

Ist das Leben in Suburbia nachteilig?

Wohnstandortzufriedenheit und Mobilität in Stadt und Umland

Joachim Scheiner, Uta Bauer, Christian Holz-Rau, Björn Schwarze, Heike Wohltmann

This is an author produced version of a paper from **Standort – Zeitschrift für angewandte Geographie**. This version is uploaded with kind permission of the publisher. The final publication is available at www.springerlink.com

Published paper:

Scheiner, Joachim / Bauer, Uta / Holz-Rau, Christian / Schwarze, Björn / Wohltmann, Heike (2010): Ist das Leben in Suburbia nachteilig? Wohnstandortzufriedenheit und Mobilität in Stadt und Umland. In: Standort – Zeitschrift für angewandte Geographie 34(3), S. 88-96.

Please reference this paper as shown above.

1 Einleitung

In der Diskussion um die fortschreitende Dezentralisierung von Stadtregionen scheinen zwei Perspektiven einander diametral entgegen zu stehen. Auf der einen Seite nehmen Raumforschung und -planung ganz überwiegend eine kritische Haltung gegenüber der Suburbanisierung und der Dispersion von Flächennutzungen ein. Wesentliche Argumente in diesem Kontext betreffen überwiegend die gesamtgesellschaftliche Ebene und lassen sich schlaglichtartig mit Zersiedelung, Pkw-Orientierung des Verkehrssystems, ökologischen Schäden, Klimawandel und hohen Kosten der Infrastruktur und Daseinsvorsorge umreißen.

Auf der anderen Seite ist für viele private Haushalte das suburbane Leben eine attraktive Option. Der über Jahrzehnte anhaltende räumliche Megatrend der Wohnsuburbanisierung legt nahe, dass es nicht allzu viele Dinge geben kann, die aus der Perspektive der (randwandernden) Haushalte gegen das Wohnen im Umland statt in der Stadt sprechen.

Bei genauem Hinsehen sind suburbane, insbesondere siedlungsstrukturell nicht integrierte Wohnstandorte jedoch nicht nur mit Vorteilen für die ansässigen privaten Haushalte verbunden. In diesem Beitrag wird dies an empirischen Beispielen zur Wohn- und Standortzufriedenheit verdeutlicht. Die gesamtgesellschaftliche Perspektive der Bewertung von Standorten und Raumentwicklung wird dabei bewusst ausgeklammert, weil Nachhaltigkeitsüberlegungen und gesamtgesellschaftliche Kosten für die Standortentscheidungen privater Haushalte wenig relevant sind.

Der Hintergrund des Beitrags ist ein BMBF-Forschungsprojekt zu Wohnstandortinformationen für wohnungssuchende Haushalte, die in Form eines internet- und GIS-basierten Wohnstandort-informationssystems (Schwarze 2008) sowie in persönlichen Beratungsstellen angeboten werden.

2 Datengrundlage

Die hier verwendeten Daten wurden in einer Haushaltsbefragung in zehn Untersuchungsgebieten der Region Köln im Rahmen des BMBF-Projekts StadtLeben erhoben (Beckmann et al. 2006). In ausführlichen mündlichen Interviews wurden 2.691 Personen zu den Themen Lebenslage,

Lebensstil, Wohnmobilität, Wohnstandortpräferenzen und -zufriedenheit, Verkehrsmittelpräferenzen und Verkehrsverhalten befragt. Die Untersuchungsgebiete umfassten eine große Bandbreite von Gebieten von der Kölner Innenstadt (Ehrenfeld, Nippes) über den Innenstadtrand (Longerich, Stammheim) und den Stadtrand Kölns (Zündorf, Esch) bis zu suburbanen Mittelzentren (Kerpen-Stadt, Overath-Stadt) und suburbanen Wohngebieten (Kerpen-Sindorf, Overath-Heiligenhaus).

Von jedem Befragten liegen differenzierte Bewertungen des eigenen Wohngebiets und der eigenen Wohnung vor. Diese Bewertungen umfassen für jedes der erhobenen Merkmale (1) dessen subjektive Wichtigkeit für die Wohnstandortentscheidung (Standortpräferenzen), (2) die Zufriedenheit am aktuellen Standort und (3) die Zufriedenheit am vorherigen Standort (bei Befragten, die seit 1989 aus einem anderen Stadtviertel oder einer anderen Gemeinde zugezogen sind). Die Präferenzen wurden aus Gründen des Projektablaufs nur in sieben der zehn Untersuchungsgebiete erhoben. Die entsprechenden Analysen beziehen sich dementsprechend nur auf diese sieben Gebiete. Auf der Basis vorbereitender Faktorenanalysen wurden die erhobenen Items für jede Person zu Mittelwertskalen der Präferenzen, der Zufriedenheit am aktuellen Standort und am vorherigen Standort zusammengefasst (Tabelle 1).

Skala	Zugehörige Items
Erreichbarkeit Zentrum	Erreichbarkeit des Stadtzentrums, Erreichbarkeit mit Bussen und Bahnen, Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes
Versorgungsinfrastruktur	Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen, Freizeitmöglichkeiten für Erwachsene
Angebote für Kinder	Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche, Spiel- und Freizeitmöglichkeiten für Kinder, Kindergärten/Schulen
Wohnumfeld	Nachbarschaft, Sicherheit vor Kriminalität/Vandalismus, Störung durch Lärm/Abgase/Schmutz, Zustand der Parks und Grünflächen
Wohnung	Ausstattung, baulicher Zustand, Größe und Schnitt, Kosten
Pkw-Verkehr (2 Einzelitems)	Anbindung an Autobahnen / Schnellstraßen Parkplätze / Garagen

Tabelle 1: Skalen der Standortpräferenzen und Standortzufriedenheit

Skalen von 1 bis 5 (nicht zufrieden bis sehr zufrieden bzw. nicht wichtig bis sehr wichtig)
Quelle: eigene Analysen. Daten: Projekt StadtLeben.

3 Ergebnisse

3.1 Wohnstandortpräferenzen: Rationalität der Standortwahl

Das Ausmaß der Zufriedenheit an einem Wohnstandort ist vor allem dann von Bedeutung für einen Haushalt, wenn sich die Zufriedenheit auf ein für den Haushalt wichtiges Kriterium bezieht. Deshalb werfen wir zunächst einen Blick auf die Wohnstandortpräferenzen. Wohnstandortverlagerungen sind mit hohem Aufwand verbunden und führen deshalb in der Regel zu langfristigen Festlegungen. Demzufolge sollte die Wohnstandortwahl einer gewissen subjektiven Rationalität unterliegen und die Wohnstandortpräferenzen eines Haushalts bzw. seiner Mitglieder widerspiegeln. Randwanderer sollten demnach starke Präferenzen für typisch suburbane Standorteigenschaften aufweisen, etwa die Erreichbarkeit mit dem Pkw oder ein sicheres, grünes Wohnumfeld. Für Stadtwanderer müsste demgegenüber die Nähe zu Versorgungseinrichtungen oder die Erreichbarkeit des Stadtzentrums überdurchschnittlich wichtig sein.

In der Tat zeigen sich deutliche Unterschiede je nach Wandertyp (Tabelle 2):

- Die Erreichbarkeit des Zentrums ist für Randwanderer in die Wohngebiete des Umlandes deutlich weniger wichtig als für Stadtwanderer. Besonders wichtig ist sie für Randwanderer

aus der Innenstadt in ein Stadtrandgebiet Kölns. Für die Entscheidung randwandernder Haushalte, am Rand der Kernstadt zu bleiben oder wesentlich weiter nach ‚außen‘ zu wandern, spielt offenbar die Erreichbarkeit des Zentrums (z.B. der Arbeitsplatz in der Kölner Innenstadt) eine wichtige Rolle. Bei der Versorgungsinfrastruktur sind diese Unterschiede ebenfalls erkennbar, aber weniger ausgeprägt.

- Das Wohnumfeld ist für Randwanderer etwas wichtiger als für Stadtwanderer. Dies ist allerdings in erster Linie auf diejenigen Stadtwanderer zurückzuführen, die in die Kölner Innenstadt (nach Nippes) ziehen, während für Stadtwanderer mit anderen Zielgebieten das Wohnumfeld nahezu ebenso wichtig ist wie für Randwanderer.
- Angebote für Kinder sind für Randwanderer in die Umlandwohngebiete besonders wichtig.
- Auch die Wohnung ist für Randwanderer in die Umlandwohngebiete besonders wichtig. Dies ist in erster Linie auf den höheren Anteil an Eigentümern zurückzuführen.
- Die Infrastruktur für den Pkw (Anbindung an die Autobahn, Parkplätze/Garagen) ist für Randwanderer deutlich wichtiger als für Stadtwanderer. Dies ist in erster Linie durch Wanderer in die Kölner Innenstadt (Nippes) bedingt, während sich die Stadtwanderer in andere Zielgebiete kaum von Randwanderern unterscheiden.
- Auch beim Vergleich der Sesshaften zwischen den verschiedenen Gebietstypen zeigt sich, dass die gravierendsten Unterschiede (bei Wohnung, Anbindung an die Autobahn, Parkplätze/Garagen) vor allem zwischen der Kölner Innenstadt und allen anderen Gebieten auftreten. Die Innenstadt erweist sich also wiederum als 'Extremgebiet', während alle anderen Gebietstypen untereinander ähnlich sind.

	Wanderungsziel (Typ des Wohnquartiers)	Erreichbarkeit Zentrum	Versorgungsinfrastruktur	Wohnumfeld	Kinder	Wohnung	Anbindung Autobahn / Garagen	Parkplätze	n**
Stadtwanderer	Köln Innenstadt	4,0	3,7*	3,5*	3,0	3,6	3,1	3,1	40
	Köln Innenstadtrand	4,1	3,8	4,1	3,3	3,7*	3,6	3,6	58
	Köln Stadtrand	4,0	3,7	3,9	3,4	3,6*	3,4	3,8	21
	Umland Zentren ²	4,0	3,9	4,1	3,6	3,6*	3,8	3,6*	19
	Insgesamt	4,0*	3,7*	3,9*	3,4*	3,7*	3,5*	3,5*	151
Randwanderer	Köln Stadtrand ¹	4,3	4,0	4,2	3,7	4,1*	3,8	3,7	25
	Umland Zentren	3,9	3,8	4,0	3,7	3,9*	3,7	3,5*	62
	Umland Wohngebiete	3,7	3,8	4,1*	4,1*	4,3	4,0	3,8	76
	Insgesamt	3,9*	3,8*	4,1*	3,9*	4,1*	3,9*	3,7*	163
Sesshafter	Köln Innenstadt	4,1	4,0*	3,9*	3,5	3,6	3,0	3,1	89
Städter	Köln Innenstadtrand	4,2	4,0	4,3	3,3	4,1*	3,8	3,8	132
	Insgesamt	4,1*	4,0*	4,2*	3,4*	3,9*	3,5*	3,5*	221
Sesshafter	Köln Stadtrand ¹	4,0	4,0	4,2	3,6	4,1*	3,7	3,9	128
Suburbanit	Umland Zentren	3,8	4,0	4,2	3,7	4,2*	3,8	3,9*	252
	Umland Wohngebiete	3,8	3,9	4,2*	3,6*	4,2	3,8	3,8	240
	Insgesamt	3,9*	4,0*	4,2*	3,6*	4,2*	3,8*	3,9*	620

Tabelle 2: Standortpräferenzen nach Wanderungstyp

¹ Stadtrandgebiete Kölns wurden als suburban klassifiziert. Deshalb treten dort 'Randwanderer' und 'sesshafte Suburbaniten' auf. ² 'Stadtwanderer' im Umland sind Personen, die vor dem letzten Umzug in gering verdichteten (meist ländlichen) Gebieten gelebt haben.

* Unterschiede zwischen Wanderungstypen signifikant ($\alpha=0,05$).

Quelle: eigene Analysen. Daten: Projekt StadtLeben

Alles in allem korrespondieren Standortverlagerungen systematisch mit subjektiven Standortpräferenzen. Die Unterschiede sind häufig nicht sehr stark ausgeprägt, was vermutlich auf den Immobilienmarkt in der Region Köln zurückzuführen ist, der eher durch die Anbieterseite gesteuert ist und für die Nachfrage häufig nur wenige Handlungsoptionen bietet. Vor allem die Innenstadt der Kernstadt Köln erweist sich als Gebietstyp, der sich von anderen Gebietstypen deutlich unterscheidet.

3.2 Wohnstandortzufriedenheit: Räumliche Differenzierung

Einmal getroffene Standortentscheidungen ziehen ein mehr oder weniger großes Ausmaß an Zufriedenheit am gewählten Standort nach sich. Diese Zufriedenheit kann bezüglich verschiedener Standortmerkmale sehr differenziert sein. Unzufriedenheit mit bestimmten Merkmalen des Wohnstandorts stellt insbesondere dann ein Problem dar, wenn sie sich auf ein *wichtiges* Bewertungskriterium bezieht. Abbildung 1 zeigt die Anteile der Befragten, für die ein Kriterium ziemlich wichtig oder sogar sehr wichtig ist und die *gleichzeitig* damit unzufrieden oder nur mäßig zufrieden sind. Dies sind bei den meisten Kriterien erhebliche Anteile.

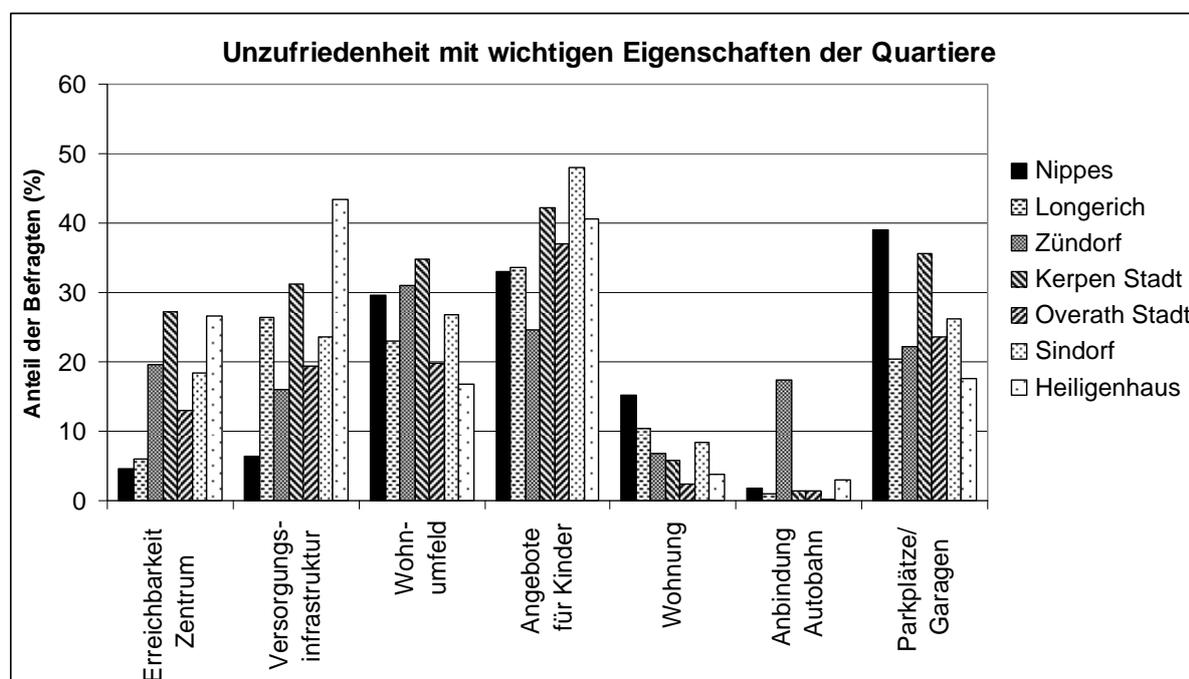


Abbildung 1: Unzufriedenheit mit wichtigen Eigenschaften der Quartiere

Alle Differenzen zwischen Gebieten signifikant ($\alpha=0,01$)

Quelle: eigene Analysen. Daten: Projekt StadtLeben.

Einen negativen Spitzenwert erreicht die Ausstattung mit Einrichtungen für Kinder. Die geringsten Probleme bestehen bei der Autobahnanbindung sowie der Wohnung. Ersteres ist vor allem ein Ausdruck der ubiquitären Verfügbarkeit gut ausgebauter Straßen. Lediglich das Stadtrandgebiet Köln-Zündorf fällt gegenüber den anderen Gebieten ab (häufiger Stau). Die hohe Zufriedenheit mit der Wohnung spiegelt deren zentrale Bedeutung und ist Ausdruck einer Selbstselektion, weil Unzufriedenheit mit der Wohnung in besonders starkem Maß Umzüge auslöst (Scheiner 2006).

Im räumlichen Vergleich zeigen sich folgende Befunde:

- Die *Erreichbarkeit des Zentrums* wird in den zentrumsnahen Kölner Quartieren besonders positiv beurteilt, die *Wohnung* besonders negativ.

- Die Zufriedenheit mit der *Versorgungsinfrastruktur* variiert räumlich besonders stark. Besonders hoch ist sie in denutzungsgemischten innerstädtischen Quartieren. Negativ fallen Kerpen Stadt und besonders Heiligenhaus auf, wo 'alles' fehlt (Freizeiteinrichtungen, Einzelhandel...). In Kerpen hängt dies mit jüngsten Veränderungen vor der Befragung (Schließen von Geschäften) zusammen.
- Die Zufriedenheit mit dem (sozialen) *Wohnumfeld* ist alles in allem in Suburbia etwas höher als in der Kernstadt. Allerdings bestehen deutliche lokale Unterschiede.
- Die Ausstattung mit Einrichtungen für *Kinder* wird in Suburbia eher schlechter beurteilt als in der Stadt. Dies steht im Gegensatz zu der im Umland geäußerten hohen Präferenz für entsprechende Angebote (s.o.).

Insgesamt ist die Standortzufriedenheit systematisch räumlich differenziert. Dies korrespondiert mit objektiven Merkmalen, wie sie typischerweise an zentralen oder eher peripheren Standorten, in kleineren Gemeinden oder größeren Städten auftreten. Angesichts der überdurchschnittlich starken Randwanderung von Familien ist besonders darauf hinzuweisen, dass Angebote für Kinder und Jugendliche in zentralen Lagen besser bewertet werden, etwa Schulen und Kindergärten sowie Spiel- und Freizeitmöglichkeiten.

3.3 Optimierung der Zufriedenheit durch Wanderung?

Wanderungen stellen Optimierungsprozesse dar, mit denen wichtige Ansprüche an das Wohnen besser erfüllt werden sollen als es die gegenwärtige Wohnung bzw. der gegenwärtige Standort erlaubt. Aufgrund der Vielfalt der Kriterien (Größe, Schnitt, Lage, Preis der Wohnung usw.) sind dabei trade offs zwischen wichtigen und weniger wichtigen Ansprüchen zu erwarten. Im Folgenden wird dies anhand der Veränderungen der Standortzufriedenheit nach Wanderungen untersucht.

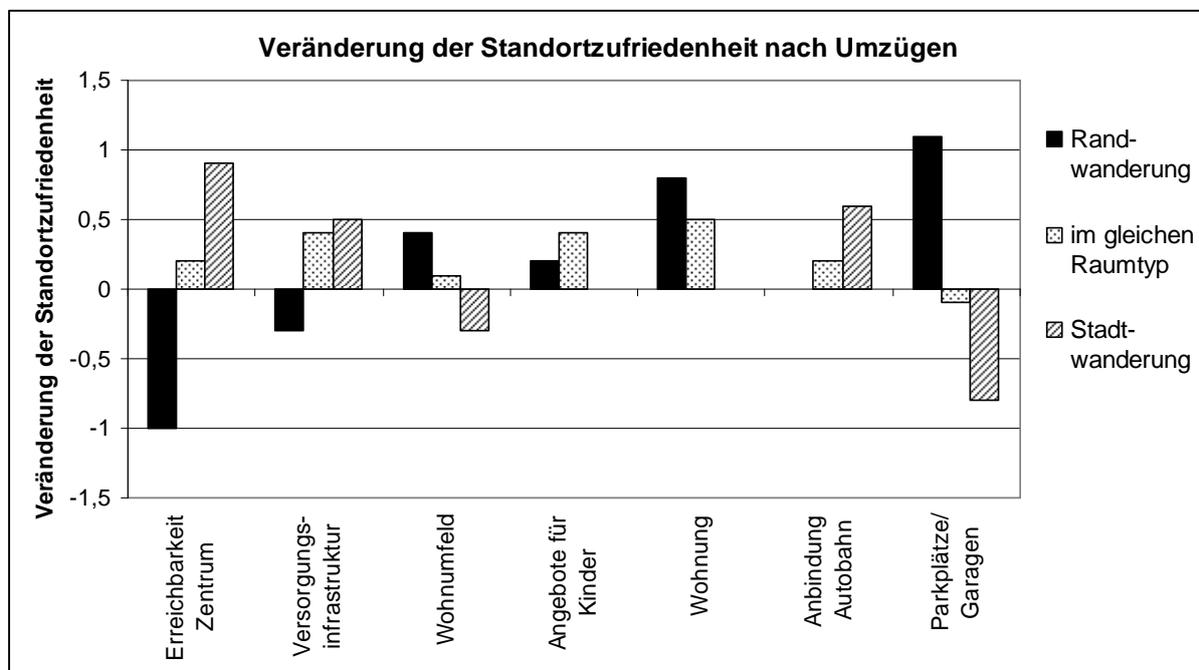


Abbildung 2: Veränderung der Standortzufriedenheit nach dem letzten Umzug

Positive Werte in der Tabelle sind Erhöhungen der Zufriedenheit. Alle Differenzen zwischen Wanderungstypen signifikant ($\alpha=0,01$)

Quelle: eigene Analysen. Daten: Projekt StadtLeben

Die Veränderungen sind stark vom Wanderstyp abhängig (Abbildung 2). Bei Randwanderungen wird vor allem die Zufriedenheit mit der Wohnung und mit der Verfügbarkeit von Parkplätzen/Garagen, aber auch mit dem Wohnumfeld erhöht. Dafür werden starke Einbußen der Erreichbarkeit des Zentrums, aber auch der Versorgungsinfrastruktur in Kauf genommen.

Bei Stadtwanderungen ist es umgekehrt. Darüber hinaus verbessert sich durch Stadtwanderungen die Anbindung an Autobahnen subjektiv. Eine differenzierte Analyse der räumlichen Verflechtungen (Scheiner 2006) zeigt, dass dies in erster Linie durch Zuwanderungen aus peripheren Räumen in die Region Köln bedingt ist.

Die Veränderungen der Zufriedenheit verdeutlichen die bei Standortentscheidungen vorgenommenen trade offs. Bei Randwanderungen werden Verbesserungen des Wohnumfelds, der Wohnung und der Parkplatzsituation erkaufte durch Einbußen der Erreichbarkeit des Zentrums und der Versorgungsinfrastruktur, bei Stadtwanderungen ist es umgekehrt (lediglich die Zufriedenheit mit der Wohnung bleibt gleich).

3.4 *Beruhet Randwanderung auf 'falscher Raumwahrnehmung'?*

Die trade offs bei Standortentscheidungen werfen die Frage auf, ob Einbußen an Zufriedenheit bewusst in Kauf genommen werden, weil die entsprechenden Kriterien relativ unwichtig erscheinen, oder ob die mit einer Wanderung verbundenen negativen Folgen aufgrund von Informationsdefiziten oder ‚Wahrnehmungslücken‘ unterschätzt werden. Der letztere Fall gäbe einen deutlichen Hinweis auf eine Möglichkeit zur Beeinflussung der Standortwahl durch bessere Standortinformationen.

Speziell für Randwanderungen gibt es Hinweise aus der Forschung auf eine Unterschätzung der mit der Wanderung verbundenen negativen Folgen (z.B. verschlechterte Erreichbarkeiten, hohe Verkehrskosten, Begleitmobilität) (Dittrich-Wesbuer/Frehn/Löchl 2004). Wenn dies stimmt, müssten Randwanderer mit der Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen, Arbeitsplatz und öffentlichen Verkehrsmitteln besonders unzufrieden sein, während die alteingesessenen Suburbaniten (denen ja die ‚urbane Erfahrung‘ fehlt und die an suburbane räumliche Strukturen gewohnt sind) zufriedener sein müssten.

In der Tat sind die Anteile der Unzufriedenen unter den Randwanderern bezüglich einiger Kriterien deutlich höher als unter den alteingesessenen Suburbaniten, nämlich bei den Erreichbarkeitskriterien (ÖPNV, Stadtzentrum, Arbeitsplatz, vgl. Abbildung 3). Mit dem Angebot an Wohnfolgeeinrichtungen (Einkaufen, Freizeit, Dienstleistungen) sind die Randwanderer dagegen ebenso (un-)zufrieden wie die ‚Alt-Suburbaniten‘. Bei einigen Kriterien nimmt mit zunehmender Wohndauer der Randwanderer die Unzufriedenheit ab. Dies kann Ausdruck von Rationalisierungen sein (Anpassung der Ansprüche an die Lage). Teilweise stehen dahinter aber auch lebenszyklische Veränderungen, was beispielsweise an der schwindenden Unzufriedenheit mit Spielangeboten für Kinder und Kindergärten/Schulen bei gleichzeitig steigender Unzufriedenheit mit Freizeitangeboten für Jugendliche deutlich wird: Die Kinder der Randwanderer werden mit höherer Wohndauer im Mittel älter, so dass sich die Anforderungen an den Standort wandeln.

Die teilweise höhere Unzufriedenheit der Randwanderer hat möglicherweise auch mit deren Aktionsräumen zu tun. So sind Auspendler aus ihrer Wohngemeinde im suburbanen Raum mit der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes deutlich häufiger unzufrieden (43%) als innergemeindliche Pendler (15%), und die Anteile der Auspendler liegen unter den Randwanderern wesentlich höher als unter den Alt-Suburbaniten. Die Unterschätzung der Belastung durch lange Pendelwege könnte also durchaus die Unzufriedenheit erklären; dies würde analog auch die

Unzufriedenheit mit der ÖPNV-Anbindung und der Erreichbarkeit des Stadtzentrums seitens der Ex-Kernstädter erklären, deren Kernstadterfahrung hohe Ansprüche mit sich bringen dürfte.

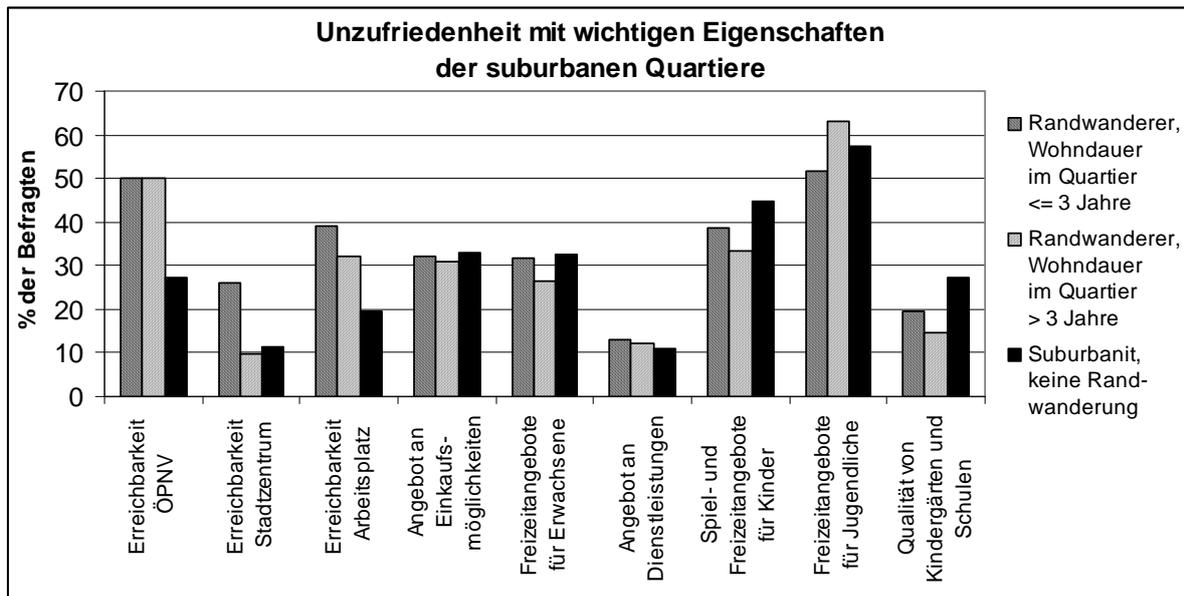


Abbildung 3: Unzufriedenheit mit wichtigen Eigenschaften der suburbanen Quartiere nach Wohndauer und Wanderungstyp

Die Abbildung gibt den Anteil der Befragten in den suburbanen Quartieren an, für die ein Kriterium wichtig ist und die gleichzeitig wenig oder nur mäßig zufrieden damit sind.

Quelle: eigene Analysen. Daten: Projekt StadtLeben

Insgesamt stützen diese Ergebnisse die These einer Unterschätzung der mit der Randwanderung verbundenen negativen Folgen. Dies gilt allerdings nur bezüglich der Erreichbarkeit von ÖPNV, Stadtzentrum und Arbeitsplatz, nicht jedoch in Bezug auf Wohnfolgeeinrichtungen wie Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten, Dienstleistungen und Einrichtungen für Kinder. Dabei handelt es sich nicht um einen trade off zugunsten wichtigerer auf Kosten unwichtiger Standortkriterien – im Sinne eines Jammerns über die schlechte Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes, die aber letztlich für die Standortwahl keine Rolle spielt –, denn es gingen ja nur jeweils die Befragten ein, die ein Standortkriterium ausdrücklich als wichtig bezeichneten. Die Ergebnisse schließen plausibel an die oben formulierte Hypothese an, dass Randwanderung durchaus (auch) auf Wahrnehmungslücken, also ‚falscher Raumwahrnehmung‘ basieren kann.

4 Erreichbarkeit und Verkehrskosten

Die hier vorgenommenen Analysen basieren vor allem auf der subjektiven Zufriedenheit von Befragten. Es gibt eine Reihe weiterer wichtiger Argumente, die Entscheidungen zugunsten siedlungsstrukturell integrierter bzw. kernstädtischer Standorte beeinflussen könnten. Diese finden sich vor allem im Bereich Verkehr und Erreichbarkeit:

- Nach Wanderungen ändert sich die Erreichbarkeit alltäglicher Einrichtungen deutlich. Infrastrukturell gebundene Einrichtungen (ÖPNV, Einkaufsgelegenheiten, Gastronomie...) sind nach Umzügen in das Umland, insbesondere in kleine Gemeinden, meist schlechter erreichbar als vor dem Umzug.
- Der Kostenaufwand privater Haushalte für Verkehr in Suburbia übersteigt den Aufwand in der Stadt deutlich (Scheiner 2008). Dies hängt vor allem mit der höheren Motorisierung, aber auch mit den langen Wegen zusammen und gilt für Randwanderer aufgrund ihrer eher regional strukturierten Aktionsräume in noch stärkerem Maß als für alteingesessene Umland-

bewohner. Dabei spielt auch die Motorisierung der erwachsen werdenden Kinder eine wichtige Rolle, die in Suburbia wesentlich früher einsetzt als in den Kernstädten (Abbildung 4).

- Suburbanes Leben ist aufgrund der ungünstigen ÖPNV-Verbindungen für Eltern häufig mit hohem Zeitaufwand für das Holen und Bringen von Kindern ("Mamataxi") oder dem Partner/der Partnerin verbunden.
- Das Verkehrsunfallrisiko in Suburbia ist deutlich höher als in der Kernstadt. Hesse und Scheiner (2007) zeigen für Nordrhein-Westfalen, dass das Tötungsrisiko im Straßenverkehr in verdichteten und ländlichen Kreisen um den Faktor drei, unter jungen Erwachsenen sogar um den Faktor sechs (!) höher liegt als in den großen Kernstädten.

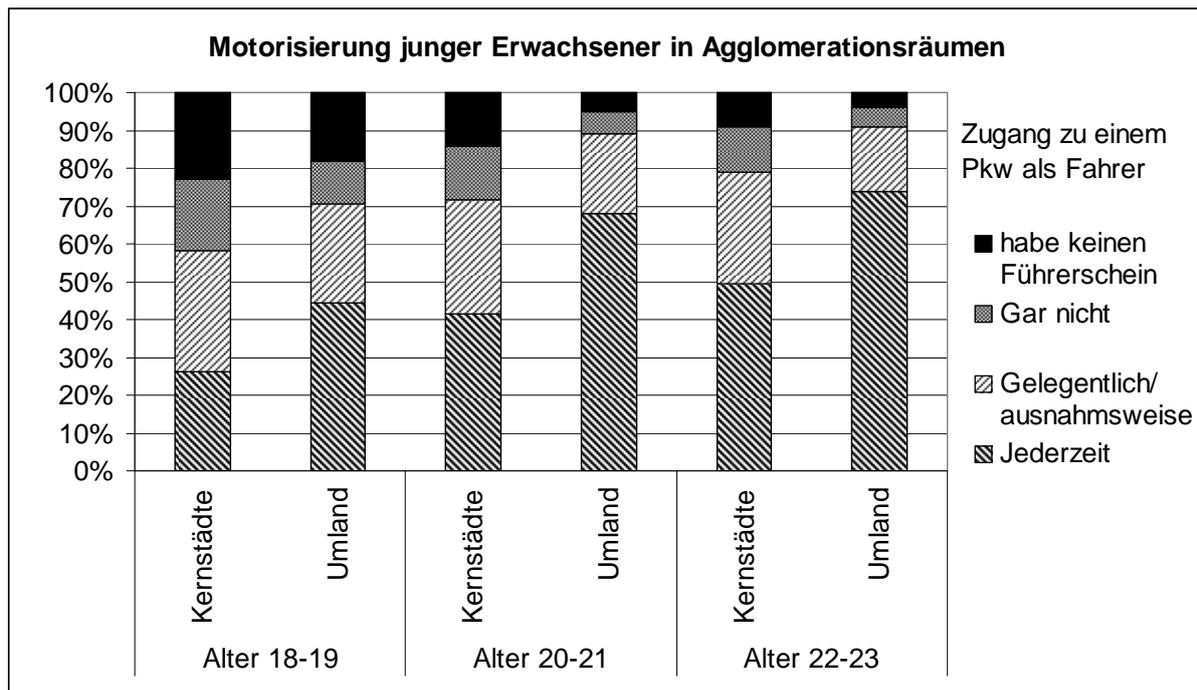


Abbildung 4: Motorisierung junger Erwachsener (Zugang zu einem Pkw als Fahrer) in Agglomerationsräumen

Quelle: eigene Berechnungen. Daten: Mobilität in Deutschland 2002.

5 Konsequenzen

Für die Wohnstandortwahl privater Haushalte spielen neben Marktgegebenheiten und anderen Rahmenbedingungen subjektive Standortpräferenzen eine wichtige Rolle, selbst in einem anbietergesteuerten Wohnungsmarkt. Dies lässt eine gewisse Rationalität der Standortwahl erkennen: Haushalte optimieren ihren Standort anhand ihrer Bedürfnisse. Dabei werden trade offs in Kauf genommen – während die Zufriedenheit mit einigen Kriterien erhöht wird bzw. Unzufriedenheiten verringert werden, verringert sich die Zufriedenheit mit anderen Kriterien. Diesen Mechanismus privaten Haushalten auf der Wohnungssuche zu verdeutlichen, könnte bereits zu besseren Standortentscheidungen und damit zu einer Erhöhung der Wohnqualität beitragen.

Zweitens stützen die Ergebnisse aber auch die These einer Unterschätzung der mit der Randwanderung verbundenen negativen Folgen. Demnach kann die Randwanderung durchaus (auch) auf Wahrnehmungslücken basieren.

Drittens sprechen einige, mehr ‚objektive‘ Kriterien aus den Bereichen Verkehrskosten, Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit nicht nur aus gesamtgesellschaftlicher Perspektive, sondern auch aus der individuellen Sicht privater Haushalte für einen städtischen Wohnstandort.

Viertens lassen sich möglicherweise auch mit verstärkter Information über einige gegenwärtige und zukünftige Trends Entscheidungen zugunsten siedlungsstrukturell integrierter Standorte unterstützen. Dazu gehören die günstigere Entwicklung der Immobilienwerte in zentralen Lagen sowie die stark zunehmenden Energie- und Verkehrskosten, die in zentralen Lagen weniger zu Buche schlagen und auf die Haushalte in zentralen Lagen aufgrund des besseren ÖPNV auch flexibler reagieren können. Inwieweit entsprechende Informationen tatsächlich zu messbaren Veränderungen der Wohnstandortentscheidungen führen, ist Gegenstand weiterer Forschungen im Projekt "Integrierte Wohnstandortberatung als Beitrag zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme".

Der Beitrag basiert auf dem Projekt "Integrierte Wohnstandortberatung als Beitrag zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme". Projektpartner: Technische Universität Dortmund, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung (Koordination); Technische Universität Dortmund, Institut für Raumplanung; Büro für Integrierte Planung Berlin; plan-werkStadt, Bremen; Stadt Wilhelmshaven; Landeshauptstadt Schwerin; DV – Gesellschaft des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung mbH, Berlin. Gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen des Forschungsprogramms REFINA (Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und nachhaltiges Flächenmanagement). Näheres unter www.vpl.tu-dortmund.de.

6 Literatur

Beckmann, Klaus J. / Hesse, Markus / Holz-Rau, Christian / Hunecke, Marcel (Hrsg., 2006): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden.

Dittrich-Wesbuer, Andrea / Frehn, Michael / Löchl, Michael (2004): Verkehrliche Orientierungen und ÖPNV-Nutzung in der Stadtregion Münster (Teil 2). In: Verkehr und Technik 57(4), S. 115-122.

Hesse, Markus / Scheiner, Joachim (2007): Suburbane Räume – Problemquartiere der Zukunft? In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften 46(2), S. 35-48.

Scheiner, Joachim (2006): Standortbewertungen und Wohnmobilität. In: Beckmann, Klaus J. et al. (Hg.): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden. S. 67-78.

Scheiner, Joachim (2008): Verkehrskosten der Randwanderung privater Haushalte. In: Raumforschung und Raumordnung 66(1), S. 52-62.

Schwarze, Björn (2008): A GIS-based Approach to the Measurement of Local Accessibility. Paper presented at the Mobil.TUM – International Conference on Mobility and Transport: Erreichbarkeit – Accessibility – Accessibilité, München, 08.04.2008.