

Standortpräferenzen, intraregionale Wanderungen und Verkehrsverhalten

Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in der Region Dresden

Uta Bauer, Christian Holz-Rau und Joachim Scheiner

Uta Bauer, Büro für integrierte Planung Berlin, Marienburger Allee 20, 14055 Berlin, Germany

phone ++49-30-301 00 941, fax ++49-301 00 942, e-mail info@bipberlin.de

Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau, TU Dortmund University of Technology, Faculty of Spatial Planning, Department of Transport Planning, 44227 Dortmund, Germany

phone ++49-231-755-2270, fax ++49-231-755-2269, e-mail christian.holz-rau@tu-dortmund.de

PD Dr. Joachim Scheiner, TU Dortmund University of Technology, Faculty of Spatial Planning, Department of Transport Planning, 44227 Dortmund, Germany

phone ++49-231-755-4822, fax ++49-231-755-2269, e-mail joachim.scheiner@tu-dortmund.de

This is an author produced version of a paper from **Raumforschung und Raumordnung**. The original paper has been published by Carl Heymanns Verlag and edited by Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) in association with Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). This version is uploaded with kind permission of the new publisher. The final publication is available at www.springerlink.com (DOI: 10.1007/BF03183813).

Published paper:

Bauer, Uta / Holz-Rau, Christian / Scheiner, Joachim (2005): Standortpräferenzen, intraregionale Wanderungen und Verkehrsverhalten. Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in der Region Dresden. In: *Raumforschung und Raumordnung* 63(4), pp. 266-278.

Please reference this paper as shown above.

Zusammenfassung

Der Beitrag fragt nach den Abhängigkeiten des intraregionalen Wanderungsverhaltens von den Wanderungsmotiven, Wohnbedürfnissen und Standortanforderungen privater Haushalte sowie nach den Wechselwirkungen der Standortwahl mit dem individuellen Verkehrsverhalten. Die Ergebnisse basieren auf einer Haushaltsbefragung in der Region Dresden, die im Kontext empirischer Ergebnisse aus anderen Studien dargestellt werden. Die Ergebnisse zeigen, dass das Wanderungsverhalten deutlich mit den Wohnansprüchen und Standortpräferenzen des jeweiligen Haushalts korrespondiert, aber auch durch äußere Rahmenbedingungen geprägt wird. Aus dem Standortverhalten ergeben sich einerseits Konsequenzen für die Verkehrsmittelwahl und Aktionsräume der Haushaltsmitglieder. Andererseits spielt für das Standortverhalten die Haushaltsmotorisierung eine wichtige Rolle. Der Beitrag schließt mit Überlegungen zur Vereinbarkeit der Standortpräferenzen privater Haushalte und Individuen mit dem planerischen Leitbild kompakter Siedlungsstrukturen.

Abstract: Location preferences, intra-regional migration, and travel behaviour. Results of a household survey in the region of Dresden

The contribution focuses on the dependence of intra-regional migration behaviour of private households from their migration motives, housing needs and locational requirements, as well as on interdependencies between locational decisions and individual travel behaviour. The results are based on a household survey carried out in the region of Dresden, which is put in context with empirical results of other studies. The results show that migrations correspond with the housing requirements and locational preferences of the respective household, but they are also influenced by external conditions. As a consequence, locational behaviour affects mode choice and activity spaces of the household members, but in turn, locational behaviour itself is influenced by household motorisation. The contribution concludes with some considerations on the compatibility of the locational preferences of private households and individuals with the guiding principle of compact settlement structures.

1 Einleitung

Die wichtigste langfristig verkehrsrelevante Entscheidung privater Haushalte (Tabelle 1) ist neben der Pkw-An- bzw. Abschaffung die Entscheidung über den Wohnstandort. Der Wohnstandort prägt das tägliche Verkehrsverhalten aller Haushaltsmitglieder und hat deutlichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und die zurückgelegten Distanzen. Der anhaltende Suburbanisierungstrend (in den westdeutschen Stadtregionen insbesondere ins entferntere Umland) wirkt dabei verkehrsinduzierend (z.B. Kagermeier 1997, Heydenreich 2000, Holz-Rau 2000). So zeichnet sich das Verkehrshandeln in der Peripherie im Vergleich zu den Kernstädten durch eine höhere Motorisierung, eine stärkere Pkw-orientierte Verkehrsmittelwahl und durch größere zurückgelegte Distanzen aus (vgl. z.B. Bauer/Holz-Rau/Scheiner 2003, Dittrich-Wesbuer/Frehn 2004). Dabei spielt teilweise die unterschiedliche soziodemographische Struktur der jeweiligen Bevölkerungen eine Rolle, aber auch die in den kompakten, durchmischten Siedlungsstrukturen der Kernstädte höhere Dichte an Gelegenheiten (Arbeits- und Ausbildungsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen usw.) sowie die dichteren ÖPNV-Netze.

Die Beeinflussung der Wohnstandortentscheidungen privater Haushalte hat deshalb für die Steuerung der Verkehrsnachfrage eine hohe Bedeutung. Gerade auch vor dem Hintergrund insgesamt rückläufiger Bevölkerungszahlen und einer zunehmenden Alterung bleiben kompakte

Siedlungsstrukturen ein wichtiges räumliches Leitbild, da eine angemessene Qualität an Infrastrukturangeboten nur in diesen Strukturen effizient vorzuhalten ist.

Fristigkeit	Verkehrsrelevante Entscheidungen
kurzfristig	Verkehrsmittelnutzung für Einzelwege Lage flexibler Ziele (z.B. Einkauf, Freizeit)
Mittelfristig bis langfristig	Lage unflexibler Ziele (z.B. Arbeitsplatz) Fahrzeugbesitz Lage des Wohnstandorts

Tabelle 1: Fristigkeit verkehrsrelevanter Entscheidungen privater Haushalte

Allerdings haben die traditionellen Instrumentarien der Stadt- und Regionalplanung bislang nur unbefriedigende Wirkungen erzielen können. Die Siedlungsentwicklung hin zu mehr Dispersion und Zersiedlung widersprach den räumlichen Leitbildern der Achsenmodelle, der dezentralen Konzentration oder der kompakten Stadt. Die klassischen Instrumente der Raumordnung – überwiegend auf die Verteilung von Zuwachsgewinnen orientiert - werden jedoch noch mehr an Steuerungswirkung verlieren, da sich zunehmend typische Nachfragermärkte entwickeln. Haushalte, die neue Wohnstandorte suchen, gewinnen eine höhere Wahlfreiheit und Marktmacht.

Ist deshalb die so bezeichnete „Stadtflucht“ bzw. der Wohnwunsch des „Eigenheim im Grünen“ ein gänzlich unbeeinflussbarer Trend oder lassen sich in den Motiven der Umlandwanderer Stellschrauben für Gegenmaßnahmen identifizieren? Stimmen Wandermotive privater Haushalte mit den tatsächlich getroffenen Standortentscheidungen überein? Finden die Haushalte das, was sie gesucht haben? Unterscheidet sich das Verkehrsverhalten von Alteingesessenen und neu Zugezogenen im Umland und verändert sich das Verkehrsverhalten der Umlandwanderer nach dem Umzug?

Diese Fragen waren Gegenstand einer im Rahmen des BMBF-Projekts Intermobil Region Dresden durchgeführten Haushaltsbefragung in der Region Dresden. Die Befragungsergebnisse werden in diesem Beitrag vor dem Hintergrund der Erkenntnisse aus anderen empirischen Erhebungen dargestellt und bewertet. Im ersten Kapitel wird die zugrunde liegende Methodik kurz skizziert. Daran schließen sich Analysen zur Wohnstandortwahl, zu deren Rahmenbedingungen und Motiven, zum Suchprozess, zu individuellen Standortbewertungen und den Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten an. Der Beitrag schließt mit Überlegungen zur Vereinbarkeit der Entscheidungen privater Haushalte mit dem planerischen Leitbild kompakter Siedlungsstrukturen und gibt einen Ausblick auf konkrete Handlungsoptionen¹.

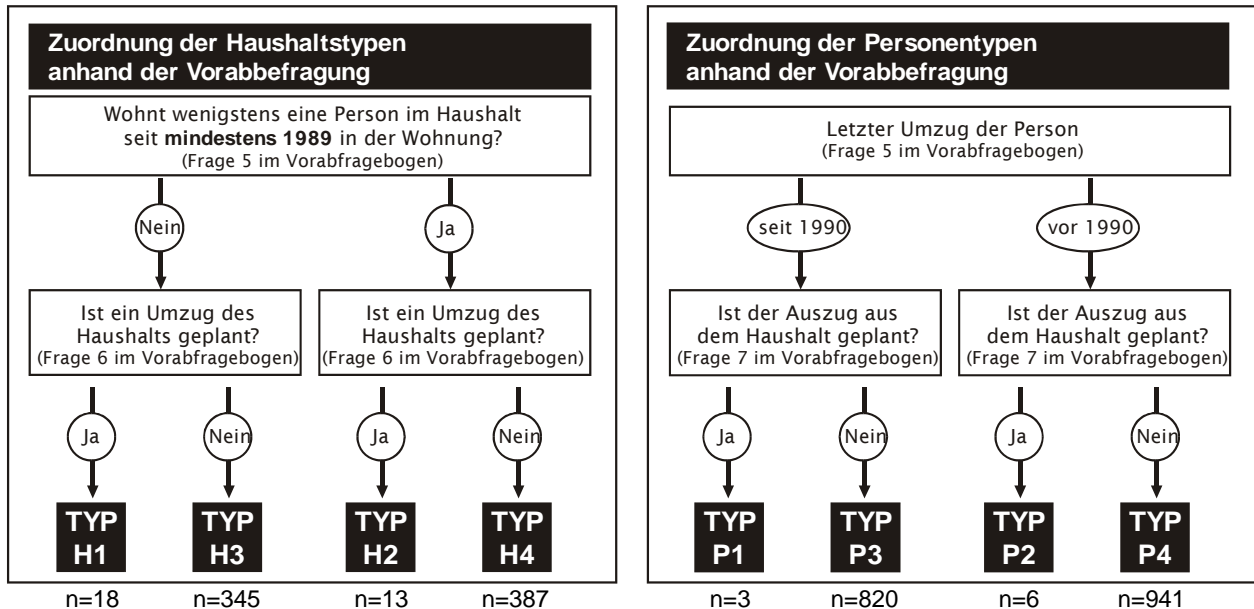
2 Methodik

Amtliche Wanderungsstatistiken treffen Aussagen zu den Zu- und Abwanderungen einer Gemeinde, in der Regel auf der Ebene der Gesamtgemeinde. Über die Motive der Umzugs- oder Bleibeentscheidung, über Standortansprüche und Gründe der spezifischen Standortentscheidung treffen die Wanderungsstatistiken dagegen keine Aussagen. Dieses Hintergrundwissen ist jedoch für eine strategische Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung, die Wohnstandortentscheidungen privater Haushalte als Vorentscheidung für das Verkehrshandeln der Haushaltsmitglieder auffasst, von hoher Bedeutung. Im Rahmen des Forschungsprojektes Intermobil Region Dresden

¹ Eine ausführliche Darstellung der Ergebnisse findet sich in Bauer/Holz-Rau/Scheiner (2003).

wurde im Jahr 2000 eine standardisierte Befragung zur Wohnstandortmobilität durchgeführt². Die Befragung fand in Dresden, in den Umlandgemeinden Pirna, Radebeul, Weinböhla, Schönfeld-Weißig, Dohna, Kesselsdorf, Rabenau und Ottendorf-Okrilla sowie in den Gemeinden Großenhain, Burkau, Frauenstein und Glashütte außerhalb des Umlandes statt.

Abbildung 1: Zuordnung der Haushalts- und Personentypen nach Angaben in der Vorabbefragung



Quelle: Haushaltsbefragung Inter mobil Region Dresden.

In einer telefonischen Vorabbefragung wurden Basisdaten der Haushalte ermittelt (Haushaltsgröße, Haushaltsmitglieder, Gründung, Umzugspläne). Anhand der Ergebnisse wurden für die Hauptbefragung auf die einzelnen Haushalte zugeschnittene Haushaltsfragebögen (4 Typen) und korrespondierende Personenfragebögen (4 Typen) an alle Haushaltsmitglieder ab 16 Jahren verschickt. Abbildung 1 zeigt die Kriterien in der Übersicht.

Inhalte des Fragebogens waren u.a. soziodemographische Angaben, Verkehrsmittelverfügbarkeit, Wohn- und Standortsituation, Umzugswünsche, Umzugsgründe, Suchkriterien und Informationsbeschaffung beim Umzug³, Wohnbiographie der letzten zehn Jahre, Bedeutung von und Zufriedenheit mit Wohnstandortkriterien und Verkehrsverhalten (Lage von Aktivitätsorten, Wegehäufigkeiten, Verkehrsmittelnutzung, Entfernung, Zeitaufwand). Je nach Typ wurden viele Angaben auch für die vorherige Wohnung, den letzten Umzug und/oder den geplanten Umzug erfragt.

Die Bruttostichprobe umfasste 3.445 Haushalte. Insgesamt liegen ausgefüllte Fragebögen aus 767 Haushalten mit insgesamt 1.649 Personen vor. Die Rücklaufquote von 22% ist vor dem Hintergrund der aufwändigen und komplexen Fragebögen (Haushaltsbögen 7-16 Seiten, Personenbögen 8-12 Seiten) durchaus ein Erfolg.

Bei den Analysen wird primär nach Umzugstypen differenziert. Diese unterscheiden zum einen zwischen Alteingesessenen und seit 1989 in ihre jetzige Wohnung Zugezogenen, zum anderen nach dem Ort der Herkunft (letzter Wohnsitz)⁴. Gleichzeitig wird an der räumlichen Differen-

² Durchführung der Befragung im Unterauftrag durch die Planungsgruppe Nord, Kassel (PGN).

³ Bei einem geplanten Auszug aus dem Haushalt wurden diese Fragen im Personenbogen gestellt (Typ P1 und P2).

⁴ Maßgeblich für die Klassifikation der Umzugstypen sind Haushaltsumzüge. Alle Personen eines Haushalts werden also dem gleichen Typ zugeordnet. Wenn mindestens eine Person im Haushalt vor 1989 in der gegenwärtigen Wohnung lebt, gilt der Haushalt als alteingesessen (seit 1989 nicht umgezogen). Nur wenn alle Haushaltsmitglieder nach 1989 umgezogen sind, gilt der Haushalt als zugezogen.

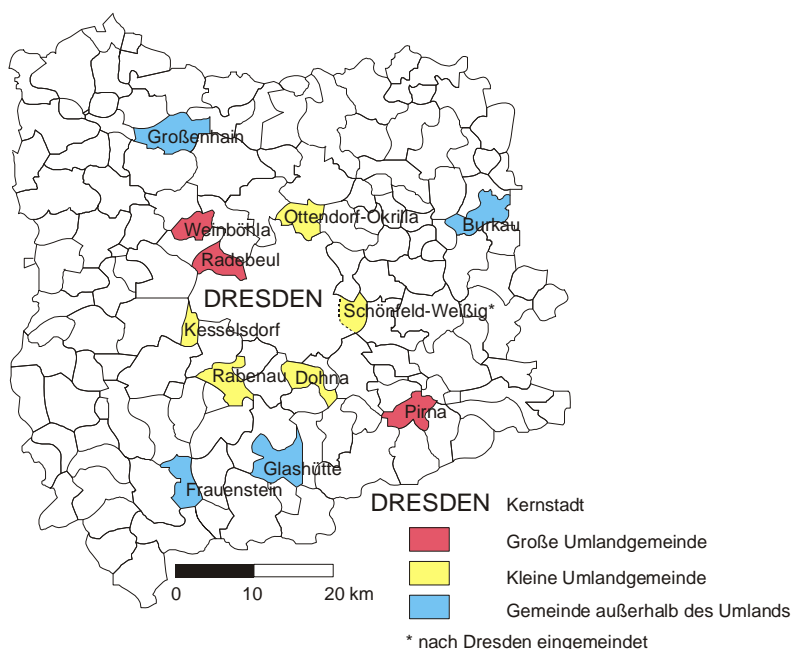
zierung des gegenwärtigen Wohnsitzes festgehalten. Unterschieden werden als Typen von Wohnorten (Abbildung 2):

- kleine Umlandgemeinde (Schönfeld-Weißig, Dohna, Kesselsdorf, Rabenau, Ottendorf-Okrilla)
- große Umlandgemeinde (Pirna, Radebeul, Weinböhla)
- Kernstadt Dresden

und als Umzugstypen:

- seit 1989 nicht umgezogen
- Binnenumzug in der Gemeinde
- aus dem Umland zugezogen
- aus Dresden zugezogen
- von außerhalb der Region Oberer Elbraum zugezogen.

Abbildung 2: Lage der Untersuchungsgemeinden



Quelle: eigene Darstellung

Mithin werden $3 \times 5 = 15$ Umzugstypen unterschieden. Diese reduzieren sich auf 14, weil bei den Dresdener Befragten Binnenumzüge und Zuzüge aus Dresden identisch sind.

Bei einigen Auswertungen werden zusätzlich "Gemeinden weitab von Dresden" unterschieden, um ggf. Ansätze zur Entwicklung eines zweiten Rings der Suburbanisierung untersuchen zu können. Dies sind die Gemeinden Großenhain, Burkau, Frauenstein und Glashütte.

3 Faktoren der Wohnstandortwahl

Will man Wohnstandortentscheidungen der privaten Haushalte im Sinne einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beeinflussen, so stellt sich zunächst die Frage nach den einzelnen Faktoren, die diesen Entscheidungen zugrunde liegen.

Wohnstandortentscheidungen von Haushalten beruhen auf komplexen Abwägungs- und Entscheidungsprozessen. Die individuellen Interessen und Präferenzen der jeweiligen Haushaltsmitglieder, die Lebensphase des Haushaltes (z.B. Gründung, Expansion, Verkleinerung), das

Finanzbudget, die Zufriedenheit mit der bestehenden Wohnsituation stehen im Wechselspiel mit den Rahmenbedingungen des Wohnungs- und Arbeitsmarktes, den Verkehrskosten sowie fiskalischen Lenkungsinstrumenten. Dabei sind nähräumliche und regionale Umzüge in der Regel durch Mängel der bisherigen Wohnung, des Wohngebiets oder durch persönliche oder familiäre Gründe bedingt. Überregionale Umzüge haben meist einen neuen Arbeits- oder Ausbildungsplatz oder die Familiengründung (Heirat oder Zusammenziehen mit einem Partner) zum Anlass (Dobroschke 1999).

Die folgenden Ausführungen beschränken sich auf die regionalen Umzüge und hier insbesondere auf die Stadt-Umland-Wanderung, da diese für die regionale Verkehrsentwicklung von besonderer Bedeutung ist. Sowohl für die Analyse der Wanderungsmotive wie auch zur Bewertung der verkehrlichen Wirkungen der Suburbanisierung ist es wichtig, zwischen den unterschiedlichen Suburbanisierungsmustern westdeutscher und ostdeutscher Stadtregionen zu unterscheiden.

- Kennzeichen der Suburbanisierung in den alten Bundesländern ist ein höherer „Reifegrad“. Gemeint ist damit eine expansivere räumliche Ausdehnung der Stadtregionen, aber auch eine „Urbanisierung des Umlandes“. Möglicherweise reduzieren vorhandene Arbeitsplätze, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen im Umland die traditionelle Orientierung auf die Kernstadt. Typisch für dieses Siedlungsstrukturmuster sind neben den auf die Kernstadt gerichteten Radialverkehren auch starke disperse Verflechtungen.
- In den neuen Bundesländern verlief der Suburbanisierungsprozess insbesondere Mitte der 90er Jahre trotz insgesamt rückläufiger Bevölkerung besonders dynamisch. Neben dem Nachholbedarf in der Eigentumsbildung war vor allem das mangelhafte Wohnungsangebot in der Kernstadt maßgeblich. Die Suburbanisierung konzentrierte sich in der Regel auf das „nahe Umland“. Insbesondere kleinere, nichtzentrale Gemeinden an existierenden oder geplanten Autobahnachsen profitierten von den Zuwanderungsströmen. Die Aktionsräume der Umlandwanderer sind (vermutlich) stark auf die Kernstadt orientiert. Eine mit den alten Bundesländern vergleichbare Randwanderung von Arbeitsplätzen hat (noch) nicht stattgefunden.

Die Suburbanisierungsdynamik hat sich in den Stadtregionen der neuen Bundesländer inzwischen deutlich abgeschwächt. Langfristig werden abnehmende Einwohnerzahlen auch in den westdeutschen Stadtregionen den Siedlungsdruck senken. Dennoch bleiben die peripher besiedelten Umlandregionen zukünftig ein (verkehrs-)planerisches Handlungsfeld. Problematisch wird dabei für eine alternde Gesellschaft, dass in diesen Lagen in der Regel Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote für die tägliche Versorgung im Nahbereich fehlen.

4 Ökonomische Rahmenbedingungen der Wohnstandortwahl

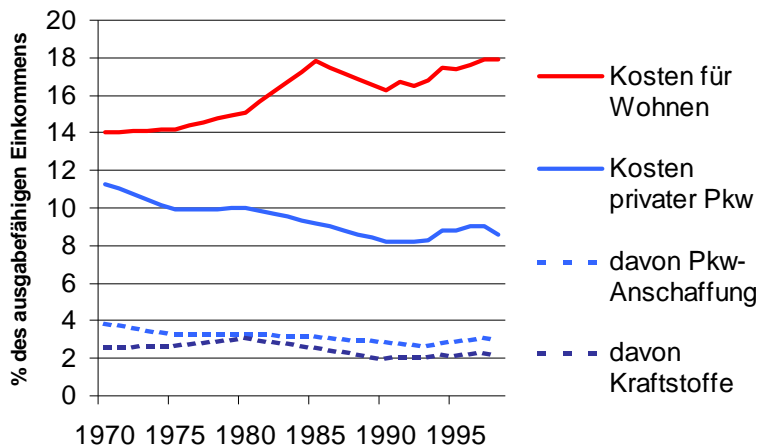
Auf die Wahl des Wohnstandortes haben sowohl die Verkehrs- wie auch die Wohnkosten maßgeblichen Einfluss. Zwei gegenläufige Entwicklungen der vergangenen Jahrzehnte unterstützen verkehrsintensive Wohnstandortentscheidungen (Abbildung 3):

- Die Verkehrskosten sind im Verhältnis zu den verfügbaren Einkommen trotz größerer Fahrzeuge und zunehmender Distanzen tendenziell zurückgegangen.
- Dagegen sind die Kosten für das Wohnen bei Zunahme der Wohnflächen pro Person kontinuierlich gestiegen.

Auch wenn sich diese Schere zwischen Verkehrs- und Wohnkosten in den letzten Jahren eher schließt, erwarten die Nachfrager nach wie vor, dass sich durch entsprechende Standortentscheidungen Geld sparen lässt. Die von der Stadt ins Umland abnehmenden Immobilienpreise werden so zu einem wichtigen Hintergrund der Standortentscheidungen privater Haushalte. In der Abwägung zwischen unterschiedlichen Wohnstandorten besteht die Erwartung,

durch einen höheren Verkehrsaufwand Kosten sparen und an peripheren Standorten höhere Wohnstandards realisieren zu können. Die Entfernungspauschale für Berufspendler mit Arbeitsplätzen in den Kernstädten unterstützt diese Kalkulation. Eine flächensparsame Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird also deutlich von ökonomischen Rahmenbedingungen erschwert.

Abbildung 3: Ausgaben eines 4-Personen-Haushalts für Wohnen und Pkw-Verkehr in den alten Bundesländern in Prozent des ausgabefähigen Einkommens



Haushaltstyp: Ehepaar mit zwei Kindern (darunter eines unter 15 Jahren) in Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern. Ein Ehepartner soll als Beamter oder Angestellter tätig und Hauptverdiener eines über dem Durchschnitt liegenden Familieneinkommens sein. Der Haushalt verfügt über mindestens einen Pkw.
 Quelle: BMVBW (2001, S. 264ff)

Trotz dieser Fakten muss vermutet werden, dass die Verkehrskosten nicht realistisch kalkuliert und wahrgenommen werden. Die Mobilitätsfolgekosten der Suburbanisierung z.B. in der Anschaffung eines Zweit-Pkws, im Zeit- und Kostenaufwand für Begleitverkehre und für das tägliche Pendeln zur Arbeitsstelle werden unterschätzt. So nimmt nach eigenen Analysen im Projekt StadtLeben die Motorisierung nach Randwanderungen spürbar zu, nach stadtwärts gerichteten Wanderungen dagegen ab (Scheiner 2005b). In einer Untersuchung der Region Münster geben 73% der aus Münster ins Umland gezogenen Haushalte an, dass ihre Verkehrsausgaben nach dem Umzug deutlich gestiegen sind (vgl. Dittrich-Wesbuer/Frehn 2004, S.26). Aus ersten Ergebnissen einer Diplomarbeit an der Humboldt-Universität Berlin über Rückkehrer aus dem Umland in die Stadt wird deutlich, dass der Mobilitätsaufwand im Umland von den befragten Haushalten unterschätzt wird und Anlass ist, die Standortentscheidung zu revidieren (Düben 2004). Nach einer Studie der Landesbausparkasse Hamburg sind allein die jährlichen Pendelkosten mit dem Pkw teilweise so hoch, dass der Preisvorteil von Immobilien im Umland gegenüber innerstädtischen Immobilien ganz oder teilweise ausgeglichen wird (LBS 1999). Offenbar wird dies von den Randwanderern nicht wahrgenommen – oder sie haben wichtigere Kriterien für ihre Standortwahl. Deshalb stellt sich die Frage nach den Motiven und Präferenzen der Standortwahl privater Haushalte.

5 Umzugsgründe

Die Motive der Umlandwanderer werden eng verknüpft mit der gängigen Vorstellung der „Stadtflucht“, nach der sich dem Wohnwunsch des „Eigenheim im Grünen“ kaum etwas entgegen setzen lässt. Das ausschließliche Bild der gut verdienenden Familie mit Kindern, die in das gekaufte Einfamilienhaus zieht, führt jedoch bei der Motivsuche in die Irre. Diese Haushalte sind unter den Umlandwanderern längst eine Minderheit. In westdeutschen Stadtregionen verlassen

inzwischen mehrheitlich Singles und Paare die Kernstädte. In den ostdeutschen Stadtregionen ist das Haushaltsspektrum der Abgewanderten breiter gestreut. Dabei haben die Familien mit Kindern in den neuen Bundesländern noch einen größeren Stellenwert (Heitkamp 2002, Aring / Herfert 2001). Gleichwohl wirkt der Wegzug von Familien sowohl in ost- wie in westdeutschen Kernstädten demographisch selektiv.

Tabelle 2: Umzugsgründe nach Umzugstyp (Spaltenprozent)

Umzugsgründe	neuer Wohnort		kleine Gemeinde im Umland		große Gemeinde im Umland		Dresden	alle Umzüge	
	Binnen-umzug	Zuzug aus Umland	Zuzug aus Dresden	Binnen-umzug	Zuzug aus Umland	Zuzug aus Dresden	Binnen-umzug	nur regional	auch Zuzüge in die Region
vorherige Wohnung	67	51	60	70	–	35	70	63	58
familiäre / persönliche Gründe	55	37	46	47	–	54	48	48	46
Eigentumsbildung	39	20	34	8	–	22	6	19	18
vorheriges Wohngebiet	13	20	24	20	–	32	22	21	20
Berufliche Gründe	3	31	8	5	–	14	5	9	15
n (Haushalte)	24	22	53	52	8	21	68	251	275

Dargestellt sind nur Spalten mit mehr als 20 Fällen. Mehrfachnennungen möglich.

Quelle: Haushaltsbefragung Intermobil Region Dresden.

Räumlich übertragbare Motivlagen privater Haushalte lassen sich aus den insbesondere in den letzten zehn Jahren durchgeführten Umlandwanderungsbefragungen zahlreicher Kommunen (Heitkamp 2002; Aring / Herfert 2001) sowie der selbst durchgeführten Haushaltsbefragung in der Region Dresden ableiten (Tabelle 2).

Die Unzufriedenheit mit der aktuellen Wohnung wird immer wieder als einer der wichtigsten Umzugsgründe identifiziert. Dieser Aspekt wird in Ostdeutschland als Wanderungsgrund deutlich häufiger genannt als in den alten Bundesländern (Hinrichs 1996). Entsprechend erweist sich die Unzufriedenheit mit der eigenen Wohnung auch als wichtigster Umzugsgrund in der Dresdner Befragung. Dies ist angesichts des Modernisierungsrückstandes bis weit in die 90er Jahre hinein leicht nachvollziehbar.

Zu persönlichen oder familiären Gründen zählen vor allem das Zusammenziehen mit einem Partner, aber auch Trennungen, die Geburt von Kindern, Eintritt in die Rente, die Nähe zu Freunden oder Verwandten. Vielfach überlagern sich diese Anlässe mit wohnumfeld- oder wohnungsbezogenen Gründen. So wird nach der Geburt eines Kindes die Wohnung zu klein und der Wunsch nach einem Garten nimmt zu. In westdeutschen Regionen liegen persönliche und familiäre Gründe in Umlandwanderungsstudien meist auf dem ersten Rang (z.B. Heitkamp 2002). In der Region Dresden liegen diese Gründe in der retrospektiven Befragung allerdings nach den wohnungsbezogenen Gründen bisher erst auf dem zweiten Rang.

Auch Mängel des Wohngebiets sind wichtige Umzugsgründe. Viele Kernstadtbewohner beklagen den Verkehrslärm, zu wenig Grün, ungünstige Lebensbedingungen für Kinder, Lärm der Nachbarn und eine sozial unerwünschte Nachbarschaft. Entsprechend werden diese Gründe von Haushalten, die aus der Stadt Dresden ins Umland gezogen sind, häufiger als von anderen umgezogenen Haushalten berichtet.

Entgegen einer verbreiteten Annahme führt die Abwanderung ins Umland nur zum geringeren Teil ins Wohneigentum (Aring / Herfert 2001). Im intertemporalen Vergleich verschiedener

Untersuchungen geht die Eigentumsbildung sogar leicht zurück⁵. In der Region Dresden spielt die Bildung von Wohneigentum vor allem in den kleineren Umlandgemeinden eine größere Rolle, befindet sich aber auch dort nur auf Rang drei oder vier der Umzugsgründe (vgl. Tabelle 2). Dieser Befund wird auch durch die Ergebnisse der regelmäßigen Bürgerumfragen in Dresden gestützt: 1998 gaben 17% und 2002 nur noch 10% der umzugswilligen Dresdner an, Eigentum erwerben zu wollen (Landeshauptstadt Dresden 2003). Erklärt wird der deutliche Rückgang mit der schlechten Arbeitsmarktlage. Wahrscheinlich spielt auch ein gewisser Sättigungseffekt nach dem ersten Nachholbedarf eine Rolle.

Vielfach wird die These vorgebracht, dass die Nähe zum Arbeitsplatz aufgrund der Motorisierung für die regionale Standortwahl keine Rolle mehr spielt (z.B. Grund 1997, S. 58). Trotzdem werden berufliche Gründe, wenn auch in geringem Maße, auch in regionalen Wanderungsmotivumfragen immer wieder genannt (Heitkamp 2002). Auch in der Dresdener Befragung haben bei immerhin 9% der regionalen Umzüge berufliche Gründe eine Rolle gespielt. Dies zeigt sich auch in einer Befragung unter Beschäftigten von Infineon Dresden (Holz-Rau et al. 2004).

6 Das gesuchte Objekt

Die Mehrheit der umgezogenen Haushalte (56%) suchte eine Wohnung in einem kleineren Mehrfamilienhaus (bis zu zehn Parteien), 30% ein Einfamilienhaus (Mehrfachnennungen möglich). Die Hälfte wünschte sich dabei einen Garten, für 35% der Haushalte war dies eine Bedingung. Zwei Drittel der Haushalte suchten ein Mietobjekt.

Deutliche Unterschiede bestehen vor allem zwischen den Haushalten, die jetzt in der Stadt Dresden leben, und denjenigen, die in einer kleineren Umlandgemeinde wohnen. So dominierten bei der Suche unter den Dresdnern jeweils die Wohnwünsche „Mehrfamilienhaus“ (88%) und „zur Miete“ (90%). In den kleineren Gemeinden suchte dagegen fast die Hälfte der Haushalte ein Einfamilienhaus, 56% suchten Eigentum.

Tabelle 3: Wohnwünsche beim letzten Umzug nach jetzigem Wohnort (Spaltenprozent)

Haustyp*	Dresden	kl. Umland- gemeinden	gr. Umland- gemeinden	Gem. weiter entfernt	alle
Einfamilienhaus	12	48	29	29	30
Doppelhaus	5	9	13	3	8
Reihenmittelhaus	1	4	5	0	3
Reihenendhaus	2	7	6	3	5
Mehrfamilienhaus klein	67	42	58	60	56
Mehrfamilienhaus groß	21	6	10	6	12
Garten					
nein	67	32	49	50	49
ja, in jedem Fall	19	55	32	33	35
ja, war aber nicht so wichtig	14	13	19	17	15
Gesuchte Eigentumsverhältnisse					
Miete	90	44	69	67	68
Eigentum	10	56	31	33	32
n (Haushalte)	98	100	98	35	331

* Mehrfachnennungen möglich.

Quelle: Haushaltsbefragung Inter mobil Region Dresden.

⁵ Befragungen unter randgewanderten Haushalten in der Region Hannover von 39% im Jahr 1999 auf 33% im Jahr 2000, in Dortmund von 17% im Jahr 1997 auf 14% im Jahr 2000 (Hallerberg 2002, S. 136; Heitkamp 2002).

Die Suche nach einem Garten lässt sich erwartungsgemäß ebenso wie der Haustyp siedlungsstrukturell und nach Umzugstypen differenzieren: Jeder fünfte Haushalt mit Zielort Dresden suchte in jedem Fall ein Haus bzw. eine Wohnung mit Garten, gegenüber einem Drittel der Haushalte in größeren und mehr als der Hälfte der Haushalte in kleinen Umlandgemeinden. Am stärksten verbreitet ist der Garten als Suchbedingung unter den Randwanderern aus Dresden in kleine Umlandgemeinden, während Binnenwanderer innerhalb von Gemeinden und Wanderer innerhalb des Umlandes deutlich seltener einen Garten zur Bedingung machen.

Auch bezüglich des gesuchten Wohnstatus (Miete vs. Eigentum) entspricht die räumliche Differenzierung den Erwartungen. In Dresden suchte lediglich jeder zehnte der umgezogenen Haushalte nach Eigentum, in größeren Umlandgemeinden jeder dritte, in kleineren Umlandgemeinden mehr als jeder zweite.

Vor allem Abwanderer aus der Kernstadt suchten Eigentum. In kleineren Umlandgemeinden konzentriert sich die Suche nach Eigentum stark auf Randwanderer aus Dresden (64%), während die Binnenwanderer mit 46% und Tangentialwanderer innerhalb des Umlandes mit 31% seltener Eigentum suchten. Auch in größeren Umlandgemeinden suchten die Randwanderer häufiger Eigentum als die Binnenwanderer. Für Tangentialwanderer lässt sich aufgrund der kleinen Stichprobe keine Aussage treffen.

7 Der Suchprozess

Viele der oben genannten Umzugsgründe erfordern nicht grundsätzlich einen Umzug ins Umland. Wird von vornherein nach einer neuen Wohnung im Umland gesucht oder ist dieser Standort für einige Haushalte eher eine „second-best-Lösung“? Darauf deuten die Ergebnisse mehrerer Befragungen von ins Umland abgewanderten Haushalten. In Bremen suchten mehr als die Hälfte der Suburbaniten zuerst in der Stadt. In Dortmund waren es 42% der Eigentümer und 35% der Mieter, die lieber in der Stadt geblieben wären (Herfert 1999, S. 772). In Dresden haben mehr als 70% zumindest auch in der Stadt Dresden gesucht, und 43% der Haushalte, die letztlich in kleinere Umlandgemeinden gezogen sind, haben ihre Suche zunächst sogar gänzlich auf die Stadt Dresden beschränkt (Tabelle 4).

Tabelle 4: Beginn der Wohnungssuche nach neuem Wohnort (Spaltenprozent)

Orte der anfänglichen Suche	Jetziger Wohnort			alle*
	Dresden	kl. Umlandgemeinden	gr. Umlandgemeinden	
nur in Dresden	77	43	21	43
in Dresden und im jetzigen Wohnort	0	0	3	1
in Dresden und im Umland	4	28	14	17
nur im jetzigen Wohnort	–	4	17	9
im jetzigen Wohnort und Umgebung	–	4	17	6
in Umgebung des jetzigen Wohnortes	15	20	24	21
in anderen großen Städten Sachsens	0	0	3	2
in alten Bundesländern	4	0	0	1
n (Haushalte)	26	46	29	108

* Unter Einschluss von sieben Fällen aus Gemeinden in weiterer Entfernung von Dresden.

Quelle: Haushaltsbefragung Inter mobil Region Dresden.

Diese Befunde bestätigen auch für die Region Dresden, dass verallgemeinernd von „Stadtflucht“ nicht zu sprechen ist. Vielmehr trifft die Aussage zu: „Je nach Lebensphase, bevorzugtem Lebensstil und finanziellen Möglichkeiten durchliefen die Wohnungssuchenden bzw. Wohneigen-

tumbildner einen Preis-Leistungs-Optimierungsprozess, der dann vielfach vor den Toren der Stadt endete“ (Aring / Herfert 2001, S. 52).

Der hohe Suchaufwand bei den befragten Haushalten in der Region Dresden, gemessen an der Dauer der Suche, stützt diese Aussage. Insbesondere die in kleine Umlandgemeinden gezogenen Haushalte haben überdurchschnittlich lange (21% über 12 Monate) nach einer Wohnung oder einem Haus gesucht. Diese räumliche Differenzierung hängt mit dem hohen Eigentümeranteil in diesem Gemeindetyp zusammen. Diese Haushalte nehmen sich aufgrund der Langfristigkeit und des Volumens ihrer Investition wesentlich mehr Zeit für die Suche. Trotz dieser zeitraubenden und arbeitsintensiven Suche hat nur etwa jeder vierte Haushalt Beratung in Anspruch genommen. Als Ansprechpartner werden zu 18% Makler genannt, andere Personen oder Institutionen zu 7% (keine Beratung: 76%).

8 Standortpräferenzen und Standortqualität

Wenn Umzüge komplexe Optimierungsprozesse sind, dann stellt sich die Frage, nach welchen Kriterien die Optimierung erfolgt, und gegen welche anderen Kriterien gegebenenfalls 'trade offs' stattfinden. Die Haushalte wurden deshalb neben den Umzugsgründen – die als 'push'-Faktoren zunächst ja nur den Umzug selbst auslösen – auch gefragt, wie wichtig ihnen bestimmte Eigenschaften und Ausstattungsmerkmale von Wohngebieten sind, die als 'pull'-Faktoren zu bestimmten Standortentscheidungen führen können, und wie zufrieden sie mit diesen Eigenschaften sind. Mit Hilfe einer Faktorenanalyse wurden die Kriterien zu fünf Faktoren verdichtet, mit denen Varianzaufklärungen von 78% (Faktoren der Relevanz der Standortfaktoren), 79% (Zufriedenheit mit dem gegenwärtigen Standort) und 73% (Zufriedenheit mit dem vorherigen Standort) erreicht wurden. Auf der Grundlage der Faktorenanalysen wurden aus den einzelnen Items durch Mittelwertbildung folgende Skalen gebildet und durch Reliabilitätsanalysen überprüft (in Klammern die zugrunde liegenden Items):

- Ruhe und Sicherheit (sauberes und ordentliches Viertel, wenig Lärm und Abgase, sicheres Viertel, wenig Verkehr, Nähe zu Natur und Parks, Verhältnis zu den Nachbarn, Nähe zu Freunden und Verwandten)
- Pkw-Erreichbarkeit (gute Parkmöglichkeiten, Erreichbarkeit mit dem Pkw)
- Familiennahe Infrastruktur (Schule, Kindergarten, Spiel- und Freizeitmöglichkeiten, eigener Arbeitsplatz, Arzt in der Nähe, gute Einkaufsmöglichkeiten)
- Zentrale Infrastruktur (Höhe der Miete, ÖPNV-Qualität, Nähe zu Gaststätten und Restaurants, Innenstadtnähe, „Viertel, in dem etwas los ist“ und Freizeitangebote für Erwachsene)
- Baulandpreise.

Unter den fünf Dimensionen ist die "ruhige, sichere Nachbarschaft" den Befragten am wichtigsten (Tabelle 5). „Pkw-Erreichbarkeit“ folgt auf dem zweiten Rang und bestätigt: Einerseits soll die Belastung durch den Straßenverkehr der Anderen möglichst gering sein, andererseits soll die eigene Pkw-Mobilität reibungslos funktionieren. Auf dem dritten Rang liegt der Faktor „familiennahe Infrastruktur“. Deutlich weniger wichtig sind „zentrale Infrastruktur“ und „Baulandpreise“. Dabei erschließt sich die Relevanz der Baulandpreise erst bei weiterer Differenzierung. Wer mieten will, interessiert sich dafür allenfalls indirekt, für Eigentümererwerber hat dieser Faktor überdurchschnittliche Bedeutung.

Die Befragung unterstreicht damit die hohe Bedeutung einer ruhigen, sozial sicheren Nachbarschaft in möglichst „grüner Umgebung“, in der sowohl räumliche wie auch soziale Ansprüche an das Wohnumfeld erfüllt sind.

Tabelle 5: Wichtigkeit der und Zufriedenheit mit den Faktoren der Wohnstandortqualität

	Wichtigkeit	Zufriedenheit am jetzigen Wohnort	Zufriedenheit am vorherigen Wohnort*
Ruhe und Sicherheit	1,7	2,1	2,7
Pkw-Erreichbarkeit	1,9	1,9	2,2
Familiennahe Infrastruktur	2,1	2,5	2,4
Zentrale Infrastruktur	2,4	2,9	2,6
Baulandpreise	2,8	3,1	3,8
n (Personen)	1266	1208	573

Skalen: Wichtigkeit 1 (sehr wichtig) bis 4 (unwichtig), Zufriedenheit 1 bis 6 (Schulnoten)

* nur Befragte mit Umzügen

Quelle: Haushaltsbefragung Intermobil Region Dresden.

Die Faktoren werden von den Befragten im Durchschnitt mit gut bis befriedigend bewertet. „Ruhe und Sicherheit“ sowie „Pkw-Erreichbarkeit“ werden am besten benotet, also genau die Kriterien, die im Mittel auch am wichtigsten sind.

Umzüge sind auch als Standortoptimierung aufzufassen. Entsprechend verändert sich mit dem Umzug die Zufriedenheit der Befragten mit den jeweiligen Standortqualitäten. Die umgezogenen Haushalte bewerten die Standortfaktoren „Ruhe und Sicherheit“, „Pkw-Erreichbarkeit“ und „Baulandpreise“ am neuen Standort im Durchschnitt um rund eine halbe Notenstufe besser als am alten Standort. Dagegen verschlechtern sich die Bewertungen der Faktoren „familiennahe Infrastruktur“ und „zentrale Infrastruktur“ geringfügig.

Diese Veränderungen sind vom räumlichen Verflechtungstyp des Umzugs abhängig (Tabelle 6). Bei Binnenumzügen in allen Gemeindetypen verbessert sich vor allem der Faktor „Ruhe und Sicherheit“, ohne dass es zu einer Verschlechterung der infrastrukturellen Faktoren kommt. Letztere resultiert ausschließlich aus den Zuzügen in die kleineren Gemeinden, die insbesondere bei einem Zuzug aus Dresden zu einer erheblichen Verbesserung der Faktoren „Ruhe und Sicherheit“, „Pkw-Erreichbarkeit“ und „Baulandpreise“ führen, auf der anderen Seite aber auch zu einer erheblichen Verschlechterung der infrastrukturellen Ausstattung. Hier wird der typische trade off einer Randwanderung deutlich: Die Qualität der Infrastruktur wird getauscht gegen ruhiges und sicheres Wohnen zu günstigen Preisen bei guter Pkw-Erreichbarkeit. Vergleichbare 'trade offs' wurden in einer Kölner Untersuchung festgestellt (Stadtleben 2002).

Tabelle 6: Veränderung der Zufriedenheit mit Standortfaktoren durch den letzten Umzug

	Ruhe und Sicherheit	Pkw- Erreich- barkeit	familien- nahe Infrastruktur	zentrale Infra- struktur	Bauland preise	n*
Binnenumzug kleine Gemeinde	0,5	0,2	0,0	0,1	0,1	63
aus Umland in kleine Gemeinde	0,6	0,4	-0,1	-0,3	0,2	45
aus Dresden in kleine Gemeinde	1,1	0,8	-0,5	-1,1	2,0	121
Binnenumzug große Gemeinde	0,4	0,3	0,2	0,1	0,2	96
aus Dresden in große Gemeinde	0,9	0,7	-0,1	-0,3	0,6	48
Binnenumzug Dresden	0,6	0,6	0,2	0,0	0,2	132
insgesamt	0,6	0,5	-0,1	-0,3	0,6	573

Darstellt sind die Mittelwerte der Veränderung auf einer Schulnotenskala von 1 bis 6. Positive Werte sind Erhöhungen, negative Werte Verringerungen der Zufriedenheit.

* Ca.-Angaben. Teilweise sind die Teilstichproben wegen fehlender Werte kleiner, insbesondere beim Faktor Baulandpreise.

Quelle: Haushaltsbefragung Intermobil Region Dresden.

9 Veränderungen der Wohnsituation durch Umzug

Bei den erwähnten trade offs spielen natürlich nicht zuletzt Veränderungen der objektiven Wohnsituation eine zentrale Rolle. Sowohl in Bezug auf die Größe als auch die Ausstattung (Balkon, Garage, Garten, Heizung) der Wohnung, aber auch in Bezug auf die Verkehrsbelastung stellt sich die Wohnsituation für die meisten Haushalte nach dem Umzug besser dar als vorher. So verfügen beispielsweise 36% der befragten Haushalte nach dem Umzug über einen Balkon, die vorher keinen Balkon hatten. Umgekehrt müssen nur 7% der Haushalte, die vor dem Umzug einen Balkon hatten, danach darauf verzichten. Die Wohnfläche pro Person wächst im Mittel um 9 m². In fast jedem zweiten Fall (45%) führt der Umzug zu einer Verringerung der subjektiv wahrgenommenen Verkehrsbelastung. Der umgekehrte Fall gilt nur für 15% aller Fälle.

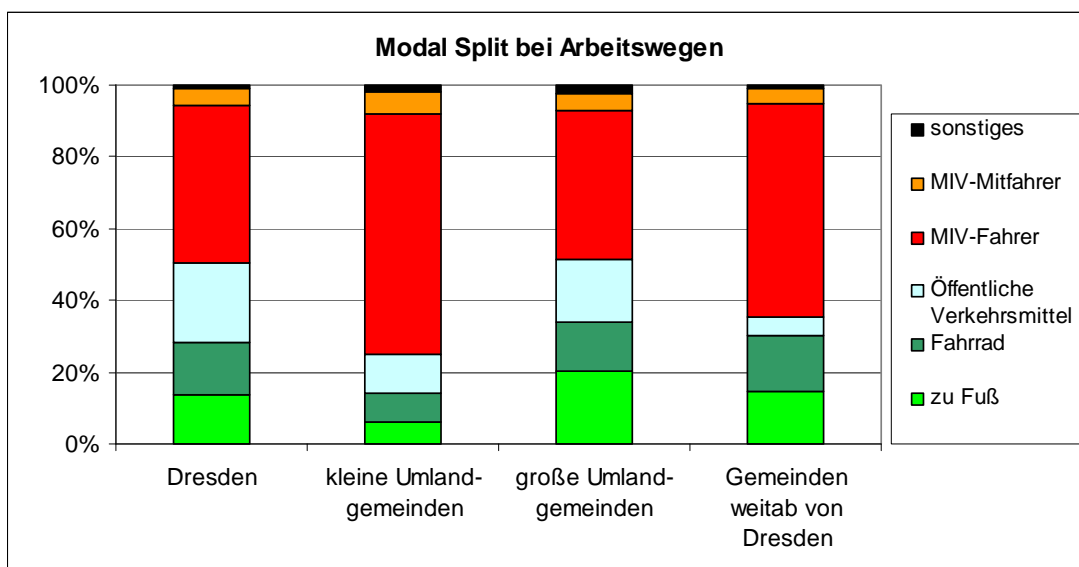
Das einzige Kriterium, bei dem in der Regel Verschlechterungen eintreten, ist der Preis. 80% der Haushalte müssen nach dem Umzug höhere monatliche Kosten pro Person für das Wohnen aufbringen als vorher, während nur bei 18% die Wohnkosten niedriger werden. Dies kann verschiedene Ursachen haben: erstens die Verbesserung der Wohnqualität gegenüber den häufig unsanierten früheren Wohnungen, zweitens die höheren Mieten bei Neuvermietung, drittens die hohen Kosten bei Eigentumbildung, wenn versucht wird, Kredite möglichst schnell zu tilgen.

10 Wechselwirkungen zwischen Wohnmobilität und Verkehr

Aus den Ergebnissen empirischer Fallstudien ist bekannt, dass das individuelle Verkehrsverhalten stark mit dem siedlungsstrukturellen Umfeld korreliert (z.B. Holz-Rau 1997; Kagermeier 1997). Unbestritten ist, dass sich das Verkehrshandeln in der Peripherie von den Stadtzentren durch eine höhere Motorisierung, eine stärkere Pkw-orientierte Verkehrsmittelwahl und durch größere zurückgelegte Distanzen unterscheidet.

Dies spiegelt sich auch in den Dresdner Befragungsergebnissen wider: Unter den befragten Personen besaßen in Dresden 19% keinen Pkw, in großen Umlandgemeinden waren 11% und in kleinen Umlandgemeinden nur noch 9% der Personen ohne Pkw-Besitz. Dagegen ist in Dresden jeder dritte Befragte (33%) im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte, im Umland unabhängig von der Gemeindegröße nur jeder siebte (15%).

Abbildung 4: Modal Split bei Arbeitswegen nach Gemeindetyp



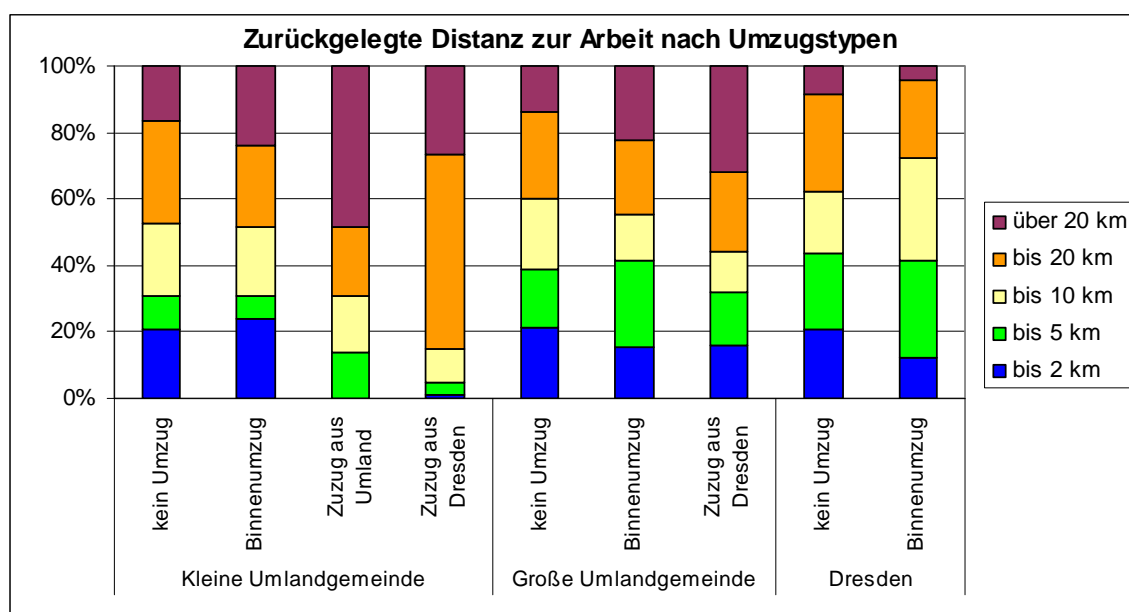
n=768.

Quelle: Haushaltsbefragung Intermobil Region Dresden.

Dementsprechend hat in Dresden im Vergleich zu anderen Wohnorten der motorisierte Individualverkehr (MIV) bei den meisten Aktivitäten die niedrigsten, in den kleinen Umlandgemeinden die höchsten Anteile (Abbildung 4). Beim nicht-motorisierten Verkehr (Fuß- und Radverkehr) verläuft die Trennlinie eher zwischen kleinen und großen Umlandgemeinden. In letzteren kann auf eine relativ hohe Ortsbindung geschlossen werden, d.h. viele Aktivitäten sind zu Fuß oder mit dem Rad zu erledigen. Innerhalb des Umlandes bestehen deshalb Unterschiede zwischen dispers gelegenen, schlecht ausgestatteten kleinen Gemeinden und größeren Kommunen. Der Druck der Pkw-Nutzung ist in kleinen Gemeinden deutlich höher als in großen Gemeinden.

Wegedistanzen und Wegedauer, insbesondere zur Arbeit oder Ausbildung, sind bei den Befragten in Dresden deutlich geringer als in den Umlandgemeinden. Der Median für Arbeitswege liegt in Dresden bei 6 km, in großen Umlandgemeinden bei 10 km und in den kleinen Umlandgemeinden bei 13 km.

Abbildung 5: Zurückgelegte Distanz zur Arbeit nach Umzugstypen



n=591 Personen.

Quelle: Haushaltsbefragung Intermobil Region Dresden.

Nach einem Umzug müsste sich das Verkehrsverhalten der Haushalte einerseits den veränderten siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen anpassen, andererseits sich aber auch von den Alteingesessenen unterscheiden, da zu vermuten ist, dass bestimmte Aktivitätsorte zumindest mittelfristig beibehalten werden (Geier/Holz-Rau/Krafft-Neuhäuser 2001, Scheiner 2005a). Beide Thesen lassen sich durch die Dresdner Befragung bestätigen:

- Insbesondere der Umzug aus der Kernstadt in eine kleine Umlandgemeinde ist häufig mit der Anschaffung eines Zweit-Pkw verbunden. Vor dem Umzug in die kleine Umlandgemeinde besaßen zwei Drittel der Haushalte einen Haushalts-Pkw, nach dem Umzug besitzen sie zu fast zwei Dritteln (59%) zwei oder mehr Haushalts-Pkw. Dagegen liegt der Anteil der Haushalte mit Mehrfachmotorisierung in kleinen Gemeinden bei Haushalten ohne Umzug nur bei 30%, bei Binnenumzüglern innerhalb der Gemeinde bei 23%. Dieses Ergebnis deckt sich mit Befunden aus Rostock und Schwerin, wo insbesondere bei Umzügen in das disperse Umland ein rapider Anstieg der Zweit- und Drittmotorisierung der Haushalte (von 27% auf 63%) nachgewiesen werden konnte (Herfert 1997). Partiiell sind diese extremen Verschiebungen auf die allgemeine Motorisierungszunahme in Ostdeutschland zurückzuführen (zwischen Umzugs- und Befragungszeitpunkt). Eine Zunahme der Mehrfachmotorisierung

von randgewanderten Haushalten zeigte sich aber auch in München (von 28% auf 40%, IMU-Institut 2002) sowie in Köln (Scheiner 2005b).

- Generell legen Zuwanderer in das Umland sowie disperse Wanderer größere Distanzen zur Arbeit zurück als Alteingesessene (Abbildung 5). Dabei nutzen die Randwanderer häufiger als die Alteingesessenen den Pkw. In kleineren Gemeinden gilt dies auch für andere Aktivitäten mit Ausnahme kleiner Einkäufe. Rückorientierungen zum vorherigen Wohnort treten besonders ausgeprägt bei privaten Besuchen und beim Arztbesuch auf, also bei Aktivitäten, die durch enge persönliche Bindungen geprägt sind.

Der Umzug hat jedoch nicht nur Auswirkungen auf die Motorisierung, sondern die Pkw-Ausstattung besitzt umgekehrt auch Auswirkungen auf das Umzugsverhalten. In Dresden besitzen 24% der Haushalte keinen Pkw. Aber von den Haushalten, die aus Dresden in eine kleinere Umlandgemeinde gezogen sind, besaßen 98% bereits vor dem Umzug mindestens einen Pkw. Der Umzug in eine kleine Gemeinde setzt also bereits die Pkw-Orientierung voraus und fördert sie gleichzeitig weiter. In diesem Sinne ist räumliche Mobilität ein Prozess aus Standort- und Verkehrsentscheidungen, die teils langfristige Vorentscheidungen über tägliches Handeln darstellen (z.B. Pkw-Anschaffung, Arbeitsplatzstandort), teils auch immer wieder neu getroffen werden (z.B. gelegentliche Freizeitunternehmungen).

11 Wandermotive, Wanderungsverhalten und siedlungsstrukturelle Leitvorstellungen

Umzugsentscheidungen privater Haushalte innerhalb einer Region sind in der Regel als Standortoptimierungen zu interpretieren. Die vorgestellten Befragungsergebnisse aus der Region Dresden bestätigen dies: Das realisierte Wanderungsverhalten korrespondiert deutlich mit den Wohnansprüchen und Standortpräferenzen des jeweiligen Haushalts. Bei Binnenumzügen in allen Gemeindetypen verbessert sich die Zufriedenheit mit dem wichtigsten Faktor „Ruhe und Sicherheit“, ohne dass es zu einer Verschlechterung der infrastrukturellen Faktoren kommt. Anders bei den Umlandwanderern aus Dresden, die in kleinere Gemeinden umgezogen sind: Sie tauschen die Vorteile einer größeren Wohnfläche, höherer Wohnqualitäten und besserer Pkw-Erreichbarkeit bewusst gegen erhebliche Verschlechterungen der nähräumlichen Infrastruktur.

Der Verkehrsaufwand dieser Haushalte erhöht sich in der Folge nach dem Umzug auch durch weitere Distanzen zur Arbeit und durch persönliche Bindungen an den bisherigen Wohnort (z.B. private Kontakte, Arztbesuche). Eine entsprechende Anpassung des Verkehrsverhaltens der Haushalte an veränderte siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen lässt sich in einem signifikanten Anstieg in der (Mehrfach)-Motorisierung der Haushalte nachweisen. Ein Pkw-orientierter Lebensstil war jedoch vor dem Umzug bereits vorhanden. Die Wahl eines Wohnstandortes in einer kleinen, nichtzentralen Umlandgemeinde setzt deshalb diese Pkw-Orientierung voraus und verstärkt sie gleichzeitig weiter.

Diese Befunde sprechen dafür, dass die komplexe Aufgabe einer Standortentscheidung in den meisten Fällen wohlüberlegt und in Abwägung der individuellen Präferenzen erfolgt. Die Steuerung der Siedlungstätigkeit auf verkehrssparsame, kompakte Strukturen wäre demzufolge zwar im gesellschaftlichen Interesse (ökonomische Effizienz von Infrastruktur, Reduzierung der Flächeninanspruchnahme), Verkehrssparsamkeit spielt aber als Kriterium der Standortentscheidung für die Mehrzahl der Haushalte keine oder nur eine geringe Rolle.

Ist also der Wohnwunsch im Grünen vor den Toren der Städte ein unbeeinflussbarer Trend? Sind die Kernstädte machtlos? Hier lohnt ein differenzierter Blick auf die Befragungsergebnisse. Den meisten Haushalten ist die räumliche Nähe und die **Bindung zum vorherigen Wohnstandort** durchaus wichtig. Der hohe Anteil an Haushalten, die ihre Wohnungssuche in der Stadt

beginnen und einen Umlandstandort zunächst gar nicht in Erwägung gezogen hatten, verweist auf das Potential an Haushalten, für die der Standort vor den Toren der Stadt weniger Wunschtraum als vielmehr eine „second-best-Lösung“ darstellt (vgl. Blotevogel/Jeschke 2003, S.96). Der Begriff der „Stadtflucht“ führt angesichts dieser Ergebnisse in die Irre.

Zwar steht das Einfamilienhaus als Wohnwunsch insbesondere bei den Umlandwanderern oben auf der Rangliste der gesuchten Objekte. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, dass eine Wohnung in einem kleineren Mehrfamilienhaus selbst bei den befragten Umzüglern in kleine Gemeinden erstaunlich hohe Zustimmung findet (s. Tabelle 3). Der wachsende Anteil des Mietwohnungssegmentes bei der Umlandwanderung stützt diesen Befund (Aring/Herfert 2001). Einen wichtigen Schlüssel zur Reduktion der Umlandwanderung haben deshalb die Kernstädte selbst in der Hand. Es gilt das innerstädtische Wohnungsangebot sowie die Wohnumfeldqualitäten den Wohnwünschen unterschiedlicher Nachfragergruppen anzupassen. Hierzu bietet der Stadtbau in vielen ostdeutschen aber auch einigen westdeutschen Städten aktuell ein wichtiges Steuerungsfenster.

Dies allein reicht jedoch nicht aus. Die objektiv vorhandenen Qualitäten und Angebote müssen in einer realistischen Preiskalkulation von den Nachfragern auch als solche wahrgenommen werden. Zu vermuten ist, dass die Mobilitätsfolgekosten (Anschaffung eines Zweit-Pkws, Begleitverkehre, Zeitaufwand) peripherer Standortentscheidungen nicht immer objektiv kalkuliert werden (vgl. LBS 1999; Dittrich-Wesbuer/Frehn 2004; Düben 2004). Auch Blotevogel und Jeschke (2003) kommen nach einer repräsentativen Erhebung unter Umlandwandern im Ruhrgebiet zu dem Schluss, dass viele Haushalte nicht in der Lage sind, in einer so komplexen, mehrdimensionalen Entscheidungssituation eine optimale Entscheidung zu treffen. Vielmehr werden die Entscheidungskriterien auf übersichtliche, individuell bewertete Dimensionen reduziert.

Eine intensivere, aktive **Informations- und Beratungspolitik** der Städte wäre deshalb eine weitere wichtige und bisher wenig genutzte Strategie. Gemeint ist damit z.B. eine zielgruppenspezifische Aufarbeitung und Bündelung vorhandener Informationen zum Wohnungsmarkt in den Städten (z.B. Eigentumsfördermodalitäten, Bauflächenkataster, kinderfreundliche Wohnumfelder, seniorengerechte Wohnangebote etc.), aber auch gezielte Imagekampagnen zum Wohnstandort „Stadt“. Dieser Bedarf leitet sich auch aus fehlenden unabhängigen Angeboten zur Wohnstandortberatung ab. Trotz häufig langer Suchdauer nimmt nur ein Viertel der in der Region Dresden befragten Haushalte Beratungsleistungen bei der Wohnstandortwahl in Anspruch. Diese erfolgt überwiegend durch Makler oder Kreditanbieter (s. Kapitel 7). Angesichts der Komplexität der Entscheidungskriterien und der unzureichenden Kostentransparenz der Mobilitätsfolgekosten von Wohnstandortentscheidungen bieten sich über unabhängige Informations- und Beratungsangebote wichtige Stellschrauben zur Steuerung der Wohnstandortentscheidungen privater Haushalte.

Eine **Typisierung der Umlandwanderer** nach ihren Standortpräferenzen bietet konkrete Hinweise, wie diese Informationen zielgruppenbezogen aufgearbeitet werden könnten. „Preisoptimierer“ (Breckner 1998) sind mit entsprechenden Förderprogrammen (z. B. Bevorzugung des Bestandes bei der Eigenheimförderung, Innenstadtzulagen) und einer differenzierten Informationspolitik (Mobilitätsfolgekosten unterschiedlicher Wohnstandorte) anzusprechen. „Lebensqualitätsoptimierer“ (Breckner 1998) sind weniger über den Preis als über qualitative Angebote (hochwertige Wohnangebote, kinderfreundliche Stadtquartiere, Zusatznutzen für innerstädtische Wohnquartiere, Mietergärten etc.) zu gewinnen. Zuwanderer aus anderen Regionen brauchen eine unabhängige Wohnstandortberatung, die ihnen hilft, einen ihren Bedürfnissen entsprechenden Wohnstandort in der Stadt zu finden.

Solche stärker auf Kommunikation und Vermittlung ausgerichteten Strategien der Kommunen werden vor dem Hintergrund der Schrumpfung zukünftig an Bedeutung gewinnen, da sich zunehmend typische Nachfragermärkte entwickeln, in denen private Standortentscheidungen zunehmend weniger Restriktionen unterliegen.

12 Literatur

Aring, Jürgen; Herfert, Günter (2001): Neue Muster der Wohnsuburbanisierung. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens; Herfert, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. – Opladen, S. 43-56.

Bauer, Uta; Holz-Rau, Christian; Scheiner, Joachim (2003): Standortbedingungen und Standortanforderungen privater Haushalte. In: Stein, Axel (Hrsg.): Siedlungsstrukturelle Leitbilder und Standortpräferenzen. ECTL Working Paper 20. – Hamburg, S. 47-71.

Blotevogel, H. / Jeschke, M. (2003): Abschlußbericht zum Forschungsprojekt: Stadt-Umland-Wanderungen im Ruhrgebiet. Universität Duisburg-Essen.

BMVBW (Hrsg., 2001): Verkehr in Zahlen. – Hamburg.

Breckner, Ingrid (1998): Auswirkungen der Umlandwanderung auf den Hamburger Wohnungsmarkt. In: Dokumentation des Workshops vom 6./7. Juli 1998 und Abschlußbericht. Technische Universität Hamburg-Harburg im Auftrag der Baubehörde Hamburg. – Hamburg.

Dittrich-Wesbuer, Andrea / Frehn, Michael (2004): Wohnen Sie nur oder leben Sie schon? Raumorientierung und Mobilität von Umlandbewohnern. In: PlanerIn 1_04, S.24-26.

Dobroschke, Wolfhard (1999): Frankfurter Wegzugsbefragung 1998. In: Frankfurter Statistische Berichte 2-3/99, S. 131-155.

Düben, Ansgar (2004): Kehren die Stadtflüchtigen zurück? In: MieterMagazin Berlin, Heft 1+2, S.20.

Geier, Stefan / Holz-Rau, Christian / Krafft-Neuhäuser, Heinz (2001): Randwanderung und Verkehr. In: Internationales Verkehrswesen 53, S. 22-26.

Grund, Egon (1997): Die Stadt der kurzen Wege – eine Illusion. In: Straßenverkehrstechnik 41 (2), S. 57-61.

Hallenberg, Bernd (2002): Aktuelle Entwicklungen und Perspektiven der Stadt-Umland-Wanderung unter besonderer Berücksichtigung der Wohneigentumsbildung. In: vhw Forum Wohneigentum 3 (3), S. 133-142.

Heitkamp, Thorsten (2002): Motivlagen der Stadt-Umland-Wanderung und Tendenzen zukünftiger Wohnungsnachfrage. In: Informationen zur Raumentwicklung 3, S. 1-9.

Herfert, Günter (1997): Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern – Strukturen und regionale Disparitäten. In: Meyer, Günter (Hrsg.): Von der Plan- zur Marktwirtschaft. Wirtschafts- und sozialgeographische Entwicklungsprozesse in den neuen Bundesländern. Mainzer Kontaktstudium Geographie 3. – Mainz, S. 93-107.

Herfert, Günter (1998): Stadt-Umland-Wanderung in den 90er Jahren. Quantitative und qualitative Strukturen in den alten und neuen Ländern. In: Informationen zur Raumentwicklung 11-12, S. 743-763.

Heydenreich, Susanne (2000): Aktionsräume in dispersen Stadtregionen. Münchener Geographische Hefte 81. – Passau.

Hinrichs, Wilhelm (1996): Wohnungsversorgung in Ostdeutschland – Kontinuität und Neuformierung. Sozioökonomisches Panel (SOEP). – Berlin.

Holz-Rau, Christian (1997): Siedlungsstrukturen und Verkehr. Materialien zur Raumentwicklung 84. – Bonn.

Holz-Rau, Christian / Bauer, Uta / Nickel, Wolfgang / Rau, Petra / Scheiner, Joachim / Mikota, Hans-Joachim / Rümenapp, Jens (2004): Standort- und Mobilitätsmanagement für Privatpersonen und private Haushalte. Technischer Abschlussbericht des AP 130 bis AP 135 des Projekts Intermobil Region Dresden. Herdecke.

IMU-Institut für Medienforschung und Urbanistik (2002): Raus aus der Stadt? Untersuchung der Motive von Fortzügen aus München in das Umland 1998-2000. – München.

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

Landeshauptstadt Dresden, Amt für Stadtentwicklung (Hrsg., 2001): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) der Landeshauptstadt Dresden. – Dresden.

Landeshauptstadt Dresden, Kommunale Statistikstelle (2002): Diverse Statistiken (Loseblattsammlung). – Dresden.

LBS Hamburg (1999): Immobilienmarktinformationen: Gesamtkostenvergleich von Wohnstandorten in der Stadt und im Umland Hamburgs. – Hamburg.

Müller, Bernhard; Schmidt, Olaf; Holzweißig, Michael (1997): Wohnverhältnisse und Migrationsmotive der Einwohner von Neubaugebieten in Umlandgemeinden von Dresden. Texte des Instituts für Ökologische Raumentwicklung 114. – Dresden.

Scheiner, Joachim (2005a): Housing Mobility and Travel Behaviour: A Process-Oriented Approach to Spatial Mobility. Evidence from a New Research Field in Germany. Erscheint in: Journal of Transport Geography 13.

Scheiner, Joachim (2005b): Wohnen und Verkehr. Zusammenhänge zwischen Wohnmobilität, Wohnsituation, Standortbewertung und Verkehrsverhalten: Analysen der Haushaltsbefragung des Projekts StadtLeben. Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung. Dortmund.

Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian (2002): Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen. In: Schlag, Bernhard; Megel, Katrin (Hg.): Mobilität und gesellschaftliche Partizipation im Alter. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 230. – Stuttgart, S. 198-221.

StadtLeben (2002): Endgültiger Meilensteinbericht. – Aachen, Berlin, Bochum, Dortmund.