



BMVBS-Online-Publikation, Nr. 1/2012

## Chancen des ÖPNV in Zeiten einer Renaissance der Städte

### Impressum

#### Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

#### Wissenschaftliche Begleitung

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

#### Bearbeitung

Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr  
der RWTH Aachen University  
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dirk Vallée (Institutsleitung)  
Andreas Witte AOR (Projektleitung)  
André Bruns, Fabian Beran, M. A. Jan Benden

unter Mitarbeit von:

Franziska Elisabeth Wilbert, B. Sc.

STRATA Gesellschaft für Daten- und  
Informationsmanagement mbH, Karlsruhe  
Dr.-Ing. Wilko Manz

Fachhochschule Dortmund  
Prof.-Dr. Marcel Hunecke

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Bonn  
Stephan Günthner

#### Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

#### Zitierhinweise

BMVBS (Hrsg.): Chancen des ÖPNV in Zeiten einer Renaissance  
der Städte. BMVBS-Online-Publikation 1/2012.

Die vom Auftragnehmer vertretene Auffassung ist nicht unbedingt mit der  
des Herausgebers identisch.

ISSN 1869-9324

© BMVBS Januar 2012

Ein Projekt des Forschungsprogramms „FOPS“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung (BMVBS), betreut vom  
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen  
und Raumordnung (BBR).

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	6
2	Stand der Forschung und Praxis.....	9
2.1	Renaissance der Stadt .....	9
2.2	Raumstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität .....	23
2.3	Entwicklung und Gestaltung des ÖPNV .....	34
3	Methodik und Modellstädte .....	43
3.1	Begriffsverständnis/ Betrachtungsgegenstand .....	43
3.2	Profile der Modellstädte .....	45
3.3	Konzept für die Primärempirie .....	57
4	Muster der Wanderung/Standortwahl – Typisierung der Stadtbewohner.....	64
4.1	Wanderungsmuster .....	64
4.2	Wohnstandorte: Wunsch und Wirklichkeit .....	67
4.3	Suchmuster .....	72
4.4	Identifikation verschiedener Typen von Stadtbewohnern .....	74
5	Soziodemographische und sozioökonomische Merkmale der Bewohnertypen.....	77
5.1	Alter und Haushaltstypen .....	77
5.2	Bildung, Erwerbstätigkeit und Ökonomischer Status.....	83
6	Standortwahl bewusster Stadtbewohner – Einfluss von Erreichbarkeiten.....	89
6.1	Wanderungsanlässe .....	89
6.2	Standortwahlkriterien.....	91
7	Verkehrsmittelverfügbarkeit, Verkehrsverhalten und Einstellungen der bewussten Innenstadtbewohner/ der verschiedenen Stadtbewohner .....	107
7.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit .....	107
7.2	Verkehrsmittelnutzung.....	113
7.3	Gruppenvergleiche der psychologischen Merkmale zu verkehrs- mittelbezogenen Einstellungen .....	125
8	Zusammenfassung der empirischen Ergebnisse und Schlussfolgerungen .....	132
8.1	Zusammenfassung der Erkenntnisse aus der Primärempirie .....	132
8.2	Schlussfolgerungen .....	134
9	Handlungsempfehlungen/ Strategien .....	139
9.1	Handlungsfeld übergeordnete Strategien und Leitbilder.....	140
9.2	Handlungsfeld Angebotsgestaltung .....	144
9.3	Handlungsfeld Nachfragebeeinflussung .....	148

10	Fazit und weiterer Forschungsbedarf .....	151
11	Verzeichnisse .....	155
11.1	Literaturverzeichnis .....	155
11.2	Abbildungsverzeichnis .....	165
11.3	Tabellenverzeichnis.....	167

### Abkürzungsverzeichnis

BMVBS	Bundesministerium für Verkehr- Bau- und Stadtentwicklung
BBSR	Bundesinstitut für Bau- Stadt und Raumforschung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
DIFU	Deutsches Institut für Urbanistik
LAT	Living-apart-together
Woopies	well off older people
Empty nesters	Paare nach Auszug der Kinder
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ILS	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
NMIV	Nicht motorisierter Individualverkehr
MiD	Mobilität in Deutschland
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
VDV	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
TDM	Travel demand management
MM	Mobilitätsmanagement
IRB	Innerstädtische Raumbewachung
BSU	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
WE	Wohneinheiten
FES	Friedrich-Ebert-Stiftung
LVB	Leipziger Verkehrsbetrieb
INFAS	Institut für angewandte Sozialwissenschaft

---

OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organisation for Economic Cooperation and Development)
EFH	Einfamilienhaus
BC	Bahn Card
MS	Modal Split
IV	Individualverkehr
TPB	Theorie des geplanten Verhaltens
NAM	Norm-Aktivations-Modell
ISOE	Institut für sozial-ökologische Forschung
BauGB	Baugesetzbuch
EW	Einwohner



# 1 Einleitung

Seit einigen Jahren wird in der Fachwelt das Phänomen einer „Renaissance der Städte“ im Sinne eines „Trends zurück zur Stadt“ intensiv diskutiert.

Erste empirische Indizien deuten auf einen Bedeutungsgewinn der (Innen-)Städte als Wohn- und Arbeitsstandorte hin. Quartiere in innerstädtischen Lagen werden z.B. aufgrund der Nähe zu vielfältigen Aktivitätenebenen zunehmend wieder als attraktives Wohnumfeld wahrgenommen. Bewusst entscheiden sich bestimmte Personengruppen für ein Leben in einem urbanen, innerstädtischen Umfeld („bewusste Innenstadtbewohner“). Auch von politischer Seite erfährt das Thema zunehmende Aufmerksamkeit. Der Stadtentwicklungsbericht der Bundesregierung von 2008 konstatiert hierzu, dass „der demographische Wandel und eine Neubewertung städtischer Qualitäten die Chancen verbessern, den seit Jahrzehnten anhaltenden Trend aus den Städten ins Umland zu stoppen und eine Renaissance der städtischen Zentren zu bewirken“ (BMVBS, BBSR 2009:12).

Insgesamt besteht jedoch noch Unklarheit darüber, ob es sich bei den skizzierten Entwicklungen um einen allgemeinen, großen Teil der Gesellschaft einbeziehenden Trend handelt, oder ob die Renaissance der Stadt nur durch einzelne Zielgruppen gestützt wird. Es stellt sich vor diesem Hintergrund die Frage, mit welchen Stadtentwicklungsstrategien Städte den Trend zurück in die Stadt positiv beeinflussen und für sich nutzen können und welche Standortfaktoren genau ihre Attraktivität steigern. Weitgehend unstrittig ist in diesem Kontext, dass die Qualität des ÖPNV-Angebots als positiver Standortfaktor wahrgenommen wird. Jedoch ist ungeklärt, welches Gewicht dem ÖPNV und allgemein Aspekten der Erreichbarkeit und Mobilität bei der Entscheidung für einen urbanen Wohnstandort zukommt und wie die Renaissance der Städte auf die künftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage allgemein und speziell die ÖPNV-Nachfrage wirkt.

Vor diesem Hintergrund besteht die Aufgabenstellung des vorliegenden Vorhabens zunächst in der Analyse des Stellenwerts, den Aspekte der Erreichbarkeit und der Mobilität bei der Standortwahl bewusster Stadtbewohner besitzen und der Klärung der Frage, welche Strategien bzw. Maßnahmen geeignet sind, die Attraktivität innerstädtischer Standorte für die prototypische Gruppe der bewussten Stadtbewohner zu steigern und somit die Potenziale einer Renaissance der Städte lokal zu aktivieren. Darüber hinaus werden die Potenziale einer Renaissance der Städte für den ÖPNV und eine nachhaltige Verkehrsentwicklung analysiert.

Ausgehend von dem zuvor formulierten Projektauftrag lassen sich folgende, dem Projekt zugrunde liegenden Fragenkomplexe formulieren:

1. Rahmenbedingungen: Welche Rahmenbedingungen und Trends haben zukünftig maßgeblich Einfluss auf die Reurbanisierung und den ÖPNV und in welcher Richtung wirken sie?
2. Zielgruppe: Welche spezifischen soziodemographischen und -ökonomischen Eigenschaften kennzeichnen die bewussten Innenstadtbewohner, welche verkehrsmittelbezogenen Einstellungen prägen ihr Handeln, ihre Verkehrsmittelausstattung und die Verkehrsmittelnutzung?
3. Motive: Welches sind maßgebliche Faktoren bei der Wohnstandortwahl, welches Gewicht haben Aspekte der Erreichbarkeit und Mobilität sowie das ÖPNV-Angebot?
4. Potenziale: Welche Dynamik kann von einer Renaissance der Städte erwartet werden? Welche Aussagen lassen sich vor diesem Hintergrund über die grundsätzlichen Potenziale für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und den ÖPNV treffen?

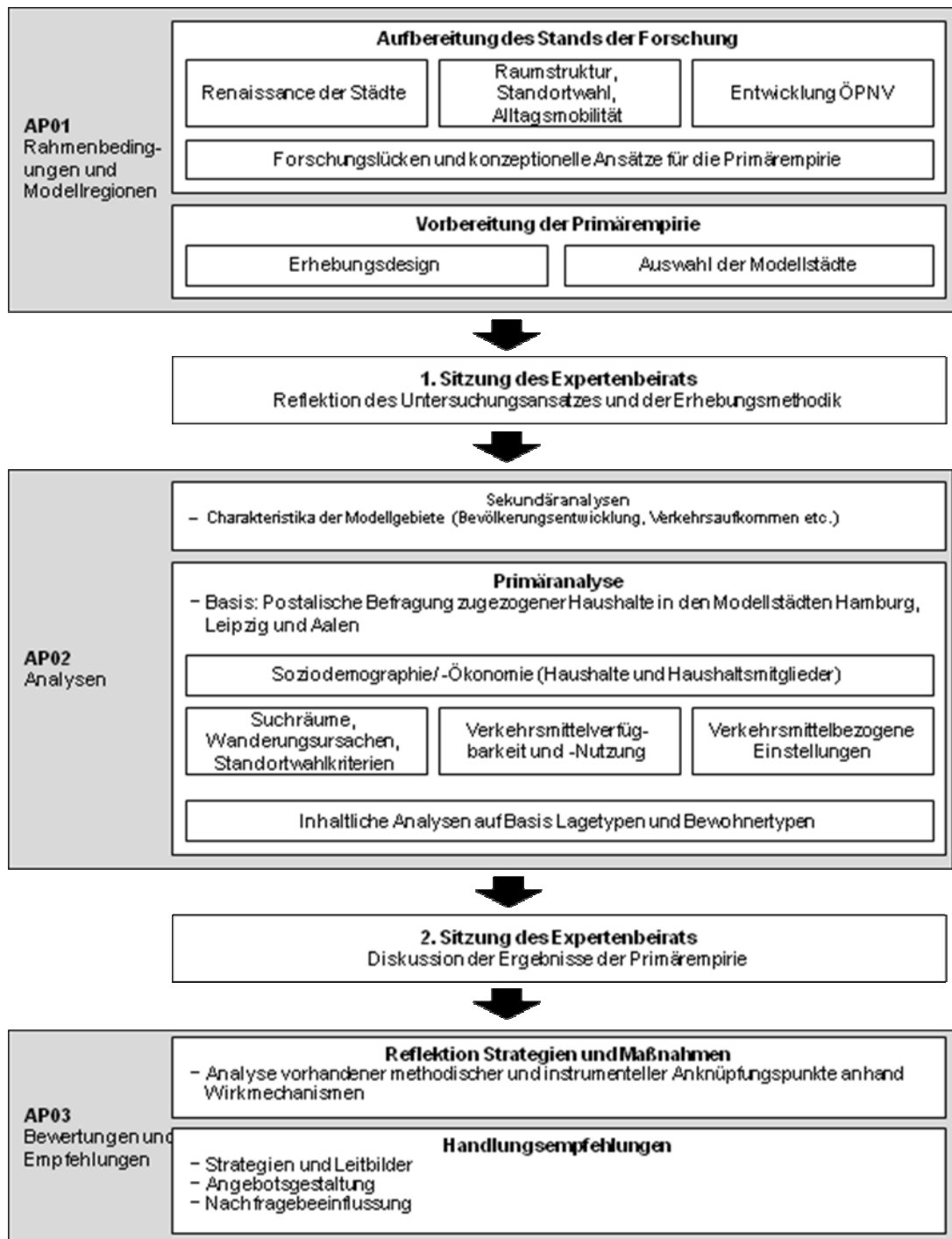
5. Szenarien/ Strategien: Welche stadt- und verkehrsplanerischen Strategien sind empfehlenswert, um die Attraktivität der Städte zu erhöhen und möglichst große Anteile für den Umweltverbund und insbesondere den ÖPNV gewinnen zu können?

Ausgangspunkt des Projekts ist die Aufbereitung des Wissensstands in den zentralen Themenfeldern „Renaissance der Städte“, Determinanten der Wohnstandortwahl sowie Entwicklung des ÖPNV. Darüber hinaus werden die zukünftig relevanten Rahmenbedingungen und Trends für die Bereiche Stadtentwicklung und Entwicklung des ÖPNV sowie ihre Wirkrichtung in Bezug auf eine „Renaissance der Städte“ und die ÖPNV-Nutzung aufgezeigt. Die analysierten Rahmenbedingungen und Trends bilden zusammen mit der Aufbereitung des Stands der Praxis die Grundlage für die Formulierung der Szenarien.

Schwerpunkt des Forschungsvorhabens ist die Durchführung einer umfangreichen schriftlichen Befragung u.a. zu Suchräumen und Standortpräferenzen, Wanderungsgründen und Standortwahlkriterien, Verkehrsmittelverfügbarkeit und –nutzung vor und nach dem Umzug, sowie psychographischen Merkmalen. Die standardisierte Befragung wurde im Sommer und Herbst 2010 in 2 Großstädten (Hamburg und Leipzig) sowie einer Mittelstadt (Aalen) durchgeführt. Die Auswahl der Modellstädte erfolgte mit dem Ziel, verschiedene raum- und stadtstrukturelle Kontexte sowie verschiedene ÖPNV-Angebotsqualitäten abzudecken. Zentrale erkenntnisleitende Segmentierung für die Analysen ist die Differenzierung der drei Bewohnertypen „bewusste Innenstadtbewohner“, übrige Innenstadtbewohner“ und „Bewohner der äußeren Stadt“. Die Gruppe der bewussten Innenstadtbewohner wird als Prototyp einer zukünftigen Stadtbevölkerung interpretiert. Vor dem Hintergrund der Erkenntnisse aus der Primärempirie werden bestehende Entwicklungsstrategien und Maßnahmenbündel reflektiert und zu Handlungsempfehlungen verdichtet.

Der Ablauf des Vorhabens ist in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1:  
Ablaufdiagramm des Projekts



Quelle: Eigene Darstellung

## 2 Stand der Forschung und Praxis

### 2.1 Renaissance der Stadt

Seit einigen Jahren ist in der Forschung und in der Planungspraxis verstärkt die Rede von einer „Renaissance“ bzw. von einer „Reurbanisierung“ der (Innen-) Städte. Demzufolge stehen die Kernstädte bei Stadtplanern und kommunalen Entscheidungsträgern wieder im Fokus des Interesses und genießen bei der Standortwahl der Bevölkerung und der Wirtschaft eine wachsende Aufmerksamkeit. Allerdings besteht im fachwissenschaftlichen Diskurs insbesondere aufgrund eines Mangels an empirischen Belegen keine Einigkeit, welche Bedeutung die in einzelnen Untersuchungen festgestellte Tendenz einer „Rückkehr in die Städte“ mittel- und langfristig auf die Entwicklung des Städtensystems hat.

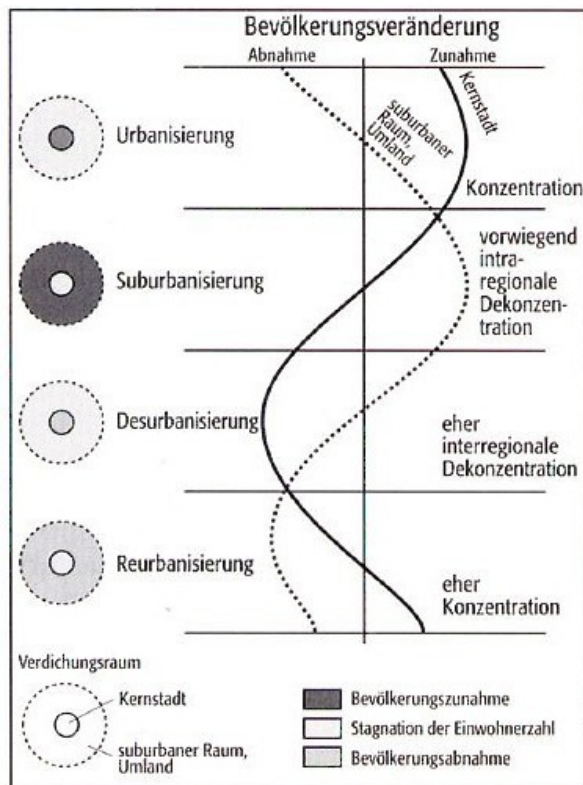
Im Folgenden wird ein Überblick über den aktuellen Kenntnisstand aus Forschung und Praxis im Kontext der „Renaissance der Städte“ gegeben. Im ersten Teil des Kapitels werden die Begriffe Renaissance der Stadt und Reurbanisierung erläutert und abgegrenzt. Nach dieser begrifflichen Einordnung folgt eine Betrachtung der planerisch, normativen Dimension der Renaissance der Stadt. In diesem Unterkapitel wird skizziert, welchen Bedeutungswandel die (Innen-) Städte in den letzten Jahrzehnten in der räumlichen Planungspraxis erfahren haben. Anschließend wird die Renaissance der Stadt qualitativ untersucht. Dabei wird insbesondere auf den Wandel der Nachfrage nach städtischem Wohnraum und auf die Ursachen für diesen Wandel eingegangen. Der aktuelle Kenntnisstand zur quantitativen Dimension der Reurbanisierung wird im vierten Teil des Kapitels vorgestellt. Das Kapitel schließt mit einer Zusammenfassung der Ergebnisse und einem Ausblick über die künftige Renaissance der Städte.

#### 2.1.1 Begriffliche Einordnung

Über die Definition der Begriffe „Renaissance der Stadt“ und „Reurbanisierung“ besteht in der Fachdiskussion keine Einigkeit (Beckord 2009: 159). Hesse unterscheidet: „Während ‚Renaissance der Stadt‘ [...] als aktueller Bedeutungsgewinn bestimmter Kernstädte z.B. für das Wohnen aufgefasst wird, zunächst im Sinne einer Momentaufnahme, unterliegt der These von der ‚Reurbanisierung‘ die Annahme einer Umkehr des längerfristigen Bedeutungsverlustes der Kernstädte im Rahmen der Suburbanisierung, wie sie für die letzten Dekaden bestimmt war [...]“ (Hesse 2008: 416). Zudem stellt Hesse die These auf, dass die Renaissance ein „[...] Ausdruck diskursiver Setzungen und eines neuen Bildes der Stadt ist“ (ebd.: 416). Er unterscheidet somit die quantitative Dimension der Reurbanisierung und die qualitative Bedeutung der Renaissance.

Siedentop teilt diese Auffassung und legt seinen Ausführungen einen quantitativen Reurbanisierungsbegriff zugrunde, der „[...] auf feststellbare Anteilsveränderungen verschiedener Raumtypen (Kernstädte, suburbaner Raum, agglomerationsferne Räume) an der Gesamtbevölkerung und -beschäftigung eines Staates oder einer Region abstellt“ (Siedentop 2008: 194). Er lehnt dabei den Begriff an das Phasenmodell der Stadtentwicklung an, das die Entwicklung von Städten als zeitliche Folge von Konzentrations- und Dekonzentrationsbewegungen sieht. Reurbanisierung tritt dabei zeitlich nach der Desurbanisierung auf und kennzeichnet sich durch eine positivere Entwicklung der Bevölkerung in der Kernstadt als im Umland und eine Tendenz zur Konzentration (Abbildung 2).

Abbildung 2:  
Phasenmodell der Stadtentwicklung



Quelle: Brunotte, Gebhard, Meurer 2001: 264, Band 3

Haase, Kabisch und Steinführer (2005) dagegen verwenden einen qualitativen Begriff und definieren Reurbanisierung als „[...] Prozess der Stabilisierung der inneren Stadt als Wohnstandort unter den Bedingungen des demographischen Wandels, unter ausdrücklicher Berücksichtigung [...] von qualitativen Veränderungen, die insbesondere auf die Haushaltsstrukturen der neuen Bewohner der inneren Stadt rekurrieren“ (Haase, Kabisch, Steinführer 2005: 168).

Im Projekt wird unter den Begriff der „Renaissance der Stadt“ das Gesamtphänomen des Bedeutungsgewinns von Städten gefasst. Mit dem Begriff ist eine planerisch-normative Dimension verbunden, die den Bedeutungswandel der Stadt innerhalb der Stadtplanung beinhaltet (siehe 2.1.2). Für das Projekt ist dieser Wandel auch in Hinsicht auf mögliche Auswirkungen auf den ÖPNV und seine Chancen durch eine Renaissance der Städte relevant. Zudem beinhaltet der Begriff eine qualitativ-analytische Dimension, die sich auf den Wandel der Nachfrage nach städtischem Wohnraum und auf die Ursachen für diesen Wandel bezieht (siehe 2.1.3). Ob dieser Wandel auch die Einstellungen der Zuziehenden in Städten zum ÖPNV betrifft, wird mit in der Empirie des Projektes untersucht.

Unter „Reurbanisierung“ wird im Folgenden der quantitative und empirisch nachweisbare Bedeutungsgewinn der Städte verstanden. Auf die genauen Modelle, mit der diese Reurbanisierung empirisch nachweisbar ist, wird unter 2.1.4 eingegangen. Der quantitative Umfang der Reurbanisierung ist für die Beurteilung der Chancen des ÖPNVs durch eine Renaissance der Städte eine relevante Größe.

Planerisch normative Dimension – Renaissance der Stadt als Leitbild der Stadtentwicklung

Die „planerisch-normative“ Dimension bezieht sich auf den Bedeutungsgewinn der Innenstadt als Wohnstandort in der räumlichen Planung und stellt gewissermaßen die „Angebotsseite“ des Phänomens dar. Bereits seit den 70er Jahren wird in Deutschland die Reurbanisierung als normatives Ziel der Stadtentwicklung verfolgt, welche die urbanen Qualitäten stärker zur Entfaltung bringt und auf attraktive Städte mit entsprechendem Wohnraum in innerstädtischen Lagen zielt (Beckord 2009: 159).

In der Nachkriegszeit dominierte in Deutschland zunächst das Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt. Wohngebiete wurden im Sinne einer Funktionstrennung an den Rändern der Städte entwickelt, was zu ersten Suburbanisierungs- und Zersiedlungstendenzen führte (Düwel, Gutschow 2005, Reinborn 1996). Seit den 60er Jahren wurde an dieser Stadtplanung, die mit einem Verlust städtischer Kultur assoziiert wurde, Kritik geübt und mehr „Urbanität“ gefordert (Jacobs 1961: 447, Bahrdt 1968: 14 und 119). Die Stadtplanung der 70er Jahre nahm die insbesondere soziologische und gesellschaftliche Kritik auf und entwickelte aus der Forderung nach mehr städtischem Leben das Leitbild „Urbanität durch Dichte“. Allerdings lag der Fokus nicht auf der Entwicklung der Innenstädte, sondern häufig auf den Stadträndern, um eine Nähe der stark verdichteten Stadtteile zur freien Landschaft zu gewährleisten. In den Innenstädten wurde zur gleichen Zeit weiter großflächig historische Bausubstanz zerstört und durch monofunktionale großmaßstäbliche Stadtstrukturelemente ersetzt. Dadurch gingen weitere Identifikationspunkte verloren, was zu einer kritischen Auseinandersetzung mit dem Leitbild der „Urbanität durch Dichte“ führte (Düwel, Gutschow 2005: 197ff.; Reinborn 1996: 252ff). Durch diese Kritik, sowie insbesondere als Reaktion auf Schrumpfungs- und Stagnationsprozesse der 70er Jahre, kam es in der Folgezeit in der Stadtplanungspraxis zu einem Paradigmenwechsel von der Stadterweiterung zur Reparatur der bestehenden Kernstadt und damit zum Leitmotiv der „behutsamen Stadterneuerung“. Der überkommene Baubestand in den Innenstädten erfuhr vielerorts unter sozialen und ästhetischen Gesichtspunkten eine Neubewertung und das planerische Interesse konzentrierte sich von nun an auf die Modernisierung und Instandsetzung der historischen Bausubstanz (Reinborn 1996). Neben der Sicherung und Modernisierung der Gebäudebestände zielte die Stadtentwicklungspolitik in den 80er Jahren auch auf Wohnumfeldverbesserungen und umfangreiche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Reinborn 1996: 293f.).

Seit den achtziger Jahren hat das Interesse der Stadtplanung und der Immobilienwirtschaft an der kompakten Stadt nicht mehr nachgelassen, sondern es hat sich mittlerweile als ein normatives Ziel der Stadtentwicklung etabliert. Zwar wurde das Leitbild im Laufe der Zeit durch Aspekte der Nachhaltigkeit und der Umweltverträglichkeit ergänzt, von dem Grundziel einer kompakten Stadt ist die Stadtplanung jedoch in den letzten 30 Jahren kaum abgerückt (Hoffmann-Axthelm 1993: 18).

Der Wunsch nach einer nachhaltigen, kompakten, sozialgerechten und Nutzungsgemischten Stadt wird als Ausdruck einer Tradition bezeichnet, „die angeblich vor allem der Europäischen Stadt eigen sei“ (Düwel, Gutschow 2005: 255). Deren Kennzeichen werden – in Abgrenzung zur „Amerikanischen Stadt“ – in der Dichte, in der Kleinteiligkeit sowie in der Mischung unterschiedlicher Nutzungen und Lebensformen gesehen (Siebel 2004; Spiegel 2004). Das Leitbild der Europäischen Stadt ist in der Wissenschaft und Praxis „an prominente Stelle gerückt: gleichsam als Allheilmittel gegen die Hybris zeitgenössischer Stadtentwicklung“ (Kaltenbrunner 2009: 257). Die Leitthemen Nutzungsmischung, innere Verdichtung und ökologische Revitalisierung sind heute allgemein anerkannt als Gegenmodell zur Zersiedlung und zur Ressourcenverschwendung. Die Novellen des Baugesetzbuches der letzten 12 Jahre (z.B. Einführung der UVP, Bodenschutzklausel, Eingriffsregel, Innenentwicklung etc.) verdeutlichen dies. So führte beispielsweise die Einsicht in die ökologischen Folgen des Landschaftsverbrauches der letzten Jahrzehnte zu Konzepten des flächensparenden Bauens und zum Ziel der Innenentwicklung. Auch die Umweltverschmutzung durch die Industriegesellschaft und deren Auswirkungen auf das Klima sind zuletzt nachdrücklich

ins öffentliche Bewusstsein getreten und haben die Aufgabe einer ökologisch orientierten Stadtplanung in den Vordergrund gerückt. Durch die Argumente des Klimaschutzes und der Energieeffizienz erfährt die Legitimität des Leitbildes der kompakten Stadt eine Stärkung, da dichte Siedlungsstrukturen günstige Voraussetzungen im Hinblick auf den Ausstoß treibhauswirksamer Gase bieten. Die Innenstädte geraten somit vor dem Hintergrund des Klimawandels und dessen Folgen immer mehr in den Fokus nachhaltiger Stadtentwicklungsstrategien.

Neben den ökologischen und klimatologischen Aspekten einer flächen- und ressourcensparenden Siedlungsentwicklung, drängen auch ökonomische Zwänge die Städte zu einer verstärkten Konzentration auf den innerstädtischen Siedlungsbestand. Eine weiter fortschreitende Zersiedlung hätte in Kombination mit den demographischen Veränderungen erhebliche Auswirkungen auf die öffentlichen und privaten Aufwendungen für die technische und soziale Infrastruktur. Insbesondere in den sich entleerenden Räumen mit geringem Wirtschaftswachstum sinken die Siedlungsdichten, wodurch die Infrastruktur weniger ausgelastet und deren Aufrechterhaltung kostspieliger wird (z.B. Schiller, Siedentop 2005).

Eine Lösung zum Umgang mit Schrumpfung im Zuge des demographischen Wandels wird allgemein in der Weiterentwicklung der innerstädtischen Wohnpotenziale gesehen: „Will man die Alte Stadt schützen, muss man das Wohnen mit allen Mitteln stärken“ (Sieverts 2001: 31). Durch die Förderung der innerstädtischen Wohnnutzung hofft man, die Großstadtfucht über die steuerwirksamen Gemeinden hinweg eindämmen zu können. Viele Kommunen bemühen sich verstärkt um den Verbleib bzw. den Zuzug von Einwohnern in die Kernstädte. Um die urbane Standortgunst zu erhalten, aber auch um eine Auslastung der sozialen und technischen Infrastruktur sicherzustellen, versucht man vielerorts, den Wohnwünschen der Bevölkerung entgegenzukommen. Die hierbei verfolgte Strategie ist es, Wohnungs- bzw. Haustypen in der Innenstadt anzubieten, die in Grundriss und Gestalt zwar nicht dem Eigenheim im Grünen entsprechen, aber doch eine Privatheit im eigenen Haus und Garten gewährleisten. Mittlerweile lässt sich auch in Deutschland ein wachsendes Angebot neuer verdichteter Wohnformen (Stadthäuser, Loftwohnungen, Mehrgenerationenhäuser etc.) beobachten. Insbesondere der in den Niederlanden und in angelsächsischen Raum bekannte Typus des „townhouses“ erfreut sich in den letzten Jahren zunehmender Beliebtheit bei Stadtplanern und in der Immobilienwirtschaft. Dabei handelt es sich um individuelle, gereimte, städtische Wohnhäuser, die den hohen Grundstückspreisen in den Innenstädten schmale Grundflächen und enge Grundrisse entgegensetzen. Mit solchen Angeboten kann das Wohnen in der Innenstadt gestärkt und wieder attraktiv gemacht werden, insbesondere für Gutverdiener, die auf Individualität Wert legen. Gleichzeitig kann durch die hohe Dichte dem Ziel einer kompakten, ressourcensparenden Stadtstruktur Rechnung getragen werden.

Voraussetzung für die Ausweitung des Wohnflächenangebots ist ein ausreichendes innerstädtisches Flächenpotenzial, um derartige Projekte umsetzen zu können. Die Revitalisierung industrieller Brachen (z.B. Hafen-, Bahn- oder Konversionsflächen) bietet in diesem Zusammenhang erhebliche Potenziale. Während diese Gebiete in den 90er Jahren noch vorwiegend tertiären Nutzungen vorbehalten wurden (z.B. Medienhafen Düsseldorf), zeichnen sich die jüngsten Revitalisierungsprojekte durch einen erhöhten Wohnanteil aus (Beispiel Rheinauhafen Köln, Hafencity Hamburg etc.). Neben den Brachflächenrevitalisierungen ist heute der Stadtumbau eine wichtige Aufgabe der Stadtentwicklung, um die vorhandenen innerstädtischen Strukturen zu modernisieren und somit ihre Tragfähigkeit zu gewährleisten (Lütke Daldrup, Zlonicky 2009: 9ff.).

Städte stehen heute wieder verstärkt im Fokus staatlicher Politiken. Stellvertretend dafür steht der seit 2007 verfolgte Strategieansatz des Bundesbauministeriums der „Nationalen Stadtentwicklungspolitik“, welcher das Ziel verfolgt, der Stadtentwicklung größere Aufmerksamkeit und Umsetzungschancen zu verschaffen (Adam et al. 2008: 399). Die deutschen Städte, und insbesondere die Kernstädte der Metropolregionen, werden als „Motoren ökonomischen

Wachstums wie auch sozialer und kultureller Innovationsprozesse“ (Siedentop 2008: 193) gesehen, die es zu stärken gilt. In den letzten 15 Jahren haben daher in der Kommunalpolitik Strategien an Bedeutung gewonnen, welche eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit zum Ziel haben. „Der Kampf um Investoren, innovative Unternehmen, hoch qualifizierte Arbeitskräfte und Touristen wird zu einem bedeutenden kommunalen Politikfeld“ (Lütke Daldrup, Zlonicky 2009: 10). Dabei kommt der städtebaulichen Aufwertung der Innenstädte und der Schaffung eines vielseitigen Angebotes an innerstädtischem Wohnraum in Verbindung mit Bildungs-, Kultur- Freizeit- und Mobilitätsangeboten eine besondere Bedeutung zu (BMVBS, BBSR 2009:12).

Die Stadtentwicklungspolitik leistet laut verschiedener Autoren einen Beitrag zur Renaissance der Städte. Siedentop (2008) unterscheidet dabei direkte („aktive“) und indirekte Politikansätze. Letztere umfassen in erster Linie staatliche Steuer- und Subventionsprogramme. Es ist in der Fachwelt unumstritten, dass die fiskalischen Anreizsysteme (z.B. Eigenheimzulage, Pendlerpauschale), welche gering verdichtete Wohnformen privilegieren, einen nicht unwesentlichen Einfluss auf die Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte gehabt haben (Siedentop 2008: 205). Durch die teilweise Umgestaltung bzw. die Einstellung staatlicher Subventionsleistungen werden die Anreize für eine Wohnstandortwahl im suburbanen Raum reduziert. So führte beispielsweise die Abschaffung der Eigenheimpauschale von 2000 bis 2007 zu einem Rückgang der Baufertigstellung im Eigenheimsektor um ca. 50 % (Beckord 2009: 160).

Zu den direkten stadtpolitischen Strategien zählt Siedentop (2008) die oben skizzierten Bemühungen der Städte, um eine verstärkte Innenentwicklung sowie die aktive Wettbewerbspolitik gegenüber dem Umland durch die Revitalisierung innerstädtischer Flächenpotenziale.

## 2.1.2 Qualitativ analytische Dimension – Renaissance der Stadt als Resultat gesellschaftlicher Entwicklungen

Die „qualitativ analytische“ Dimension bezieht sich auf den Bedeutungsgewinn der Innenstadt als Wohnstandort aus Sicht der „Kunden“ und stellt somit die „Nachfrageseite“ des Phänomens dar. In dieser Hinsicht wird in der Literatur insbesondere der Wandel des Images der (Innen-)Stadt als Wohnstandort diskutiert. Im Folgenden wird zuerst auf diesen Aspekt eingegangen. Anschließend werden Erklärungsansätze diskutiert, die zu der veränderten Nachfrage nach Wohnraum führen.

In Westdeutschland gingen seit Mitte der 80er Jahre das Stadtwachstum und die Suburbanisierung zurück und es wurde erstmalig wieder eine Rückwanderung in die Innenstädte konstatiert. Häußermann und Siebel sprechen in ihrer Publikation zur „Neuen Urbanität“ 1987 erstmalig von einer „Renaissance der Städte“ bzw. „städtischer Lebensformen“ (Häußermann, Siebel 1987: 11). Ihre Vermutung gründen sie auf der Beobachtung, dass die Zahl der sogenannten „neuen Urbaniten“, also derer, „die die Innenstadt nicht lediglich als vorübergehendes Übel betrachten, sondern diesen Standort zum Wohnen geradezu suchen“ zugenommen hat. Diese „neuen Urbaniten“ unterteilen Häußermann und Siebel in die „Yuppies“ („young urban professionals“) als junge und beruflich erfolgreiche Bevölkerung mit einem „chic-dynamischen Lebensstil“ und in die „Alternativen“, die sich als Folge der Studentenbewegungen bewusst vom bürgerlichen Lebensstil abwenden und neue Lebens- und Arbeitsformen propagieren (ebd.: 14f). Diese Bevölkerungsgruppen setzen Gentrifizierungsprozesse in Gang und ermöglichen dadurch eine Reurbanisierung (ebd.: 19).

Da die Stadtentwicklung Westdeutschlands während der 80er Jahre aber trotz dieser Gentrifizierungsprozesse von der Suburbanisierung und dem damit verbundenen Wohnwunsch nach dem „Eigenheim im Grünen“ dominiert wurde, wurde im fachlichen Diskurs erst seit Ende der 90er Jahre vermehrt von einer Renaissance der Stadt gesprochen. In den neuen Bundesländern kam es nach



der Wiedervereinigung sogar zu einer nachholenden Suburbanisierung, ausgelöst durch die schnelle Transformation und fehlende Regulierung (Hesse 2008: 419).

Seit etwa 2000 zeichnen sich allerdings eine Schwächung der Suburbanisierungswelle und eine positive Bevölkerungsentwicklung in deutschen Großstädten ab (Adam, Sturm 2009: 1) und das Wohnen und Arbeiten in der Stadt erfährt eine neue Aufmerksamkeit. Anders als in den achtziger Jahren beschränkt sich das Interesse an der Stadt jedoch heute nicht mehr auf die „Yuppies“ und „Alternativen“, sondern lässt sich mittlerweile bei einem breiten Spektrum an Bevölkerungsgruppen feststellen (Brühl et al. 2005: 11). Eine häufig zitierte Studie stellt in diesem Zusammenhang die Untersuchung des DIFU „Wohnen in der Innenstadt – Eine Renaissance?“ dar (Brühl et al. 2005). Als Ergebnis einer Befragung in innenstadtnahen Quartieren von München und Leipzig wird dort die These aufgestellt, dass (vor allem in prosperierenden Städten) ein verstärktes Interesse am Wohnen in der (Innen-)Stadt besteht. Bei Personen aller Lebensphasen, Haushaltsgrößen und Lebensstilen wurde eine wachsende Nachfrage nach innerstädtischen Wohnformen beobachtet. Laut der Studie sind es auch vermehrt Familien und vor der Familiengründung stehende Haushalte, die bewusst in der Innenstadt wohnen bleiben bzw. dorthin umziehen. Dabei überwiegen Bevölkerungsgruppen der (gehobenen) Mittelschicht. Auch für Wohnungsunternehmen und Investoren wurde ein verstärktes Interesse am innerstädtischen Wohnungsbau, insbesondere im hochpreisigen Sektor, festgestellt (Brühl et al. 2005: 11ff.).

Auch Siedentop (2008) sieht Anzeichen, dass sich das Wanderungsverhalten der Bevölkerung und von Unternehmen zugunsten der Städte ändert. Dies geschieht laut Siedentop unabhängig von zyklischen konjunkturellen und demographischen Schwankungen, die häufig von den Kritikern der Reurbanisierungsthese als Begründung für die Abschwächung der Stadt-Umland-Wanderung angeführt wird (Siedentop 2008). Siedentop sieht die Anziehungskraft der Städte insbesondere für die Bevölkerungsgruppen der „jungen Bildungseliten“ (insb. aus den kreativen Milieus) sowie teilweise bei älteren Rentnerhaushalten. Deren Interesse an städtischem Wohnen konzentriert sich allerdings nicht unbedingt nur auf die urbanen Stadtteile, die allgemein mit den Kennzeichen Kompaktheit und Funktionsmischung assoziiert werden, sondern kann vielmehr das gesamte Gebiet der Kernstädte betreffen (Siedentop 2008: 206).

Zweifel an der Reurbanisierungsthese werden beispielsweise von Hesse geäußert, der den Diskurs über die Renaissance der Stadt als „in hohem Maße medial konstruiert und reproduziert“ beurteilt (Hesse 2008: 423). Der Grund für das allgemeine Interesse an den Kernstädten liegt seiner Meinung nach vielmehr in deren Wahrnehmung. Stadt wird im Gegensatz zu den 70er Jahren in der Gesellschaft und in der Politik wieder weitgehend positiv assoziiert. Diese Einstellung wird zurückgeführt auf eine „Sehnsucht“ nach der Stadt als „identitäts- und sinnstiftendem Faktor“, die sich insbesondere in den kreativen Milieus feststellen lässt. Grundsätzlich beurteilt jedoch auch Hesse die Aufmerksamkeit für die Stadt positiv, da der Diskurs die unterschiedlichen Wahrnehmungen von Stadt verdeutlichen und eine öffentliche Diskussion über die Zukunft der Stadt herstellen kann. Allerdings fordert er eine intensivere analytische Auseinandersetzung der Stadtforschung mit den stattfindenden Prozessen und deren Ursachen, um ein angemessenes Gesamtbild skizzieren zu können (Hesse 2008: 423ff.).

In der Literatur wird die beschriebene Renaissance der Städte übereinstimmend als multikausales Phänomen betrachtet. Zusammenfassend werden in der Diskussion die folgenden Aspekte als Ursachen für die Entwicklungen angeführt:

- Demographische und sozialstrukturelle Veränderungen: relative Zunahme stadtaffiner Haushaltstypen bei gleichzeitiger Entspannung urbaner Wohnungsmärkte durch Bevölkerungsrückgänge;

- Ökonomische Veränderungen: Entwicklung von Wissensökonomien und hierdurch Entstehung neuer, stadtaffiner Arbeits- und Lebensformen;
- Veränderungen der Konsumgewohnheiten: insbesondere gut verdienende Arbeitnehmer und Kreative, aber auch Haushalte der Mittelschicht schätzen zunehmend die konsumtiven und kulturellen Angebote eines urbanen Umfelds und wählen entsprechende Standorte; die stadtaffine Bevölkerungsgruppe insgesamt wird breiter und differenzierter;
- Internationale Migration: Städte werden weiterhin bevorzugtes Ziel von Migranten sein und somit überproportional durch Zuwanderung gewinnen.

Im Zuge des demographischen Wandels und der damit einhergehenden Entwicklungen der Alterung sowie des Rückganges der Bevölkerung, wird nach Erwartung vieler Autoren auf breiter Ebene ein einschneidender Wandel der Wohnbedürfnisse stattfinden. Zwar schätzt die Mehrheit der Bevölkerung gemäß der Lebensstilforschung nach wie vor einfache, unauffällige, häusliche Lebensstile am Stadtrand; dem steht allerdings „eine Minderheit von jüngeren, in der Regel noch nicht familiengebundenen Haushalten gegenüber, die ausgesprochen expressive, auf Abwechslung, Erlebnis und Selbstdarstellung eingestimmte Lebensstile bevorzugen und dies besonders an innerstädtischen Standorten“ (Spiegel 2004: 190). Hierzu zählen einerseits die oben genannten Arbeitnehmer der (gehobenen) Mittelschicht, welche es vorwiegend in die alten bürgerlichen Viertel oder in die modernen Innenstadtstandorte (Hafen etc.) zieht. Andererseits umfasst diese Gruppe auch jüngere Leute, die sich in der Ausbildungs- oder der ersten Berufsphase befinden. Aufgrund niedriger Einkommen und geringer Vorbehalte gegenüber sozialer Mischung, ziehen diese Gruppen bevorzugt in die ehemaligen innerstädtischen und soziokulturell vielfältigen Altbauquartiere (ebd.: 190). Bei beiden genannten Bevölkerungsgruppen wird in den nächsten Jahren eine deutliche Veränderung der Haushaltgrößen und -typen erwartet. Nach den derzeitigen demographischen Prognosen wird die Zahl der Familienhaushalte mit Kindern in den nächsten Jahren deutlich zurückgehen. Damit schrumpft eine Bevölkerungsgruppe, die bisher einen wesentlichen Anteil am Wohnflächenwachstum und an der Eigentumsbildung (vorwiegend im suburbanen Raum) hatte. Gleichzeitig wächst der Anteil der Haushalte junger kinderloser Paare, Alleinerziehender, LAT's („living-apart-together“, Vossen 2004) oder Singles. Für diese Haushaltstypen bieten gerade die Innenstädte ein breites Angebot an Wohnformen (Siedentop 2008: 203).

Das innenstadtorientierte Wanderungsverhalten beschränkt sich nicht nur auf jüngere Haushalte. Nach Meinung mancher Autoren zeigen auch ältere Haushalte ein steigendes Interesse an einem städtischen Wohnstandort (Glasze, Graze 2007; Siedentop 2008: 204). Hierzu zählen vor allem die sogenannten „woopies“ (well off older people), die „empty nesters“ (Paare nach Auszug der Kinder) und ältere Einpersonenhaushalte. Diese Bevölkerungsgruppen schätzen zum einen das kommerzielle und kulturelle Angebot der Städte (Beckord 2009: 160), andererseits begreifen sie soziale Nachbarschaft als eine Notwendigkeit: „Neben dem Vorhandensein von sozialer und sonstiger Infrastruktur wird (...) die Einbindung in Nachbarschaften eine der wichtigen Voraussetzungen für Selbstständigkeit und Lebensqualität im Alter. Die Möglichkeit einer sozialen Kontrolle erhöht die Sicherheitswahrnehmung beim Wohnen. Voraussetzung ist Nähe, Überschaubarkeit und das Zulassen von Nachbarschaft“ (Habermann-Nieße 2005: 5).

Allerdings sehen einige Autoren für diese These noch keinen empirischen Beleg (Schork; Weeber 2011a: 34; Hirsche; Schürt 2010: 22; Beckord 2009: 161 und BBSR 2011: 4 und Abschnitt 2.1.4).

Auch in den durch den demographischen Wandel induzierten Schrumpfungsprozessen, wird von einigen Autoren eine Erklärung für die Renaissance der Städte gesehen. Mit dem langfristig prognostizierten Bevölkerungsrückgang wird für einige Städte eine Entspannung der innerstädtischen Wohnungsmärkte in Verbindung gebracht. Durch das wachsende Angebot an vielseitigen und preiswerten Wohnungen in den Kernstädten wird eine zunehmende Attraktivität der Innenstadt als

Wohnstandort erwartet. Haushalte, die bisher aufgrund des Mangels an preiswertem und bedürfnisgerechtem Wohnraum ins Umland ausgewichen sind, können künftig vermehrt auf die innerstädtischen Bestände zurückgreifen (Siedentop 2008: 204 und Osterhage 2011: 1360). Gleichzeitig steigen die (Neben-) Kosten für das Wohnen an suburbanen Standorten im Zuge der Rohstoffpreisentwicklung und als Folge unterausgelasteter Infrastruktur in entdichteten Siedlungsgebieten (Beckord 2009: 160). Diese Kosten werden immer bewusster als eine Belastung wahrgenommen (Brühl 2005: 9; BMVBS, BBR 2007). Die aus den Tragfähigkeitsproblemen resultierende „Zwangsmobilität“ sowie die höheren Beitrags- und Gebührenbelastungen suburbaner Haushalte können zu einer Stärkung und Beschleunigung der Reurbanisierungsprozesse führen. Insbesondere vor dem Hintergrund der Verknappung und Verteuerung fossiler Brennstoffe wird eine „zukünftig stärkere Nachfrage nach robusten städtischen Wohnstandorten mit einem geringeren Maß an Autoabhängigkeit“ erwartet (Siedentop 2008: 205, nach Heimann 2007).

Neben den genannten demographischen und soziostrukturellen Veränderungen werden vielfach der wirtschaftliche Strukturwandel und die daraus entstandenen neuen Formen internationaler Arbeitsteilung, welche die ökonomische Basis der Städte nachhaltig verändert haben, als Gründe für die Renaissance der Stadt genannt. In den letzten Jahrzehnten hat sich eine Wissensökonomie herausgebildet, die sich „auf intellektuelle Arbeit, menschliche Kreativität, soziale Interaktion und Vernetzung“ stützt und die durch eine „große Affinität zu städtischen Standorten“ gekennzeichnet ist (Läpple 2006: 6 und Osterhage 2011: 1360). Der Wandel von einer Industrie- zu einer Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft ermöglicht bzw. erfordert z.T. sogar die Vereinbarkeit von Wohnen und Arbeiten. Aufgrund der Notwendigkeit flexibler Arbeits- und Organisationsformen wird die räumliche und zeitliche Trennung der Daseinsfunktionen aufgelöst, wodurch städtische Standorte für Unternehmen und für die Bevölkerung an Attraktivität gewinnen und Zuzüge in die Innenstädte begünstigt werden (Brühl et al. 2005: 12; Siedentop 2005: 202). Städte bieten neben Beschäftigungsmöglichkeiten ein vielfältiges infrastrukturelles Angebot, das auf die unterschiedlichsten Bedarfe ausgerichtet ist, sie „offerieren Flexibilitätsgarantien“ (Siebel 2004: 47, nach Le Gales, Harding 1998).

Viele empirische Belege für die steigende ökonomische Attraktivität von Städten sind noch nicht vorhanden. Adam und Sturm haben in ihrer Untersuchung von 40 wachsenden Städten festgestellt, dass drei Viertel der untersuchten Städte ein negatives Saldo von 2002 bis 2007 und nur elf Städte eine zunehmende Beschäftigtenzahl aufweisen (Adam, Sturm 2009: 5). Siedentop sieht dagegen einen positiven Trendbruch, da die Kernstädte zwischen 1998 und 2002 eine positivere Beschäftigtenzahl als die suburbanen und agglomerationsfernen Räume zeigen (Siedentop 2008: 197).

Ein weiterer Erklärungsansatz zur verstärkten Nachfrage nach innerstädtischem Wohnen geht von einer Veränderung der Wohnpräferenzen und -leitbilder aus (Brühl 2005: 14). Diese bildet einerseits ein Resultat der oben skizzierten Entwicklung einer Wissensgesellschaft mit spezifischen konsumtiven Präferenzen. Die in der Regel gut ausgebildeten und gut verdienenden Arbeitnehmer lassen die Nachfrage nach einem breiten Angebot an Kultur- und Konsumgütern wachsen. Lifestyle-Faktoren wie Nachtleben, Kunst- und Musikszene, ethnische Vielfalt etc. spielen gerade bei der Bevölkerungsgruppe der „kreativen Klasse“ ein nicht zu unterschätzendes Kriterium bei der Wohnstandortwahl (Siedentop 2008: 203). Auch der Bedeutung historischer Stadtkulissen wird ein zunehmendes Gewicht bei der Wohnstandortwahl eingeräumt (Siedentop 2008: 203). Eine solche verstärkte Nachfrage nach prestigeträchtigen innerstädtischen Standorten wird auch beim Dienstleistungssektor festgestellt: „Die Innenstädte, vor allem wenn sie über ein historisches Kapital in Gestalt alter Bausubstanz verfügen, weisen eine geradezu mystische Anziehungskraft auf für die Demonstration von Macht und Erfolg“ (Siebel 2004: 44). Städte bzw. Stadtteile, die durch eine physische Attraktivität sowie eine hohe Wohnqualität und einen großen Freizeitwert gekennzeichnet sind, rücken dadurch in den Mittelpunkt. Laut Läpple liegt die Herausforderung für die Städte darin, solche urbanen Struk-

turen zu schaffen bzw. zu erhalten, die die neuen Wohn- und Arbeitsformen der Wissensgesellschaft ermöglichen. In Zukunft würden die Wohnpräferenzen der Beschäftigten die Standortwahl von Unternehmen bestimmen. Viele Unternehmen würden sich dort niederlassen, wo ein breites Angebot an gut ausgebildeten Arbeitnehmern der kreativen Klasse verfügbar ist (Läpple 2006: 7).

Einen weiteren Aspekt, der als eine Ursache für die „Renaissance der Stadt“ gesehen wird, stellt die wachsende Zahl von Migranten dar. Das Bevölkerungswachstum insbesondere der größeren Städte wird in Zukunft vor allem durch die internationale Zuwanderung bestimmt werden. Der Grund dafür wird zum einen in der höheren Attraktivität und Vielseitigkeit des Arbeitsmarktes (auch für gering qualifizierte Beschäftigte), andererseits im Vorhandensein sozialer Netzwerke gesehen (Siedentop 2008: 204f.). Das Nachfrageverhalten von Migranten ist heute stark auf Kernstädte, und hier insbesondere auf Standorte des preiswerten Geschossmietwohnungsbaus gerichtet (Franz, Gerbert 2008: 90). Die Potenziale einer internationalen Zuwanderung für die Stadtentwicklung und speziell für die Renaissance der Städte sind in der Forschung bisher wenig beleuchtet worden.

### 2.1.3 Empirische Erkenntnisse zur Reurbanisierung

Neben den Hypothesen zu möglichen Ursachen einer Renaissance der Städte, steht der empirische Nachweis einer Rückkehr in die Städte im Mittelpunkt der fachlichen Diskussion. Die zentrale Frage ist einerseits inwieweit und auf Basis welcher Definition die postulierten Entwicklungen bereits heute quantitativ nachgewiesen werden können und andererseits wie weitreichend die Effekte auf das Städtesystem sind. Die wichtigsten Kennziffern zum empirischen Nachweis einer Reurbanisierung sind die Bevölkerungsentwicklung und Wanderungsgewinne/-verluste der Städte.

Nach Osterhage können drei Messkonzepte für den quantitativen Nachweis der Reurbanisierung unterschieden werden (Osterhage 2011: 1358):

- Reurbanisierung = wachsende Stadt: nach diesem Konzept liegt eine Reurbanisierung vor, wenn eine Stadt Bevölkerungsgewinne verzeichnet.
- Reurbanisierung = günstigere Entwicklung der Kernstadt: nach diesem Konzept liegt eine Reurbanisierung vor, wenn die Kernstadt eine günstigere Bevölkerungsentwicklung als das Umland aufweist. Die Bevölkerungsentwicklung der Kernstadt muss dabei nicht zwingend positiv sein.
- Reurbanisierung = Wanderungsgewinne der Kernstadt: nach diesem Konzept liegt eine Reurbanisierung vor, wenn die Umland-Stadt-Wanderungen die Stadt-Umland-Wanderungen übersteigen, also Wanderungsgewinne der Kernstadt gegenüber dem Umland vorliegen.

Im Folgenden wird zuerst auf quantitative Befunde zur Bevölkerungsentwicklung von und innerhalb von Städten und Stadtregionen und damit auf die ersten beiden Messkonzepte eingegangen. Anschließend folgt eine Betrachtung der Bevölkerungswanderungen in und aus Städten und damit eine Überprüfung des dritten Messkonzeptes.

#### Quantitative Befunde zur Bevölkerungsentwicklung der Städte und Stadtregionen

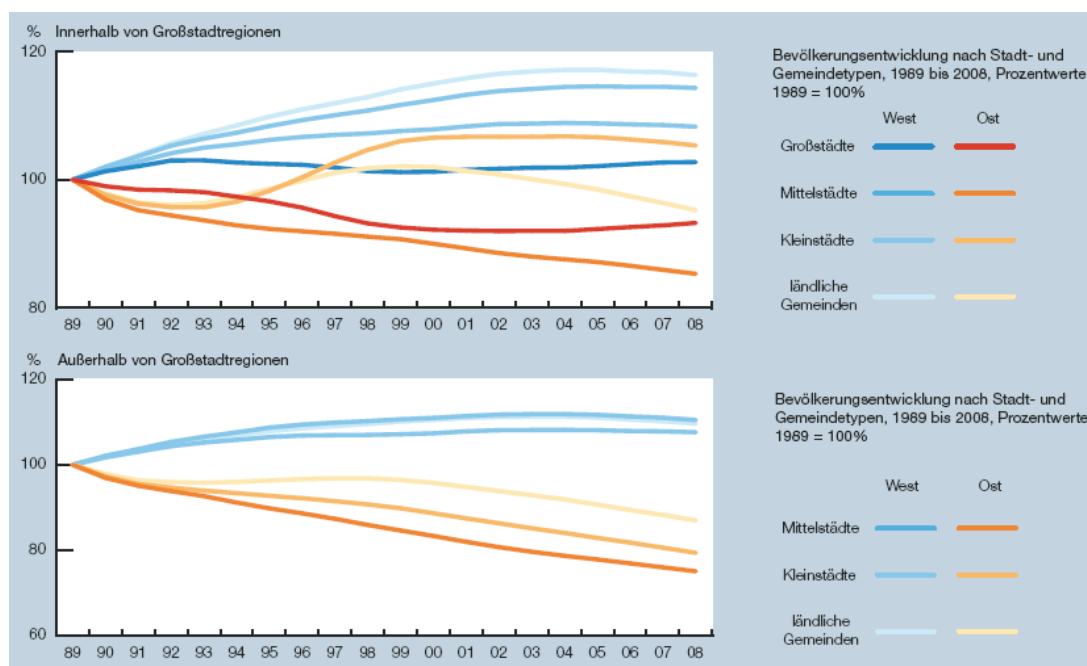
Die quantitativen Auswirkungen einer Renaissance der Städte müssen vor dem Hintergrund der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung interpretiert werden. In Deutschland ist die Entwicklung der Gesamtbevölkerung seit 2003 jedes Jahr leicht rückläufig. Die Schrumpfung der Bevölkerung war lange Zeit ein ostdeutsches Phänomen, doch seit Mitte der zweiten Hälfte der 2000er Jahre verzeichnen auch viele westdeutsche Gebiete Bevölkerungsverluste (Osterhage 2011: 1358).

Eine Unterscheidung der Bevölkerungsentwicklung nach der Größe der Städte und nach West- und Ostdeutschland führt zu einem differenzierteren Bild der Stadtentwicklung. Innerhalb von Großstadt-

regionen wachsen seit etwa 2000 sowohl die ost- als auch die westdeutschen Großstädte. Die westdeutschen Klein- und Mittelstädte sowie die ländlichen Gemeinden, die noch bis zum Jahr 2000 Bevölkerungsgewinne aufwiesen, sind von Schrumpfung betroffen. Die ostdeutschen Kleinstädte und ländlichen Gemeinden verzeichneten während der zweiten Hälfte der 90er Jahre hohe Bevölkerungsgewinne durch eine nachholende Suburbanisierung, weisen aber seit etwa 2000 ebenfalls Bevölkerungsverluste auf.

Außerhalb von Großstadtreionen verzeichnen alle Stadttypen in Ostdeutschland seit langem Bevölkerungsverluste, während in Westdeutschland erst seit etwa Mitte der 2000er Jahre alle Stadttypen stagnieren (Abbildung 3).

Abbildung 3:  
Bevölkerungsentwicklung nach Stadt- und Gemeindetypen, 1989 bis 2008



Quelle: BBSR 2010: 2

Nach dem Messkonzept der „Wachsenden Stadt“ kann anhand der Bevölkerungsentwicklung der Städte somit nur in Großstädten eine Reurbanisierung festgestellt werden. Diese Entwicklung wird auch von anderen Autoren erkannt (z.B. Adam, Sturm 2009: 1). Osterhage hat für Oberzentren gezeigt, dass der Anteil der Städte in Ostdeutschland, die Bevölkerungsgewinne verzeichnen, seit 2003 von etwa 20 % auf etwa 50 % 2009 gestiegen ist. In Westdeutschland weisen 2009 etwa 60 % der Städte Einwohnerzuwächse auf (Osterhage 2011: 1358). Adam und Sturm (2009) stellen für 40 von 77 der deutschen Großstädte Bevölkerungszuwächse von 2002 bis 2007 fest (Adam, Sturm 2009: 3).

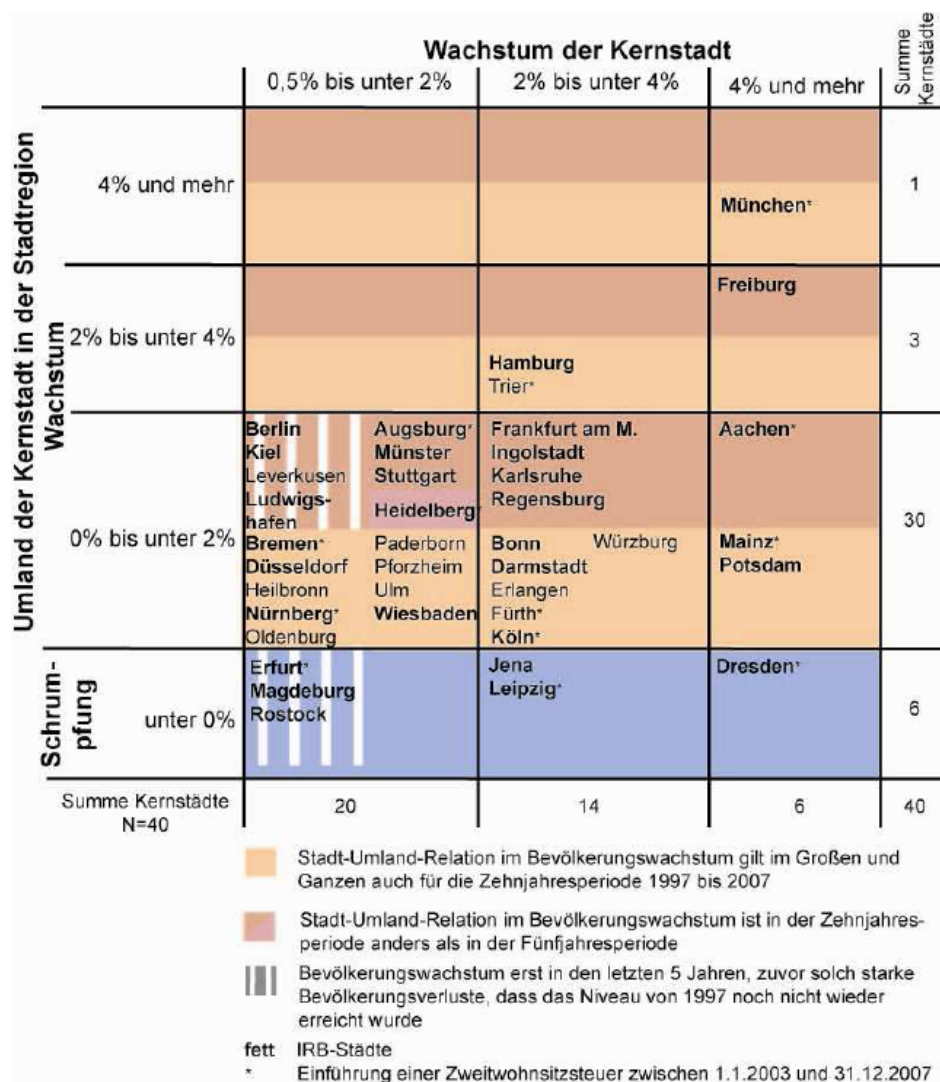
Das zweite Messkonzept sieht eine differenziertere Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung innerhalb von Städten bzw. Stadtreionen vor. Osterhage hat in seiner Untersuchung herausgefunden, dass es in Ostdeutschland einen deutlichen Anstieg der Zahl der Stadtreionen von 2000 bis 2009 gab, in denen die Kernstadt eine positivere Bevölkerungsentwicklung als das Umland aufweist. „Im Mittel fällt die jährliche Veränderung der Bevölkerungszahl im Umland mittlerweile fast einen Prozentpunkt schlechter aus als im Kern“ (Osterhage 2011: 1359). In Westdeutschland ist ebenfalls ein Anstieg im genannten Zeitraum von 20 auf 80 % der Stadtreionen mit einer günstige-

ren Entwicklung der Kernstadt zu verzeichnen, allerdings ohne dass die Bevölkerungsentwicklungen im Umland und Stadtkern weit auseinander liegen (ebd.: 1359).

Siedentop sieht ebenfalls seit 2000 eine Stabilisierung oder sogar Zuwächse der Bevölkerungsentwicklung der Innenstädte gegenüber der Konzentration der Bevölkerungsgewinne von wachsenden Städten auf ihre Ränder während der 90er Jahre. Er weist allerdings darauf hin, dass sich einzelne Stadtteile innerhalb der Städte unterschiedlich entwickeln und es weiterhin zu sozialräumlichen Disparitäten kommt (Siedentop 2008: 197).

Adam und Sturm haben die Bevölkerungsentwicklung der 40 von 2002 bis 2007 wachsenden Großstädte nach dem Wachstum der Kernstadt und des Umlands differenziert. Etwa die Hälfte dieser Städte zeigt eine ähnliche Bevölkerungsentwicklung im Umland und in der Kernstadt. 14 Städte weisen ein stärkeres Kernstadt-Wachstum als ihr Umland auf, wobei das Umland ebenfalls wächst. In sechs ostdeutschen Städten liegt für den Betrachtungszeitraum ein Rückgang der Bevölkerung im Umland, aber ein Wachstum in der Kernstadt vor (Abbildung 5).

Abbildung 4:  
Bevölkerungsentwicklung in Großstädten mit steigenden Bevölkerungszahlen



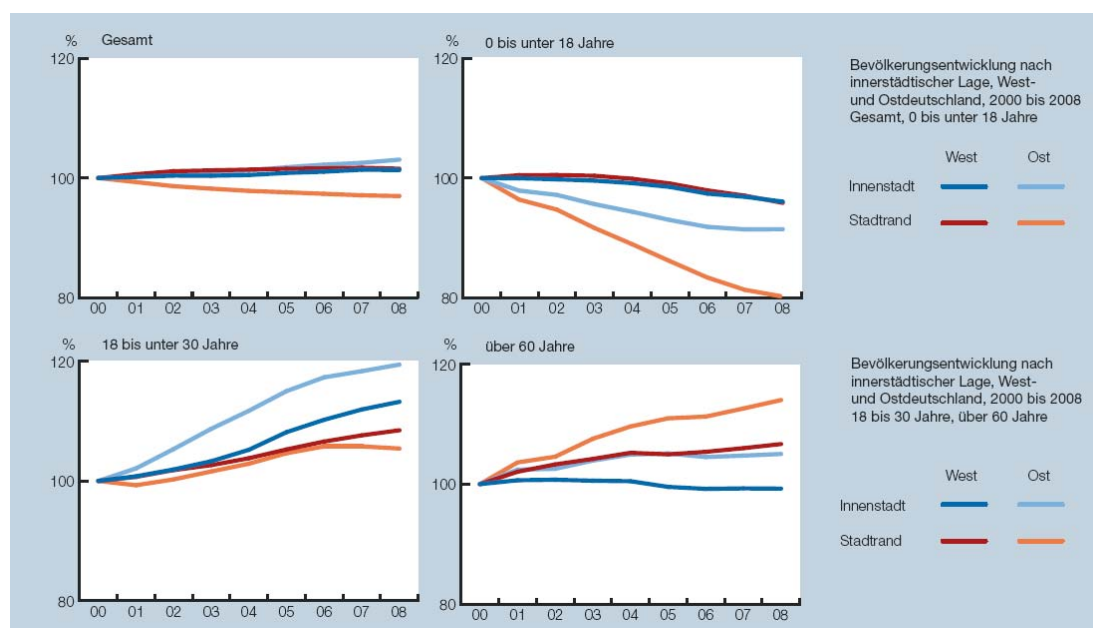
Quelle: Adam, Sturm 2009: 3

Göddecke-Stellmann und Walther (2010) betrachten in einer Untersuchung von 2010 die Bevölkerungsentwicklung innerhalb einer Stadt und unterscheidet dazu zwischen dem Stadtrand und der weit gefassten Innenstadt, bestehend aus der Kernstadt sowie dem Innenstadtrand. Nach dem BBSR sind „die sich zur Zeit der Wende vielfach in einem desolaten Zustand befindenden Innenstädte Ostdeutschlands [...] inzwischen wieder zu attraktiven Wohnstandorten geworden, was der stete Bevölkerungszuwachs belegt“ (Göddecke-Stellmann, Walther 2010: 3). Die Stadtränder und dort insbesondere die Großwohnsiedlungen aus der Zeit des Sozialismus verlieren dagegen an Einwohnern. In Westdeutschland haben sowohl die Innenstädte als auch die Stadtränder seit 2000 eine stabile Entwicklung ihrer Bevölkerung, obwohl sich an den Stadträndern ein Abwärtstrend seit 2007 abzeichnet. Die Untersuchung von 85 Städten hat ergeben, dass 53 Städte von 2000 bis 2008 eine positivere Bevölkerungsentwicklung der Innenstadt gegenüber dem Stadtrand aufweisen (ebd.: 3).

Göddecke-Stellmann und Walther unterscheiden die Bevölkerungsentwicklung der Städte zudem nach Altersgruppen. Es zeigt sich, dass die Innenstädte sowohl in West- als auch in Ostdeutschland insbesondere für die Gruppe der 18- bis 29 Jährigen attraktiv sind (Abbildung 5). Wie bereits in 2.1.3 beschrieben, bevorzugen junge Erwachsene „lebendige Innenstadtgebiete mit unverbindlichen, rasch wechselnden Nachbarschaften und einem hohen Freizeitangebot“ und schätzen die Ausbildungs- und Arbeitsplätze der Innenstädte (Göddecke-Stellmann, Walther 2010: 4).

Abbildung 5:

Bevölkerungsentwicklung nach innerstädtischer Lage, West- und Ostdeutschland, 2000 bis 2008



Quelle: BBSR 2010: 4

Die Bevölkerungsgruppe der über 60-Jährigen wird zwar im Zuge des demographischen Wandels zunehmen und bis 2050 etwa ein Drittel der Bevölkerung stellen (Vossen 2004: 5), aber die Vermutung, dass ältere Menschen in die Städte ziehen, lässt sich anhand der Bevölkerungsentwicklung nicht bestätigen. In Westdeutschland bleibt sowohl in den Innenstädten als auch am Stadtrand die Zahl der über 60-Jährigen konstant. In Ostdeutschland ist dagegen sogar ein Anstieg der älteren Menschen an den Stadträndern zu verzeichnen (Abbildung 6).



In seiner Untersuchung haben Götdecke-Stellmann und Walther (2010) eine weitere Differenzierung vorgenommen, die die Städte nach ihrer Bevölkerungsentwicklung von 2000 bis 2008 in die drei gleichgroßen Gruppen „Städte mit Bevölkerungsverlusten“, „Städte mit ausgeglichener Bevölkerung“ und „Städte mit Bevölkerungsgewinnen“ unterteilt. Für die erste Gruppe wurden am Stadtrand größere Verluste als in der inneren Stadt festgestellt. Die Gruppe der 18-29 Jährigen trägt zwar mit ihren Bevölkerungsgewinnen insbesondere in den Innenstädten zur Stabilisierung bei, kann aber den Gesamtverlust der Bevölkerung nicht aufheben. Die Gruppe der Städte mit ausgeglichener Bevölkerung weist eine stark steigende Gruppe der 18-29 Jährigen in den Innenstädten auf. An den Rändern der Städte dieser Gruppe wächst dagegen insbesondere die Zahl der über 60-Jährigen. In der letzten Gruppe sind die 18-29 Jährigen mit einem markanten Anstieg insbesondere in den Innenstädten, aber auch an den Stadträndern für die Bevölkerungsgewinne verantwortlich (Götdecke-Stellmann, Walther 2010: 5f).

Zusammenfassend kann anhand der vorgestellten empirischen Ergebnisse nach dem zweiten Messkonzept eine Reurbanisierung festgestellt werden, wobei die ostdeutschen Städte einen stärkeren Trend in diese Richtung aufweisen als die westdeutschen. Allerdings weisen Siedentop und Beckord darauf hin, dass der Prozess der Reurbanisierung sehr standortselektiv stattfindet und sich auf wenige prosperierende Regionen begrenzt. Schrumpfende Städte existieren demnach neben wachsenden Städten und auch innerhalb der Städte lassen sich ähnliche Entwicklungsmuster erkennen (Beckord 2009: 160ff und Siedentop 2008: 206).

### Quantitative Befunde zu Wanderungsgewinnen der Städte gegenüber dem Umland

Neben der Bevölkerungsentwicklung gelten Wanderungsgewinne der Kernstadt gegenüber dem Umland als Zeichen für eine Reurbanisierung. Nach dem dritten Messkonzept liegt eine Reurbanisierung vor, wenn die Umland-Stadt-Wanderung die Stadt-Umland-Wanderung übersteigt.

Bis Ende der 90er Jahre dominierte ein umgekehrtes Wanderungsverhalten der Stadtentwicklung (siehe 2.1.3). Seit Anfang des neuen Jahrtausends zeigen sich allerdings eine Schwächung und teilweise sogar ein Stopp der Suburbanisierung (Adam; Sturm 2009: 1; Siedentop 2008: 193; Hirsche; Schürt 2010: 41). In verschiedenen aktuellen Untersuchungen wurden die Wanderungen zwischen den Städten und ihrem Umland überprüft.

Osterhage hat dabei festgestellt, dass es im Jahr 2000 noch die Ausnahme war, dass die Kernstädte höhere Wanderungsgewinne als ihr Umland aufwiesen. In Ostdeutschland änderte sich dieses Verhältnis aber sehr schnell während der 2000er Jahre. Bereits 2005 hatten vier Fünftel der Kernstädte der Stadtregionen in den neuen Bundesländern ein positives Wanderungssaldo gegenüber ihrem Umland. Bis Ende des Jahrzehnts stieg der Anteil sogar auf 14 der 15 Stadtregionen. In Westdeutschland kam es etwas später zu einem Umschwung, der bis 2008 zu einem Anteil von etwa 40 % der Kernstädte der 63 Stadtregionen mit positiven Wanderungsgewinnen gegenüber ihrem Umland führte (Osterhage 2011: 1359f).

Auch Siedentop erkennt positive Wanderungssalden insbesondere von Großstädten und sieht in Ostdeutschland sogar ein Ende der Suburbanisierung. „In einigen Agglomerationsräumen wird eine Umkehrung der Wanderungsrichtung zugunsten der Städte beobachtet, so dass hier von einer tatsächlichen Reurbanisierung [...] gesprochen werden kann“ (Siedentop 2008: 196). Allerdings weist Siedentop darauf hin, dass es weiterhin eine Dekonzentration der Bevölkerung und zudem ein dynamisches innerstädtisches Wanderungsverhalten gibt (Siedentop 2008: 193 und 197).

Beckord hat für die Kernstädte des Ruhrgebietes die kumulierten Wanderungssalden der Zeiträume 1998 bis 2002 und 2003 bis 2007 bezogen auf die Durchschnittsbevölkerung in Beziehung gesetzt. Er hat bei seiner Untersuchung festgestellt, dass sich das Gesamtwanderungssaldo der Kernstädte gegenüber ihrem Umland von einem negativen zu einem positiven Saldo gewandelt hat. Bei der



Betrachtung der einzelnen Städte lässt sich allerdings ein differenzierteres Bild von einem „[...] Nebeneinander von Reurbanisierungstendenzen, fortbestehender Suburbanisierung sowie ausgeprägter interkommunaler Wanderung zwischen den Kernstädten“ erkennen (Beckord 2009: 160). Von den 11 untersuchten Städten weisen im Zeitraum von 2003 bis 2007 nur drei Kernstädte Wanderungsgewinne gegenüber ihrem Umland auf. In den anderen Städten überwiegen weiterhin Abwanderungen, allerdings in weitaus geringerem Maße als im Durchschnitt des vorigen Betrachtungszeitraums (ebd.: 160f).

Für die Steigerung der Wanderungssalden der Kernstädte ist, wie auch bei den Bevölkerungsentwicklungen der Städte (siehe 2.1.3), insbesondere die Altersgruppe der 18-30 Jährigen verantwortlich. Die 25- bis unter 30-Jährigen weisen eine Wanderungsrate von etwa 20 %, die der 18- bis unter 25-Jährigen eine von etwa 17 % auf. Zudem tragen die Zuwanderung aus dem Ausland und interurbane Wanderungen zu positiven Wanderungssalden einzelner Städte bei. Beckord sieht deshalb für die Großstädte des Ruhrgebiets insgesamt noch keinen Trend zur Reurbanisierung. Für die Zukunft wagt er ebenfalls keine Prognose einer Reurbanisierung, da die Kohorte der jungen Erwachsenen, die über die höchste Wanderungsmobilität verfügt, aufgrund des demographischen Wandels kleiner wird und nicht sicher ist, dass diese Bevölkerungsgruppe langfristig in den Kernstädten wohnen bleibt (ebd.: 161).

Auch in anderen Untersuchungen wurde festgestellt, dass die Zuwanderung in die Städte durch junge Erwachsene dominiert wird (Schork; Weeber 2011; Hirschle; Schürt 2010). Schork und Weeber haben in einer Studie zum Umzugsverhalten und zu Wanderungsbilanzen verschiedener Städte für den Zeitraum von 2005 bis 2009 herausgefunden, dass die 15- bis 30-Jährigen die einzige Gruppe mit positivem Wanderungssaldo ist. Die wichtigsten Gründe für den Umzug der Personen dieser Gruppe sind Ausbildung, Studium und Arbeit (Schork; Weeber 2011a: 33 und Schork; Weeber 2011b: 52).

Einige Autoren sehen zudem keinen empirischen Beleg für die These, dass Ältere in die Kernstädte ziehen (Schork; Weeber 2011a: 34; Hirschle; Schürt 2010: 22; Beckord 2009: 161 und Adam, Sturm 2011: 4). Glasze und Graze ermittelten dagegen in ihrer Untersuchung zur „zukünftigen Wohnmobilität von Suburbaniten der Generation 50+ in Mainz, dass sich 20 % der Befragten mit einem Umzug in die Innenstadt beschäftigt haben. Die Autoren sehen daher nicht unerhebliche Potenziale für eine Reurbanisierung, allerdings noch keinen Massentrend (Glasz; Graze 2007: 472). Auch Franz und Gerbert sehen eine Nachfrage nach urbanen Wohnformen durch Ältere, allerdings weniger in den Kernen der Großstädte als in Klein- und Mittelstädten, da sich in Letzteren die Vorteile von Stadt und Suburbia am ehesten verbinden lassen (Franz; Gerbert 2008).

Hirschle und Schürt haben in einer Wanderungsanalyse zu Beziehungen zwischen Kernstädten und ihrem Umland ein heterogenes Bild von Suburbanisierung und Reurbanisierung in Deutschland festgestellt. In ihrer Untersuchung haben die Autoren zwischen wachsenden und schrumpfenden Regionen unterschieden. In wachsenden Regionen liegen zurückgehende, aber weiterhin negative Wanderungssalden der Kernstädte gegenüber ihrem Umland vor. In schrumpfenden Regionen ist der Rückgang der Stadt-Umland-Wanderungen deutlicher zu erkennen. Die Kernstädte weisen häufig ausgeglichene, in Ostdeutschland sogar positive intraregionale Wanderungssalden auf (Hirschle; Schürt 2010: 30f).

Die vorgestellten empirischen Ergebnisse zeigen einen Rückgang der Suburbanisierung und eine positive Entwicklung der Umland-Stadt-Wanderungen. Nach dem dritten Messkonzept kann somit eine Tendenz zur Reurbanisierung erkannt werden.

## Fazit Renaissance der Städte

Das Phänomen der Renaissance der Stadt zeigt sich sowohl in seiner normativ-planerischen als auch in seiner qualitativ-analytischen Dimension.

Seit den 70er Jahren hat in Deutschland ein städtebaulicher Wertewandel stattgefunden. Ausgehend von der „behutsamen Stadterneuerung“ rückte seitdem der soziale und bauliche Wert der bestehenden Stadt ins allgemeine Bewusstsein der Planer und der kommunalen Entscheidungsträger. Die kompakte und durchmischte Stadt der kurzen Wege gilt heute mehr denn je als Ort kultureller Vielfalt, ökonomischer Dynamik, technischer Innovation, ökologischer Nachhaltigkeit und sozialer Integration.

Bereits während der 80er Jahre konnte ein wachsendes Interesse am städtischen Wohnen von den „Yuppies“ und den „Alternativen“, den sogenannten „neuen Urbaniten“, erkannt werden. Seit Ende der 90er Jahre wird ein auch bei anderen Haushalten und Personen aller Lebensphasen, Haushaltsgößen und Lebensstilen ein verstärktes Interesse beobachtet. Als Gründe für diese veränderte Nachfrage nach städtischem Wohnraum konnten neben demographischen, sozialen sowie ökonomischen Veränderungen die internationale Migration sowie veränderte Konsumgewohnheiten identifiziert werden.

Die aktuellen empirischen Befunde zur Reurbanisierung müssen differenziert werden. Nach dem Messkonzept der „Wachsenden Stadt“ kann nur für Großstädte eine Reurbanisierung festgestellt werden. Dagegen zeigt sich nach dem Messkonzept „Günstigere Entwicklung der Kernstadt“ eine Reurbanisierung in Deutschland, wobei die ostdeutschen Städte einen stärkeren Trend in diese Richtung als die westdeutschen aufweisen. Die Ergebnisse zu „Wanderungsgewinnen der Kernstadt“, dem dritten Messkonzept, belegen einen Rückgang der Suburbanisierung und eine positive Entwicklung der Umland-Stadt-Wanderungen und damit eine Reurbanisierung. Eingeschränkt werden muss allerdings, dass der Prozess der Reurbanisierung standortselektiv stattfindet und weiterhin schrumpfende neben wachsenden Städten existieren.

Die wichtigste Bevölkerungsgruppe der Reurbanisierung bilden die jungen Erwachsenen, die als Bildungs- und Arbeitsmigranten in die Städte ziehen. Für eine steigende Zahl von in die Städte ziehenden älteren Menschen ist bis jetzt kein empirischer Nachweis erbracht worden. Ein Trendbruch von der Dominanz der Suburbanisierung hin zu einer Reurbanisierung kann mit den empirischen Ergebnissen festgestellt werden. Allerdings ist nicht eindeutig zu bestimmen, wie langfristig der neue Trend der Reurbanisierung sein wird, da er insbesondere von der schrumpfenden Bevölkerungsgruppe der jungen Erwachsenen gestützt wird.

Wie stark das Gesamtphänomen der Renaissance der Städte künftig ausfällt, wird auch davon abhängen, inwieweit es den Kommunen gelingt ihre innerstädtischen Potenziale nachhaltig auszuschöpfen und ihre urbanen Qualitäten zur Entfaltung zu bringen. Das DIFU beurteilt trotz der oben formulierten Tendenzen zur Reurbanisierung diesen Prozess nicht als „Selbstläufer“, sondern empfiehlt den Kommunen, die Entwicklung des Wohnens in der Innenstadt als strategische Querschnittsaufgabe zu sehen, [...] in die Aspekte von Stadtplanung, Verkehrspolitik, Identitätspolitik und natürlich auch weiterhin der kommunalen Sozialpolitik [...] einfließen“ (Jekel et al. 2010: 19).

## 2.2 Raumstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität

Die Ausführungen im vorherigen Abschnitt zeigen, dass eine Ursache für einen Trend zurück in die Stadt offensichtlich auch eine veränderte Wahrnehmung bzw. Bewertung von urbanen Standortqualitäten ist, die schließlich in einer veränderten Standortwahl verschiedener Bevölkerungsgruppen resultiert. Aus anderen Untersuchungen ist darüber hinaus bekannt, dass Bewohner urbaner Quar-

tiere generell häufiger den ÖPNV sowie nicht motorisierte Verkehrsmittel benutzen, sich also nachhaltiger verhalten als Bewohner ländlicher Räume. Vor dem Hintergrund der offensichtlichen Relevanz von Standortentscheidungen für eine Renaissance der Städte und dem Einfluss der Raumstruktur auf das Mobilitätsverhalten, werden im Folgenden der Stand der Forschung zu den Wechselbeziehungen zwischen Raumstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität skizziert und zentrale Befunde aufgezeigt.

Im Mittelpunkt stehen in inhaltlicher Sicht die Fragen nach der Rolle von Aspekten der Erreichbarkeit bei der Standortwahl von Stadtbewohnern sowie deren Mobilitätsverhalten. In methodischer Hinsicht wird der Frage nachgegangen, welche Einflussfaktoren auf Standortwahl und Mobilitätsverhalten im Rahmen der Primärempirie erhoben werden müssen, um die zentralen Fragestellungen des Vorhabens zu klären.

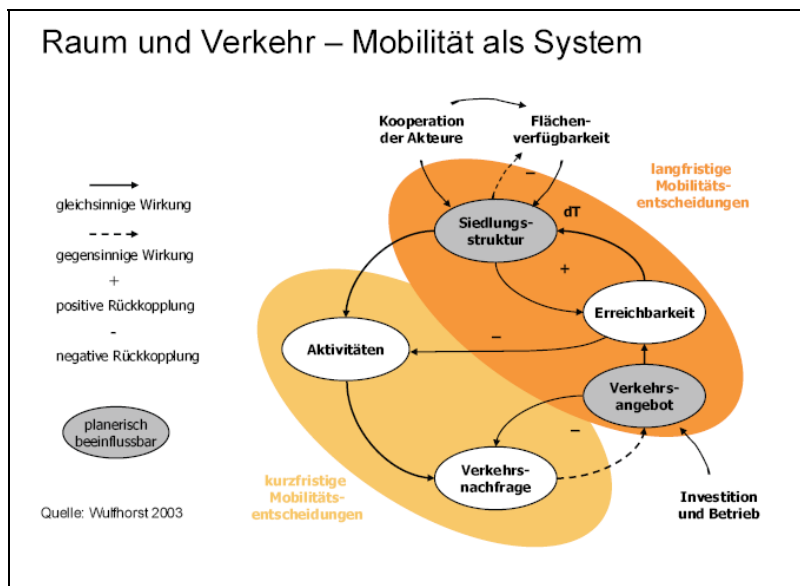
Im Folgenden wird zunächst kurz auf die grundlegenden Wirkungszusammenhänge zwischen Raumstruktur und Verkehr eingegangen. Hieran anschließend wird der Stand der Forschung in den beiden Bereichen „Raumstruktur und Wohnstandortwahl“ sowie Raumstruktur und Alltagsmobilität“ dargestellt.

### 2.2.1 Grundlegende Wirkungszusammenhänge

Die Wechselwirkungen zwischen Raumstruktur und Verkehr sind ein intensiv beforschtes Feld. Insbesondere im Zusammenhang der Entstehung von Verkehr liegen sowohl aus dem Bereich der Ingenieurwissenschaften als auch aus der Geographie zahlreiche Veröffentlichungen vor (z.B. Motzkus 2002, Holz-Rau 1997, Kagermeier 1997; zusammenfassend Scheiner 2009).

Verallgemeinernd kann der Zusammenhang zwischen Raumstruktur und Verkehr wie folgt beschrieben werden: Verkehrsanlagen und Verkehrsangebote prägen Standorte und schaffen Erreichbarkeiten z.B. von Arbeitsplatzpotenzialen. Durch die so gestiegene Lagegunst dieser Flächen steigt die Nachfrage nach ihnen. Die Flächennutzung (Standorte von Aktivitätenegelegenheiten) zusammen mit Verkehrsangeboten beeinflussen das Mobilitätsverhalten der Bewohner und damit die Verkehrsnachfrage (insbesondere Verkehrsmittelwahl und Wegelängen). Eine veränderte Verkehrsnachfrage führt u.U. wiederum zu Änderungen des Verkehrsangebots und wirkt damit erneut auf Standortattraktivität und Erschließungspotenziale (Schiller 2007, S. 22; Beckmann 2001, S. 34; Kagermeier 1997, S. 21ff). Abbildung 6 verdeutlicht diesen Zusammenhang zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Abbildung 6:  
Wechselwirkungen von Raumstruktur und Verkehr



Quelle: Wulfhorst 2003

Erreichbarkeiten beeinflussen somit im Zusammenhang mit der Schaffung entsprechender Flächenangebote sowohl die Standortwahl von Personen als auch ihre anschließende Alltagsmobilität. Im Hinblick auf die zentrale Fragestellung des vorliegenden Vorhabens stellen die beiden Themenbereiche „Raumstruktur und Wohnstandortwahl“ sowie „Raumstruktur und Alltagsmobilität“ (hier insbesondere Verkehrsmittelnutzung) Kernaspekte des Erkenntnisinteresses dar.

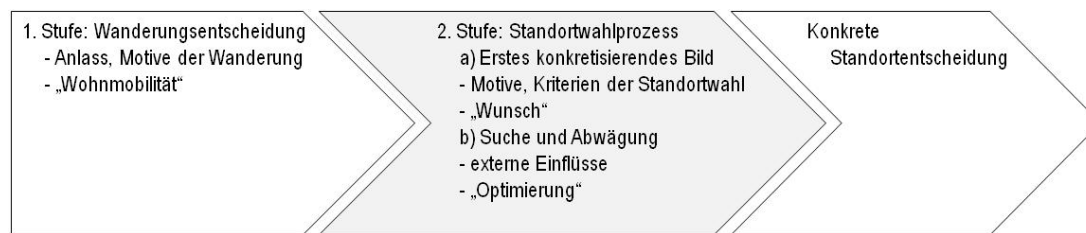
## 2.2.2 Raumstruktur und Wohnstandortwahl – die Rolle der Erreichbarkeit

Im Folgenden wird der Stand der Forschung im Hinblick auf die Determinanten der Standortwahl sowie den Stellenwert verkehrlicher Aspekte im Standortsuchprozess zusammengefasst. Im Mittelpunkt steht zunächst die Frage nach den maßgeblichen Kriterien bei der Wahl eines städtischen Wohnstandorts. Schwerpunkt ist jedoch die Analyse der Bedeutung verkehrlicher Aspekte sowie der Erreichbarkeit von Aktivitätenstandorten im Verhältnis zu anderen Standortwahlkriterien.

### Konzepte und Modelle zur Erklärung von Wanderungen bzw. Standortentscheidungen

Standortentscheidungen gehen komplexe Abwägungsprozesse voraus, in die zahlreiche objektive „Faktoren“ und subjektive „Motive“ einbezogen werden. Grundsätzlich lassen sich im Entscheidungsprozess zwei Stufen unterscheiden, die sich auf unterschiedliche Aspekte der Wanderung beziehen (Dittrich-Wesbuer, Brzenczek 2007: 39, BMVBS, BBR 2007: 9): An erster Stelle steht die Entscheidung für eine Wanderung aufgrund bestimmter Anlässe („push-Faktoren bzw. -Motive“). Erklärungsansätze auf dieser Stufe beziehen sich folglich auf das Ausmaß der Wohnmobilität also das Ausmaß der Standortveränderungen von Personen oder Haushalten. Die zweite Stufe stellen die Kriterien der eigentlichen Wahl eines neuen Standorts, also die Standortwahlmotive im engeren Sinne dar („pull-Faktoren bzw. -Motive“). Zwischen beiden Stufen bestehen Wechselwirkungen, dennoch hat sich eine getrennte Analyse der Stufen in der Forschung etabliert (Dittrich-Wesbuer, Brzenczek 2007: 39).

Abbildung 7:  
Anlässe und Kriterien: Stufen im Entscheidungsprozess der Wanderung



Quelle: eigene Darstellung nach BMVBS, BBR 2007

Vor dem Hintergrund der Fragestellungen im vorliegenden Forschungsvorhaben sind primär die Determinanten der Standortwahl, also der 2. Stufe interessant. Dennoch lässt auch die Analyse von push-Faktoren Rückschlüsse auf den Stellenwert bestimmter Standortfaktoren zu, z.B. wenn der Anlass einer Wanderung nicht (ausschließlich) in persönlichen Umständen (z.B. Arbeitsplatzwechsel) sondern auch in Mängeln des Wohnumfelds (z.B. mangelnde infrastrukturelle Ausstattung) besteht. Im Folgenden werden zunächst wesentliche Ansätze zur Erklärung von Wohnstandortentscheidungen skizziert.

Die Analyse der einzelnen Untersuchungen zeigt, dass insbesondere Erklärungsmodelle auf Basis von Lebensphasen in der Praxis der Wohnmotivuntersuchungen etabliert sind. Ausgangspunkt dieser Erklärungsmodelle ist der Zusammenhang zwischen der sich im Zuge eines klassischen Lebenslaufs (Single, junges Paar, Familie etc.) wandelnden Haushaltsgröße und der hieraus resultierenden Wohnform. Die Bedürfnisse auf den einzelnen Stufen des Lebenslaufs bestimmen die jeweiligen Anforderungen an den Wohnort. Eine Erweiterung des Modells erfolgte durch das Konzept der Lebensphasen, das weitere Faktoren wie Einschnitte und Veränderungen im Zusammenhang mit dem Lebenslauf integriert (zusammenfassend hierzu Kasper 2006: 92). Wohnmobilität und Standortwahl sind demzufolge primär durch Alter, Familienstand, Haushaltsgröße und Haushaltstyp, also verhältnismäßig „harte“ soziodemographische und –ökonomische Faktoren determiniert. Hierbei kommt dem Alter ein besonderes Erklärungspotenzial für die Wohnmobilität zu (Scheiner 2006a: 123). Das Konzept der Lebensphasen ist in zahlreichen Untersuchungen z.B. durch die Bildung von Haushaltstypen (z.B. Haushaltsgröße + Alter der Haushaltsmitglieder) operationalisiert und hat sich als praktikabel für die Analyse beider Stufen im Standortwahlprozess erwiesen (z.B. Dittrich-Wesbuer, Osterhage 2008: 2).

Dennoch müssen neben diesen „objektiven“ Kriterien weitere Kriterien hinzugezogen werden, um neben der Wanderungsentscheidung auch die Standortwahl erklären zu können (Kasper 2006: 92). Zu diesen ergänzenden Kriterien gehören neben Rahmenbedingungen wie der Angebotssituation auf dem Immobilienmarkt insbesondere auch persönliche Präferenzen, also eher „weiche“ Kriterien.

Insgesamt muss die Standortwahl als Optimierungsprozess begriffen werden, bei dem es aufgrund der zahlreichen relevanten Kriterien zu Zielkonflikten und in der Folge „trade-offs“ zwischen einzelnen Kriterien kommt (Scheiner 2006b: 74). Auch vor dem Hintergrund der jeweils spezifischen Rahmenbedingungen der Suche (z.B. angespannter Wohnungsmarkt, begrenzte Zeitressourcen oder großer Zeitdruck bei der Suche) ist die Standortwahl zudem „in den meisten Fällen ein Kompromiss, häufig Zufall oder schlichte Notwendigkeit“ (Kasper 2006: 102). Insgesamt entstehen Standortentscheidungen folglich selten unter optimalen informatorischen Bedingungen, wodurch eine optimale Anpassung des Wohnstandorts mit den tatsächlichen, auf Basis der zuvor geschilderten Einflussfaktoren entstehenden Anforderungen schwierig erscheint.

## Wanderungsentscheidung und Motive der Standortwahl

Im Folgenden werden die bisherigen Ergebnisse der Querauswertung vorhandener Wanderungsmotivstudien hinsichtlich der Faktoren und Motive von Stadtwanderern sowohl für die Wanderungsentscheidung als auch die Standortwahl dargestellt. Schwerpunkt der Ausführungen bilden die Faktoren und Motive, die einen direkten oder indirekten Bezug zu verkehrlichen Aspekten bzw.- Erreichbarkeiten und insbesondere dem ÖPNV aufweisen.

### *Anlässe für Wanderungen*

Als dominierende Anlässe für Wanderungen können auf Basis zahlreicher Wanderungsmotivuntersuchungen zum einen persönliche bzw. familiäre Gründe wie z.B. Zusammenziehen von Paaren, Geburt eines Kindes, Trennung und zum anderen wohnungsbezogene Gründe wie z.B. zu kleine Wohnfläche (BMVBS / BBSR 2007: 125) identifiziert werden. Dies entspricht dem zuvor geschilderten Einfluss der Lebensphasen bzw. -zyklen und wird erwartungsgemäß auch in anderen Studien bestätigt (z.B. Dittrich-Wesbuer, Osterhage 2008: 3, Scheiner 2006c: 80). Die beiden Gruppen von Anlässen sind sowohl in urbanen als auch in suburbanen räumlichen Kontexten gleichermaßen relevant, wobei sich die Gewichtung der einzelnen, unter diesen Oberbegriffen subsumierten Anlässe unterscheidet (z.B. Eigentumsbildung im suburbanen Raum und ausbildungsbezogene Anlässe in urbanen Gebieten) (Dittrich-Wesbuer, Osterhage 2008: 6).

Verkehrliche Aspekte sind hinsichtlich der Wanderungsanlässe im Vergleich zu den genannten persönlich/ familiären Gründen weniger wichtig, haben jedoch als „push-Faktor“ ebenfalls Einfluss auf die Wanderungsentscheidung (Kasper, Scheiner 2006: 181). In diesem Zusammenhang ist es zweckmäßig, dem Bereich verkehrlicher Faktoren bzw. „Mobilität und Erreichbarkeit“ neben direkt mit einzelnen Verkehrsmitteln in Verbindung stehenden Faktoren (schlechte ÖPNV/ MIV Anbindung, Parkdruck etc.) auch indirekte Faktoren wie z.B. die infrastrukturelle Ausstattung (öffentliche Einrichtungen, Einkaufsgelegenheiten etc.) zuzuordnen (Kasper, Scheiner 2006: 180). Der Wunsch nach Nähe von bestimmten Einrichtungen kann implizit immer auch als Mobilitätsaspekt betrachtet werden (Fuchte 2006: 109). Eine Analyse der Empirie im Projekt StadtLeben zeigt, dass bei ca. 16 % der Umzüge zumindest auch ein Grund aus dem genannten Komplex Mobilität und Erreichbarkeit als Umzugsgrund genannt wurde (Kasper, Scheiner 2006: 180). Die Ergebnisse bestätigen zudem plausible Annahmen hinsichtlich des Zusammenhangs zwischen einzelnen Faktoren aus dem Komplex Mobilität und Erreichbarkeit und der Richtung der durch sie motivierten Wanderung. Während Mängel in der Infrastruktur eines Standorts eher zu Stadtwanderungen führen, stehen Mängel in der IV-Anbindung im Zusammenhang mit Stadt-Umland Wanderungen. Eine direkte Zuordnung von Mängeln explizit des ÖPNVs ist jedoch auf Basis der Untersuchung nicht möglich (Kasper, Scheiner 2006: 181).

Auch im Rahmen qualitativer Interviews mit Rückwanderern im Projekt „Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung“ wurde die Angewiesenheit auf den PKW bei gleichzeitig schlechter ÖPNV Anbindung als Auslöser für eine Rückwanderung in die Stadt genannt (BMVBS, BBR 2007: 125). Die nach einer Randwanderung oftmals steigenden Mobilitätskosten, die in Studien häufig als Problem benannt werden, wurden jedoch in den Interviews nur in einem Einzelfall als Auslöser für eine Stadtwanderung genannt (BMVBS, BBR 2007: 133).

### *Kriterien der Standortwahl*

Wie zuvor erläutert, gewinnen in der zweiten Stufe des Wanderungsprozesses beim Blick auf die konkreten Standortwahlkriterien neben „harten“ soziodemographischen und -ökonomischen Kriterien zusätzlich auch „weichere“ Motive an Bedeutung. Laut Bleck (2005: 57) haben bei der Standortwahl persönliche, wohnungsbezogene und darüber hinaus wohnumfeldbezogene Gründe in etwa das gleiche Gewicht. Hinzu tritt als weiteres zentrales Kriterium die Frage der Kosten bzw. des

Preis-Leistungs-Verhältnisses (Ismaier 2002: 26). Der Stellenwert der Kosten als zentraler Aspekt wird auch von Dittrich-Wesbuer et al (2008) in einer Studie im Bergischen Land und in der Region Bonn deutlich. Insgesamt bezeichneten hier mehr als 50 % der Befragten in allen analysierten Raumtypen (sowohl urban als auch suburban) die Kosten als sehr wichtig für die Standortwahl (Dittrich-Wesbuer et al 2008: 33). Hinsichtlich der Frage, für welche Stadttypen eine Renaissance der Städte aus welchen Gründen relevant wird, sind die Unterschiede zwischen der im Hinblick auf das Image „attraktiven“ Stadt Bonn sowie den eher „unattraktiven“ Städten des bergischen Städtedreiecks interessant. So nimmt die Bedeutung der Kosten in Bonn von den suburbanen zu den urbanen Quartieren ab, während sie im Bergischen Land zunimmt (Dittrich-Wesbuer et al 2008: 33). Kriterium für Stadtwanderer in die Bergischen Stadtzentren sind somit die hier geringeren Kosten und offenbar nicht die „gute Lage“, die hier eher im Suburbanen gesehen wird.

Hiermit korrespondiert die Bedeutung des Images im Sinne der Selbst- und Fremdwahrnehmung eines Quartiers für die Standortwahl. Das bewusste Innenstadtbewohner zunehmend auch das Prestige eines innerstädtischen Standorts schätzen, ist fester Bestandteil der Annahmen rund um das Thema der Renaissance der Städte (siehe 2.1.2). Empirisch wird der Einfluss dieses Faktors z.B. von Brühl et al (2005) in einer Studie qualitativ belegt (Brühl et al 2005: 206). Aber auch in der Untersuchung von Dittrich-Wesbuer et al (2008) kommt die Bedeutung des Images zum Ausdruck. In der attraktiven Region Bonn ist das Image (allerdings in allen Raumtypen und nicht nur in den urbanen Vierteln) für ein Drittel der Befragten ein Grund für die Standortwahl. Im Bergischen Städtedreieck spielt es dagegen nur für 10 % der Wanderer in urbane Bereiche eine Rolle (Dittrich-Wesbuer et al 2008: 33).

Waren Aspekte der Mobilität und der Erreichbarkeit bei den Anlässen zur Wanderung noch nachrangig, so steigt ihre Bedeutung in der Phase der Standortwahl bei Stadtwanderungen. Verschiedene Studien legen nahe, dass die Nähe zu Aktivitätenebenen (z.B. Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen) und ein gutes ÖPNV-Angebot offenbar als „klassische“ urbane Standortvorteile gesehen werden. So bewerten unabhängig vom Verkehrsmittel z.B. 80 % der Befragten in StadtLeben die Nähe zu ihrem Arbeitsort als wichtig (Kasper, Scheiner 2006: 181). Hinsichtlich der Bedeutung des ÖPNV konnten in dieser Untersuchung zudem verschiedene Gruppen identifiziert werden, bei denen der ÖPNV für die Wahl des Standorts eine wichtige Rolle gespielt hat. Dies sind zum einen Personen, die über kein Auto verfügen oder die aus verschiedenen Gründen nicht selber fahren wollen. Zum anderen jedoch auch Personen, die wenig Auto fahren wollen und bei der Standortwahl bewusst auf eine gute ÖV-Erschließung geachtet haben (Kasper, Scheiner 2006: 183). Dass eine gute Erreichbarkeit von Einrichtungen insbesondere mit Blick auf die tägliche Versorgung sowie eine gute ÖPNV Anbindung von Stadtwanderern oder –bewohnern als „urbane Qualitäten“ mit dem städtischen verbunden wird, zeigen auch andere Untersuchungen (Haase, Kabisch, Steinführer 2005: 91, Fuchte 2006:109). Dittrich-Wesbuer und Osterhage (2008) zeigen zudem den Unterschied des Stellenwerts der ÖPNV Anbindung im Vergleich zu anderen Standortfaktoren zwischen urbanen und suburbanen Quartieren.

Obwohl die Autoren bemerken, dass der Unterschied zwischen Stadt und Land weniger groß ist als erwartet, zeigt sich, dass der ÖPNV insbesondere für Wanderer in urbane und semiurbane Quartiere relevant ist (Dittrich-Wesbuer 2008: 7). Zu ähnlichen Ergebnissen kommen Föbker, Leister, Temme, Wiegandt (2007: 205) im Vergleich von Bonn zu ausgewählten Umlandgemeinden sowie eine Studie in Gemeinden verschiedener Größe entlang der Taunusbahn in der Region Frankfurt Rhein-Main (Bahn.Ville 2-Konsortium 2010: 64). Bei einer Differenzierung zwischen Haushaltstypen zeigen sich zudem deutliche Unterschiede in der Bedeutung der ÖV-Erreichbarkeit. Während bei Jüngeren (Singles und Paare unter 30 Jahren) sowie Familien mit Kindern jeweils etwa 30 % der Personen die Anbindung an Busse und Bahnen als sehr wichtig betrachten, sind dies bei älteren Haushalten (Singles und Paare ab 60 Jahren) knapp 60 %. (Dittrich-Wesbuer 2008: 6).

In beiden Untersuchungen wird auch die Bedeutung der Nähe von Einkaufsgelegenheiten bei Wanderungen in urbane und semi-urbane Quartiere im Gegensatz zu suburbanen Quartieren deutlich. Auch andere Untersuchungen zeigen zu Rückwanderern generell (BMVBS, BBR 2007: 127) und zu aus dem Umland in die Stadt gezogenen Familien (Matthes 2009: 67), dass Stadtwanderer die generell „kurzen Wege“ im städtischen Umfeld als wichtigen urbanen Standortfaktor wahrnehmen.

### 2.2.3 Raumstruktur und Alltagsmobilität

Nachdem zuvor der Einfluss der Raumstruktur auf die Wohnmobilität beschrieben wurde, steht der Einfluss räumlicher Strukturen auf die mittel- und kurzfristige Alltagsmobilität im Mittelpunkt des folgenden Abschnitts. Zentral ist die Frage, welchen Einfluss städtische Strukturen und weitere individuellen Faktoren auf die Alltagsmobilität haben. Vor dem Hintergrund der zentralen Fragestellungen steht die Verkehrsmittelwahl im Zentrum des Interesses. In methodischer Hinsicht soll geklärt werden, welche Relevanz individuelle Faktoren auf die Verkehrsmittelwahl haben und mit welchen Ansätzen diese gemessen werden können.

#### **Einfluss von Raumstrukturen auf Alltagsmobilität,**

Die Zusammenhänge zwischen Raumstruktur und Mobilitätsverhalten bzw. Verkehrsnachfrage allgemein sind ein international intensiv bearbeitetes Forschungsfeld (z.B. Kutter 1973, Holz-Rau 1997, Motzkus 2002, zusammenfassend: Gather, Kagermeier, Lanzendorf 2008). Eingebettet in die Erforschung der Entstehung von Verkehr allgemein ist der Zusammenhang zwischen Raum und Verkehr Bestandteil verschiedener Theorien und Konzepte. So besteht beispielsweise der Kernaspekt handlungstheoretischer Erklärungsmodelle für die Verkehrsgenese zwar in den Entscheidungs-rationalitäten von Individuen, dennoch gehen in diesen Modellen die räumlichen Gegebenheiten als weitere, die individuelle Handlungssituation determinierende Faktoren ein (Gather, Kagermeier, Lanzendorf 2008: 162f). Raumstrukturen bilden somit sozusagen den physischen „Möglichkeitsraum“ in dem das individuelle Handeln realisiert wird. Stärker im Mittelpunkt stehen Aspekte der Raumstruktur hingegen in aktionsräumlichen Ansätzen wie sie z.B. im Rahmen der Zeitgeographie von Hägerstrand (1970) entwickelt wurden und in denen die Verkehrsnachfrage von Personen als Resultat externer Restriktionen beschrieben wird (Gather, Kagermeier, Lanzendorf 2008: 164f). Zu diesen Restriktionen gehören neben zeitlichen und administrativen insbesondere auch sog. „capability constraints“ welche die Einschränkungen der Erreichbarkeit von Zielen im Raum auch in Abhängigkeit von der Leistungsfähigkeit bestehender Verkehrssysteme beschreibt (Gather, Kagermeier, Lanzendorf 2008: 164f).

Zusammenfassend führt Scheiner (2009: 34) aus, dass die Raumstruktur primär Einfluss auf die verkehrsmittelspezifische Verkehrsleistung, also Verkehrsmittelwahl und Wegelängen besitzt. Raumstruktur wirkt hiernach zum einen indirekt durch die Dichte und Mischung von Aktivitätengemeinschaften, die bestimmte Wegelängen bedingt und somit auch Einfluss auf die Nutzbarkeit verschiedener Mobilitätswerkzeuge hat. Zum anderen wirkt Raumstruktur durch die Qualität der angebotenen Verkehrssysteme, welche die verkehrsmittelspezifische Erreichbarkeit von Aktivitätengemeinschaften beeinflusst. In umgekehrter Richtung ermöglichen räumliche Strukturen über die Einwohnerdichte erst einen wirtschaftlichen Betrieb bestimmter (öffentlicher) Verkehrssysteme und haben somit wiederum Einfluss auf Erreichbarkeiten (Scheiner 2009: 34).

Die Ursache für das oft beschriebene „verkehrssparsame“ Verhalten von Stadtbewohnern kann somit zum Teil dadurch erklärt werden, dass die dort vorhandenen dichten und dazu funktional gemischten baulichen Strukturen eine verkehrlich effiziente Organisation des Alltags zumindest ermöglichen (Holz-Rau 1997: 12). Wichtige Aktivitätengemeinschaften (Arbeitsplatz, Geschäfte) können auf „kurzem Wege“ und somit auch gut im NMIV erreicht werden. Diese Argumentation ist Grundlage für



stadtplanerische Konzepte wie der „dichten und gemischten Stadt“ oder „Transport Oriented Development“<sup>1</sup> aber auch des Konzepts der „schiengestützten Siedlungsentwicklung“.

Der geschilderte Einfluss von Raumstrukturen auf die Alltagsmobilität macht die Relevanz der zuvor beschriebenen Wohnstandortwahl deutlich: innerhalb des gesamten durch die räumlichen, funktionalen Strukturen eröffneten „Möglichkeitenraums“ einer Stadt legen die einzelnen Haushalte im Zuge der Wahl eines Wohnstandorts den Quellort ihrer zukünftigen Wege fest. Die strukturellen Gegebenheiten der Wohnumgebung schaffen in Verbindung mit den haushaltsspezifischen Zielen (Arbeitsort, Einkaufsorte, Freizeitorte etc.) den „individuellen Möglichkeitsraum“ eines Haushalts, der die langfristigen externen Rahmenbedingungen für die kurzfristigen Entscheidungen der alltäglichen Verkehrsnachfrage (Zielwahl, Verkehrsmittelwahl) darstellt. Somit hat die Wohnstandortwahl einen erheblichen und langfristigen Einfluss auf die Alltagsmobilität eines Haushalts.

Diese Befunde lassen nicht notwendigerweise, wie sehr oft geschehen, den Schluss zu, allein das „Wohnen in der Stadt“ sei in Bezug auf die Verkehrsentwicklung per se nachhaltig, während das „Wohnen auf dem Land“ schlecht und wenig nachhaltig sei. Vielmehr sind die raumstrukturellen Voraussetzungen für verkehrssparendes Handeln zwar oft in Städten anzutreffen, aber durchaus auch außerhalb z.B. in sogenannten Achsenräumen vorhanden. Driessen (2010: 202f) macht in einer vergleichenden Nutzen-Kosten Analyse zwischen Quartieren in verschiedenen räumlichen Kontexten deutlich, dass, volkswirtschaftlich betrachtet, suburbane Gebiete durchaus einen mit städtischen Gebieten vergleichbaren Nutzen haben können, sofern sie in gut ausgebauten Achsen des SPNV liegen.

### Individuelle Eigenschaften und Verkehrsnachfrage

Wie zuvor bei der Beschreibung von Theorien und Konzepten zur Verkehrsgenese skizziert, ist die Raumstruktur nur ein Faktor bei der Erklärung von Alltagsmobilität. Die tatsächliche Nutzung des durch die Raumstruktur definierten „Möglichkeitenraums“ hängt neben der Raumstruktur von weiteren, sich wechselseitig beeinflussenden Faktoren ab. Hierzu gehören weitere strukturelle Faktoren (gesellschaftliche und ökonomische Rahmenbedingungen), die sich z.B. auf das erforderliche Ausmaß der Mobilität im gesellschaftlichen Kontext auswirken aber darüber hinaus insbesondere auch individuelle Faktoren (Hunecke, Schweer 2006: 148). Zu Letzteren gehören zum einen sozioökonomische und soziodemographische Eigenschaften. So verändern sich die Mobilitätsbedürfnisse einer Person z.B. in Abhängigkeit des Lebenszyklus (z.B. durch Gründung einer Familie) oder der Veränderung der Lebenslage (z.B. durch die Veränderung des für Mobilität bzw. für Mobilitätswerkzeuge verfügbaren Einkommens). Zum anderen beeinflussen aber auch Lebensstile, individuelle Präferenzen und Einstellungen die Alltagsmobilität (Lanzendorf, Scheiner 2004: 25). Im Projekt „StadtLeben“ konnte in diesem Zusammenhang gezeigt werden, dass (in Kombination mit raumstrukturellen Faktoren) mobilitätsbezogene Einstellungen insbesondere für die Verkehrsmittelwahl Relevanz besitzen, während Lebensstile insbesondere den Aspekt der Zielwahl erklären (Hunecke, Schweer 2006: 164ff).

---

<sup>1</sup> Die existierenden Definitionen von Transport Oriented Development (TOD) fasst Cervero (2004) folgendermaßen zusammen: „TOD is widely defined as compact, mixed-use development near transit facilities with high-quality walking environments, not necessarily at the expense of automobile access. [...] The primary aim of TOD [...] is to boost ridership and, relatedly, increase revenues.“ (Cervero 2004: 11)

Als ebenfalls wichtig wird häufig die Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen angesehen, welche jedoch als mittelfristig wirksame Mobilitätsentscheidung aufgefasst werden kann. Die kurzfristigen Entscheidungen der Alltagsmobilität sind selber stark abhängig von den zuvor genannten Einflussfaktoren (Höhe des Einkommens bzw. bestimmte Einstellungen beeinflussen den PKW-Besitz) (Lanzendorf, Scheiner 2004: 25).

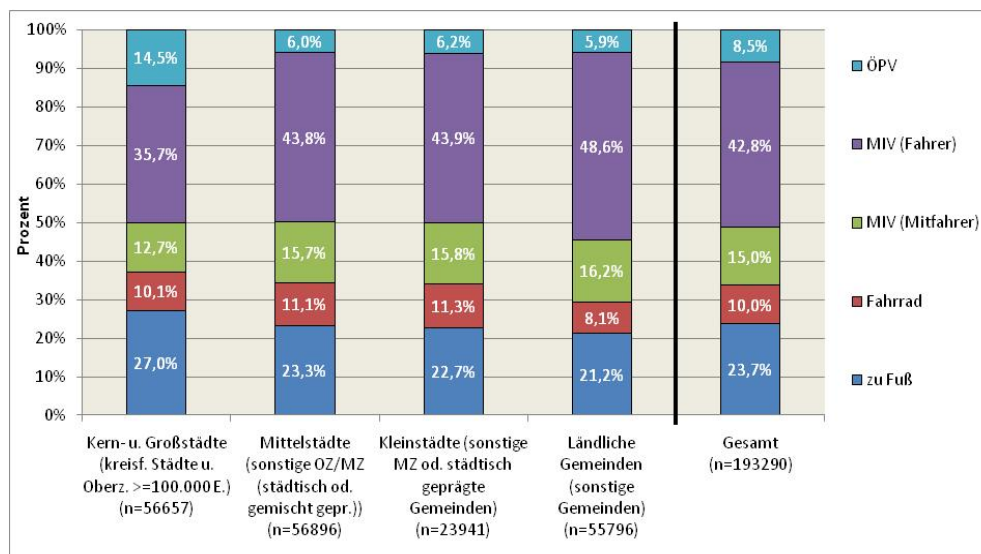
Eine zentrale Fragestellung im Zusammenhang von individuellen Präferenzen, Standortwahl und Alltagsmobilität ist zudem, inwieweit die Unterschiede in der Verkehrsnachfrage auch oder sogar primär dadurch entstehen, dass Personen mit bestimmten Präferenzen hinsichtlich z.B. zu Verkehrsmitteln und mit einem bestimmten Verhalten bewusst in raumstrukturelle Kontexte ziehen, die diesen Einstellungen entsprechen bzw. nicht widersprechen (Scheiner 2009: 36). Diese mit dem Begriff der „residentiellen Selbstselektion“ beschriebenen Prozesse bedeuten letztlich, dass Unterschiede der Verkehrsnachfrage auch Ergebnis einer freiwilligen Konzentration von Personen mit ähnlichen Einstellungen in bestimmten Raumtypen sind, also Folge von Standortwahlprozessen.

### Empirische Befunde zur städtischen Alltagsmobilität

Wie in der Einleitung dieses Abschnitts beschrieben, wird Mobilität in Städten als grundsätzlich nachhaltig betrachtet. Grundlage hierfür sind umfangreiche empirische Befunde zum Mobilitätsverhalten städtischer Bewohner. Im Folgenden wird daher nur auf einige Kernaspekte eingegangen. Eine zentrale Quelle zur Analyse des Mobilitätsverhaltens bildet die Querschnitterhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) 2002 und 2008, die eine vergleichende Analyse zwischen verschiedenen strukturellen Typologien (z.B. siedlungsstrukturellen Kreistypen des BBSR oder Gemeindegrößenklassen) ermöglicht. Abbildung 9 zeigt z.B. die Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl zwischen den 4 Kategorien des BBSR Stadt- und Gemeindetyps. Bereits auf dieser stark aggregierten Ebene wird deutlich, dass in den dichteren, urbanen Kontexten der Kategorie „Kern- und Großstädte“ der Anteil der nachhaltigen Modi ÖPNV, Fahrrad und Fuß am Wegeaufkommen bei gleicher Mobilitätsquote (Infas, DLR 2010: 42f) deutlich größer ist im Vergleich zu „Ländlichen Gemeinden“. Ein Vergleich der in den Raumkategorien der BBSR Kreistypen verursachten Verkehrsleistung zeigt zudem, dass in „Verdichteten Kreisen“ und „Ländlichen Kreisen“ mehr Verkehrsleistung im MIV erzeugt wird als es dem Anteil dieser Kategorien an der Gesamtbevölkerung entspräche (Infas, DLR 2010: 46). Eine Analyse des aufkommensspezifischen Modal-Splits im Zusammenhang mit der Stadtgröße zeigt zudem, dass der Anteil des ÖPNV am Wegeaufkommen mit der Stadtgröße zunimmt (Infas, DLR 2010: 47). Dies kann auch als Indiz für den zuvor zitierten Zusammenhang zwischen Einwohnerdichte und dem Betrieb leistungsfähiger ÖPNV-Systeme gewertet werden. Zudem steigt die Nutzung des ÖPNV mit der Nähe des Wohnorts eines Haushalts zu einer entsprechenden Haltestelle.

Im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen zeigt sich, dass Haushalte in Städten häufiger über ÖPNV Zeitkarten jedoch über weniger PKW verfügen.

Abbildung 8:  
Modal Split (Verkehrsaufkommen) nach MiD Kreistypen



Quelle: eigene Darstellung auf Basis MiD 2008

Schwerpunkt der MiD ist die Generierung repräsentativer Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten und nicht die Erklärung desselben. Entsprechend grob sind die Methoden zur Analyse von wichtigen strukturellen Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten wie z.B. der Raumstruktur, die in Form von Selbstauskünften z.B. zur Nähe einer ÖPNV Haltestelle erhoben werden. Dennoch haben sich diese effizienten Ansätze bewährt. Wesentlich komplexere Ansätze bieten demgegenüber Studien, die explizit auf die theoriegeleitete Erklärung von Mobilitätsverhalten abzielen. Vor dem Hintergrund der Fragestellung im vorliegenden Vorhaben und insbesondere in methodischer Hinsicht, ist die bereits im vorherigen Abschnitt zitierte Studie „StadtLeben“ interessant (Beckmann et al. 2005). Hier wurden mit dem Ziel einer integrierten Betrachtung von Standortwahl, Raumstruktur und Alltagsmobilität neben Raumstruktur sowie soziodemographischen und sozioökonomischen Eigenschaften auch individuelle Einflussfaktoren (Standortpräferenzen, Lebensstile, mobilitätsbezogene Einstellungen) analysiert und hinsichtlich ihres Erklärungsgehaltes überprüft. Die Untersuchung konzentrierte sich auf verschiedene Gebiete mit unterschiedlichen raumstrukturellen Eigenschaften im Raum Köln. Die Ergebnisse zu den als urban zu bezeichnenden Quartieren bestätigen die generellen Erkenntnisse auf Basis der MiD, zeigen aber auch, dass in Abhängigkeit der spezifischen räumlichen Charakteristika (z.B. Vorhandensein bzw. Qualität von Versorgungsinfrastruktur und Verfügbarkeit des ÖPNV) größere Unterschiede zwischen einzelnen Gebiete festzustellen sind (Jürgens, Kasper 2005: 141). Darüber hinaus wurde die differenzierende Wirkung von Lebenslage, Lebensstil und mobilitätsbezogenen Einstellungen nachgewiesen (Jürgens, Kasper 2005: 141; Hunecke, Schweer 2006: 164ff).

## 2.2.4 Inhaltliche und methodische Schlussfolgerungen für das Vorhaben

Die Analyse des Stands der Forschung zeigt, dass bereits zahlreiche Befunde zu Aspekten der Standortwahl von Stadtwanderern einerseits bzw. Stadtbewohnern und städtischer Mobilität andererseits vorliegen, während Studien, die beide Themenbereiche integriert betrachten, jedoch selten sind. Im vorliegenden Vorhaben ist eine integrierte Betrachtung der beiden Bereiche notwendig. Die bestehenden Ansätze hierfür müssen jedoch erstens auf die spezifischen Fragestellungen angepasst und zweitens der räumliche Bezug erweitert werden muss, da insbesondere für Mittelstädte nur wenige Erkenntnisse vorliegen.

Die Analyse des Stands der Forschung hinsichtlich Standortwahlkriterien zeigt zunächst, dass deutlich mehr Erkenntnisse zur Standortwahl im Umland bzw. von Stadt-Umlandwanderern vorliegen als für Wanderungen mit dem Ziel Stadt bzw. Innenstadt. Hinsichtlich der Bedeutung von Aspekten der Erreichbarkeit bei der Wahl eines städtischen oder innerstädtischen Standorts ergibt sich den analysierten Studien zufolge ein konsistentes Bild:

Mobilitäts- und Erreichbarkeitsaspekte haben bei der Wanderungsentscheidung an sich eher nachgeordnete Priorität, bei der konkreten Standortwahl sind sie jedoch von erheblichem Einfluss. Anders als bei Stadt-Umlandwanderungen zeigt sich, dass bei der Wahl eines städtischen bzw. innerstädtischen Wohnstandorts der ÖPNV bzw. Umweltverbund sowie insbesondere die nahräumliche Erreichbarkeit von Zielen des täglichen Lebens wichtige Standortanforderungen für fast alle Haushaltstypen darstellen. Qualitative Interviews bestätigen, dass Erreichbarkeiten als urbane Qualitäten geschätzt werden. Sie zeigen jedoch auch, dass entsprechende Kriterien oft nicht bewusst gesucht, sondern schlicht „erwartet“ werden. Aufgrund der allgemeineren Zielsetzung der Studien blieben diese Aussagen allerdings recht undifferenziert. Zudem zeigt sich, dass aufgrund des Einflusses der spezifischen Wohnungsmarktsituation auf die Standortwahl, der Wohnstandort u.U. erheblich von den eigentlichen Wunschwohnvierteln der Bewohner abweichen kann.

Die analysierten Studien konzentrieren sich auf die Analyse einzelner, strukturell unterschiedlicher Gebietsstypen, meist mit dem Ziel eines Vergleiches zwischen urbanen und suburbanen Gebieten. Die Differenzierung zwischen verschiedenen städtischen Wohnstandorttypen (Dittrich-Wesbuer, Osterhage 2008, Beckmann, Hesse, Holz-Rau, Hunecke, 2006) zeigt jedoch auch interessante Unterschiede der Standortwahlmotive innerhalb von Städten, was den räumlichen Untersuchungsansatz des Vorhabens bestätigt. Die vorliegenden Studien lassen zudem den Schluss zu, dass die Bedeutung der Standortwahlkriterien mit der Stadtgröße variiert und somit in einer Mittelstadt andere Ergebnisse zu erwarten sind, wobei Untersuchungen mit dem expliziten Fokus auf Mittelstädte bisher fehlen. Die vorliegenden Studien fokussieren zudem zumeist auf einen mehr oder minder beschränkten Raum („Region“). Ein interregionaler Vergleich ist auf dieser Basis bisher nur eingeschränkt möglich, insbesondere auch deswegen, da bisher kein „standardisiertes“ Itemset für die Erhebung der Bewertung von Standortwahlkriterien im Suchprozess existiert, welches einen abgesicherten Vergleich der Ergebnisse verschiedener Studien erlauben würde. Darüber hinaus werden Standortwahlkriterien aus dem Bereich Erreichbarkeit aufgrund der spezifischen Zielsetzungen der Studien meist in wenig differenzierter Form abgefragt.

Die Analyse des Stands der Forschung zu den Zusammenhängen zwischen Raumstruktur und Alltagsmobilität zeigt, dass die raumstrukturellen Gegebenheiten am Wohnstandort eines Haushalts einen wesentlichen Faktor zur Erklärung kurzfristiger Mobilitätsentscheidungen der Haushaltsmitglieder darstellen. So ermöglichen dichte und funktional gemischte Strukturen in Städten den Bewohnern per se ein verkehrssparsames Handeln. Städtische Mobilität zeichnet sich insbesondere durch einen hohen Anteil des Umweltverbunds am ModalSplit aus und wird daher als grundsätzlich nachhaltig angesehen. Inwieweit der vorhandene raumstrukturelle Kontext jedoch tatsächlich für nachhaltige Mobilitätsentscheidungen genutzt wird, hängt darüber hinaus auch von individuellen Faktoren wie Einstellungen oder Lebensstilen ab. Hierbei erweisen sich mobilitätsbezogene Einstellungen als besonders aussagekräftig für die Erklärung der Verkehrsmittelwahl. Es existieren jedoch nur wenige Studien, die zur Analyse der Alltagsmobilität auch einstellungsbezogene Fragen integrieren. Eine zusätzliche Betrachtung von Aspekten der Standortwahl wurde bisher lediglich im Projekt StadtLeben durchgeführt. Da sich die einzelnen Studien jeweils auf einen Raum beziehen, ist eine vergleichende Betrachtung des Einflusses von mobilitätsbezogenen Einstellungen für andere räumliche Kontexte bisher schwierig. Zur Abfrage entsprechender Einstellungen haben sich getestete Itemsets etabliert, die bisher primär in Interviews eingesetzt wurden, sich prinzipiell jedoch auch für schriftliche Befragungen eignen.

Im Hinblick auf die zentrale Hypothese des Vorhabens, dass es sich bei den bewussten Stadtbewohnern um eine Gruppe handelt, die sich aufgrund spezifischer Standortpräferenzen und einem spezifischen Mobilitätsverhalten, für einen städtischen Wohnstandort entscheidet, ist insbesondere die Diskussion um eine residentielle Selbstselektion relevant. Dementsprechend sind Unterschiede sowohl in der realisierten Alltagsmobilität, als auch den Einstellungen zwischen bewussten Stadtbewohnern und ihren „Nachbarn“ zu erwarten.

Auf Basis dieser Erkenntnisse können mit Blick auf die Primärempirie innerhalb des Vorhabens die folgenden Schlussfolgerungen formuliert werden:

- Mit der Auswahl der Modellstädte soll eine möglichst große strukturelle Varianz zwischen den Modellstädten hergestellt und explizit eine Mittelstadt einbezogen werden.
- Es sollten in einem integrierten Ansatz sowohl Standortwahlfaktoren, das realisierte Mobilitätsverhalten sowie mobilitätsbezogene Einstellungen abgefragt werden.
- Um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse sicherzustellen ist zudem eine standardisierte Befragung mit identischen Itemsets anzustreben.
- Schwerpunkt ist mit Blick auf die Fragestellung des Vorhabens zudem die Phase der Standortwahl und folglich die Abfrage der Bewertung von Standortwahlkriterien.
- Die Befragung sollte zudem nicht auf einzelne Gebiete beschränkt werden, um artifizielle Ergebnisse aufgrund Besonderheiten in den ausgewählten Gebieten zu vermeiden.
- Innerhalb der Städte sollte zwischen „urbanen“ und „semiurbanen“ Gebieten unterschieden werden d.h. eine „innere“ und eine „äußere“ Stadt. Hierbei bedarf es einer einheitlichen Methodik zur Abgrenzung dieser beiden Lagetypen.
- Aufgrund der Diskrepanzen zwischen Wunschwohnvierteln und tatsächlich realisiertem Wohnstandort erscheint es zur Identifikation bewusster Stadtbewohner zudem notwendig, neben den Standortanforderungen auch detaillierte Informationen zu Suchräumen und Wunschstandorten bzw. –Wohnumgebungen abzufragen.
- Für die Analyse der Alltagsmobilität bzw. schwerpunktmäßig der Verkehrsmittelwahl sollten neben strukturellen und soziodemographischen Eigenschaften der Probanden auch mobilitätsbezogene Einstellungen abgefragt werden.

## 2.3 Entwicklung und Gestaltung des ÖPNV

Ein adäquates Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wichtiges Merkmal attraktiver urbaner Standorte. Eine kurze Zusammenfassung der Entwicklungen, Rahmenbedingungen und Herausforderungen im ÖPNV ist in den folgenden Abschnitten zusammengefasst. Abschließend wird in Abschnitt 2.3.3 als Ergänzung der zuvor erläuterten Angebotsseite, ein Überblick über die Möglichkeiten und Anwendungen von Mobilitätsmanagement als Instrument zu Nachfragebeeinflussung gegeben.

### 2.3.1 Entwicklungslinien des städtischen ÖPNV

In den letzten Dekaden hat sich der öffentliche Personennahverkehr trotz struktureller Nachteile durch die weiter zunehmende Motorisierung umfassend entwickelt. Nicht nur, dass das Bedienungsangebot in vielerlei Hinsicht verbessert und ausgeweitet wurde, auch bei den Fahrzeugen, Haltestellen und Fahrgastinformationen sind in den letzten Jahren vielerorts deutliche Qualitätsver-

besserungen festzustellen. Diese Entwicklungsprozesse scheinen insbesondere in den Ballungsgebieten noch nicht abgeschlossen zu sein. In ländlichen und strukturschwachen Räumen hingegen verlangen die finanziellen Spielräume der öffentlichen Hand jedoch neue Wege, um auch langfristig ein adäquates Angebot sicherstellen zu können.

Bis Mitte der 1980er Jahre wurde der ÖPNV im Sinne der Daseinsvorsorge weitgehend als öffentliche Verwaltungsaufgabe gesehen. Diese Form der Organisation äußerte sich in einem wenig an Kundenbedürfnissen orientierten Angebot, einem Komfort, der weit hinter seinen Möglichkeiten blieb und trotzdem einen schlechten Kostendeckungsgrad bzw. eine geringe Effizienz aufwies.

Durch die Motorisierung breiter Bevölkerungskreise seit Mitte des letzten Jahrhunderts blieb dem ÖPNV, insbesondere außerhalb der Ballungsräume, ein zunehmend kleinerer Kundenkreis erhalten (Personen, die aufgrund des fehlenden eigenen Pkw auf den ÖPNV angewiesen waren). Das dominierende Nutzersegment stellten Schüler dar. Darüber hinaus wurde der ÖPNV insbesondere mit den sogenannten vier A in Verbindung gebracht: Auszubildende, Arme, Alte, Ausländer (Aberle 2002: 4). Die flächenhafte Ausbreitung der Ballungsräume im Zusammenhang mit Suburbanisierungsentwicklungen (Minx 2005: 11) führte in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts zu einer zunehmend disperseren Verteilung der Fahrtquellen und -ziele im Raum. Mit dieser Entwicklung konnte der ÖPNV nicht Schritt halten, da er auf die Konzentration vieler Fahrtwünsche auf wenige Korridore angewiesen ist, um ein attraktives und wirtschaftlich tragfähiges Angebot gestalten zu können.

Auf der anderen Seite hat seit den 80er Jahren ein Prozess begonnen, der den Pkw aus Innenstädten zurückgedrängt hat. Die verstärkte Parkraumbewirtschaftung, die Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen und die Ausweisung von Fußgängerzonen in den Stadtkernen unter Beibehaltung der Durchlässigkeit für den ÖPNV hat die Attraktivität des Nahverkehrs in den städtischen Zentren deutlich gestärkt. Auch die vielfältigen Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV und deren Wirkungen auf Reisezeit und Pünktlichkeit haben wesentlich zur Erhöhung der Akzeptanz in den Ballungsräumen beigetragen (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen 1997: 224-232).

Eine substantielle Neuorientierung des schienengebundenen Nahverkehrs stellen die beginnenden Anstrengungen der Regionalisierung ab dem Jahr 1996 dar. Eine Schlüsselrolle hat dabei die Öffnung des Marktes für den Wettbewerb gespielt. Durch die stärkere Orientierung des Angebots an Kundenbedürfnissen und neue Qualitätskriterien in Hinblick auf den Komfort, konnte die Qualität des schienengebundenen Nahverkehrs deutlich gesteigert und nach und nach neue Kundensegmente gewonnen werden.

Auf der Seite des Angebots wurde durch die Einführung von integralen Taktfahrplänen Mitte der 90er Jahre nicht nur das schienengebundene Angebot aufeinander abgestimmt, sondern auch die Verknüpfung mit dem örtlichen Nahverkehr verbessert. Auch wurde durch die Einführung der Taktfahrpläne, insbesondere außerhalb der Ballungsräume, die Zahl der Fahrtmöglichkeiten und Verbindungen spürbar erhöht. In den 90er Jahren wurde auch der überwiegende Teil der Verkehrsverbände etabliert und es wurden gemeinsame Tarife aller ÖPNV-Partner, d.h. eine durchgehende kundenorientierte Tarifierung, eingeführt.

Ein weiterer Erfolgsfaktor für Nutzungszuwächse und Imagegewinn des öffentlichen Nahverkehrs ist in der zunehmend hergestellten Transparenz der Ticketstruktur zu sehen. In den letzten zehn Jahren ist es den Verkehrsverbänden gelungen, dem Nutzer auf Reisen zu Zielen außerhalb seines Wohnortes eine gleiche oder zumindest einer ähnlichen Logik folgenden Informations- und Ticketstruktur wie zu Hause anzubieten (z.B. Wabenstrukturen). Hierdurch wird im Zugang zum öffentlichen Nahverkehr ein wesentliches Hemmnis abgebaut. Eine weitere Stärkung erfolgte durch die Einführung verbundübergreifender Angebote, wie z.B. die Ländertickets und das Schönes-

Wochenende-Ticket. Insbesondere Letzteres hat durch das enorme Presseecho dazu beigetragen, den öffentlichen Nahverkehr in das Bewusstsein der Menschen zu bringen.

In Hinblick auf den Komfort konnte insbesondere durch den Einsatz moderner Fahrzeuge mit höherem Komfort und barrierefreiem Einstieg eine wesentliche Zugangserleichterung erreicht werden. Auch eine verbesserte Fahrgastinformation hat erheblich zum Erfolg des Nahverkehrs beigetragen. Heute bieten im städtischen Nahverkehr elektronische Anzeigen mit Hinweisen zu Verbindungen, Anschlüssen und Betriebsstörungen dem Kunden umfangreiche Informationen. Durch solche Informationssysteme wird der Zugang zum ÖV sowohl für regelmäßige als auch für gelegentliche Nutzer spürbar vereinfacht. Der in der Vergangenheit zu beobachtende technologische Rückstand des ÖV gegenüber dem MIV konnte so zumindest teilweise abgebaut werden.

Aufgrund dieser Innovationen konnte ein kundenorientiertes System etabliert werden, das sukzessive zu einer Verbesserung der Akzeptanz des ÖPNV geführt hat. Heute wird das Dienstleistungsangebot des öffentlichen Nahverkehrs von breiten Bevölkerungsteilen wahrgenommen und akzeptiert. Und nebenbei konnte der Kostendeckungsgrad der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierten Nahverkehrsunternehmen kontinuierlich verbessert werden (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen 2008: 26).

Auch im internationalen Vergleich schneidet der öffentliche Nahverkehr in Deutschland gut ab. Eine Benchmarkingstudie zum SPNV in zwölf europäischen Ländern zeigt, dass Deutschland mit der Schweiz und Schweden einen Spitzenplatz in Hinblick auf Pünktlichkeit, Taktdichte und Geschwindigkeit belegt. Dabei liegen die Nutzerkosten des ÖPNV mit durchschnittlich 15 Ct pro Kilometer im europäischen Mittelfeld. Trotz des objektiv guten Angebots liegt die gemessene Kundenzufriedenheit auch nur im europäischen Mittelfeld. So kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass das Angebot besser vermarktet und kommuniziert werden muss (Schaffer, Volkenandt 2008: 8-9).

Die Gewinnung von Neukunden ist ein wichtiges Thema im Marketing von ÖPNV-Dienstleistungen. In den letzten Jahren wurden verstärkte Anstrengungen im Direkt-Marketing unternommen und insbesondere im Bereich des zielgruppen-spezifischen Marketings. Studien zum Direkt-Marketing zeigen, dass die Nichtnutzung von ÖPNV-Dienstleistungen in großem Maße auf eine geringe Informiertheit und vermuteten hohen Zeit- und Kostenaufwand zurückzuführen sind (Beine et al. 2008: 62-66). Daher können durch zielgruppenspezifische Informationen auch ohne eine Veränderung des eigentlichen ÖPNV-Angebotes potentielle neue Kunden angesprochen und gewonnen werden. Dennoch wird auch im Bereich des ÖPNV Marketings ein ganzheitlicher, über den Aspekt der Kommunikation hinausgehender Marketingansatz verfolgt, der teilweise auch in Richtung eines multimodalen Mobilitätsmarketings erweitert wird (z.B. Schreiner, Nallinger 2007:45).

Diese Marketingmaßnahmen greifen besonders gut, wenn das gewohnte Mobilitätsverhalten durch Veränderungen der Lebenssituation (sog. Umbruchsituationen) neu organisiert werden muss, wie dies insbesondere bei einem Wechsel des Wohnstandortes der Fall ist. Daher hat sich besonders das sogenannte „Neubürgermarketing“ etabliert, das gezielt Personen nach einem Umzug anspricht und mit Hilfe von Informationsmaterialien und kostenlosen Testtickets eine langfristige Verhaltensänderung initiieren will (Wappelhorst 2006: 12-13). Das Thema Marketing ist hierbei ein wesentlicher Teil des unter 2.3.3 skizzierten Mobilitätsmanagements.

### 2.3.2 Rahmenbedingungen und Trends für die Entwicklung des ÖPNV

Die künftige Entwicklung des ÖPNV ist von einer Vielzahl verschiedener Faktoren abhängig. Ein Teil dieser Faktoren ist unmittelbar mit dem Verkehrssektor verknüpft und kann von Politik, Bestellern und Betreibern beeinflusst werden. Eine ganze Reihe von Entwicklungen findet jedoch außerhalb

des Verkehrssektors statt und ist für die Akteure als nicht beeinflussbare Rahmenbedingung spürbar.

Eine der entscheidenden Rahmenbedingungen stellt die demographische Entwicklung in unserem Land dar. Auf den ersten Blick ist unübersehbar, dass ein Rückgang der absoluten Wohnbevölkerung unmittelbare Auswirkungen auch auf die Nachfrage im Personenverkehr und im ÖPNV haben wird (Chlond et al. 2006: 13-14).

Der prognostizierte absolute Rückgang der Bevölkerung von bis zu 20 % bis zum Jahr 2060 (destatis 2009: 12) wird auch das Angebot und die Finanzierung des ÖPNV belasten. Darüber hinaus wird sich die Zusammensetzung der Bevölkerung deutlich verschieben: Der Anteil der unter 20jährigen an der Bevölkerung wird sich von ca. 21 % auf 14 % reduzieren, während eine gleichzeitige Verdoppelung der Anzahl der über 60jährigen stattfindet (Birg 2000: 15). Hiervon werden in besonderem Maße der Schülerverkehr in Mittelstädten und ländlichen Räumen betroffen sein. Aber auch im städtischen Kontext ergeben sich Konsequenzen für die Nachfrage. Eine Studie zu den Auswirkungen der demographischen Entwicklung des Berliner Nahverkehrs hat gezeigt, dass bis 2020 ein Rückgang der Fahrgastzahlen in Berlin um acht Prozent zu erwarten ist. Dies ist umso bedeutender, da im gleichen Zeitraum geringe Zuwächse in Verkehrsaufkommen und -leistung erwartet werden, die jedoch im Individualverkehr stattfinden werden (Kuhfeld et al. 2007: 512).

Diese Entwicklungen werden regional zusätzlich durch Migration im geographischen und sozialen Raum verschärft. Während einige Wachstumsinseln aufgrund von Zuzügen ihre Bevölkerungszahlen stabil halten können, ist in vielen Regionen eine soziale Segregation zu erwarten. Da insbesondere junge, gebildete Personen Standorte mit schlechten Perspektiven verlassen, werden die regionalen Disparitäten zunehmen (Kröhnert et al. 2006: 4). Alle diese mit der demographischen Entwicklung im weitesten Sinne zusammenhängenden Effekte werden auch den öffentlichen Nahverkehr betreffen. Die Wirkungen werden dort am stärksten spürbar sein, wo heute schon die schwierigsten Bedingungen vorzufinden sind: in den Mittelstädten und ländlichen Räumen, deren Angebot im ÖPNV bereits heute aufgrund begrenzter Nachfragepotenziale und in Hinblick auf die Kosten kritische Strukturen aufweist. Aufgrund der räumlich sehr heterogen verlaufenden Entwicklungen sind generalisierende Aussagen jedoch nur in begrenztem Maße möglich.

Auch für die inneren Strukturen der Gesellschaft werden Veränderungsprozesse erwartet. So wird in Teilen der Gesellschaft der Wohlstand in Zukunft stagnieren oder abnehmen. Ob der ÖPNV hiervon profitieren kann, ist jedoch fraglich. Die Individualisierung der Gesellschaft wird weiter zunehmen und durch eine Schwächung der sozialen Netzwerke mit einem veränderten Mobilitätsbedarf insbesondere im ländlichen Raum, einhergehen (Lasch, Rainer et al 2005: 2; 3. ÖPNV Innovationskongress Mobilitätskonzepte für Bus und Bahn 2007: 1).

Die Verfügbarkeit des Pkws wird auf hohem Niveau stagnieren oder weiter zunehmen, was besonders bei der Bevölkerungsgruppe der alten Menschen zum Tragen kommt. Während heute ein bedeutender Anteil der Rentner und insbesondere Rentnerinnen keinen Führerschein besitzt und ohne Pkw sozialisiert wurde, werden die künftigen Alten ihren Pkw möglichst lange behalten und nutzen wollen. Hieraus sind in Zukunft für diese Bevölkerungsgruppe eine deutliche Zunahme der Pkw-Orientierung und eine spürbare Abnahme der „Zwangskunden“ im ÖPNV abzuleiten. In welchem Maße der ÖPNV in- und außerhalb der Ballungsräume durch diese Entwicklung gefährdet ist, ist gegenwärtig noch nicht vollständig aufgeklärt.

Insgesamt ist zu vermuten, dass besonders in den städtischen Lagen mit guter ÖV-Bedienung die Bindung zum eigenen Pkw nachlassen wird. Der Pkw scheint schon heute ein Teil seiner Bedeutung als Statussymbol verloren zu haben. Da der größte Teil der Bevölkerung sich einen Pkw wirtschaftlich leisten kann und leistet, verliert dieser als Merkmal zur eigenen Definition des sozialen Status an Bedeutung, zugunsten eines rationaleren Verhältnisses in der Anschaffung und Nutzung. Eine



weitere Individualisierung der Gesellschaft kann diesen Prozess zusätzlich beschleunigen bzw. zu einer stärkeren Diversifizierung führen. Dennoch ist auch in urbanen Räumen zukünftig von einem hohen Pkw-Ausstattungslevel auszugehen. Allerdings werden sich deren Besitzer dann „multimodal“ verhalten und die unterschiedlichen, ihnen zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteloptionen, auch nutzen (Beckmann et al 2006. 111-112).

Die Vielfalt an Mobilitäts Optionen wird in den nächsten Jahren zunehmen. Der Erfolg des Car-Sharing-Konzepts in den letzten 20 Jahren zeigt den Bedarf an derartigen neuen Mobilitätskonzepten in bestimmten Bevölkerungssegmenten. In nahezu allen großen Ballungsräumen haben sich in den letzten Jahren Angebote im Car-Sharing etabliert. Im Jahr 2008 wurden bei den ca. 110 Car-Sharing-Anbietern 137.000 Kunden gezählt. Die seit Jahren hohen Zuwachsraten von bis zu 20 % pro Jahr und die damit einhergehende Ausweitung der Fahrzeugflotte auch an immer neuen dezentralen Standorten lässt auch für die Zukunft ein weiteres Wachstum erwarten. Car-Sharing-Angebote sind eine ideale Ergänzung für Personen mit einem ÖPNV-affinen Lebensstil. Daher hat der VDV bereits 2004 in einer Mitteilung seinen Mitgliedsunternehmen empfohlen mit den Car-Sharing-Unternehmen vor Ort zu kooperieren (Bundesverband Car-Sharing e.V. 2009: 3).

Für innerstädtische Lagen mit einem guten Angebot des öffentlichen Verkehrs bietet der zu erwartende weitere Ausbau hochwertiger Car-Sharing-Angebote (Bundesverband Car-Sharing e.V. 2009: 3-4) weitere Nachfragepotenziale durch eine gemischte bzw. multimodale Nutzung von Car-Sharing und ÖPNV. Es kann erwartet werden, dass ÖPNV-affine Personen verstärkt zum Zuzug in derartige innerstädtische Wohnquartiere motiviert werden.

In den nächsten Jahren ist die Markteinführung bzw. Verbreitung neuer Mobilitätstechnologien und -konzepte nicht auszuschließen. Auch wenn ergänzende Angebote wie z.B. Segways bisher nur Nischen bedienen und vermutlich keine große Verbreitung erfahren werden, können derartige Angebote die Nutzung des ÖV im städtischen Verkehr in gewissem Maße beeinflussen.

Die kommunale Verkehrsplanung wird auch in Zukunft ihren Einfluss auf den Individualverkehr und den ruhenden Verkehr dahingehend nutzen, um seine störenden Einflüsse auf die Stadt zu begrenzen. Hierzu zählen die Parkraumbewirtschaftung und -überwachung sowie die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche. Diese Tendenzen städtischer Einflussnahme werden auch in Zukunft dem ÖPNV nutzen.

Die charakterliche Veränderung der Städte wird sich weiter fortsetzen. Das produzierende Gewerbe wird weiterhin aus den Städten verdrängt. Hierdurch ergeben sich Möglichkeiten zur Steigerung der Lebensqualität in der Stadt. Die freigewordenen Flächen bieten die Chance zur Schaffung von attraktivem, innerstädtischen Wohnraum, der insbesondere die Bedürfnisse der unter 2.1 beschriebenen Bevölkerungsgruppen einer Renaissance der Städte erfüllt. Werden hierbei nicht suburbane Bauformen in die Stadt „importiert“ sondern weiterhin eine gewisse urbane bauliche Dichte realisiert, ergeben sich aus diesen Entwicklungen wiederum auch gute Bedingungen für einen ÖV mit hoher Erschließungs- und Angebotsqualität. Dieser Effekt wird auch durch die Zunahme der Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor zulasten des produzierenden Sektors erreicht – auch die höhere Flächenintensität von Arbeitsplätzen im innerstädtischen Dienstleistungsbereich verbessert die Rahmenbedingungen für einen attraktiven Nahverkehr.

Die integrierte Planung von Siedlungsentwicklung und ÖPNV-Angeboten führt zur Verstärkung der städtischen Entwicklungsaktivitäten an Stellen mit guten ÖPNV-Angeboten. Der öffentliche Nahverkehr profitiert durch wachsende Kundenpotenziale und somit steigender Nachfrage und Auslastung (Köhler et al. 1999: 9-12).

In den letzten Jahren hat der ÖPNV verstärkt seine Rolle als Teil des Umweltverbundes entwickelt. So wurde insbesondere die Kombination Fahrrad und ÖV-Nutzung gefördert. Neben der z.T. kosten-

losen Fahrradmitnahme außerhalb der Hauptverkehrszeiten wurde das Angebot an Abstellanlagen im Bereich von Haltestellen ausgebaut. Auch die Zusammenarbeit mit Taxen als ergänzendes Angebot außerhalb der ÖV-Bedienzeiten wurde vielerorts verbessert.

Auch in Hinblick auf die Dienstleistungen des ÖPNV werden sich in den nächsten Jahren Veränderungen ergeben, die im Wesentlichen darauf abzielen, speziellen Nutzergruppen den Zugang zum ÖV zu erleichtern und die wirtschaftliche Effizienz des Nahverkehrs zu verbessern.

Neue IuK-Technologien werden verbesserte Fahrgastinformationen ermöglichen. Die bestehenden Informationssysteme werden in den Ballungsräumen flächig ausgebaut und umfassende, aktuelle Informationen auch über mobile Dienste bieten. Neue Formen des Ticketing, wie das Handyticket oder e-Ticket, werden den Zugang zum ÖV erleichtern und neue Abrechnungsarten wie z.B. Fahrpreisoptimierung ermöglichen. Innerhalb Deutschlands werden sich die Tarifstandards weiter vereinheitlichen, so dass Nutzer bei Reisen in andere Verkehrsräume gleiche oder zumindest ähnliche Informations- und Tarifstrukturen wie zu Hause vorfinden.

Die finanziellen Mittel des ÖPNV werden jedoch in den nächsten Jahren spürbar abnehmen (Bormann et al. 2010: 14). Die Knappheit der Bestellermittel müssen die Leistungsträger mit einer Erhöhung der Effizienz kompensieren, was in Teilbereichen des ÖPNV auch durch zunehmenden Wettbewerb erfolgen wird. Zusätzliche Belastungen sind durch steigende Energiepreise und die politisch verankerte Förderung von ressourcen- und energieeffizienten Innovationen wie Gasantrieb oder Brennstoffzellentechnik zu erwarten, allerdings treffen derartige Kostenerhöhungen den MIV ungleich stärker. Auf der anderen Seite ist eine verstärkte Nutzerfinanzierung unausweichlich, um die Deckungslücke im Nahverkehr zu schließen. Dies kann wiederum die ÖPNV-Nachfrage negativ beeinflussen, was ein Auslöser für weitere wirtschaftliche Schwierigkeiten der ÖPNV-Betreiber sein kann bzw. eine Abwärtsspirale in Gang setzen kann. Der steigende Kostendruck wird sich insbesondere auf Umfang und Qualität von ÖV-Angeboten in strukturschwachen bzw. weniger dicht besiedelten Räumen auswirken (Bormann et al 2010: 18). Dies wird mit einem verstärkten Angebot an flexiblen Bedienformen einhergehen und kann ggf. in Marktnischen zu neuen, zuschussfreien Ergänzungsangeboten führen.

Die beschriebenen demographischen, gesellschaftlichen und politischen Veränderungen machen eine stärkere Ausrichtung des ÖPNV-Angebots an den Bedürfnissen der verschiedenen Kundensegmente notwendig und müssen so zu zielkundenspezifischen Angebotsstrukturen führen (Canzler 2005: 246). Als eine strategisch wichtige Gruppe, insbesondere in urbanen Räumen, werden die bereits erwähnten „multimodalen“ Nutzer gesehen, welche den ÖPNV bereits kennen und als grundsätzlich ÖPNV-affin bezeichnet werden können (Franke, Maertins 2005: 236). Bei den multimodalen Zielgruppen stehen somit Maßnahmen zur Kundenbindung über einzelne Lebensabschnitte hinaus im Vordergrund. Als ein probates Mittel hierfür wird die Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots durch zusätzliche, den Bedürfnissen der Multimodalen angepassten intermodalen Zusatzangeboten gesehen (Franke, Maertins 2005: 234).

### 2.3.3 Strategien der Nachfragebeeinflussung (Mobilitätsmanagement)

In den letzten Jahren sind Maßnahmen mit dem Ziel einer zielgruppenspezifischen Vermarktung und Anpassung von Angeboten des ÖPNV Schwerpunkt von Wissenschaft und Praxis gewesen. Abgeleitet vom anglo-amerikanischen Konzept des „travel demand management“ (TDM) sind entsprechende Maßnahmen unter dem Begriff des „mobility management“ bzw. „Mobilitätsmanagements“ (MM) auch in Europa bzw. Deutschland in das Blickfeld der Verkehrsforschung und -planung gerückt. Relevanz für das vorliegende Forschungsvorhaben erhält dieser Ansatz vor dem Hintergrund des unter 2.2 erläuterten Zusammenhangs zwischen objektivem Verkehrsangebot, subjektiv

empfundenerem Angebot bzw. Informiertheit über das Angebot und der Verkehrsmittelnutzung von Personen. Ausschlaggebend für die Nutzung des ÖPNV ist demnach insbesondere die individuelle Kenntnis über Nutzbarkeit des vorhandenen ÖV Angebots zur Realisierung von Mobilitätsbedürfnissen. Die Verbesserung dieses Grades an individueller Informiertheit ist explizit Ziel des Mobilitätsmanagements.

Im Folgenden werden daher Konzept, Ziele und Elemente des MM skizziert und anschließend die für das Vorhaben relevanten Handlungsbereiche und Maßnahmen erläutert.

## Grundlagen

Die folgende Definition gibt das derzeitige Verständnis von Mobilitätsmanagement in Deutschland wieder:

Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage, der an der Verkehrsentstehung ansetzt. Durch eine Attraktivierung von öffentlichem Nahverkehr, Car-Sharing, Fahrgemeinschaften, Radfahren und zu Fuß gehen soll eine Reduktion des Pkw-Verkehrs erreicht werden. Mobilitätsmanager verbessern vorhandene und initiieren neue intermodale Mobilitätsdienstleistungen durch Kooperation mit bestehenden Akteuren, um umweltfreundliche Mobilität zu vereinfachen. Für auszuwählende Zielgruppen und Standorte werden spezifische Angebote entwickelt. Mobilitätsberater gehen aktiv auf Personen der Zielgruppen zu und motivieren diese zu einer Änderung des Mobilitätsverhaltens (Bruns, Langweg 2010).

Mobilitätsmanagement zeichnet sich dadurch aus, dass es:

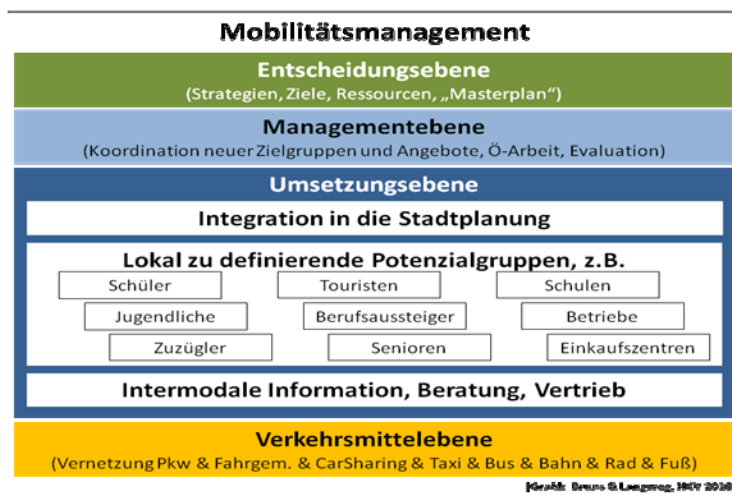
- Mobilität verkehrsmittelübergreifend managt und sie effizienter, sozialverträglicher, kostengünstiger und umweltfreundlicher organisiert,
- die Wirksamkeit des Ausbaus umweltfreundlicher Verkehrsmittel verbessert und die Akzeptanz für erforderliche „restriktive“ Maßnahmen erhöht,
- vor allem Kommunikations-, Motivations- und Anreizinstrumente verwendet,
- nicht nur eine generelle, sondern auch eine fallweise oder abschnittsweise umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl erleichtert und
- seinen Schwerpunkt im Personenverkehr hat.

Auf der Nutzerebene wirkt Mobilitätsmanagement indem es:

- Wissensdefizite durch die Bereitstellung nützlicher Informationen beseitigt,
- Fehleinschätzungen und Vorurteile korrigiert sowie
- zum Ausprobieren alternativer Mobilitätswerkzeuge motiviert.

Die verschiedenen möglichen Bestandteile eines konkreten Mobilitätsmanagementkonzepts verdeutlicht Abbildung 9.

Abbildung 9:  
Vier-Ebenen-Modell des kommunalen Mobilitätsmanagements



Anhand dieser Beschreibung wird die Relevanz des MM für das vorliegende Vorhaben deutlich. Aufgrund seiner spezifischen Informations- und Motivationsdefizite ist der ÖPNV Schwerpunkt des MM. MM ist jedoch explizit auch Ausdruck eines umfassenden und integrierten Blickes auf die Verkehrsangebote in einem bestimmten Raum. Im Mittelpunkt stehen hierbei die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und nicht einzelne Verkehrsangebote.

### Handlungsfelder des MM mit Bezug zum Vorhaben

Unabhängig von der örtlichen Situation sind die verkehrsmittelübergreifende Information und Beratung sowie der Vertrieb von Mobilitätsdienstleistungen eine zentrale Voraussetzung für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement. Grundsätzlich kann zwischen eher „passiven“ und „aktiven“ Angebotsformen unterschieden werden.

Die bekannteste „passive“ Form zur Umsetzung dieses Handlungsfelds ist die Mobilitätszentrale als ortsfeste Einrichtung (Müller, Rabe 2003). Weitere etablierte Formen sind mobile Angebote z.B. in Form eines Infobusses oder virtuelle Angebote z.B. in Form eines Mobilitätsportals.

Diese Angebote richten sich an Personen, die aus dem subjektiven Empfinden eines Informationsdefizits aktiv werden und sich initiativ z.B. an eine Mobilitätszentrale wenden. Viele Verkehrsteilnehmer kommen mit diesen „passiven“ Informations- und Beratungsangeboten jedoch nicht in Kontakt bzw. nutzt diese Angebote nicht, da sie aufgrund ihres eingeübten, routinierten Verhaltens kein Informationsdefizit verspüren. Um mit diesen Personen in Kontakt zu kommen, sind zielgruppenspezifische Aktionen bzw. Direktansprachen erforderlich. Ein allgemeines, „passives“ Beratungsangebot muss daher im Rahmen eines umfassenden Mobilitätsmanagement-Ansatzes durch weitere, „aktiv“ an eine bestimmte Zielgruppe herangetragene Formen der Beratung und Information ergänzt werden.

Ein Beispiel hierfür mit engem Bezug zum vorliegenden Forschungsvorhaben ist das zielgruppenspezifische Handlungsfeld der Neubürger mit den beiden Facetten der „Standortwahlberatung“ und „Neubürgermarketing“. Neubürger sind in verschiedener Hinsicht eine besonders vielversprechende Zielgruppe für das MM (Langweg 2009):

- • Die Wahl des Wohnstandortes hat einen großen Einfluss auf die Erreichbarkeit der Ziele mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Nach einem Umzug werden neue Ziele und damit auch neue Wege dorthin gebildet (Umbruchsituation).
- • Haushaltsstrukturen und Pkw-Verfügbarkeiten ändern sich sehr stark.

- • In jeder neuen Umgebung stellt der ÖPNV eine Herausforderung dar, Liniennetz, Tarifsystem und Fahrpläne zu begreifen.
- • Alle Neubürger sind über das Einwohnermeldeamt direkt erreichbar.
- • Etwa fünf Prozent der Bevölkerung ziehen jedes Jahr neu in eine Stadt oder Gemeinde.

Attraktive Angebote für Neubürger können bei zurückgehenden Bevölkerungszahlen einen Standortvorteil gegenüber alternativen Standorten bedeuten und sind dazu geeignet, integrierte und gut mit ÖV und NMIV erreichbare Standorte zu fördern. Neubürger sind sehr offen für Informationen und Anreize zur Bildung des optimalen Verkehrsmittelmixes – er muss aber sehr einfach organisiert sein.

Ansatzpunkte bestehen vor dem Umzug in Form von Standortwahlberatungen oder auch Informationsangebote von Kommunen oder Verbraucherzentralen, in die das Thema Mobilitätskosten gut integriert werden kann. Derzeit wird verstärkt internetgestützte Wohnstandort-Beratungssoftware entwickelt (z.B. Entscheidungshilfe Gotha (Sinning et al. 2009), Wohnkostenrechner Hamburg ([www.wohnkostenrechner-hamburg.de](http://www.wohnkostenrechner-hamburg.de))).

Nach dem Umzug ist es sinnvoll Neubürgern fundamentale Mobilitätsinformationen auf die Wohnadresse individualisierte Fahrpläne und Hinweise auf weiterführende Angebote aktiv zu überreichen oder zuzusenden („Mobilitätspakete“ in Aachen, Heidelberg, München). Bestellmöglichkeiten für kostenlose Schnuppertickets werden von 10 - 30 % der interessierten Neubürger genutzt (Langweg 2009). Mit einem mehrstufigen Dialogmarketing werden Neubürger nicht nur informiert, sondern ganz gezielt motiviert den ÖPNV zu testen (Schreiner, Nallinger 2007).

Der Ansatz des MM zeigt, dass eine integrierte Betrachtung verschiedener Verkehrsangebote oder Mobilitätswerkzeuge und eine klare Ausrichtung auf die Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen zur Erreichung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung notwendig sind. Strategischer und koordinierender Akteur ist sinnvollerweise die Kommune als Gesamtanbieter von Mobilität auf ihrem Gebiet. Der ÖPNV hingegen ist ein zentraler handelnder Akteur im Sinne eines Anbieters von Mobilitätsdienstleistungen ggf. unter anderen Anbietern. Im Sinne dieser Rollenverteilung erscheint es im vorliegenden Vorhaben sinnvoll die Analyse der zentralen Fragestellungen insbesondere aus der Perspektive einer Kommune und im Hinblick auf die Chancen einer Renaissance der Städte für eine insgesamt nachhaltige Verkehrsentwicklung in Städten zu analysieren. Die Analyse der spezifischen Chancen für den ÖPNV stellt einen Teil der Gesamtbetrachtung dar.

## 3 Methodik und Modellstädte

Die Analyse des Stands der Forschung macht deutlich, dass eine Renaissance der Städte sowohl mit Bezug auf das gesamte Städtesystem als auch auf einzelne Stadtviertel selektiv abläuft. Darüber hinaus kann sowohl im Hinblick auf die Rolle der Erreichbarkeiten bei der Standortwahl, als auch hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens ein starker Einfluss der jeweiligen raumstrukturellen Situation angenommen werden. Somit sind zwischen einzelnen Großstädten, aber insbesondere auch zwischen Groß- und Mittelstädten, deutliche Unterschiede in den Befunden zu erwarten. Um vor diesem Hintergrund zu möglichst belastbaren Ergebnissen zu gelangen, wurden für die Primärempirie mit Hamburg, Leipzig und Aalen drei Modellstädte mit dem Ziel ausgewählt, ein möglichst breites Spektrum an strukturellen Gegebenheiten abzudecken. Neben der Möglichkeit über den Vergleich zwischen den Modellstädten einzelne Befunde hinsichtlich einer möglichen Übertragbarkeit zu überprüfen, ist die raumstrukturelle Varianz auch Grundlage für die Formulierung differenzierter Handlungsempfehlungen.

Im Folgenden werden nach der Definition der einzelnen Betrachtungsgegenstände des Vorhabens zunächst die Auswahlkriterien für die Modellstädte beschrieben und die drei Städte steckbriefartig vorgestellt. Im Anschluss hieran werden die Inhalte der Primärempirie erläutert und Informationen zum Ablauf der Feldphase dargestellt.

### 3.1 Begriffsverständnis/ Betrachtungsgegenstand

#### 3.1.1 Räumlicher Betrachtungsgegenstand „innere und äußere Stadt“

Räumliche Siedlungsmuster stellen sich sehr komplex dar. Mit den traditionellen Kategorien von „Kernstadt“ und „Umland“ lassen sich Suburbanisierungs- und Reurbanisierungsprozesse nur mäßig abbilden. In den letzten Jahrzehnten sind, insbesondere in den Zwischenräumen polyzentraler Agglomerationen Stadtstrukturen entstanden, die sich der Einordnung in eine der geläufigen Kategorien entziehen, aber Eigenschaften von beiden besitzen. Städtische Lebensformen lassen sich häufig auch jenseits administrativer Grenzen finden und müssen nicht mehr unbedingt mit den klassischen räumlichen Attributen von Urbanität, Kompaktheit und Nutzungsmischung in Verbindung stehen. Gleichzeitig findet man innerhalb der verwaltungsmäßigen Stadtgrenzen neben urbanen Standorten häufig auch Gebiete mit einem eher semiurbanen oder suburbanen Charakter.

In der fachlichen Diskussion um das Phänomen der „Renaissance der Städte“ stehen, wie in 2.1 dargestellt, zumeist die Kernstädte von Agglomerationen und in ihnen vor allem deren Innenstädte im Mittelpunkt des Interesses. Im Hinblick auf die Identifizierung und Analyse der bewussten Stadtbewohner liegt der Fokus der Primärempirie somit auf den zentralen städtischen Bereichen. Da es Ziel ist, die Unterschiede der bewussten Stadtbewohner zu anderen städtischen Bewohnergruppen zu identifizieren, wird in der Primärempirie jedoch im gesamten Stadtgebiet (i.S. der administrativen Grenzen) befragt, wobei eine Schichtung der Stichprobe zugunsten innerstädtischer Bereiche durchgeführt wird (siehe hierzu auch 3.3.3).

Ein zentraler Aspekt im Hinblick auf die Primärempirie und die nachfolgenden Analysen ist somit die räumliche Differenzierung der Modellstädte in die beiden Lagetypen „innere Stadt“ (Innenstadt) sowie „äußere Stadt“. Aufgrund der zentralen Bedeutung dieser räumlichen Differenzierung für die Vergleichbarkeit der Ergebnisse, ist eine identische Vorgehensweise in allen Modellstädten essen-

tiell. Für die beiden Großstädte Hamburg und Leipzig wurde für diese Einteilung auf die für beide Modellstädte vorliegende Definition der Lagetypen aus der Innerstädtischen Raumbewertung (IRB) des BBSR zurückgegriffen (BBR 2007: 15ff). Grundlage für die Lagetypen der IRB ist das Kriterium der „geographischen Zentralität“ (BBR 2007: 16). Die innerhalb dieses Vorhabens als „innere Stadt“ bezeichneten Bereiche entsprechen somit den gleichnamigen Bereichen aus der IRB und umfassen die IRB-Lagetypen „City“, „Cityrand“ sowie „Innenstadtrand“ (BBR 2007: 16). Die restlichen Bereiche der Modellstädte werden zusammengefasst als „äußere Stadt“ klassifiziert. Vorteil der Anlehnung an die IRB ist auch die Verfügbarkeit von Daten und sekundärstatistischen Analysen zu den einzelnen Lagetypen. Die Definition der Lagetypen wurde zusätzlich mit Vertretern der Modellstädte im Hinblick auf die spezifischen Ziele der Primärempirie überprüft. Im Falle Hamburgs wurde der Bereich um die zukünftigen „Urbanisierungsgebiete“ des „Sprungs über die Elbe“ erweitert (siehe 3.2.2). Die Definitionen der Lagetypen innere und äußere Stadt in den Modellstädten ist in den nachfolgenden Steckbriefen kartographisch dargestellt. Für die Mittelstadt Aalen, die nicht Teil der IRB ist, konnte nicht auf eine bestehende Definition der inneren Stadt zurückgegriffen werden. Hier wurde zusammen mit Vertretern der Stadt anhand der Kriterien geographischer Zentralität sowie baulicher Dichte eine eigene Einteilung erarbeitet. In raumstruktureller Hinsicht unterscheidet sich der Lagetyp „innere Stadt“ in Aalen stark von den gleichnamigen Gebieten in Hamburg und Leipzig. Ergebnisse der Primärempirie, die von der räumlichen Differenzierung abhängen, sind daher nicht per se vergleichbar.

### 3.1.2 Personengruppe „Bewusste Innenstadtbewohner“

Die Untersuchung konzentriert sich auf die Gruppe der „bewussten Stadtbewohner“. Hierunter werden dem Untersuchungsansatz entsprechend alle Personen verstanden, die im Zuge einer Wanderung bewusst das „Städtische“ bzw. „Urbane“ als Wohnstandort wählen. Innerhalb der bewussten Stadtbewohner können hinsichtlich der Art der erfolgten Wanderung drei Typen unterschieden werden:

#### Typ 1:

Zuzügler aus anderen Städten, aus suburbanen oder aus ländlichen Gegenden in Städte (auch Rückwanderer, die nach erfolgter Stadt-Umland-Wanderung wieder in die Stadt zurückkehren).

#### Typ 2:

Umzügler innerhalb von Städten.

#### Typ 3:

„Wohnenbleiber“ d.h. Personen die sich bewusst für den Verbleib an einem städtischen Standort entscheiden fallen grundsätzlich auch in der Gruppe der „bewussten Innenstadtbewohner“. In Hinblick auf die Primärempirie ist diese Personengruppe jedoch für eine Befragung weniger geeignet, da diese in zeitlicher Nähe zur Befragung keine Wohnstandortentscheidung getroffen haben und daher ein Teil der Fragestellungen der Befragung nicht oder nur bedingt beantwortet werden können. Die konkrete Operationalisierung der bewussten Stadtbewohner auf Basis der Primärempirie bzw. die Segmentierung der Probanden in verschiedene Bewohnertypen wird nachfolgend ausführlich in Abschnitt 4.4 beschrieben.

Die Analyse von Zuzüglern ist grundsätzlich sinnvoller zur Feststellung der Standortanforderungen als die Analyse der Bevölkerungsstruktur von Gebieten, da diese Teilgruppe sich aktiv mit Fragen des Wohnstandortes beschäftigt hat und auf diesem Gebiet sensibilisiert ist. Standortentscheidungen sind grundsätzlich deutlich stärker demographisch, sozioökonomisch und lebensstilspezifisch differenziert als die Bevölkerung der Gebiete (Scheiner 2006a: 118). Daher werden durch die Befragung von Personen, die vor kurzem eine bewusste Standortentscheidung getroffen haben, schärfe-

re Ergebnisse hinsichtlich der zugrunde liegenden Kriterien und Motive erwartet als bei einer Befragung der gesamten ansässigen Bevölkerung.

Längerfristig ist davon auszugehen, dass durch Umzüge ein erheblicher Teil der heutigen Wohnbevölkerung ausgetauscht wird. Dadurch kumuliert sich der Anteil der in der Befragung untersuchten Gruppe der Umgezogenen in den Stadtbezirken. Unter der zentralen Annahme, dass ein Trend zur „Renaissance der Stadt“ längerfristig wirkt und der Anteil der „bewussten Innenstadtbewohner“ in innerstädtischen Lagen wächst, kann der heute befragte Teil der Bevölkerung als Prototyp der künftigen Bewohner und Zuzügler verstanden werden.

### 3.1.3 Betrachtungsgegenstand „ÖPNV“

Im Zentrum des Projektes stehen die künftigen Chancen aber auch Herausforderungen der Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unter Eindruck der im Rahmen einer Renaissance der Städte ablaufenden qualitativen Veränderungen des Nachfragepotenzials. Im Fokus der Untersuchung steht insbesondere die Bedeutung des ÖPNV für die Wohnstandortwahl von „bewussten Innenstadtbewohnern“.

Der ÖPNV kann in innerstädtischen Bereichen nicht unabhängig von den übrigen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes betrachtet werden, da diese sich wechselseitig beeinflussen. Dies betrifft neben dem Fuß- und Radangebot – nicht nur im Zugang zu den Haltestellen des Nahverkehrs, sondern auch als alternatives Verkehrsmittel – beispielsweise auch Car-Sharing-Angebote. Die Qualität des Umweltverbundes als Ganzes beeinflusst die Ausstattung der Haushalte mit Pkws und auch deren Nutzung. Erst durch die sich gegenseitig ergänzenden Angebote des Umweltverbundes entsteht innerhalb von urbanen Stadtgebieten ein attraktives Mobilitätsportfolio.

Im Projekt werden somit die Entwicklungschancen des öffentlichen Personennahverkehrs im Kontext des gesamten Umweltverbundes untersucht, um die beschriebenen Wechselbeziehungen berücksichtigen zu können.

## 3.2 Profile der Modellstädte

### 3.2.1 Auswahlkriterien und Übertragbarkeit

Die Primärempirie wurde in insgesamt drei Modellstädten mit einer Stichprobengröße von etwa 8 500 Personen durchgeführt. Um zu möglichst differenzierten Aussagen zu gelangen und die Übertragbarkeit der Ergebnisse zu ermöglichen, wurde angestrebt, dass die Modellstädte verschiedene Stadttypen repräsentieren. Aufgrund der erst beginnenden theoretischen Beschäftigung mit dem Thema Renaissance der Städte bzw. Reurbanisierung liegt noch keine theoriegestützte Klassifikation von Reurbanisierungsprozessen vor, an der sich die Auswahl der Modellstädte orientieren könnte. Somit wurde angestrebt, dass die Modellstädte zum einen für Deutschland charakteristische städtische Entwicklungspfade repräsentieren und zum anderen eine adäquate Varianz von Kriterien mit direktem Bezug zu den zentralen inhaltlichen Fragestellungen gewährleisten. Die verwendeten Kriterien werden im Folgenden kurz skizziert.

Zunächst sollten sie charakteristische Entwicklungskontexte für die Stadtentwicklung repräsentieren: zum einen eine wachsende, prosperierende Großstadt in Westdeutschland und zum anderen eine stabile, stagnierende Großstadt mit Phasen der Stadtschrumpfung in der Vergangenheit in Ostdeutschland. Zudem sollten die Modellstädte sowohl eine „große Großstadt“, eine „mittlere Großstadt“ sowie explizit auch eine „Mittelstadt“ umfassen. Insbesondere Mittelstädte, in denen ca. ein Drittel der Gesamtbevölkerung Deutschlands lebt, standen zuletzt zunehmend im Interesse der



Debatte um eine Renaissance der Städte. Über die genannten Kriterien hinaus, sollten sich die Modellstädte auch in weiteren, im Hinblick auf die Untersuchungsfragen relevanten, strukturellen Kriterien unterscheiden. Hierzu gehören insbesondere das Preisniveau ihres Wohnungsmarktes sowie die vorhandene ÖPNV-Angebotsqualität.

Auf Basis der erstgenannten Kriterien wurden drei Stadttypen gebildet. Zusammen mit dem Auftraggeber wurden auf dieser Basis die folgenden Modellstädte ausgewählt:

1. Attraktive Großstädte mit hohem Preisniveau auf dem Wohnungsmarkt und einem differenzierten ÖV-Angebot (Modellstadt Hamburg).
2. Stabile Großstädte mit mittlerem Preisniveau auf dem Wohnungsmarkt und einem auf die Straßenbahn gestützten ÖV-Angebot (Modellstadt Leipzig).
3. Stabile Mittelstädte mit einem auf den Bus gestützten ÖV-Angebot (Modellstadt Aalen).

Im Hinblick auf die Großstädte kann davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse aus Hamburg und Leipzig, mit den beim Vergleich von Städten aufgrund zahlreicher lokaler Spezifika üblichen Einschränkungen, auch auf ähnliche Städte übertragbar sind. Aufgrund der Heterogenität des Stadttyps Mittelstadt ist dies für die Befunde aus Aalen jedoch nur eingeschränkt möglich. Die Stadt kann als Repräsentant einer Gruppe von Mittelstädten gesehen werden die sich durch eine Lage außerhalb des direkten Einflussbereichs eines Oberzentrums auszeichnen und, deren Attraktivität maßgeblich auf einer eigenen, lokalen ökonomischen Basis fußt. Die Ergebnisse müssen hinsichtlich ihrer Gültigkeit für andere Städte vor diesem Hintergrund interpretiert werden.

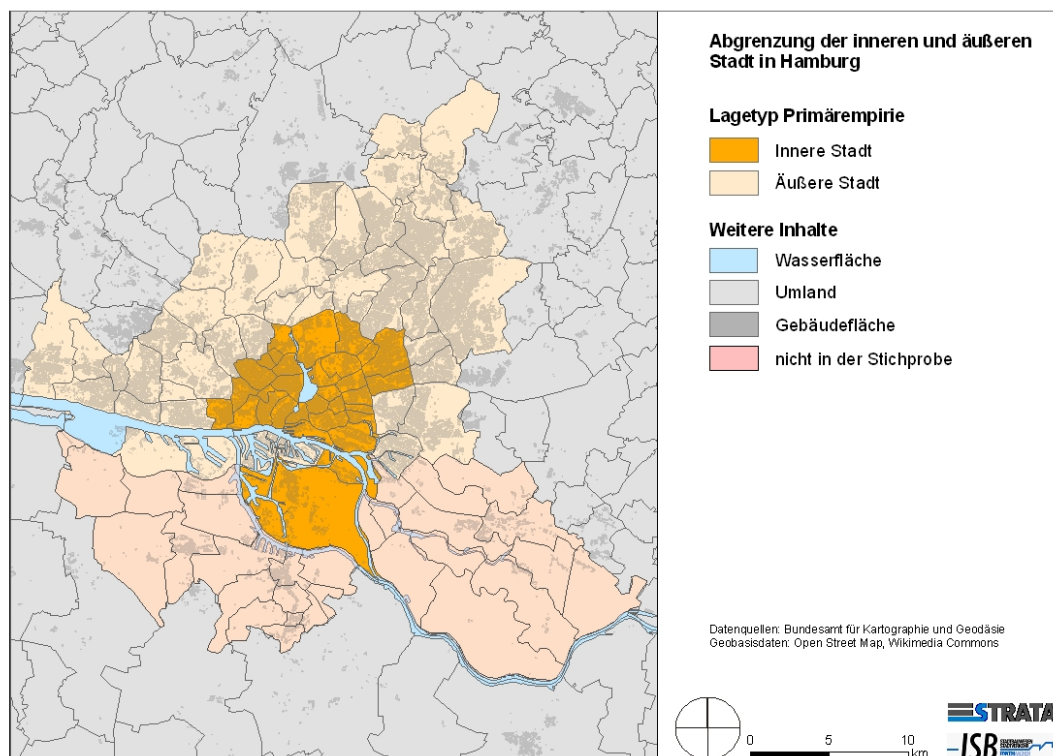
Im Folgenden werden die Modellstädte anhand verschiedener Aspekte aus den Bereichen Raumstruktur, Bevölkerung, Wohnungsmarkt und Verkehrsangebot und -nachfrage kurz charakterisiert. Weitere Informationen sind in den ausführlicheren Beschreibungen im Anhang enthalten. Die Ausführungen dienen dabei als Hintergrundfolie für die Interpretation der Ergebnisse der Primärenergie.

### 3.2.2 Modellstadt Hamburg

Die Freie und Hansestadt Hamburg wurde für das Projekt als Untersuchungsraum als attraktive Großstadt mit einem hohen Preisniveau auf dem Wohnungsmarkt und einem differenzierten ÖV-Angebot ausgewählt.

Aufgrund einer Vielzahl von Gebiete mit eigenem Charakter bietet die Stadt ein differenziertes Angebot an Wohnraum für unterschiedlichste Lebensstile. Die herausragende wirtschaftliche Stellung der Stadt ist zudem ein wichtiger Standortfaktor. Die Auswahl Hamburgs erfolgte auch, da durch eine hohe Anzahl an Zuzüglern ein gutes Potenzial für die Primärempirie zu erwarten war.

Abbildung 10:  
Abgrenzung der inneren und äußeren Stadt in Hamburg



Quelle: eigene Darstellung

## Raumstruktur und Bevölkerung

Tabelle 1:  
Kennzahlen zu Hamburg – Raumstruktur und Bevölkerung

	Innere Stadt	Äußere Stadt	Gesamtstadt
Bundesland	Hamburg		
Raumstruktur	Metropole in einer Wachstumsregion		
Siedlungsstruktureller Kreistyp	Größere Kernstadt in einem Agglomerationsraum		
Einwohner 2009	595 286 (34,5 %)	1 132 367 (65,5 %)	1 727 653 (100,0 %)
Ausländer 2009 (Anteil an der Gesamtbevölkerung)	96 140 (16,2 %)	134 236 (11,9 %)	230 376 (13,3 %)
Fläche 2009	115,13 km <sup>2</sup>	632,97 km <sup>2</sup>	748,10 km <sup>2</sup>
Bevölkerungsdichte 2009	5 171 EW/km <sup>2</sup>	1 788 EW/km <sup>2</sup>	2 309,39 EW/km <sup>2</sup>
Bevölkerungsentwicklung 2002 bis 2009	+ 1,26 %	+ 0,82 %	+ 0,97 %
Bevölkerungsprognose 2030 (relative Veränderung zur Bevölkerung 2008)	1 853 800 (+4,61 %)		

Wanderungssaldo 2002 bis 2009 (relativer Wanderungssaldo bezogen auf das Basisjahr 2002)	16 826 (+ 2,9 %)	37 701 (+ 3,4 %)	54 527 (+ 3,2 %)
Beschäftigte am Arbeitsort 2009	228 525 (38,3 %)	367 612 (61,7 %)	596 137 (100,0 %)
Beschäftigtendichte 2009	384 Beschäftigte/1 000 EW	325 Beschäftigte/1 000 EW	345 Beschäftigte/1 000 EW
Neu- und Wiedervermietungsmieten 2010	8,68 Euro/m <sup>2</sup> (Durchschnitt Gesamtstadt)		

Quelle: eigene Berechnung und eigene Darstellung nach BBSR 2011b, IRB des BBSR 2010, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2010

Hamburgs Bevölkerung umfasst etwa 1,7 Millionen Einwohner, von denen etwa ein Drittel in der inneren und zwei Drittel in der äußeren Stadt wohnen. Die Stadt weist von 2002 bis 2009 ein Gesamtwachstum der Bevölkerung um knapp ein Prozent auf. Die innere Stadt profitiert in diesem Zeitraum mit einem Wachstum von etwa 1,3 % mehr von dieser Entwicklung als die äußere Stadt mit etwa 0,8 % (Tabelle 1).

Zudem weisen die innere und die äußere Stadt einen positiven Wanderungssaldo von 2002 bis 2009 auf. Allerdings sind sowohl bei der relativen Bevölkerungsentwicklung, als auch beim relativen Wanderungssaldo pro Jahr keine Konstanz in der Entwicklung der inneren und äußeren Stadt im genannten Zeitraum festzustellen. Eine Interpretation dieser Entwicklung vor dem Hintergrund der in Abschnitt 2.1.4 beschriebenen Messkonzepte zur Definition der Reurbanisierung ist deshalb schwierig.

Im Hinblick auf den möglichen quantitativen Umfang der Reurbanisierung sind insbesondere der Wohnungsmarkt und das Flächenpotenzial für Wohnraum interessant. Der Wohnungsmarkt in Hamburg wird als angespannt mit einem hohen jährlichen Bedarf an neuen Wohnungen von etwa 5 600 WE beurteilt. Als wohnungspolitisches Ziel wurde deshalb ein Neubau von 5 000 bis 6 000 WE jährlich formuliert. Demgegenüber steht ein geschätztes Potenzial für den Wohnungsbau von 29 600 WE von 2009 bis 2013 (Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2009: 2, 8 und 37).

Die Stadt Hamburg hat die Innenentwicklung als wichtiges Ziel der Stadtentwicklungspolitik festgelegt (BSU 2007a: 36ff; Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg 2009: 10). Zentrale Projekte zur Erreichung dieses Ziels sind der „Sprung über die Elbe“, mit dem die historische Kernstadt über die Elbinseln Veddel und Wilhelmsburg mit Harburg verknüpft werden soll sowie die „Hafen-City“, welche die Kernstadt Hamburgs um 40 % erweitern soll (BSU 2010: 12; BSU 2007a: 38 und 54).

## Verkehr

Tabelle 2:

Kennzahlen zu Hamburg – Verkehrsangebot und –nachfrage

Verkehrsverbund	Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)			
Verkehrsträger	Bahn, S-Bahn, U-Bahn, Bus, Fähre			
Kennzahlen des Angebots im Verbundgebiet – 2009				
	S-Bahn und AKN*	U-Bahn	Bus/Fähre	Gesamt

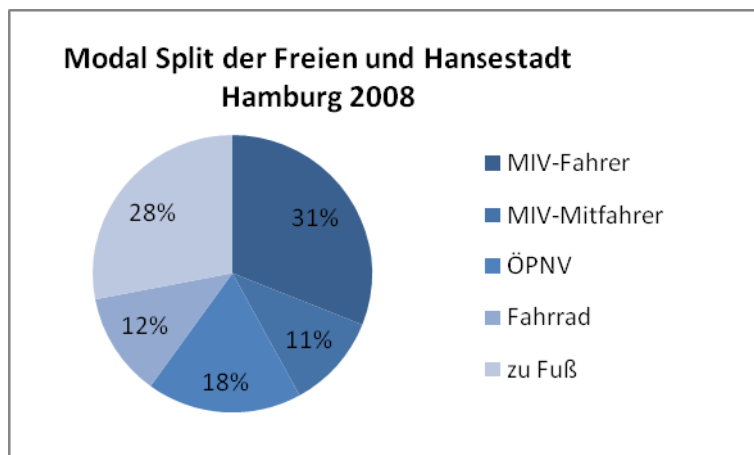
Linien	6 S-Bahn-Linien, 3 Eisenbahnlinien der AKN	3	23 Metrobuslinien, 8 Schnellbuslinien, 5 Eilbuslinien + Stadt- und Regionalbusse + flexible Bedienformen, 6 Fährlinien	54 + Stadt- und Regionalbuslinien = insgesamt etwa 686
Streckenlänge [km]	805		11 680	12 485
Linienlänge [km]	1 030		15 348	16 378
Fahrgäste in allen Linien [Mio.]	597,6		395,5	993,1**
Personenkilometer [Mio.]	5 083,9		1 523,0	6 606,9
Takt zu Spitzenzeiten [min.]	10	5	Metrobus: 10, teilweise 5, bei Linien, die über den Hbf fahren 4 Übrige Busse: 10-60	
Kennzahlen der Nachfrage in der Stadt Hamburg				
Wege pro Tag pro Person			3,3	
Durchschnittliche Reisezeit und Reiseweite pro Tag			81 min; 32 km	
Tägliche gesamte Verkehrsleistung [Mio. km]			ca. 130	
Pkw-Besitz 2007			474,4 Pkw/1 000 EW	
* Altona-Kaltenkirchen-Neumünster				
** Nur im HVV 656,1 Mio. Fahrgäste				

Quelle: eigene Darstellung nach Hamburger Sparkasse AG 2010: 7, HVV 2011a, HVV 2010a: 4, HVV 2010b o.S., INFAS 2011: 14ff

Im Nahverkehr hat Hamburg ein differenziertes und umfangreiches Angebot, das regionale Bahnlinien, S- und drei U-Bahnlinien und Bus- und Fährlinien umfasst.

Auf der Nachfrageseite weist Hamburg einen Modal Split auf, der sich nur geringfügig von anderen deutschen Kernstädten unterscheidet (Abbildung 11 und INFAS 2011: 11f). Die Nachfrage im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) entwickelt sich seit Mitte der 90er Jahre kontinuierlich positiv. Die Fahrgastzahlen lagen 2009 bei 656,1 Millionen pro Jahr und konnten in den letzten vier Jahren eine jährliche Steigerung um drei Prozent gegenüber dem Vorjahr verzeichnen (HVV 2010b: 26).

Abbildung 11:  
Modal Split der Freien und Hansestadt Hamburg 2008



Quelle: eigene Darstellung nach INFAS 2011: 11

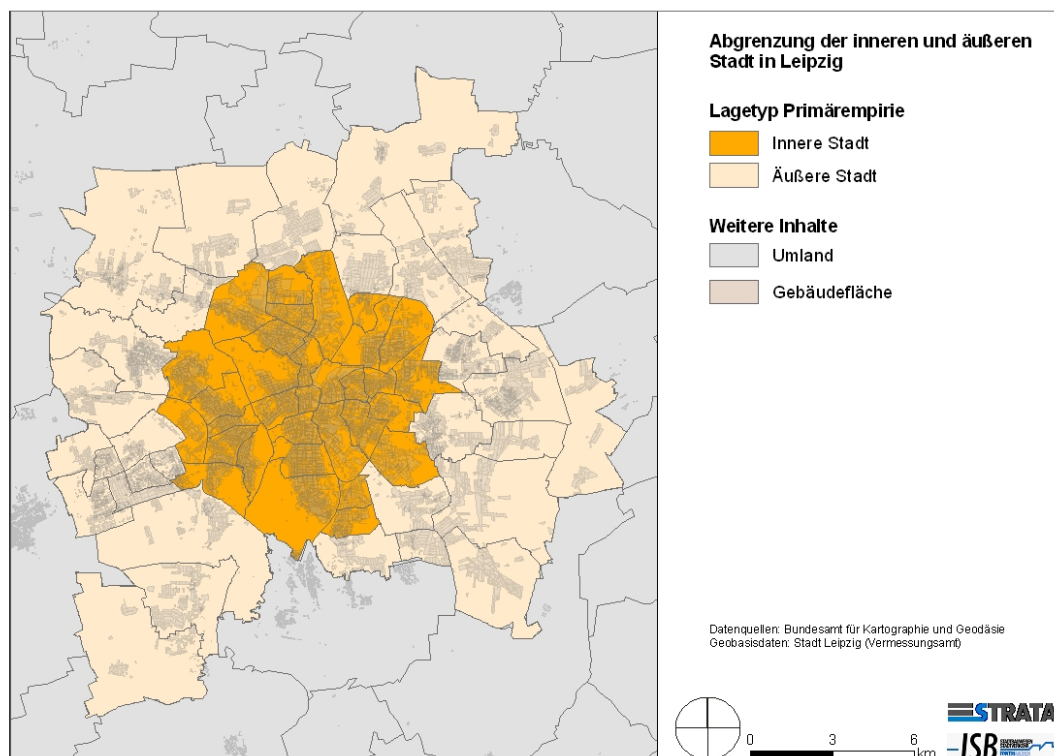
Die Planungen sehen eine Stärkung des Umweltverbundes vor. Das größte Projekt der letzten Jahre, eine Stadtbahn in Hamburg zu bauen, wurde allerdings zugunsten einer Modernisierung und Ausweitung des Bussystems beendet (NaNa 2011: 2, Abendblatt 2011). Zudem sollen die Netzkapazitäten der U- und S-Bahnen ausgebaut und der Radverkehr gestärkt werden (HVV 2010a: 10, FES 2009: 23; BSU 2007b: 2f).

### 3.2.3 Modellstadt Leipzig

Leipzig liegt in einer Schrumpfungsregion und ist durch die Zeit der DDR und seit 1990 durch die Wiedervereinigung geprägt. Die städtebauliche Charakteristik der DDR mit Gründerzeitvierteln in den inneren Bereichen und vielen Großwohnsiedlungen an den Rändern der Stadt trifft auch auf Leipzig zu. In der Zeit direkt nach der Wende hatte Leipzig wie auch die anderen Städte Ostdeutschlands mit Einwohnerverlust und dadurch entstehendem Leerstand sowie mit Arbeitsplatzverlusten zu kämpfen. Die Stadt hat sich aber stabilisieren können und wurde für das Projekt als Großstadt mit mittlerem Preisniveau auf dem Wohnungsmarkt und einem auf die Straßenbahn gestützten ÖPNV-Angebot ausgewählt.

Die kreisfreie Stadt hat eine hohe wirtschaftliche Bedeutung in der mitteldeutschen Region (Sachsen, Thüringen, Süd-Sachsen-Anhalt) und nimmt die Stellung eines Oberzentrums im ländlichen Raum ein (Stadt Leipzig 2004a: 120 und Regionaler Planungsverband Leipzig-West Sachsen 2008).

Abbildung 12:  
Abgrenzung der inneren und äußeren Stadt in Leipzig



Quelle: eigene Darstellung

## Raumstruktur und Bevölkerung

Tabelle 3:  
Kennzahlen zu Leipzig – Raumstruktur und Bevölkerung

	Innere Stadt	Äußere Stadt	Gesamtstadt
Bundesland	Sachsen		
Raumstruktur	Metropole in einer Schrumpfungsregion		
Siedlungsstruktureller Kreistyp	Größere Kernstadt in einem Agglomerationsraum		
Einwohner 2009	314 725 (62,3 %)	190 824 (37,7 %)	505 549 (100,0 %)
Ausländer 2009 (Anteil an der Gesamtbevölkerung)	22 740 (7,2 %)	4 485 (2,4 %)	27 225 (5,4 %)
Fläche 2009	78,47 km <sup>2</sup>	218,89 km <sup>2</sup>	297,36 km <sup>2</sup>
Bevölkerungsdichte 2009	4 011 EW/km <sup>2</sup>	872 EW/km <sup>2</sup>	1 700 EW/km <sup>2</sup>
Bevölkerungsentwicklung 2002 bis 2009	+ 8,38 %	- 6,47 %	+ 2,25 %
Bevölkerungsprognose 2029 (relative Veränderung zur Bevölkerung 2009)	540 600 (+6,93 %)		

Wanderungssaldo 2002 bis 2009* (relativer Wanderungssaldo bezogen auf das Basisjahr 2002)	16 877 (+ 5,8 %)	-1 879 (- 0,9 %)	14 998 (+ 3,0 %)
Beschäftigte am Arbeitsort 2009	100 554 (60,7 %)	65 229 (39,3 %)	165 783 (100,0 %)
Beschäftigtendichte 2009	319 Beschäftigte/1 000 EW	342 Beschäftigte/1 000 EW	328 Beschäftigte/1 000 EW
Neu- und Wiedervermietungsflächen 2010	5,93 Euro/m <sup>2</sup> (Durchschnitt Gesamtstadt)		
* von 2002 bis 2006 nur innerstädtische Wanderung (ohne Außenwanderung)			

Quelle: eigene Berechnung und eigene Darstellung nach BBSR 2011b, IRB des BBSR 2010, Stadt Leipzig 2009a: 20

In Leipzig leben gut eine halbe Million Einwohner, von denen etwa zwei Drittel in der inneren und ein Drittel in der äußeren Stadt wohnen. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands 1990 musste Leipzig einen Bevölkerungsrückgang um etwa 64 000 Einwohner bis 2001 hinnehmen (FES 2009: 25). Danach kam es zu einer Trendwende, die sich in Leipzig mit einem Gesamtwachstum der Bevölkerung um etwa 2,25 % von 2002 bis 2009 zeigt (Tabelle 3).

Für die innere und äußere Stadt können für diesen Zeitraum allerdings große Unterschiede festgestellt werden. Während die innere Stadt einen Bevölkerungsgewinn von über acht Prozent zu verzeichnen hat, verliert die äußere Stadt fast 6,5 % ihrer Einwohner (Tabelle 3). Der relative Wanderungssaldo Leipzigs zeigt von 2002 bis 2009 ebenfalls hohe Wanderungsgewinne in der inneren und Verluste in der äußeren Stadt.<sup>2</sup> Von Bevölkerungsverlusten durch Abwanderungen sind insbesondere die Großwohnsiedlungen aus der Zeit des Sozialismus betroffen. Sowohl bei den Einwohnerzahlen als auch beim Wanderungssaldo ist die Entwicklung über den gesamten Zeitraum sehr konstant verlaufen. Nach dem zweiten und dritten Messkonzept kann somit für Leipzig eine Reurbanisierung festgestellt werden (siehe Kap. 2.1.3).

Trotz einer steigenden Nachfrage nach Wohnungen und des Zuwachses an Haushalten wird der Leipziger Wohnungsmarkt aufgrund einer hohen Leerstandsquote von elf Prozent sehr entspannt bleiben. Das Potenzial an Freiflächen, das in Leipzig 1999 auf 68 000 WE beziffert wurde, spielt deshalb in der Stadt keine größere Bedeutung.

Die Innenentwicklung als Ziel der Stadtentwicklungspolitik wird zwar in Leipzig genannt (in Stadt Leipzig 2009c: A7), hat aber bei der Formulierung von Leitlinien und Projekten keine sichtbare Priorität. Das Ziel spiegelt sich aber beispielsweise in den Projekten „Stadthäuser in der Inneren Stadt“ und „Selbstnutzerprogramm zur innerstädtischen Eigentumsbildung“ wider, die beide die Bildung von Wohneigentum im innerstädtischen Raum fördern (Leipzig 2011b: 53 und Stadt Leipzig 2011a).

<sup>2</sup> Für den Zeitraum von 2002 bis 2006 liegen allerdings nur Daten der innerstädtischen Wanderungen vor. Stadtteilgenaue Daten der Außenwanderung gibt es erst seit 2007

## Verkehr

Tabelle 4:  
Kennzahlen zu Leipzig – Verkehrsangebot und –nachfrage

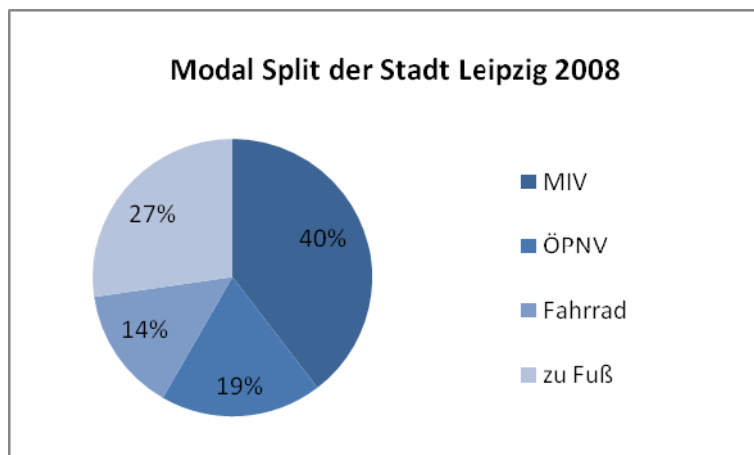
Verkehrsverbund	Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)			
Verkehrsträger	Straßenbahn, Bus			
Kennzahlen des Angebots im Verbundgebiet – 2009				
	S-Bahn	Straßenbahn	Bus	Gesamt
Linien	4	14	61	75
Streckenlänge [km]	-	148,3	-	-
Linienlänge [km]	-	208,5	1 050,0	1 258,5
Fahrgäste in den Linien [Mio.]	-	103,1	23,5	126,6
Personenkilometer [Mio.]	-	-	-	827,2
Takt zu Spitzenzeiten [min.]	-	10	10/20/30	
Kennzahlen der Nachfrage in der Stadt Leipzig – 2007				
Wege pro Tag pro Person	3,1			
Durchschnittliche Reisezeit und Reiseweite pro Tag	23,5 min; 6,4 km			
Pkw-Besitz (2007)	402 Pkw/1 000 EW			
Fahrradbesitz	757 Fahrräder/1 000 EW			

Quelle: eigene Darstellung nach LVB 2011, LVB 2010a: 35, Stadt Leipzig 2008: 2ff

Das öffentliche Verkehrsangebot in Leipzig besteht aus S-Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien und wird von den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) organisiert. Der Modal Split in Leipzig ähnelt dem Durchschnitt der anderen deutschen Kernstädte (Abbildung 13 und INFAS 2011: 11). Die Fahrgastzahlen im ÖPNV gingen nach der Wende drastisch von über 250 Millionen Fahrgästen im Jahr 1989 auf den Tiefpunkt von etwa 80 Millionen 1998 zurück. Der negative Trend hat sich seitdem umgekehrt, so dass wieder über 100 Millionen Fahrgäste pro Jahr befördert werden (Stadt Leipzig 2004b: 20).



Abbildung 13:  
Modal Split der Stadt Leipzig 2008



Quelle: eigene Darstellung nach Stadt Leipzig 2008: 2

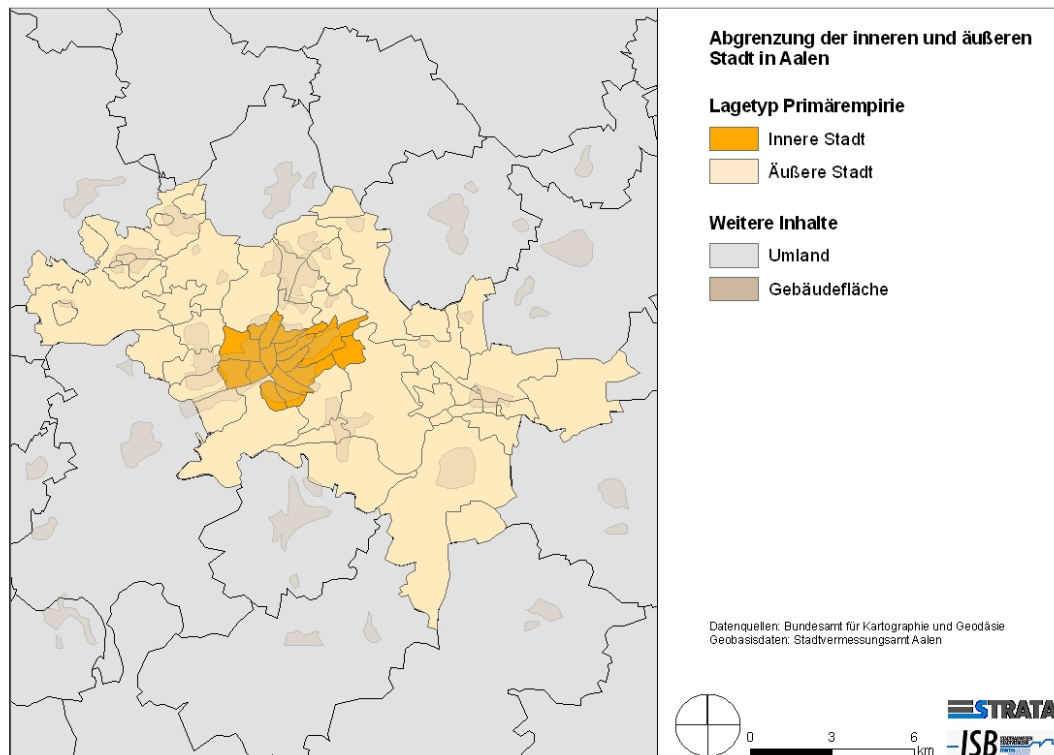
Ziel der Verkehrsplanungen in Leipzig ist wie auch in Hamburg die Stärkung des Umweltverbundes. Die wichtigsten Projekte der letzten Jahre sind der Bau des City-Tunnels Leipzig, der das S- und Regionalbahn-Netz der Stadt erweitert und die Busnetzreform 2010, die eine höhere Effizienz und eine Steigerung der Fahrgastzahlen um elf Prozent erreichen soll (Citytunnelleipzig.de, LVB 2010a: 22). Der Ausbau des Radverkehrs stellt ebenfalls ein wichtiges Anliegen der Stadt Leipzig dar, welches sie im Radverkehrsplan 2010 bis 2020 formuliert (Stadt Leipzig 2011a und Stadt Leipzig 2010: 13).

### 3.2.4 Modellstadt Aalen

Aalen wurde für das Projekt mit etwa 65 000 Einwohnern als stabile Mittelstadt in einer Wachstumsregion mit einem auf den Bus gestützten ÖV-Angebot ausgewählt. Die Stadt liegt im Ostalbkreis in Baden-Württemberg im Zentrum des Städtedreiecks Stuttgart, Nürnberg und Augsburg. Die Stadt gilt als wirtschaftliches Zentrum in der Region Ostwürttemberg.

Die innere Stadt besteht laut der Definition im Projekt aus der Kernstadt Aalens ohne die Stadtviertel „Gewerbegebiet Obere Bahnstraße“ und „Industriegebiet“ (Abbildung 14). Da die meisten Daten, die im folgendem Profil Aalens wiedergegeben werden, nicht für die kleinräumige Gliederung der Stadt vorhanden sind, beziehen sich die Angaben für die innere Stadt in diesem Abschnitt auf die gesamte Kernstadt inklusive dem Gewerbe- und dem Industriegebiet.

Abbildung 14:  
Abgrenzung der inneren und äußeren Stadt in Aalen



Quelle: eigene Darstellung

## Raumstruktur und Bevölkerung

Tabelle 5:  
Kennzahlen zu Aalen – Raumstruktur und Bevölkerung

	Innere Stadt	Äußere Stadt	Gesamtstadt
Bundesland	Baden-Württemberg		
Raumstruktur	Mittelstadt in einer Wachstumsregion		
Siedlungsstruktureller Kreistyp	Ober-/Mittelzentrum eines verdichteten Kreises im verstäderten Raum		
Einwohner 2010	25 616 (39,0 %)*	40 019 (61,0 %)*	65 635 (100,0 %)
Fläche 2009	20,76 km <sup>2</sup>	128,60 km <sup>2</sup>	149,36 km <sup>2</sup>
Bevölkerungsdichte 2009	1 234 EW/km <sup>2</sup>	311 EW/km <sup>2</sup>	439 EW/km <sup>2</sup>
Bevölkerungsentwicklung 2002 bis 2010	- 2,14 %	- 0,68 %	- 1,25 %
Ausländer 2010 (Anteil an der Gesamtbevölkerung)	3 527 (13,8 %)	2 764 (6,9 %)	6 291 EW (9,6 %)
Bevölkerungsprognose 2025 (relative Veränderung zur Bevölkerung 2008)	Szenario 1: 65 167 (- 1,3 %) Szenario 2: 61 816 (- 4,5 %)		
Beschäftigte 2009	29 552		

Beschäftigendichte 2009	450 Beschäftigte/1 000 EW		
Wanderungssaldo 2005 bis 2009 (relativer Wanderungssaldo bezogen auf das Basisjahr 2005)	- 795 (- 2,4 %)	+ 173 (+ 0,4 %)	- 622 (- 0,7 %)
Neu- und Wiedervermietungsflächen 2010	5,93 Euro je m <sup>2</sup> (Durchschnitt Gesamtstadt)		

Quelle: eigene Darstellung nach BBSR 2011a, BBSR 2011b, Stadt Aalen 2011a, Stadt Aalen 2009a: 28ff, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2011a

Aalen wies im Jahr 2009 eine Bevölkerung von 65 740 Einwohnern auf. Die Stadt hat von 2002 bis 2010 einen leichten Bevölkerungsrückgang von insgesamt 1,25 % zu verzeichnen. Die jährliche relative Veränderung der Einwohnerzahlen der inneren und äußeren Stadt sind nur sehr gering und fallen tendenziell in der inneren Stadt etwas negativer aus als in der äußeren Stadt.

Bei der Betrachtung der jährlichen relativen Veränderung der Einwohner der inneren und äußeren Stadt zeigt sich, dass die Veränderungen nur sehr gering sind und tendenziell in der inneren Stadt etwas negativer ausfallen als in der äußeren Stadt. Eine Reurbanisierung ist nach der Bevölkerungsentwicklung nicht zu erkennen.

Der Gesamtwanderungssaldo Aalens von 2005 bis 2010 liegt bei einem Verlust von knapp über 600 Einwohnern. Allerdings konnte die innere Stadt sogar einen positiven Wanderungssaldo von etwa 170 Einwohnern im genannten Zeitraum verzeichnen, während die äußere Stadt Verluste von fast 800 Einwohnern hinnehmen musste. Bei der Betrachtung des relativen Wanderungssaldos zeigt sich, dass dieser leichte Unterschied zwischen der inneren und äußeren Stadt in den Jahren von 2005 bis 2010 kontinuierlich besteht. Nach dem dritten Messkonzept kann somit von einer leichten Reurbanisierung aufgrund des positiveren Wanderungssaldos in der inneren als in der äußeren Stadt gesprochen werden (siehe Kap. 2.1.3).

Der Wohnungsmarkt Aalens wird durch Einfamilienhäuser dominiert (Stadt Aalen 2010: 10). Für die zukünftige bauliche Entwicklung in Aalen ist vor allem das Flächenpotenzial für Wohnbauflächen entscheidend. Im Jahr 2009 lag das Flächenpotenzial bei über 120 ha für Wohnbauflächen. Darunter nimmt das Nachverdichtungspotenzial im Innenbereich etwa 10 ha ein (Stadt Aalen 2011c).

Aalen will das Ziel der Innenentwicklung über Nachverdichtung und die Schließung von Baulücken erreichen. Ein wichtiges Projekt zur Erreichung dieses Ziels ist das sogenannte Stadt oval, in dem seit 2006 eine 6,5 ha große Fläche in direkter Innenstadtlage am Bahnhof mit einer Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten und Erleben entwickelt werden soll (Stadt Aalen 2011b, Stadt Aalen 2011d: 17f).

## Verkehr

Tabelle 6:  
Kennzahlen zu Aalen – Verkehrsangebot und -nachfrage

Verkehrsverbund	VGA-Verkehrsgemeinschaft Aalen
Verkehrsträger	Bus
Kennzahlen des Angebots im Verbundgebiet	
Linien 2009	Über 50 Linien
Streckenlänge 2009 [km]	-
Linienlänge 2009 [km]	-

Fahrgäste in den Linien 2009 [Mio.]	-
Personenkilometer 2009	-
Takt zu Spitzenzeiten [min.]	15-60
Nachfrage in der Stadt Aalen	
Wege pro Tag pro Person	-
Pkw-Besitz 1994	158 000
Fahrradbesitz	-
Jahresfahrleistung Pkw 2009 in Mio. km	2 324 Mio. km

Quelle: eigene Darstellung nach Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2011b, VGA Aalen 2011

Das Verkehrsangebot in Aalen besteht aus regionalen Buslinien und überregionalem Schienenpersonenverkehr. Sowohl über das Verkehrsangebot als auch über die Verkehrsnachfrage in Aalen sind nur sehr wenige Daten verfügbar.

Die Planungen der Stadt Aalen im Bereich Verkehr basieren formal noch auf dem Verkehrsentwicklungsplan von 1995 und dem Verkehrlichen Leitbild von 1994 (Hägele 2009: 8; Bündnis 90/Die Grünen 2011: 1 und Stadt Aalen 2009b: 1). Als Ziele werden in diesen Planungen u.a. eine Reduzierung des Autoverkehrs und eine Stärkung des Umweltverbundes über den Ausbau des Radwegenetzes und den Vorrang des Busverkehrs im Straßennetz formuliert. Der Verkehrsentwicklungsplan soll fortgeschrieben werden (Prognose 2020/2025) und insbesondere eine Verbesserung der Verkehrsanschlüsse der Westumgehung und generell der Weststadt beinhalten. Zudem sollen weiterhin das Fußwege- und Radnetz ausgebaut und zudem das Straßenverkehrsnetz saniert werden (Hägele 2009: 13).

### 3.3 Konzept für die Primärempirie

Es liegt derzeit keine empirische Untersuchung vor auf deren Basis die Fragestellungen dieses Vorhabens voll umfänglich beantwortet werden können. Daher wurde neben der Verwendung verfügbarer Ergebnisse und Daten aus bestehenden Quellen und Statistiken im Projekt „Renaissance der Städte“ eine eigenständige Befragung durchgeführt.

Die aus der Befragung gewonnene Empirie bildet in Kombination mit den Ergebnissen der Sekundäranalyse die Grundlage zur Herleitung charakteristischer Indikatoren zur Wohnstandortwahl sowie zum Mobilitätsverhalten und ermöglicht eine fundierte Beurteilung der Bedeutung des ÖPNV für die Wahl des Wohnstandortes im Verhältnis zu anderen Standortfaktoren.

#### 3.3.1 Befragungskonzept

Die Erhebung ist als Personenbefragung angelegt. Dabei werden solche Personen befragt, die innerhalb der vergangenen Jahre in das jeweilige Modellgebiet gezogen bzw. innerhalb des Modellgebietes umgezogen sind. Diese Personen haben sich in jüngerer Zeit bewusst für einen Wohnstandort in der Stadt entschieden und können daher als prototypisch für die Gruppe der „bewussten Innenstadtbewohner“ angesehen werden.

Befragt werden solche Personen, die in den vergangenen drei Jahren umgezogen sind und sich beim Einwohnermeldeamt neu angemeldet und umgemeldet haben. Die Ziehung der Zufallsstichproben erfolgt aus dem Melderegister. Es werden nur Personen ab einem Alter von 18 Jahren berücksichtigt, da davon auszugehen ist, dass diese Personen aktiv an der Entscheidung für einen Wohnstandort des eigenen Haushaltes mitgewirkt haben.

Bei der Ziehung der Stichprobe wurde eine einstufige Schichtung vorgenommen, da die einzelnen Stadtteile mit zunehmender Größe der Modellstädte und zunehmender Entfernung zur Innenstadt unterschiedliche Bedeutung für das Untersuchungsthema besitzen. Für die Großstädte Hamburg und Leipzig wurden entsprechend ca. 80 % der Stichprobe aus einem definierten Innenstadtbereich ausgewählt, 20 % aus den Bereichen der äußeren Stadt. In Aalen wurde aufgrund der Stadtgröße auf eine Schichtung der Stichprobe verzichtet. Es wurden in allen Städten sowohl zugezogene als auch umgezogene Haushalte befragt. Diese Gruppen sind entsprechend ihrem Anteil an der Grundgesamtheit repräsentiert.

Die Erhebung wurde als schriftlich-postalische Befragung konzipiert. Den Teilnehmern wurde

- ein Anschreiben,
- ein Fragebogen mit Erklärung zum Datenschutz sowie
- ein frankiertes Rückkuvert

geschickt.

Während der Feldzeit der Befragung wurde eine kostenfreie Hotline eingerichtet, um den Teilnehmern im Falle von Fragen zur Befragung den Kontakt zu kompetenten Ansprechpartnern zu erleichtern. Zusätzlich wurde eine Emailadresse eingerichtet, um auch auf diesem Wege Rückfragen zu ermöglichen.

Sollten Haushalte vier Wochen nach Zusendung der Unterlagen nicht geantwortet haben, wird diesen Haushalten ein Erinnerungsschreiben zugesendet, in dem nochmals an die Teilnahme und die Rücksendung der Unterlagen erinnert wird.

Die Haushalte, die ihre Befragungsunterlagen zurückgesendet hatten, nahmen an einer Verlosung teil.

### 3.3.2 Inhalt der Befragung

Der Fragebogen mit einem Umfang von acht Seiten im Format DIN A4 umfasste vier inhaltliche Fragenteile:

#### 1. Motive der Wohnstandortwahl und Determinanten der Wunschwohnstandortwahl

In diesem Fragenteil werden allgemeine Informationen zum Umzug erfragt. Ob es sich um einen Nah- oder Fernumzug gehandelt hat und welche Auslöser zum Umzug geführt haben. Es ist das Ziel mehr über die Lage, Charakteristika und Wahrnehmung des vorherigen Wohnstandortes des Haushaltes in Erfahrung zu bringen.

Eine zentrale Frage in diesem Teil ist die Identifizierung der Kriterien für die Wahl des neuen Wohnstandortes, insbesondere unter dem Aspekt der verkehrlichen Erschließung, der Lage des Stadtteils zur Innenstadt sowie der individuellen Bedeutung der Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen. Hierbei wird auch explizit erfragt, in welchen Stadtteilen bevorzugt nach Wohnraum gesucht wurde, welcher Stadtteil den eigenen Wünschen am meisten entspricht und in welchem Stadtteil sich schließlich der aktuelle Wohnraum befindet. Daraus kann das Auseinanderfallen von Wunsch und Wirklichkeit bestimmt werden und inwieweit die Befragten mit der neuen Situation zufrieden sind. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Bestimmung der Zufriedenheit über die Wohnstandortwahl, d.h. ob die eigens benannten Kriterien zum Wunschstandort erfüllt werden konnten oder ob beispielsweise mangels Information vor der Standortwahl eine, bezogen auf die eigenen Zielvorstellungen, weniger optimale Standortentscheidung getroffen wurde.

## 2. Wohnraum und Umzug

Der zweite Fragenteil zielt darauf ab, die Situation vor und nach dem Umzug zu beschreiben. Dabei werden Fragen zur Veränderung des Wohnraums, zur Lage im Stadtgebiet, als auch zur Veränderung des Haushalts, bspw. in Bezug auf die Anzahl der im Haushalt lebenden Personen und Verkehrsmittelverfügbarkeit, gestellt.

Vor dem Hintergrund der Verkehrsmittelverfügbarkeit wird zusätzlich erfragt, ob sich der Standort in der Lage zum öffentlichen Verkehr und die generelle Erreichbarkeit wichtiger Einrichtung verbessert haben. Im Mittelpunkt steht dabei die Fragestellung, wie sich die Einstellung und Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem neuen Wohnstandort verändert hat und ob das Verkehrsmittelangebot nach dem Umzug anders wahrgenommen wird.

## 3. Einstellung zu den Verkehrsmitteln (Psychologischer Ansatz)

Mit diesem Befragungsblock wird die Einstellung der „bewussten Innenstadtbewohner“ zu den Verkehrsmitteln und deren Nutzung auf psychologischer Ebene in Erfahrung gebracht. Anhand dieser Informationen wird eine umfassende Nutzersegmentierung durchgeführt. Dieses ist für die Abschätzung der künftigen Potenziale des ÖPNV durch „bewusste Innenstadtbewohner“ von entscheidender Bedeutung. Dieses erprobte psychologische Itemset dient der Ableitung von Indikatoren, um die vielfältigen Wirkungszusammenhänge zwischen der Wohnstadortwahl und der ÖPNV-Nutzung für verschiedene Verkehrsmittelnutzergruppen zu erfassen und zu quantifizieren.

## 4. Ausstattung der Haushalte mit Mobilitätswerkzeugen und Mobilitätsverhalten

Im abschließenden Fragenteil werden Angaben zu allen Haushaltsmitgliedern abgefragt. Dazu gehören die üblichen soziodemographischen Daten, aber auch die individuelle Verkehrsmittelverfügbarkeit, Voraussetzung zur Verkehrsmittelnutzung (bspw. BahnCard und Monatskarten des ÖPNV) und die Verkehrsmittelnutzung auf den Arbeits- und Freizeitwegen. Bei Letzterem wird erneut differenziert nach der Situation am jetzigen und vorhergehenden Wohnstandort, um Veränderungen im Mobilitätsverhalten nach der Standortänderung abbilden zu können.

### 3.3.3 Stichprobengröße und Stichprobenschichtung

Insgesamt war eine Bruttostichprobe von 8 000 Haushalten vorgesehen. In Tabelle 7 ist die Verteilung der Stichprobe auf die drei Modellstädte sowie die Zuordnung zwischen Innerer Stadt/ Äußerer Stadt (zur Einteilung siehe Kap. 3.2) dargestellt.

Tabelle 7:  
Stichprobengröße und Stichprobenschichtung

	Bruttostichprobe	Innere Stadt	Äußere Stadt
Aalen	1 442	782 [54,2 %]	660 [45,8 %]
Leipzig	3 492	2.782 [79,7 %]	710 [20,3 %]
Hamburg	3 495	2.845 [81,4 %]	650 [18,6 %]

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### 3.3.4 Feldarbeit und Rücklauf

#### Aalen

Von den 1 442 angeschriebenen Haushalten sendeten insgesamt 354 Haushalte den Fragebogen zurück, was einer Teilnahmequote von 24,5 % entspricht. Beim Rücklauf der Fragebögen zeigt die Unterteilung des Stadtgebietes in Innere Stadt (25,3 %)/Äußere Stadt (23,6 %) keine signifikanten Unterschiede

Tabelle 8:  
Ausschöpfung Kohorte Aalen

Erhebungsunterlagen versendet 1 442			
davon	Rückantwort Gesamt	354	24,5 %
	Rückantwort Innere Stadt	198	25,3 %
	Rückantwort Äußere Stadt	156	23,6 %
	Keine Rückantwort	1 088	75,5 %

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

#### Leipzig

Für die Stadt Leipzig wurden 3 492 Fragebögen versendet, davon wurden 1 221 Bögen zurückgesendet, was einer Teilnahmequote von 35 % entspricht. Auch für Leipzig sind die Unterschiede bei den Rücklaufquoten zwischen Innerer Stadt (35,1 %)/ Äußerer Stadt (34,5 %) nicht signifikant.

Tabelle 9:  
Ausschöpfung Kohorte Leipzig

Erhebungsunterlagen versendet 3 492			
davon	Rückantwort Gesamt	1 221	35,0 %
	Rückantwort Innere Stadt	976	35,1 %
	Rückantwort Äußere Stadt	245	34,5 %
	Keine Rückantwort	2 271	65,0 %

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

#### Hamburg

Die Stichprobe umfasst 3 495 Haushalte, wobei die Stadtteile Hamburg-Harburg und Hamburg – Bergedorf nicht in der Stichprobe enthalten sind.

Die Rücklaufquote beträgt für das gesamte Stadtgebiet ca. 27 %. Auch für Hamburg konnten keine signifikanten Unterschiede bei den Rücklaufquoten zwischen den Bereichen Innere Stadt (27,3 %)/ Äußere Stadt (24,7 %) festgestellt werden.

Tabelle 10:  
Ausschöpfung Kohorte Hamburg

Erhebungsunterlagen versendet 3 495			
davon	Rückantwort Gesamt	938	26,8 %
	Rückantwort Innere Stadt	777	27,3 %
	Rückantwort Äußere Stadt	161	24,7 %
	Keine Rückantwort	2 557	73,2 %

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### 3.3.5 Gewichtung der Stichprobe

Die Stichprobe in den Städten Hamburg und Leipzig wurde mit dem Ziel geschichtet, überproportional viele Ereignisse in den urban geprägten Bereichen der inneren Stadt erfassen zu können. Die Bereiche der äußeren Stadt wurden im Sinne einer Kontrollgruppe mit deutlich kleineren Stichprobenumfängen erfasst, um Vergleiche zwischen der inneren und der äußeren Stadt zu ermöglichen. Die Zuordnung zur inneren und äußeren Stadt erfolgt auf Ebene der Stadtteile.

Weiterhin sollten in der Stichprobe die Stadtbezirke untereinander möglichst repräsentativ abgebildet werden. Bei der Stichprobenziehung aus den Datenbeständen der Einwohnermeldebehörden kann bei Begrenzung des Zeitintervalls für Umzüge eine Klumpung der Stichprobe durch Stadterweiterungs- und Neubauprojekte bzw. städtische Sanierungsgebiete entstehen. Auch ist zu berücksichtigen, dass in Stadtbezirken aufgrund unterschiedlicher Bevölkerungszusammensetzung variierendes Antwortverhalten vorliegen kann, dass die Stichprobenzusammensetzung beeinflusst. Diese Effekte wurden durch eine Gewichtung der Stadtbezirke untereinander ausgeglichen.

Hierdurch ergeben sich für die Städte Hamburg und Leipzig die zwei Gewichtungsebenen innere/äußere Stadt (Ausgleich der Stichprobenschichtung) und Stadtbezirke (zum Ausgleich möglicher systematischer Stichprobenverzerrungen). Weitere Gewichtungsebenen konnten aufgrund der Stichprobengröße nicht umgesetzt werden.

Die Stichprobe der Stadt Aalen wurde ohne Überrepräsentierung der inneren Stadt gezogen. In Aalen sind zum einen die Bevölkerungsanzahlen in den ländlichen Randbereichen z.T. ohnehin sehr gering und andererseits lag die Abgrenzung der inneren Stadt zum Zeitpunkt der Stichprobenziehung nicht abschließend vor. Diese Stichprobe wurde dennoch auf die Ebene innere Stadt/äußere Stadt gewichtet, um zufällige Effekte der Stichprobenziehung und im Antwortverhalten ausgleichen zu können. Eine Gewichtung nach Stadtbezirken war aufgrund der Stichprobengröße nicht umsetzbar.

Bei der Gewichtung wurden die vorhandenen städtischen Umzugsstatistiken als Soll-Werte herangezogen, als Bezugsjahr diente das Jahr 2009. Alle Gewichte wurden für die einzelnen Städte normiert, so dass die tatsächliche Stichprobengröße erhalten bleibt, d.h. es liegt keine Hochrechnung auf die Grundgesamtheit aller Umzüge vor.

In Tabelle 11 ist die Gewichtung, die Fallzahlen der Grundgesamtheit aus den Umzugsstatistiken, die Stichprobengrößen der einzelnen Teilbereiche sowie die genormten Gewichte für die drei Modellstädte dargestellt.

Insgesamt liegt unter Verwendung der dargestellten Gewichte ein Datensatz vor, der für jede Stadt die angelegte Stichprobenschichtung ausgleicht. In Hamburg und Leipzig wurden darüber hinaus



auch mögliche räumliche Fehler aus Stichprobenziehung und Antwortverhalten auf Ebene der Stadtbezirke ausgeglichen.

Tabelle 11:  
Gewichtung der Stichprobe, Grundgesamtheit, Fallzahlen und normierte Gewichte

Stadt	Bezirk	Lage	Grundgesamtheit Um- und Zuzüge pro Jahr	Fallzahlen Stichprobe	Gewichtungsfaktor	
Aalen		innere Stadt	2452	198	0.858	
		äußere Stadt	2657	156	1.180	
Hamburg	Mitte	innere Stadt	21175	150	0.737	
		äußere Stadt	31285	19	8.599	
	Altona	innere Stadt	11415	120	0.497	
		äußere Stadt	16120	44	1.913	
	Eimsbüttel	innere Stadt	11902	145	0.429	
		äußere Stadt	15471	31	2.606	
	Nord	innere Stadt	27212	264	0.538	
		äußere Stadt	9239	25	1.930	
	Wandsbek	innere Stadt	8346	98	3.413	
		äußere Stadt	27451	42	0.445	
	Bergedorf	äußere Stadt	9950	Nicht in der Stichprobe enthalten		
	Harburg	äußere Stadt	15422			
	Leipzig	Mitte	innere Stadt	11488	228	0.788
			äußere Stadt	1604	32	0.784
Nordost		innere Stadt	3288	63	0.816	
		äußere Stadt	1604	32	0.784	
Ost		innere Stadt	6600	82	1.259	
		äußere Stadt	3486	66	0.826	
Südost		innere Stadt	5924	74	1.252	
		äußere Stadt	1815	19	1.494	
Süd	innere Stadt	10052	148	1.063		

		äußere Stadt	664	4	2.597
Südwest		innere Stadt	6195	104	0.932
		äußere Stadt	1247	17	1.148
West		äußere Stadt	5247	51	1.610
Alt-West		innere Stadt	6504	89	1.143
		äußere Stadt	1373	16	1.342
Nordwest		innere Stadt	1676	29	0.904
		äußere Stadt	1787	21	1.331
Nord		innere Stadt	8141	158	0.806
		äußere Stadt	893	19	0.735

Quelle: eigene Darstellung

## 4 Muster der Wanderung/Standortwahl – Typisierung der Stadtbewohner

Beginnend erfolgt die Analyse von Wanderungsgründen, -mustern sowie der Abläufe bei der Wohnraumsuche im Zuge eines Umzuges oder Zuzuges. Diese Analysen dienen als Grundlage für eine Segmentierung der Stichprobe mit dem Blick auf besonders stadtaffine Bevölkerungsgruppen in urbanen Stadtbereichen.

Zentraler Aspekt dieses Kapitels ist die Definition einer Typisierung von „Bewussten Innenstadtbewohnern“: Ein Personenkreis, der sich bewusst für einen Wohnstandort in der inneren Stadt entscheidet.

### 4.1 Wanderungsmuster

Bei der Beobachtung von Wohnstandortwechseln ist die Frage in welcher Art der Haushalt seinen Standort verändert ein wichtiger Parameter zum Verständnis des Suchverhaltens. Erfolgt ein Umzug innerhalb der Stadt bzw. eines Stadtteils kann bei einem Großteil der Ereignisse davon ausgegangen werden, dass wesentliche Aspekte des alltäglichen Lebens (Arbeitsplatz, soziale Kontakte, usw.) unverändert fortbestehen. Bei Umzügen über Stadtgrenzen hinweg bzw. in eine andere Region hingegen erfolgt mit dem Wechsel des Wohnstandortes zumeist auch eine Neuorientierung des persönlichen Umfeldes.

In den Statistiken der Städte und der innerstädtischen Raubeobachtung werden Zuzüge und Umzüge unterschieden. Nur bei Zuzügen findet ein Wechsel der Stadt oder Gemeinde statt.

In der Befragung wurden sowohl zu- als auch umgezogene Haushalte befragt. Der Anteil dieser beiden Gruppen war ein Resultat der Stichprobenziehungen der städtischen Ämter.

Tabelle 12:  
Umzug und Zuzüge: Vergleich Erhebung mit Sekundärstatistiken

Wanderungstyp [%]	Aalen	Leipzig	Hamburg
<b>Umzugsstatistik</b>			
Umzüge	41	68	54
Zuzüge	59	32	46
<b>Erhebung</b>			
Umzüge	33	72	70
Zuzüge	67	28	30

Quelle: Eigene Darstellung nach eigener Erhebung und nach Aalen 2011a, IRB des BBSR 2010

Ein Vergleich mit den Ergebnissen der innerstädtischen Raubeobachtung für Leipzig und Hamburg bzw. mit den amtlichen Bevölkerungsstatistiken der Stadt Aalen dient dem besseren Verständnis der zugrundeliegenden Stichprobeneffekte.

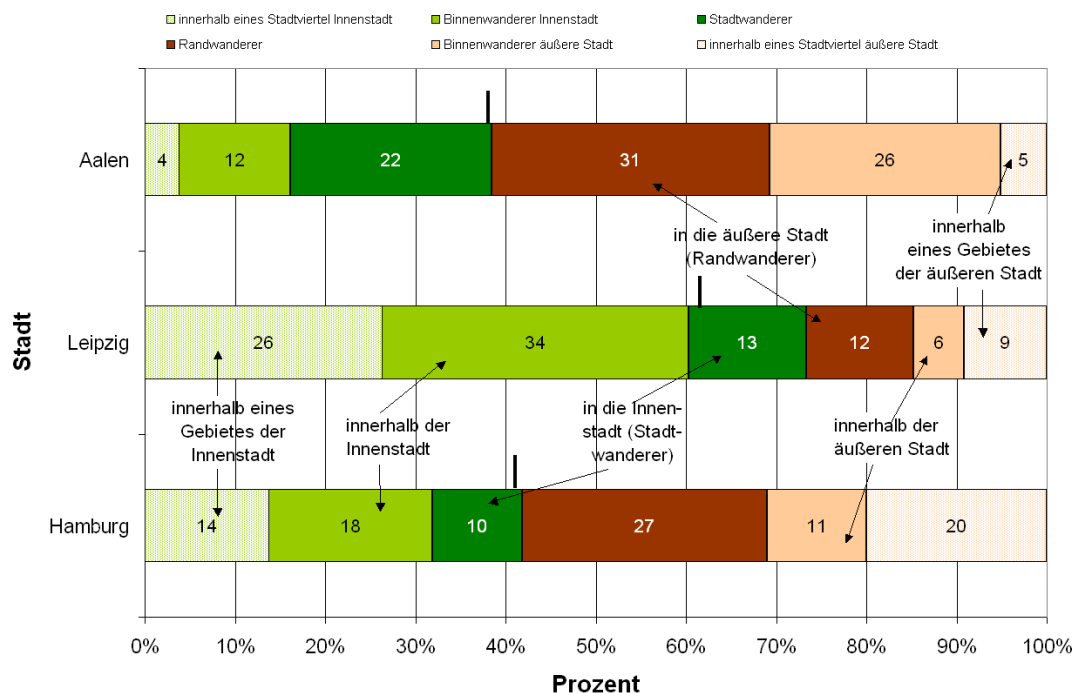
In den Großstädten Leipzig bzw. Hamburg liegt nach der Statistik der innerstädtischen Raubeobachtung der Anteil der Umzüge bei 68 % bzw. 54 % an allen Wohnstandortswchseln: In den Erhebungen zum Projekt wurde dieser Anteil mit 72 % (Leipzig) und 70 % (Hamburg) gemessen. Somit ist in Leipzig eine gute Übereinstimmung zwischen Erhebungsdaten und Sekundärstatistik gegeben, während für Hamburg eine Überrepräsentierung der Umzüge innerhalb der Stadtgrenzen vorliegt. Ob diese Abweichungen auf unterschiedliche Teilnahmeraten oder als Effekt der Stichprobenziehung bewertet werden muss, lässt sich nicht beurteilen, da dieses Merkmal nicht im Stichprobendatensatz der Stadt Hamburg enthalten ist.

In Aalen ist der Anteil der Umzüge innerhalb der Stadtgrenzen aufgrund der geringeren Stadtgröße in Stichprobe (33 %) und Grundgesamtheit (41 %) deutlich geringer.

Insgesamt ist die Übereinstimmung zwischen Grundgesamtheit und Stichprobe im Leipzig sehr gut. In Aalen und insbesondere in Hamburg sind Abweichungen festzustellen. Die Ursachen für diese Abweichungen sind nicht identifizierbar. Eine Korrektur der festgestellten Schiefe wurde nicht durchgeführt, da aufgrund der Stichprobenschichtung und des notwendigen Ausgleichs in Hinblick auf innere/äußere Stadt die Fallzahlen für weitere Gewichtungen nicht in allen Segmenten ausreichend waren.

Bei den innerstädtischen Umzügen ist von Interesse, wie der Umzug räumlich innerhalb der Stadt stattgefunden hat. In Abbildung 15 sind die verschiedenen räumlichen Umzugstypen in den Modellstädten dargestellt. Das Einwohnerverhältnis zwischen innerer und äußerer Stadt ist als schwarzer Strich oberhalb des jeweiligen Städtebalkens markiert (Aalen: 38 %, Leipzig 62 %, Hamburg 41 %). In Aalen und Hamburg spiegeln die Umzüge sehr deutlich die Bevölkerungszahlen der inneren und äußeren Stadt wider. Für Leipzig ist auffallend, dass überproportional viele Umzüge innerhalb oder in die Innenstadt durchgeführt werden; fast 73 % der Umzüge fallen in diese Gruppen. Als Ursache kann der entspannte Wohnungsmarkt vermutet werden: Aufgrund der guten Verfügbarkeit von Wohnraum und moderaten Mietpreisen liegt die Hemmschwelle, die einen Umzug auslöst wahrscheinlich relativ niedrig. Als ein weiteres Indiz hierfür kann der sehr hohe Anteil an Umzügen im Nahbereich (innerhalb eines Stadtviertels der Innenstadt) interpretiert werden.

Abbildung 15:  
Wanderungen bei Umzügen



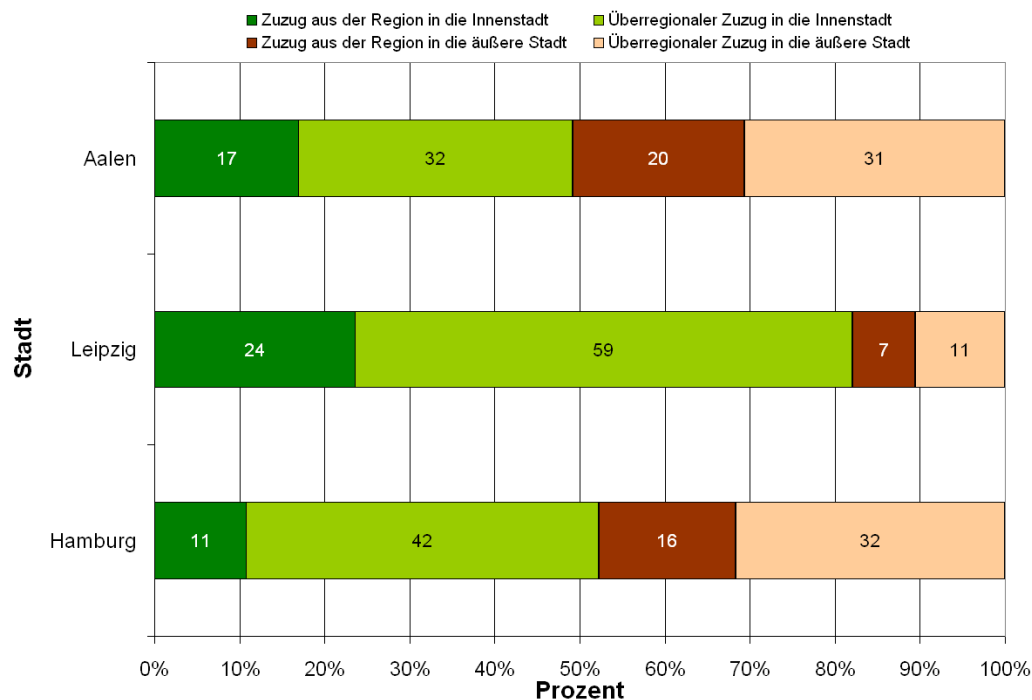
Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Die Betrachtung der Stadtwanderungen (von der äußeren in die innere Stadt) und der Randwanderungen (von der inneren in die äußere Stadt) zeigt in Aalen und besonders in Hamburg im Saldo eine deutliche Tendenz zur Randwanderung: In Aalen kommen auf jeden Stadtwanderer 1,4 Randwanderer, in Hamburg sogar 2,7. Leipzig weist ein ausgeglichenes Wanderungssaldo zwischen innerer und äußerer Stadt auf. Das steht möglicherweise in ursächlichem Zusammenhang mit dem dortigen Wohnungsmarkt und der Stadtstruktur.

Bei den Zuzügen sind solche aus der Region und überregionale Zuzüge zu unterscheiden (Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

). Hierbei weist Aalen eine Sonderstellung auf: Im Vergleich zu den anderen Städten ist ein überproportionaler Anteil an regionalen Zuzügen zu beobachten: Etwa 37 % der Zuzüge erfolgen in Aalen aus der Region während in Leipzig und Hamburg nur etwa jeder dritte Zuzug aus der Region erfolgt. Hier sind als Ursache wiederum unterschiedliche Stadt- und Regionalstrukturen als maßgeblicher Anlass anzuführen. Für Leipzig hingegen ist ein überproportionaler Anteil an Zuzügen in die Innenstadt zu beobachten: vier von fünf Zuzügen finden in die Leipziger Innenstadt statt, in Aalen und Hamburg sind dies übereinstimmend nur etwa die Hälfte der Zuzüge. Dies ist wiederum auf das große Angebot auf den Wohnungsmarkt zurückzuführen, kann aber auch durch weitere Faktoren (Städtebauliche Qualität, Grünzüge) begünstigt werden.

Abbildung 16:  
Wanderungen bei Zuzügen



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

## 4.2 Wohnstandorte: Wunsch und Wirklichkeit

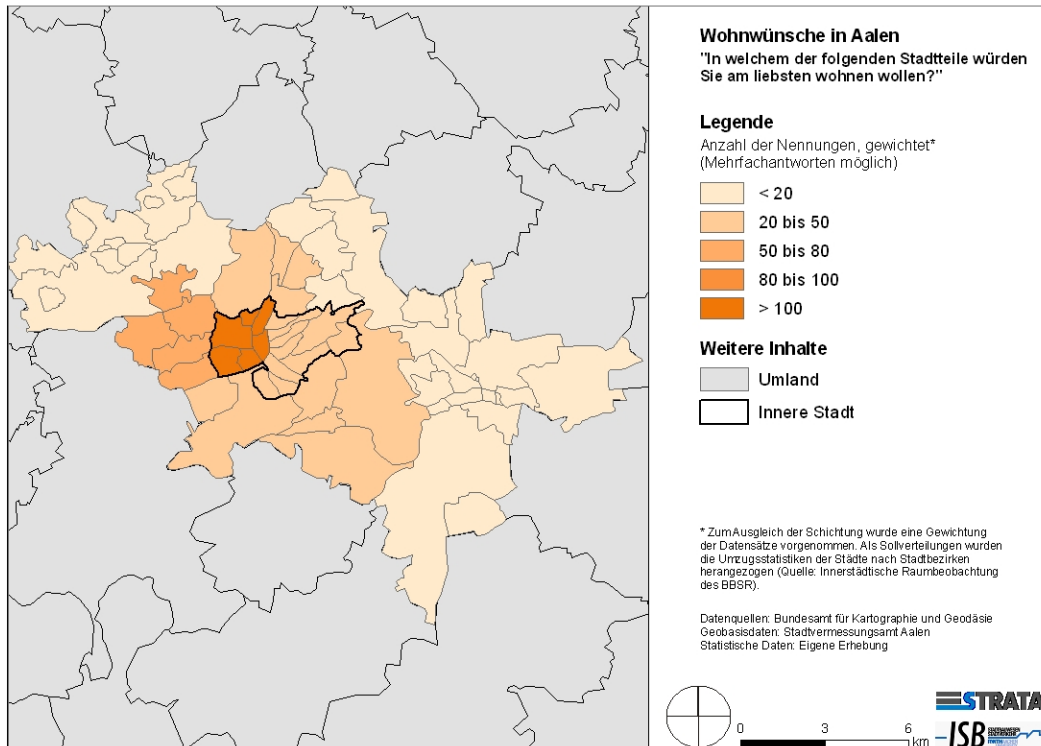
Im Vorfeld der konkreten Suche nach einem neuen Wohnstandort stellt sich für den Umziehenden die Frage nach den infrage kommenden Stadtteilen. Im Rahmen der Befragung wurde der räumliche Suchprozess durch Fragen zur Lage der Suchräume sowie der Lage von Wunschwohnstandorten einbezogen. Die Suchräume umfassen alle Stadtbezirke, die als möglicher neuer Wohnstandort berücksichtigt wurden. Der Wunschwohnstandort bezeichnet die Bezirke, die für den neuen Wohnstandort favorisiert wurden.

Zur Operationalisierung dieser Fragestellungen wurden die Stadtteile der Modellstädte zu Räumen zusammengefasst, die jeweils mehrere räumlich benachbarte Stadt- bzw. Ortsteile mit ähnlicher Raumstruktur umfassen. Diese Vorgehensweise war notwendig, um den Befragten eine überschaubare Anzahl an Alternativen anbieten zu können. Insgesamt ergaben sich in Aalen 17, Leipzig 36 und für Hamburg 38 derartige separate Suchräume bzw. Wunschräume.

In Aalen konzentrieren sich die Wohnwünsche (Abbildung 17) auf die Kernstadt sowie die angrenzenden westlichen Teile der inneren Stadt. Diese westlichen Gebiete sind zum großen Teil durch Einfamilienhausbebauung geprägt und bieten viel Grün. In diesem Bereich liegt zudem die Hochschule Aalen, so dass dieser Bereich aufgrund seiner räumlichen Nähe auch für Studenten besonders attraktiv ist. Die als weniger attraktiv eingestuft peripheren Bereiche im Osten und Nordwesten werden durch ein ländliches Erscheinungsbild geprägt.

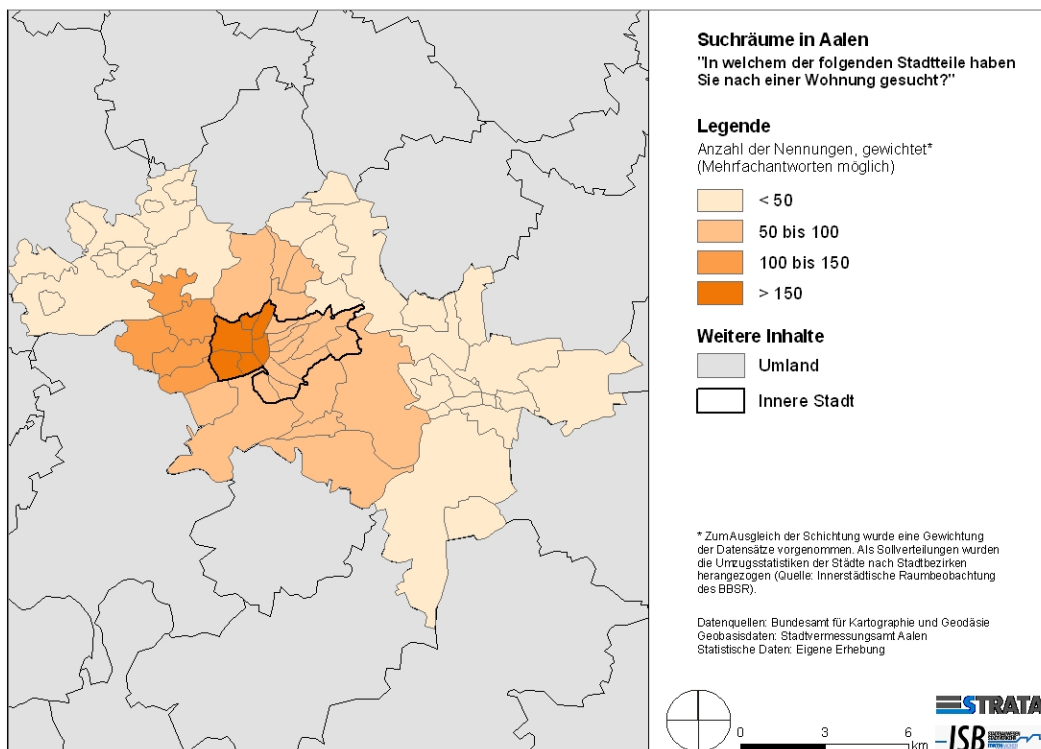
Wohnwünsche und Suchräume (Abbildung 18) stehen in Aalen in Einklang, beide Karten zeigen beinahe deckungsgleiche Befunde. Dies spricht für einen ausgeglichenen Immobilienmarkt, so dass Wohnwünsche in hohem Maße erfüllt werden können.

Abbildung 17:  
Wohnwünsche in Aalen



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Abbildung 18:  
Wohnungssuche in Aalen

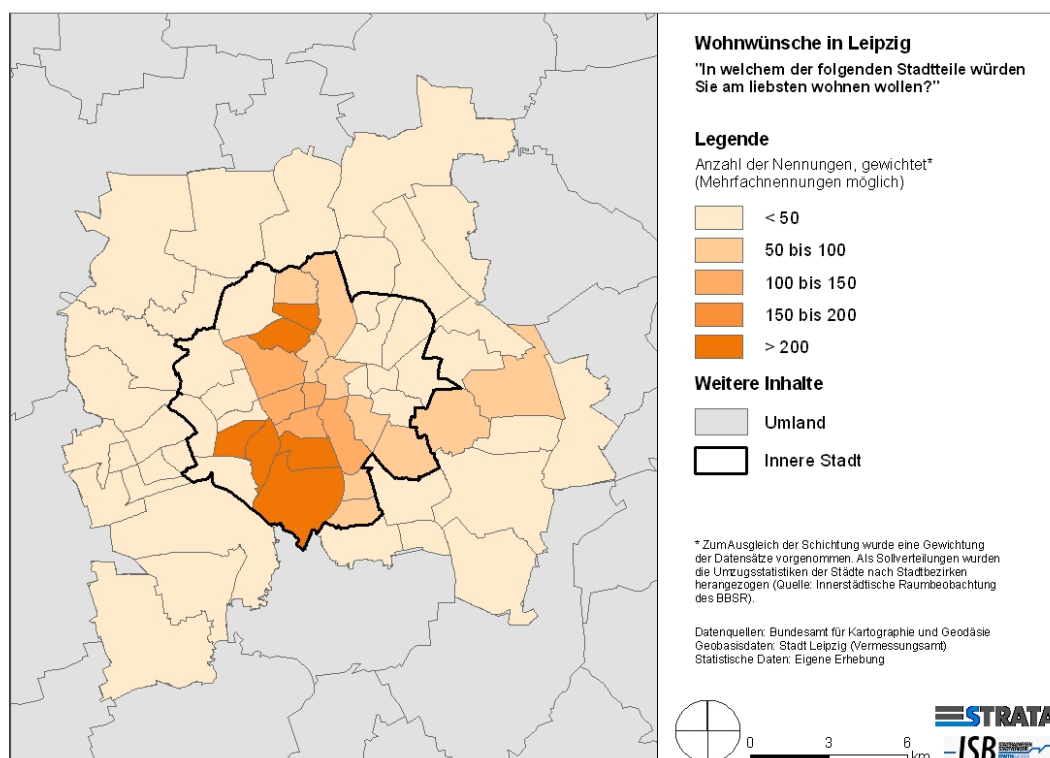


Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Für Leipzig ist eine starke Konzentration der Wunschviertel auf zwei Stadtbereiche festzustellen: Der Süden um die Ortsteile Connewitz und Plagwitz, sowie im Norden (Ortsteile Gohlis-Süd und Gohlis-Mitte). Diese Ortsteile sind zum großen Teil durch Gründerzeitbauten geprägt. Diese beiden Bereiche werden durch eine Zone mit höher wahrgenommener Attraktivität verbunden, die weite Teile des (westlichen) Zentrums umfasst. Die äußeren Ortsteile weisen bis auf zwei Ausnahmen im Osten der Stadt geringe Attraktivitäten als Wunschwohnstandorte auf.

Bei der Wohnungssuche in Leipzig ist eine klare Suchkonzentration im Umfeld der Ortsteile Connewitz-Zentrum-Plagwitz festzustellen, allerdings wird die Suche nach Wohnraum trotz des moderaten Wohnungsmarktes auch auf die hieran angrenzenden Ortsteile ausgedehnt, sodass bis auf wenige Ausnahmen die ganze innere Stadt bei der Suche nach Wohnraum berücksichtigt wird.

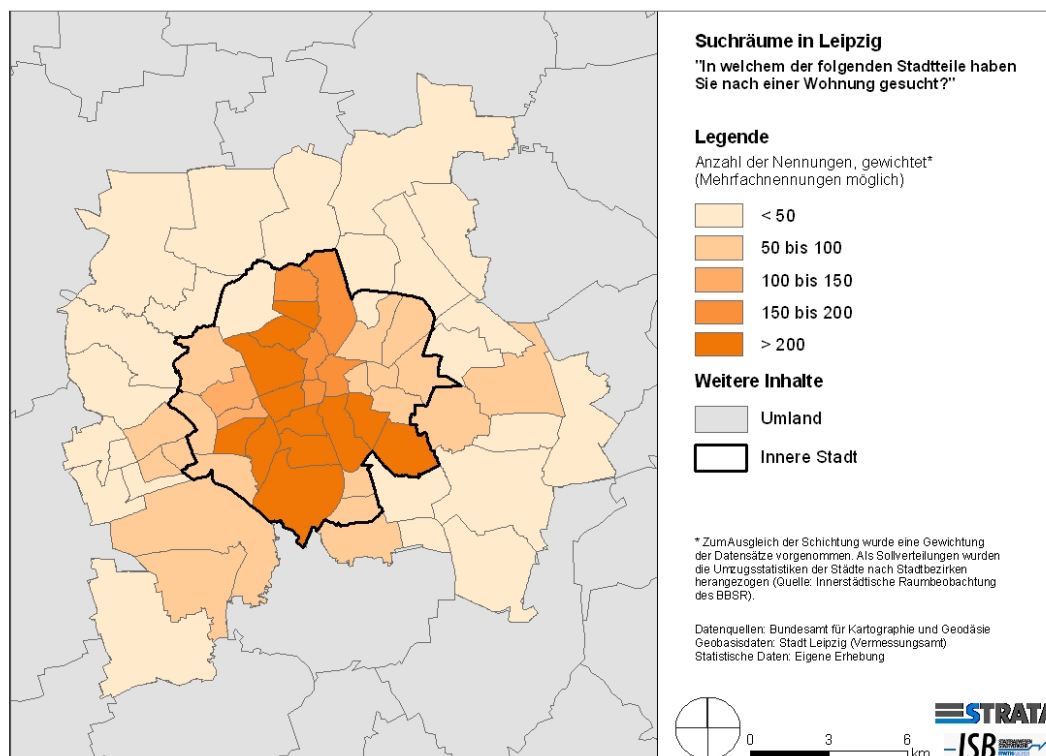
Abbildung 19:  
Wohnwünsche in Leipzig



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung



Abbildung 20:  
Wohnungssuche in Leipzig



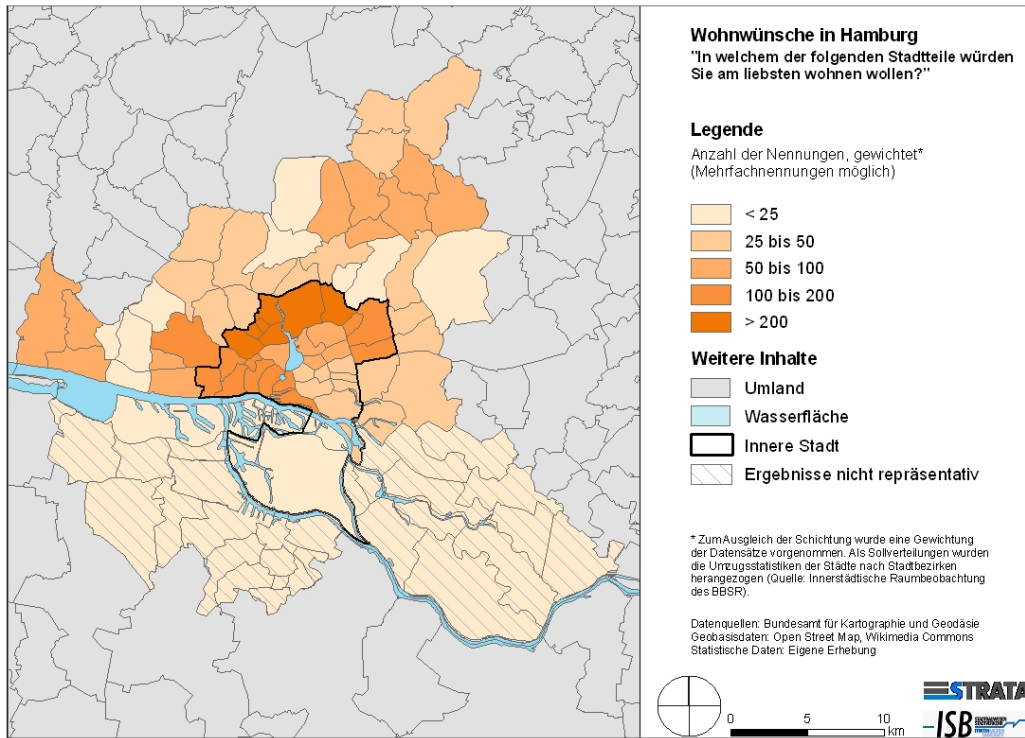
Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

In Hamburg<sup>3</sup> existiert eine starke Konzentration der Wohnwünsche auf die Bereiche Elmsbüttel, Harvestehude, Winterhude und Barmbeck Nord sowie die elbnahen Quartiere Altona, Sternschanze, Neustadt, Altstadt und Hafencity (Abbildung 21). Diese Stadtteile sind überwiegend durch eine hohe bauliche Dichte sowie eine gute Verkehrsanbindung zur Innenstadt geprägt und weisen unterschiedliche, aber für Bewohner attraktive Strukturen auf. Teile der östlichen inneren Stadt und weite Teile der äußeren Stadt werden als deutlich weniger attraktiv wahrgenommen.

Bei der Wohnungssuche (Abbildung 22) findet ein deutlich größerer Bereich der Stadt Beachtung als bei den Wunschwohnstandorten. Abgesehen von den südlichen Bezirken Hamburgs, die bei der Erhebung nicht berücksichtigt werden konnten, werden große Bereiche der Stadt bei der Suche nach Wohnraum einbezogen. Nur wenige Randlagen im äußersten Norden des Stadtgebietes (Lemsahl-Mellingstedt, Duvenstedt, Wohldorf-Ohlstedt) kommen bei der überwiegenden Zahl der Suchenden nicht in Betracht. Dieser extreme Unterschied zwischen Wohnwünschen und Wohnungssuche ist auf die angespannte Situation auf dem Wohnungs- und Immobilienmarkt und die damit hohen Preisniveaus zurückzuführen.

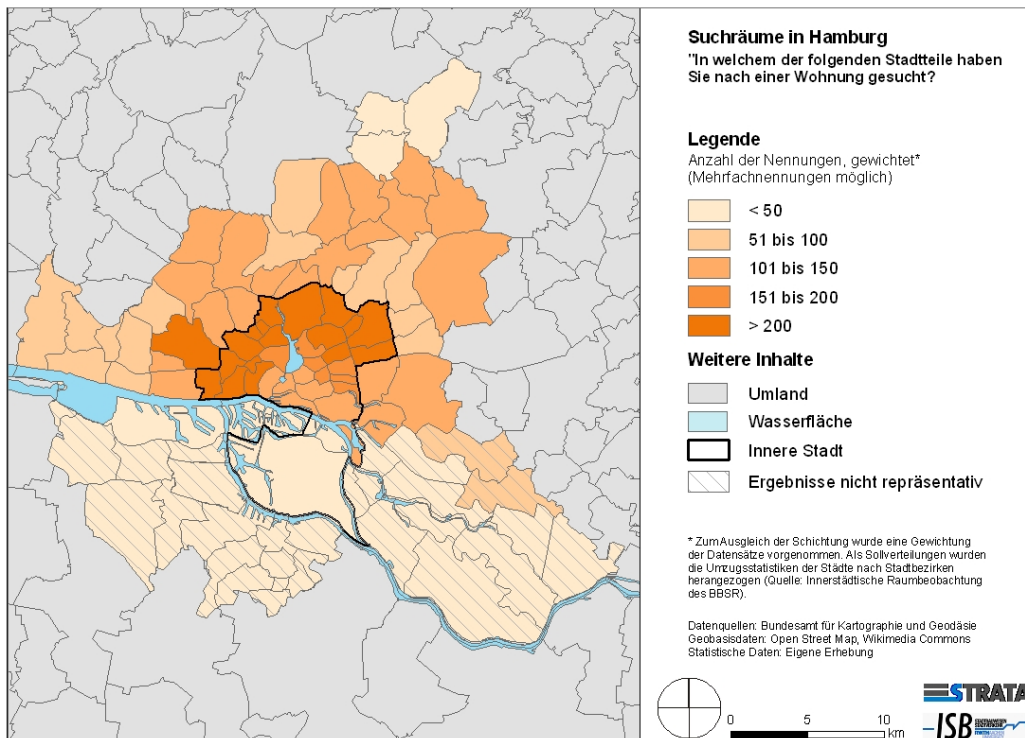
<sup>3</sup> Hinweis: Bei der Befragung wurden die Bezirke Harburg und Bergedorf nicht berücksichtigt. Die Ergebnisse für diese Bezirke sind daher nicht repräsentativ.

Abbildung 21:  
Wohnwünsche in Hamburg



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Abbildung 22:  
Wohnungssuche in Hamburg



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

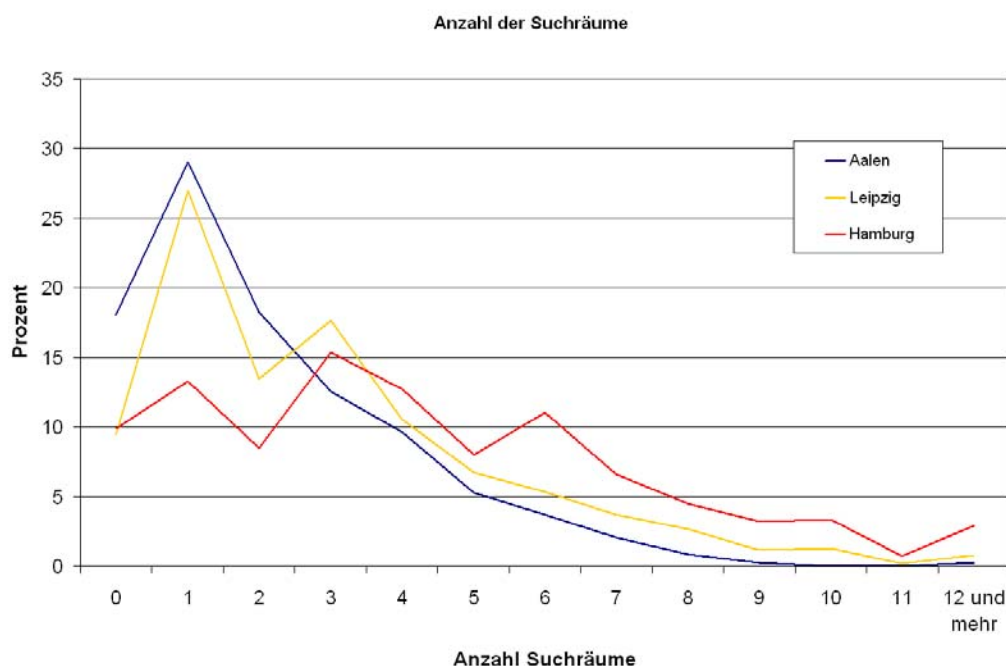
### 4.3 Suchmuster

Abhängig vom Suchwunsch und der Situation auf dem Wohnungsmarkt ergeben sich unterschiedliche Strategien den künftigen Wohnraum zu finden. Während ein Teil der Umziehenden eher kleinräumig nur in bestimmten Stadtteilen sucht, suchen andere in weiten Teilen der Stadt nach dem künftigen Domizil.

In den Großstädten Hamburg und Leipzig geben von außerhalb zuziehende Personen (4,0 Suchräume) eine signifikant höhere Zahl an Suchräumen an, als solche, die innerhalb der Stadt (3,3 Suchräume) umziehen. In der Mittelstadt Aalen ist dieser Effekt nicht nachweisbar.

Auch ist eine Korrelation zwischen der Anzahl der angegebenen Suchräume und der Situation auf dem Wohnungsmarkt deutlich: Während in Hamburg, der Stadt mit dem angespanntesten Wohnungsmarkt im Durchschnitt etwa 3,3 Suchräume angegeben werden, sind es in Leipzig mit einem weitgehend entspannten Wohnungsmarkt signifikant weniger Suchräume (2,5) (Abbildung 23).

Abbildung 23:  
Anzahl der Suchräume nach Städten



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Um das Suchverhalten der Probanden systematisieren zu können, wurden neun unterschiedliche Suchtypen definiert. Die gebildeten Suchtypen berücksichtigen die unterschiedlichen Suchräume der Befragten und sind in Tabelle 13 zusammengestellt.

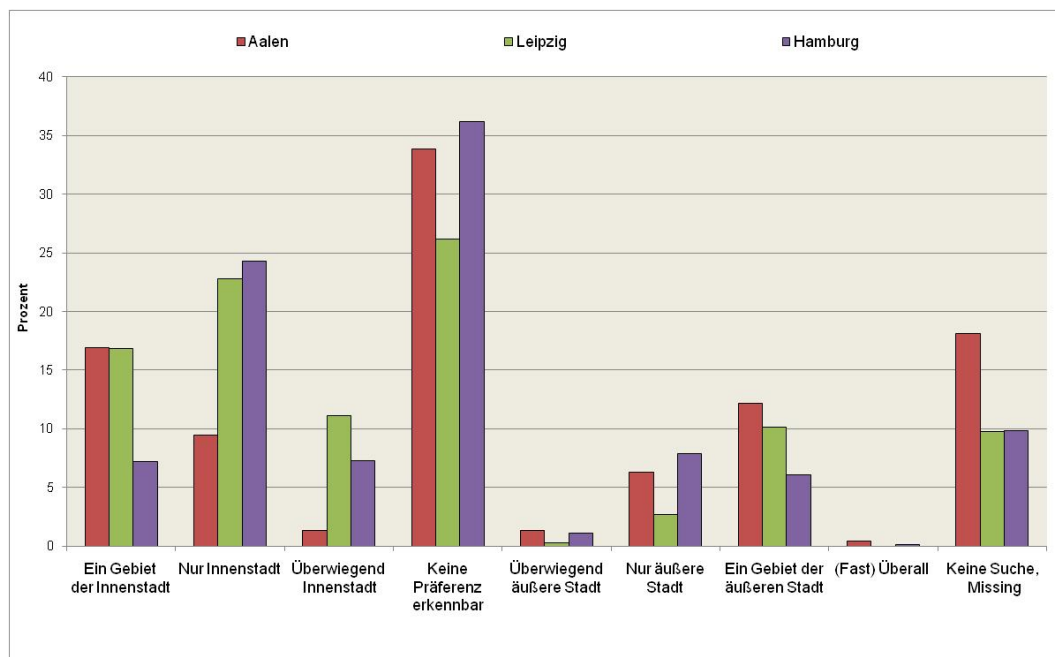
Tabelle 13:  
Suchtypen bei der Suche nach neuem Wohnraum

Suchtyp	Definition
(1) Ein Gebiet in der Innenstadt	Es wurde in genau einem Gebiet der Innenstadt gesucht
(2) Nur Innenstadt	Es wurde in mehreren Gebieten in der Innenstadt gesucht
(3) Überwiegend Innenstadt	Mindestens 80 % der Suchräume liegen in der Innenstadt
(4) Keine Präferenz erkennbar	Die Suchräume lagen sowohl in der Innenstadt (weniger als 80 %) als auch in der äußeren Stadt (weniger als 80 %)
(5) Überwiegend äußere Stadt	Mindestens 80 % der Suchräume liegen in der äußeren Stadt
(6) Nur äußere Stadt	Es wurde in mehreren Gebieten in der äußeren Stadt gesucht
(7) Ein Gebiet der äußeren Stadt	Es wurde in genau einem Gebiet der äußeren Stadt gesucht
(8) (Fast) Überall	Der Suchraum deckt mindestens 2/3 aller Suchräume ab
(9) Keine Suche, Missing	Es wurden keine Suchräume angegeben; z.B. bei Zuzug in einen bestehenden Haushalt oder Erbschaft von Wohnraum, z.T. auch fehlende Angaben

Quelle: eigene Darstellung

Die größten Anteile weist in allen drei Modellstädten der Suchtyp „keine Präferenz erkennbar“ mit etwa 30 % auf. Die innenstadtbezogenen Suchtypen (1, 2 und 3) erreichen über alle Modellstädte zusammen einen Anteil von 43 %, die auf die äußere Stadt bezogenen Suchtypen hingegen nur knapp 15 % (Tabelle 13).

Abbildung 24:  
Suchtypen in den Modellstädten



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Empirie, gewichtet

#### 4.4 Identifikation verschiedener Typen von Stadtbewohnern

Für die weitere Bearbeitung des Projektes ergab sich die Notwendigkeit einer operablen Definition der Gruppe von Personen, die sich bewusst für einen Wohnstandort in der Innenstadt entschieden haben. Aufbauend auf den Analysen zum Suchverhalten und der Definition der Suchtypen wurde eine Systematik zur Abgrenzung der „bewussten Stadtbewohner“ entwickelt, die auf den Suchtypen und der Wohnlage nach dem Umzug basiert. Für den Suchraum wurden hierbei die beiden Kategorien „mindestens überwiegend Innenstadt“ (mit den Suchtypen 1 bis 3) und „anderes“ (Suchtypen 4 bis 9) herangezogen, die Wohnlage wurde nach „Innenstadt“ und „äußere Stadt“ differenziert.

Diese beiden Merkmale ergeben eine Matrix des Bewohnertyps mit den vier Feldern (Abbildung 25)

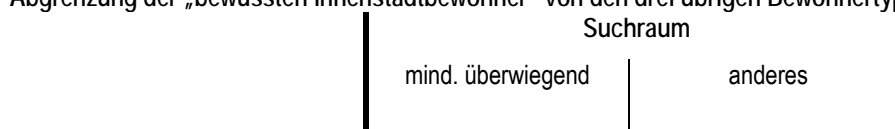
*Bewusste Innenstadtbewohner:* Der Haushalt hat seinen neuen Wohnstandort (mindestens überwiegend) in der Innenstadt gesucht und ist auch in die Innenstadt gezogen.

*Sonstige Innenstadtbewohner:* Der Haushalt hat seinen neuen Wohnstandort nicht speziell in der Innenstadt gesucht, ist aber in die Innenstadt gezogen

*Verhinderte Innenstadtbewohner:* Der Haushalt hat seinen neuen Wohnstandort (mindestens überwiegend) in der Innenstadt gesucht, ist dann aber trotzdem in die äußere Stadt gezogen.

*Sonstiger Bewohner der äußeren Stadt:* Der Haushalt hat seinen neuen Wohnstandort nicht speziell in der Innenstadt gesucht und ist dann in die äußere Stadt gezogen.

Abbildung 25:  
Abgrenzung der „bewussten Innenstadtbewohner“ von den drei übrigen Bewohnertypen



		Innenstadt	
Wohnlage	Innenstadt	"bewusste Innenstadtbewohner"	"sonstige Innenstadtbewohner"
	äußere Stadt	"verhinderte Innenstadtbewohner"	"sonstige Bewohner der äußeren Stadt"

Quelle: eigene Darstellung

Zu einer dieser vier Gruppen lassen sich (bis auf Einzelfälle) alle befragten Haushalte zuordnen. Ein Blick auf die Anteile dieser vier Bewohnertypen in den Modellstädten zeigt die unterschiedlichen stadträumlichen Situationen in Aalen, Leipzig und Hamburg.

In Aalen hat sich die Hälfte der in die Innenstadt gezogenen Haushalte bewusst für diesen Wohnstandort entschieden, in Leipzig und Hamburg sind es jeweils sogar zwei Drittel der in die Innenstadt gezogenen Haushalte.

*Verhinderte Innenstadtbewohner*, also Haushalte die zwar gerne in die Innenstadt gezogen wären, diesen Wunsch aber nicht umgesetzt haben, weisen in Aalen (5 %) und insbesondere in Leipzig (1 %) nur geringe Anteile auf. Lediglich in Hamburg ist mit neun Prozent ein deutlich höherer Anteil an *Verhinderten Innenstadtbewohnern* zu finden, ein Zusammenhang mit dem deutlich angespannten hanseatischen Wohnungsmarkt und dem zugehörigen Preisniveau für Wohnraum in attraktiven, innenstadtnahen Lagen ist zu vermuten.

Abbildung 26:  
Anteile der Bewohnertypen in Aalen

Aalen		Suchraum		Summe
Prozent (n)		mind. überwiegend Innenstadt	anderes	
Wohnlage	Innenstadt	23% (n=94)	25% (n=104)	48%
	äußere Stadt	5% (n=15)	47% (n=141)	52%
Summe		28%	72%	

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Abbildung 27:  
Anteile der Bewohnertypen in Leipzig

Leipzig		Suchraum		Summe
Prozent (n)		mind. überwiegend Innenstadt	anderes	
Wohnlage	Innenstadt	49% (n=618)	27% (n=357)	76%
	äußere Stadt	1% (n=17)	22% (n=228)	23%
Summe		50%	49%	

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Abbildung 28:  
Anteile der Bewohnertypen in Hamburg

Hamburg		Suchraum		Summe
Prozent (n)		mind. überwiegend Innenstadt	anderes	
Wohnlage	Innenstadt	30% (n=529)	14% (n=248)	45%
	äußere Stadt	9% (n=19)	47% (n=142)	55%
Summe		39%	61%	

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

## 5 Soziodemographische und sozioökonomische Merkmale der Bewohnertypen

Ziel des folgenden Abschnitts ist es, die zuvor identifizierten Typen von Stadtbewohnern anhand ihrer soziodemographischen und –ökonomischen Eigenschaften zu charakterisieren. Hierbei steht die Frage im Mittelpunkt, durch welche Eigenschaften sich die Gruppe der bewussten Stadtbewohner von den anderen Bewohnertypen unterscheidet und inwieweit ein über die verschiedenen Modellstädte verallgemeinerbarer Typ des bewussten Innenstadtbewohner existiert und inwieweit dieser aus den bisher üblichen Personengruppen besteht. Zentrale Grundlage hierfür sind die Ergebnisse multivariater Analysen.

Zu Beginn des folgenden Abschnitts werden zunächst die soziodemographischen und sozioökonomischen Merkmale im Hinblick auf die Gesamtstichprobe analysiert und die sich aus der Stichprobenziehung (Zu- und Umzüglerbefragung) ergebenden Spezifika erläutert.

Hierauf aufbauend werden die Unterschiede zwischen den Bewohnertypen analysiert. Die Analysen erfolgen auf den folgenden Ebenen:

1. Vergleich zwischen den Bewohnern der inneren (*bewusste Innenstadtbewohner* und *übrige Innenstadtbewohner*) und der äußeren Stadt (Bewohner der äußeren Stadt).
2. Vergleich zwischen den beiden innerstädtischen Bewohnertypen *bewusste Innenstadtbewohner* und *übrige Innenstadtbewohner*.

Zusätzlich wird bei der Darstellung der Ergebnisse in den beiden Ebenen zwischen Ergebnisse für die Großstädte Hamburg und Leipzig einerseits und der Mittelstadt Aalen andererseits differenziert.

### 5.1 Alter und Haushaltstypen

Auf Basis der Primärempirie wurden die befragten Haushalte eindeutigen Haushaltstypen zugeordnet. Die Typisierung erfolgte anhand von Variablen zur Haushaltsgröße, dem Alter der Haushaltsmitglieder sowie dem Familienstand. Die Typen wurden zur Ermöglichung sekundärstatistischer Auswertungen analog zur Methodik der „Mobilität in Deutschland 2008“ gebildet (Infas, DLR 2010). Insgesamt wurden sechs Grundtypen definiert die anhand der Altersstruktur der Haushaltsmitglieder weiter in insgesamt elf Haushaltstypen<sup>4</sup> differenziert werden können. Die Haushaltstypen eignen

---

<sup>4</sup> Analog zur MiD 2008 wurden die folgenden Haushaltstypen definiert: 1. „Singles“, Untergruppen: „Junge Singles“ (Einpersonenhaushalte mit Person zwischen 18 und 30 Jahren) und „Singles mittleren Alters“ (Einpersonenhaushalte mit Person zwischen 30 und 60 Jahren); 2. „Paare ohne Kinder“, Untergruppen: „Junge (Ehe-)Paare ohne Kind“, „(ehe-)Paare mittleren Lebensalters ohne Kinder“; 3. „Paare mit Kindern“, Untergruppen: „(Ehe-)Paare mit Kindern in der Expansionsphase“, „(Ehe-)Paare mit Kindern in der Konsolidierungsphase“, „(Ehe-)Paare mit Kindern in der Schrumpfungphase“; 4. „Alleinerziehende“; 5. „Senioren“, Untergruppen: „Singles im Seniorenalter“, „(ehe-)Paare im Seniorenalter ohne Kinder“; 6. „Sonstige Wohn- und Zweckgemeinschaften“.



sich daher für eine zusammenfassende Analyse von soziodemographischen und strukturellen Eigenschaften der befragten Haushalte.

### Erkenntnisse im Hinblick auf die Gesamtstichprobe

Insgesamt ist aufgrund der Stichprobenziehung bzw. der Grundgesamtheit (Zu- und Umgezogene), bedingt durch die höhere Umzugshäufigkeit jüngerer Personen (Abhängigkeit von Lebenslage) (Scheiner 2005: 5 f.), damit zu rechnen, dass jüngere Personen und die in dieser Gruppe überproportional vertretenen Haushaltstypen in der Stichprobe überrepräsentiert sind.

Der Vergleich der Häufigkeiten der differenzierten Haushaltstypen der vorliegenden Stichprobe mit den für Deutschland repräsentativen Ergebnissen der MiD 2008 spiegelt dies wieder<sup>5</sup>. Es wird deutlich, dass insbesondere junge Singlehaushalte, junge Paarhaushalte ohne Kinder sowie Familien in der Expansionsphase im Vergleich zum Bundesdurchschnitt deutlich überrepräsentiert sind (siehe Abbildung 29). Die Gruppen machen zusammen 44 % aller in der Erhebung erfassten Haushalte aus, während ihr Anteil in der MiD 2008 10,5 % beträgt. Dahingegen sind die Anteile von Familien in der Konsolidierungs- oder Schrumpfungsphase (4 % gegenüber 12 %) sowie insbesondere Seniorenhaushalte (6 % gegenüber 36 %) geringer vertreten als in der MiD 2008. Die Anteile der Singlehaushalte mittleren Alters sowie der Paarhaushalte ohne Kinder mittleren Alters sind hingegen mit ähnlichen Anteilen in der Stichprobe des Vorhabens vertreten wie in der MiD 2008 Gesamtstichprobe.

Die Betrachtung der differenzierten Haushaltstypen bestätigt die erwartete Selektivität der Stichprobe hinsichtlich der Lebensphasen der teilnehmenden Haushalte. Es dominieren Haushalte von Personen in frühen, „dynamischen“ Lebensphasen in denen Umbrüche wie der Auszug aus dem elterlichen Haushalt (Junge), das Zusammenziehen von Partnern (Junge Paare ohne Kind) oder die Geburt von Kindern (Paare mit Kindern in der Expansionsphase) und ihre Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse häufiger einen Wechsel des Wohnraums nach sich ziehen als in späteren Lebensphasen. Alle nachfolgenden Auswertungen müssen daher immer vor dem Hintergrund der spezifischen Zusammensetzung der Stichprobe interpretiert werden. Die Ergebnisse dürfen nicht als repräsentativ für die gesamte Wohnbevölkerung angesehen werden.

---

<sup>5</sup> Die Daten der MiD 2008 Gesamtstichprobe dienen in diesem Zusammenhang zur Veranschaulichung der bundesweit durchschnittlichen Verteilung der Haushaltstypen. Die Unterschiede der Anteile verschiedener Haushaltstypen in den beiden Erhebungen resultieren nicht ausschließlich aus der spezifischen Grundgesamtheit der Befragung im vorliegenden Projekt, sondern auch aus den generellen Unterschieden der Anteile von Haushaltstypen in verschiedenen Raumtypen.

Abbildung 29:  
Haushaltstypen in der Gesamtstichprobe



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### Unterschiede zwischen Zu- und Umzählern

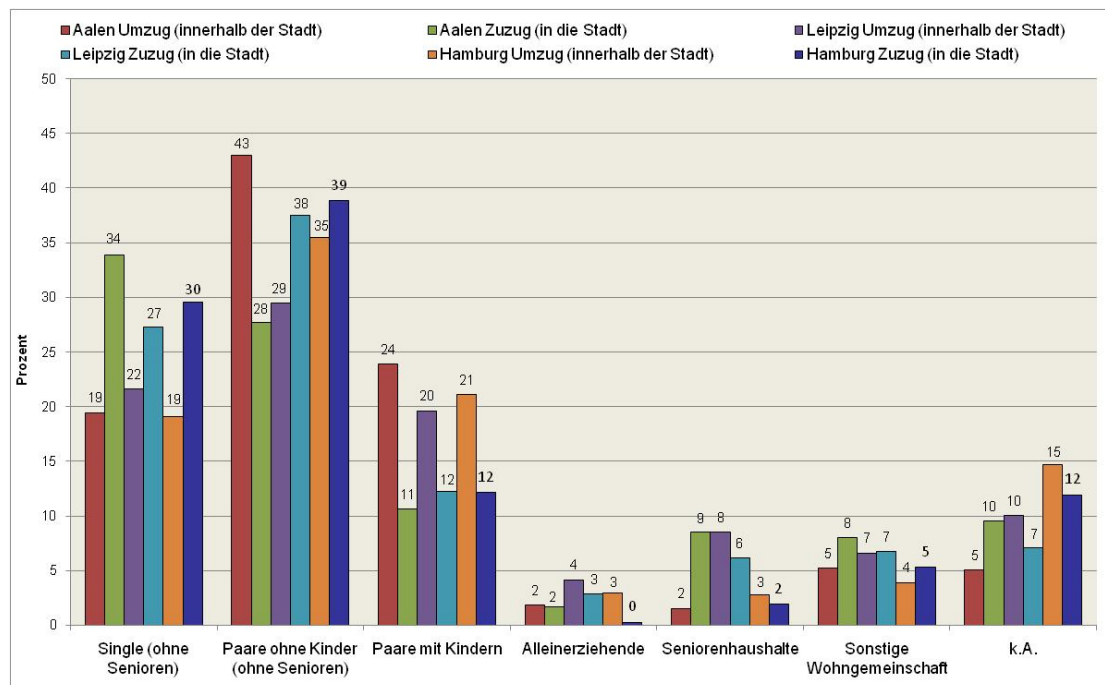
Deutliche Unterschiede hinsichtlich des Vorkommens verschiedener Haushaltstypen zeigen sich, wenn die beiden Teilstichproben „Zuzügler“ (Zuzug über die Stadtgrenze) und „Umzügler“ (Umzug innerhalb der Stadt) miteinander verglichen werden (Abbildung 30). Es wird deutlich, dass Zuzüge generell von jungen Haushaltstypen geprägt sind. Insbesondere die Jungen Singles sind in allen drei Modellstädten bei den Zuzügen deutlich öfter vertreten (z.B. in Hamburg 19 % Umzügler und 30 % Zuzügler) als bei den Umzügen. Dieser Befund steht im Einklang mit allgemeinen Erkenntnissen (z.B. BBSR 2010) demzufolge die Zuwanderung in Städte zu einem Großteil von jüngeren Personen, insbesondere zum Zweck der Ausbildung (Studium), getragen wird. Bei Paarhaushalten ohne Kinder überwiegen in den Großstädten Hamburg und Leipzig ebenfalls die Zuzüge (z.B. Leipzig 29 % Umzüge und 38 % Zuzüge) wohingegen sich das Verhältnis in der Mittelstadt Aalen umkehrt und hier die Umzüge dominieren (43 % Umzüge und 28 % Zuzüge). Bei einer detaillierten Analyse der Haushaltstypen zeigt sich, dass dieser Befund insbesondere durch die Gruppe der mittelalten Paarhaushalte ohne Kinder getragen wird (22 % Umzüge und 9 % Zuzüge).

Im Vergleich zu den Singlehaushalten zeigt sich bei den Paarhaushalten mit Kindern ein gegensätzliches Bild, hier dominieren die Umzüge (z.B. Hamburg 20 % Umzüge und 11 % Zuzüge). Der Unterschied entsteht insbesondere durch den Haushaltstyp der „(Ehe-)Paare mit Kindern in der Expansionsphase“, also jüngeren Familien.

Die beschriebenen Befunde korrespondieren mit allgemeinen Erkenntnissen zu Wanderungen und zeigen deutlich den Einfluss der Lebensphase auf die Wanderungen von Personen bzw. Haushalten. Ursache für die Zuzüge von Jüngeren ist häufig die Aufnahme eines Studiums, welche eine Wanderung in eine andere (Universitäts-)Stadt notwendig macht. Dahingegen ist der Grund für den

Umzug junger Familien eben die Geburt eines Kindes und der damit einhergehenden veränderten Ansprüche an das Raumprogramm.

Abbildung 30:  
Haushaltstypen nach Umzugstyp und Modellstädten



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### Erkenntnisse zu den einzelnen Bewohnertypen

Vor dem Hintergrund der Hypothese, dass innerstädtische Wohnlagen von zunehmend mehr Personengruppen als Wohnstandorte nachgefragt werden einerseits und empirischer Befunde, die nach wie vor eine Dominanz jüngerer Haushalte zeigen andererseits (siehe Kap. 2.1) ist eine zentrale Fragestellung des Vorhabens, inwieweit sich die verschiedenen zuvor identifizierten Typen von Stadtbewohnern hinsichtlich ihrer soziodemographischen Eigenschaften unterscheiden.

#### *Vergleich zwischen Bewohnern der inneren und der äußeren Stadt*

Insgesamt entsprechen die Befunde den bekannten Erkenntnissen z.B. aus der IRB (BBSR 2010) wonach Wanderungen in die Innenstädte nach wie vor durch jüngere Bevölkerungsgruppen getragen werden. Vergleicht man die Bewohner der äußeren Stadt mit den Bewohnern der inneren Stadt so zeigt sich in den beiden Großstädten Hamburg und Leipzig, dass signifikant mehr Jüngere (18 – 35 Jahre) in die innere Stadt ziehen. Hiermit im Einklang steht, dass in der inneren Stadt auch die Haushaltstypen „Singles“ und „Paare ohne Kinder“ überrepräsentiert sind. Dies wäre auch für die Wohngemeinschaften zu erwarten gewesen, jedoch lässt sich aufgrund der geringen Fallzahl in diesem Haushaltstyp ( $n_{\text{gesamt}}=171$ ) lediglich für Leipzig ( $n_{\text{Leipzig}}=91$ ) eine entsprechende Tendenz zu mehr Wohngemeinschaften in der inneren Stadt aufzeigen (nicht signifikant).

Familien ziehen hingegen häufiger in die äußere Stadt. Interessant ist in diesem Zusammenhang der Vergleich zwischen den beiden Großstädten: Während sich das beschriebene Muster „Singles und kinderlose Paare in der inneren und Familien in der äußeren Stadt“ für Hamburg deutlich zeigt, sind die Unterschiede der Anteile bei den Singles und Familien in Leipzig wesentlich geringer. Insbesondere bei den Familien bestehen nur geringe Unterschiede zwischen äußerer (16 %) und inne-

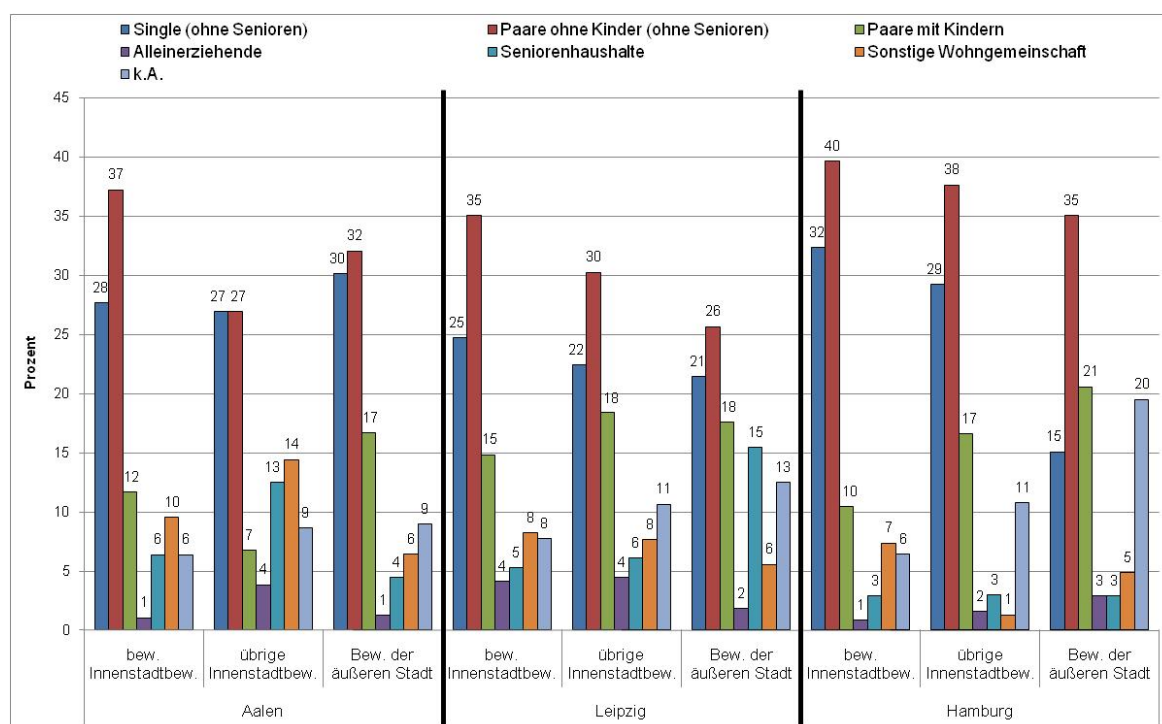
rer Stadt (18 %). Unter der Annahme, dass es sich nicht um einen singulären Effekt im Jahr der Stichprobenziehung handelt, kann hieraus gefolgert werden, dass Familien in Leipzig häufiger für sich passenden Wohnraum in der inneren Stadt finden können als in Hamburg. Es erscheint plausibel diesen Befund zumindest zum Teil auf die unterschiedlichen Wohnungsmärkte zurückzuführen. Auf Hamburgs „Anbietermarkt“ erschweren unterschiedliche Rahmenbedingungen den Familien den Zugang zu adäquatem, den spezifischen Anforderungen entsprechendem Wohnraum in der inneren Stadt. Dies sind beispielweise hohe Kosten, ein eingeschränktes Angebot an familientauglichen Wohnungen und eine starke Konkurrenz verschiedener, hinsichtlich ihrer Raumansprüche flexibleren Nachfrager (Wohngemeinschaften). Somit wird häufig auf Lagen der äußeren Stadt ausgewichen. Dahingegen bietet der „Nachfragermarkt“ in Leipzig auch größere Wohnungen zu vergleichsweise erschwinglichen Preisen in innerstädtischen Lagen und ermöglicht so offensichtlich einen Zuzug von Familien.

Diese Befunde bestätigen die bekannte, selektierende Wirkung, die von einem angespannten Wohnungsmarkt auf die Anteile der verschiedenen Haushaltstypen ausgeht und die in zahlreichen Wegzählerbefragungen als eine der Ursachen für die Suburbanisierung von Familienhaushalten identifiziert wurde (z.B. BMVBS, BBR 2007: 10 u. 72ff)

In der Mittelstadt Aalen finden sich die für Hamburg und Leipzig beschriebenen Muster nur teilweise wieder. So ist hier keine eindeutige Dominanz von Jüngeren in der inneren Stadt festzustellen. Auch die Anteile von Single- und Paarhaushalten ohne Kinder sind hier zwischen innerer und äußerer Stadt ausgeglichen, Singlehaushalte kommen sogar leicht häufiger in der äußeren Stadt vor. Eine plausible Hypothese hierfür ist, dass sich die Fachhochschule Aalen am Rand der inneren Stadt befindet, wodurch die direkt angrenzenden Viertel der äußeren Stadt für Studenten attraktiv sind. Dahingegen sind andere Mehrpersonenhaushalte (Familien mit erwachsenen Kindern, WGs, sonstige Großhaushalte) in innerstädtischen Vierteln überrepräsentiert. Ausgeprägt ist zudem der Unterschied bei den Familien, die in Aalen deutlich häufiger in die äußere Stadt ziehen.

Die These, dass eine Renaissance der Städte insbesondere auch von Seniorenhaushalten getragen werden könnte, lässt sich auf Basis der in diesem Vorhaben durchgeführten Befragung weder bestätigen noch widerlegen. Grund hierfür sind zunächst die geringen Fallzahlen der entsprechenden Haushaltstypen in der Stichprobe ( $n_{\text{gesamt}}=144$ ). Die Befunde in Leipzig ( $n_{\text{Leipzig}}=96$ ) zeigen jedoch tendenziell, dass Seniorenhaushalte hier zu großen Anteilen (6 % innere 15 % äußere Stadt) in die Viertel der äußeren Stadt ziehen. Die Fallzahlen der beiden anderen Städte lassen keine Aussagen zu.

Abbildung 31:  
Verteilung von Haushaltstypen in den verschiedenen Gruppen von Stadtbewohnern



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### Vergleich zwischen bewussten Innenstadtbewohnern und übrigen Innenstadtbewohnern

Nach den insgesamt eindeutigen und den Erwartungen entsprechenden Befunden zu den Unterschieden zwischen den Bewohnern der äußeren und inneren Stadt, stellt sich die Frage, inwieweit sich die bewussten Innenstadtbewohner von den übrigen Innenstadtbewohnern, also potenziellen „Nachbarn“ unterscheiden und ob hier über alle Städte ein einheitliches Muster festzustellen ist.

Die Analyse der Befunde zu den beiden Großstädten zeigt geringere Unterschiede zwischen den beiden Bewohnertypen der inneren Stadt als zwischen Bewohnern der äußeren und der inneren Stadt. Insgesamt zeigt sich in den beiden Großstädten das Bild des bewussten Innenstadtbewohners als „Prototyp“ eines Stadtbewohners wie er auf Basis der Literatur zu erwarten ist. Die zuvor erläuterten Eigenschaften der Bewohner der Innenstadt verstärken sich beim bewussten Innenstadtbewohner noch einmal (siehe Abbildung 31). Der Anteil von Single- und Paarhaushalten ohne Kinder ist leicht höher als bei den übrigen Innenstadtbewohnern, der Anteil an Familien dahingegen niedriger. Zudem gehören die bewussten Innenstadtbewohner in Hamburg signifikant öfter zur Gruppe der Jüngeren (18 – 35 Jahre). Wie zuvor beim Vergleich zwischen innerer und äußerer Stadt sind die Unterschiede in Hamburg deutlicher als in Leipzig.

Der geringere Anteil von Familien in der Gruppe der bewussten Innenstadtbewohner kann vor dem Hintergrund der Kriterien für die Segmentierung jedoch nicht per se als Indiz für eine fehlende Präferenz von Haushalten mit Kindern für innerstädtische Standorte interpretiert werden. Vielmehr ist aufgrund der spezifischen Anforderungen von Familien an ihren Wohnraum, finanziellen Restriktionen sowie einem insgesamt oft unzureichenden Angebot an entsprechendem Wohnraum in der inneren Stadt davon auszugehen, dass der Suchraum von Familien im Wissen um diese Randbedingungen von vornherein auch Viertel in der äußeren Stadt umfasst. Aufgrund der Definition der bewussten Innenstadtbewohner fallen sie daher häufiger in die Gruppe der übrigen Innenstadtbewohner.

Im Gegensatz zu Leipzig und Hamburg sind in der Mittelstadt Aalen deutlichere Unterschiede zwischen den *bewussten Innenstadtbewohnern* und den *übrigen Innenstadtbewohnern* festzustellen. Während der Anteil der Singlehaushalte in den beiden Gruppen annähernd gleich ist (28 % bewusste Stadtbewohner, 27 % übrige Innenstadtbewohner) dominieren die Paarhaushalte ohne Kinder in der Gruppe der *bewussten Innenstadtbewohner* mit 37 % deutlich vor allen anderen Haushaltstypen, während Paare ohne Kinder bei den *übrigen Innenstadtbewohnern* mit 27 % gleich oft auftreten wie die Singlehaushalte.

Auffällig ist zudem, dass in Aalen, Familien die in die Innenstadt ziehen, überwiegend gezielt nach innerstädtischen Standorten zu suchen scheinen. Ihr Anteil ist mit 12 % signifikant höher als in der Gruppe der übrigen Stadtbewohner (7 %). Dieser Befund muss jedoch vor der, von den anderen Modellstädten abweichenden, strukturellen Gegebenheiten der Stadt Aalen interpretiert werden. Die innere Stadt umfasst in Aalen einen Großteil der eigentlichen Kernstadt Aalens. Die äußere Stadt umfasst neben einigen peripheren Wohngebieten der Kernstadt Aalens im Wesentlichen das direkte suburbane Umland der Stadt. Die Konzentration der Suche auf die innere Stadt bedeutet daher, dass sich Haushalte für einen Standort in einem städtischen Umfeld und im Wesentlichen gegen einen Standort in einem der suburbanen Vororte Aalens entscheidet. Der strukturelle Unterschied zwischen den Lagetypen, gemessen am Grad der Nutzungsmischung, ist somit stärker als in den beiden Großstädten. Hinzu kommt, dass auf der anderen Seite die innere Stadt in Aalen auch deutlich mehr familienfreundlichen Wohnraum (z.B. Einfamilien- und Reihenhäuser mit eigenem Garten) umfasst. In dieser Beziehung ist der Unterschied zwischen innerer und äußerer Stadt schwächer. Zusammengefasst erklärt dies plausibel, warum in Aalen mehr Familienhaushalte explizit entweder in der inneren oder der äußeren Stadt suchen.

## 5.2 Bildung, Erwerbstätigkeit und Ökonomischer Status

Eine gängige Hypothese im Zusammenhang mit der Renaissance der Städte ist die, dass zunehmend auch Gruppen mit einem stärkeren ökonomischen Status („Mittelklasse“) städtische Wohnstandorte bevorzugen. Andererseits zeigen die aktuellen empirischen Befunde, dass nach wie vor vornehmlich junge Personengruppen insbesondere auch aus Gründen der (Aus-)Bildung in die Innenstädte wandern. Vor dem Hintergrund stellt sich die Frage, inwieweit die *bewussten Innenstadtbewohner* den bekannten Typen entsprechen und ob sich signifikante Unterschiede zu anderen Bewohnertypen zeigen.

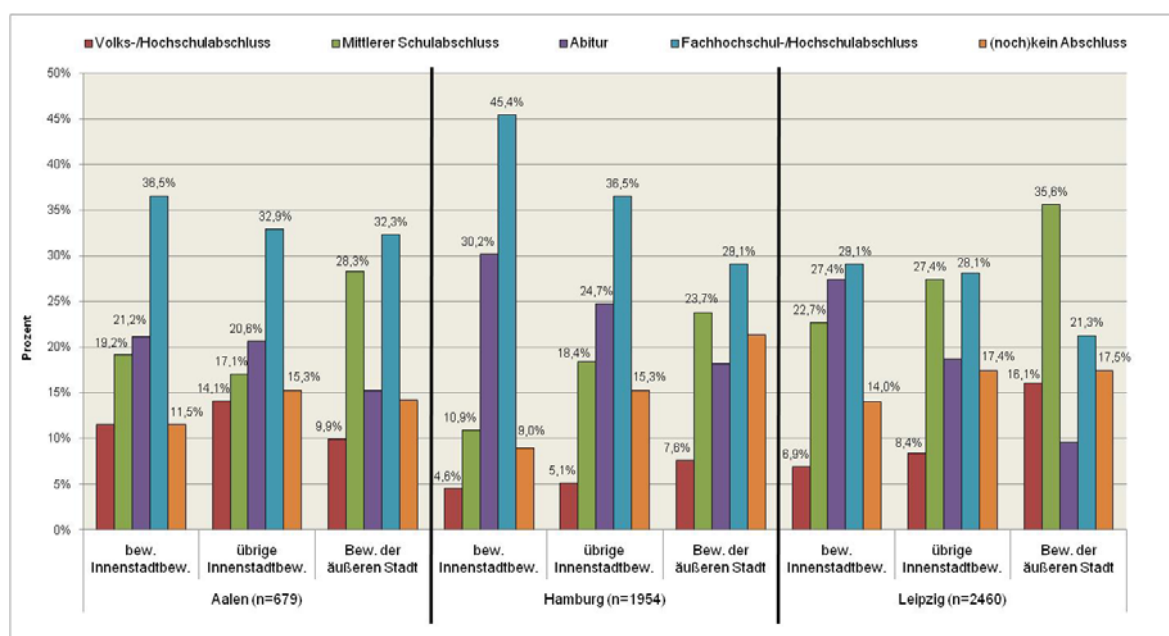
### *Vergleich zwischen Bewohnern der inneren und der äußeren Stadt*

Hinsichtlich des formalen Bildungsniveaus zeigen die Analysen in allen drei Modellstädten, dass die Bewohner der inneren Stadt gegenüber denen der äußeren Stadt ein höheres formales Bildungsniveau aufweisen. Der Anteil derjenigen Bewohner mit Abitur oder einem Fachhochschul-/Universitätsabschluss ist hier signifikant höher als in den Gebieten der äußeren Stadt. Ersterer Befund resultiert aus dem hohen Anteil an Studenten in der inneren Stadt. Am deutlichsten ist dies in Hamburg, wo 70 % der Mitglieder der befragten Haushalte in der inneren Stadt mindestens über das Abitur verfügen aber lediglich 47,3 % in der äußeren Stadt. Auch in Leipzig beträgt der Unterschied der Anteile noch über 20 % (innen 53 %, außen 31 %). Am geringsten ist der Unterschied in Aalen (innen 55 %, außen 47,6 %). Eine plausible Erklärung hierfür ist die bereits zuvor erläuterte Lage der Fachhochschule Aalen am Rand der inneren Stadt. Insgesamt entsprechen die Ergebnisse bestehenden Erkenntnissen aus anderen Untersuchungen (z.B. StadtLeben, Scheiner 2006a:118).

### Vergleich zwischen bewussten Innenstadtbewohnern und übrigen Innenstadtbewohnern

Wie zuvor beim Alter verstärken sich auch mit Blick auf das formale Bildungsniveau die Befunde, wenn die bewussten Innenstadtbewohner mit den anderen Bewohnertypen verglichen werden. Im Vergleich zwischen *bewussten Innenstadtbewohnern* und den *übrigen Innenstadtbewohnern* weisen erstere einen signifikant höheren Anteil von Personen mit einem höheren formalen Bildungsniveau auf. Am stärksten ist der Kontrast wiederum in den Großstädten (siehe Abbildung 32). In Leipzig verfügen 57 % der bewussten Innenstadtbewohner über die allgemeine Hochschulreife oder einen Fachhochschul- bzw. Universitätsabschluss, gegenüber 47 % bei den übrigen Stadtbewohnern und 31 % bei den Bewohnern der äußeren Stadt. In Aalen bestehen zwischen den Bewohnertypen der Innenstadt keine statistisch signifikanten Unterschiede.

Abbildung 32:  
Formaler Bildungsstatus der Bewohnertypen



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### Erwerbstätigkeit und ökonomischer Status

Neben der Analyse des beruflichen Status der einzelnen Haushaltsmitglieder, können auf Basis des Haushaltseinkommens sowie Anzahl und Alter der Haushaltsmitglieder detaillierte und vergleichbare Analysen der ökonomischen Situation der befragten Haushalte durchgeführt werden. Als Ausgangspunkt hierfür wurde das Äquivalenzeinkommen der Haushalte in Anlehnung an die Methodik zu Bildung des „sozioökonomischen Status“ der OECD (eurostat 2004: 10) gebildet, wobei die Gewich-

te der Haushaltsmitglieder an die MiD 2008 angepasst wurde<sup>6</sup>. Auf dieser Basis wurden fünf Statusgruppen gebildet, die Grundlage für die weiteren Analysen bilden.

Neben der Analyse der Charakteristika der unterschiedlichen Bewohnertypen steht mit Blick auf den ökonomischen Status der Haushalte insbesondere die Frage im Vordergrund, inwieweit sich die unterschiedlichen Preisniveaus der beiden Großstädte auf die Zusammensetzung der Zu- und Umzügler auswirken.

#### *Vergleich zwischen Bewohnern der inneren und der äußeren Stadt*

Die Analysen des Erwerbsstatus der Probanden bestätigen für Leipzig und Hamburg Befunde anderer Studien (z.B. Scheiner 2006a: 118). Sie zeigen, dass Studenten und Personen in Ausbildung unter den Zu- und Umzählern in die innere Stadt deutlich überrepräsentiert sind. Studenten und Auszubildende sind in den Gebieten der inneren Stadt mit 19 % Anteil an den Zu- und Umzügen in die Innenstadt mehr als doppelt so oft vertreten wie in der äußeren Stadt (9 %). Für Leipzig beträgt der Unterschied sogar gut 15 % (innere Stadt 21 %, äußere Stadt 5 %). In Aalen ist kein signifikanter Unterschied zwischen den Anteilen von Studenten und Auszubildenden festzustellen. Als mögliche Ursache ist hier die periphere Lage der Fachhochschule zu nennen.

Während in Leipzig zwischen den anderen Gruppen des Erwerbsstatus keine signifikanten Unterschiede festzustellen sind, zeigt sich in Hamburg ein differenzierteres Bild. Hier sind neben Studenten und Auszubildenden auch Berufstätige bei den Zu- und Umzügen in die innere Stadt überrepräsentiert, während arbeitslose Personen weniger oft vorzufinden sind. Dies kann als Indiz für die Wirkung des Wohnungsmarktes in Hamburg gewertet werden, der eine potenzielle Hürde für ökonomisch schwächere oder hinsichtlich der Ansprüche an den Wohnraum weniger flexible Haushalte darstellt.

Bestätigt wird dies durch die Analyse des ökonomischen Status: Haushalte mit einem niedrigen bis sehr niedrigen Status kommen unter den Umzählern in die innere Stadt Hamburgs signifikant seltener vor als in der äußeren Stadt. In Leipzig stellt sich die Situation hingegen genau andersherum dar. Hier ist der Anteil der statusniedrigen Haushalte in der inneren Stadt signifikant höher als in der äußeren Stadt. Der entspannte Leipziger Wohnungsmarkt bietet hier offensichtlich auch für ökonomisch schwächere Haushalte genügend Angebote. Im Gegensatz zu den beiden Großstädten sind in der Mittelstadt Aalen keine generellen Unterschiede im ökonomischen Status zwischen innerer und äußerer Stadt festzustellen. Diese zeigen sich erst bei der nachfolgenden differenzierten Analyse der einzelnen Stadtbewohnertypen.

#### *Vergleich zwischen bewussten Innenstadtbewohnern und übrigen Innenstadtbewohnern*

Werden die verschiedenen Typen von Innenstadtbewohnern hinsichtlich ihrer Erwerbstätigkeit analysiert, so zeigt sich in den beiden Großstädten ein einheitliches Muster. Sowohl in Leipzig als auch in Hamburg ist der Anteil der Berufstätigen in den beiden innerstädtischen Bewohnergruppen in etwa gleich (siehe Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung)

---

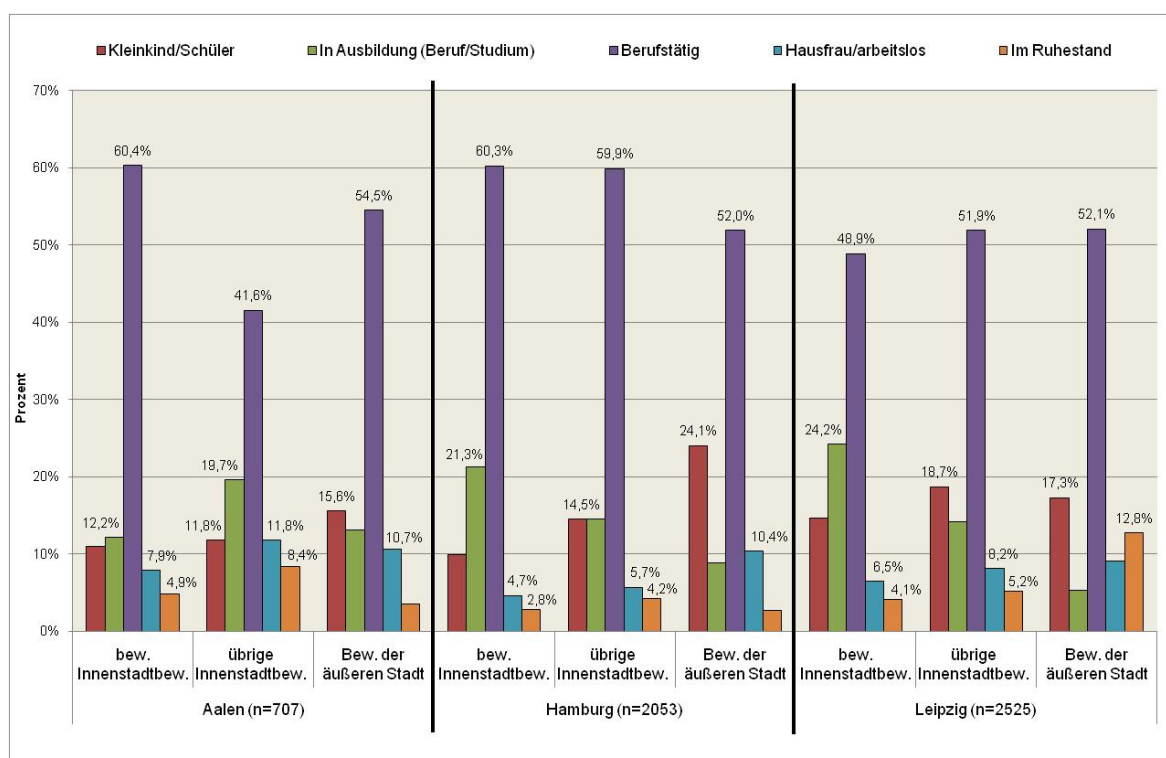
<sup>6</sup> Das Äquivalenzeinkommen errechnet sich aus dem Einkommen des gesamten Haushalts sowie der gewichteten Anzahl der einzelnen Haushaltsmitglieder. Entsprechend dem Verfahren der OECD wurden die einzelnen Haushaltsmitglieder folgendermaßen gewichtet: Haushaltsvorstand: 1,0; Weitere Haushaltsmitglieder älter als 16 Jahre: 0,5; weitere Haushaltsmitglieder jünger als 16 Jahre: 0,3.



). Dahingegen sind Studenten und Auszubildenden in der Gruppe der bewussten Innenstadtbewohner deutlich überrepräsentiert. Mehr noch als in Hamburg ist dies in Leipzig der Fall. Hier machen die Studenten und Auszubildenden 24 % der bewussten Innenstadtbewohner aus, während ihr Anteil an den übrigen Innenstadtbewohnern lediglich 14 % beträgt.

Das beschriebene Muster ist in Aalen nicht feststellbar. Hier sind die Studenten und Auszubildenden im Gegenteil stärker bei den übrigen Innenstadtbewohnern zu finden. Die bewussten Innenstadtbewohner werden hier eher durch Berufstätige (60 % gegenüber 42 % übrige Innenstadtbewohner) charakterisiert.

Abbildung 33:  
Erwerbstätigkeit nach Wohnertypen



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Der Vergleich der verschiedenen innerstädtischen Wohnertypen zeigt in Aalen und Hamburg signifikante Unterschiede zwischen den *bewussten Innenstadtbewohnern* und den *übrigen Innenstadtbewohnern*. In beiden Städten handelt es sich bei den *bewussten Innenstadtbewohnern* um ökonomisch stärkere Haushalte. Obgleich die Tendenz in den beiden Städten gleich ist, sind die Befunde im Detail verschieden ausgeprägt.

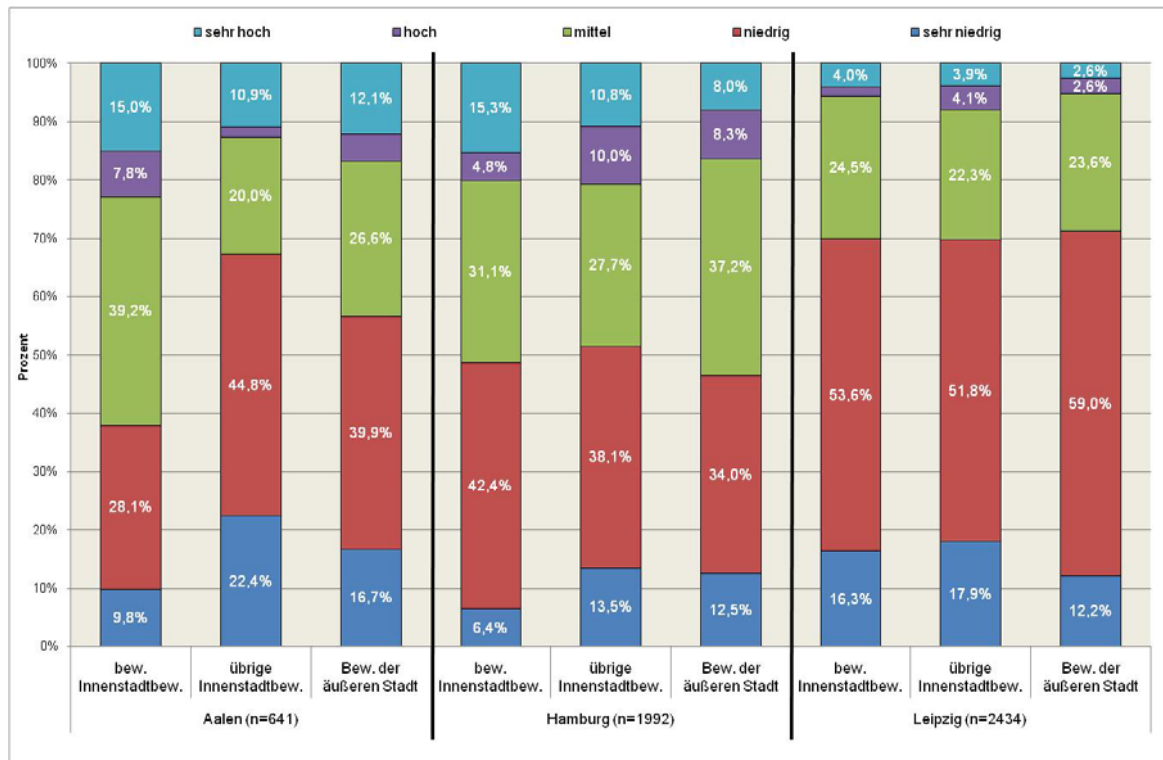
Waren in Aalen kaum Unterschiede beim Vergleich innere gegenüber äußerer Stadt erkennbar, so sind die ökonomischen Unterschiede zwischen den beiden Gruppen der Innenstadtbewohner in Aalen am deutlichsten ausgeprägt. Die *bewussten Innenstadtbewohner* sind hier die ökonomisch stärkste Gruppe unter den Zu- und Umzüglern. Wie Abbildung 34 zeigt, weisen 62 % der *bewussten Innenstadtbewohner* einen mindestens mittleren ökonomischen Status auf. Der Anteil dieser Statusgruppen an den *übrigen Innenstadtbewohnern* beträgt hingegen lediglich knapp 33 %. Gegenüber den Bewohnern der äußeren Stadt zeigt sich dieselbe Tendenz jedoch sind hier die Unterschiede etwas geringer ausgeprägt (siehe Abbildung 34).

Der große Unterschied zwischen den *bewussten* und den *übrigen Innenstadtbewohnern* lässt sich plausibel durch die Zusammensetzung der Gruppen hinsichtlich ihrer Erwerbstätigkeit erklären. Durch die Lage der Fachhochschule am Rand der inneren Stadt suchen Studenten in Aalen nicht nur in der inneren Stadt, sondern auch in den angrenzenden Bereichen der äußeren Stadt. Berufstätige mit gehobenem Einkommen hingegen suchen aufgrund der stadträumlichen Situation überwiegend in der Innenstadt und werden daher tendenziell zu *bewussten Innenstadtbewohnern*. Vor dem Hintergrund der starken Korrelation zwischen Erwerbsstatus und ökonomischem Status erscheinen die beschriebenen Ergebnisse evident. Doch auch bei Kontrolle des Haushaltstyps zeigt sich, dass *bewusste Innenstadtbewohner* signifikant öfter einen überdurchschnittlichen ökonomischen Status aufweisen. Der Unterschied zwischen den *bewussten Innenstadtbewohnern* und den Bewohnern der äußeren Stadt lässt sich hingegen mit den unterschiedlichen Anteilen an Paaren ohne Kinder (korreliert positiv mit einem hohen ökon. Status) und Familien (korreliert negativ mit einem hohen ökon. Status) erklären. Bei Kontrolle des Haushaltstyps zeigen sich keine signifikanten Unterschiede. Insgesamt lässt sich jedoch schlussfolgern, dass die innere Stadt in Aalen durchaus ein attraktiver Wohnstandort für ökonomisch besser gestellte Haushalte darstellt und diese offensichtlich nicht die suburbane, ländlich geprägte Umgebung bevorzugen. Es liegt daher die Vermutung nahe, dass die innere Stadt Aalen nicht per se als „schlechte Adresse“ gesehen wird. Auf der anderen Seite bietet die innere Stadt jedoch offenbar auch bezahlbaren Wohnraum für eine ökonomisch schwächere Gruppe von Haushalten. Insgesamt bietet die Stadt Aalen anscheinend attraktive Wohnstandorte für ein breites Spektrum von Haushalten.

In Hamburg ist hinsichtlich der Unterschiede zwischen den Bewohnertypen der inneren Stadt die gleiche Tendenz wie in Aalen zu beobachten. Hier gehören Haushalte der bewussten Innenstadtbewohner auch bei Kontrolle der Haushaltstypen signifikant seltener zu Statusgruppe „sehr niedrig“ und signifikant häufiger zur Statusgruppe „sehr hoch“ (siehe Abbildung 34). Der zuvor beschriebene identische Befund im Vergleich zwischen äußerer und innerer Stadt scheint folglich vor allem durch die bewussten Innenstadtbewohner getragen zu werden. In Leipzig zeigen sich insgesamt keine signifikanten Unterschiede zwischen den Bewohnertypen.

In der Zusammenschau der Ergebnisse wird die Hypothese belegt, dass die Situation auf dem Wohnungsmarkt deutliche Auswirkungen auf die Zusammensetzung der Zu- und Umzügler hat. Die Erkenntnisse aus der Befragung stützen die bereits unter 5.1 beschriebenen Ergebnisse anderer Untersuchungen, dass hohe Preise auf dem Wohnungsmarkt (neben dem Fehlen von passendem Wohnraum) ein wesentliches Hindernis für Zuwanderung, aber auch das Halten von Familienhaushalten in der inneren Stadt darstellen.

Abbildung 34:  
Ökonomischer Status nach Bewohnertypen



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

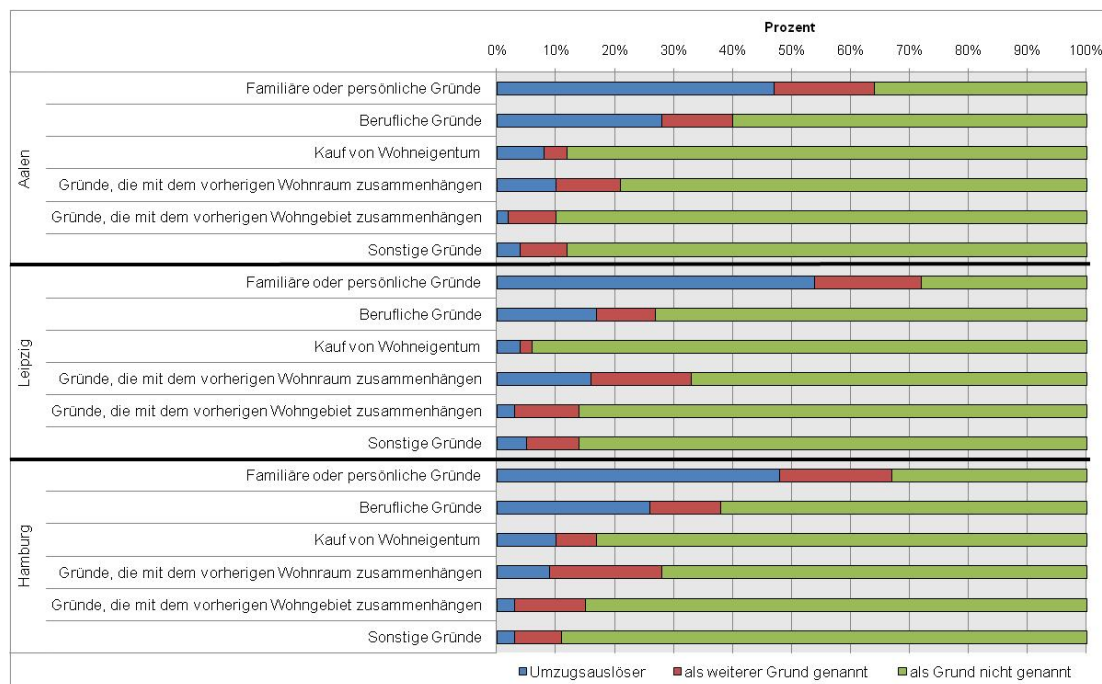
## 6 Standortwahl bewusster Stadtbewohner – Einfluss von Erreichbarkeiten

Eine der zentralen Fragen des Projekts betrifft die Bedeutung von „Erreichbarkeiten“ und des ÖPNVs bei der Standortwahl *bewusster Stadtbewohner* im Verhältnis zu anderen Kriterien. Bevor im Folgenden detailliert auf die Rolle einzelner Kriterien in der Phase der Standortwahl eingegangen wird, erfolgt eine Analyse der Anlässe für die Wanderungen der befragten Haushalte.

### 6.1 Wanderungsanlässe

Entsprechend des in Abschnitt 2.1 dargestellten Modells zum Ablauf der Standortwahl werden unter Wanderungsanlässen die Gründe verstanden, die zur Wanderungsentscheidung eines Haushalts führen. Die Ergebnisse vorliegender Studien zeigen die Dominanz von persönlichen oder familiären sowie beruflichen Gründen der Unzufriedenheit mit den Umständen des aktuellen Wohnstandorts. Dies korrespondiert mit etablierten Erklärungsmodellen, die in den nach Lebensphasen verschiedenen Ansprüchen an den Wohnraum die Ursache für Wohnmobilität sehen. Beispielsweise sind die Heirat oder die Geburt eines Kindes familiäre oder persönliche Gründe für einen Standortwechsel, die beide einen Wechsel in eine andere Lebensphase markieren. Die Aufnahme eines Arbeitsverhältnisses in einer fremden Stadt nach Abschluss des Studiums ist als beruflicher Grund ebenfalls Ausdruck eines Übergangs in eine andere Lebensphase. Interessant ist in diesem Zusammenhang, inwieweit auch Gründe zu einer Wanderung geführt haben, die mit der früheren Wohnung bzw. dem früheren Wohngebiet in Verbindung stehen und daher Ausdruck eines Optimierungsprozesses jenseits Lebenszyklus bedingter Änderungen der Ansprüche sind (z.B. auch einem Mangel in der Erreichbarkeit des Standorts).

Abbildung 35:  
Wichtigster Umzugsauslöser (Einfachnennungen) und weitere Gründe (Mehrfachnennungen)

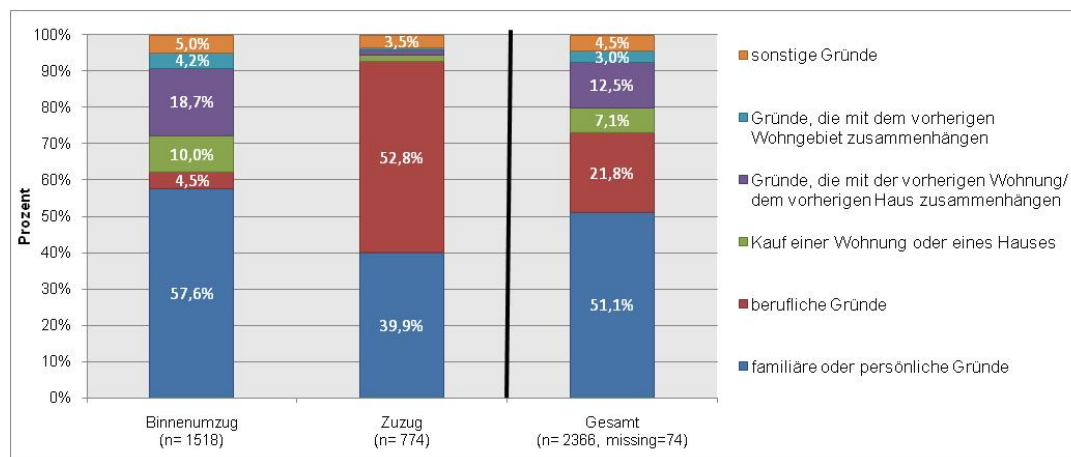


Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Die Ergebnisse der vorliegenden Empirie entsprechen diesen Befunden. Bei der Frage nach dem Hauptgrund des Umzugs (Einfachnennungen) nennen die Probanden in den drei Modellstädten familiäre oder persönliche Gründe am häufigsten.

Auch die differenzierte Betrachtung der Wanderungsgründe nach Um- und Zuzügen zeigt ein plausibles Muster: Bei den innerstädtischen Umzügen haben mit gut 51 % der Nennungen familiäre oder persönliche Gründe den größten Anteil. Bei den Zuzügen über die Stadtgrenze dominieren hingegen berufliche Gründe mit über 50 %, während haben. Dies zeigt sich noch deutlicher, wenn die Zuzüge in solche aus dem Umland der Städte (41 % berufliche Gründe) und Fernumzüge aus Gebieten außerhalb des Umlands (58 % berufliche Gründe) differenziert werden. Zuzüge aus anderen Städten sind sehr häufig durch berufliche Veränderungen motiviert. Dagegen dienen Umzüge häufig der Optimierung der Wohnverhältnisse an die Ansprüche der momentanen Lebensphase.

Abbildung 36:  
Wichtigster Umzugsauslöser (Einfachnennung) nach Wanderungstypen



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Dies wird gestützt durch den Befund, dass knapp 48 % derjenigen, die aus persönlichen oder familiären Gründen umziehen als weitere Ursache „Gründe, die mit der vorherigen Wohnung/ dem vorherigen Haus zusammenhängen“, angeben. Zwischen beiden Gründen ist ein starker Zusammenhang anzunehmen: Ein ursächliches familiäres Ereignis (z.B. Geburt eines Kindes) führt zu einem Wechsel der Ansprüche an die Wohnung (mehr Wohnraum). Dieser Zusammenhang besteht auch in entgegengesetzter Richtung: So geben 64 % derjenigen, die als wichtigsten Wanderungsauslöser „Gründe, die mit der vorherigen Wohnung/ dem vorherigen Haus zusammenhängen“ genannt haben, als weiteren Grund persönliche oder familiäre Gründe an. Gleiches gilt wenn als wichtigster Grund der Kauf einer Wohnung oder eines Hauses angegeben wurde: Auch hier dominieren persönliche und familiäre Gründe unter den weiteren Nennungen. Ein Großteil der Nennungen in diesen Kategorien dürfte also primär von persönlichen und familiären Gründen ausgelöst worden sein. Kontrollanalysen der einzelnen Mehrfachnennungen deuten darauf hin, dass letztlich etwa sechs Prozent der in der Befragung erfassten Wanderungsentscheidungen ohne einen persönlichen oder beruflichen Hintergrund allein aufgrund von Eigenschaften der letzten Wohnung bzw. des vorherigen Viertels erfolgen. Dieser Anteil ist zudem in den beiden Großstädten nahezu identisch. Die Hypothese, dass der „Nachfragerwohnungsmarkt“ in Leipzig aufgrund der Wahlmöglichkeiten dazu führt, dass Haushalte auch ohne „harte“ persönlich/familiäre Gründe umziehen, kann anhand der vorliegenden Daten nicht bestätigt werden.

## 6.2 Standortwahlkriterien

Schwerpunkt der Untersuchungen ist die Analyse der Relevanz verschiedener Standortfaktoren bei der Wahl des Wohnstandorts der *bewussten Innenstadtbewohner* und somit die Frage nach den spezifischen Standortpräferenzen im Vergleich zu anderen Bewohnertypen. Im Mittelpunkt steht entsprechend des in Abschnitt 2.1 erläuterten Modells zur Standortwahl die 2. Stufe des Suchprozesses. In dieser Phase bewerten die Haushalte auf Basis der eigenen Präferenzen Standortfaktoren und fällen eine anhand der Gegebenheiten auf dem jeweiligen Wohnungsmarkt optimierte Standortentscheidung. Nach Darstellung allgemeiner Erkenntnisse wird im Folgenden schwerpunktmäßig die Bedeutung von Aspekten der Erreichbarkeit auf die Standortwahl analysiert.

## 6.2.1 Methodische Vorbemerkungen

### *Definition von Erreichbarkeit*

Im Folgenden wird ein umfassender Erreichbarkeitsbegriff verwendet, der neben der räumlichen bzw. zeitlichen Nähe von verschiedenen Einrichtungen auch die Existenz von Mobilitätsangeboten umfasst. Unter den Begriff der Erreichbarkeit werden daher folgende Aspekte gefasst:

1. Nähe zu Aktivitätenebenen (Arbeitsplatz, Versorgung, Kultur, Verwaltung, Gesundheit etc.) sowie
2. Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln (z.B. Nähe von Haltestellen) und Angebotsqualität (z.B. auch Takt im ÖPNV).

### *Verwendetes Itemset*

Zur Messung der Standortpräferenzen der befragten Haushalte wurden die Probanden gebeten, die Wichtigkeit einzelner Kriterien auf einer fünfstufigen Skala von „nicht wichtig“ bis „sehr wichtig“ einzuschätzen. Die abgefragten Kriterien decken verschiedene Bereiche von Standorteigenschaften (z.B. Kosten, Wohnumfeldqualitäten, verkehrliche Erschließung) ab und orientieren sich in ihrer Zusammensetzung an anderen quantitativen Befragungen mit ähnlicher Zielrichtung. Vor dem Hintergrund der Fragestellung des Vorhabens wird der Schwerpunkt auf den Bereich der Erreichbarkeit bzw. des Themas Verkehr gesetzt. Insgesamt wurden 24 Kriterien abgefragt, differenziert in die Oberthemen „Umfeld/Lage“ (14 Items) sowie „Verkehr“ (10 Items) (siehe Anhang). Für die weiteren Analysen wurden die Kriterien in die Bereiche „Kosten“, „Umfeld“ und „Erreichbarkeit“ zugeordnet (siehe Tabelle 14). Zudem wurden die Kriterien für die multivariaten Analysen zu insgesamt zehn thematischen Gruppen zusammengefasst (siehe Anhang).

Tabelle 14:  
Abgefragte Standortwahlkriterien und Zuordnungen zu den Themenbereichen Kosten, Umfeld und Erreichbarkeit

Themenbereich	Zugehörige Items
Kosten	Kosten für Wohnraum
	Kosten für Verkehr und Mobilität
Bereich Umfeld	Ruhige Lage
	Parks und Grünanlagen
	Garten, grüne Umgebung
	Kindergerechte Wohngegend
	Altersgerechte Wohngegend
	Soziales Umfeld
	Image der Wohngegend
Erreichbarkeit (Nähe zu Aktivitätenegelegenheiten)	Zentrale Lage
	Erreichbarkeit Arbeitsplatz
	Erreichbarkeit von Geschäften zu Fuß oder per Rad
	Erreichbarkeit der Innenstadt zu Fuß oder per Rad
	Qualität der Versorgung (Geschäfte, Ärzte)
	Freizeit- und Kulturangebot
	Nähe zur Schule, KiGa/KiTa (+Angebot und Qualität der Schule, KiGa/KiTa)
	Nähe zu Familie/Freunden/Bekannten
Erreichbarkeit (Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln)	Erreichbarkeit Bus und Bahn
	Gutes Angebot Bus und Bahn
	Nähe zum Fernbahnhof/ Hauptbahnhof
	Gutes Parkplatzangebot
	Fuß- und fahrradfreundliches Umfeld
	Car-Sharing-Möglichkeit

Quelle: eigene Darstellung

Anders als für die psychographischen Eigenschaften existieren jedoch keine umfangreich erprobten und validierten Itemsets zur standardisierten Messung von Standortpräferenzen. Somit sind Vergleiche zu anderen Befragungen nur eingeschränkt möglich.

#### *Vorgehensweise bei den Analysen*

Grundlage der im Folgenden dokumentierten Ergebnisse sind deskriptive Analysen der gewichteten Daten der Befragung. Die Prüfung von Signifikanzen erfolgt hingegen auf Basis ungewichteter Daten. Wie unter 2.2 beschrieben, bestehen starke Zusammenhänge zwischen den Anforderungen eines Haushalts und Lebensphase sowie Lebenslage seiner Mitglieder. Um Verzerrungen durch die spezifische Zusammensetzung der Gruppen zu verhindern, wurden bei den Auswertungen Lebensphase und -lage kontrolliert. Die verwendeten statistischen Modelle basieren auf den ungewichteten haushaltsbezogenen Daten. Bei der Darstellung der Ergebnisse wird zwischen drei Signifikanzniveaus differenziert: „hoch signifikante“ Zusammenhänge entsprechen einem Signifikanzniveau  $\alpha=0,001$ , „signifikante“ Zusammenhänge entsprechen einem Signifikanzniveau von  $\alpha=0,01$  und „schwach signifikante“ einem Niveau von  $\alpha=0,05$ . Abweichungen hiervon werden explizit benannt. Im Rahmen der multivariaten Analysen wurden zwei Modellgruppen mit unterschiedlichen Zielrichtungen angewendet. Zum einen zur Analyse der Unterschiede zwischen der Standortwahl „innere Stadt“ und „äußere Stadt“. Diese Modelle dienen auch der Plausibilisierung der Erhebungsergebnisse durch den Vergleich mit Ergebnissen anderer Untersuchungen (insbesondere StadtLeben,



Beckmann/Hesse/Holz-Rau/Hunecke, 2006). Zum anderen wurden mit der zweiten Modellgruppe Unterschiede der Standortanforderungen der verschiedenen innerstädtischen Bewohnergruppen (*bewusste Innenstadtbewohner* sowie *übrige Innenstadtbewohner*) analysiert. In beiden Modellgruppen wurde zur Kontrolle der Ergebnisse Kontrollvarianten geschätzt, die sich insbesondere hinsichtlich der Variablen zur Beschreibung der Lebenslage unterscheiden.

## 6.2.2 Generelle Ergebnisse zu Standortwahlkriterien

### *Kosten sind das wichtigste Kriterium gefolgt von Erreichbarkeitskriterien*

Empirische Untersuchungen zum Thema Standortwahlkriterien zeigen, dass zumeist Kostenaspekte im Zusammenhang mit der Wohnung als wichtigstes, teilweise dominierendes Kriterium für die Wahl eines Wohnstandorts genannt werden (siehe 2.2). Dies wurde daher auch als zu prüfende Hypothese für die vorliegende Befragung formuliert. Die Rangfolge der einzelnen Kriterien nach ihren Mittelwerten in Abbildung 37 zeigt, dass das Kriterium „Kosten für Wohnraum“ grundsätzlich auch in der vorliegenden Befragung ein besonders wichtiges Kriterium bei der Standortwahl der Zu- und Umzügler darstellt. In zwei der drei Modellstädte, Leipzig und Aalen, werden Kosten als wichtigstes Kriterium eingeschätzt, wobei in Leipzig ein deutlicher Abstand zum nachfolgenden Kriterium besteht. In Aalen ist der Vorsprung dahingegen nur gering. In Hamburg steht das Kriterium Kosten für Wohnraum an dritter Stelle, wobei die Unterschiede der Mittelwerte der drei am wichtigsten bewerteten Kriterien sehr gering sind.

Im Hinblick auf die Fragestellung des Vorhabens ist die Frage interessant, welche Relevanz den einzelnen Kriterien zur Erreichbarkeit im Verhältnis zu anderen Kriterien, z.B. zu Wohnumfeldqualitäten, in den Modellstädten zukommt. Ein Blick auf die ersten Plätze der Rangfolge zeigt ein ähnliches Muster für die Großstädte Hamburg und Leipzig und mit Einschränkungen auch für die Mittelstadt Aalen. Neben den Kosten für Wohnraum werden in Hamburg und Leipzig die folgenden Erreichbarkeitskriterien als besonders wichtig eingeschätzt: Die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes, die Erreichbarkeit von Geschäften zu Fuß oder per Rad sowie die Verfügbarkeit und ein gutes Angebot des ÖPNV. Die Ergebnisse bestätigen also die Erkenntnis aus anderen Untersuchungen, dass der Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz ein zentrales Optimierungskriterium bei der Standortwahl darstellt. Auch die Rolle des ÖPNV sowie der nahräumlichen Erreichbarkeit von Versorgungsgelegenheiten entsprechen den Erkenntnissen zu Standortanforderungen von Stadtwohnern. In diesem Zusammenhang ist auch das Kriterium „zentrale Lage“ zu sehen. Andere Untersuchungen (z.B. Næss 2011: 39) legen nahe, dass der Wunsch nach einer zentralen Wohnlage durchaus als Proxy für den Wunsch nach Nähe zum Zentrum einer Stadt im Sinne einer Konzentration verschiedener Gelegenheiten (Versorgung des aperiodischen Bedarfs, kulturelle Einrichtungen etc.) interpretiert werden kann. Kriterien, welche sich auf die Qualität des Wohnumfeldes beziehen, finden sich hingegen nur in Leipzig (Kriterium Parks bzw. Grünanlagen) unter den ersten sechs Plätzen der Rangfolge und auch hier erst nach den genannten Kriterien zur Erreichbarkeit. Weitere Kriterien zum Wohnumfeld wie „ruhige Lage“ oder „soziales Umfeld, Nachbarschaft“ gehören auch zu den zehn wichtigsten Kriterien, werden jedoch offenbar weniger wichtig für die Standortwahl eingeschätzt als die Erreichbarkeitskriterien.

Abbildung 37:  
Rangfolge der Mittelwerte der einzelnen Standortwahlkriterien über alle Bewohnertypen nach Modellstädten

Aalen (n=1536)		Leipzig (n=5148)		Hamburg (n=3962)	
1 Umfeld_KostenWohnraum	3,93	1 Umfeld_KostenWohnraum	4,25	1 Verkehr_ErreichbarkeitÖPNV	4,13
2 Umfeld_RuhigeLage	3,79	2 Verkehr_ErreichbarkeitArbeits-/Aus.pl.	3,74	2 Verkehr_GutesAngebotÖPNV	4,10
3 Verkehr_ErreichbarkeitArbeits-/Aus.pl.	3,74	3 Verkehr_ErreichbarkeitGeschäftenFußRad	3,69	3 Umfeld_KostenWohnraum	4,07
4 Verkehr_ErreichbarkeitInnenstadtFußRad	3,57	4 Verkehr_ErreichbarkeitÖPNV	3,68	4 Verkehr_ErreichbarkeitArbeits-/Aus.pl.	3,99
5 Verkehr_ErreichbarkeitGeschäftenFußRad	3,50	5 Umfeld_ParksGrünanlagen	3,68	5 Umfeld_ZentraleLage	3,92
6 Umfeld_GartenGrüneUmgebung	3,42	6 Verkehr_GutesAngebotÖPNV	3,61	6 Verkehr_ErreichbarkeitGeschäftenFußRad	3,84
7 Umfeld_QualitätVersorgung	3,37	7 Umfeld_RuhigeLage	3,60	7 Umfeld_QualitätVersorgung	3,48
8 Verkehr_FußFahrradfreundlichesUmfeld	3,35	8 Umfeld_SozialesUmfeldNachbarschaft	3,52	8 Umfeld_RuhigeLage	3,43
9 Umfeld_ZentraleLage	3,33	9 Umfeld_ZentraleLage	3,51	9 Umfeld_SozialesUmfeldNachbarschaft	3,39
10 Verkehr_ErreichbarkeitÖPNV	3,25	10 Verkehr_FußFahrradfreundlichesUmfeld	3,45	10 Umfeld_ParksGrünanlagen	3,36
11 Verkehr_GutesAngebotÖPNV	3,23	11 Umfeld_QualitätVersorgung	3,43	11 Verkehr_FußFahrradfreundlichesUmfeld	3,29
12 Umfeld_SozialesUmfeldNachbarschaft	3,22	12 Umfeld_GartenGrüneUmgebung	3,42	12 Umfeld_FreizeitKulturangebot	3,18
13 Verkehr_KostenVerkehr	3,18	13 Umfeld_ImageWohngegend	3,31	13 Verkehr_KostenVerkehr	3,17
14 Umfeld_ParksGrünanlagen	3,08	14 Umfeld_NäheFamilieFreundenBekannten	3,28	14 Umfeld_ImageWohngegend	3,07
15 Umfeld_ImageWohngegend	3,05	15 Verkehr_KostenVerkehr	3,25	15 Umfeld_GartenGrüneUmgebung	3,07
16 Verkehr_GutesParkplatzangebot	3,00	16 Verkehr_ErreichbarkeitInnenstadtFußRad	3,22	16 Umfeld_NäheFamilieFreundenBekannten	3,02
17 Umfeld_NäheFamilieFreundenBekannten	2,97	17 Verkehr_GutesParkplatzangebot	3,08	17 Verkehr_NäheFernbahnhof	2,90
18 Verkehr_NäheFernbahnhof	2,92	18 Umfeld_FreizeitKulturangebot	2,96	18 Verkehr_ErreichbarkeitInnenstadtFußRad	2,85
19 Umfeld_FreizeitKulturangebot	2,90	19 Verkehr_NäheFernbahnhof	2,76	19 Verkehr_GutesParkplatzangebot	2,56
20 Umfeld_NäheSchuleKiGa	2,51	20 Umfeld_KindgerechteWohngegend	2,24	20 Umfeld_KindgerechteWohngegend	2,00
21 Umfeld_AngebotQualitätSchule	2,31	21 Umfeld_NäheSchuleKiGa	2,19	21 Umfeld_NäheSchuleKiGa	2,00
22 Umfeld_KindgerechteWohngegend	2,30	22 Umfeld_AltersgerechteWohngegend	2,05	22 Umfeld_AngebotQualitätSchule	1,94
23 Umfeld_AltersgerechteWohngegend	2,06	23 Umfeld_AngebotQualitätSchule	2,04	23 Umfeld_AltersgerechteWohngegend	1,84
24 Verkehr_Car-Sharing-Möglichkeit	1,61	24 Verkehr_Car-Sharing-Möglichkeit	1,51	24 Verkehr_Car-Sharing-Möglichkeit	1,41

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

In Aalen zeigt sich ein etwas anderes Bild als in den beiden Großstädten: Hier steht das Umfeldkriterium „ruhige Lage“ direkt an zweiter Stelle vor Kriterien aus dem Bereich Erreichbarkeit. Mit dem Kriterium „Garten, grüne Umgebung“ wird zudem ein Aspekt als sehr wichtig eingeschätzt (Platz sechs), der in Hamburg und Leipzig als im Verhältnis zu anderen Kriterien deutlich weniger wichtig bewertet wird (Platz 12 bzw. 15). Dennoch folgen auch hier die Kriterien „Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes“, „Erreichbarkeit der Innenstadt zu Fuß oder per Rad“ und die „Erreichbarkeit von Geschäften zu Fuß oder per Rad“ auf den Rängen drei bis fünf. Anders als in den Großstädten wird in Aalen die nahräumliche Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen deutlich wichtiger eingeschätzt als die Erreichbarkeit bzw. Qualität des ÖPNV, die erst auf den Plätzen zehn und elf folgen. Anders als in Hamburg und Leipzig wird der ÖPNV in Aalen offensichtlich von Zu- bzw. Umzählern nicht per se als städtisches Verkehrsmittel und wichtiger Standortfaktor gesehen. Der Fokus der Probanden liegt hier deutlich stärker auf nahräumlicher Erreichbarkeit. Vermutlich auch aufgrund der insgesamt geringeren Distanzen innerhalb der Mittelstadt, spielt der ÖPNV in Aalen eine geringe Rolle als Standortfaktor. Bemerkenswert ist zudem, dass die Zu- und Umzähler in Aalen die Bedeutung von PKW Stellplätzen als ähnlich gering wichtig einschätzen wie die Probanden in Hamburg und Leipzig.

Vergleicht man die Ergebnisse aus Aalen mit den Erkenntnissen zu semi- und suburbanen Quartieren (Dittrich-Wesbuer, Osterhage 2008:7) anhand der Kriterien zu Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes, ÖPNV Erreichbarkeit/ Qualität, PKW Stellplatzverfügbarkeit sowie Garten, grüne Umgebung, so wird deutlich, dass die Rangreihung der Standortwahlkriterien eher dem Profil eines urbanen Standorts gleicht als denen eines semi- oder suburbanen. Lediglich die für urbane Standorte charakteristisch hohe Priorisierung des ÖPNV fehlt. Dies erscheint angesichts der spezifischen raumstrukturellen Charakteristika Aalens als Mittelzentrum mit starkem Arbeitsplatzbesatz außerhalb des unmittelbaren Einzugsbereichs eines Oberzentrums plausibel.

Insgesamt besitzen strukturelle Standortfaktoren wie die nahräumliche Erreichbarkeit von Versorgungsgelegenheiten sowie, mit Ausnahme Aalens, das Vorhandensein eines ÖPNV eine verhältnismäßig größere Relevanz für die Standortentscheidung der Zu- und Umzähler als wohnumfeldbezogene Kriterien wie das soziale Umfeld oder eine grüne Umgebung.

### *Haushaltstypspezifische Anforderungen an den Wohnstandort*

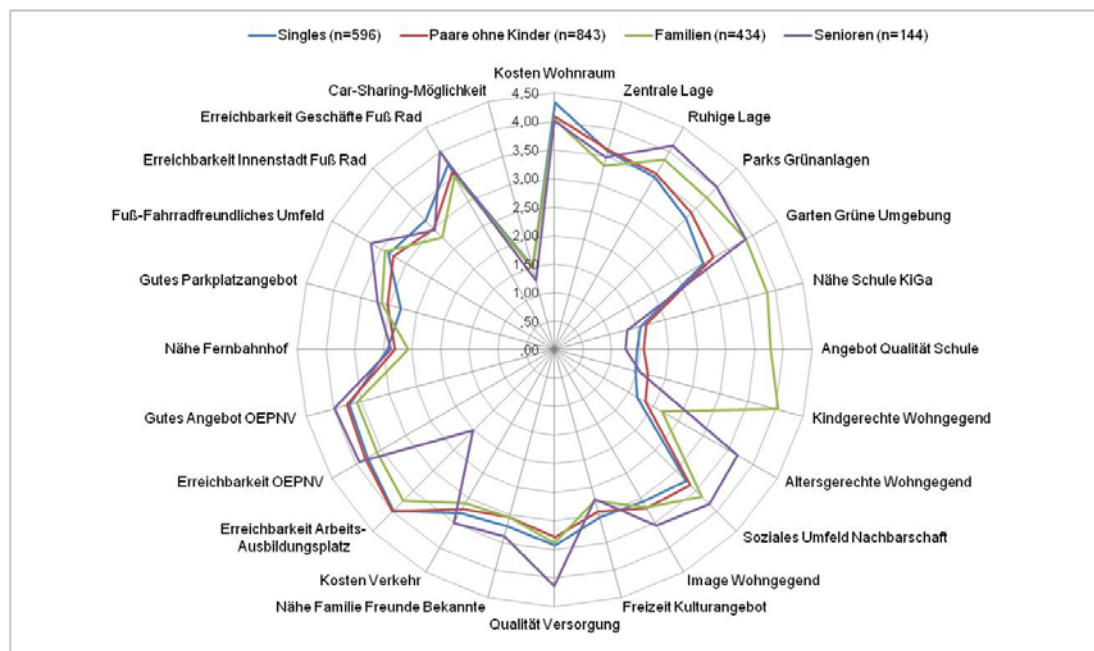
Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung haben sich in vielen Städten Strategien etabliert, die eine gezielte Förderung der Ansiedlung bzw. des Haltens von Familienhaushalten beinhalten. Eine grundlegende These im Rahmen des Diskurses zur Renaissance der Städte ist die zunehmende Attraktivität von urbanen Standorten. In Abschnitt 5.1 wurde gezeigt, dass sich die einzelnen Bewohnertypen in den Modellstädten hinsichtlich der Haushaltstypen unterschiedlich zusammensetzen. Insbesondere der Anteil von Familienhaushalten war unter den Zu- und Umzählern in Leipzig höher als in Hamburg. Als Ursachen hierfür wurde vermutet, dass Familien spezifische Anforderungen an ihren Wohnstandort stellen, die sich sowohl aufgrund der vorhandenen Nachfragerkonkurrenz am Wohnungsmarkt als auch des vorhandenen Angebots unterschiedlich gut realisieren lassen. Daher ist eine Analyse der Anforderungen verschiedener Haushaltstypen insbesondere mit Blick auf den ÖPNV und weitere Aspekte der Erreichbarkeit sinnvoll.

Abbildung 38 stellt die Bewertungsprofile ausgewählter Haushaltstypen über alle Modellstädte anhand der Mittelwerte zu den Standortwahlkriterien dar. Besonders deutlich werden die aus einzelnen Lebensphasen resultierenden Unterschiede. Kriterien im Zusammenhang mit der Ausbildung von Kindern werden ausschließlich von Familien als wichtig bewertet. Senioren ist die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes deutlich weniger wichtig als allen anderen Gruppen. Dahingegen ist ihnen eine altersgerechte Wohngegend deutlich wichtiger.

Auch bei Kriterien die nicht unmittelbar im Zusammenhang mit bestimmten Lebensphasen stehen, werden Unterschiede deutlich. So haben Standortwahlkriterien die sich auf die Qualität des Wohnumfeldes beziehen (ruhige Lage, Parks Grünanlagen, Garten, grüne Umgebung) sowohl für Familien als auch für Senioren eine deutlich höhere Relevanz als für Singles und Paare ohne Kinder. Offensichtlich haben Senioren und Familien deutlich höhere Anforderungen an ihr direktes Wohnumfeld. Hierzu passt auch der Befund, dass Senioren und Familien auch die Wichtigkeit des sozialen Umfelds bzw. der Nachbarschaft höher einschätzen als andere Haushaltstypen. Senioren bewerten darüber hinaus das Image einer Wohngegend sowie die Nähe von Familie, Freunden und Bekannten höher. Singles und Paare ohne Kinder zeigen insgesamt ein ähnliches Profil bei der Bewertung der Standortkriterien. Aspekte des Wohnumfelds werden von ihnen weniger wichtig bewertet als von Senioren und Familien, einzig das Kriterium „Freizeit- und Kulturangebot (Sport, Kino, Kneipen)“ wird von diesen Haushaltstypen höher bewertet.

Die Kosten für Wohnraum werden von allen Haushaltstypen als sehr wichtig eingeschätzt, wobei dieser Aspekt den Singlehaushalten signifikant wichtiger ist als allen anderen Haushaltstypen, was plausibel erscheint, da ein hoher Anteil (81 %) von Haushalten in diesem Typ einen niedrigen oder sehr niedrigen ökonomischen Status aufweist.

Abbildung 38:  
Bewertung der Standortwahlkriterien nach ausgewählten Haushaltstypen für alle Modellstädte



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Bei Standortwahlkriterien die sich auf Aspekte der Erreichbarkeit beziehen, sind insgesamt weniger starke haushaltsspezifische Unterschiede festzustellen. Dennoch zeigen sich auch hier charakteristische Muster. So bewerten Seniorenhaushalte fast sämtliche Aspekte der Erreichbarkeit höher als andere Haushaltstypen. Ihnen sind sowohl die Nähe und Qualität des ÖPNV als auch das Parkplatzangebot sowie die nähräumliche Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen wichtiger als den anderen Haushaltstypen. Lediglich die Nähe zum Bahnfernverkehr sowie die Erreichbarkeit des Zentrums zu Fuß oder per Rad sind ihnen im Vergleich weniger wichtig. Dieses Ergebnis zeigt die insgesamt hohen Anforderungen der Senioren an ihren Wohnstandort. Diese Bewertung kann als Wunsch nach einer in verkehrlicher Sicht „multioptionalen“ Umgebung interpretiert werden. Dies erscheint insbesondere vor dem Hintergrund des Bedürfnisses von Senioren, möglichst lange eine unabhängige individuelle Mobilität aufrecht erhalten zu können, als plausibel.

Demgegenüber ist Familien der ÖPNV signifikant weniger wichtig als allen anderen Haushaltstypen, wohingegen das Parkplatzangebot etwas wichtiger (nicht signifikant) bewertet wird als von Single- oder Paarhaushalten. Auch die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes wird von Familienhaushalten signifikant weniger wichtig bewertet als von Single- und Paarhaushalten. Im Zusammenhang mit den dahingegen höheren Anforderungen an das Wohnumfeld erscheint die Hypothese plausibel, dass Familienhaushalte stärker als Singles oder Paare auch auf das unmittelbare Wohnumfeld hin optimieren. Sie suchen ein Umfeld welches die Organisation des Tagesablaufes mit Kindern unterstützt, die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ist daher möglicherweise nicht von höchster Priorität.

Insgesamt ergeben sich hieraus die folgenden Standortpräferenzen für die betrachteten Haushaltstypen:

- Singles und Paarhaushalte: Zentrale Optimierungskriterien sind Kosten sowie die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes. Wichtig sind weiterhin Freizeit- und Kulturangebote. Ein guter ÖPNV sowie eine gute nähräumliche Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen sind wichtiger als eine grüne Umgebung.

- Familien: Qualitäten des Wohnumfeldes (ruhige Lage, Grün) sowie lebensphasenspezifische Aspekte wie die Erreichbarkeit von Schulen und Kindergärten sind ebenso wichtig wie die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes. Der ÖPNV wird als Standortkriterium weniger wichtig bewertet als das Vorhandensein von PKW-Stellplätzen.
- Senioren: Insgesamt hohe Anforderungen sowohl an das Wohnumfeld sowie die Nähe zu persönlichen Netzwerken. Hinsichtlich Erreichbarkeit wird ein breites Spektrum an Mobilitätsoptionen gewünscht.

### 6.2.3 Rolle von Erreichbarkeiten für die Standortwahl der einzelnen Bewohnertypen

Nachdem zuvor auf die Gesamtstichprobe und die „Standortwahl Stadt“ eingegangen wurde, wird im Folgenden analysiert, inwieweit auch für die einzelnen Bewohnergruppen spezifische Anforderungsprofile an ihren Wohnstandort festzustellen sind. Im Mittelpunkt steht die Bewertung unterschiedlicher Erreichbarkeitsaspekte. Wie in den vorherigen Abschnitten wird zunächst auf die Unterschiede zwischen den Bewohnern der inneren und der äußeren Stadt im Sinne einer differenzierten Analyse der Zu- und Umzüge innerhalb der Modellstädte eingegangen. Anschließend werden die spezifischen Unterschiede der beiden innerstädtischen Bewohnertypen beschrieben, um zu klären, inwieweit die gezielte innerstädtische Suche der bewussten Innenstadtbewohner im Zusammenhang steht mit bestimmten Prioritäten hinsichtlich der Standortwahlkriterien. Hierbei wird die Hypothese überprüft, ob bewusste Innenstadtbewohner generell dem ÖPNV und der räumlichen Erreichbarkeit von Gelegenheiten eine größere Bedeutung bei der Standortwahl beimessen als andere Bewohnertypen.

Die dokumentierten Ergebnisse basieren auf der detaillierten Analyse der Bewertung einzelner Standortwahlkriterien. Um dem Einfluss der unterschiedlichen Zusammensetzung der Bewohnergruppen Rechnung zu tragen, wurden zusätzlich Kontrollanalysen mit den im Anhang beschriebenen Modellen zur Gruppenzugehörigkeit durchgeführt.

#### *Vergleich zwischen Bewohnern der inneren und der äußeren Stadt*

Die Ergebnisse anderer Untersuchungen mit einem räumlich differenzierten Analyseansatz lassen vermuten, dass Bewohner der äußeren und der inneren Stadt Standortwahlkriterien unterschiedlich bewerten.

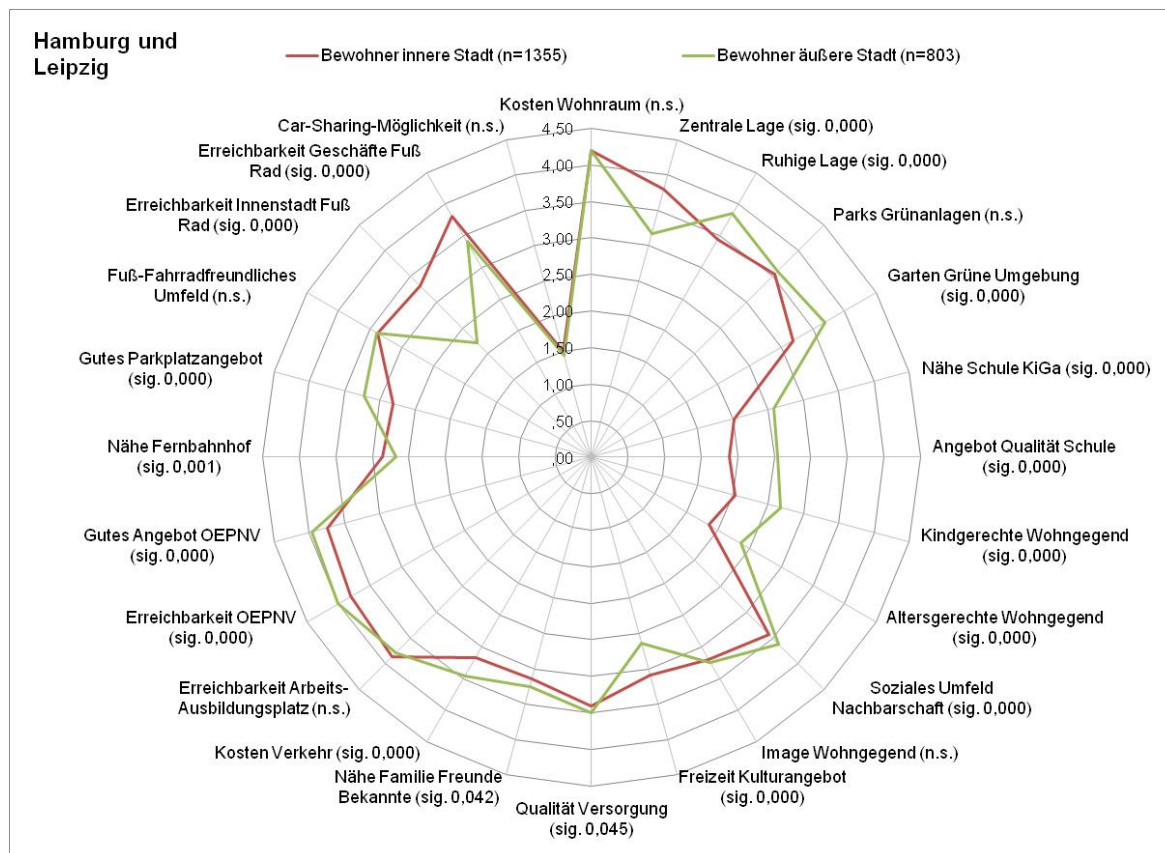
Die Analysen zeigen für die beiden Großstädte Hamburg und Leipzig einige wesentliche Unterschiede in der Bewertung der Standortwahlkriterien. So bewerten die Zu- und Umzügler in die innere Stadt der beiden Großstädte das allgemein wichtigste Kriterium „Kosten“ (Wohnen und Verkehr) signifikant weniger wichtig als diejenigen Haushalte die in die äußere Stadt gezogen sind. Eine differenzierte Analyse nach Städten zeigt, dass dieser Befund insbesondere für Hamburg Gültigkeit besitzt. Dort ist ein statistisch hoch signifikanter Unterschied festzustellen. In Leipzig ist der Unterschied hingegen nur schwach signifikant ausgeprägt. Ein Zusammenhang mit den unterschiedlichen Wohnungsmärkten ist plausibel. Im Gegensatz zu Hamburg sind die Unterschiede im Preisniveau für Wohnraum in Leipzig eher gering. Darüber hinaus sind wohnumfeldbezogene Qualitäten (ruhige Lage, Grün) sowie generell die Gruppe der lebensphasenspezifischen Kriterien (Nähe zu Schulen/Kindergärten oder altengerechte Wohngegend) für die Bewohner der inneren Stadt in Hamburg und Leipzig signifikant weniger wichtig als für die Bewohner der äußeren Stadt. Signifikant wichtiger für Innenstadtbewohner sind hingegen das Vorhandensein sozialer Netzwerke und insbesondere eine „zentrale Lage“.

Auch hinsichtlich von Aspekten der Erreichbarkeit und insbesondere des ÖPNVs zeigen die Analysen ein differenziertes Bild. So sind, werden beide Großstädte gemeinsam analysiert, keine signifikanten Unterschiede in der Bewertung des ÖPNV (Erreichbarkeit und Qualität) zwischen der inneren und äußeren Stadt feststellbar. Die Analyse der einzelnen Städte zeigt hingegen, dass in Leipzig den Zu- und Umzüglern in die äußere Stadt der Aspekt ÖPNV signifikant wichtiger ist als den Bewohnern der inneren Stadt. In Hamburg hingegen stellt sich die Situation umgekehrt dar, hier sind es die Bewohner der inneren Stadt die den ÖPNV als wichtiger einschätzen. Als Ursache für diesen offenbar widersprüchlichen Befund kann die unterschiedliche Struktur und Größe der Städte herangezogen werden. In Leipzig sind die Distanzen in der inneren Stadt deutlich geringer, so dass vermutet werden kann, dass hier der Fuß- und Radverkehr eine größere Rolle für die alltägliche Mobilität spielt als der ÖPNV in Form von Straßenbahn und Bus. In Hamburg hingegen werden die Verkehrsmittel des ÖPNV zur Überwindung der deutlich größeren Distanzen offenbar als wichtige Voraussetzung zur Realisierung der Mobilitätsbedürfnisse angesehen. Konsistent ist im Bezug auf Hamburg, dass hier das Stellplatzangebot im MIV von den Bewohnern der inneren Stadt als signifikant weniger wichtig beurteilt wird, was in Leipzig nicht festzustellen ist.

Während in den Modellen hinsichtlich des Kriterienaggregats zu nahräumlichen Erreichbarkeiten keine signifikanten Unterschiede festzustellen sind, zeigen deskriptive Analysen, dass die Bewohner der inneren Stadt sowohl in Leipzig als auch in Hamburg das Kriterium „Erreichbarkeit von Geschäften zu Fuß oder per Rad“ signifikant wichtiger bewerten als die Bewohner der äußeren Stadt.

Neben typischen urbanen, eher „weichen“ Qualitäten wie der Vielzahl i.S. von Auswahl an Gelegenheiten, der Dichte an möglichen sozialen Kontakten mit Gleichgesinnten oder einer kulturellen Vielfalt, die sich implizit auch in der Wichtigkeit einer „zentralen Lage“ ausdrücken dürfte (Stadtzentrum als zentraler Ort des öffentlichen Lebens und des sozialen Austauschs), suchen beide Gruppen von Innenstadtbewohnern offensichtlich auch „harte“ Standortvorteile in Form einer guten nahräumlichen Erreichbarkeit von Versorgungsgelegenheiten.

Abbildung 39:  
Bewertung der Standortwahlkriterien nach Bewohnern der inneren und der äußeren Stadt der Modellstädte Hamburg und Leipzig



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

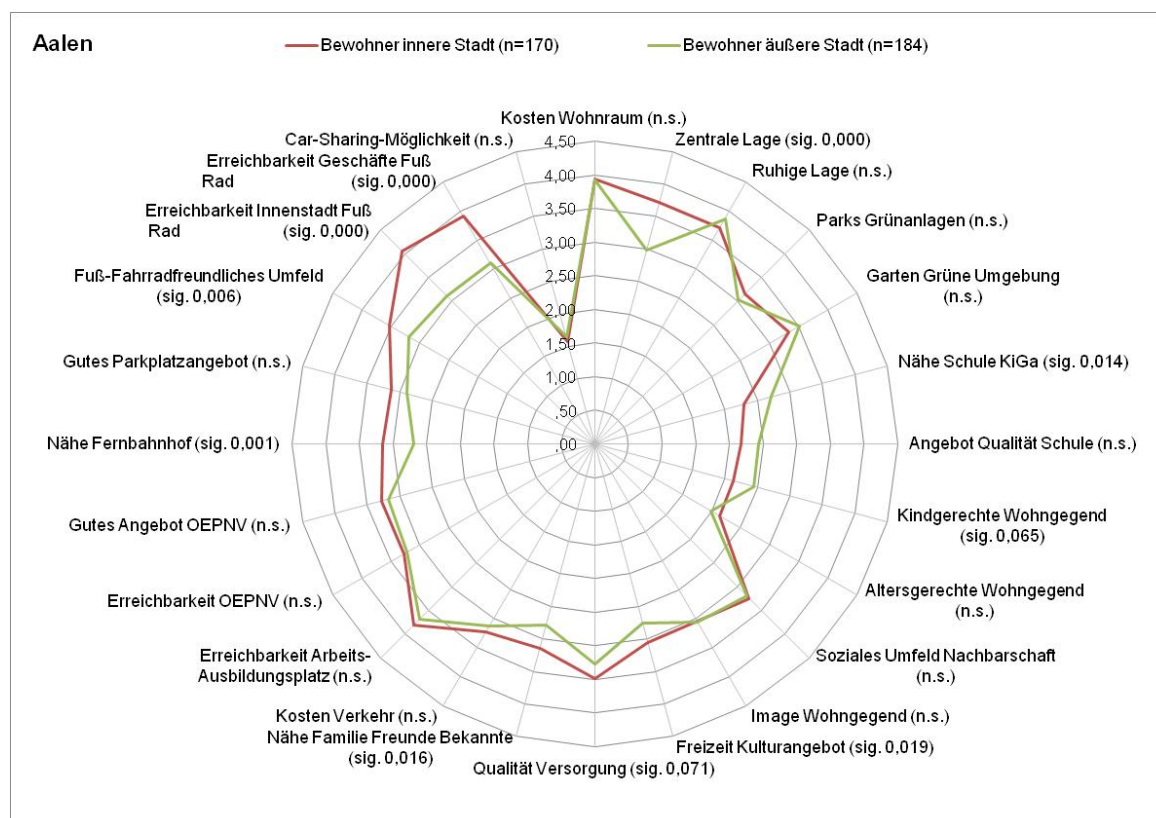
Wie unter 6.2.2 beschrieben, zeigt sich in Aalen im Vergleich zu den beiden Großstädten ein eigenes, spezifisches Anforderungsprofil der Bewohner.

Ähnliche Ergebnisse wie in den Großstädten sind in Aalen bei der Bewertung von Kostenaspekten festzustellen. Kosten (Wohnen/ Mobilität) spielen in Aalen wie auch in den beiden Großstädten für Bewohner der inneren Stadt eine signifikant geringere Rolle als für Bewohner der äußeren Stadt. Gleiches gilt für Wohnumfeldkriterien (z.B. ruhige Lage, grüne Umgebung). Auch diese sind Bewohnern der inneren Stadt Aalens weniger wichtig. Im Vergleich zu den beiden Großstädten sind diesbezüglich jedoch deutliche Unterschiede im Niveau der Bewertung feststellbar. Sowohl Aalens Bewohnern der äußeren als auch der inneren Stadt schätzen generell mit dem suburbanen Raum assoziierten Standortfaktoren wie eine ruhige Lage oder ein eigener Garten wichtiger ein als die entsprechenden Bewohnertypen in den Großstädten.

Auch bei der Bewertung eher urbaner Standortfaktoren wie der nähräumlichen Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen zeigen sich Ähnlichkeiten zu den Großstädten. Analysen des Kriteriums „Erreichbarkeit von Geschäften zu Fuß oder per Rad“ zeigen, dass die Bewohner der inneren Stadt Aalens der nähräumlichen Erreichbarkeit von Geschäften eine hoch signifikant höhere Bedeutung für die Standortwahl beimessen als die Bewohner der äußeren Stadt.



Abbildung 40:  
Bewertung der Standortwahlkriterien nach Bewohnern der inneren und der äußeren Stadt der Modellstadt Aalen



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Signifikant wichtiger ist den Bewohnern der inneren Stadt Aalens zudem eine „zentrale Lage“ des Wohnstandorts. Aus diesem Befund kann aufgrund der Struktur Aalens ebenfalls ein Bedürfnis nach nahräumlicher Erreichbarkeit von Versorgungsgelegenheiten abgeleitet werden, da sich diese in Aalen zu einem großen Teil im Stadtkern konzentrieren. Ähnlich wie bei Hamburg und Leipzig kann daher aus den genannten Befunden gefolgert werden, dass die Bewohner der inneren Stadt in Aalen auch wegen des Standortfaktors „nahräumliche Erreichbarkeit“ innerstädtische Wohnviertel bevorzugen.

Deutliche Unterschiede zu den beiden Großstädten zeigen sich in Aalen bei der Wichtigkeit des MIV Verkehrsangebots: Die Verfügbarkeit von Parkplätzen ist den Bewohnern der inneren Stadt Aalens signifikant wichtiger als für die Bewohner der äußeren Stadt. Dies erscheint im Vergleich mit den Ergebnissen der beiden Großstädten sowie Befunden aus anderen Studien bemerkenswert und zunächst paradox. Werden zusätzlich zu den Modellergebnissen auch Analysen der PKW-Verfügbarkeit, der Verkehrsmittelnutzung sowie der verkehrsmittelbezogenen Einstellungen betrachtet (siehe Kapitel 7), erscheint das Ergebnis jedoch durchaus nicht unplausibel. So liegen die Bewohner der inneren Stadt in Aalen bei PKW-Verfügbarkeit und PKW-Nutzung nur knapp unter den Bewohnern der äußeren Stadt. Auch hinsichtlich der verkehrsmittelbezogenen Einstellungen zeigen sich keine signifikanten Unterschiede zwischen Bewohnern der inneren Stadt und sogar den Zu- und Umzüglern in die äußere Stadt. Der Umstand, dass die Haushalte der inneren Stadt das Kriterium verfügbarer PKW Stellplätze wichtiger einschätzen, lässt sich evtl. auch auf Basis der speziellen raumstrukturellen Gegebenheiten in Aalen erklären. So ist anzunehmen, dass Wohnungssuchende in der äußeren Stadt Aalens zu der auch typisch suburbane Gebiete aufgrund der vorherrschenden Baustruktur (EFH Typologien) eine Knappheit von Parkplätzen per se ausschließen und das Kriteri-



um PKW Stellplätze daher für die Standortwahl eine weniger wichtige Rolle spielt. Im Gegenzug möchten Zu- und Umzügler in die innere Stadt trotz der zentralen Lage genügend Parkraum zur Verfügung haben, sodass diesem Standortfaktor im Optimierungsprozess der Standortsuche eine höhere Bedeutung zukommt.

Anders als in den Großstädten sind in Aalen hinsichtlich des ÖPNV keine signifikanten Unterschiede zwischen den Bewohnern der beiden Lagetypen festzustellen. Für beide Gruppen gilt der unter 6.2.2 erläuterte Befund, dass dem ÖPNV offensichtlich keine wichtige Rolle für die Standortwahl zukommt.

#### *Vergleich zwischen bewussten Innenstadtbewohnern und sonstigen Innenstadtbewohnern*

Der Vergleich zwischen den beiden Bewohnertypen der inneren Stadt zeigt, dass sich die *bewussten Innenstadtbewohner* von den *übrigen Innenstadtbewohnern* hinsichtlich der Bewertung der Standortwahlkriterien ähnlich stark voneinander unterscheiden, wie die Bewohnertypen der inneren von denen der äußeren Stadt. Wie bereits bei den sozioökonomischen Eigenschaften der Bewohnertypen festgestellt, „verstärken“ sich in der Gruppe der *bewussten Innenstadtbewohner* verschiedene generelle Eigenschaften von Bewohnern der inneren Stadt. Zudem wird trotz kleinerer Unterschiede in allen Modellstädten ein einheitliches Muster an spezifischen Standortanforderungen der bewussten Innenstadtbewohner deutlich.

In den beiden Großstädten zeigen sich Unterschiede zwischen *bewussten Innenstadtbewohnern* und *sonstigen Innenstadtbewohnern* insbesondere in der Bewertung der Aspekte „Aufenthaltsqualitäten“ sowie „lebensabschnittsspezifische Anforderungen“, welche *bewusste Innenstadtbewohner* signifikant weniger wichtig bewerten als *sonstige Innenstadtbewohner*. Zudem zeigt eine stadtsspezifische Analyse in Hamburg, anders als in Leipzig, signifikante Unterschiede in der Bewertung der Kosten (Wohnen und Verkehr). Auch diese werden von den *bewussten Innenstadtbewohnern* in Hamburg signifikant weniger wichtig eingeschätzt als von den *übrigen Innenstadtbewohnern*.

Detaillierte Auswertungen der einzelnen Standortwahlkriterien zeigen zudem, dass den *bewussten Innenstadtbewohnern* das „Freizeit- und Kulturangebot“ signifikant wichtiger ist als den *übrigen Innenstadtbewohnern*. Sehr deutlich unterscheiden sich die beiden Bewohnertypen der inneren Stadt jedoch hinsichtlich der Bewertung der „zentralen Lage“, welche vor dem Hintergrund der Segmentierungskriterien erwartungsgemäß wichtiger für die *bewussten Innenstadtbewohner* ist.

Abbildung 41:  
Rangfolge der Mittelwerte der einzelnen Standortwahlkriterien nach Bewohnertypen der inneren Stadt für Hamburg und Leipzig

Hamburg + Leipzig			
Bewusste Innenstadtbewohner (n=885)		Übrige Innenstadtbewohner (n=469)	
1 Umfeld_KostenWohnraum	4,17	1 Umfeld_KostenWohnraum	4,22
2 Umfeld_ZentraleLage	3,87	2 Verkehr_ErreichbarkeitÖPNV	3,94
3 Verkehr_ErreichbarkeitGeschäfteFußRad	3,86	3 Verkehr_GutesAngebotÖPNV	3,88
4 Verkehr_ErreichbarkeitArbeits-Ausbildungsplatz	3,86	4 Verkehr_ErreichbarkeitArbeits-Ausbildungsplatz	3,82
5 Verkehr_ErreichbarkeitÖPNV	3,80	5 Umfeld_RuhigeLage	3,77
6 Verkehr_GutesAngebotÖPNV	3,75	6 Umfeld_ParksGrünanlagen	3,61
7 Umfeld_ParksGrünanlagen	3,49	7 Umfeld_GartenGrüneUmgebung	3,56
8 Verkehr_ErreichbarkeitInnenstadtFußRad	3,42	8 Umfeld_SozialesUmfeldNachbarschaft	3,56
9 Umfeld_QualitätVersorgung	3,42	9 Verkehr_ErreichbarkeitGeschäfteFußRad	3,52
10 Umfeld_SozialesUmfeldNachbarschaft	3,40	10 Umfeld_QualitätVersorgung	3,45
11 Verkehr_Fuß-FahrradfreundlichesUmfeld	3,40	11 Verkehr_KostenVerkehr	3,39
12 Umfeld_RuhigeLage	3,35	12 Verkehr_Fuß-FahrradfreundlichesUmfeld	3,38
13 Umfeld_FreizeitKulturangebot	3,17	13 Umfeld_ZentraleLage	3,34
14 Umfeld_ImageWohngegend	3,16	14 Umfeld_ImageWohngegend	3,25
15 Umfeld_NäheFamilieFreundeBekannte	3,13	15 Umfeld_NäheFamilieFreundeBekannte	3,22
16 Verkehr_KostenVerkehr	3,11	16 Verkehr_GutesParkplatzangebot	3,17
17 Umfeld_GartenGrüneUmgebung	3,09	17 Verkehr_NäheFernbahnhof	2,76
18 Verkehr_NäheFernbahnhof	2,84	18 Umfeld_FreizeitKulturangebot	2,75
19 Verkehr_GutesParkplatzangebot	2,67	19 Verkehr_ErreichbarkeitInnenstadtFußRad	2,54
20 Umfeld_KindgerechteWohngegend	1,92	20 Umfeld_KindgerechteWohngegend	2,52
21 Umfeld_NäheSchuleKiGa	1,91	21 Umfeld_NäheSchuleKiGa	2,45
22 Umfeld_AngebotQualitätSchule	1,80	22 Umfeld_AngebotQualitätSchule	2,37
23 Umfeld_AltersgerechteWohngegend	1,79	23 Umfeld_AltersgerechteWohngegend	2,21
24 Verkehr_Car-Sharing-Möglichkeit	1,45	24 Verkehr_Car-Sharing-Möglichkeit	1,50

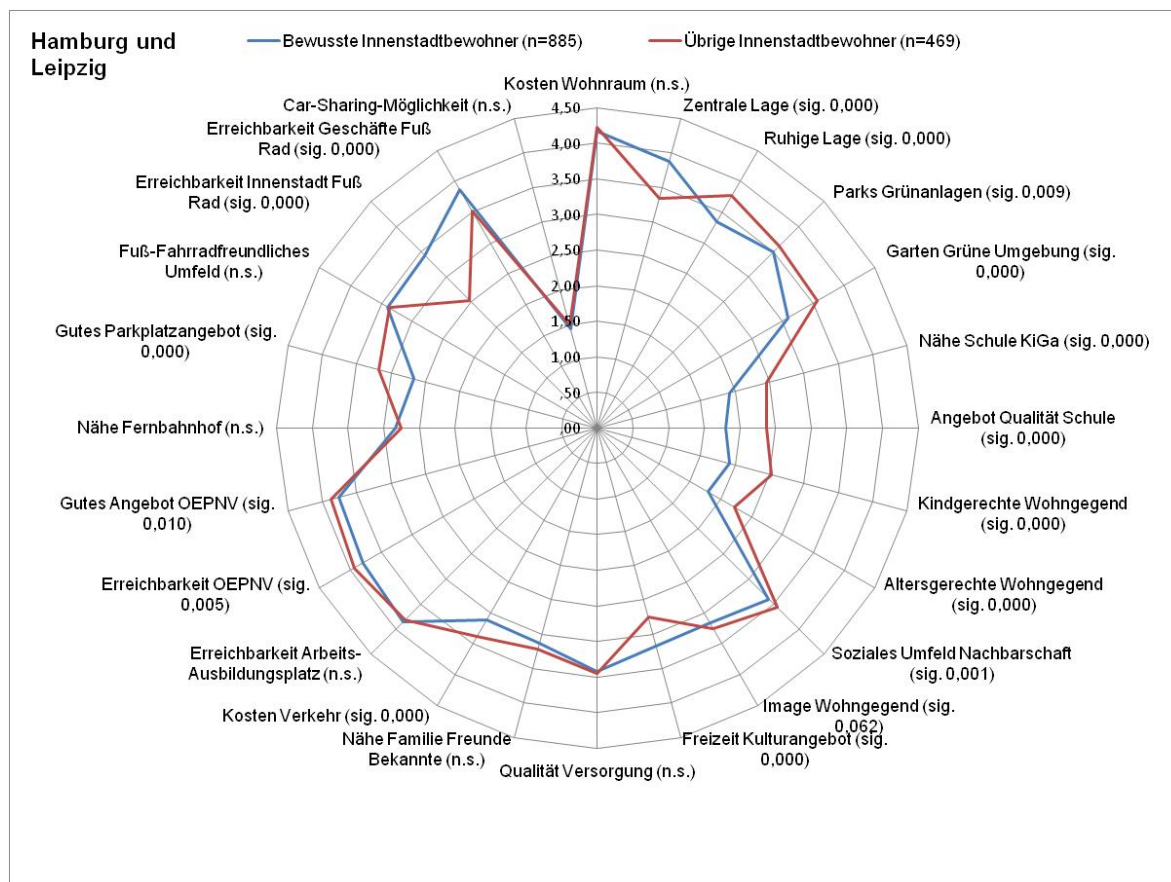
Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Ein differenziertes Bild ergibt sich mit Blick auf die Bewertung der Standortwahlkriterien aus dem Bereich der Erreichbarkeit. Während sich mit Blick auf den ÖPNV nur marginale Unterschiede zwischen den beiden Bewohnertypen zeigen, bewerten die *bewussten Innenstadtbewohner* die nahräumliche Erreichbarkeit von Geschäften sowie der Innenstadt signifikant wichtiger als die *übrigen Innenstadtbewohner*. Dahingegen ist das Kriterium „gutes Parkplatzangebot“ den *übrigen Innenstadtbewohnern* wichtiger.

Die offensichtlich hohe Bedeutung der nahräumlichen Erreichbarkeit von Aktivitäten eines umfangreichen Kultur- und Freizeitangebots sowie einer allgemein „zentralen Lage“ für die *bewussten Innenstadtbewohner* erscheint vor dem Hintergrund der Segmentierungskriterien plausibel: alle genannten Kriterien können als Kennzeichen eines urbanen Wohnumfeldes betrachtet werden, folgerichtig suchen die *bewussten Innenstadtbewohner* zielgerichtet in entsprechend zentralen Bereichen der Städte.

Die Analyse der Unterschiede zwischen den Bewohnertypen der inneren Stadt zeigt die offensichtlich große Bedeutung nahräumlicher Mobilität zu Fuß und per Rad für die Standortwahl *bewusster Stadtbewohner*. Die Bedeutung von Aspekten der Erreichbarkeit insgesamt für die Standortwahl der *bewussten Innenstadtbewohner* wird zudem im Ranking der Mittelwerte der einzelnen Standortwahlkriterien deutlich (Abbildung 41). Kriterien zur Erreichbarkeit wichtiger Aktivitäten (Erreichbarkeit Arbeitsplatz, von Geschäften zu Fuß und per Rad) aber auch des ÖPNV werden unmittelbar nach dem zentralen Kriterium der Kosten für Wohnraum genannt.

Abbildung 42:  
Bewertung der Standortwahlkriterien nach bewussten Innenstadtbewohnern und übrigen Innenstadtbewohnern in den Modellstädten Hamburg und Leipzig



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

In Aalen zeigt die Analyse der Unterschiede zwischen *bewussten Innenstadtbewohnern* und *übrigen Innenstadtbewohnern* ein ähnliches Bild wie in den beiden Großstädten.

Wie in den Großstädten spielen auch in Aalen die Kosten für die *bewussten Innenstadtbewohner* in Aalen eine signifikant geringere Rolle als für *die übrigen Innenstadtbewohner*. Mit Blick auf die Ergebnisse zu den sozioökonomischen Eigenschaften der Bewohnergruppen in Kapitel 5 scheinen sich durch die Segmentierung hier anders als in den Großstädten zwei grundsätzlich verschiedene Gruppen zu trennen. Zum einen die ökonomisch besser gestellten *bewussten Innenstadtbewohner*, die gezielt aufgrund spezifischer Qualitäten einen Standort in der inneren Stadt suchen. Dahingegen scheinen die *übrigen Innenstadtbewohner* aus Personen mit einem niedrigen ökonomischen Status zu bestehen, die prinzipiell im gesamten Stadtgebiet primär nach günstigem Wohnraum gesucht haben.

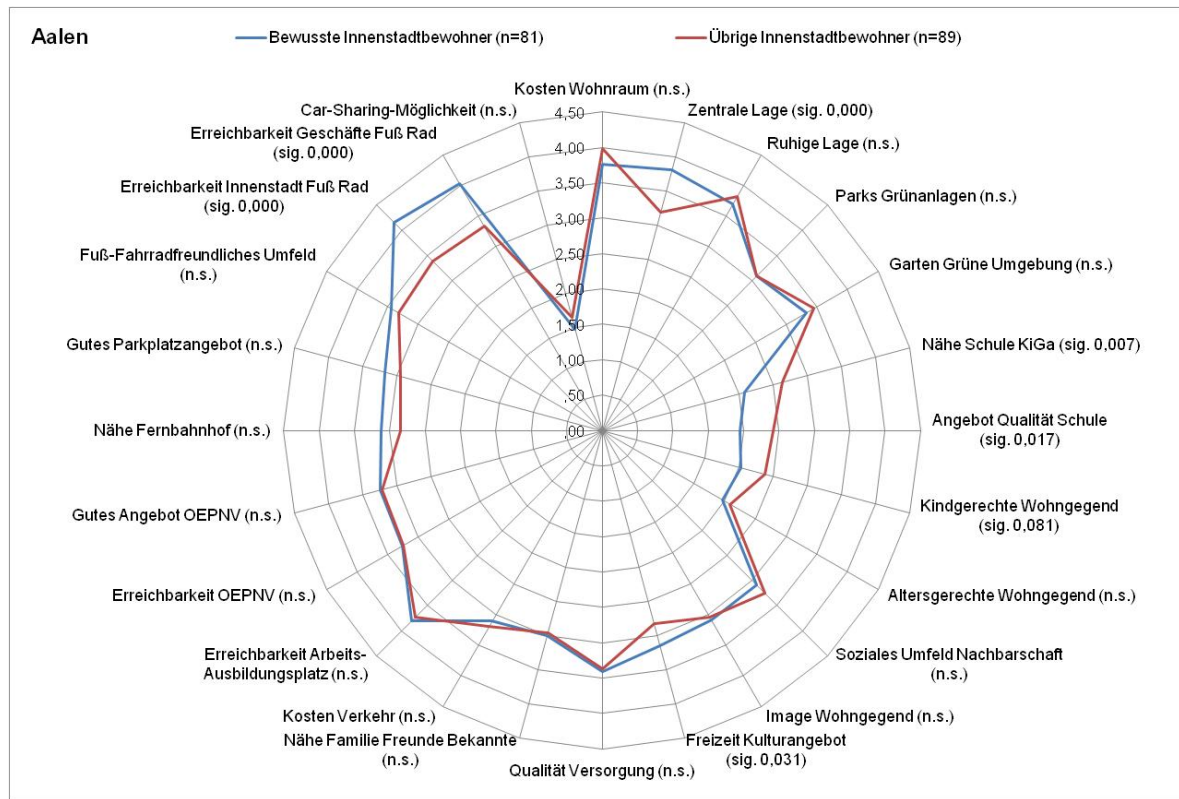
Abbildung 43:  
Rangfolge der Mittelwerte der einzelnen Standortwahlkriterien nach Bewohnertypen der inneren Stadt in Aalen

Aalen			
Bewusste Innenstadtbewohner (n=81)		Ubrige Innenstadtbewohner (n=89)	
1 Verkehr_ErreichbarkeitInnenstadtFußRad	4,15	1 Umfeld_KostenWohnraum	4,10
2 Verkehr_ErreichbarkeitGeschäftenFußRad	4,02	2 Verkehr_ErreichbarkeitInnenstadtFußRad	3,96
3 Umfeld_ZentraleLage	3,81	3 Verkehr_ErreichbarkeitArbeits-/Aus.platz	3,82
4 Verkehr_ErreichbarkeitArbeits-/Aus.platz	3,80	4 Verkehr_ErreichbarkeitGeschäftenFußRad	3,82
5 Umfeld_KostenWohnraum	3,76	5 Umfeld_RuhigeLage	3,72
6 Umfeld_RuhigeLage	3,70	6 Umfeld_ZentraleLage	3,62
7 Verkehr_FußFahrradfreundlichesUmfeld	3,44	7 Verkehr_FußFahrradfreundlichesUmfeld	3,62
8 Umfeld_QualitätVersorgung	3,40	8 Umfeld_QualitätVersorgung	3,56
9 Umfeld_GartenGrüneUmgebung	3,33	9 Umfeld_SozialesUmfeldNachbarschaft	3,40
10 Verkehr_ErreichbarkeitOEPNV	3,26	10 Verkehr_KostenVerkehr	3,35
11 Verkehr_GutesAngebotOEPNV	3,24	11 Umfeld_GartenGrüneUmgebung	3,33
12 Verkehr_GutesParkplatzangebot	3,17	12 Verkehr_GutesAngebotOEPNV	3,32
13 Umfeld_FreizeitKulturangebot	3,14	13 Verkehr_ErreichbarkeitOEPNV	3,30
14 Verkehr_NäheFernbahnhof	3,12	14 Umfeld_NäheFamilieFreundenBekannten	3,30
15 Verkehr_KostenVerkehr	3,11	15 Umfeld_ParksGrünanlagen	3,21
16 Umfeld_ParksGrünanlagen	3,09	16 Verkehr_NäheFernbahnhof	3,19
17 Umfeld_ImageWohngegend	3,09	17 Verkehr_GutesParkplatzangebot	3,07
18 Umfeld_SozialesUmfeldNachbarschaft	3,08	18 Umfeld_ImageWohngegend	3,01
19 Umfeld_NäheFamilieFreundenBekannten	3,00	19 Umfeld_FreizeitKulturangebot	2,97
20 Umfeld_NäheSchuleKiGa	2,09	20 Umfeld_NäheSchuleKiGa	2,48
21 Umfeld_KindgerechteWohngegend	2,03	21 Umfeld_AngebotQualitätSchule	2,39
22 Umfeld_AltersgerechteWohngegend	1,96	22 Umfeld_AltersgerechteWohngegend	2,31
23 Umfeld_AngebotQualitätSchule	1,95	23 Umfeld_KindgerechteWohngegend	2,23
24 Verkehr_Car-Sharing-Möglichkeit	1,47	24 Verkehr_Car-Sharing-Möglichkeit	1,66

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Die *bewussten Innenstadtbewohner* bewerten auch in Aalen die Wichtigkeit der zentralen Lage und die Erreichbarkeit der Innenstadt (=Versorgungszentrum!) zu Fuß und per Rad signifikant wichtiger als sonstige Innenstadtbewohner. Anders als in den Großstädten sind, auch bedingt durch die deutlich geringere Stichprobe, bei den wohnumfeldbezogenen Kriterien jedoch keine signifikanten Unterschiede festzustellen. Urbane Qualitäten wie insbesondere eine besondere kulturelle Vielfalt scheint den Bewohnern der inneren Stadt Aalens somit weniger wichtig zu sein als gute Erreichbarkeiten. Insgesamt scheinen in Aalen gute Erreichbarkeiten aufgrund geringer Distanzen in Kombination mit mittelstadtspezifischen Bebauungsformen besonders attraktiv für bestimmte Einwohnergruppen zu sein. Es kann die Hypothese aufgestellt werden, dass *bewusste Innenstadtbewohner* die Innenstadt von Aalen offenbar schätzen, da das Angebot an Wohnraum hier suburbane Qualitäten (EFH Typologien, Garten) aufweist und zusätzlich gute nähräumliche Erreichbarkeiten insbesondere im Bereich Versorgung bietet.

Abbildung 44:  
Bewertung der Standortwahlkriterien nach bewussten Innenstadtbewohnern und übrigen Innenstadtbewohnern in der Modellstadt Aalen



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

## 7 Verkehrsmittelverfügbarkeit, Verkehrsverhalten und Einstellungen der bewussten Innenstadtbewohner/ der verschiedenen Stadtbewohner

Nachdem in den vorherigen Kapiteln die charakteristischen Eigenschaften der Typen gegenübergestellt wurden, verfolgt das vorliegende Kapitel das Ziel, die Ausstattung mit Mobilitätswerkzeugen, das realisierte Verkehrsverhalten sowie die Einstellung dieser Gruppen vergleichend zu analysieren. Der Fokus liegt auf der Fragestellung, inwieweit *bewusste Innenstadtbewohner* über Zugang zu den verschiedenen städtischen Verkehrsträgern verfügen, in welchem Maße diese tatsächlich genutzt werden und welche grundlegenden verkehrsmittelbezogenen Präferenzen bzw. Affinitäten in den Gruppen vorhanden sind.

### 7.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Verkehrsmittelverfügbarkeit ist ein wichtiger Prädiktor für die modalen Entscheidungen von Personen im Alltag und beschränkt bzw. beeinflusst im Kontext des Aktivitätenprogramms die modalen Möglichkeiten. Aus diesem Grund wurden die Probanden vertieft zu ihren Mobilitätswerkzeugen befragt und über den Pkw- und ÖV-Zeitkartenbesitz hinaus auch die Verfügbarkeit haushaltsfremder Pkw und eines eigenen Fahrrads ermittelt.

#### *PKW - Besitz*

In den Großstädten Leipzig und Hamburg ist in der Stichprobe wie zu erwarten ein signifikant geringerer Pkw-Besitz in der inneren Stadt gegenüber der äußeren Stadt festzustellen. In der inneren Stadt von Hamburg verfügen 41 % der Haushalte (Leipzig 31 %) über keinen eigenen Pkw (Tabelle 15). Zum Teil ist in diesen Haushalten aufgrund der Teilnahme an Car-Sharing (Tabelle 16) oder der Nutzung von Pkw anderer Haushalte (Tabelle 17) dennoch zumindest in bestimmten Fällen ein Pkw verfügbar. Im Zuge des Umzugs wurden von den Bewohnern der inneren Stadt von Hamburg und Leipzig in jeweils zwölf Prozent der Fälle der Pkw abgeschafft oder deren Anzahl reduziert, in der äußeren Stadt hingegen werden nur bei sechs Prozent der Umzüge ein Pkw abgeschafft und in neun Prozent der Fälle deren Anzahl reduziert.

Differenziert man in der inneren Stadt zwischen *bewussten Innenstadtbewohnern* und *übrigen Innenstadtbewohnern*, ist ein pkw-loser Lebensstil mit 45 % überproportional häufig bei den *bewussten Innenstadtbewohnern* in Hamburg gegenüber den *übrigen Innenstadtbewohnern* (32 %) zu beobachten. In Leipzig ergibt sich der gleiche Befund, allerdings auf niedrigerem Niveau (31 % zu 24 %). Die Haushalte der *bewussten Innenstadtbewohner* verfügen häufiger über keinen Pkw und sind daher implizit in stärkerem Maße auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes angewiesen.

Für das Mittelzentrum Aalen fallen die Unterschiede im Pkw-Besitz zwischen innerer und äußerer Stadt deutlich geringer aus. Auch liegt der Anteil der pkw-losen Haushalte mit 18 % (innere Stadt) und 13 % (äußere Stadt) wie erwartet deutlich unter den Werten der Großstädte. Unter den Bewohnergruppen der inneren Stadt sind die *bewussten Innenstadtbewohner*, anders als in den Großstädten, die pkw-affinere Gruppe und pflegen etwa nur halb so häufig einen pkw-losen Lebensstil als die *übrigen Innenstadtbewohner*. Dies scheint auf die besondere Situation des Mittelzentrums zurückzuführen zu sein, in der in innenstadtnaher Lage auch Einfamilienhäuser mit Garten und Garage für Familien und Paare verfügbar und erschwinglich sind. Trotz innenstädtischem Lebensgefühl gehört in der Mittelstadt aber überwiegend ein Pkw zum alltäglichen Leben.

Tabelle 15:  
Haushalte ohne eigenen Pkw in Prozent

Haushalte ohne eigenen Pkw in Prozent [%]	Aalen	Leipzig	Hamburg
Ganze Stadt	15	27	31
... nach Stadtbereich			
Innere Stadt	18	31	41
Äußere Stadt	13	15	23
... nach Bewohnergruppen			
Bewusste Innenstadtbewohner	12	35	45
Übrige Innenstadtbewohner	23	24	32
Bewohner der äußeren Stadt	13	15	23

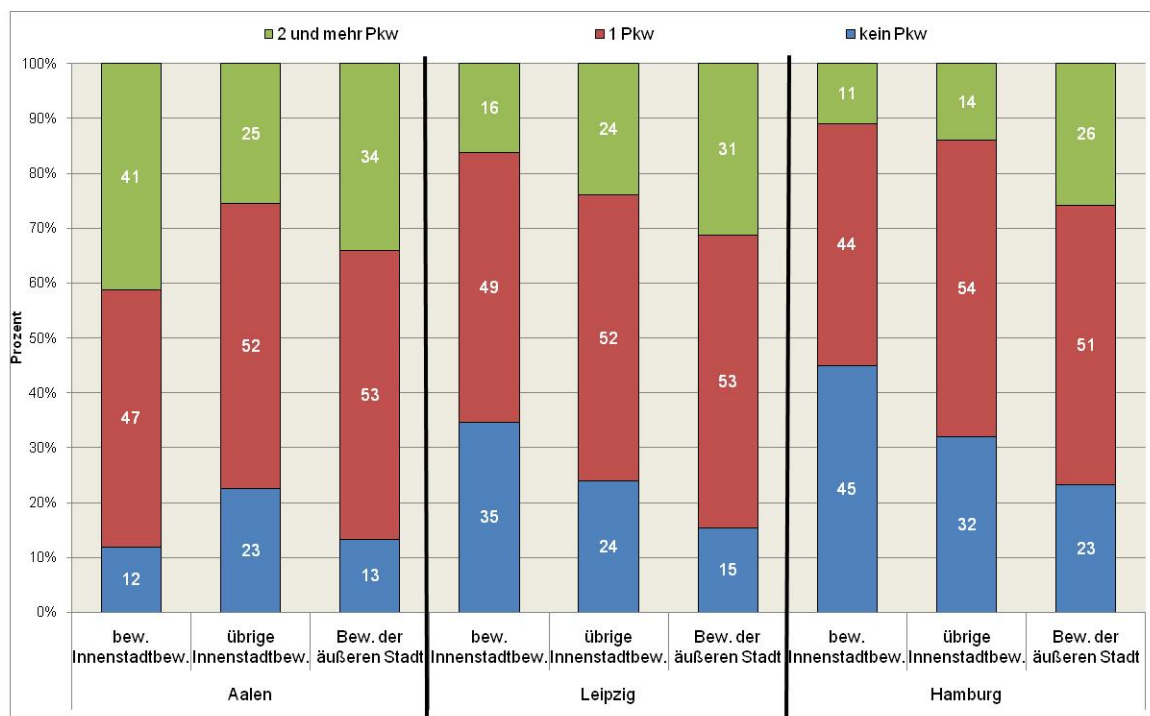
Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Die erweiterte Betrachtung unter Berücksichtigung der Anzahl der Pkw im Haushalt, bestätigt für die Großstädte den Trend der *bewussten Innenstadtbewohner* zu einem autoreduzierten Lebensstil, da absolut gesehen seltener eine Mehrfachmotorisierung zu beobachten ist als in den übrigen Bewohnergruppen (Abbildung 45). Allerdings unterscheidet sich die Anzahl der Pkw im Haushalt unter den pkw-besitzenden Haushalten nicht signifikant, die Unterschiede sind somit ausschließlich auf den höheren Anteil pkw-loser Haushalte zurückzuführen.

Die *bewussten Innenstadtbewohner* in Aalen weisen eine überdurchschnittliche Motorisierung auf und verfügen auch häufiger über eine Zweit- bzw. Drittmotorisierung als die *übrigen Innenstadtbewohner*. Dieses Ergebnis steht im Einklang mit den sozio-ökonomischen Eigenschaften der *bewussten Innenstadtbewohner* in Aalen, die im Mittel über eine überdurchschnittliche Bildung und höhere Einkommen verfügen.



Abbildung 45:  
Pkw-Besitz in den befragten Haushalten



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

*Geteilte Autos*

Als weiteren Aspekt wurden die Teilnehmer zur Nutzung von Angeboten des Car-Sharing befragt.

Car-Sharing-Nutzer konnten nur in Hamburg und Leipzig gefunden werden, in Aalen ist kein adäquates Angebot vorhanden. Sowohl in Hamburg als auch in Leipzig wird Car-Sharing in der Innenstadt von vier Prozent bzw. sechs Prozent der Bewohner genutzt, in der äußeren Stadt wird eine solche Mitgliedschaft hingegen nur in Einzelfällen berichtet. Auch wenn *bewusste Innenstadtbewohner* die höchsten Mitgliedschaftsraten aufweisen, sind die Fallzahlen für statistisch valide Aussagen insgesamt zu gering.

Tabelle 16:  
Mitgliedschaft der befragten Haushalte bei einer Car-Sharing-Organisation in Prozent

Car-Sharing in Prozent [%] <sup>7</sup>	Aalen	Leipzig	Hamburg
ganze Stadt	0	4	(2)
... nach Stadtbereich			
Innere Stadt	0	6	(4)

<sup>7</sup> Werte aufgrund geringer Fallzahlen in Klammern



Äußere Stadt	0	(1)	(1)
... nach Bewohnerntypen			
Bewusste Innenstadtbewohner	0	6	(4)
Übrige Innenstadtbewohner	0	(4)	(3)
Bewohner der äußeren Stadt	0	(1)	(1)

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit der privat organisierten Nutzung von Pkw anderer Haushalte. Meist erfolgt diese innerhalb der Verwandtschaft oder unter Freunden. Insgesamt wurde in elf Prozent der Hamburger bzw. zwölf Prozent der Leipziger Haushalte eine solche beschränkte Pkw-Verfügbarkeit berichtet. Die Nutzung von Pkw anderer Haushalte ist besonders in der inneren Stadt und insbesondere unter den *bewussten Innenstadtbewohnern* zu beobachten. Dies ist plausibel, da hier auch die größte Gruppe der pkw-losen Haushalte zu finden ist und diese Art des Auto-Teilens überwiegend unter pkw-losen Haushalten verbreitet ist. Über die Intensität der Nutzung dieser Pkw kann auf Basis der vorhandenen Daten keine Aussage getroffen werden.

Tabelle 17:

Nutzung von Pkw anderer Haushalte in den befragten Haushalten in Prozent

Nutzung von Pkw anderer Haushalte in Prozent [%]	Aalen	Leipzig	Hamburg
ganze Stadt	7	12	11
... nach Stadtbereich			
Innere Stadt	6	14	14
Äußere Stadt	8	5	9
... nach Bewohnerntypen			
Bewusste Innenstadtbewohner	3	16	17
Übrige Innenstadtbewohner	9	9	10
Bewohner der äußeren Stadt	8	9	5

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### Öffentlicher Verkehr (ÖV)

In Hinblick auf den ÖV-Zeitkartenbesitz sind signifikante Unterschiede zwischen den inneren und äußeren Bereichen der Großstädte festzustellen, während in Aalen keine signifikanten Differenzen auszumachen sind (Tabelle 18).

Die *bewussten Innenstadtbewohner* heben sich bei einfachen Häufigkeitsauswertungen hinsichtlich des ÖV-Zeitkartenbesitzes von den *übrigen Innenstadtbewohnern* in keiner der drei Städte ab. Be-

rücksichtigt man in multivariaten Analysen die unterschiedlichen Gruppenzusammensetzungen und kontrolliert z.B. Haushaltstypen, ist jedoch ein signifikant unterdurchschnittlicher Zeitkartenbesitz zu konstatieren. Dies lässt den Schluss zu, dass die *bewussten Innenstadtbewohner* in keiner der drei Städte eine überdurchschnittliche Nutzung des ÖV an den Tag legen und eher nicht zu den Stammkunden des ÖV zu rechnen sind.

Tabelle 18:

ÖV-Zeitkartenbesitz der Personen in den befragten Haushalten in Prozent

ÖV-Zeitkartenbesitz in Prozent [%]	Aalen	Leipzig	Hamburg
Ganze Stadt	10	28	42
... nach Stadtbereich			
Innere Stadt	11	30	51
Äußere Stadt	10	24	36
... nach Bewohnertypen			
Bewusste Innenstadtbewohner	10	30	52
Übrige Innenstadtbewohner	12	29	50
Bewohner der äußeren Stadt	10	24	36

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### *BahnCard*

Der Besitz einer BahnCard (BC) der Deutschen Bahn AG stellt ein weiteres Merkmal zur Klassifikation der Verkehrsmittelverfügbarkeit dar. BahnCards, insbesondere die höherwertigen BC50 und BC100, sind überwiegend bei Personengruppen mit höherer Reiseintensität im Fernverkehr vorzufinden.

Insgesamt weisen die neuen Bewohner der inneren Städte von Aalen, Leipzig und Hamburg jeweils signifikant höhere BC Anteile auf als die Bewohner der äußeren Städte. Da in allen drei Städten ein innenstadtnaher Wohnstandort auch zu einer besseren Erreichbarkeit des (Fern-)Bahnhofs führt, ist eine derartige Konzentration von Besitzern einer BahnCard in der Innenstadt prinzipiell zu erwarten. Die *bewussten Innenstadtbewohner* verfügen jedoch zusätzlich auch signifikant häufiger über eine BC als die *übrigen Innenstadtbewohner*, dabei ist insbesondere der ausgeprägte Besitz hochwertiger BC (50 und 100) auffällig.

Insgesamt sind die hohen Besitzanteile an BahnCards in der Gruppe der bewussten Innenstadtbewohner als Indiz für höhere Reiseintensitäten im Fernverkehr zu interpretieren. Dies würde sehr gut mit dem höheren Bildungsgrad und der überdurchschnittlichen Einkommen korrelieren. Beide Eigenschaften werden in anderen Studien als maßgebliche Determinanten hoher Reiseintensitäten im Fernverkehr identifiziert (Manz 2005: 45-51). Eine unmittelbare Messung der Aktivitäten im Fernverkehr wurde aufgrund des Projektfokus und forschungsökonomischer Überlegungen jedoch nicht untersucht, so dass hierzu keine Befunde vorliegen.

Tabelle 19:  
BahnCard-Besitz der Personen in den befragten Haushalten in Prozent

Besitz an BahnCards (BC) in Prozent [%]	Aalen		Leipzig		Hamburg	
	Alle	BC / BC50+BC100	Alle	BC / BC50+BC100	Alle	BC / BC50+BC100
Ganze Stadt	14 / 9		9 / 6		16 / 8	
... nach Stadtbereich						
Innere Stadt	18 / 10		11 / 8		23 / 13	
Äußere Stadt	12 / 8		4 / 2		12 / 5	
... nach Bewohnertypen						
Bewusste Innenstadtbewohner	21 / 14		12 / 9		25 / 15	
Übrige Innenstadtbewohner	14 / 7		9 / 5		19 / 10	
Bewohner der äußeren Stadt	12 / 8		4 / 2		12 / 5	

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### Fahrrad

Das Fahrrad als Verkehrsmittel für kurze bis mittlere Distanzen weist in allen drei Modellstädten und jeweils in allen Stadtbereichen hohe Ausstattungsgrade auf: In Aalen verfügen stadtweit etwa 70 % der Bewohner über ein Fahrrad, in den Großstädten Leipzig und Hamburg sogar etwa 80 %. In allen Modellstädten gibt es ein geringes Gefälle im Fahrrad-Besitz zwischen innerer Stadt und äußerer Stadt, wobei jeweils in der äußeren Stadt eine leicht höhere (nicht signifikante) Ausstattung mit Fahrrädern gemessen wurde.

In Hinblick auf die betrachteten Bewohnergruppen sind die Unterschiede beim Fahrradbesitz in der inneren Stadt gering. Die *bewussten Innenstadtbewohner* verfügen über einen etwas geringeren Ausstattungsgrad an Fahrrädern, dies ist jedoch in keiner der drei Städte signifikant verschieden von den *übrigen Innenstadtbewohnern*. Somit sind keine auffälligen Unterschiede im Fahrradbesitz der innenbezogenen Bewohnergruppen zu konstatieren.

Tabelle 20:  
Besitz von Fahrrädern der Personen in den befragten Haushalten in Prozent

Fahrradverfügbarkeit in Prozent [%]	Aalen	Leipzig	Hamburg
ganze Stadt	71	80	81
... nach Stadtbereich			
Innere Stadt	68	80	80

Äußere Stadt	73	80	82
... nach Bewohnerntypen			
Bewusste Innenstadtbewohner	67	80	79
Übrige Innenstadtbewohner	69	80	82
Bewohner der äußeren Stadt	73	80	82

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

## 7.2 Verkehrsmittelnutzung

### 7.2.1 Methodische Anmerkungen zum „abgeleiteten Modal-Split“

Im Rahmen der Erhebung konnte aus forschungsökonomischen Aspekten keine ausführliche Erfassung des tatsächlichen Mobilitätsverhaltens in Form eines Wegeprotokolls über einen Stichtag oder eine Stichwoche durchgeführt werden. Somit liegen auch keine originären Messwerte für Mobilitätsquote, Wegezahl, Modal Split und Wegezweck vor.

Bei der Befragung wurde nach den im Alltag genutzten Verkehrsmitteln gefragt. Die Antwortoptionen entsprechen der Mobilität in Deutschland (MiD). Auf einer fünfpoligen Skala wurde die Nutzungshäufigkeit der vier Verkehrsmittel Pkw, öffentlicher Verkehr, Fahrrad und zu Fuß gehen für die Zeitpunkte vor dem Umzug und heute erfragt (Abbildung 46).

Abbildung 46:  
Abfrage der Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel

62. Wie häufig nutzen Sie auf Ihren Wegen folgende Verkehrsmittel?

Denken Sie dabei an Wege zum:

- Arbeitsplatz/Ausbildungsplatz
- Kindergarten/-tagesstätte
- Freizeitaktivitäten
- Einkauf

	(fast) täglich an 1-3 Tagen pro Woche an 1-3 Tagen pro Monat seltener als 1 Tag pro Monat (fast) nie	(fast) täglich an 1-3 Tagen pro Woche an 1-3 Tagen pro Monat seltener als 1 Tag pro Monat (fast) nie	(fast) täglich an 1-3 Tagen pro Woche an 1-3 Tagen pro Monat seltener als 1 Tag pro Monat (fast) nie	(fast) täglich an 1-3 Tagen pro Woche an 1-3 Tagen pro Monat seltener als 1 Tag pro Monat (fast) nie
<b>Pkw als Fahrer/Mitfahrer</b>				
Vor dem Umzug .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Heute.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Bus und Bahn</b>				
Vor dem Umzug .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Heute.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Fahrrad</b>				
Vor dem Umzug .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Heute.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Zu Fuß (gesamte Strecke eines Weges)</b>				
Vor dem Umzug .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Heute.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Quelle: Auszug aus Fragebogen

Ausgehend von diesem Erhebungsblock wurden Modal-Split-Verteilungen geschätzt, um die modalen Nutzungsmuster der einzelnen Gruppen besser darstellen und vergleichen zu können. Hierzu wurden mittlere Wegehäufigkeiten pro Person und Werktag für die unterschiedlichen Nutzungshäufigkeiten jedes der vier Verkehrsmittel auf Basis der Wegedaten der MiD ermittelt. Um für die Modellstädte realistische Ergebnisse erzielen zu können, wurden bei der Berechnung der mittleren Wegezahlen nur Wegedaten aus der jeweils entsprechenden Raumkategorie der siedlungsstrukturellen Kreistypen verwendet.

Auf diese Weise wurde für jeden Probanden ein „abgeleiteter Modal-Split“ ermittelt. Für Leipzig und Hamburg liegen aus der MiD bzw. SrV Kennwerte des Modal-Splits vor, die unmittelbar mit den abgeleiteten Werten aus der Erhebung verglichen werden können. Für Aalen ist ein derartiger Vergleich aufgrund fehlender Vergleichswerte nicht möglich.

Die größten Abweichungen in Leipzig und Hamburg (Tabelle 21) zeigen sich beim Verkehrsmittel „zu Fuß“. Dieser Effekt wird bei derartigen, überschlägigen Mobilitätshebungen aufgrund von systematischer Unterschätzung bzw. Vergessen kurzer Wege häufig beobachtet. Das Verkehrsmittel Rad wurde in beiden Modellstädten sehr gut getroffen. Pkw bzw. ÖPNV wurden in beiden Städten leicht über- bzw. unterschätzt. Dieser Effekt lässt sich möglicherweise auf eine überdurchschnittliche Nutzung des ÖPNV bei Abweichungen von alltäglichen Routinen zurückführen. Solche eher intrapersonell selteneren Nutzungsmuster können bei der verwendeten Form des Berichts von den Probanden verdrängt bzw. unterschätzt werden. Trotz der vorhandenen Abweichungen können die abgeleiteten Modal-Split Werte sehr gut zu Vergleichszwecken unterschiedlicher Bewohnergruppen in den Modellstädten herangezogen werden.

Tabelle 21:

Vergleich der abgeleiteten Modal-Split-Werte für Leipzig und Hamburg mit den Ergebnissen von Haushaltsbefragungen zur Mobilität

Verkehrsträger	Leipzig		Hamburg	
	abgeleiteter MS	SrV <sup>8</sup>	abgeleiteter MS	MiD <sup>9</sup>
Zu Fuß	21 %	27 %	20 %	28 %
Rad	14 %	14 %	11 %	12 %
Pkw (Fahrer+ Mitfahrer)	44 %	40 %	38 %	31 %
ÖPNV	16 %	19 %	16 %	18 %

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

<sup>8</sup> SrV 2008, Überblickinformationen zu Kennziffern der Mobilität für die Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt Stadt Leipzig

<sup>9</sup> Mobilität im Großraum Hamburg, Vorstellung der regionalen Ergebnisse „Mobilität in Deutschland“, 2011

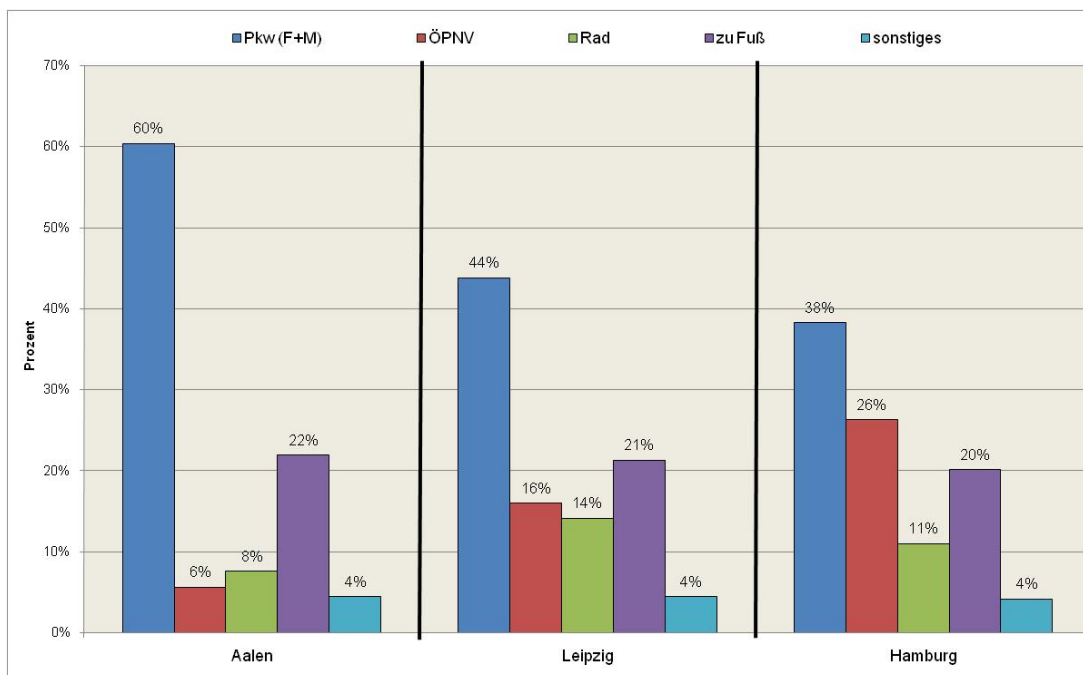
## 7.2.2 Abgeleiteter Modal Split

### *Vergleich der drei Städte Aalen, Hamburg, Leipzig*

Insgesamt zeigt sich im Städtevergleich, dass das Verhältnis der PKW- zur ÖV-Nutzung mit zunehmender Stadtgröße abnimmt (Abbildung 47): In Hamburg liegt der abgeleitete ÖV-Anteil bei 26 %, in Leipzig (16 %) und Aalen (6 %) deutlich darunter. Als Erklärung für den hohen Anteil des ÖV in Hamburg kann das hochwertige und schnelle ÖPNV-Angebot angenommen werden. In diesem Zusammenhang erscheint als Erklärung aber auch der Einfluss der „MIV-Restriktivität“ auf die geringe Nutzung des Pkw plausibel: Dort wo die Restriktivität groß ist (Hamburg), ist der Anteil des MIV geringer. Die genannten Gründe lassen sich jedoch auf Basis der verfügbaren Daten statistisch nicht in Zusammenhang mit den Befunden bringen.

Während das Zu-Fuß-Gehen in allen drei Modellstädten ähnliche Anteile aufweist, wurden beim Fahrrad in den Modellstädten unterschiedliche Nutzungsintensitäten gemessen. Den höchsten Modal-Split-Anteil weist das Fahrrad in Leipzig (14 %) auf, in Hamburg (11 %) und Aalen (8 %) wurden geringere Anteile berichtet. Offensichtlich weist Leipzig für die Fahrradnutzung günstigere Rahmenbedingungen auf als die übrigen beiden Städte. Ob dies an der Stadtgröße liegt, die Distanzen in Leipzig günstiger für die Nutzung des Fahrrads sind, ob die Rad-Infrastruktur in Leipzig im Vergleich überdurchschnittlich Qualitäten aufweist oder andere Gründe zu diesem erhöhten Nutzungswert führen, ist jedoch unklar.

Abbildung 47:  
Abgeleitete Modal-Split Werte in den Modellstädten



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Empirie, gewichtet

### *Vergleich zwischen den Bewohnern der inneren und äußeren Stadt*

Der Vergleich der Bewohner der inneren und der äußeren Stadt (Abbildung 48) zeigt in allen drei Modellstädten ein deutliches Nutzungsgefälle beim PKW: Der Anteil des Pkw am Verkehrsmittel-Mix ist in allen drei Modellstädten in der inneren Stadt jeweils signifikant niedriger als in der äußeren Stadt. Dies korreliert gut mit der gemessenen Pkw-Ausstattung in der inneren bzw. äußeren Stadt.

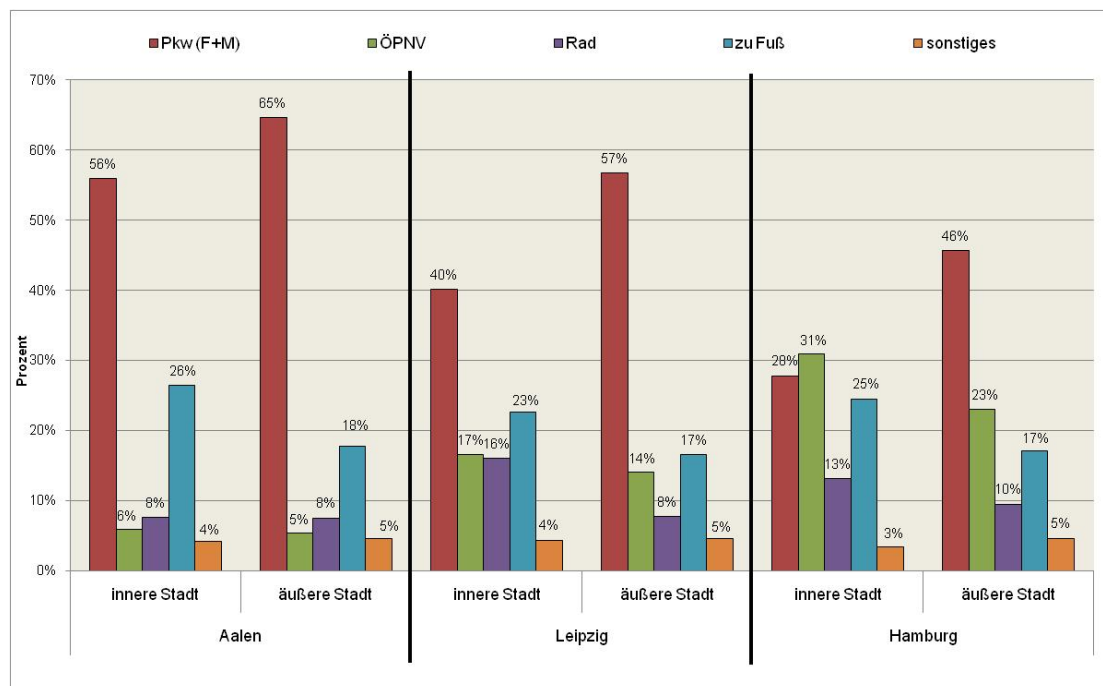
Zudem nutzen Haushalte den eigenen Pkw in der Innenstadt (Modal-Split-Anteil des Pkw: 48 %) ebenfalls signifikant weniger für ihre Wege als Haushalte in der äußeren Stadt (Modal-Split-Anteil des Pkw: 60 %). Die geringere Pkw-Nutzung in der Innenstadt ist nicht nur auf die geringere Ausstattungsquote der Haushalte mit Pkw zurückzuführen, sondern auch auf ein unterschiedliches Modalwahlverhalten in diesen beiden Stadtbereichen.

In jeder Modellstadt wird die geringere PKW-Nutzung in der inneren Stadt mit den drei Verkehrsmitteln des Umweltverbundes kompensiert. Jedoch profitieren in den Modellstädten ganz unterschiedliche Verkehrsmittel: In Aalen sind überproportional höhere Anteile im Zu-Fuß-Gehen zu beobachten, was aufgrund der geringeren Entfernungen infolge der Größe der inneren Stadt nachvollziehbar ist. In Leipzig wird die geringere Nutzung des Pkws insbesondere durch einen deutlich höheren Fahrradanteil am Modal-Split kompensiert, in Hamburg wird der ÖV in der inneren Stadt eine deutlich intensiver genutzt als in den äußeren Bereichen der Stadt.

Die Ergebnisse aus Hamburg und Leipzig unterstützen wiederum die These, dass die Pkw-Restriktivität eine wichtige Größe für das Maß der Nutzung des Umweltverbundes darstellt. Die Erhebungsergebnisse zeigen unmittelbar, dass der MIV bei geringeren Problemen hinsichtlich Fahrzeit und Parken (Leipzig) höhere Nutzungsanteile aufweist als in Hamburg. Bei der Interpretation dieser Befunde sind jedoch auch anderer Einflüsse (z.B. unterschiedliche Stadtstrukturen, Unterschiede im Verkehrsangebot) zu beachten. Eine umfassende Aussage zu den, diesen Unterschieden zugrundeliegenden, Zusammenhängen ist auf Basis der Primärepidemie nicht möglich.

Abbildung 48:

Abgeleitete Modal-Split Werte in den Modellstädten, Vergleich innere und äußere Stadt



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### *Vergleich zwischen den bewussten Innenstadtbewohnern und den anderen Bewohnertypen*

#### Der Vergleich der drei Gruppen

- bewusster Innenstadtbewohner,

- übriger Innenstadtbewohner und
- Bewohner der äußeren Stadt

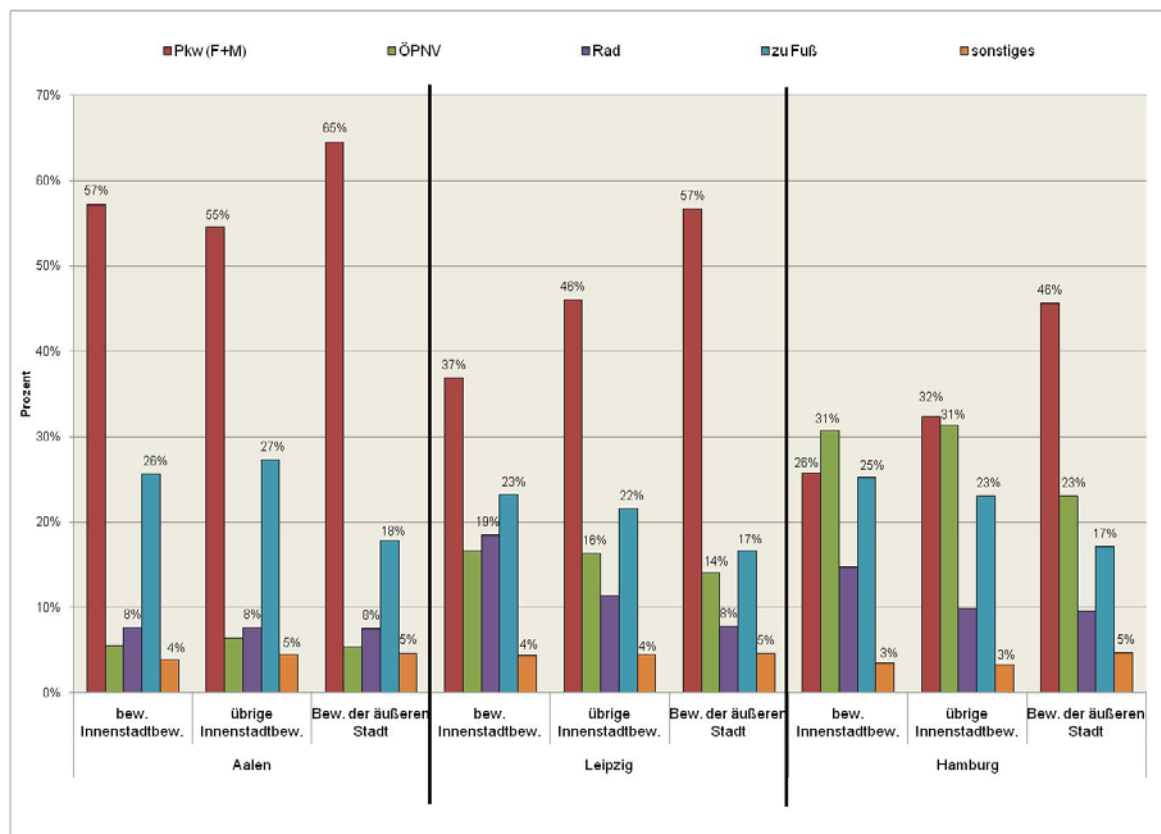
ist von besonderem Interesse. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass die bewussten Innenstadtbewohner und die übrigen Innenstadtbewohner, in den unter 3.2 definierten Bereichen der inneren Stadt, in den Modellstädten wohnen und somit potenziell „Nachbarn“ sind. Die Ergebnisse für die Bewohner der äußeren Stadt hingegen müssen stets vor dem Hintergrund abweichender Baulich-räumlicher Gegebenheiten interpretiert werden.

Die bewussten Innenstadtbewohner in Hamburg und Leipzig nutzen im Verkehrsalltag signifikant öfter das Fahrrad und weniger den MIV als die übrigen Innenstadtbewohner. Beim ÖPNV sind hingegen keine nennenswerten Unterschiede festzustellen. Anhand multivariater Analysen kann für Leipzig bestätigt werden, dass die gefundenen Unterschiede nicht auf unterschiedliche Zusammensetzungen der Personengruppen zurückzuführen sind, sondern als originärer Verhaltensunterschied der Personengruppen angesehen werden muss. Auch für Hamburg ist ein, wenn auch statistisch schwächerer, Verhaltensunterschied zu konstatieren.

In der Mittelstadt Aalen dominiert in allen drei Bewohnergruppen deutlich der Pkw die Verkehrsmittelnutzung. Unter den Bewohnergruppen der inneren Stadt sind hingegen keine Unterschiede in der Pkw- und ÖV-Nutzung nachweisbar. Dies deckt sich mit den Erkenntnissen aus der Betrachtung der Verkehrsmittelverfügbarkeit, die in der Mittelstadt besonders für die bewussten Innenstadtbewohner eine hohe Motorisierung ausweist. Bei den nichtmotorisierten Verkehrsträgern sind ebenfalls keine signifikanten Unterschiede zwischen den bewussten Innenstadtbewohnern und den übrigen Innenstadtbewohnern festzustellen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die bewussten Innenstadtbewohner der betrachteten Mittelstadt Verkehrsmittel nicht anders nutzen als die übrigen Bewohner der inneren Stadt.



Abbildung 49:  
Abgeleitete Modal-Split Werte in den Modellstädten, Vergleich der Bewohnertypen

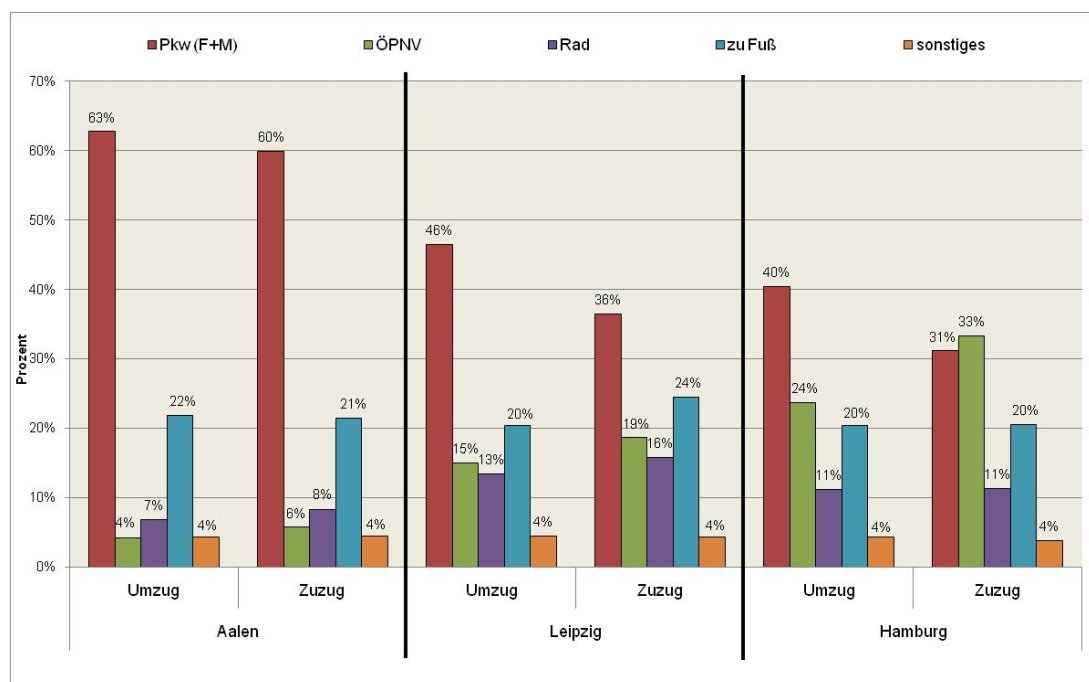


Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Zwischen Um- und Zuzüglern zeigen sich in den drei Modellstädten messbare Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung (Abbildung 50). Neu in die Stadt gezogene Haushalte (Zuzügler) weisen eine größere Affinität zur Nutzung des Umweltverbundes und eine entsprechend geringere Pkw-Nutzung auf, als Haushalte, die innerhalb der Stadt umziehen. Während in Aalen die Unterschiede marginal sind, zeigen sich insbesondere in Hamburg deutlichere Unterschiede, insbesondere auch bei der ÖV-Nutzung. In wie weit diese Unterschiede längerfristig Bestand haben, konnte nicht untersucht werden. Zum Teil sind die gemessenen Unterschiede jedoch auch auf die unterschiedliche Zusammensetzung der Gruppen zurückzuführen: Unter den Zuzüglern sind überproportional viele Studenten, während Familien tendenziell eher der Gruppe der Umzügler zuzurechnen sind (Kapitel 5).

Trotzdem zeigt dieser Befund, dass insbesondere die Gruppe der zugezogenen Personen in den Großstädten ein aktivierbares Potenzial zur Nutzung des ÖPNV darstellt.

Abbildung 50:  
Vergleich umgezogener und zugezogener Haushalte



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### 7.2.3 Multimodalität

Für das Verständnis der verkehrsträgerbezogenen Nutzungsmuster ist die Multimodalität ein weiteres wesentliches Kriterium, um Unterschiede in der Modalwahl aufzeigen zu können. Die Multimodalität misst prinzipiell die im zeitlichen Längsschnitt genutzten verschiedenen Verkehrsmittel. Je mehr unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden, desto multimodaler verhält sich eine Person. Wird in einem Zeitraum nur ein Verkehrsmittel verwendet, so spricht man von Monomodalität. Die Multimodalität ist ein Indikator für die Fähigkeit bzw. Bereitschaft von Personen, für eine spezifische Situation ein geeignetes Verkehrsmittel zu wählen und nicht auf verkehrsmittelwahl-spezifischen Routinen zu verharren.

Die Erhebung zeigt signifikante Unterschiede im multimodalen<sup>10</sup> Verhalten zwischen der inneren und äußeren Stadt (Tabelle 22). In Hamburg und Leipzig ist in der inneren Stadt ein signifikant höherer Anteil an multimodal agierender Personen zu beobachten als in der äußeren Stadt. Auch in Aalen ist ein deutlicher Unterschied messbar, wenngleich er bei der vorhandenen Stichprobengröße kein signifikantes Niveau erreicht.

Insbesondere die bewussten Innenstadtbewohner der Großstädte agieren in hohem Maße multimodal. Der Anteil Multimodaler bei den bewussten Innenstadtbewohnern ist signifikant höher als bei den übrigen Innenstadtbewohnern. Bewusste Innenstadtbewohner treffen je nach Mobilitätssituation unterschiedliche modale Entscheidungen und zeigen ein weniger routiniertes, auf ein Verkehrsmittel

<sup>10</sup> Als multimodales Verhalten definieren wir, wenn bei mindestens zwei der vier Verkehrsmittel die Nutzung mit „(fast) täglich“ oder „1-3 Mal pro Woche“ (Abbildung 46) angegeben wurde.

bezogenes Verhalten. Derartige Verhaltensweisen sind besonders in Pkw-losen Haushalten zu finden (Beckmann et al. 2005: 94-96) – deren Anteil ist bei den bewussten Innenstadtbewohnern besonders hoch.

Tabelle 22:  
Multimodalität in den Modellstädten

Multimodalität... [%]	Aalen	Leipzig	Hamburg
ganze Stadt	55	63	69
... nach Stadtbereich			
Innere Stadt	59	67	78
Äußere Stadt	51	52	62
... nach Bewohnerstypen			
Bewusste Innenstadtbewohner	59	69	80
Übrige Innenstadtbewohner	59	63	76
Bewohner der äußeren Stadt	51	52	62

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

## 7.2.4 Verkehrsmittel-Nutzersegmente

Als etablierte Methode können die auf Basis der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) gebildeten „Verkehrsmittel-Nutzersegmente“<sup>11</sup> angesehen werden. Daher wurden auf Basis der Erhebungsdaten die Probanden diesen Verkehrsmittel-Nutzersegmenten mit gleicher Definition zugeordnet. Lediglich die beiden Gruppen ÖPNV-Potenzial und IV-Stammkunden konnten aufgrund abweichender Erhebungsinhalte nicht mit identischer Definition gebildet werden, so dass diese sehr ähnlichen Gruppen zusammengefasst werden mussten.

<sup>11</sup> Die Einteilung der Personen in Verkehrsmittel-Nutzersegmente basiert auf der generellen Pkw-Verfügbarkeit, der generellen Nutzungshäufigkeit des ÖPNV und des Fahrrades sowie der subjektiven Bewertung der Erreichbarkeit der üblichen Ziele mit dem ÖPNV. Folgende Verkehrsmittel-Nutzersegmente werden unterschieden:

- Wenig-Mobile: verfügen nicht über einen Pkw, nutzen den ÖPNV seltener als wöchentlich
- Fahrradfahrer: verfügen nicht über einen Pkw, nutzen das Fahrrad (fast) täglich
- ÖPNV-Captives: verfügen nicht über einen Pkw, nutzen den ÖPNV mindestens wöchentlich
- ÖPNV-Stammkunden: verfügen über einen Pkw, nutzen den ÖPNV (fast) täglich
- ÖPNV-Gelegenheitskunden: verfügen über einen Pkw, nutzen den ÖPNV zumindest monatlich
- ÖPNV-Potenzial: verfügen über einen Pkw, nutzen den ÖPNV seltener als monatlich, können ihre Ziele mit dem ÖPNV (nach eigener Einschätzung) sehr gut oder gut erreichen
- IV-Stammkunden: verfügen über einen Pkw, nutzen den ÖPNV seltener als monatlich, können ihre täglichen Ziele mit dem ÖPNV (nach eigener Einschätzung) schlecht erreichen

(Quelle: Mobilität in Deutschland 2008, Variablenaufbereitung Personendatensatz)

Tabelle 23 vergleicht unsere Erhebung mit den Ergebnissen der MiD nach siedlungsstrukturellen Stadt- und Gemeindetypen. Aalen wird hierbei nach BBR der Kategorie Mittelstädte in verdichteten Räumen und verdichteten Kreisen zugeordnet. Leipzig und Hamburg fallen beide unter die Kategorie Kern- und Großstädte in Agglomerationsräumen.

#### a) Gesamtstädtisch

Der Vergleich zeigt einerseits eine gute Übereinstimmung der Strukturen, andererseits aber auch strukturelle Abweichungen, die jedoch zu erwarten sind. Da die MiD keine stadtspezifischen Kennwerte, sondern ein mittleres Ergebnis für jeden siedlungsstrukturellen Stadt- und Gemeindetyp ausweist, sind Abweichungen aufgrund der spezifischen Charakteristiken der einzelnen Modellstädte unvermeidbar. Auch sind Unterschiede zu erwarten, da unsere Erhebungen nur Umzügler erfassen, während die MiD bewohnerrepräsentative Ergebnisse liefert.

Für Hamburg liegen aus stadtspezifischen Auswertungen der MiD auch spezifische Kennwerte zu den Verkehrsmittelnutzergruppen der Innenstadt vor. Hier ist eine gute Übereinstimmung zu unseren Ergebnissen der Projekterhebungen zu finden, lediglich bei den IV-bezogenen Nutzergruppen bestehen nennenswerte Abweichungen (Tabelle 24).

Für Aalen sind im Vergleich der Ergebnisse keine auffälligen Abweichungen zwischen MiD und der Projekterhebung zu beobachten. Leipzig und Hamburg weisen trotz gleichem siedlungsstrukturellen Stadt- und Gemeindetyp einige Unterschiede auf, die jedoch aufgrund von Stadtgröße, ÖV-System und anderen verkehrlichen Faktoren erklärbar sind.

Tabelle 23:  
Verkehrsmittelnutzergruppen, Vergleich MiD nach Siedlungsstrukturellem Stadt- und Gemeindetyp und Modellstädten

Siedlungsstruktureller Stadt- und Gemeindetyp 20 MITTELSTÄDTE	MiD	AALEN	LEIPZIG	HAMBURG
Verkehrsmittelnutzergruppen [%] <sup>12</sup>		ganze Stadt	ganze Stadt	ganze Stadt
IV-Stammkunden+ ÖPNV-Potenzial	60,4	63	-	-
ÖPNV-Stammkunden	5,9	(4)	-	-
ÖPNV-Captives	5,8	(7)	-	-
ÖPNV-Gelegenheitskunden	16,0	16	-	-

<sup>12</sup> Einzelne Werte aufgrund geringer Fallzahlen z.T. in Klammern

Fahrradfahrer	5,1	(1)	-	-
Wenig-Mobile	6,8	(9)	-	-
Siedlungsstruktureller Stadt- und Gemeindetyp 10 KERN- UND GROSSSTÄDTE	MiD	AALEN	LEIPZIG	HAMBURG
Verkehrsmittelnutzergrup- pen [%]		ganze Stadt	ganze Stadt	ganze Stadt
IV-Stammkunden+ ÖPNV-Potenzial	29,8	-	33	19
ÖPNV-Stammkunden	12,0	-	13	22
ÖPNV-Captives	16,0	-	13	24
ÖPNV- Gelegenheitskunden	31,0	-	25	26
Fahrradfahrer	6,0	-	5	6
Wenig-Mobile	5,2	-	10	(3)

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

Tabelle 24:

Verkehrsmittelnutzergruppen, Vergleich MiD und Modellstadt Hamburg (jeweils Innenstadtbereich)

Hamburg	MiD <sup>13</sup>	HAMBURG
Verkehrsmittelnutzergruppen [%]	Innenstadt	Innenstadt
IV-Stammkunden+ ÖPNV-Potenzial	19	9
ÖPNV-Stammkunden	15	21
ÖPNV-Captives	25	29
ÖPNV-Gelegenheitskunden	28	29

<sup>13</sup> Mobilität im Großraum Hamburg, Vorstellung der regionalen Ergebnisse „Mobilität in Deutschland“, 2011

Fahrradfahrer	7	9
Wenig-Mobile	6	(3)

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

In der Stadt Aalen ist das Nutzersegment „IV-Stammkunden+ÖPNV-Potenzial“ mehr als doppelt so groß wie in den Großstädten. Für die Stadt Hamburg ist der deutlich höhere Anteil an ÖPNV-Stammkunden und besonders der ÖPNV-Captives auffällig. Besonders ausgeprägt bei Leipzig ist im Gegensatz hierzu der hohe Anteil an pkw-affinen Nutzerkreisen (IV-Stammkunden und ÖPNV-Potenzial).

Diese Befunde spiegeln die stadtsspezifischen Eigenschaften der drei Städte wider

- In Aalen wird der MIV intensiv genutzt, was den hohen Anteil an „IV-Stammkunden+ÖPNV-Potenzial“ erklärt.
- Der in Leipzig im Vergleich zu Hamburg bedeutend höhere Anteil an „IV-Stammkunden+ÖPNV-Potenzial“ lässt auch hier auf eine geringe Pkw-Restriktivität schließen, allerdings im Vergleich zu Aalen auf „großstädtischem Niveau“.
- In Hamburg nutzen viele der pkw-losen Haushalte den ÖV bzw. sind für bestimmte Wegziele aufgrund der Stadtgröße darauf angewiesen, was den hohen Anteil an ÖPNV-Stammkunden und ÖPNV-Captives erklärt.

#### b) Vergleich zwischen innerer und äußerer Stadt

Für die Städte Leipzig und Hamburg zeigt der Vergleich zwischen der Innenstadt und der äußeren Stadt, dass in der Innenstadt signifikant weniger Personen der Gruppe „IV-Stammnutzer+ÖPNV-Potenzial“ angehören und mehr den Gruppen ÖPNV-Captives und ÖPNV-Stammkunden. Dies deckt sich mit den Ergebnissen zum Modal-Split. In Hamburg sind zusätzlich Unterschiede in Hinblick auf die Fahrradfahrer festzustellen. Auch dieser Befund steht in Einklang mit den Ergebnissen der Multimodalitätsanalysen.

#### c) Vergleiche zwischen den verschiedenen Bewohnertypen

Der dargestellte Vergleich der drei Bewohnertypen in Tabelle 25 zeigt für Aalen kaum ausgeprägte Befunde: Bewusste Innenstadtbewohner sind den übrigen Innenstadtbewohnern relativ ähnlich. Die Unterschiede sind aufgrund geringer Stichprobengrößen nur bedingt interpretierbar.

In Leipzig sind signifikante Anteilsunterschiede insbesondere bei der Verkehrsmittelnutzergruppe der „IV-Stammnutzer+ÖPNV-Potenzial“ zu finden: Die bewussten Innenstadtbewohner fallen aufgrund der geringeren PKW-Verfügbarkeit seltener in diese MIV-affine Gruppe. Geringfügige Verschiebungen ergeben sich zudem zwischen ÖPNV-Stammkunden und ÖPNV-Gelegenheitskunden, tendenziell lässt sich hieraus ableiten, dass die Bindung der bewussten Innenstadtbewohner an den ÖPNV weniger gefestigt ist, als bei den übrigen Innenstadtbewohnern. Die Gruppe der Wenig-Mobilen nutzt selten den Pkw und den ÖV und ist wohl eher mit dem Fahrrad und zu Fuß unterwegs. Diese Gruppe ist daher als besonders nahräumlich aktiv zu interpretieren. Der hohe Anteil der bewussten Innenstadtbewohner an der Gruppe der Wenig-Mobilen ist daher wiederum als Beleg für die nahräumliche Orientierung der bewussten Innenstadtbewohner in Leipzig zu interpretieren.

In Hamburg hingegen unterscheiden sich die beiden innerstädtischen Bewohnergruppen in Hinblick auf die MIV-Affinität nicht signifikant. Die „IV-Stammnutzer+ÖPNV-Potenzial“- Gruppe weist bei beiden innerstädtischen Bewohnergruppen nur sehr geringe Anteile auf. Die größten Unterschiede

zwischen den hanseatischen innerstädtischen Bewohnergruppen sind zwischen den drei ÖPNV-affinen Gruppen zu finden. Schwach signifikant sind die geringeren Anteile von ÖPNV-Stammkunden und ÖPNV-Gelegenheitskunden, signifikant hingegen der höhere Anteil von den ÖPNV-Captives an den bewussten Innenstadtbewohnern. Diese Differenzen zwischen den Gruppen, ÖPNV-Stammkunden und ÖPNV-Captives ist mindestens zum Teil auf die geringere Pkw-Ausstattung der bewussten Innenstadtbewohner zurückzuführen. Insbesondere in Hamburg erfolgt Fahrradnutzung in der Innenstadt zu großen Teilen durch die bewussten Innenstadtbewohner.

Tabelle 25:  
Verkehrsmittelnutzerguppen nach MiD in den Modellstädten

AALEN				
Verkehrsmittelnutzerguppen [%] <sup>14</sup>	ganze Stadt/ Innenstadt/ äußere Stadt	bewusste Innenstadt- bewohner	Übrige Innenstadt- bewohner	Bewohner der äußeren Stadt
IV-Stammkunden+ ÖPNV-Potenzial	63 / 61 / 64	61	61	64
ÖPNV-Stammkunden	(4) / (6) / (3)	(7)	(4)	(3)
ÖPNV-Captives	(7) / (7) / (8)	(4)	(10)	(8)
ÖPNV-Gelegenheitskunden	16 / (13) / (18)	(16)	(11)	(18)
Fahrradfahrer	(1) / (1) / (1)	(1)	(0)	(1)
Wenig-Mobile	(9) / (12) / (7)	(10)	(14)	(7)
LEIPZIG				
Verkehrsmittelnutzerguppen [%]	ganze Stadt/ Innenstadt/ äußere Stadt	bewusste Innenstadt- bewohner	Übrige Innenstadt- bewohner	Bewohner der äußeren Stadt
IV-Stammkunden+ ÖPNV-Potenzial	33 / 30 / 45	26	37	45
ÖPNV-Stammkunden	13 / 14 / (10)	13	17	(10)
ÖPNV-Captives	13 / 14 / (11)	14	13	(11)
ÖPNV-Gelegenheitskunden	25 / 25 / 26	26	23	26

<sup>14</sup> Einzelne Werte aufgrund geringer Fallzahlen z.T. in Klammern

Fahrradfahrer	5 / 5 / (3)	(6)	(3)	(3)
Wenig-Mobile	10 / 12 / (4)	15	(7)	(4)
Hamburg				
Verkehrsmittelnutzerguppen [%]	ganze Stadt/ Innenstadt/ äußere Stadt	bewusste Innenstadt- bewohner	Übrige Innenstadt- bewohner	Bewohner der äußeren Stadt
IV-Stammkunden+ ÖPNV-Potenzial	19 / 9 / 29	10	8	29
ÖPNV-Stammkunden	22 / 21 / (22)	18	27	(22)
ÖPNV-Captives	24 / 29 / (20)	32	20	(20)
ÖPNV-Gelegenheitskunden	26 / 29 / 24	26	36	24
Fahrradfahrer	6 / 9 / (2)	10	(6)	(2)
Wenig-Mobile	(3) / (3) / (3)	(4)	(2)	(3)

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### 7.3 Gruppenvergleiche der psychologischen Merkmale zu verkehrsmittelbezogenen Einstellungen

Dieses Kapitel 7.3 wird zuerst kurz auf die Methode zur Erfassung der psychologischen Merkmale eingegangen. Anschließend werden zentrale Ergebnisse hinsichtlich der drei Vergleichsebenen Städte, Stadtbereiche und Bewohnergruppen für die psychologischen Merkmale vorgestellt.

#### 7.3.1 Methodische Anmerkungen zu den verkehrsmittelbezogenen Einstellungen

Als psychologische Merkmale wurden verkehrsmittelbezogene Einstellungen und Normen, sowie unterschiedliche Formen der Informationssuche bei der Verkehrsmittelnutzung erhoben. Insgesamt wurden 13 psychologische Merkmale erfasst. Als theoretischer Hintergrund diente hierfür zum einen die Theorie des geplanten Verhaltens (TPB) nach Ajzen (1991) und des Norm-Aktivations-Modell (NAM) nach Schwartz (1977), die auf den Bereich der Verkehrsmittelnutzung übertragen worden sind. Die Erfassung der *Kontrolle ÖV*, der *Intention ÖV* und der (subjektiven) *sozialen Norm* an der TPB und die *ökologische Norm* orientieren sich an dem NAM. Für eine möglichst vollständige Erfassung der Gründe der Verkehrsmittelnutzung müssen jedoch noch weitere psychologische Merkmale berücksichtigt werden. Empirisch operationalisiert werden verkehrsmittelspezifische Einstellungen anhand der drei symbolischen Dimensionen der Mobilität „*Autonomie*“, „*Erlebnis*“ und „*Privatheit*“ (Hunecke, Haustein, Grischkat, Böhler 2007, Hunecke, Haustein 2007). Für die vierte symbolische Dimension der Mobilität „*Status*“ ließen sich bisher noch keine verhaltensrelevanten Einflüsse auf die Verkehrsmittelnutzung empirisch nachweisen. Deshalb wurde diese hier nicht weiter berücksichtigt.



Die Pkw- und ÖV-Nutzung werden hinsichtlich der drei symbolischen Dimensionen *Autonomie*, *Erlebnis* und *Privatheit* erfasst. Die Einstellung gegenüber der Rad-Nutzung werden hingegen nur über Bewertungen auf den beiden symbolischen Mobilitätsdimensionen *Autonomie* und *Erlebnis* erhoben. Zusätzlich wurde bei der Rad-Nutzung die subjektive Bewertung des Wettereinflusses abgefragt. Die hieraus abgeleitete *Wetterresistenz* misst die Bereitschaft, auch bei schlechtem Wetter das Rad zu nutzen (Haustein, Hunecke, Manz 2007).

Das Konstrukt der *Zwangsmobilität* erfasst die subjektive Wahrnehmung von Mobilitätsanforderungen, die aus den persönlichen Lebensumständen der Befragten resultieren (Haustein, Hunecke, 2007). Für alle bisher angesprochenen psychologischen Merkmale konnten in einer Vielzahl von wissenschaftlichen Studien (Hunecke 2002; Hunecke, Schubert, Zinn 2005; 2007; Hunecke, Schweer 2006; Hunecke, Haustein 2007; Hunecke, Haustein, Böhler, Grischkat 2010) und in mehreren Marktforschungsstudien ein Zusammenhang zur Verkehrsmittelnutzung empirisch nachgewiesen werden.

Zusätzlich sind in der vorliegenden Studie auch unterschiedliche Modi der Informationssuche bei Verkehrsmittelwahlentscheidungen auf standardisierte Weise erhoben worden. Hierzu wurden acht neue Items formuliert. Die Ergebnisse der Antworten sind in einer Faktorenanalyse mit Varimax-Rotation auf ihre inhaltliche Unabhängigkeit überprüft worden. Hierbei zeigten sich zwei Faktoren, die sich inhaltlich leicht als einen *elaborierten* und einen *heuristischen Entscheidungsmodus* interpretieren ließen. Aufgrund der Diskussion der gewohnheitsmäßigen Verkehrsmittelwahl ist das Item, das auf eine gewohnheitsmäßige Nutzung von Verkehrsmitteln hinweist, aus dem Pool zur Erfassung der *heuristischen Entscheidung* herausgenommen worden, um dieses als einen eigenständigen Indikator zu erfassen. Ihm wurde eine eigenständige und in der Literatur häufig angesprochene Funktion zur Erfassung einer an der Routine orientierten Informationssuche zugeschrieben (Aarts, Verplanken, van Knippenberg 1997). Somit konnten letztlich drei Formen der Informationssuche differenziert werden: Eine wohlüberlegte *elaborierte* Suche, eine auf einzelne Aspekte eingeschränkte *heuristische* Suche und eine auf *Routine* basierte Suche.

Die 13 psychologischen Merkmale wurden mit 35 Items und einer 5-stufigen Antwortskala (1 = stimmt nicht; 5 = stimmt sehr) auf standardisierte Weise in dem Fragebogen erfasst. Tabelle 26 gibt einen Überblick der inhaltlichen Definitionen zu den erhobenen psychologischen Merkmalen und der Messgenauigkeit (Reliabilität) der verwendeten Messskalen.

Tabelle 26:  
Beschreibung der psychologischen Skalen

Merkmal	Inhaltliche Beschreibung	Reliabilität	Anzahl Items
Kontrolle ÖV	Subjektive Bewertung, den ÖPNV nutzen zu können.	.87	4
Erlebnis ÖV	Subjektive Bewertung der Erlebnisqualität im ÖPNV	.72	4
Privatheit ÖV	Subjektive Bewertung der Möglichkeit die eigene Privatsphäre im ÖPNV schützen zu können.	.77	2
Intention ÖV	Die persönliche Absicht den ÖPNV im Alltag zu nutzen.	.85	2

Ökologische Norm	Persönliche moralische Verpflichtung, den ÖPNV aus Umwelt- und Klimaschutzgründen zu nutzen.	.83	2
Soziale Norm ÖV	Subjektive Bewertung der Erwartungen anderer Personen an die eigene Person den ÖPNV zu nutzen.	.76	2
Pkw-Orientierung	Subjektive Bewertung der Pkw-Nutzung hinsichtlich Autonomie, Erlebnis und Privatheit.	.86	4
Rad-Orientierung	Subjektive Bewertung des Radfahrens.	.90	3
Wetterresistenz	Subjektive Bewertung der Unempfindlichkeit gegenüber Wettereinflüssen beim Radfahren.	.73	2
Zwangsmobilität	Subjektive Bewertung der Notwendigkeit mobil zu sein, um den Alltag bewältigen zu können.	.75	2
Elaboriert	Ausführliche Überlegungen zur Verkehrsmittelnutzung	.77	2
Heuristik	Einzelne Aspekte bestimmen die Verkehrsmittelnutzung (z.B. Schnelligkeit, Planungssicherheit)	.71	4
Routine	Orientierung am häufigsten genutzten Verkehrsmittel	-	1

Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### 7.3.2 Vergleich der drei Städte Aalen, Hamburg, Leipzig

Gesamtstädtisch ist hinsichtlich der drei ÖPNV-bezogenen Merkmale Kontrolle, Erlebnis und Privatheit ergibt sich ein konsistentes Bild: Der ÖPNV wird von den Hamburger Befragten am positivsten bewertet, gefolgt von Leipzig und dann von Aalen. Alle Unterschiede zwischen den drei Städten sind statistisch signifikant. Die Ergebnisse zeigen, dass insbesondere in Hamburg die Befragten das Wissen und die Befähigung haben, den ÖPNV für Ihre Wege im Alltag nutzen können, die Erlebnisqualität des ÖV sehr positiv bewertet wird sowie die Einschränkung der Privatsphäre am wenigsten negativ wahrgenommen wird. Aus diesen positiven Bewertungen resultiert in Hamburg die stärkste Intention, den ÖPNV zu nutzen. Dies steht im Einklang mit den übrigen Ergebnissen, dass in Hamburg der ÖV als Mobilitätswerkzeug von der Bevölkerung am stärksten wahrgenommen und angenommen wird. In Leipzig hingegen fällt die Bewertung des ÖV in allen Skalen deutlich moderater aus. In Aalen sind insbesondere in Hinblick auf der Skala der ÖV-Kontrolle, welche die Nutzungsmöglichkeiten und die Informiertheit der Probanden beschreibt, Defizite zu verzeichnen, was sich dann auch in einer negativen Nutzungsintention niederschlägt. Dies wiederum deckt sich mit den übrigen Befunden, die zeigen, dass der ÖV in Aalen nur von einer begrenzten Bevölkerungsgruppe im Alltag genutzt wird.

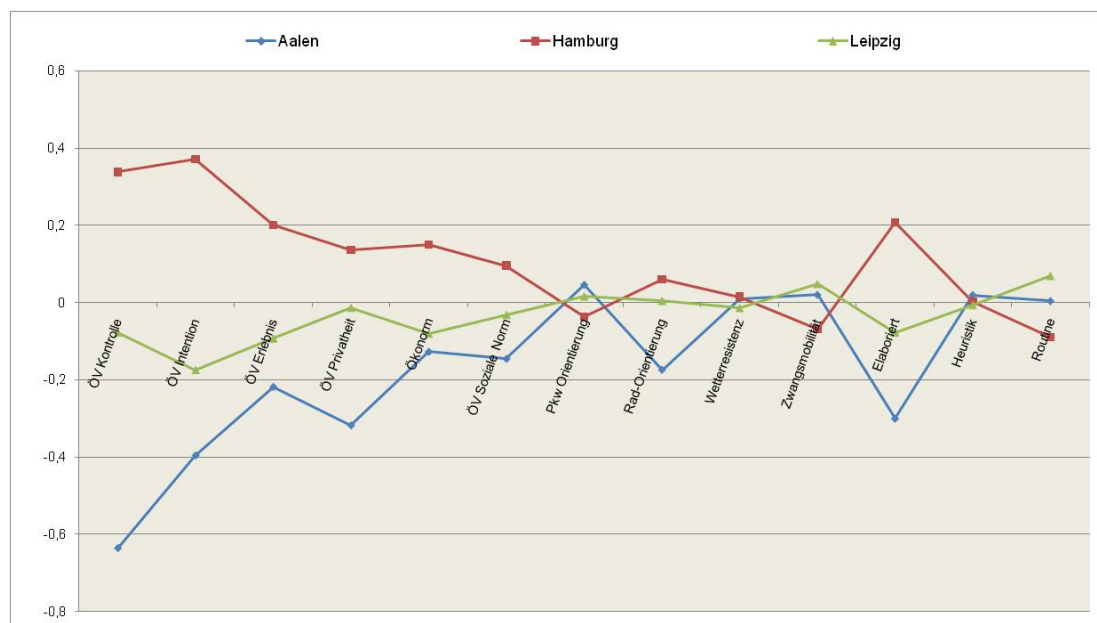
Hamburg zeichnet sich gegenüber Aalen und Leipzig durch eine höhere ökologische Norm und soziale Norm zur ÖV-Nutzung aus. Diese beiden Variablen beschreiben soziokulturelle Normen, die als weitgehend unabhängig von der baulich-physikalischen Infrastruktur anzusehen sind. Während die ökologische Norm das Umweltbewusstsein widerspiegelt, zeigt die soziale Norm den Erwartungsdruck des Umfeldes zur Nutzung des ÖV. In Aalen und Leipzig werden diese beiden Dimensionen weniger positiv bewertet. Beide Städte unterschieden sich nicht signifikant voneinander.

In allen drei Städten wird die Pkw-Orientierung, eine Skala, die die Affinität zur Nutzung des Pkw widerspiegelt, in gleichem Maße bewertet. In Aalen fällt die Rad-Orientierung geringer aus, als in Hamburg und Leipzig, dies steht mit der tatsächlichen Radnutzung in Einklang. Hamburg und Leipzig unterscheiden sich hier statistisch nicht signifikant voneinander. Hinsichtlich der Wetterresistenz, die die Anfälligkeit der Radnutzung bei schlechtem Wetter beschreibt, sind keine Unterschiede zwischen den Städten messbar.

Die Zwangsmobilität, als Maß für die Notwendigkeit ein hohes Pensum an Mobilität zur Bewältigung des Alltages durchführen zu müssen, wird in Hamburg statistisch signifikant schwach geringer bewertet als in Leipzig.

In Bezug auf das Informationssuchverhalten überwiegt in Hamburg eindeutig der elaborierte Modus, der in Aalen am schwächsten ausgeprägt ist. Konsistent hierzu ist, dass der routinisierte Modus in Hamburg am geringsten ausgeprägt ist. Am stärksten ist eine Routinisierung der Informationssuche in Leipzig anzutreffen. Der Unterschied zwischen Hamburg und Leipzig ist statistisch signifikant. Diese Befunde spiegeln unmittelbar die Ergebnisse zur Multimodalität wider: In Hamburg wird das höchste Maß an Multimodalität gemessen, da hier situationsbezogen unterschiedliche modale Entscheidungen notwendig sind. In Aalen hingegen, kann grob vereinfacht gesprochen, der Pkw die meisten Mobilitätsbedürfnisse befriedigen.

Abbildung 51:  
Psychologische Merkmale, Vergleich der Städte



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### 7.3.3 Vergleich zwischen den Bewohnern der inneren und äußeren Stadt

Hinsichtlich der drei ÖPNV-bezogenen Merkmale Kontrolle, Erlebnis und Privatheit zeigt sich auch bei den Teilräumen ein konsistentes Bild: Alle ÖPNV-bezogenen Skalen werden in den Innenstädten deutlich positiver bewertet als in der äußeren Stadt. Hieraus folgt auch eine höhere Intention, den ÖPNV zu nutzen. Dieser Befund und die Ergebnisse des Städtevergleichs legen die These nahe, dass der ÖV umso positiver bewertet wird, je urbaner die Wohnlage ist.

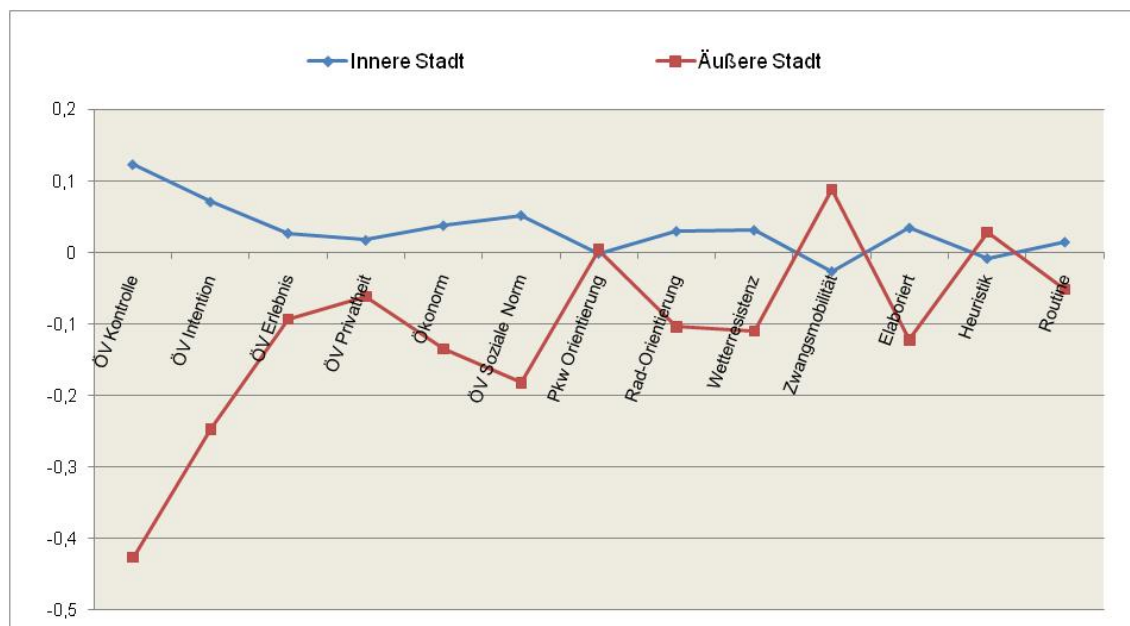
In den Innenstädten sind ebenfalls höhere Messwerte der ökologischen Norm und sozialen Norm zur ÖV-Nutzung zu beobachten als in der äußeren Stadt. Die Unterschiede in der sozialen Norm fallen noch größer aus als die in der ökologischen Norm. Dieser untypische Befund weist auf einen ungewöhnlich hohen Erwartungsdruck hinsichtlich der ÖPNV-Nutzung bei Innenstadtbewohnern hin. Diese normative Erwartung kann als ein Indiz für einen innenstadtnahen urbanen Lebensstil interpretiert werden, in welchem dem ÖV ein durchaus positiver Stellenwert zugemessen wird.

Sowohl die Rad-Orientierung als auch die Wetterresistenz in Bezug auf das Rad sind in der Innenstadt höher ausgeprägt als in den Außenbezirken. Dies spricht für eine generell positive Wahrnehmung des Fahrrades in den Bereichen der inneren Stadt und deckt sich mit dem höheren Modal-Split des Fahrrades in den inneren Stadtbereichen von Hamburg und Leipzig. Die positive Bewertung des Fahrrades als wichtiger Baustein für einen multimodalen Lebensstil in der Innenstadt ergibt ebenso ein konsistentes Bild mit den Befunden zur Verkehrsmittelnutzung in Kapitel 0.

Die Zwangsmobilität wird hingegen in den äußeren Stadtbezirken erwartungsgemäß höher bewertet, da die niedrigere Dichte an Gelegenheiten in den äußeren Lagen die Erledigung der im Alltag notwendigen Aktivitäten erschwert.

In Bezug auf das Informationssuchverhalten heben sich die Bewohner der inneren Stadt besonders durch einen stärker ausgeprägten elaborierten Modus von der äußeren Stadt ab. Hieraus ergibt sich das Bild, dass Bewohner der inneren Stadt ihre Verkehrswahl in stärkerem Maße rational entscheiden. Das steht in Einklang mit der deutlich stärker ausgeprägten Multimodalität. Auf der anderen Seite ist in der Innenstadt auch das routinisierte Informationssuchverhalten stärker ausgeprägt, wenn auch deutlich schwächer. Elaboriert und Routine korrelieren schwach, aber statistisch signifikant miteinander ( $r=-.078$ ), was darauf hindeutet, dass diese Modi weniger in einzelnen Personen anzutreffen sind, als zwischen spezifischen Personengruppen innerhalb der Innenstadtbewohner.

Abbildung 52:  
Psychologische Merkmale, Vergleich innere und äußere Stadt



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

### 7.3.4 Vergleich zwischen den bewussten Innenstadtbewohnern und den sonstigen Innenstadtbewohnern

Im Vergleich der bewussten Innenstadtbewohner mit den übrigen Innenstadtbewohnern ist auffällig, dass die bewussten Innenstadtbewohner das Merkmal ÖPNV-Kontrolle signifikant positiver bewerten. Dies spricht für eine ausgeprägte Befähigung zur Nutzung des ÖPNV, und wird durch die ebenfalls signifikant stärker ausgeprägte Intention, den ÖPNV nutzen zu wollen, bestätigt. Bei der Verkehrsmittelnutzung der Großstädte musste jedoch konstatiert werden, dass sich diese beiden innerstädtischen Gruppen im Modal-Split-Anteil des ÖPNV nicht unterscheiden. Berücksichtigt man zusätzlich das hohe Maß an Multimodalität bei den bewussten Innenstadtbewohnern, so ist naheliegend, dass diese prinzipiell sehr ÖV-affin sind, dies jedoch nur, soweit es in ihrem Alltag situativ vorteilhaft ist, einsetzen. Im Widerspruch hierzu steht jedoch der hohe Anteil an ÖPNV-Captives unter den bewussten Innenstadtbewohnern bei den Verkehrsmittelnutzergruppen (Kapitel 0). Möglicherweise ist dieser Widerspruch auf eine Gruppenbildung in der MiD zurückzuführen, die im Wesentlichen auf einer Differenzierung der PKW- und ÖPNV-Nutzung basiert. Die intensive Nutzung nichtmotorisierter Verkehrsmittel im Rahmen eines multimodalen Verhaltens würde in den MiD-Verkehrsmittelnutzergruppen nur unzureichend abgebildet werden.

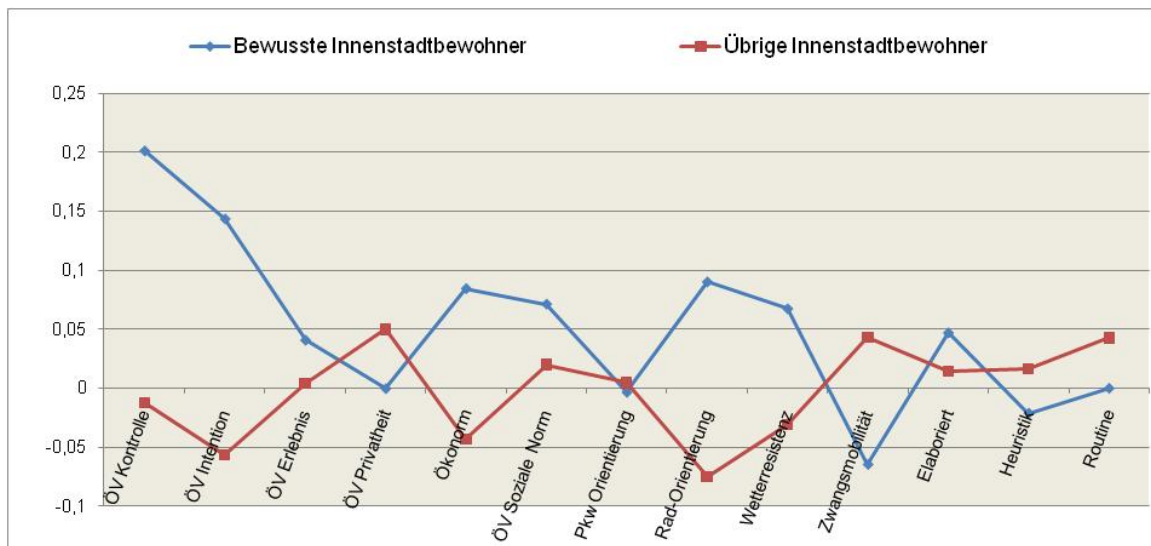
Die bewussten Innenstadtbewohner weisen eine höhere ökologische Norm als die sonstigen Innenstadtbewohner auf. Das stark ausgeprägte Umweltbewusstsein spielt für die verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sicher eine Rolle. Möglicherweise ist auch ein Zusammenhang zur innerstädtischen Lage des Wohnstandortes zu sehen – gerade dort lässt sich ein ökologisch orientierter Pkw-Verzicht am besten realisieren. Hinsichtlich der sozialen Norm lassen sich keine statistisch signifikanten Unterschiede nachweisen.

Sowohl die Rad-Orientierung als auch die Wetterresistenz in Bezug auf das Rad sind bei den bewussten Innenstadtbewohnern höher ausgeprägt. Das stützt die These einer multimodalen, nahraumorientierten Lebensweise unterstützt. Der Unterschied in der Wetterresistenz ist statistisch jedoch nur schwach signifikant.

Die bewussten Innenstadtbewohner schätzen ihre Mobilitätswänge in der Alltagssituation geringer ein als die sonstigen Innenstadtbewohner. Der Unterschied zu den sonstigen Innenstadtbewohnern ist statistisch schwach signifikant. So ermöglicht eine nahräumliche Orientierung bei den Wegezielen eine stressfrei wahrgenommene Durchführung der Aktivitäten des Alltags.

In Bezug auf das Informationssuchverhalten zeigen sich keine statistisch signifikanten Unterschiede zwischen den beiden Gruppen.

Abbildung 53:  
Psychologische Merkmale, Vergleich der Bewohnergruppen der inneren Stadt



Quelle: eigene Darstellung nach eigener Erhebung

## 8 Zusammenfassung der empirischen Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Im Folgenden werden die Befunde der Primärempirie aus den vorherigen Kapiteln zusammengefasst. Schwerpunkt sind die Ergebnisse der Vergleiche zwischen den einzelnen Bewohnertypen. Im Anschluss hieran werden Schlussfolgerungen im Hinblick auf die zentralen Fragestellungen formuliert.

### 8.1 Zusammenfassung der Erkenntnisse aus der Primärempirie

#### 8.1.1 Muster der Wanderung/Standortwahl - Typisierung der Stadtbewohner

Die Typologie der Bewohner aufgrund der Kriterien „Suchraum“ und „Wohnstandort“ lässt sich in allen Modellstädten zuverlässig operationalisieren. In allen drei Städten konnte ein beachtlicher Anteil an Personen gefunden werden, die sich bewusst um einen Wohnstandort in der inneren Stadt bemüht haben. Besonders in Leipzig und Hamburg beeindrucken die Ergebnisse: Zwei von drei Wohnortwechslern, die in die innere Stadt oder innerhalb der inneren Stadt umziehen, erfüllen die Kriterien zum bewussten Innenstadtbewohner. In Aalen liegt immerhin jedem zweiten derartigen Umzug das Ziel eines bewusst innenstadtnahen Wohnstandortes zugrunde. Insofern handelt es sich bei den bewussten Innenstadtbewohnern um eine relevante städtische Bewohnergruppe, die eine eingehendere Betrachtung der Präferenzen und Bedürfnisse verdient und deren Eigenschaften für die Stadtentwicklung und die Nachfrage nach Wohnraum eine relevante Rolle spielen. Inwieweit sich der „bewusste Innenstadtbewohner“ in den Städten von anderen Bewohnern der inneren und äußeren Stadt hinsichtlich Standortwahlmotiven, Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung sowie Einstellungen unterscheidet, wird in den folgenden Abschnitten gezeigt.

##### a) Soziodemographische und sozioökonomische Merkmale der Bewohnertypen

Insgesamt entsprechen die beschriebenen Befunde hinsichtlich der soziodemographischen Eigenschaften der einzelnen Bewohnergruppen den Ergebnissen anderer Studien. Die beiden innerstädtischen Bewohnergruppen sind generell geprägt durch junge Personen mit einem hohen Bildungsniveau. Dies gilt insbesondere für die Gruppe der bewussten Innenstadtbewohner, unter denen im Vergleich zu den anderen Bewohnergruppen zudem besonders oft Personen im Studium oder in der Ausbildung zu finden sind.

Die Zusammensetzung der Zu- und Umzügler nach Haushaltstypen und insbesondere der ökonomische Status liefern darüber hinaus Indizien für den Einfluss des Wohnungsmarktes auf das Zu- und Umzugsgeschehen. So zeigt sich im Vergleich der beiden Großstädte, dass in Hamburg weniger Familien und weniger ökonomisch schwache Haushalte in die innere Stadt ziehen. Der angespannte Wohnungsmarkt scheint hier einen selektiven Zu- und Umzug von Haushalten zu bedingen. In Leipzig, mit einem im Vergleich deutlich entspannteren Wohnungsmarkt, scheint der Markt dagegen passende Angebote für alle Haushaltstypen und ökonomische Statusgruppen zu bieten. Auch in Aalen wird deutlich, dass die innere Stadt offenbar attraktiven Wohnraum für unterschiedliche Nachfragergruppen bietet. Im Vergleich zu den anderen Modellstädten gehören die bewussten Innenstadtbewohner in der Mittelstadt Aalen ökonomisch stärkeren Haushalten an. Hier ziehen neben Studierenden auch gutsituierte Paarhaushalte bewusst in die innere Stadt.

## b) Standortwahl bewusster Stadtbewohner

Die Analysen zu Standortfaktoren bestätigen bekannte Befunde aus anderen Untersuchungen und ermöglichen eine differenzierte Analyse verschiedener Lage- und Bewohnertypen.

In der Zusammenschau der Erkenntnisse aus der Analyse der Standortwahlkriterien wird deutlich, dass ein gutes ÖPNV-Angebot in Großstädten offensichtlich für alle Zu- und Umzügler in die innere Stadt ein wichtiges Standortwahlkriterium darstellt. Neben typischen urbanen Qualitäten wie der Vielzahl von Gelegenheiten, der Dichte an möglichen sozialen Kontakten oder einer kulturellen Vielfalt, die sich implizit auch in der Wichtigkeit einer „zentralen Lage“ ausdrücken dürfte (Stadtzentrum als zentraler Ort des öffentlichen Lebens und des sozialen Austauschs), suchen alle Innenstadtbewohner somit offensichtlich auch „harte“ Standortvorteile in Form einer guten nahräumlichen Erreichbarkeit von Versorgungsgelegenheiten.

Auf Basis der Analysen kann die These bestätigt werden, dass ein guter ÖPNV in Großstädten eine sehr wichtige Voraussetzung für die Attraktivität der Innenstädte darstellt. Mit Blick auf die bewussten Innenstadtbewohner kann gefolgert werden, dass mehr noch als der ÖPNV die nahräumliche Erreichbarkeit ein zentraler Standortfaktor für die Innenstadt darstellt. Offenbar wird insbesondere der NMIV als genuin urbane Verkehrsmittel beurteilt, wobei daneben ein guter ÖPNV als „Basisqualität“ eines urbanen Verkehrssystems betrachtet wird.

Die übrigen Innenstadtbewohner bewerten diese Qualitäten ähnlich hoch wie bewusste Innenstadtbewohner, schätzen aber eine zentrale Lage deutlich weniger wichtig ein. Zusammen mit der Tatsache, dass die übrigen Innenstadtbewohner per Definition auch Standorte der äußeren Stadt in Betracht gezogen haben, kann die Hypothese abgeleitet werden, dass sich ihre spezifischen Standortanforderungen hinsichtlich nahräumlicher Erreichbarkeit dort nicht realisieren ließen. Dies wäre ein Hinweis auf genuin innerstädtische Standortvorteile. Vor dem Hintergrund der vielfältigen Versorgungsmöglichkeiten auch in der äußeren Stadt (im Vergleich zu „echten“ suburbanen Gebieten im Umland der Städte), erscheint diese Interpretation jedoch fraglich. Aufschluss könnte eine qualitative empirische Ergänzung der vorliegenden Befunde liefern.

Anders als in den Großstädten ist der ÖPNV für bewusste Innenstadtbewohner in Aalen im Vergleich zur nahräumlichen Erreichbarkeit deutlich weniger wichtig für die Standortwahl. Analog zu den Ergebnissen zu Innenstadtbewohnern generell zeigt sich, dass auch die bewussten Innenstadtbewohner den ÖPNV, offensichtlich auch aufgrund der geringen Distanzen innerhalb der Stadt, nicht als städtisches Verkehrsmittel ansehen.

## c) Verkehrsmittelverfügbarkeit, Verkehrsverhalten und Einstellungen

Die verschiedenen Vergleiche unterschiedlicher Stadtgrößen und zwischen innerer und äußerer Stadt zur Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung haben in allen wesentlichen Punkten bekannte Befunde bestätigt. Die Verhaltensweisen der bewussten Innenstadtbewohner wurden insbesondere im Vergleich zu den übrigen Innenstadtbewohnern untersucht, da beide Gruppen im gleichen städtischen Lagetyp wohnen, sich jedoch in den Präferenzen der Standortwahl bzw. der Suchräume unterscheiden. Die Untersuchung wurde in drei unterschiedlichen städtischen Kontexten durchgeführt. Nicht alle Ergebnisse stimmen zwischen den Untersuchungsräumen überein, weshalb insbesondere zwischen den Großstädten (Hamburg und Leipzig) und der Mittelstadt (Aalen) zu differenzieren ist.

Bezogen auf die Großstädte zeigt sich als zentrale Erkenntnis, dass die Gruppe der bewussten Innenstadtbewohner eine besonders multimodale Verkehrsmittelnutzung auszeichnet. Dies äußert sich in besonderem Maße durch eine geringere Ausstattung mit Pkw und eine weniger ausgeprägte Nutzung von Pkws. Es kann jedoch keine verstärkte Nutzung des ÖPNV im Vergleich zu den übrigen Innenstadtbewohnern festgestellt werden. Vielmehr nutzen die bewussten Innenstadtbewohner



überdurchschnittlich nichtmotorisierte Verkehrsmittel und insbesondere das Fahrrad. Diese Erkenntnisse werden durch die psychologischen Merkmale unterstützt: Bewusste Innenstadtbewohner sind ebenso überdurchschnittlich ÖV- wie Fahrrad-affin und fallen durch eine besonders ausgeprägte ökologische Orientierung auf.

Diese Befunde führen zu der Interpretation, dass die bewussten Innenstadtbewohner ihren zentral gelegenen Wohnstandort (auch) deshalb wählen, um ihre Aktivitäten im nahräumlichen Umfeld erledigen zu können und über verschiedene modale Optionen zum Erreichen ihrer Aktivitätsorte verfügen. Daher kann dieser Personengruppe als zentrale These unterstellt werden, dass ihr innerstädtischer Wohnstandort auch in Hinblick auf eine besondere Flexibilität im Sinne von multioptionalen modalen bzw. verkehrlichen Handlungsmöglichkeiten gewählt wurde. Sowohl das realisierte Verhalten als auch die gemessenen psychologischen Dimensionen unterstützen diese These.

Für das Mittelzentrum Aalen hingegen zeigen sich deutlich abweichende Strukturen. Die bewussten Innenstadtbewohner in Aalen verfügen über mehr PKW als die übrigen Innenstadtbewohner und auch der Anteil des MIV am Modal-Split unterscheidet sich kaum von dieser Bewohnergruppe. Der Pkw ist in der Mittelstadt offensichtlich in deutlich stärkerem Maße Bestandteil des alltäglichen Mobilitätshandelns als in den Großstädten. Aufgrund der kleinräumigen Stadtstrukturen ist es in Aalen für die Gruppe der bewussten Innenstadtbewohner möglich, die eher mit dem Umland assoziierten wohnstandortbezogenen Vorteile (eigenständiges Haus mit eigenem Garten und Garage) mit denen eines urbanen Lebensstils (fuß- bzw. radläufige Erreichbarkeit der Stadtkerns) zu kombinieren. Über alle Modi hinweg ist das Modalwahlverhalten der bewussten Innenstadtbewohner jedoch den übrigen Innenstadtbewohnern sehr ähnlich.

In allen drei Städten verfügen die bewussten Innenstadtbewohner über eine signifikant höhere Ausstattung mit BahnCards als die übrigen Innenstadtbewohner. Dieses Ergebnis steht in Einklang mit dem Befund anderer Studien, dass in allen untersuchten Städten die bewussten Innenstadtbewohner überdurchschnittlich gebildet und im Mittel über ein höheres Einkommen verfügen. Diese beiden Eigenschaften haben sich in anderen Untersuchungen in besonderem Maße als Prädiktoren für eine überdurchschnittliche ausgeprägte Fernmobilität erwiesen. In allen drei Städten bedeutet ein innenstadtnaher Wohnstandort auch eine bessere Erreichbarkeit des (Fern-)Bahnhofs. Insofern ist eine Konzentration von Besitzern einer BahnCard in der Innenstadt prinzipiell zu erwarten.

## 8.2 Schlussfolgerungen

Nachfolgend werden die Schlussfolgerungen aus der Primärempirie im Hinblick auf die zentralen Fragestellungen des Projekts zusammengefasst. Im Mittelpunkt steht die Frage, welches Potenzial die Gruppe der bewussten Innenstadtbewohner sowohl allgemein für den Umweltverbund bzw. eine nachhaltige Verkehrsentwicklung als auch speziell für den ÖPNV darstellt. Darüber hinaus wird die Rolle nahräumlicher Erreichbarkeiten und des Umweltverbundes für die Stadtentwicklung im Kontext einer Renaissance der Städte reflektiert.

### 8.2.1 Chancen für den Umweltverbund und eine nachhaltige Verkehrsentwicklung

Generell bestätigt die Erhebung die bekannte Erkenntnis, dass Stadtbewohner hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung grundsätzlich ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten i.S. einer starken Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes zeigen. Die Befragung ermöglicht zudem eine nach innerstädtischen Lagetypen differenzierte Analyse. Es zeigen sich sowohl hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung als auch hinsichtlich der verkehrsmittelbezogenen Einstellungen signifikante Unterschiede zwischen den Bewohnern der äußeren und der inneren Stadt. Insbesondere die Be-

wohner innerstädtischer Gebiete zeigen ein multimodales (mit Schwerpunkt Umweltverbund) und nahräumlich orientiertes Verhalten (hohe Anteile Fuß- und Radverkehr). Im Einklang hierzu steht die festgestellte ÖPNV- und Radaffinität dieser Gruppen.

Ein konsistentes Bild ergibt sich zusammen mit der Bewertung verschiedener Standortwahlkriterien. Neben zentralen Faktoren wie den Kosten sind für alle Bewohnergruppen der inneren Stadt vor allem ein guter ÖPNV, aber auch eine gute nahräumliche Erreichbarkeit von Aktivitätenegelegenheiten (z.B. Versorgung) von besonders wichtige Kriterien bei der Standortwahl. Offensichtlich suchen sowohl die bewussten Innenstadtbewohner als auch die übrigen Bewohner der Innenstadt gezielt Wohnstandorte, die ihnen eine weitgehende Flexibilität hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl bieten.

Eine Steigerung des Bildes vom nahräumlich orientierten, multimodalen Innenstadtbewohner stellt die Gruppe der bewussten Innenstadtbewohner dar. Bei ihr treten die zuvor für die Innenstadtbewohner generell beschriebenen Eigenschaften in der stärksten Ausprägung auf. Werden die bewussten Innenstadtbewohner als Prototyp einer zukünftigen Stadtbevölkerung angesehen, sind positive Effekte für eine nachhaltige Entwicklung des städtischen Verkehrs zu erwarten.

Diese zunächst für die Modellstädte gültige Hypothese lässt sich im Fall von Hamburg und Leipzig bedingt auf andere Großstädte übertragen. Dagegen ist aufgrund der Heterogenität des Stadttypus Mittelstadt die Übertragbarkeit der Ergebnisse aus Aalen auf Mittelstädte mit ähnlichen strukturellen Eigenschaften begrenzt. In Mittelstädten mit starken funktionalen Verflechtungen zu nahegelegenen Oberzentren (insbesondere des Arbeitsmarktes) und/oder solchen mit einem gut ausgebauten SPNV Angebot sind hingegen abweichende Ergebnisse zu erwarten.

Dennoch zeigt das Beispiel Aalen, dass nahräumliche Erreichbarkeit auch in kleineren Städten einen wichtigen Standortfaktor darstellt. Dies kann als Hinweis interpretiert werden, dass die „Renaissance der Städte“ nicht nur als „Renaissance der Innenstädte“ sondern auch als „Renaissance nahräumlicher Erreichbarkeit“ gewertet werden kann. Die festgestellten individuellen Präferenzen hinsichtlich Wohnstandort und Verkehrsmittelnutzung könnten auch abseits von prosperierenden Großstädten zu einer Nachfrage von Standorten führen, deren Schaffung im Mittelpunkt planerischer Konzepte wie der „dezentralen Konzentration“, „Stadt der kurzen Wege“ oder der „schienen-gestützten Siedlungsentwicklung“ steht.

Insgesamt stellt die Gruppe der Innenstadtbewohner und insbesondere der bewussten Innenstadtbewohner ein Potenzial für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung dar. Dennoch zeigen die Ergebnisse auch, wie unterschiedlich dieses Potenzial derzeit unter verschiedenen Rahmenbedingungen abgerufen wird. So hat der Umweltverbund im Vergleich der Modellstädte in Hamburg bei weitem den größten Anteil an der Verkehrsmittelnutzung. In Leipzig und insbesondere Aalen hat der MIV hingegen auch in der inneren Stadt einen großen Anteil am Modal Split. Neben raumstrukturellen Gegebenheiten (geringe Distanzen innerhalb der Stadt) und Unterschieden in der Qualität des Umweltverbundes stellt auch die unterschiedlich ausgeprägte MIV-Restriktivität eine plausible Erklärung für diese Unterschiede dar. Vor diesem Hintergrund kann angenommen werden, dass das Potenzial einer Renaissance der Städte für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung nicht per se realisiert werden kann. Die Aktivierung dieses Potenzials erfordert weiterhin planerische Interventionen insbesondere im Bereich der integrierten Gestaltung von Verkehrsangeboten aber auch im Bereich des Städtebaus.

## 8.2.2 Chancen für den ÖPNV

Die Erhebung zeigt, dass eine Renaissance der Städte grundsätzlich neben Chancen für den Umweltverbund/eine nachhaltige Verkehrsentwicklung auch Chancen unmittelbar für den ÖPNV bietet.

Innenstadtbewohner insgesamt aber insbesondere die bewussten Innenstadtbewohner sind grundsätzlich ÖPNV affin. Letztere zeichnet zudem eine starke Intention zur Nutzung des ÖPNV aus. Darüber hinaus sind bewusste Innenstadtbewohner überdurchschnittlich gut über die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV informiert. Im Alltag agieren die bewussten Innenstadtbewohner jedoch eher multimodal, viele Wege werden nicht im ÖPNV sondern mit dem Rad und zu Fuß zurückgelegt. Die tatsächliche Nutzung des ÖPNV ist aufgrund der nahräumlichen Orientierung und des erhöhten Anteil nichtmotorisierter Verkehrsmittel am Modal Split durchschnittlich. Auch die Ausstattung mit Abonnements ist bei den bewussten Innenstadtbewohnern niedriger als bei anderen Stadtbewohnern.

Offenbar optimieren die bewussten Innenstadtbewohner ihren Wohnstandort so, dass sie nicht abhängig von einem einzelnen Verkehrsmittel sind, auch nicht vom ÖPNV. Somit können die bewussten Innenstadtbewohner nicht per se als Kunden des ÖPNV angesehen werden, sondern stellen vielmehr ein Kundenpotenzial dar. Inwieweit dieses Potenzial für den ÖV aktivierbar wäre, kann nicht unmittelbar aus den Befunden abgeleitet werden. Da für die nahräumlich orientierten bewussten Innenstadtbewohner jedoch offensichtlich ihre Mobilitätsbedürfnisse ohne intensive Nutzung des ÖPNV realisieren können, ist bei Annahme eines gleichbleibenden Angebots des ÖPNV jedoch nicht davon auszugehen, dass alleine durch tarifliche oder informatorische Maßnahmen eine deutliche Steigerung der Nutzung erreicht werden kann.

Die Befragungsergebnisse hinsichtlich der Verkehrsmittelaaffinitäten scheinen jedoch einen in letzter Zeit häufiger konstatierten Trend zu bestätigen, nachdem insbesondere Jüngere nicht mehr per se auf das Auto als zentralem Mobilitätswerkzeug festgelegt sind, sondern sich eher multimodal verhalten. Auf Basis der Ergebnisse der Primärempirie kann daher vermutet werden, dass bewusste Innenstadtbewohner eine Zielgruppe für multimodale Mobilitätsangebote, wie sie derzeit in unterschiedlichen Kontexten (z.B. Elektromobilität) diskutiert werden, darstellen.

Zudem zeigen die Ergebnisse in Leipzig, dass unter bestimmten Bedingungen der MIV auch in der Innenstadt die Verkehrsmittelnutzung dominiert. Die Chancen für den ÖPNV müssen vor einem solchen Hintergrund zurückhaltender eingeschätzt werden.

Hinsichtlich der Chancen die durch quantitative Nachfrageeffekte im ÖPNV entstehen, muss zwischen den verschiedenen Stadttypen differenziert werden:

In einer prosperierenden Großstadt wie Hamburg sind eher geringe Effekte zu erwarten. Zum einen besteht ein verhältnismäßig geringes Flächenpotenzial zur Ansiedlung weiterer Anwohner, selbst bei Erfüllung der politischen Zielvorgabe von 6 000 zusätzlichen Wohneinheiten pro Jahr. Zudem stellen zusätzliche Fahrgäste, insbesondere zur Spitzenstunde aufgrund von bereits heute begrenzten Kapazitäten eher einer Herausforderung als eine Chance dar. Differenziert nach den beiden städtischen Lagetypen lassen sich folgende Schlussfolgerungen im Hinblick auf potenzielle Nachfrageeffekte formulieren:

- In der inneren Stadt besteht ein sehr geringes Flächenpotenzial für Nachverdichtung. Hier sind Effekte lediglich aufgrund des Ersatzes von Bevölkerung durch Selbstselektion im Rahmen von Wanderungen und dadurch mehr bewusste Innenstadtbewohner zu erwarten. Insgesamt ist hier von geringeren Nachfrageeffekten auszugehen.
- In der äußeren Stadt besteht generell ein größeres Flächenpotenzial für die Entwicklung neuer Wohnflächen. Die Befragung zeigt jedoch, dass Zu- und Umzügler in diesen Gebieten im Durchschnitt deutlich weniger ÖPNV affin sind als solche in der inneren Stadt. Um die Chancen dieser Flächen für den ÖPNV zu nutzen, indem entsprechende Personen angezogen werden, ist es daher notwendig, bei Neuentwicklungen die von der Gruppe der bewussten Innenstadtbewohner bevorzugten Qualitäten zu schaffen.

In der Stadt Leipzig stehen aufgrund starker Abwanderungen in der Vergangenheit größere Flächenpotenziale (Leerstände im Bestand, Brachflächen für Neuentwicklungen) für eine große Anzahl neuer Einwohner zur Verfügung. Wird die Entwicklung an den vorhandenen Ästen des Straßennetzes realisiert, könnte dies vor dem Hintergrund der analysierten Verkehrsmittellaffinitäten zu einer Steigerung der Nachfrage im ÖPNV führen. Die Analyse der tatsächlichen Verkehrsmittelnutzung zeigt jedoch, dass auch die bewussten Innenstadtbewohner trotz ihrer ÖPNV Affinität häufiger den PKW als den ÖPNV nutzen. Die bewussten Innenstadtbewohner können als Nachfragepotenzial hier nur aktiviert werden wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden (z.B. Konzentration der Siedlungsentwicklung an den Straßennachsen, keine Verbesserung der Situation im MIV, eher Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr auf Kosten des MIV).

Für die Mittelstadt Aalen ergeben sich aus der Befragung unmittelbar keine Hinweise darauf, dass die bewussten Innenstadtbewohner ein Nachfragepotenzial für den ÖPNV darstellen könnten, da diese Gruppe den übrigen Innenstadtbewohnern im Modalwahlverhalten sehr ähnlich ist. In Aalen suchen die bewussten Innenstadtbewohner insbesondere die Nähe zu Aktivitätsangelegenheiten. Bei der Verkehrsmittelnutzung dominiert bei allen Bewohnertypen der MIV. Da reine Busnetze in anderen Mittelstädten durchaus erfolgreich betrieben werden, erscheint es unplausibel die geringe ÖPNV-Nutzungsabsicht allein auf das Angebot zurückzuführen. Aufgrund der geringen Distanzen in Aalen erscheint es jedoch durchaus plausibel, dass der ÖPNV nicht als notwendiges Verkehrsmittel angesehen wird.

### 8.2.3 Nahräumliche Erreichbarkeiten und Umweltverbund als strategische Standortfaktoren in Zeiten einer Renaissance der Städte

Die Innenstadtbewohner allgemein und die bewussten Innenstadtbewohner im Speziellen stellen hinsichtlich von Erreichbarkeiten vielfältige Anforderungen an ihren Wohnstandort. Hierzu gehört zunächst die gute nahräumliche Erreichbarkeit von Aktivitätenstandorten, z.B. der täglichen Versorgung. Die Bewertung der Standortwahlkriterien macht jedoch deutlich, dass die bewussten Innenstadtbewohner (aber auch insgesamt die Bewohner der inneren Stadt) den ÖPNV als sehr wichtiges Kriterium für die Wahl eines Standorts nach den Kosten für Wohnraum einschätzen. Sie wünschen offensichtlich einen guten ÖPNV als Basisqualität eines innerstädtischen Wohnstandorts. Das Vorhandensein guter nahräumlicher Erreichbarkeiten sowie eines guten ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes ist (neben der Existenz von Arbeits-/Ausbildungsplätzen) ein zentraler Standortfaktor, um als Wohnstandort für bewusste Innenstadtbewohner attraktiv zu sein.

Der Schaffung und Erhaltung entsprechender Qualitäten sollte in der Stadtentwicklungspolitik ein entsprechender Wert zukommen.

Für innerstädtische Bereiche prosperierender Großstädte mit begrenzten Flächenentwicklungspotenzialen und einem nahezu ubiquitär verfügbaren guten ÖPNV-Angebot erscheint dies weniger dringlich, hier steht vielmehr eine effektive „Vermarktung“ der vorhandenen Qualitäten und die Ergänzung derselben im Vordergrund. Die Schaffung entsprechender Qualitäten bedeutet hier eher eine Chance für Bereiche der äußeren Stadt, um die verfügbaren Entwicklungspotenziale attraktiv für die Zielgruppe der bewussten Innenstadtbewohner zu gestalten.

Anders stellt sich die Situation in Städten wie Leipzig dar, die infolge von Schrumpfungprozessen aufgrund der bestehenden Flächenpotenziale theoretisch über große Gestaltungsmöglichkeiten verfügen. So böte eine auf Äste bestehender öffentlicher Verkehrsinfrastruktur hin konzentrierte Schaffung von innerstädtischen Wohnstandorten die Möglichkeit attraktive Standorte für die Klientel der bewussten Innenstadtbewohner zu schaffen. In der Praxis ist jedoch zu beobachten, dass derartige Konzepte bei der Immobilienwirtschaft auf Widerstände stoßen, da diese ihr Kundenpotenzial

offensichtlich in Bevölkerungsgruppen mit anderen Standortanforderungen sieht. Die vorliegende Studie zeigt diesbezüglich, dass die Schaffung gut integrierter Standorte höherer städtebaulicher Dichte in Kombination mit nahräumlichen Erreichbarkeiten und einem leistungsfähigen Umweltverbund durchaus zukunftsfähige Angebotskonzepte für die Immobilienwirtschaft darstellen.

In Aalen stellt sich die Situation jedoch anders dar. Hier kann nicht davon gesprochen werden, dass der ÖPNV ein wichtiger Standortfaktor für Zu- und Umzügler generell darstellt. In der Mittelstadt steht der Wunsch nach nahräumlichen Erreichbarkeiten bei der Standortwahl beider innerstädtischen Bewohnertypen im Vordergrund. Die Ergebnisse aus Aalen lassen sich jedoch vor dem Hintergrund der Heterogenität dieses Städtetypus nicht verallgemeinern und müssen auf Basis der speziellen Situation in Aalen (außerhalb eines prosperierenden Ballungsraums, reiner Bus ÖPNV) interpretiert werden. Der Vergleich mit ähnlichen Studien aus Mittelstädten im Umland bedeutender Großstädte mit einem ausgeprägten SPNV zeigt dort eine höhere Relevanz des ÖPNV für die Standortwahl. Für eine adäquate Einschätzung der Chancen für den ÖPNV in Mittelstädten sind weitere Studien notwendig.

## 9 Handlungsempfehlungen/ Strategien

Auf Basis der zuvor beschriebenen Schlussfolgerungen werden im Folgenden mögliche Handlungsfelder für Städte und zugehörige Maßnahmen beschrieben. Sowohl im Hinblick auf die Förderung des innerstädtischen Wohnens als auch einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung sind zahlreiche planerische Konzepte bekannt und in der Praxis etabliert. Ziel des vorliegenden Vorhabens ist es, die bestehenden Ansätze vor den Ergebnissen der Primärempirie zu reflektieren. Hierzu wurden innerhalb des Projekts zunächst etablierte Strategien und Maßnahmen der Innenentwicklung, im Bereich des ÖPNV und des Mobilitätsmanagements recherchiert. Unter Berücksichtigung ihrer Ziele und Wirkmechanismen wurden diese Strategien und Maßnahmen auf Basis der Ergebnisse der Primärempirie analysiert. Hier stand die Frage im Mittelpunkt, welche Strategien bzw. Maßnahmen geeignet sind, die Attraktivität innerstädtischer Standorte für die prototypische Gruppe der bewussten Stadtbewohner zu steigern und somit die Potenziale einer Renaissance der Städte zu aktivieren. Wo möglich und sinnvoll, wurden auf Basis der Erkenntnisse Vorschläge für die Erweiterung der untersuchten Strategien erarbeitet.

Zur Ableitung von Handlungsempfehlungen werden die Ergebnisse der Primärempirie sowohl aus der Perspektive der Stadt als öffentlicher Akteur mit Planungsverantwortung für die Produktion von Standorten und eines Gesamtverkehrsangebots als auch aus der Perspektive des ÖPNV als Produzent eines Verkehrsangebots interpretiert. Die erste Perspektive stellt innerhalb des vorliegenden Vorhabens den Schwerpunkt der Betrachtungen dar. Analog zur obigen Zusammenfassung der Schlussfolgerungen werden Handlungsempfehlungen für die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung der Verkehrsnachfrage formuliert. Aufgrund der engen Wechselbeziehungen zwischen Raum und Verkehr werden die beiden Perspektiven im Sinne eines integrierten Ansatzes durch Strategien und Maßnahmen für Stadtplanung und Städtebau ergänzt.

Wie zuvor gezeigt, betreffen die Erkenntnisse aus der Primärempirie verschiedene Bereiche der städtischen Planung. Neben Hinweisen für die konkrete Planung des Raum- und Verkehrsangebots lassen sich Empfehlungen insbesondere auch für die übergeordnete Stadtentwicklungsplanung und politische Strategien ableiten. Daher beziehen sich die Ausführungen auf die folgenden Handlungsfelder mit den dazugehörigen Adressaten:

*„Strategien und Leitbilder“:* Dieses Handlungsfeld bildet den Rahmen für Angebotsgestaltung und Nachfragebeeinflussung und umfasst grundlegende strategische Weichenstellungen für die nachfolgende Planung. Hierzu gehören sowohl inhaltliche Entscheidungen, z.B. im Sinne von Leitbildern, als auch formale Voraussetzungen wie die Organisation von Planungsprozessen. Somit adressieren die Handlungsempfehlungen in diesem Bereich sowohl die kommunale Politik als maßgebliche rahmensetzende Kraft als auch die Verwaltung, die diesen Rahmen mit eigenen Ziel- und Schwerpunktsetzungen insbesondere im Hinblick auf verwaltungsinterne Verfahren ausgestaltet und somit ebenfalls wichtige strategische Entscheidungen trifft. Darüber hinaus betreffen die Empfehlungen den öffentlichen Diskurs zum Themenfeld Erreichbarkeiten und Mobilität.

*„Angebotsgestaltung“:* Die Handlungsempfehlungen dieses Handlungsfelds zielen auf konkrete planerische Konzepte zur Entwicklung und Umsetzung von Standorten und Verkehrsangeboten. Hierzu gehören neben planerischen und baulichen insbesondere betriebliche Aspekte des ÖPNV.

*„Nachfragebeeinflussung“:* Neben der Schaffung von Angeboten ist die Beeinflussung der Nachfrage bei der Standortwahl und des Mobilitätsverhaltens ein zentrales Handlungsfeld. Zielrichtung der zugehörigen Strategien und Maßnahmen ist insbesondere die zielgruppenspezifische „Vermarktung“ der bestehenden Qualitäten hinsichtlich von Standorten und Verkehr.

Die beschriebenen Handlungsfelder sind als konsistente Abfolge von übergeordneten Strategien auf gesamtstädtischer Ebene, daraus abgeleiteten Leitbildern und Zielen sowie konkreten Maßnahmen zu verstehen. Abbildung 54 verdeutlicht den Zusammenhang der einzelnen Handlungsfelder:

Abbildung 54:  
Handlungsfeld übergeordnete Strategien und Leitbilder



Quelle: eigene Darstellung

## 9.1 Handlungsfeld übergeordnete Strategien und Leitbilder

Das Handlungsfeld umfasst die Schaffung von Bewusstsein in der Politik, der Verwaltung sowie in der Bürgerschaft für die Bedeutung der Themen Erreichbarkeiten und Verkehr bzw. Mobilität als strategisch wichtigem Standortfaktor für die Stadtentwicklung.

Die Ergebnisse der Primärempirie zeigen, dass dem Themenkomplex „Erreichbarkeit“, bestehend aus der Nähe zu Aktivitätenegelegenheiten und der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln (insbesondere

im Umweltverbund), ein hoher Stellenwert bei der Standortwahl von Bewohnern der Innenstadt zukommt. Entsprechend sollte dieser Themenkomplex als wichtiger Aspekt einer kommunalen Strategie zur Aktivierung der Potenziale einer Renaissance der Städte betrachtet werden. Relevanz erhält das Handlungsfeld insbesondere durch die Vielzahl städtischer Politikbereiche, die einen Beitrag zur Schaffung guter Erreichbarkeiten leisten und koordiniert werden müssen. Die Schaffung guter Erreichbarkeiten ist eine Querschnittsaufgabe, welche sowohl Aspekte der Stadtplanung (Bereitstellung von Standorten für Wohnen und Gewerbe), des Städtebaus (Gestaltung des öffentlichen Raums), der Verkehrsplanung (Planung/ Koordination von Verkehrsangeboten) sowie des „Betriebs“ von Verkehrsangeboten (insbesondere ÖPNV durch Verkehrsunternehmen), aber auch Wohnungsangeboten (z.B. städtische Wohnungsgesellschaften) umfasst. Durch die geteilte Wahrnehmung der Aufgaben durch verschiedene Verwaltungseinheiten und externe Akteure sowie ihre Verteilung auf verschiedene politische Ausschüsse, wird die Erarbeitung und Verfolgung einer gemeinsamen Strategie in der Regel erschwert. Dieses gilt es zu überwinden.

Es besteht die Notwendigkeit, einen inhaltlichen und prozessualen Rahmen zu definieren, der die Schaffung der geschilderten Standortqualitäten durch ein koordiniertes Planungshandeln der Stadt ermöglicht. Das Handlungsfeld Strategien und Planung adressiert auch den Bereich der Stadtgesellschaft außerhalb von Politik und Verwaltung. Auf der einen Seite sind dafür „Leitbilder und Ziele“ notwendig, die ein akteursübergreifendes Bewusstsein für den Themenkomplex Erreichbarkeit und Mobilität schaffen. Auf der anderen Seite ist eine „formelle Planung“ notwendig, die die Schaffung guter Erreichbarkeiten als Querschnittsaufgabe berücksichtigt und räumlich verortet. Im Folgenden werden Handlungsempfehlungen für beide Bereiche skizziert.

### 9.1.1 Leitbilder und Ziele

Aufgabe ist die akteursübergreifende Schaffung eines Bewusstseins für die Bedeutung des Themenkomplexes Erreichbarkeit und Mobilität als strategischer Standortfaktor sowie die verbindliche Vereinbarung entsprechender Zielsetzungen oder Leitbilder. Ein entsprechendes Bewusstsein wirkt in zwei Bereichen:

- als Grundlage für ein koordiniertes Planungshandeln im Rahmen nachfolgender formeller Planungsprozesse zur konkreten Produktion von Standorten und Verkehrsangeboten, die dem Anforderungsprofil bewusster Stadtbewohner entsprechen.
- ein entsprechendes Bewusstsein in der gesamten städtischen Gesellschaft im Sinne eines Eigenimages ist die Grundlage für eine effektive Vermarktung der geschaffenen Standortqualitäten z.B. im Rahmen eines sozialen Marketings und somit Grundlage für die unter 9.3 beschriebenen Strategien zur Nachfragebeeinflussung.

Als ein konzeptioneller Ansatzpunkt kann das Konzept einer „nachhaltigen Mobilitätskultur“<sup>15</sup> gesehen werden. In der zitierten umfassenden Definition subsumiert Mobilitätskultur die vielfältigen in der Praxis durchaus verbreiteten Formen informeller Planungs- und Leitbildprozesse mit dem Ziel

---

<sup>15</sup> Diese kann als „Ganzheit der auf Beweglichkeit bzw. Fortbewegung bezogenen materiell und symbolisch wirksamen Praxisformen“ (ISOE 2011) verstanden werden und im Sinne dieses umfassenden Ansatzes auch „das prozessuale Ineinandewirken städtischer Akteure, Infrastrukturen und Techniken als ein verortetes sozio-technisches System“ einbeziehen (ISOE 2011). Grundlage einer Mobilitätskultur ist somit, dass die verschiedenen Aspekte von Mobilität und Verkehrs von allen städtischen Akteuren als Gesamtkomplex und nicht sektoral wahrgenommen werden.



der Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Ein zentraler Aspekt dieses Konzepts ist die Kombination von Kommunikation und Planung zur Schaffung eines breiten Konsenses, z.B. in Form von Leitbildern. Weiterhin sind eine starke Prozessorientierung und die Betonung der Dauerhaftigkeit der Prozesse bedeutsam. Wesentliche Elemente einer Strategie zur Erreichung der genannten Ziele sind:

- ein breiter gesellschaftlicher Diskurs aller relevanten Akteure zu den Themen Erreichbarkeit und Mobilität,
- die Formulierung eines thematisch fokussierten Leitbildes,
- die Verhandlung und Vereinbarung von Zielen und möglichen Maßnahmen im Rahmen informeller Planungsverfahren.

Die Umsetzung kann sowohl als spezieller thematischer Baustein in einem fachlich übergreifenden Planungsprozess, z.B. einem informellen Stadtentwicklungskonzept, im Rahmen fachspezifischer Planungen, z.B. als Ergänzung der Verkehrsentwicklungsplanung oder in Form eines eigenen themenspezifischen Planes, z.B. eines „Masterplans Mobilität“ erfolgen. Ein Beispiel für letztere Kategorie ist der „Integrierte Verkehrsmanagementplan“ der Stadt Offenbach. Auf Basis einer ganzheitlichen Sicht wurde hier ein konsistentes Zielsystem für eine Vielzahl von Schwerpunktthemen im Bereich Mobilität und Verkehr formuliert, welches einen Ausgangspunkt für konkrete Maßnahmen in nachgelagerten Planungsprozessen bietet. Um eine größtmögliche Akzeptanz zu erreichen, wurde der Planungsprozess durch starke partizipative und kommunikative Elemente unterstützt. Neben Politik und Verwaltung wurden auch zahlreiche gesellschaftliche Akteure sowohl aus der Stadt selber als auch aus der Region maßgeblich an der Erarbeitung des Plans beteiligt. Explizit wurden die Bereiche „Attraktivität des Wohnstandorts“ sowie „Erreichbarkeit von Gewerbe und wichtigen Zielen“ behandelt und stellen somit Kernbereiche des Vorhabens dar. Zudem adressierte das Planwerk neben konkreten „Produkten“ (hier i.S. von Verkehrsangeboten) die Prozessebene und stellte hierbei Leitlinien für nachfolgende Planungsprozesse der Verwaltung auf (Bier-Kruse, Birgelen, Bles, Sturm 2009: 86).

Ein solcher spezieller und informeller „Masterplan Mobilität“ bietet einen geeigneten Rahmen zur Entwicklung einer übergreifenden Strategie zur Schaffung von Standorten, welche den Anforderungen der bewussten Stadtbewohner entsprechen. Er kann ggf. auch als Teilbereich einer Strategie für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität oder zur Förderung der Innenentwicklung dienen. Das Beispiel verdeutlicht zudem die Rolle informeller Pläne als Grundlage für das Handeln der Kommune im Bereich der formellen Planung. Diese Rolle wird zusätzlich verstärkt, wenn der informelle Plan politisch beschlossen wird. Derart qualifizierte informelle Planungen sollen z.B. gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB im Rahmen der Bauleitplanung Beachtung finden.

Darüber hinaus ermöglichen solche informelle Prozesse die Rolle des ÖPNV zu verdeutlichen. Dies gilt insbesondere für Städte, in denen der ÖPNV durch kleiner werdende finanzielle Spielräume einem erhöhten Rechtfertigungsdruck ausgesetzt ist und zunehmend einzig als Kostenfaktor wahrgenommen wird. Ein Masterplan kann die Rolle des ÖPNV als „Kernprodukt“ nachhaltiger städtischer Mobilität verdeutlichen und seine Bedeutung als Standortfaktor für die Attraktivität einer Stadt aufzeigen. Des Weiteren ermöglicht ein breiter gesellschaftlicher Diskurs, aktuelle Ansprüche an den ÖPNV und hieraus resultierende Veränderungsbedarfe aus Sicht der Stadt(-gesellschaft) aufzuzeigen.

Informelle Prozesse wie der Verkehrsmanagementplan Offenbach sind eine gute Grundlage für die Ableitung sowohl von Leitlinien für eine mittelfristige konsistente Strategie der Politik und das konkrete Planungshandeln der Verwaltung. Aus ihnen lassen sich transparent entsprechende Leitlinien ableiten und legitimieren. Sie stellen einen Idealfall dar, der jedoch nicht immer zu realisieren sein

wird. Die Voraussetzung für eine Koordination des formellen Verwaltungshandelns zur Schaffung guter Erreichbarkeiten kann auch ohne informelle Planungen durch Leitlinien innerhalb der Verwaltung im Zusammenspiel mit der Politik (z.B. durch Grundsatzbeschlüsse) geschaffen werden.

### 9.1.2 Formelle Planung

Aufgrund des Querschnittscharakters des Themenfeldes ergibt sich das Erfordernis, verschiedene Akteure innerhalb und außerhalb der Verwaltung zu koordinieren. Im Rahmen der formellen Planung werden Voraussetzungen für die konkrete Umsetzung benötigt, die sich aus der in einem informellen Plan erarbeiteten Gesamtstrategie ergeben. Möglichkeiten hierzu ergeben sich

- im Rahmen der Organisation von Verwaltungshandeln und insbesondere der Planung i.S. einer zielgeleiteten Koordination von Planungsprozessen sowie
- durch die Ausnutzung normativer Spielräume in der Stadt- und Verkehrsplanung (z.B. Stellplatzsatzungen).

#### *Koordination von Planungsprozessen*

Eine formulierte Gesamtstrategie muss in das noch oft sektorale Verwaltungshandeln im Rahmen von Fach- und Einzelplanungen (Bauleitplanung, Verkehrsentwicklungsplanung, Nahverkehrsplanung, Einzelhandelskonzepte, Lärminderungsplanung etc.) operationalisiert werden, d.h. entsprechende Zielsetzungen sind als Ausgangspunkte für themenspezifische Planungen zu übernehmen. Die prozessuale Koordination von Planungen sollte durch verbindliche Regelungen erfolgen. Bei der Planung und Realisierung von innerstädtischen Standorten, die dem Anforderungsprofil bewusster Stadtbewohner entsprechen, bedeutet dies insbesondere die möglichst frühzeitige Berücksichtigung verkehrsplanerischer Aspekte sowie der Belange des ÖPNV in der verbindlichen Bauleitplanung.

Von besonderer Bedeutung im Hinblick auf das multimodale Verhalten der bewussten Stadtbewohner ist eine verkehrsträgerübergreifende Herangehensweise im Rahmen der Verkehrsplanung. Als zentrales strategisches Instrument steht hierbei der Verkehrsentwicklungsplan zur Verfügung. Im Hinblick auf eine konsistente Strategie ist auch die prozessuale Verknüpfung oder Integration der Verkehrsplanung in die Stadtentwicklungsplanung zu leisten.

#### *Ausnutzung normativer Spielräume*

Viele der nachfolgend beschriebenen „weichen“ Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität wie z.B. das Mobilitätsmanagement, lassen sich nicht unmittelbar im Rahmen formaler Planungsverfahren umsetzen. So bestehen keine Festsetzungsmöglichkeiten, um z.B. im Rahmen eines Bebauungsplans ein Angebot von „Mietertickets“ zu fordern, da sie nicht Gegenstand des Bauplanungsrechts sind (aufgrund des fehlenden Bodenbezugs). Dennoch ergeben sich verschiedenen Möglichkeiten, um die Umsetzung entsprechender Maßnahmen von Seiten der Verwaltung zumindest zu unterstützen. So bieten sich im Vertragsstädtebau (städtebaulicher Verträge) Möglichkeiten geeignete Vereinbarungen z.B. zu Maßnahmen des wohnungsbezogenen Mobilitätsmanagement mit Investoren zu fixieren (ILS, ISB 2008: 75). Hilfreich ist hierbei eine nach außen klar artikuliert Strategie einer Kommune durch die zuvor beschriebenen Instrumente informeller Planungen oder politischer Grundsatzbeschlüsse. Darauf aufbauend ergeben sich im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens weitere Ansatzpunkte im Zusammenhang mit der Stellplatzpflicht. So bietet eine Einschränkung des Stellplatzangebots als restriktive Maßnahme eine effektive Möglichkeit zur Beeinflussung des PKW Besitzes als einer der zentralen Determinanten der Verkehrsmittelwahl. Die

Stellplatzbaupflicht ist „Teil der Verhandlungsmasse, die bei der Errichtung eines Bauwerkes in das Verfahren der Baugenehmigung eingebracht wird“ (Lehmbrock 2003: 2). Aus ihr heraus entstehen Anreize für die Bauherren, über alternative Erschließungsmethoden (Jobticket, Car-Sharing etc.) nachzudenken.

## 9.2 Handlungsfeld Angebotsgestaltung

Im Mittelpunkt des Handlungsfeldes Angebotsgestaltung stehen Ansätze zur Schaffung von Standort- und Verkehrsangeboten entsprechend den in der Primärempirie analysierten Anforderungen bewusster Stadtbewohner. Hierbei werden sowohl grundsätzliche Anforderungen an die Planung als auch bauliche und betriebliche Aspekte betrachtet. In letzterem Bereich erfolgt insbesondere die Betrachtung von Aspekten der Angebotsgestaltung im ÖPNV.

Die in Kapitel 8 zusammenfassend dargestellten Erkenntnisse aus der Primärempirie zu den Standortanforderungen, der Verkehrsmittelnutzung und den verkehrsmittelbezogenen Einstellungen zeigen die Gruppe der bewussten Stadtbewohner als Prototyp eines sich verkehrssparsam verhaltenden Stadtbewohners, der bewusst dichte und funktionsgemischte Quartiere als Wohnstandort sucht. Die Ergebnisse bestätigen bekannte Leitbilder und Konzepte der Stadt- und Verkehrsplanung zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität, aber auch im Hinblick auf die Entwicklungsmöglichkeiten des ÖPNV-Angebots. Sie ermöglichen eine Differenzierung dieser Konzepte sowohl anhand der städtischen Lagetypen als auch nach den analysierten Stadttypen.

### 9.2.1 Planerische Strategien und Maßnahmen

#### *Nahräumliche Erreichbarkeiten durch Dichte und Funktionsmischung ermöglichen*

Die Empirie zeigt, dass bewusste Stadtbewohner Standorte präferieren, die sich durch die Nähe zu vielfältigen Aktivitätenebenen und durch eine hohe bauliche Dichte auszeichnen. Somit entsprechen die Standortanforderungen dieser Gruppe präzise dem Bild der „europäischen Stadt“ und bestätigen Leitbilder wie „die kompakte Stadt“, „die Stadt der kurzen Wege“ oder den drei „D’s“ (Density, Diversity, Design) im englischsprachigen Raum. Die Ergebnisse bestätigen die Richtigkeit des Versuchs kleinräumige Versorgungsstrukturen in Stadtteilzentren aber auch abseits dieser zu fördern und eine kleinräumige Nutzungsmischung zu ermöglichen. Der Trend von Einzelhandelsfilialisten nach einer Phase des Rückzugs an die Peripherie mit speziellen „City-Ladenkonzepten“ zunehmend auch wieder in innerstädtischen Lagen zu expandieren, lässt sich als Indiz dafür werten, dass sich kleinräumige Versorgungskonzepte auch betriebswirtschaftlich lohnen können. Diese skizzierten Qualitäten existieren in innerstädtischen Lagen prosperierender Großstädte in der Regel und werden kaum in Frage gestellt. In der äußeren Stadt oder in durch Schrumpfungsprozessen entdichteten Städten steht die Ansiedlung in Konkurrenz zu Angeboten mit suburbanem Charakter. Um starken Suburbanisierungsverlusten entgegenzuwirken, wird versucht, potenzielle Stadt-Umland-Wanderer durch die Bereitstellung von Standorten suburbaner Prägung (z.B. geringer verdichtete Einfamilienhausgebiete) in der Stadt zu halten. Eine Renaissance der Städte geht aber offensichtlich mit einer zunehmenden Nachfrage nach genuin urbanen Qualitäten einher, daher erscheint dieser Versuch allenfalls als Ergänzung im Bereich der äußeren Stadt sinnvoll, nicht jedoch für innerstädtische Bereiche der Städte. In Städten, in denen die Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum das Angebot übersteigt, erscheint es sinnvoller, die geschilderten innerstädtischen Qualitäten auch in der äußeren Stadt bewusst zu schaffen.

In der Mittelstadt Aalen zeigt sich ebenfalls die große Bedeutung nähräumlicher Erreichbarkeiten von Versorgungsinfrastruktur per Fuß und Rad als Standortfaktor für bewusste Stadtbewohner. Die Sicherung von Versorgungsmöglichkeiten im Stadtzentrum ist somit auch hier als wichtiger Standortfaktor für die Attraktivität der Städte zu betrachten. Eine Verlagerung der Versorgungsmöglichkeiten insbesondere des alltäglichen Bedarfs in periphere Gewerbegebiete ist für die Aktivierung der Potenziale einer Renaissance der Städte auch für Mittelstädte kontraproduktiv. Aufgrund der niedrigeren Infrastrukturkosten kann sich dies für Kommunen auch fiskalisch lohnen (BMVBS 2011a).

#### *Orientierung der Siedlungsentwicklung am ÖPNV-Angebot*

Als ebenso wichtig wie die nähräumliche Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen schätzen bewusste Stadtbewohner in den Großstädten die Nähe und die Qualität des ÖPNV-Angebots für die Wahl ihres Wohnstandorts ein. Dies bestätigt stadt- und verkehrsplanerische Ansätze die Siedlungsentwicklung an leistungsfähigen ÖPNV-Angeboten zu orientieren bzw. deren frühzeitige Schaffung bereits mit dem Einzug der ersten Bewohner (z.B. Freiburg Vauban, Ostfildern Scharhauser Park). So wird die Bildung PKW-orientierter Routinen verhindert. Analog zum vorherigen Abschnitt besitzt dieser Planungsgrundsatz insbesondere dann Relevanz, wenn mangels innerstädtischen Entwicklungspotenzials Quartiere mit urbaner Qualität in der äußeren Stadt geschaffen werden sollen.

Wie bereits unter 8.2 erwähnt, erhält dieser Aspekt zudem besondere Relevanz für den Stadtbau in durch Schrumpfungsprozessen entdichteten Städten, in denen aufgrund eines Nachfragerückgangs der Fortbestand von Straßenbahnsystemen in Frage steht. Strategien, die mit dem Argument besserer Vermarktbarkeit auf die Schaffung von Wohnraum mit suburbanen Qualitäten in den Zwischenräumen der vorhandenen Infrastruktur abzielen, sind kontraproduktiv. Auch in Leipzig zeigt sich die hohe Bedeutung des ÖPNV als Standortfaktor für die Standortwahl nicht nur der bewussten Stadtbewohner, sondern auch der übrigen Innenstadtbewohner. Es besteht also offensichtlich ein Nachfragepotenzial nach entsprechend erschlossenem Wohnraum. Eine Entwicklungsstrategie zur Aktivierung der Potenziale einer Renaissance der Städte sollte somit auf den Erhalt und die Auslastung der bestehenden Infrastruktur als strategischem Standortfaktor ausgerichtet sein. Da Straßenbahnen im Vergleich zu Bussystemen als höherwertiges Angebot wahrgenommen werden, sollte ein wesentliches Ziel einer Stadtbaustrategie somit die Konzentration der Siedlungsentwicklung an der entsprechenden Infrastruktur sein (vgl. BMVBS 2011b).

Obwohl sich die Relevanz des Bussystems als Standortfaktor in der Mittelstadt Aalen nicht nachweisen lässt, zeigen Befragungen in anderen räumlichen Kontexten andere Ergebnisse. Die Bedeutung des ÖPNVs ist hier jedoch vermutlich sehr stark abhängig vom räumlichen Kontext (ÖPNV als Anbindung an ein nahes Oberzentrum) und den konkreten raumstrukturellen Gegebenheiten (Stadtstruktur, Distanzen innerhalb der Stadt).

#### *Flächen für multimodale Angebote und für die Verknüpfung von Verkehrsmitteln schaffen*

Die Gruppe der bewussten Stadtbewohner zeigt ein multimodales Verkehrsmittelwahlverhalten. Neben dem ÖPNV und dem Rad ist auch der Anteil der Car-Sharing-Nutzer unter den bewussten Stadtbewohnern am höchsten. Vor diesem Hintergrund erscheint die Annahme plausibel, dass bewusste Stadtbewohner auch potenzielle Nutzer neuer Verkehrsangebote wie Mietfahrräder, spontanem Car-Sharing („car2go“) oder speziellen Geschäftsmodellen im Kontext der Elektromobilität sein werden. Im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung der Alltagsmobilität ist die Förderung entsprechender Angebote zur Unterstützung eines multimodalen Verhaltens sinnvoll. Hierdurch entsteht für die Stadt- und Verkehrsplanung in mehrfacher Hinsicht Koordinierungsbedarf. Zum einen müssen die unterschiedlichen Angebote im Sinne eines umfassenden Angebotes präsentiert werden. Insbesondere im Verhältnis zum ÖPNV als Kernprodukt eines städtischen Verkehrsangebots gilt es die Rollen der einzelnen Systeme zu definieren. Ziel sollte es sein, die Kombination der einzelnen An-

gebote, unabhängig von ihrem Anbieter, möglichst einfach zu gestalten und Zugangsbarrieren z.B. in Form inkompatibler Abrechnungssysteme zu minimieren.

Zum anderen entstehen durch verschiedene Systeme mit ortsfesten Komponenten oder Stellplatzbedarf (Mietfahrräder, Car-Sharing, E-Mobilität) Ansprüche an den städtischen (Straßen-)Raum, die mit bisherigen Nutzungen konkurrieren. Das Konzept der Mobilpunkte in Bremen zeigt, wie diese Konflikte zugunsten eines gleichberechtigten Zugangs aller Anbieter gelöst werden können.

#### *Schaffung baulicher Voraussetzungen zur Förderung der Multimodalität*

Die genannten planerischen Maßnahmen im Hinblick auf die Schaffung nahräumlicher Erreichbarkeiten und die Förderung der Multimodalität erfordern eine Flankierung durch bauliche Maßnahmen. Zur Förderung der Nahmobilität gilt es, die Voraussetzungen insbesondere für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Die Erkenntnisse zu Verkehrsmittelaffinitäten und Standortwahlkriterien der bewussten Stadtbewohner legen den Schluss nahe, dass auch restriktive Maßnahmen gegenüber dem MIV Akzeptanz finden. Insbesondere in Städten mit einer bisher geringen MIV-Restriktivität können solche klassischen „Push-Strategien“ eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität fördern. Das Beispiel Aalen zeigt, dass entsprechende Maßnahmen auch in Mittelstädten sinnvoll sind und für bewusste Stadtbewohner einen höheren Stellenwert besitzen als das Angebot im ÖPNV.

Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsangebote ist auch baulich zu unterstützen. Hierbei wird es zukünftig insbesondere auch darauf ankommen, Lösungen für die spezifischen Flächenansprüche verschiedener Angebote (z.B. Ladeinfrastruktur im Rahmen von E-Mobilitätskonzepten) zu schaffen. Die „Mobilpunkte“ in Bremen (<http://www.mobilpunkt.info/index.html>) sind ein innovativer Ansatzpunkt, um Flächen für verschiedene Verkehrsangebote räumlich zu bündeln und hierbei auch organisatorisch den gleichberechtigten Marktzugang verschiedener Anbieter (Car-Sharing) planerisch sinnvoll zu regeln. Weitere bauliche Strategien zur Förderung der Multimodalität umfassen den Bereich des Wohnungsbaus selber. Projekte wie „Bike City“ (Wien Holding 2011) in Wien zeigen zudem, wie durch innovative architektonische Konzepte im Wohnungsbau die Radnutzung erleichtert und so der Verzicht auf ein eigenes Auto unterstützt wird. Entscheidend ist die komfortable, ebenerdige, witterungsgeschützte und sichere Unterbringung der Fahrräder innerhalb oder direkt an den Wohngebäuden.

## 9.2.2 Betriebliche Strategien und Maßnahmen

Neben den zuvor beschriebenen Maßnahmen aus planerischer Sicht lassen sich aus den Ergebnissen der Primärempirie auch Handlungsempfehlungen für den „Betrieb“ von Verkehrsangeboten, insbesondere für den ÖPNV ableiten.

#### *Positionierung des ÖPNV – Erweiterung des ÖPNV-Angebotes*

Die Ergebnisse der Primärempirie sind bezogen auf die Chancen des ÖPNV in Zeiten einer Renaissance der Städte ambivalent: Auf der einen Seite stellt der ÖPNV ein sehr wichtiges Kriterium bei der Standortwahl bewusster Stadtbewohner dar und es kann für sie im Vergleich zu anderen Bewohnertypen eine ausgeprägte ÖPNV Affinität festgestellt werden. Auf der anderen Seite zeigen die bewussten Stadtbewohner ein multimodales Verkehrsmittelwahlverhalten mit hohen Anteilen des NMIV. Der ÖPNV wird einerseits als wichtiger städtischer Standortfaktor im Rahmen einer Renaissance der Städte aufgewertet, andererseits lassen sich hieraus jedoch nicht notwendigerweise bedeutende Nachfragesteigerungen ableiten. Die Gruppe der bewussten Stadtbewohner ist ein Nachfragepotenzial, dessen Aktivierung für den ÖPNV zunächst einmal eine Herausforderung darstellt.

Vor dem Hintergrund der offensichtlichen Wahlfreiheit der bewussten Stadtbewohner ist daher die in der Literatur häufig geforderte (z.B. Canzler 2005: 246ff) Neupositionierung des ÖPNV notwendig. Sinnvolle Schritte dieser Neupositionierung sind:

- Die Stadt als Aufgabenträger muss die Rolle des ÖPNV als Kernelement eines städtischen Mobilitätsangebots positionieren. Auf Basis der oftmals bestehenden organisatorischen Kapazitäten (Administration, Vertrieb, Marketing etc.) der mit der Erstellung von ÖPNV Leistungen betrauten Einheiten oder auch Regieorganisationen erscheint es sinnvoll dem ÖPNV neue Aufgaben zuzuweisen. Anknüpfungspunkte ergeben sich hinsichtlich der operativen Ausführung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements wie sie nachfolgend beschrieben werden.
- Die Optimierung und ggf. sinnvolle Erweiterung der bisherigen Angebote im Hinblick auf die spezifischen Anforderungen der bewussten Stadtbewohner. Im Vordergrund der Optimierung stehen Angebote für Gelegenheitsnutzer des ÖPNV und nachfolgend skizzierte Tarifmöglichkeiten. Sinnvoll erscheint auch die Erweiterung des Angebots mit spezifischen Angeboten für Multimodale, z.B. durch eigene Angebote wie den Betrieb eines Leihfahrradsystems oder durch Kooperationen mit privaten Anbietern wie sie bereits mit Car-Sharinganbietern bestehen.

Essentiell ist, dass der ÖPNV von der Stadt (als Aufgabenträger) als strategischer Akteur zur Gestaltung des öffentlichen Angebots und wichtiger Standortfaktor für die Attraktivität der Stadt wahrgenommen wird. Die Stadt (Politik und Verwaltung) muss sich als Gesamtanbieter für eine integrierte Mobilität aufstellen und darstellen.

#### *Integration verschiedener Verkehrsangebote – Schaffung einer lokalen Mobilitätsmarke*

Wird das städtische Verkehrsangebot als Standortfaktor begriffen und als solches zur Nachfragebeeinflussung genutzt, sind die vorhandenen Verkehrsangebote und ein ggf. vorhandenes Leitbild der Stadt, im Sinne eine städtischen Gesamtangebots zu bündeln.

Eine zweckmäßige und in der Praxis bereits etablierte Maßnahme ist die Schaffung einer lokalen und öffentlichkeitswirksamen „Dachmarke“ für Verkehr und Mobilität. Beispiele hierfür sind „München g’scheid mobil“ oder „Aachen clever mobil“. Dies verdeutlicht das koordinierte und integrierte Leitbild der anzustrebenden städtischen Mobilität. Auch eine allgemein in der Öffentlichkeit mit dem Thema Mobilität assoziierte Institution wie das örtliche Verkehrsunternehmen kann (auch als Ausdruck oder Konsequenz der zuvor erläuterten Neupositionierung des ÖPNV) als zentrale Dachmarke Anwendung finden (z.B. die „Wiener Linien“).

Voraussetzung dieser assoziativen Integration verschiedener Angebote ist jedoch die operative Integration der Angebote. Zwei Bereiche, die hierbei für den Nutzer und somit die Außenwirkung im Vordergrund stehen, sind die Integration von Tarifen und Bezahlssystemen sowie die Integration zentraler Informationen zur Nutzbarkeit der verschiedenen Angebote.

Hauptaufgabe im Rahmen der tariflichen Integration ist es, die verschiedenen Verkehrsangebote unter dem Dach eines gemeinsamen Abrechnungssystems nutzbar zu machen. Ziel ist es, die Nutzung verschiedener Angebote zu erleichtern. Beispiele hierfür sind z.B. die „OV-Kaart“ ([www.ov-chipkaart.nl](http://www.ov-chipkaart.nl)) in den Niederlanden, mit der derzeit neben dem ÖPNV auch Leihfahrräder genutzt werden können oder ein in der Umsetzung befindliches Angebot der Mainzer Verkehrsbetriebe mit ähnlicher Zielsetzung. Zusätzlich zur gemeinsamen Abrechnung kommt in diesen Projekten die Möglichkeit des Zugangs zu verschiedenen Angeboten mittels einer einzigen Karte. Möglich sind daneben jedoch auch tarifliche Kooperationen wie sie schon seit Jahren zwischen ÖPNV und Car-Sharing bestehen.

Für die informatorische Integration steht die Schaffung von umfassenden Informationsangeboten im Vordergrund. Eine etablierte Form ist die Zusammenstellung von Informationen und weiterführenden Links zu den verschiedenen Angeboten im Internet oder in Printmedien. Darüber hinaus gehen Informationsportale, die eine Verbindungsauskunft über verschiedene Verkehrsangebote ermöglichen und so die unmittelbaren individuellen Nutzungsmöglichkeiten der einzelnen Angebote vermitteln. Beispiele hierfür sind z.B. das Projekt ITS Vienna Region ([www.anachb.at](http://www.anachb.at)).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass insbesondere die zunehmende Verbreitung von Information und Kommunikationstechnologien in der Bevölkerung z.B. in Form von „Smartphones“ einen Ausgangspunkt bieten, bei einer geeigneten Hintergrundverknüpfung von Informations- und Abrechnungsportalen für die Nutzer umfassende und integrierte, anwendungsfreundliche und leicht nutzbare Informations- und Abrechnungsportale zu schaffen. Damit eröffnet sich für den ÖPNV eine neue Perspektive, umfassender Mobilitätsanbieter in einer Stadt zu werden.

## 9.3 Handlungsfeld Nachfragebeeinflussung

Die Kommunikation von Angebotsqualitäten im Bereich Erreichbarkeiten und Mobilität ist ein zentraler Baustein innerhalb einer städtischen Strategie, um die Potenziale der Renaissance der Städte zu aktivieren. Ziele einer solchen Strategie sind die Kommunikation der Standortvorteile von innerstädtischen Wohnstandorten insbesondere bei der Wahl von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und der nahräumlichen Erreichbarkeit. Neben der „Vermarktung“ des Standortfaktors Erreichbarkeit und Mobilität mit dem maßgeblichen Ziel die Standortwahl von Haushalten zu beeinflussen, umfasst das Handlungsfeld insbesondere auch Aspekte der Förderung einer nachhaltigen Verkehrsnachfrage durch Instrumente des Mobilitätsmanagements.

### 9.3.1 Beeinflussung der Standortwahl

Maßnahmen zur Kommunikation von städtischen Standortqualitäten sind im Rahmen unterschiedlicher Konzepte in der Praxis etabliert. Zwei Typen solcher Maßnahmen mit unmittelbarem Bezug zur Stadtentwicklung sind Standortmarketing und die Standortwahlberatung.

#### *Verkehrliche Aspekte in das Stadtmarketing integrieren*

Stadtmarketing bezweckt eine Verbesserung des Eigen- und Fremdimages einer Stadt und zielt hierbei in Anlehnung an den klassischen Marketingmix in Unternehmen insbesondere auch darauf ab, in einem kooperativen Prozess zusammen mit allen relevanten städtischen Akteuren die Angebote oder Produkte der Stadt in verschiedenen Bereichen (z.B. Angebot von Gewerbeimmobilien) den Anforderungen verschiedener Zielgruppen anzupassen (Grabow, Hollbach-Grömig 1998: 179ff). Hierdurch rückt es inhaltlich in die Nähe der unter 9.1 beschriebenen Prozesse. Aufgrund der beschriebenen Charakteristika und Ziele bildet Stadtmarketing einen guten Rahmen sowohl für die Erarbeitung übergreifender Leitbilder im Bereich Erreichbarkeit und Mobilität als auch für deren Kommunikation.

Ziel ist die plakative Vermittlung der Qualität des vorhandenen Gesamtverkehrsangebots einer Stadt im Rahmen von Kampagnen, z.B. in Form von Plakataktionen oder Internetauftritten. Eine sinnvolle Basis stellen in diesem Zusammenhang prägnante Leitbilder oder lokale Dachmarken für Mobilität dar, die sich gut kommunizieren lassen.

#### *Umfassende Standortwahlberatung*

Zur Reduzierung der Suburbanisierung wurden Instrumente zur Wohnstandortberatung entwickelt und umgesetzt, die gezielt die Vorteile innerstädtischer Wohnlagen im Hinblick auf die Themen Mo-

bilität und Verkehr vermitteln (z.B. zusammenfassend: BMVBS, BBR 2007). Im Rahmen verschiedener Projekte wurden zudem internetgestützte Beratungsangebote realisiert (Sinning et al. 2009, Schwarze 2010, Bahn.Ville 2-Konsortium 2010, Albrecht, Gutsche 2010).

Im Gegensatz zu den auf eine breite Öffentlichkeit abzielenden Maßnahmen des Stadtmarketings, ist das Ziel der Standortwahlberatung die Vermittlung von Informationen über die individuelle Nutzbarkeit der vorhandenen Verkehrsangebote z.B. durch die Darstellung der Erreichbarkeit verschiedener individueller Aktivitätenstandorte mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Im Gegensatz zu einer Einzelfahrtenauskunft geht es darum, dem Nutzer auch Informationen über die mittel- bis langfristigen Folgen der Standortentscheidung, z.B. durch die Darstellung von finanziellen und zeitlichen Aufwänden, aufzuzeigen und so die Optimierung des Standorts entsprechend bekannter Zielorte (z.B. Arbeitsplatz) zu ermöglichen. Zur Umsetzung der Konzepte kommen grundsätzlich Printmedien in Frage. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Internets bei der Wohnungssuche und den hier bestehenden Möglichkeiten zur Individualisierung von Informationsangeboten erscheinen internetbasierte Angebote jedoch sinnvoller, da sie eine nutzerfreundliche Verknüpfung von Suchanfragen und unmittelbar darauf bezogene Informationsangebote erlauben. Zielgruppen der Angebote sind sowohl Zu- als auch Umzügler.

### 9.3.2 Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens bzw. der Verkehrsnachfrage

Die verkehrsmittelbezogenen Einstellungen und die tatsächliche Verkehrsmittelnutzung der Gruppe der bewussten Stadtbewohner (aber auch in den anderen Bewohnertypen) lassen noch ein Potenzial für den Umstieg auf den Umweltverbund erwarten. Die hohe Ausprägung der psychologischen Skala zur ÖPNV-Nutzungsintention lässt dies insbesondere für den ÖPNV vermuten. Eine Möglichkeit zur Realisierung dieses Potenzials bieten die verschiedenen zielgruppenspezifischen Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage unter dem konzeptionellen Dach des Mobilitätsmanagements. Bei Zu- und Umzüglern sind das Neubürgermarketing sowie das wohnstandortbezogene Marketing sinnvolle Maßnahmen.

#### *Neubürgermarketing*

Das Neubürgermarketing nutzt Umbruchsituationen, in denen gewohnte Routinen verändert werden (wie z.B. Umzüge) als geeigneten Einstieg zur Beeinflussung des Verhaltens von Personen. Nach einem Umzug, insbesondere in eine fremde Stadt, müssen tägliche Routinen wie der Weg zur Arbeit und die damit verbundene Verkehrsmittelwahl neu entschieden werden. Hier setzt das Neubürgermarketing an, indem es Umgezogenen direkt nach Meldung an ihrem neuen Wohnort gezielt Informationen zur Nutzbarkeit von lokalen Verkehrsangeboten insbesondere des ÖPNVs zukommen lässt und ggf. auch Anreize für deren Nutzung z.B. durch ein kostenloses Schnupperticket schafft. Die Effektivität kann durch die Kombination von Neubürgerpaketen mit einem nachgelagerten Dialogmarketingprozess gesteigert werden. In verschiedenen Projekten konnte nachgewiesen werden, dass Neubürgermarketing die Nutzung des ÖPNV auch mittelfristig steigern kann (Langweg 2009).

#### *Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement*

Im Rahmen des wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagements kooperieren Wohnungsunternehmen und Mobilitätsdienstleister, um den Bewohnern in bestimmten Quartieren spezielle, auf ihren Wohnort bezogene Mobilitätsdienstleistungen anzubieten. Beispiele sind Mietertickets, wohnstandortnahes Car-Sharing, Transporthilfen oder umfassende Information über das Angebot am Wohnort. Primäres Ziel ist die Erhöhung der Verkehrsmittelwahlfreiheit der Bewohner und die Ermöglichung von Mobilität ohne eigenes Auto (Bäumer, Köllinger 2010: 2).



Somit flankiert wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement die in den vorherigen Abschnitten beschriebene Schaffung guter Erreichbarkeiten und vielfältiger Verkehrsangebote indem es als „letzter organisatorischer Meter“ die Verbindung dieser Standortqualitäten zum konkreten Wohnungsangebot herstellt. Die im Rahmen der Primärempirie festgestellten Standortanforderungen der bewussten Stadtbewohner lassen annehmen, dass wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement auch die Attraktivität von Wohnungsangeboten in dieser Nachfragergruppe erhöht. Im Rahmen des EU-Projekts „addhome“ zum wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagement konnten z.B. entsprechende positive Effekte auf das Image und die Kundenbindung von Wohnungsunternehmen festgestellt werden (Bäumer, Köllinger 2010: 2).

## 10 Fazit und weiterer Forschungsbedarf

Das Thema Renaissance der Städte ist derzeit Gegenstand verschiedener fachlicher Diskurse, welche sich auf unterschiedliche Dimensionen des Begriffs beziehen. In normativ planerischer Hinsicht wird die Renaissance der Städte als planerisches Leitbild oder Wunschvorstellung für eine neue Phase der Stadtentwicklung betrachtet und auf instrumenteller Ebene Maßnahmen zu deren Stärkung diskutiert. Die qualitativ analytische Sicht beleuchtet die Ursachen des Phänomens und beschäftigt sich insbesondere mit der Frage, inwieweit und unter welchen Umständen der „Trend zurück in die Stadt“ nachhaltig ist und in welcher Dimension er Auswirkungen auf das Städtesystem haben wird.

Grundlage für die planerische Hoffnung auf eine Renaissance der Städte ist der von verschiedenen Studien konstatierte Trend, dass eine größer werdende Anzahl gesellschaftlicher Gruppen innerstädtische Wohnstandorte nachfragt. Als Ursachen werden insbesondere demographische und sozialstrukturelle Veränderungen, ökonomische Veränderungen sowie generell Veränderungen der Konsumgewohnheiten gesehen.

Diese qualitativen Veränderungen haben jedoch auf empirisch analytischer Ebene bisher nicht zu einem breiten, das gesamte Städtesystem erfassenden Trend i.S. einer neuen Phase der Stadtentwicklung geführt. Es wird deutlich, dass die Renaissance der Städte sowohl im Städtesystem als auch innerhalb von Städten selektiv wirkt. Wie stark das Gesamtphänomen der Renaissance der Städte künftig ausfällt wird deshalb auch davon abhängen, inwieweit es den Kommunen gelingt, ihre innerstädtischen Potentiale nachhaltig auszuschöpfen, indem sie ihre urbanen Qualitäten durch die Produktion von der Nachfrage entsprechenden Standorten zur Entfaltung zu bringen.

Die im Rahmen des Forschungsvorhabens durchgeführte Primärempirie gibt in diesem Zusammenhang Hinweise, welchen Stellenwert der Themenkomplex Erreichbarkeit und Mobilität als urbaner Standortfaktor im Rahmen einer Renaissance der Städte hat und welche Chancen und Herausforderungen sich hieraus für eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Allgemeinen und den ÖPNV im Speziellen ergeben. Die Konzeption der Primärempirie ermöglicht differenzierte Aussagen zum einen zwischen verschiedenen Stadttypen und zum anderen im Hinblick auf die Lagetypen „innere“ und „äußere“ Stadt.

Als Grundlage hierfür wurde auf Basis verschiedener Kriterien die Gruppe der „bewussten Stadtbewohner“ identifiziert und als Prototyp einer zukünftigen Stadtbevölkerung bzw. „Personal“ einer Renaissance der Städte interpretiert. Die Analyse von Standortpräferenzen, Verkehrsmittelnutzung und verkehrsmittelbezogenen Einstellungen der „bewussten Stadtbewohner“ im Vergleich zu anderen Bewohnertypen gibt Hinweise auf die spezifischen Anforderungen dieser Gruppe.

Die Ergebnisse der Analysen zeigen generell den hohen Stellenwert von Aspekten der Erreichbarkeit und der Mobilität als urbane Standortfaktoren für die Attraktivität der Städte in Zeiten einer Renaissance der Städte. So wird die nahräumliche Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen aber auch von kulturellen Zielen sowohl in Großstädten als auch in der Mittelstadt Aalen als wichtiger Standortfaktor bewertet. Hinsichtlich der Rolle des ÖPNV als Standortqualität zeigt sich ein ambivalentes Bild. Während ein gutes ÖPNV-Angebot in den Großstädten offensichtlich als Basisqualität urbaner Standorte erwartet wird, kann dies für die Mittelstadt Aalen nicht bestätigt werden.

Generell bestätigt die Erhebung bekannte Erkenntnisse, dass Stadtbewohner insgesamt hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung grundsätzlich ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten i.S. einer starken Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes zeigen. Bei der differenzierten Analyse wird deutlich, dass Bewohner der inneren Stadt und hier insbesondere die bewussten

Stadtbewohner ein multimodales (mit Schwerpunkt Umweltverbund) und nahräumlich orientiertes Verhalten (hohe Anteile Fuß- und Radverkehr) zeigen. Im Einklang hierzu steht die anhand psychographischer Merkmale festgestellte ÖPNV- und Radaffinität dieser Gruppe. Insgesamt stellt die Gruppe der Innenstadtbewohner und insbesondere der bewussten Stadtbewohner ein Potenzial für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung dar. Dennoch zeigen die Ergebnisse auch große Unterschiede zwischen den Modellstädten, welche plausibel auf verschiedene Rahmenbedingungen (z.B. siedlungsstrukturelle Gegebenheiten) zurückzuführen sind. Vor diesem Hintergrund wird angenommen, dass das Potenzial einer Renaissance der Städte für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung nicht per se realisiert werden kann, sondern die Aktivierung dieses Potenzials auch weiterhin planerische Interventionen insbesondere im Bereich der integrierten Gestaltung von Verkehrsangeboten, aber auch im Bereich des Städtebaus, erfordert.

Die Ergebnisse der Primärempirie sind im Hinblick auf die Fragen nach den Chancen des ÖPNV in Zeiten einer Renaissance der Städte ebenfalls ambivalent. Auf der einen Seite stellt der ÖPNV ein sehr wichtiges Kriterium bei der Standortwahl bewusster Stadtbewohner dar, bei denen im Vergleich zu anderen Bewohnertypen eine ausgeprägte ÖPNV-Affinität festgestellt werden kann. Auf der anderen Seite zeigen die bewussten Stadtbewohner insgesamt ein multimodales Verkehrsmittelwahlverhalten mit hohen Anteilen des NMIV. Einerseits wird der ÖPNV zumindest in Großstädten als offensichtlich wichtiger städtischer Standortfaktor im Rahmen einer Renaissance der Städte aufgewertet. Andererseits lassen sich hieraus vor dem Hintergrund der Verkehrsmittelnutzung der bewussten Stadtbewohner jedoch nicht unmittelbar bedeutende Nachfragesteigerungen ableiten. Insgesamt stellt also die Gruppe der bewussten Stadtbewohner als Nachfragepotenzial eine Herausforderung für den ÖPNV dar.

Eine plausible Interpretation der skizzierten Befunde ist, dass bewusste Innenstadtbewohner innerstädtische Lagen insbesondere deswegen präferieren, da sie eine weitgehende Flexibilität hinsichtlich der Ziel- und insbesondere auch ihrer Verkehrsmittelwahl ermöglichen. Dichte innerstädtische Strukturen erlauben somit die Realisierung verschiedener Mobilitätsstile, insbesondere solche, die keinen eigenen PKW erfordern. Diese Flexibilität gilt zunächst mit Blick auf verschiedene, parallel existierende Mobilitätsstile. Sie gilt auch für einzelne Personen und Haushalte im Hinblick auf die mittel- und langfristigen Veränderungen der Rahmenbedingungen für ihre Alltagsmobilität. Innerstädtische Strukturen bieten aus dieser Perspektive zum einen die notwendige Flexibilität zur Reaktion auf verschiedene lebensphasenspezifische Mobilitätsbedürfnisse, zum anderen ermöglichen sie es, flexibel auf Veränderungen von Rahmenbedingungen für Mobilität wie z.B. die Veränderung der Kosten für Raumüberwindung zu reagieren und ggf. das Verhalten anzupassen. In Anlehnung an den sich zunehmend im Bereich der räumlichen Planung in unterschiedlichen inhaltlichen Kontexten etablierenden Begriff der „Resilienz“ (Sieverts 2011: 10), kann somit von einer „verkehrlichen oder mobilitätsbezogenen Resilienz“ gesprochen werden, welche eine spezifisch urbane Standortqualität darstellt. Verkehrliche Resilienz urbaner Siedlungsstrukturen könnte somit vor dem Hintergrund der Herausforderungen einer „3. Moderne“ (Sieverts 2011: 10) ein strategischer Standortvorteil der Städte und insbesondere innerstädtischer Lagen werden.

Nahräumliche Erreichbarkeiten und Verkehrsmittelwahlfreiheit stellen sich in der Zusammenschau der Ergebnisse der Analysen als ein strategischer Standortfaktor dar. Nach zentralen Faktoren wie dem Angebot an Arbeits- oder Ausbildungsplätzen kommt ihnen eine offensichtlich wichtige ergänzende Bedeutung für die Aktivierung der Potenziale einer Renaissance der Städte zu. Unter der Annahme, dass bewusste Innenstadtbewohner Prototypen einer zukünftig zunehmenden Anzahl stadtaffiner Personengruppen darstellen, sollten die Schaffung und der Erhalt dieser Qualitäten zentrale Themen der Stadtentwicklung darstellen.

Dies gilt insbesondere auch für den Stadtumbau infolge von Schrumpfungsprozessen. Der „Import“ von suburbanen Siedlungskonzepten erscheint hier in Anbetracht der Analyseergebnisse aus Sicht

der potenziellen Nachfrager nur als Ergänzung sinnvoll. Schwerpunkt sollte, sowohl in der inneren als auch der äußeren Stadt, der Erhalt von dichten urbanen Siedlungsstrukturen in Kombination mit einem guten ÖPNV-Angebot sein.

Allein auf Basis der Ergebnisse aus Aalen können vor dem Hintergrund der Heterogenität des Stadttypus Mittelstadt keine verallgemeinerbaren Ergebnisse abgeleitet werden. Dennoch zeigen die Befragungsergebnisse aus Aalen, dass die nähräumliche Erreichbarkeit von Aktivitätenebenen auch in Mittelstädten als Standortqualität geschätzt und bewusst gesucht wird. Bei vorhandener wirtschaftlicher Basis könnten typisch mittelstädtische Charakteristika wie die großräumige Überschaubarkeit und Kompaktheit eines meist monozentrisch auf ein multifunktionales Zentrum ausgerichteten Siedlungskörpers somit zu einer spezifischen mittelstädtischen Standortattraktivität entwickelt werden, die den Anforderungen bewusster Stadtbewohner entspricht. Somit bestehen aus Sicht des Vorhabens durchaus Potenziale für Mittelstädte, von einer Renaissance der Städte zu profitieren.

Im Mittelpunkt der auf Basis der Analyseergebnisse erarbeiteten Handlungsempfehlungen steht die Etablierung des Themenkomplexes Erreichbarkeit und Mobilität als strategisches Thema der Stadtentwicklung. Neben der Schaffung der strukturellen Voraussetzungen für ein verkehrssparsames und multimodales Verhalten steht die gesamthafte Vermarktung dieser Standortqualitäten unter dem Dach einer lokalen Mobilitätsmarke im Vordergrund der Empfehlungen. Kernelemente einer städtischen Strategie sind:

- Schaffung von Bewusstsein für die Relevanz des Standortfaktors Erreichbarkeit und Mobilität für die Stadtentwicklung in Gesellschaft, Politik und Verwaltung im Rahmen eines partizipativen Prozesses und der Entwicklung einer angebotsübergreifenden Strategie als Basis für die Vermarktung und zur Legitimation weiteren Verwaltungshandelns.
- Planerische Maßnahmen zur Schaffung der strukturellen Voraussetzungen für ein verkehrssparsames und multimodales Verkehrsverhalten (Erhalt nähräumlicher Versorgungsstrukturen, Förderung der Nahmobilität, Erhalt von vorhandenen ÖPNV-Angeboten und Erweiterung um neue Angebote).
- Organisatorische Verknüpfung der bestehenden Angebote (Tarife, Auskunftssysteme).
- Neupositionierung des ÖPNV als Kernelement innerhalb einer angebotsübergreifenden lokalen Mobilitätsmarke.
- Vermarktung der Mobilitätsmarke nach außen im Rahmen von Stadtmarketing und Standortwahlberatung. Flankierende Förderung einer nachhaltigen Alltagsmobilität durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.

#### *Weiterer Forschungsbedarf*

Das vorliegende Vorhaben fokussiert räumlich auf die Rolle von Erreichbarkeit und Mobilität für die Attraktivität von Städten. Interessant ist darüber hinaus die Frage, inwieweit die Renaissance der Städte mit einer allgemeinen „Renaissance der Erreichbarkeit“ einhergeht, die in der Folge planerische Konzepte im stadtreionalen Maßstab (punkt-achbiale Systeme, schienengestützte Siedlungsentwicklung etc.) stützt.

Die Befragung in Aalen bietet Hinweise für die Potenziale der Renaissance der Städte für Mittelstädte, welche jedoch nur eingeschränkt übertragbar sind. Vor dem Hintergrund der Heterogenität der Gruppe der Mittelstädte ist eine vertiefende Analyse der Fragestellungen des vorliegenden Vorhabens in unterschiedlichen Typen von Mittelstädten sinnvoll.

Im Rahmen des Vorhabens wird die These aufgestellt, dass bewusste Innenstadtbewohner verkehrlich „resiliente“ Standorte suchen. Der hiermit implizierte qualitative Zusammenhang zwischen Raumstruktur, Verkehrsangebot und Standortwahl kann jedoch auf Basis der vorliegenden quantitativen Daten nicht ausreichend bewiesen werden. Eine Überprüfung dieser These im Rahmen qualitativer empirischer Methoden erscheint sinnvoll. Verbindungen bestehen zur Frage, welchen Einfluss die mittel- bis langfristigen Unsicherheiten hinsichtlich der Kosten für Raumüberwindung auf die Standortwahl von Haushalten ausüben.

Die in diesem Vorhaben aufgestellte Hypothese zur Offenheit der bewussten Stadtbewohner für innovative Mobilitätsdienstleistungen kann auf Basis der quantitativen Daten ebenfalls nicht zweifelsfrei belegt und qualifiziert werden. Insbesondere im Zusammenhang mit aktuellen Konzepten der E-Mobilität erscheinen die qualitative Fundierung der These sowie die vertiefte Analyse der Anforderungen an entsprechende Angebote sinnvoll.

Die Analyse der Primärempirie zeigt deutliche Unterschiede zwischen Bewohnern der inneren und der äußeren Stadt hinsichtlich Standortwahlmotiven, Verkehrsmittelnutzung und Einstellungsmerkmalen, die auf Potenziale für eine nachhaltige Mobilität der dortigen Bewohner hindeuten. Aufgrund der strukturellen Heterogenität innerhalb der äußeren Stadt und der geringen Stichprobe lassen sich jedoch keine belastbaren Ergebnisse generieren. Relevanz erhält eine vertiefende Analyse in Bereichen der äußeren Stadt dadurch, dass in vielen Großstädten ausschließlich hier Flächenpotenziale für die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum bestehen.

Die Segmentierung der bewussten Stadtbewohner erfolgte in diesem Projekt pragmatisch anhand einfacher Kriterien, die sich im Ergebnis als tragfähig und hinsichtlich der Fragestellungen zielführend erwies und zu deutlichen Unterschieden zwischen den verschiedenen Bewohnertypen führte. Interessant wäre eine weitere qualitative Analyse der Gruppe z.B. auch anhand von Lebensstilen.

# 11 Verzeichnisse

## 11.1 Literaturverzeichnis

3. ÖPNV Innovationskongress Mobilitätskonzepte für Bus und Bahn (2007): Bericht aus dem Workshop 2. Freiburg.

Aarts, H.; Verplanken, B.; van Knippenberg, A. (1997): Habit and Information Use in Travel Mode Choices. *Acta Psychologica*, 96, S. 1-14.

Abendblatt (2008): Sternschanze, HafenCity – Hamburgs neue Stadtteile. Online abrufbar unter: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article905290/Sternschanze-HafenCity-Hamburgs-neue-Stadtteile.html>, 01. März 2008.

Abendblatt (2011): Stadtbahn kommt nicht, aber kostet acht Millionen. Online unter: <http://www.abendblatt.de/hamburg/kommunales/article1826542/Stadtbahn-kommt-nicht-aber-kostet-acht-Millionen.html>, 28.06.2011.

Aberle, G. (2002): Zukunftsfähigkeit des ÖPNV, 1. ÖPNV Innovationskongress des Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg. Freiburg.

Adam, B.; Driessen K.; Münter, A. (2008): Wie Städte dem Umland Paroli bieten können. In: *Raumordnung und Raumforschung*, Heft 5, Jahrgang 66, S. 398-413.

Adam, B.; Sturm, G. (2009): Zurück in die Stadt? Gibt es eine neue Attraktivität der Städte? Vorbereitung zu einem Ressortforschungsprojekt des Bundes. Online-Publikation unter <http://www.bbsr.bund.de>, Zugriff am 04.02.2010.

Ajzen, I. (1991): The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.

Albrecht, M.; Gutsche, J.-M. (2010): „Wohn- und Mobilitätskostenrechner – Eine Idee wird Schritt für Schritt praxistauglicher“. In: Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr RWTH Aachen (Hrsg.): *Stadt Region Land E-Paper 1*. Aachen, S. 71-74. Online abrufbar unter: [http://www.isb.rwth-aachen.de/global/show\\_document.asp?id=aaaaaaaaabtdcj&download=1](http://www.isb.rwth-aachen.de/global/show_document.asp?id=aaaaaaaaabtdcj&download=1). Zugriff am 21.07.2011.

Bahn.Ville 2-Konsortium (2010): Die Bahn als Rückrat einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung – Synthesebericht zum Projekt Bahn.Ville 2. München.

Bahrtdt, H.P. (1968): *Humaner Städtebau*. Hamburg.

Bauer, U.; Holz-Rau, C.; Scheiner, J. (2005): Standortpräferenzen, intraregionale Wanderungen und Verkehrsverhalten. Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in der Region Dresden. In: *Raumforschung und Raumordnung* 63/4 2005, S. 266-278.

BBR Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2007): *Innerstädtische Raumb Beobachtung: Methoden und Analysen*. Berichte, Band 25. Bonn.

BBSR (2009): *Wachsende und schrumpfende Städte und Gemeinden*.

Göddecke-Stellmann, J.; Walther, A. (2010): Fokus Innenstadt. Aspekte innerstädtischer Bevölkerungsentwicklung. In: *BBSR-Berichte Kompakt*, 11/2010.

- Adam, B., Sturm, G. (2011): Zurück in die Stadt oder: Gibt es eine neue Attraktivität der Städte? In: BBSR-Berichte KOMPAKT, 2/2011.
- BBSR (2011a): Laufende Raumbewertung des BBSR. Interaktive Karten. Online abrufbar unter: <http://78.46.82.146/raumbewertung/>, 15.07.2011.
- BBSR (2011b): Neu- und Wiedervermietungsflächen 2011.
- Beckmann et al. (2005): Bestimmung Multimodaler Personengruppen Schlussbericht zu FE 70.724-2003, Institut für Stadtbauwesen und Straßenverkehr (ISB) RWTH Aachen, Institut für Verkehrswesen (IfV) Universität Karlsruhe (TH).
- Beckmann, K.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.) (2006): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden.
- Beckmann, K.J. et al (2006): Multimodale Nutzergruppen – Perspektiven für den ÖV, in: Internationales Verkehrswesen 58, Heft 4.
- Beckord, Claas (2009): Renaissance der (Innen-)Stadt. Mediales Phänomen oder realistische Zukunftsperspektive für die Kernstädte im Ruhrgebiet? In: RaumPlanung 144/145, S. 159-163.
- Beine, P. et al (2008): Neukunden garantiert, in: Der Nahverkehr 4/2008. Düsseldorf.
- Bier-Kruse, H.-J.; Birgelen, A.; Brees, V., Sturm, P. (2009): Vom Verkehrsentwicklungsplan zum integrierten Verkehrsmanagementplan – Der VMP 2015 der Stadt Offenbach am Main. In: Straßenverkehrstechnik. 2/2009. S. 85-90.
- Birg, H. (2000): Perspektiven der Bevölkerungsentwicklung in Deutschland und Europa . Konsequenzen für die sozialen Sicherungssysteme, Vortrag bei der Sachverständigenanhörung des Bundesverfassungsgerichts. Karlsruhe.
- Bleck (2005): Stadt-Umland-Wanderungen in Nordrhein-Westfalen. Eine Meta-Analyse. Magisterarbeit a, Seminar für Soziologie, Universität zu Köln.
- BM BAU, Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1979): Wohnstraßen der Zukunft. Verkehrsberuhigung zur Verbesserung des Wohnumfeldes. Bonn.
- BM BAU, Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1986): Stadtverkehr im Wandel. Bonn.
- BMVBS (Hrsg.) (2011a): Abschätzung und Bewertung der Verkehrs- und Kostenfolgen von Bebauungs- und Flächennutzungsplänen insbesondere für die kommunale Siedlungsplanung unter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV. BMVBS-Online-Publikation 03/2011. Online abrufbar unter: [http://www.bbsr.bund.de/cln\\_032/nn\\_629248/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2011/DL\\_ON032011,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DL\\_ON032011.pdf](http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_629248/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2011/DL_ON032011,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DL_ON032011.pdf).
- BMVBS (Hrsg.) (2011b): Nahversorgung und Nahmobilität: Verkehrsverhalten und Zufriedenheit. BMVBS-Online-Publikation 08/2011. Online abrufbar unter: [http://www.bbsr.bund.de/cln\\_032/nn\\_629248/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2011/DL\\_ON082011,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DL\\_ON082011.pdf](http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_629248/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2011/DL_ON082011,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DL_ON082011.pdf).
- BMVBS (Hrsg.), BBSR (2009): Stadtentwicklungsbericht 2008. Neue urbane Lebens- und Handlungsräume. Stadtentwicklungspolitik in Deutschland, Bd. 1, Berlin.
- BMVBS, BBR (Hrsg.) (2007): Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. BBR-Online-Publikation 21/2007.
- Bormann, R. (2010): Neuordnung der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs . Bündelung, Subsidiarität und Anreize für ein zukunftsfähiges Angebot. In: Friedrich-Ebert-Stiftung

(Hrsg.): WISO Diskurs. Bonn. Online verfügbar unter: <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/07641.pdf>. Zugriff am 20.07.2011. Zugriff am 20.07.2011.

Brühl, H. (2005): Wiederentdeckung Innenstadtnahen Wohnens. In: PlanerIn, Ausgabe 1, März 2005, S. 9f.

Brühl, H. (2006): Wohnen in der Innenstadt – eine Wiederentdeckung?. In: Wohnbund-Informationen, Ausgabe 1/2006, S. 7-10.

Brühl, H; Echter, C-P.; von Bodelschwingh, F.F.; Jekel, G. (2005): Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance? Difu-Beiträge zur Stadtforschung 41. Berlin.

Brunotte, Ernst; Gebhard, Hans; Meurer, Manfred u.a. (Hrsg., 2001): Lexikon der Geographie in vier Bänden. Berlin.

Bruns, A., Langweg, A. (2010): Mobilitätsmanagement – Konzept für die Umsetzung in der kommunalen Praxis. Manuskript zur Veröffentlichung in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Kapitel 3.1.3.4. Heidelberg.

BSU Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2007a): Räumliches Leitbild – Entwurf. Hamburg.

BSU Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2007b): Radverkehrsstrategie für Hamburg. Hamburg/Hannover.

BSU Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2010): Innenstadtkonzept Hamburg 2010. Hamburg.

Bundesverband Car-Sharing e.V. (2009): Jahresbericht 2008. Hannover.

Bündnis 90/Die Grünen (2011): Pressemitteilung vom 27.04.2011. Online abrufbar unter: <http://gruene-aalen.de/uploads/media/verkehrskonzept.pdf>, 07.07.2011.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2009): Wohnungsbauentwicklungsplan. In: Mitteilungen des Senats an die Bürgerschaft 19/2995.

Canzler, W. (2005): Auf's Wesentliche Konzentrieren! Eckpunkte einer Reform-agenda. In: Schölller, O. (Hrsg.): Öffentliche Mobilität. Perspektiven für eine nach-haltige Verkehrsentwicklung. Wiesbaden. S. 239 – 257.

Cervero, R. (2004): Transit-oriented development in the United States: experiences, challenges and prospects. TCRP Report 102. Washington.

Chlond et al. (2006): Hinweise zu verkehrlichen Konsequenzen des demographischen Wandels. Forschungsgesellschaft für das Straßen und Verkehrswesen; Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, FGSV-Verlag. Köln.

Citytunnelleipzig (2011): Homepage Citytunnelleipzig. Online abrufbar unter: <http://www.citytunnelleipzig.de/>, 15.07.2011.

Clark, W. AV.; Dieleman, F. M. (1996): Households and Housing – Choice and Outcomes in the Housing Market. New Brunswick.

destatis (2009): Bevölkerung Deutschlands bis 2060. 12. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung. Verfügbar als PDF unter: <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/Bevoelkerung/VorausberechnungBevoelkerung/BevoelkerungDeutschland2060Presse5124204099004,property=file.pdf>. Zugriff am 20.07.2011.



- Dittrich-Wesbuer, A.; Brzenczek, K. (2007): Wanderungsentscheidungen von Haushalten im Bergischen Land: Ergebnisse einer qualitativen Untersuchung. In: ILS (Hg.): Demographischer Wandel in Nordrhein-Westfalen. ILS Schriften 203. Dortmund.
- Dittrich-Wesbuer, A.; Föbker, S.; Osterhage, F.; Wiegandt, C.-C. (2008): Wohnen in der Stadt – Urbanes Wohnen- Raumtypisierung und Wanderungsmotive. In: PlanerIn 2/2008. S. 31-34.
- Dittrich-Wesbuer, A.; Osterhage, F. (2008): Wohnstandortentscheidungen in der Stadtregion: das Beispiel „Bergisches Land“. In: ILS (Hrsg.): trends, 2/08.
- Driessen, K. (2010): Verkehrliche Konsequenzen des Suburbanisierungsprozesses und deren volkswirtschaftliche Bewertung am Beispiel der Stadt Köln. In: Vallée, D. (Hrsg.): Stadt Region Land. Bericht 54. Aachen.
- Durth, W. (1990): Entwicklungslinien in Architektur und Städtebau. Ein Rückblick als Skizze. In: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen (Hrsg.): Ideen, Orte, Entwürfe. Architektur und Städtebau in der Bundesrepublik Deutschland. Berlin.
- Düwel, J.; Gutschow N. (2005): Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Stuttgart.
- FES Friedrich-Ebert-Stiftung (2009): Renaissance der Stadt. Durch eine veränderte Mobilität zu mehr Lebensqualität im städtischen Raum. In: WISO Diskus. Bonn.
- FGSV (1999): ÖPNV und Siedlungsentwicklung – Planungshilfe für die kommunale Bauleitplanung, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (Hrsg.). Köln.
- Föbker, S., Leister, N., Temme, D., Wiegandt, C.-C. (2007): Zuzug, Fortzug, Umzug - die Stadtregion Bonn in Bewegung. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 3, S. 195-212.
- Franke, S.; Maertins, C. (2005): Die unentdeckte Spezies der Multimodalen – Möglichkeiten der Bindung und Gewinnung von ÖPNV-Kunden mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen. In: Schöller, O. (Hrsg.): Öffentliche Mobilität. Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Wiesbaden. S. 216-238.
- Franz, M.; Gerbert, J. (2008): Reurbanisierung im Ruhrgebiet – neue Städter auf alten Flächen?. In: Europa Regional, Band 16, Heft Nr. 2, S. 85-95.
- Fuchte, K. (2006): Verkehr und Erreichbarkeit als Kriterien der Wohnstandortwahl. In: IRPUD (Hrsg.): Dortmunder Beiträge zur Raumplanung Nr.V5. Dortmund.
- Gather, M.; Kagermeier, A.; Lanzendorf, M. (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Studienbücher der Geographie. Berlin, Stuttgart.
- Glasze, G; Graze, P. (2007): Raus aus Suburbia, rein in die Stadt?. In: Raumforschung und Raumordnung, Nr. 5, S. 467-473.
- Grabow, B.; Hollbach-Grömig, B. (1998): Stadtmarketing – Eine kritische Zwischenbilanz. In: Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.): Beiträge zur Stadtforschung Band 25. Berlin.
- Haase, A.; Kabisch, S.; Steinführer, A. (2005): Reurbanisierung - eine Chance für die dauerhafte Nutzung innerstädtischer Wohngebiete?. In: Altrock, U., Kunze, R., von Petz, U., Schubert, D. (Hrsg.): Jahrbuch Stadterneuerung 2004/05. Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen Hochschulen. Berlin.
- Habermann-Nieße (2005): Wohnwandel – Wohnen in der Stadt. In: Planerin, Nr. 1/05, S. 5-8.
- HafenCity (2011): Das Projekt HafenCity. Online abrufbar unter: <http://www.hafencity.com/de/ueberblick/das-projekt-hafencity.html>, 08.04.2011.

- Hägele, Jörg (2009): Impulsreferat. Gehalten am 27.04.2009 im 22. Agendaparlament der Stadt Aalen. Online abrufbar unter: [http://www.aalen.de/sixcms/media.php/93/22\\_agendaparlament\\_mobilit%C3%A4t.pdf](http://www.aalen.de/sixcms/media.php/93/22_agendaparlament_mobilit%C3%A4t.pdf), 07.07.2011.
- Hägerstrand, T. (1970): What about people in regional science? In: Regional Science Association Papers Nr. 24. S. 7-21.
- Hamburger Sparkasse AG (2010): L(i)ebenswertes Hamburg. Die Lebensqualität in der Hansestadt im deutschen Metropolenvergleich.
- Hammer, A.; Scheiner, J. (2006): Lebensstile, Wohnumlieus, Raum und Mobilität – Der Untersuchungsansatz von StadtLeben. In: Beckmann, K.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.) (2006): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden. S. 15-30.
- Häußermann, H., Siebel, W. (1987): Neue Urbanität. Frankfurt a.M.
- Haustein, S.; Hunecke, M. (2007): Reduced use of environmentally friendly modes of transport as caused by perceived mobility necessities - An extension of the Theory of Planned Behavior. Journal of Applied Social Psychology, 37, 1856-1883.
- Haustein, S.; Hunecke, M.; Manz, W. (2007): Einfluss der Wetterlage und der Wetterempfindlichkeit auf die Verkehrsmittelnutzung. Internationales Verkehrswesen, 59, 9, 392-396.
- Hesse, M. (2008): Reurbanisierung? In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 5, Jahrgang 66, S. 415-428.
- Hirschle, Michaela; Schürt, Alexander (2010): Wanderungstrends in Stadtregionen – Neben Suburbanisierung auch Reurbanisierung? In: Dittrich-Wesbuer, Andrea; Knapp, Wolfgang; Osterhage, Frank (2010): Postsuburbanisierung und die Renaissance der (Innen-) Städte. Neue Entwicklungen in der Stadtregion, S. 27-43. Detmold.
- Hoffmann-Axthelm, D. (1993): Die dritte Stadt. Bausteine eines neuen Gründungsvertrages. Frankfurt am Main.
- Holz-Rau, Christian (1997): Siedlungsstrukturen und Verkehr. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.): Materialien zur Raumentwicklung Heft 84. Bonn.
- Hunecke, M. (2002): Umweltbewusstsein, symbolische Bewertung der Mobilität und Mobilitätsverhalten. In M. Hunecke, C.J. Tully, D. Bäumer, D. (Hrsg.) (2002). Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen, S. 47-63. Opladen: Leske + Budrich.
- Hunecke, M., Haustein, S.; Grischkat, S.; Böhler, S. (2007): Psychological, sociodemographic, and infrastructural factors as determinants of ecological impact caused by mobility behavior. Journal of Environmental Psychology, 27, 277-292.
- Hunecke, M.; Haustein, S. (2007): Einstellungsbasierte Mobilitätstypen: Eine integrierte Anwendung von multivariaten und inhaltsanalytischen Methoden der empirischen Sozialforschung zur Identifikation von Zielgruppen für eine nachhaltige Mobilität. Umweltpsychologie, 11(2), 38-68.
- Hunecke, M.; Haustein, S.; Böhler, S.; Grischkat, S. (2010): An attitude based target group approach to reduce the ecological impact of daily mobility behavior. Environment, Behavior, 42, 3-43.
- Hunecke, M.; Schubert, S.; Zinn, F. (2005): Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsmittelwahl im Nahverkehr: Ein einstellungsbasierter Zielgruppenansatz. Internationales Verkehrswesen, 57, 1+2. 26-33.

Hunecke, M.; Schweer, I. R. (2006): Einflussfaktoren der Alltagsmobilität – Das Zusammenwirken von Raum, Verkehrsinfrastruktur, Lebensstil und Mobilitätseinstellungen. In: Beckmann, K.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.) (2006): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden. S. 148-166.

HVV (2010a): Verkehrsbericht. Online abrufbar unter: [http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/hvv\\_bericht\\_2009.pdf](http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/hvv_bericht_2009.pdf), 03.02.2011.

HVV (2010b): Zahlenspiegel 2009. Online abrufbar unter: <http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/downloads/Zahlenspiegel-2009.pdf>, 3.02.2011.

HVV (2011a): Homepage des HVV. Online abrufbar unter: <http://www.hvv.de>, 12.03.2011.

HVV (2011b): Fahrkarten. Online abrufbar unter: <http://www.hvv.de/fahrkarten/anschlussfahrten-umland/soltau/>, 02.03.2011

ILS, ISB (2008): Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung. Schlussbericht zu FoPS FE 70.794. Dortmund, Aachen. Online abrufbar unter: [http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms/download/mm\\_stadtplanung\\_abschlussbericht.pdf](http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms/download/mm_stadtplanung_abschlussbericht.pdf). Zugriff am 15.07.2011.

INFAS (2011): Mobilität im Großraum Hamburg. Vorstellung der regionalen Ergebnisse „Mobilität in Deutschland“. Hamburg.

Infas, DLR (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Bonn, Berlin. Online abrufbar unter: [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008\\_Abschlussbericht\\_I.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf). Zugriff am 20.07.2011.

IRB Innerstädtische Raumbewertung des BBSR (2010): Daten der innerstädtischen Raumbewertung zu Hamburg und Leipzig. Datengrundlage: Kommunalstatistik der IRB-Städte / Statistik der Bundesagentur für Arbeit.

Ismaier, F. (2002): Strukturen und Motive der Stadt-Umland-Wanderer – Trends in westdeutschen Verdichtungsräumen. In: Schröter (Hrsg.): Städte im Spagat zwischen Wohnungsleerstand und Baulandmangel; RaumPlanung spezial 4, 1/2002. S. 19ff.

Jacobs, J. (1961): The Death and life of great american cities. New York.

Jekel, Gregor et al. (2010): Stadtpolitik und das neue Wohnen in der Innenstadt. In: Edition Difu – Stadt Forschung Praxis, Bd. 8. Berlin.

Jürgens, C.; Kasper, B. (2005): Alltagsmobilität, Raum und Lebensstile. In: Beckmann, K.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.) (2006): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung, S. 125-141. Wiesbaden.

Kagermeier, Andreas (1997): Siedlungsstruktur und Verkehrsmobilität: Eine empirische Untersuchung am Beispiel von Südbayern. Dortmund.

Kaltenbrunner, R. (2009): Neue Urbanität?. In: RaumPlanung, Ausgabe 147, S. 257-262.

Kasper, B. (2006): Wohnstandortwahl und Zufriedenheit: eine Typisierung. In: Beckmann, K.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.) (2006): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. S. 92-103. Wiesbaden.

Kasper, B.; Scheiner, J. (2006): Räumliche Mobilität als Prozess kurz- und langfristigen Handelns: Zusammenhänge zwischen Wohn- und Alltagsmobilität. In: Beckmann, K.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.) (2006): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung, S. 167-186. Wiesbaden.

- Köhler, U. et al (1999): ÖPNV und Siedlungsentwicklung – Planungshilfe für die kommunale Bauleitplanung, Forschungsgesellschaft für das Straßen und Verkehrswesen; Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, FGSV-Verlag. Köln.
- Kröhnert, S. et al (2006): Die demographische Lage der Nation, Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung. Berlin.
- Kuhfeld, H. et al (2007): Auswirkungen der demographischen Entwicklung auf den Berliner Nahverkehr, Wochenbericht des Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Nr. 32/2007. Berlin.
- Kutter, E. (1973): Aktionsbereiche des Stadtbewohners. Untersuchung zur Bedeutung der territorialen Komponente im Tagesablauf der städtischen Bevölkerung. In: Archiv für Kommunalwissenschaften 12. S. 69-85.
- Langweg, A. (2009): ÖPNV-Marketing für Zuzügler. Dissertation. In: Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr RWTH Aachen (Hrsg.). Stadt Region Land Bericht 51. Aachen.
- Lansing, J. B.; Morgan, J. N. (1955): Consumer finances over the life cycle. In: Clark, W. AV.; Lincoln, H. (Hrsg.) (1996): Consumer Behaviour. Vol. 2. New York.
- Lanzendorf, M.; Scheiner, J. (2004): Verkehrsgenese als Herausforderung für Transdisziplinarität, Stand und Perspektiven der Forschung. In: Dalkmann, H.; Lanzendorf, M.; Scheiner, J. (Hrsg.): Verkehrsgenese. Entstehung von Verkehr sowie Potenziale und Grenzen der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität. Mannheim.
- Läpple, D. (2006): Eine Renaissance der Stadt und die Segmentierung der Stadtgesellschaft. In: Wohnbund-Informationen, Ausgabe 1/2006, S. 6f.
- Lasch, R. et al (2005): Endbericht zur Delphi-Studie „ÖPNV-Markt der Zukunft“, erstellt im Auftrag des Deutschen Verkehrsforum.e.V., Berlin.
- Lehmbrock (2003): „Kompakt – urban – grün“ und die Stellplatzpflicht? Materialien zu einem Vortrag im Rahmen einer Veranstaltung von „Wohnen ohne Auto“ und des „Münchener Diskussionsforum für Entwicklungsfragen e.V.“ am 12.12.2003 in München. Online abrufbar unter: <http://www.clubderautofreien.ch/media/dokumente/literatur/spezial-autofrei-wohnen/lehmbrock03.pdf>. Zugriff am 22.07.2011.
- Leipzig (2011b): Monitoringbericht Wohnen 2010. Leipzig.
- Lüttke, H. (1995): Zeitverschwendung und Lebensstile. Empirische Analysen zu Freizeitverhalten, expressiver Ungleichheit und Lebensqualität in Westdeutschland. Marburger Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Forschung 5. Marburg.
- Lütke Daldrup, E., Zlonicky, P., BMVBS (Hrsg.) (2009): Große Projekte in Deutschen Städten. Berlin.
- LVB (2010a): Nachhaltigkeitsbericht 2010. Online abrufbar unter: <http://www.lvb.de/file/download/de7910b9bb90ae283921daf999e9694a.pdf/f/dl>, 15.07.2011.
- LVB (2010b): Geschäftsbericht 2009.
- LVB Leipziger Verkehrsbetriebe (2011): Homepage der LVB. Online abrufbar unter: <http://www.lvb.de/>, 15.07.2011.
- Mäding, H. (1997): Vorwort des Deutschen Instituts für Urbanistik. In: Becker, H.; Jessen, J.; Sander, R. (Hrsg.): Ohne Leitbild? – Städtebau in Deutschland und Europa. Stuttgart.
- Manz, W. (2005): Mikroskopische längsschnittorientierte Abbildung des Personenfernverkehrs, Schriftenreihe des Instituts für Verkehrswesen, Heft 62, Karlsruhe.

- Matthes, Gesa (2009): Reurbanisierung in Hamburg und ihre Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung. In: Technische Universität Hamburg-Harburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik (Hrsg.): ECTL Working Paper 34. Hamburg.
- Mayer, K. U.; Tuma, N. B. (1990): Event history analysis in life course research. Madison.
- Metropolregion Hamburg (o. J.): Fakten und Beispiele aus der Regionalkooperation. Online abrufbar unter: <http://metropolregion.hamburg.de/>, 07.4.2011.
- Minx, E. (2005): Wohin fahren wir? Die Zukunft des ÖPNV im gesellschaftlichen Wandel, Vortrag beim ÖPNV-Innovationskongress des Landes Baden-Württemberg. Freiburg.
- Mitscherlich, A. (1965): Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Frankfurt a.M.
- Motzkus, A. H. (2002): Dezentrale Konzentration – Leitbild für eine Region der kurzen Wege? =Bonner Geographische Abhandlungen Nr. 107. Sankt Augustin.
- Müller, G.; Rabe, S. (2003): Mobilitätszentralen – Stand und Perspektiven. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Kapitel 3.4.19.3. Heidelberg.
- NaNa (2011): Hamburg: Aus für Stadtbahn-Projekt. In: Nahverkehrsnachrichten 9/2011, S. 2.
- Næss, P. (2011): ‚New urbanism‘ or metropolitan-level centralisation? A comparison of the influences of metropolitan-level and neighborhood-level urban form characteristics on travel behavior. In: JTLU-The Journal of Transport and Land Use. Volume 2 No. 1. S.25-44. Online verfügbar unter: <https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/170/160>. Zugriff am 23.05.2011.
- Osterhage, Frank (2011): Renaissance of Cities? An Empirical Analysis of the Population Development in German City Regions 1999-2009. In: REAL CORP 2011: Change for Stability: Lifecycles of Cities and Regions. Online abrufbar unter: [http://www.corp.at/archive/CORP2011\\_137.pdf](http://www.corp.at/archive/CORP2011_137.pdf), 17.05.2011.
- Prognos AG (2010): Prognos Zukunftsatlas 2010 – Deutschlands Regionen im Zukunftswettbewerb. Auf einen Blick. Online abrufbar unter: [http://www.prognos.com/fileadmin/pdf/downloads/Prognos\\_Zukunftsatlas\\_2010\\_Auf\\_einen\\_Blick.pdf](http://www.prognos.com/fileadmin/pdf/downloads/Prognos_Zukunftsatlas_2010_Auf_einen_Blick.pdf), 08.04.2011.
- Regionaler Planungsverband Leipzig-West Sachsen (2008): Region Leipzig-West Sachsen – Wirtschaft und Infrastruktur. Online abrufbar unter: <http://www.rpv-west-sachsen.de/>, 20.05.2011.
- Reinborn, D. (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart.
- Schaffer, T.; Volkenandt, G. (2008): In Europa spitze: Schienennahverkehr in Deutschland besser als sein Ruf. In: Der Nahverkehr 4/2008. Düsseldorf.
- Scheiner, J. (2005): Lebensstile, Standortbewertungen und Wohnmobilität. Analysen der Haushaltsbefragung des Projekts StadtLeben. In: Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrsplanung, Universität Dortmund: Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrsplanung und Verkehrsplanung. Nr. 13. Dortmund. Online verfügbar unter: [http://www.vpl.tu-dortmund.de/cms/Medienpool/PDF\\_Dokumente/Arbeitspapiere/AP13\\_von\\_Joachim\\_Scheiner.pdf](http://www.vpl.tu-dortmund.de/cms/Medienpool/PDF_Dokumente/Arbeitspapiere/AP13_von_Joachim_Scheiner.pdf). Zugriff am 22.07.2011.
- Scheiner, J. (2006a): Erklärungsmodelle der Wohnmobilität: die Rolle von Lebensstil, Lebenslage und Wohnsituation. In: Beckmann, K.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.) (2006): Stadt-Leben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden. S. 112-124.

- Scheiner, J. (2006b): Standortbewertungen und Wohnmobilität. In: Beckmann, K.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.) (2006): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden. S. 67-78.
- Scheiner, J. (2006c): Lebensstile, Raum und Wohnmobilität. In: Beckmann, K.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.) (2006): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden. S. 78-92.
- Scheiner, J. (2009): sozialer Wandel, Raum und Mobilität – Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage. Wiesbaden.
- Schiller, G.; Siedentop, S. (2005): Infrastrukturfolgekosten der Siedlungsentwicklung unter Schrumpfbedingungen. In: ETH Zürich (Hrsg.): disP 160, S. 83-93, Zürich.
- Schneider, N.; Spellerberg, A. (1999): Lebensstile, Wohnraumbedürfnisse und räumliche Mobilität. Opladen.
- Schork, Carolin; Weeber, Rotraut (2011a): Umzugsmobilität und Bildungswanderung. In: Der Städte-tag 3/2011, S. 33-35.
- Schork, Carolin; Weeber, Rotraut (2011b): Umzugsmobilität und Bildungswanderung. In: Die Plane-rin 2\_11, S. 52-53.
- Schreiner, M. (2007): Multimodales Marketing nachhaltiger Mobilität als Teil integrierten Mobilitäts-managements. Mannheim.
- Schreiner, M.; Nallinger, S. (2007): Multimodales Dialogmarketing für Neubürgerinnen und Neubür-ger. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Kapitel 3.4.19.4. Heidelberg.
- Schwartz, S.H. (1977): Normative Influences on Altruism. In: L. Berkowitz (Ed.), Advances in Expe-riental Social Psychology, Vol. 10, S. 221-279. New York: Academic Press.
- Schwarze, B.; Bauer, U. (2010): Die Wohnstandortinfo. Projektansatz, Erfahrungen, Ergebnisse. Vortrag im Rahmen der Fachtagung „Individuelle Information bei der Wohnstandortwahl – Steu-erung der Siedlungsentwicklung durch weiche Instrumente?“ am 28.01.2010 in Dortmund. Online abrufbar unter: [http://129.217.190.202/fachtagung/Wohnstandortinfo\\_Bauer\\_und\\_Schwarze.pdf](http://129.217.190.202/fachtagung/Wohnstandortinfo_Bauer_und_Schwarze.pdf). Zugriff am 22.07.2011.
- Siebel, W. (2004): Die europäische Stadt. In: Siebel, W. (Hrsg.), Die europäische Stadt, Frankfurt a.M.
- Siedentop, S. (2008): Die Rückkehr der Städte?. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3/4.2008, S. 193- 207.
- Sieverts, T. (1997): Zwischenstadt zwischen Ort und Welt Raum und Zeit Stadt und Land. Basel.
- Sieverts, T. (2001): 50 Jahre Städtebau. Reflexion und Praxis. Stuttgart.
- Sieverts, T. (2011): Beyond Institutions? Versuch einer Positionsbestimmung der Stadtplanung. In: POLIS, Magazin für Urban Development. S02/2011. S. 6-11.
- Sinning, H et al. (2009): Kommunikation zur Kostenwahrheit bei der Wohnstandortwahl. Schriften-reihe des Instituts für Stadtforschung, Planung und Kommunikation der Fachhochschule Erfurt (ISP). Band 1. Erfurt.
- Spiegel, E. (1986): Neue Haushaltstypen. Entstehungsbedingungen, Lebenssituation, Wohn- und Standortverhältnisse. Frankfurt am Main.
- Spiegel, E. (2004): Die europäische Stadt – eine schrumpfende Stadt. In: Siebel, W. (Hrsg.): Die europäische Stadt. Frankfurt a.M.

- Stadt Aalen (2009a): Bevölkerungsvorausrechnung 2025. Aalen.
- Stadt Aalen (2009b): Protokoll des 22. Agendaparlaments. Online abrufbar unter: [http://www.aalen.de/sixcms/media.php/93/protokoll\\_22\\_agendaparlament.pdf](http://www.aalen.de/sixcms/media.php/93/protokoll_22_agendaparlament.pdf), 07.07.2011.
- Stadt Aalen (2010): Grundstücksmarktbericht 2009. Aalen.
- Stadt Aalen (2011a): Daten der Kommunalen Statistikstelle der Stadtverwaltung Aalen. Aalen.
- Stadt Aalen (2011b): Homepage der Stadt Aalen. Online abrufbar unter: <http://www.aalen.de>, 15.07.2011.
- Stadt Aalen (2011c): Flächenpotential in Aalen 2009.
- Stadt Aalen (2011d): Übersicht aktuelle Sanierungsgebiete. Online abrufbar unter: [http://www.aalen.de/sixcms/media.php/93/2011\\_Sanierungsgebiete.pdf](http://www.aalen.de/sixcms/media.php/93/2011_Sanierungsgebiete.pdf), 15.07.2011.
- Stadt Leipzig (2000): Stadtentwicklungsplan Wohnungsbau und Stadterneuerung. Leipzig.
- Stadt Leipzig (2004a): Leipzig 2030. Forschungsbericht im Rahmen des Ideenwettbewerbs Stadt 2030 gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung. Leipzig.
- Stadt Leipzig (2004b): Stadtentwicklungsplan Verkehr und Öffentlicher Raum. In: Beiträge zur Stadtentwicklung Nr. 40. Leipzig.
- Stadt Leipzig (2008): Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“ – Dokumentation von Kennziffern der Mobilität für die Stadt Leipzig. Online abrufbar unter: [http://www.leipzig.de/imperia/md/content/90\\_verkehrsplanung/srv\\_2008.pdf](http://www.leipzig.de/imperia/md/content/90_verkehrsplanung/srv_2008.pdf), 07.02.2011.
- Stadt Leipzig (2009a): Bevölkerungsschätzung 2009 für die Stadt Leipzig. Leipzig.
- Stadt Leipzig (2009b): Gutachten zum Kommunalen Wohnraumversorgungskonzept. ExWoSt-Modellvorhaben Kommunale Konzepte: Wohnen. Endbericht. Hamburg/Droyßig.
- Stadt Leipzig (2009c): SEKo – Langfassung (ohne Karten). Online abrufbar unter: <http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/konzept/service/>, 04.03.2011.
- Stadt Leipzig (2010): Radverkehrsentwicklungsplan 2010 - 2020. Entwurf.
- Stadt Leipzig (2011a): Homepage der Stadt Leipzig. Online abrufbar unter: <http://www.leipzig.de/>, 15.07.2011.
- Stadt Leipzig (2011b): Monitoringbericht Wohnen 2010. Leipzig.
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2010): Bevölkerung in Hamburg 2010 bis 2030. Online abrufbar unter: <http://www.statistik-nord.de/>, 07.01.2011, 07.01.2011.
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2011a): Aalen, Stadt – Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Arbeitnehmer am Arbeitsort 2009.
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2011b): Aalen, Stadt - Umwelt, Verkehr, Energie. Online abrufbar unter: <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp?H=UmweltVerkehr&U=03&R=GE136088>, 21.07.2011.
- VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V. (2007): Mogelpackung „OstalbMobil“. Presseinformation Nr. 40/2007. Online abrufbar unter: <http://www.vcd-bw.de/presse/2007/40-2007/index.html>, 07.07.2011.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.) (1997): Zukunftsfähige Mobilität. Düsseldorf.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.) (2008): Jahresbericht 2008. Köln.

VGA Aalen (2011): Homepage des VGA. Online abrufbar unter: <http://www.vga-aalen.de/index.html>, 07.07.2011.

Vossen, J. (2004): Die Renaissance der Stadt?. In: Praxis Geographie Heft 11, S. 4-7.

Waddell, P. (2000): Towards a Behavioral Integration of Land Use and Transportation Modeling. Paper presented at the 9th International Association for Travel Behavior Research Conference, Queensland, Australia. Online abrufbar unter: [http://www.urbansim.org/pub/Research/ResearchPapers/IATBR\\_Paper.pdf](http://www.urbansim.org/pub/Research/ResearchPapers/IATBR_Paper.pdf). Zugriff am 26.01.2010.

Wappelhorst, S. (2006): Mobilitätsmarketing für Neubürger – Aktivitäten in den Metropolregionen Deutschlands, Studien zur Raumplanung und Projektentwicklung Heft 3/06, Universität der Bundeswehr München. München.

Wien Holding (2011): Spatenstich für "Bike & Swim City" - 221 neue geförderte Mietwohnungen in zentraler Lage mit bester Infrastruktur. Artikel online verfügbar unter: <http://www.wienerholding.at/event/mediaroom-news/id/3646>.

Wulfhorst, Gebhard (2003): Flächennutzung und Verkehrsverknüpfung an Personenbahnhöfen – Wirkungsabschätzung mit systemdynamischen Modellen. In: Vallée, D. (Hrsg.): Stadt Region Land. Bericht 49. Aachen.

Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. (2010): Die Hafenspanne. Online unter: <http://www.hafenquer-spange.de/index.htm>, 27.06.2011).

## 11.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ablaufdiagramm des Projekts.....	8
Abbildung 2: Phasenmodell der Stadtentwicklung .....	10
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung nach Stadt- und Gemeindetypen, 1989 bis 2008.....	18
Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung in Großstädten mit steigenden Bevölkerungszahlen.....	19
Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung nach innerstädtischer Lage, West- und Ostdeutschland, 2000 bis 2008 .....	20
Abbildung 6: Wechselwirkungen von Raumstruktur und Verkehr.....	25
Abbildung 7: Anlässe und Kriterien: Stufen im Entscheidungsprozess der Wanderung.....	26
Abbildung 8: Modal Split (Verkehrsaufkommen) nach MiD Kreistypen .....	32
Abbildung 9: Vier-Ebenen-Modell des kommunalen Mobilitätsmanagements.....	41
Abbildung 10: Abgrenzung der inneren und äußeren Stadt in Hamburg .....	47
Abbildung 11: Modal Split der Freien und Hansestadt Hamburg 2008.....	50
Abbildung 12: Abgrenzung der inneren und äußeren Stadt in Leipzig .....	51
Abbildung 13: Modal Split der Stadt Leipzig 2008.....	54
Abbildung 14: Abgrenzung der inneren und äußeren Stadt in Aalen.....	55
Abbildung 15: Wanderungen bei Umzügen.....	66
Abbildung 16: Wanderungen bei Zuzügen .....	67



Abbildung 17: Wohnwünsche in Aalen .....	68
Abbildung 18: Wohnungssuche in Aalen .....	68
Abbildung 19: Wohnwünsche in Leipzig .....	69
Abbildung 20: Wohnungssuche in Leipzig .....	70
Abbildung 21: Wohnwünsche in Hamburg .....	71
Abbildung 22: Wohnungssuche in Hamburg .....	71
Abbildung 23: Anzahl der Suchräume nach Städten .....	72
Abbildung 24: Suchtypen in den Modellstädten .....	74
Abbildung 25: Abgrenzung der „bewussten Innenstadtbewohner“ von den drei übrigen Bewohnertypen .....	74
Abbildung 26: Anteile der Bewohnertypen in Aalen .....	75
Abbildung 27: Anteile der Bewohnertypen in Leipzig .....	75
Abbildung 28: Anteile der Bewohnertypen in Hamburg .....	76
Abbildung 29: Haushaltstypen in der Gesamtstichprobe .....	79
Abbildung 30: Haushaltstypen nach Umzugstyp und Modellstädten .....	80
Abbildung 31: Verteilung von Haushaltstypen in den verschiedenen Gruppen von Stadtbewohnern .....	82
Abbildung 32: Formaler Bildungsstatus der Bewohnertypen .....	84
Abbildung 33: Erwerbstätigkeit nach Bewohnertypen .....	86
Abbildung 34: Ökonomischer Status nach Bewohnertypen .....	88
Abbildung 35: Wichtigster Umzugsauslöser (Einfachnennung) und weitere Gründe (Mehrfachnennungen) .....	90
Abbildung 36: Wichtigster Umzugsauslöser (Einfachnennung) nach Wanderungstypen .....	91
Abbildung 37: Rangfolge der Mittelwerte der einzelnen Standortwahlkriterien über alle Bewohnertypen nach Modellstädten .....	95
Abbildung 38: Bewertung der Standortwahlkriterien nach ausgewählten Haushaltstypen für alle Modellstädte .....	97
Abbildung 39: Bewertung der Standortwahlkriterien nach Bewohnern der inneren und der äußeren Stadt der Modellstädte Hamburg und Leipzig .....	100
Abbildung 40: Bewertung der Standortwahlkriterien nach Bewohnern der inneren und der äußeren Stadt der Modellstadt Aalen .....	101
Abbildung 41: Rangfolge der Mittelwerte der einzelnen Standortwahlkriterien nach Bewohnertypen der inneren Stadt für Hamburg und Leipzig .....	103
Abbildung 42: Bewertung der Standortwahlkriterien nach bewussten Innenstadtbewohnern und übrigen Innenstadtbewohnern in den Modellstädten Hamburg und Leipzig .....	104
Abbildung 43: Rangfolge der Mittelwerte der einzelnen Standortwahlkriterien nach Bewohnertypen der inneren Stadt in Aalen .....	105

Abbildung 44: Bewertung der Standortwahlkriterien nach bewussten Innenstadtbewohnern und übrigen Innenstadtbewohnern in der Modellstadt Aalen.....	106
Abbildung 45: Pkw-Besitz in den befragten Haushalten.....	109
Abbildung 46: Abfrage der Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel.....	113
Abbildung 47: Abgeleitete Modal-Split Werte in den Modellstädten .....	115
Abbildung 48: Abgeleitete Modal-Split Werte in den Modellstädten, Vergleich innere und äußere Stadt .....	116
Abbildung 49: Abgeleitete Modal-Split Werte in den Modellstädten, Vergleich der Bewohnertypen.....	118
Abbildung 50: Vergleich umgezogener und zugezogener Haushalte .....	119
Abbildung 51: Psychologische Merkmale, Vergleich der Städte .....	128
Abbildung 52: Psychologische Merkmale, Vergleich innere und äußere Stadt .....	130
Abbildung 53: Psychologische Merkmale, Vergleich der Bewohnergruppen der inneren Stadt .....	131
Abbildung 54: Handlungsfeld übergeordnete Strategien und Leitbilder .....	140

### 11.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kennzahlen zu Hamburg – Raumstruktur und Bevölkerung .....	47
Tabelle 2: Kennzahlen zu Hamburg – Verkehrsangebot und –nachfrage.....	48
Tabelle 3: Kennzahlen zu Leipzig – Raumstruktur und Bevölkerung.....	51
Tabelle 4: Kennzahlen zu Leipzig – Verkehrsangebot und –nachfrage .....	53
Tabelle 5: Kennzahlen zu Aalen – Raumstruktur und Bevölkerung .....	55
Tabelle 6: Kennzahlen zu Aalen – Verkehrsangebot und -nachfrage .....	56
Tabelle 7: Stichprobengröße und Stichprobenschichtung .....	59
Tabelle 8: Ausschöpfung Kohorte Aalen.....	60
Tabelle 9: Ausschöpfung Kohorte Leipzig .....	60
Tabelle 10: Ausschöpfung Kohorte Hamburg .....	61
Tabelle 11: Gewichtung der Stichprobe, Grundgesamtheit, Fallzahlen und normierte Gewichte .....	62
Tabelle 12: Umzug und Zuzüge: Vergleich Erhebung mit Sekundärstatistiken .....	64
Tabelle 13: Suchtypen bei der Suche nach neuem Wohnraum.....	73
Tabelle 14: Abgefragte Standortwahlkriterien und Zuordnungen zu den Themenbereichen Kosten, Umfeld und Erreichbarkeit.....	93
Tabelle 15: Haushalte ohne eigenen Pkw in Prozent .....	108
Tabelle 16: Mitgliedschaft der befragten Haushalte bei einer Car-Sharing-Organisation in Prozent .....	109
Tabelle 17: Nutzung von Pkw anderer Haushalte in den befragten Haushalten in Prozent.....	110

Tabelle 18: ÖV-Zeitkartenbesitz der Personen in den befragten Haushalten in Prozent .....	111
Tabelle 19: BahnCard-Besitz der Personen in den befragten Haushalten in Prozent .....	112
Tabelle 20: Besitz von Fahrrädern der Personen in den befragten Haushalten in Prozent .....	112
Tabelle 21: Vergleich der abgeleiteten Modal-Split-Werte für Leipzig und Hamburg mit den Ergebnissen von Haushaltsbefragungen zur Mobilität .....	114
Tabelle 22: Multimodalität in den Modellstädten.....	120
Tabelle 23: Verkehrsmittelnutzergruppen, Vergleich MiD nach Siedlungsstrukturellem Stadt- und Gemeindetyp und Modellstädten .....	121
Tabelle 24: Verkehrsmittelnutzergruppen, Vergleich MiD und Modellstadt Hamburg (jeweils Innenstadtbereich) .....	122
Tabelle 25: Verkehrsmittelnutzergruppen nach MiD in den Modellstädten .....	124
Tabelle 26: Beschreibung der psychologischen Skalen .....	126