

STADT ...leben

**Integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnumlieus und Raum-
Zeitstrukturen für die zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und
Stadt**

Gefördert im Rahmen des Forschungsprogrammes "Bauen und Wohnen"
des Bundesministeriums für Bildung und Forschung

Förderkennzeichen: 19W 1048 (A – D)

Projektlaufzeit: 1.7.2001 – 31.03.2005

Schlussbericht

Projektpartner:



RWTH Aachen, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (Koordination)

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann
Dipl.-Ing. Antje Hammer
Dipl.-Ing. Claudia Jürgens



FU Berlin, Institut für Geographische Wissenschaften – Stadtforschung

Univ.-Prof. Dr. Gerhard O. Braun
PD Dr. Markus Hesse
Dipl.-Geogr. Britta Trostorf



Ruhr-Universität Bochum, Arbeitseinheit Kognitions- und Umweltpsychologie

Dr. Marcel Hunecke
Dipl.-Psych. Indra R. Schweer



Uni Dortmund, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau
Dr. Joachim Scheiner
Dipl.-Ing. Birgit Kasper

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	9
1 Einleitung	
<i>Klaus J. Beckmann, Markus Hesse, Christian Holz-Rau, Marcel Hunecke</i>	11
2 Lebensstile, Wohnmilieus, Raum und Mobilität – Der Untersuchungsansatz von StadtLeben	
<i>Antje Hammer, Joachim Scheiner</i>	15
2.1 Grundbegriffe	15
2.2 Zusammenhänge	22
2.3 Forschungskonzept	26
3 Das Projektdesign von StadtLeben	
<i>Antje Hammer, Birgit Kasper, Joachim Scheiner, Indra R. Schweer, Britta Trostorff</i>	31
3.1 Bausteine der Empirie	31
3.2 Zur Auswahl der Untersuchungsgebiete	32
3.3 Durchführung der empirischen Untersuchungen	34
3.4 Aufbau der Analysen	36
4 Lebensstil, Raum und Sozialstruktur	37
4.1 Die Gebietstypen und die Untersuchungsgebiete <i>Antje Hammer, Birgit Kasper, Indra R. Schweer</i>	37
4.2 Die Lebensstile in StadtLeben <i>Indra R. Schweer, Marcel Hunecke</i>	55
4.3 Lebensstile und Lebenslage: Sind Lebensstile ‘eigensinnig’ oder strukturell abhängig? <i>Joachim Scheiner</i>	61

5	Standortanforderungen, Standortzufriedenheit und Wohnmobilität	67
5.1	Standortbewertungen und Wohnmobilität <i>Joachim Scheiner</i>	67
5.2	Lebensstile, Raum und Wohnmobilität <i>Joachim Scheiner</i>	78
5.3	Wohnstandortwahl und Zufriedenheit: eine Typisierung <i>Birgit Kasper</i>	92
5.4	Behavior Settings und Standortzufriedenheit <i>Indra R. Schweer, Marcel Hunecke</i>	103
5.5	Erklärungsmodelle der Wohnmobilität: die Rolle von Lebensstil, Lebenslage und Wohnsituation <i>Joachim Scheiner</i>	112
6	Alltagsmobilität	125
6.1	Alltagsmobilität, Raum und Lebensstile <i>Claudia Jürgens, Birgit Kasper</i>	125
6.2	Behavior Settings und Alltagsmobilität <i>Indra R. Schweer, Marcel Hunecke</i>	142
6.3	Einflussfaktoren der Alltagsmobilität – Das Zusammenwirken von Raum, Verkehrsinfrastruktur, Lebensstil und Mobilitäts- einstellungen <i>Marcel Hunecke, Indra R. Schweer</i>	147
7	Räumliche Mobilität als Prozess kurz- und langfristigen Handelns: Zusammenhänge zwischen Wohn- und Alltagsmobilität <i>Birgit Kasper, Joachim Scheiner</i>	167
8	Wohnmilieus – Räumliche Bindung versus Entankerung <i>Markus Hesse, Britta Trostorff</i>	187

9	Praxisrelevante Schlussfolgerungen	
	<i>Klaus J. Beckmann, Andreas Witte</i>	211
9.1	Handlungserfordernisse und Handlungsmöglichkeiten	213
9.2	Handlungsmöglichkeiten und Maßnahmenbündel	217
9.3	Handlungsmöglichkeiten nach Gebietstypen – beispielhafte Erläuterung	222
9.4	Reflektion des Untersuchungsansatzes aus planungspraktischer Sicht	237
9.5	Schlussbemerkungen	240
10	Zusammenfassung	243
	Literaturverzeichnis	257
	Abbildungsverzeichnis	265
	Tabellenverzeichnis	266
	Verzeichnis der Autorinnen und Autoren	268

Vorwort

Eine nachhaltige Entwicklung von Stadt und Region sowie Mobilität und Verkehr ist mittlerweile als Ziel von Politik und Planung unstrittig anerkannt. Gleichzeitig scheint die praktische Realisierung dieses Ziels Probleme zu bereiten, die zum einen aus dem Umsetzungsprozess resultieren und zum anderen das dieser Umsetzung zugrunde liegende Verstehen von Stadt bzw. Mobilität, d. h. unser Wissen über diesen Gegenstand, betreffen.

Vor diesem Hintergrund hat das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen des Forschungsprogramms „Bauen und Wohnen im 21. Jahrhundert“, Förderschwerpunkt „Zukunftsverträgliches Wohnen“ das Vorhaben „StadtLeben - Integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnmilieus, Raum- und Zeitstrukturen für die zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Stadt“ gefördert (Förderkennzeichen 19W 1048 A-D). Ziel des Vorhabens ist es, Grundlagen- und Orientierungswissen zur Entwicklung von Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität in Städten und Stadtregionen zu erarbeiten und damit wichtige Voraussetzungen für eine nachhaltige Gestaltung zu schaffen.

Das interdisziplinäre Forschungsvorhaben StadtLeben wurde gemeinsam an der RWTH Aachen (Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr), der Freien Universität Berlin (Institut für Geographische Wissenschaften), der Ruhr-Universität Bochum (Fakultät für Psychologie, Arbeitseinheit für Kognitions- und Umweltpsychologie) und der Universität Dortmund (Fachgebiet Verkehrsplanung der Fakultät Raumplanung) durchgeführt und abgeschlossen. In der ersten Projektphase waren seitens des Wohnbunds Frankfurt zusätzlich Dr. rer. pol. Joachim Brech und Dipl.-Ing. Joachim von Lölhöfel und beratend Frau Prof. Dr.-Ing. Petra Rau (FH Lippe und Höxter) beteiligt.

Im Mittelpunkt des Forschungsvorhabens standen umfangreiche empirische Erhebungen in zehn Untersuchungsgebieten der Region Köln. Die praktische, an vielen Stellen aber auch inhaltliche Unterstützung des Projektes durch Praxispartner aus Kommunen und Wirtschaft war Voraussetzung für das Gelingen des Projektes. Im Rahmen eines ersten Workshops zur theoretischen Fundierung des Projektes StadtLeben unterstützten außerdem Wissenschaftler und Partner aus verschiedenen Disziplinen das Projekt.

Unser besonderer Dank gilt daher neben dem BMBF als Fördergeber den externen Partnern aus Forschung und Praxis, aber auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren Einsatz und ihre Kreativität. Das Vorhaben wurde für das BMBF durch den Projektträger TÜV Rheinland begleitet; unser Dank gilt hier

Frau Dipl.-Ing. Sandra Klatt, den Herren Dipl.-Ing. Bernd Meyer sowie Dipl.-Ing. Thilo Petri für die Unterstützung.

Die vorliegende Publikation ist über Tagungsbeiträge, Veröffentlichungen in Fachzeitschriften und den Abschlusskongress StadtLeben im Februar 2005 in Dortmund hinaus das vorläufige Endprodukt des Vorhabens. Gleichzeitig wird die Arbeit an den Datenbeständen im Rahmen von Promotionen und anderen Forschungsarbeiten fortgesetzt und zukünftig in weiteren Veröffentlichungen dokumentiert.

Wir hoffen, mit dieser Arbeit zu einem besseren Verständnis von Stadt und Mobilität beizutragen und damit auch der Planungspraxis neue Perspektiven im Umgang mit diesen Veränderungen zu eröffnen.

Klaus J. Beckmann
Markus Hesse
Christian Holz-Rau
Marcel Hunecke

1 Einleitung

*Klaus J. Beckmann, Markus Hesse, Christian Holz-Rau,
Marcel Hunecke*

Im gesellschaftlichen Diskurs über das Thema Nachhaltigkeit sind die Entwicklung der Städte und Regionen und - damit eng verbunden - die Entwicklung des Verkehrs von zentraler Bedeutung. Dabei erweist sich eine nachhaltige (zukunftsfähige) Gestaltung von Stadt, Region und Mobilität als höchst komplex und in den erforderlichen Handlungsansätzen häufig umstritten. Nach wie vor bestehen Defizite im Grundlagenwissen und damit zwangsläufig auch im anwendungsorientierten Handlungswissen. Gleichzeitig wird vielerorts ein Umsetzungsdefizit beklagt. Das Projekt „StadtLeben – Integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnmilieus, Raum- und Zeitstrukturen für die zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Stadt“ will gestützt auf einen komplexen Forschungsansatz zur Verringerung dieser Defizite beitragen. Die Projektbearbeitung ist dazu notwendigerweise interdisziplinär sowie gleichzeitig theoretisch, empirisch und umsetzungsorientiert.

Stadt- und Verkehrsentwicklung sehen sich heute mit Rahmenbedingungen und Anforderungen konfrontiert, die sich gegenüber den vergangenen Jahrzehnten stark verändert und an Komplexität zugenommen haben:

- Im Zuge des sozialen Wandels haben sich die Ansprüche an die individuelle Lebensgestaltung als auch die diesbezüglichen Handlungsspielräume erheblich ausdifferenziert und insgesamt erhöht. Überlagert wird dies durch eine zunehmende Alterung der Bevölkerung und teilräumliche Prozesse der Bevölkerungsabnahme. Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität stellen sich infolge dessen stark verändert dar.
- Die prägenden Trends in räumlicher Hinsicht sind der Umbau vieler Stadtquartiere, die in den 1990er Jahren forcierte Stadt-Umland-Wanderung sowie die Entstehung komplexer Stadtregionen.
- Mit der Expansion der Städte in Richtung Umland gehen intensiviertere Verflechtungen und ein gesteigener Verkehrsaufwand einher; die disperse, gering verdichtete Siedlungsweise führt zu einem hohen Flächenverbrauch.
- Diese Entwicklung wird aus Sicht der Planung kritisch bewertet. Es mangelt indes immer noch an wirksamen Gegenstrategien, insbesondere adäquaten Verkehrsangeboten. Auch fehlen die finanziellen Mittel für einen

Bestandserhalt oder gar Ausbau der Infrastruktur. Dies überlagert sich mit einer zunehmenden Privatisierung von Verkehrsangeboten.

- Nicht zuletzt aufgrund des sozialen Wandels sind Planungsprozesse zunehmend durch konkurrierende Ziele der Beteiligten gekennzeichnet. Interessenabwägungen im Rahmen der öffentlichen Planung gestalten sich aufgrund der Zielkonflikte immer schwieriger.

Für den Lebensalltag der Menschen hat der Wohnort eine zentrale Bedeutung. Der eigene Wohnort ist *der* zentrale Knoten individueller Lebens- und Aktionsräume, ist *der* Bezugsraum für die Sozialisation von Kindern und Jugendlichen sowie ein wichtiges soziales Kontaktfeld. Die Qualität und Erreichbarkeit von Geschäften und Schulen, Arbeitsstätten und Freizeitmöglichkeiten prägt die Chancen zur Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Nachbarschaftliche Kontakte oder Konflikte tragen zur Bildung von 'Heimat', aber auch zur räumlichen Entkoppelung bei.

Angebotsdefizite und Qualitätsmängel am Wohnort lassen sich für viele Menschen durch weitere Wege zur Arbeit, Ausbildung, Versorgung und Freizeit zumindest teilweise kompensieren. Ist der hierfür erforderliche Aufwand (vor allem Zeit und Kosten) zu hoch und stehen den Defiziten keine anderen Qualitäten vor Ort gegenüber, entstehen Unzufriedenheit und latente Fortzugsbereitschaft, die letztlich zum Wegzug der betroffenen Haushalte führen kann.

Alltagsmobilität und Wohnmobilität lassen sich dabei selbstverständlich nicht nur 'aus dem Quartier heraus' erklären. Veränderte Lebenssituationen (z. B. Familiengründung, Erwachsenwerden), Lebensvorstellungen und Lebensstile oder Veränderungen der individuellen, nicht zuletzt der finanziellen Möglichkeiten (z. B. Angespartes, Erbschaft oder Arbeitslosigkeit) können zu Umzügen aber auch zu Veränderungen der Alltagsmobilität führen. Hinzu kommen exogene Einflüsse, beispielsweise:

- veränderte Raumstrukturen im Sinne von veränderten Standortoptionen und Standortzwängen (z. B. neue Wohngebiete in Stadtumland, Konzentrationsprozesse im Einzelhandel, Verlagerung des Arbeitsplatzes) oder im Sinne veränderter individueller Erreichbarkeiten (z. B. Einstellung einer Buslinie, Einführung eines Jobtickets, Neubau einer Schnellstraße),
- veränderte Zeitordnungen (Flexibilisierung von Arbeitszeiten, Ausbildungszeiten, Öffnungszeiten ...),
- technologische Entwicklungen wie im Bereich der 'virtuellen Mobilität' (Informations- und Kommunikationstechnologien),
- Veränderungen der politischen Rahmenbedingungen für Wohnen und Verkehr (Abbau der Eigenheimzulage, möglicherweise der Pendlerpauschale).

In diesem Sinne müssen Wohn- und Alltagsmobilität in ihrer Wechselbeziehung und im Kontext individueller und gesellschaftlicher Prozesse analysiert werden. Das Projekt StadtLeben untersucht diese am Beispiel von zehn Quartieren in der Region Köln. Das Projekt StadtLeben überprüft so die Erklärungskraft von Lebenslagen und Lebensstilen für die Wohn- und Alltagsmobilität, eingebettet in die Raum-Zeit-Strukturen der Beispielquartiere, um zielgerichtete, wirksame und effiziente Entwicklungsstrategien für Wohngebiete im Kontext einer Großstadtregion ableiten zu können.

In Kapitel 2 werden zunächst die theoretischen und begrifflichen Grundlagen aufbereitet und konzeptionell zusammengeführt. Kapitel 3 stellt das empirische Design des Projekts StadtLeben vor. In Kapitel 4 werden die ausgewählten Untersuchungsgebiete sowie die gebildeten Lebensstilgruppen beschrieben. Außerdem wird der Zusammenhang zwischen Lebensstilen und Lebenslagen der Befragten thematisiert.

Die folgenden Kapitel präsentieren die empirischen Kernergebnisse des Projekts. Kapitel 5 widmet sich dem Thema Wohnen. Zunächst werden Standortbewertungen der Befragten in den verschiedenen Untersuchungsgebieten und deren Bezug zur Wohnmobilität untersucht (Kap. 5.1). Darauf folgen Analysen zur Wohnmobilität im Vergleich der Untersuchungsgebiete, der Lebensstile und anderer differenzierender Merkmale. In Kapitel 5.3 wird eine qualitative Typisierung der Befragten nach Wohnstandortwahl und Wohnzufriedenheit vorgenommen. Kapitel 5.4 nutzt das Konzept der Behavior Settings zur Beschreibung sozial-räumlicher Handlungsoptionen und damit zur Erklärung von Wohnzufriedenheit. Kapitel 5.5 präsentiert multivariate Analysen der Wohnmobilität und Standortwahl, wobei besonderes Augenmerk auf der Rolle von Lebensstilen liegt. Kapitel 6 steht unter dem Oberthema Alltagsmobilität. Es beginnt mit Analysen zur Alltagsmobilität in räumlicher und sozialer Differenzierung (Kap. 6.1). Kapitel 6.2 widmet sich der Bedeutung von Behavior Settings für die Alltagsmobilität. In Kapitel 6.3 werden multivariate Analysen der Alltagsmobilität präsentiert.

Kapitel 7 thematisiert in einer prozesshaften Perspektive die wechselseitigen Zusammenhänge zwischen Wohnmobilität und Alltagsmobilität. Kapitel 8 ergänzt die Gebietsbeschreibung um eine hermeneutische Perspektive unter dem Konzept der Wohnmilieus als sozial-räumliche Merkmalscluster. Nach diesen umfangreichen analytischen Bausteinen widmet sich Kapitel 9 dem handlungsorientierten Teil des Projekts StadtLeben. Neben den empirischen Resultaten fließen darin auch Ergebnisse eines zweistufigen Workshop-Prozesses ein.

In Kapitel 10 finden eilige Leser und Leserinnen eine Zusammenfassung der Projektergebnisse.

2 Lebensstile, Wohnumilieus, Raum und Mobilität – Der Untersuchungsansatz von StadtLeben

Antje Hammer, Joachim Scheiner

Das Verhältnis zwischen sozialem Wandel und räumlicher Mobilität ist von komplexen Wechselwirkungen gekennzeichnet. Auf der einen Seite stehen Begriffe, mit denen gesellschaftliche Veränderungen der letzten Jahrzehnte beschrieben werden (Lebensstile, Milieus). Dabei spielt soziale und räumliche Mobilität eine Schlüsselrolle. Auf der anderen Seite bestehen zwischen den verschiedenen Formen räumlicher Mobilität (Wohnmobilität, Alltagsmobilität) ihrerseits komplexe Zusammenhänge.

Im Folgenden werden zunächst die Grundbegriffe des Projekts StadtLeben entwickelt. Darauf aufbauend werden Zusammenhänge zwischen den Grundbegriffen schrittweise entwickelt und zu einem Forschungsansatz zusammengeführt, aus dem forschungsleitende Hypothesen abgeleitet werden.

2.1 Grundbegriffe

Lebensstile, Lebenslage und Milieus

Seit den achtziger Jahren hat sich in den Sozialwissenschaften die Lebensstilforschung zu einem intensiv bearbeiteten Forschungsfeld entwickelt. Empirisch wurzelte sie vor allem in der amerikanischen Marktforschung (vgl. für einen Überblick Hartmann 1999: 49ff). Den theoretischen Hintergrund bilden die Debatten um Modernisierung (Giddens 1995) und Individualisierung (Beck 1986), die sich u. a. auf die Diagnose einer zunehmenden 'Entankerung' individueller Lebensbezüge von raumzeitlichen Strukturen, den Bedeutungsverlust traditioneller Strukturen der sozialen Ungleichheit sowie den Wertewandel von materialistischen zu hedonistischen, 'post-materialistischen' Werten (Inglehart 1977) stützen. Dabei wird argumentiert, die 'alten' vertikalen Ungleichheiten würden nun durch 'neue' horizontale Ungleichheiten „jenseits von Klasse und Schicht“ (Beck 1986: 121) überlagert. Auf diese Weise würde das einfache Bild der übereinander lagernden gesellschaftlichen Schichten der fordistischen Industriegesellschaft in ein Mosaik mehr oder weniger nebeneinander existieren-

der Bruchstücke zerschlagen, die jedoch durch soziale Mobilität und unscharfe Übergänge dynamisch miteinander verknüpft seien.

Vor allem die positive Wohlfahrtsentwicklung der Nachkriegsjahrzehnte hat in vielerlei Hinsicht eine ungeahnte Freisetzung aus traditionellen Mustern ermöglicht. Dazu zählen die Auflösung gradliniger, vorhersagbarer Lebensverläufe und die Pluralisierung der Haushalts- und Lebensformen (Brüderl 2004), die Verbesserung der Bildungschancen für breite gesellschaftliche Schichten und die Verlängerung der Adoleszenzphase, Änderungen im Geschlechterverhältnis (Frauenerwerbstätigkeit) (Gluchowski/Henry-Huthmacher 1998), die Diversifizierung und Flexibilisierung der Arbeitswelt und die Auflösung traditioneller Zeitstrukturen (Eberling 2002) sowie der Wertewandel, der sich unter anderem in Erziehung, politischem Interesse und Lebenszielen ausdrückt (Gensicke 1996). Auch die Zunahme der Mobilität ist in diesem Kontext interpretierbar (Bonß/Kesselring 2001, Schmitz 2001), beispielsweise in Gestalt der erhöhten räumlichen Erreichbarkeit (Motorisierung, Ausdehnung der Aktionsräume, Tourismus) oder der Freisetzung aus regionalen Traditionen und Abhängigkeiten.

Für die Lebensstilforschung bilden diese strukturellen Entwicklungen die Hintergrundfolie, weniger den eigentlichen Forschungsgegenstand. Primär beschäftigt sich die Lebensstilforschung auf der Ebene von Individuen mit deren selbst gestalteten Lebensentwürfen. Ein besonders ergiebiges Forschungsfeld für Selbststilisierungen stellt die Freizeit dar, die von der Lebensstilforschung folglich intensiv bearbeitet wird. Lebensstile umfassen aber eine Vielzahl weiterer Merkmale. Mit Müller (1992) lassen sich vier Dimensionen von Lebensstilen unterscheiden:

- expressive Dimension (z. B. Freizeitverhalten, Alltagsästhetik, Konsum)
- interaktive Dimension (z. B. soziale Kontakte, Kommunikation)
- evaluative Dimension (z. B. Werte, Lebensziele, Wahrnehmungen)
- kognitive Dimension (z. B. Selbstidentifikation, Zugehörigkeit).

Mit der Betonung differenzierter kultureller Orientierungen gegenüber sozialstrukturellen Ungleichheiten rückt der Lebensstilbegriff nahe an den Begriff der Subkultur (Lüdtko 1995: 12). Allerdings handelt es sich bei Lebensstilen nicht um ein hierarchisches Verhältnis zwischen verschiedenen Gruppen, während Subkulturen stets eine 'Hauptkultur' voraussetzen (Hradil 1992).

Auf theoretischer Ebene lassen sich eher voluntaristische von strukturalistischen Ansätzen unterscheiden. Die voluntaristischen, vor allem in der deutschsprachigen Soziologie entwickelten Ansätze behaupten eine relativ stark von der

Sozialstruktur losgelöste Bildung von Lebensstilen (Beck 1986, Schulze 1992, Lüdtke 1995).

Allerdings lassen sich eben doch stets Zusammenhänge zwischen Lebensstil und Lebenslage nachweisen. Die Lebenslage bezeichnet im Gegensatz zum Lebensstil objektive, strukturelle Ungleichheiten, die sich mittels sozioökonomischer und demographischer Merkmale beschreiben lassen, etwa Geschlecht, Alter, Nationalität oder Kohortenzugehörigkeit (Berger/Hradil 1990: 10)¹. Die Befunde der Lebensstilforschung zeigen, dass Schichtmerkmale (Einkommen, beruflicher Status) in ihrer Bedeutung für Lebensstile zurücktreten gegenüber den Merkmalen Alter² und Bildung, z. T. auch Geschlecht (Schulze 1992, Spellerberg 1996, Schneider/Spellerberg 1999, Hartmann 1999, Klee 2001: 131ff). Diese Zusammenhänge sprechen ebenso wie die weiterhin vorhandene Kopplung von Bildungschancen und ökonomischem Aufstieg an Bildung und Beruf der Eltern (Schimpl-Neimanns 2000) für ein eher strukturalistisches Verständnis von Lebensstilen, wie es vor allem Bourdieu (1982) geprägt hat. Analytisch sollten allerdings 'objektive' und 'subjektive' Ungleichheitsmerkmale (Lebenslage und Lebensstil) nicht definitorisch vermischt werden, damit entsprechende Zusammenhänge explizit geprüft werden können (Wieland 2004: 176f). Nur dann ist auch der Mehrwert von Lebensstilen gegenüber der Lebenslage zur Erklärung räumlicher Mobilität prüfbar.

Da Lebensstile auch über Verhaltensmerkmale bestimmt werden und somit stets einen raumzeitlichen Bezug aufweisen (Lüdtke 1996, Müller 1995), lassen sie sich begrifflich mit dem Milieu verbinden. Dies wird in StadtLeben im Rahmen des Wohnmilieus geleistet. Der hier verwendete Milieubegriff grenzt sich insofern von den in der Soziologie verbreiteten 'raumlosen' Makromilieus ab (vgl. etwa Hradil 1992, Schulze 1992, SINUS Sociovision 2000). Stattdessen wird das Milieu auf der lokalen Ebene des Wohnquartiers definiert (Matthesen 1998, Keim 1998, Herlyn 2000; vgl. dazu Kap. 8).

Die Abgrenzung des Wohnmilieus vom Lebensstil liegt also in der expliziten Berücksichtigung räumlicher Aspekte im Wohnmilieu. Damit betont der Milieubegriff die Wechselbeziehungen zwischen Individuum und Umwelt,

1 Allerdings wird der Lebenslage-Begriff recht unterschiedlich ausgelegt. So ist beispielsweise auch die Wohnregion als Lebenslagemerkmal interpretierbar; dies sollte allerdings in einem raumwissenschaftlichen Forschungsansatz zur begrifflichen Klarheit vermieden werden. Von Schichtmodellen grenzt sich der Lebenslage-Begriff ab, indem neben beruflichen bzw. erwerbswirtschaftlichen auch andere Ungleichheitsmerkmale berücksichtigt werden, um die Zentrierung der Sozialstrukturanalyse und Ungleichheitsforschung auf Beruf und Arbeitsleben zu mildern (Berger/Hradil 1990).

2 Die Veränderungen von Lebensstilen im Lebenslauf und das Verhältnis von Alters- zu Kohorteneffekten sind mangels Paneldaten bisher kaum untersucht (Wieland 2004: 311f). Erste Ergebnisse liefern Hartmann (1999) und Wahl (2001). Danach existieren (kaum überraschend) sowohl Alters- als auch Kohorteneffekte.

während Lebensstile als Konstitutionsleistungen von Individuen zu verstehen sind. Während also die Milieuforschung die Beziehungen zwischen Individuum und Raum definitorisch bereits voraussetzt, besteht der Wert des Lebensstilansatzes für die Mobilitätsforschung primär in der darin angelegten Differenzierung von Sozialstrukturen, der Berücksichtigung subjektiver Deutungsmuster, Handlungsziele, Werte, Präferenzen und (sub-)kultureller Zugehörigkeiten.

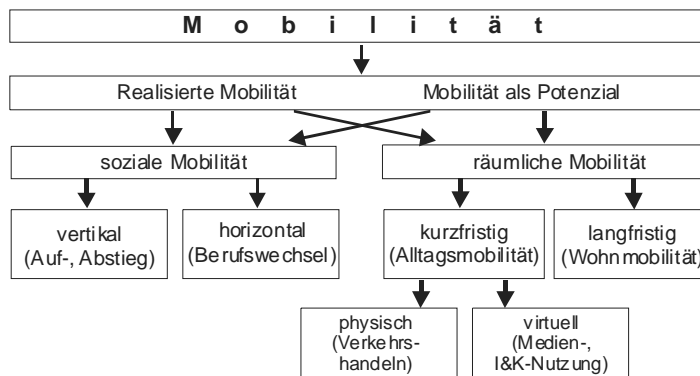
Mobilität

Eine der Kernthesen von StadtLeben ist es, dass bestimmten Lebensstil- und Milieugruppen spezifische Mobilitätsformen eigen sind. Mobilität ist allerdings ein mehrdeutiger Begriff (Abb. 2.1). *Erstens* bezeichnet er sowohl soziale als auch räumliche Mobilität, die wiederum kurzfristige (Verkehrshandeln) und langfristige Mobilität (Wanderungen) umfasst. *Zweitens* wird er sowohl für realisierte Bewegungen (Umzug, Verkehrshandeln, sozialer Auf- und Abstieg) verwendet als auch in seiner ursprünglichen Semantik als Beweglichkeit oder Bewegungspotenzial, also im Sinne einer Möglichkeit. Dieses Potenzial ergibt sich nicht nur aus der Beweglichkeit des Akteurs selbst als 'Nachfrager', sondern auch aus der Erreichbarkeit von Zielen als 'Angebote' (Topp 1994). *Drittens* wird räumliche Mobilität häufig mit physischer Bewegung gleichgesetzt, umfasst aber auch die Nutzung von Medien ('virtuelle Mobilität'), und zwar sowohl stärker individualisierte (die 'neuen Medien' Internet, E-Mail, interaktive CD-Roms, aber auch Fax, BTX, Telefon ...) als auch die klassischen Massenmedien (Fernsehen, Radio, Zeitung, Zeitschrift). Für die Untersuchung der Zusammenhänge zwischen Lebensstilen und Mobilität sind all diese Differenzierungen von großer Bedeutung.

Erstens behauptet die These von der (partiellen) Loslösung der Lebensstile von sozialstrukturellen Bedingungen eine Ausweitung der sozialen Möglichkeiten. Dies gilt analog auf räumlicher Ebene, weil die Lockerung struktureller Bedingungen sowohl die räumliche Herkunft als auch die räumlichen Strukturen des Wohnquartiers nur noch sehr begrenzt als Restriktion für die Gestaltung des eigenen Lebens erscheinen lässt.

Zweitens hat die Pluralisierung der Lebensstile (und Lebensformen) prospektiv auch eine veränderte Dynamik der Zusammenhänge von sozialer und räumlicher Mobilität zur Folge. So verändern sich beispielsweise durch zunehmende Frauenerwerbstätigkeit und Doppelverdienerhaushalte die individuellen Mobilitäts-Kalküle, die Abwägung zwischen Pendeln und Wohnstandortwechsel bei einem Arbeitsplatzwechsel (Kalter 1994, Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002).

Abbildung 2.1: Dimensionen des Mobilitätsbegriffs (Quelle: eigener Entwurf)



Drittens führt die zunehmende Mediatisierung der Gesellschaft – das partielle Ersetzen von Face-To-Face-Interaktion durch medial vermittelte Kommunikation – zur Ausdehnung der Möglichkeitsräume, in deren Folge sich auch die physischen Verflechtungen verändern (Scheiner 2001). In welcher Weise sich dies vollzieht, ist bisher weitgehend offen. Vor allem im Zusammenhang mit Telearbeit werden diesbezüglich verschiedene Thesen diskutiert. Von zentraler Bedeutung ist dabei die Frage, ob physischer Verkehr durch Telekommunikation eher substituiert wird oder beide als komplementäre, sich möglicherweise verstärkende Formen zu sehen sind (Vogt 2000).

Gegenüber den traditionellen Massenmedien ermöglichen die neuen Medien einen qualitativen Sprung in der Komplexität räumlicher Verflechtungen. Bekanntlich wurde bereits mit dem Fernsehen die Erde als ‘globales Dorf’ wahrgenommen (MacLuhan/Fiore 1968), allerdings war dies ein Dorf mit sehr einseitiger Kommunikationsrichtung (‘one-to-many’). Die neuen Medien ermöglichen eine exponentielle Steigerung der Vielfalt und Komplexität sowie die selbstbestimmte Steuerung von Verflechtungen durch Institutionen und Individuen (‘many-to-many’) in Bezug auf Geschwindigkeit, Effizienz und Zeitautonomie in der Informationsübermittlung sowie eine ‘Verdichtung’ der Mobilitätsformen (z. B. IuK-Nutzung unterwegs – ‘mobile Erreichbarkeit’). Die Nutzung dieser Medien gilt als hochgradig lebensstilspezifisch (ARD-Forschungsdienst 2000: 327). Vermuten lässt sich in der Adaptionphase eine hohe Bindung an das Innovationspotenzial technik-affiner ‘Pioniere’.

Raum-Zeit-Strukturen

Während räumliche Mobilität im Sinne realisierten Handelns auch als Raum-Zeit-Verhalten umschrieben wird, bezeichnen Raum-Zeit-Strukturen die Bedingungen für dieses Verhalten, die mit den gesellschaftlichen (d. h. auch politischen, ökonomischen, juristischen ...) Raum- und Zeitordnungen gesetzt werden. Konkret umfasst dies als bauliche 'Hardware' Siedlungsstrukturen, die Verteilung von Gelegenheiten zur Ausübung von Aktivitäten (Arbeitsplätze, Einzelhandel, Freizeitgelegenheiten, Schulen ...) sowie Verkehrsangebote. Des Weiteren gehören dazu gesellschaftliche und biologische Rhythmen (Betriebs-, Arbeits- und Öffnungszeiten, Tag-Nacht-Rhythmus, Wochenrhythmus ...) und normative Vorgaben wie etwa Flächennutzungspläne oder Pendel-Zumutbarkeitsschwellen für Arbeitsuchende. In der jüngeren Entwicklung von Raum-Zeit-Strukturen können mehrere Tendenzen unterschieden werden, die im Folgenden dargestellt werden.

Der Kernbegriff der siedlungsstrukturellen Entwicklung (West-)Deutschlands in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist die *Suburbanisierung* (Brake/Dangschat/Herfert 2001). Im Kontext der Massenmotorisierung und hoher Bodenpreise in den Zentren wurden zunächst Wohnstandorte in disperse Siedlungsräume im Umland der Städte verlagert. Mit zeitlicher Verzögerung zur Wohnsuburbanisierung wanderten auch Betriebe, Einzelhandel und schließlich Dienstleister und Freizeiteinrichtungen insbesondere mit großem Flächenbedarf in entmischter und entdichteter Form 'auf die grüne Wiese'. In Ostdeutschland hat sich diese Entwicklung in modifizierter Form wiederholt (Hesse 2001b).

In der Weiterentwicklung von Suburbia kommt es seit den achtziger Jahren zur Ausbildung von 'zweiten Ringen' in großer Entfernung um die Kernstädte mit einer (ggf. relativen) Verlagerung des Bevölkerungswachstums in ländliche Räume mit Anschluss an Verdichtungsräume (Desurbanisierung). Teilweise löst sich die städtische Peripherie funktional von der Kernstadt ab ('Post-Suburbanisierung', 'Zwischenstadt', vgl. Sieverts 1997) und entwickelt eigenständige dezentrale Zentren mit höherwertigen Funktionen und autonomem ökonomischem Wachstum (Hesse 2001a).

Zeitgleich mit der beschriebenen regionalen Dekonzentration vollzieht sich eine *räumliche Konzentration* ehemals kleinräumig verteilter Versorgungseinrichtungen in den Stadtteil- und Stadtzentren sowie an Orten guter (Pkw-)Erreichbarkeit. Als Folge dieser Entwicklung ist eine kleinräumige Erreichbarkeit – etwa auf der Ebene des Quartiers – vielerorts nicht mehr gewährleistet, was sich stark zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auswirkt.

Diese Siedlungsstrukturen bilden den baulichen Hintergrund einer Pkw-orientierten Alltagsabwicklung. Zu hohen Verkehrsaufwänden tragen allerdings

nicht nur die dispersen Wohnstandorte bei, sondern komplementär auch die in den Kernstädten konzentrierten Zielpotenziale, etwa Arbeits- und Ausbildungsplätze, kulturelle Einrichtungen usw. (Holz-Rau/Scheiner 2005).

Der *Wandel von Zeitordnungen* findet seit Ende der achtziger Jahre verstärkt Interesse in der Forschung. Als wesentliche Tendenzen lassen sich dabei die Ausdehnung von Aktivitätszeiten (Abend- und Nachtstunden, Wochenende) sowie die zeitliche Flexibilisierung von Aktivitäten festhalten. Zu unterscheiden sind die Ausdehnung der Betriebszeiten, die Differenzierung und Flexibilisierung der Arbeitszeiten und die Ausdehnung von Angebotszeiten für Konsumenten (Ladenöffnungszeiten, Sendezeiten der Medien) bis hin zur Zeitzonen übergreifenden Arbeitsteilung und Kommunikation per Internet und anderen Medien. Mit dieser Entwicklung verlieren soziale Rhythmen wie die Woche ihre Bindungs- und Synchronisierungsfunktion (Rinderspacher 1988). Dabei sind soziale Verwerfungen zu erwarten. So kann die Ausdehnung und Flexibilisierung von Arbeits- und Betriebszeiten für höher qualifizierte Erwerbstätige tendenziell eine stärkere Zeitautonomie und damit mehr 'Zeitwohlstand', für gering qualifizierte 'Modernisierungsverlierer' jedoch eher eine erzwungene Flexibilisierung zur Folge haben (Benthaus-Apel 1995), die beispielsweise die Koordination zwischen Haushaltsmitgliedern schwierig werden lässt.

Von hoher Bedeutung für die Dynamik von Raum-Zeit-Strukturen ist die *Entwicklung von IuK-Technologien*, die gegenüber den traditionellen Massenmedien einen qualitativen Sprung an Vielfalt und Komplexität brachten (s. o.). Wesentlich dafür ist ihre funktionale Offenheit. Die durch den Computer ermöglichten interaktiven Technologien entfalten ihr Potenzial nicht als fertige Produkte, sondern schaffen in erster Linie Optionen zur potenziellen Aneignung (Hörning 1994). Damit besitzen sie extrem hohe Potenziale zur funktionalen Diversifizierung und Flexibilisierung.

In der Verkehrsforschung wird die IuK-Nutzung vorwiegend unter der Frage untersucht, ob physischer Verkehr durch IuK-Nutzung (z. B. durch Telearbeit, E-Commerce usw.) vermieden ('Substitutionsthese') oder durch die Intensivierung von Kontakten und Vergrößerung der Kontaktradien neu induziert wird ('Induktionsthese'). Eine geringere Rolle in der empirischen Forschung spielen bisher Kompensations- und modale Verlagerungseffekte sowie soziale Verteilungseffekte. Zu den einzelnen Thesen liegen bisher widersprüchliche Befunde vor (Lenz 2002, Vogt et al. 2002, Hjorthol 2002, Nerlich/Reichling 2002). Ebenfalls noch weitgehend unbekannt sind die nach der 'Induktionsthese' durch virtuelle Mobilität möglicherweise entstehenden neuen Ansprüche an Wohnung und Wohnumfeld (z. B. zunehmende Bedeutung der Erreichbarkeit von Verkehrsknotenpunkten gegenüber Nähe zu Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplatz?) (Kesselring 2004).

Für die Zunahme 'mobiler Lebensformen' ist neben IuK-Technologien auch die Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Ausbau der *Hochgeschwindigkeitsnetze*, von hoher Bedeutung. Dazu zählen Autobahnen und Bahnnetze sowie die Kapazitätsausweitung und der Preisverfall im Flugverkehr. Sie machen die Zunahme der Fernpendler (Vogt et al. 2001), der Dienst- und Geschäftsreisen (BMVBW 2003) und des Tourismus möglich.

Diese Entwicklungen erscheinen zwar in der Gesamtschau als Makrostrukturen, können aber nicht unabhängig von den Handlungen Einzelner verstanden werden. So kann beispielsweise die Suburbanisierung als siedlungsstrukturelle Makroentwicklung betrachtet werden, für die wiederum andere Makroentwicklungen notwendig waren (Verkehrstechnologie). Sie beruht aber dennoch auf einer Summe von Einzelentscheidungen, die im Projektansatz von StadtLeben als Wanderungen Untersuchungsgegenstand (und nicht Rahmenbedingung) sind.

2.2 Zusammenhänge

Lebensstile und Alltagsmobilität

In den soziologischen Debatten um Individualisierung und Modernisierung spielt räumliche Mobilität teils explizit (Urry 2000), teils eher implizit (Castells 2004) eine Schlüsselrolle. Dabei wird der Motorisierung und dem Pkw als Symbol einer flexibilisierten Mobilität zentrale Bedeutung zur Realisierung moderner, individualisierter Lebensstile zugeschrieben (Kuhm 1997, Rammler 2001).

Folgerichtig wird in der empirischen Mobilitätsforschung das Lebensstilkonzept in den letzten Jahren zunehmend aufgegriffen und in 'Mobilitätsstile' übersetzt, indem insbesondere die 'evaluative' und 'kognitive' Dimension von Lebensstilen als Einstellungen zu Verkehrsmitteln operationalisiert werden. Dabei wird in subjektorientierten Ansätzen ein differenziertes Verständnis der Verkehrsnachfrage entwickelt, das Lebensstile mit Alltagsmobilität verknüpft (Götz/Jahn/Schultz 1997, Scheiner 1997, Hunecke 1999, Hunecke/Wulfhorst 2000). In erster Linie bezieht sich dies bisher auf die Verkehrsmittelwahl, so bei Götz, Jahn und Schultz (1997), die unter Mobilitätsstilen den Zusammenhang zwischen Mobilitätsorientierungen und Verkehrsmittelwahl begrifflich fassen. Unter Mobilitätsorientierungen werden insbesondere symbolische Funktionen von Verkehrsmitteln verstanden, etwa Repräsentation, Status, Spaß, Erlebnis etc. Die clusteranalytisch gewonnenen Typen werden in Bezug auf Lebenslage (Geschlecht, Alter, Bildung, Erwerbstätigkeit, Einkommen) und Lebensstil (Lebensziele, Wichtigkeit von Lebensbereichen, Werte) beschrieben. Es liegen

aber auch erste Ansätze zu mobilitätsstilspezifischen Aktionsräumen und Reisedistanzen vor (Scheiner 1997, Trostorff 2000, Lanzendorf 2001, Götz/Loose/Schmied/Schubert 2002).

Gleichzeitig mit dieser Entwicklung keimen in der Soziologie allerdings zunehmend Zweifel am empirischen Gehalt der Individualisierungsthese und am Wert des Lebensstilkonzepts auf (Hartmann 1999, Zenger 2000, Wieland 2004). Auch in der lebensstilbezogenen Mobilitätsforschung blieben einige wichtige Fragen bisher unbeantwortet. Zum einen ist die Relevanz von Lebensstilen – soweit sie sich nicht in anschaulich-deskriptiven Gruppenbildungen erschöpfen – für Mobilität noch immer offen. Die Frage bleibt, inwieweit Lebensstile ein über die Lebenslage (konventionelle Soziodemographie) hinaus gehendes Erklärungspotenzial für Mobilität bieten. Damit bleibt zum anderen auch das Verhältnis von selbst gewählten zu strukturell – durch Restriktionen – bedingten Mobilitätsmustern unklar, wenn man z. B. an die Partizipation an Aktivitäten seitens älterer oder mobilitätseingeschränkter Menschen denkt.

Lebensstile, Wohnmobilität und Standortwahl

Die Realisierung von Lebensstilen setzt deren Träger in eine wie auch immer geartete Beziehung zur räumlichen Umwelt. Offensichtlich ist dies, wo eine direkte Bezugnahme auf räumliche Strukturen erfolgt, etwa wenn bestimmte Aktivitäten an 'Szene-Orte' gebunden sind (Schulze 1992: 459ff), etwa Discos, Kneipen, Sportanlagen und andere Treffpunkte. Aber auch häusliche ebenso wie tendenziell 'raumlose' Lebensstile (z. B. Medien-Orientierte, Netsurfer) implizieren eine 'Stellungnahme' zum Raum, sei es als Konzentration auf die private Sphäre, sei es als Einbettung in mehr oder weniger globale Kontakte.

Eine solcherart differenzierte Alltagsabwicklung stellt ebenso differenzierte Ansprüche an die infrastrukturelle Ausstattung der Wohnung und der Wohnumgebung (z. B. Klee 2001: 162ff): Während der eine Einkaufszentrum, Sporteinrichtungen und Kneipenszene in Wohnungsnähe benötigt, reichen dem anderen eine DSL-Verbindung und ein Verbrauchermarkt mit Lieferservice. So sind denn auch seit den 1990er Jahren Forschungsbemühungen um eine Verknüpfung von Lebensstilen und Wohnstandortwahl festzustellen.

In der Soziologie entwickelte sich dies vor allem aus der Segregationsforschung. Eine Pluralisierung von Lebensstilen wird dabei primär jungen urbanen Elitegruppen ('Yuppies', 'Dinks' etc.) zugeschrieben, während ältere Menschen häufig aus der Lebensstilforschung ausgeklammert werden (z. B. Spellerberg 1996, Klee 2001). Dangschat (1996) macht folgerichtig darauf aufmerksam, dass die These der sozialen Entstrukturierung und Pluralisierung der Lebensstile

nur einen Teil der Gesellschaft beschreibt (nämlich die „Sonnenseite der Modernisierungsgewinner“, ebd.: 127), weil die Freiheit von strukturellen constraints nicht für alle gleichermaßen gilt (vgl. Friedrichs/Blasius 2000).

Eine systematische Analyse von Zusammenhängen zwischen Wohnbedürfnissen, Wohnmobilität und Lebensstilen liegt von Schneider und Spellerberg (1999) vor. Danach differieren Lebensstile noch immer erkennbar zwischen Großstadt und ländlichem Raum, obwohl sich seit den sechziger Jahren mit dem wirtschaftlichen Strukturwandel (Tertiärisierung, Niedergang der Landwirtschaft), mit Massenmotorisierung und Massenmedien und mit der Sub- und Exurbanisierung städtische Lebensstile auch auf dem Land etabliert haben. Auch innerhalb von Städten sind räumliche Differenzierungen von Lebensstilen nachweisbar (Hunecke/Wulfhorst 2000, Klee 2001).

Nicht nur in der Standortwahl, sondern auch im Ausmaß der Wohnmobilität (Wanderungshäufigkeit, Wanderungsdistanzen) sind lebensstilspezifische Unterschiede nachweisbar (Schneider/Spellerberg 1999: 229ff). Allerdings dürfte hier das Lebenszykluskonzept dem Lebensstilansatz deutlich überlegen sein, da Wanderungen als solche (ohne Berücksichtigung der Standortwahl) in erster Linie mit Ereignissen im Lebenszyklus korrespondieren (Wagner 1989).

Kritisch festzuhalten bleibt, dass Lebensstile – wie auch Alltagsmobilität – in der vorliegenden Forschung in der Regel als unabhängig gesetzt werden. Der über die Lebenslage hinausgehende Erklärungswert von Lebensstilen für Wohnmobilität und Standortwahl bleibt dabei bisher offen.

Wohnmobilität, Raumstrukturen und Alltagsmobilität

Wohn- und Alltagsmobilität sind nicht nur zwei potenziell von Lebensstilen abhängige Größen, die unverbunden nebeneinander stehen, sondern ihrerseits eng miteinander verbunden. Dieser Zusammenhang wurde bereits in den siebziger Jahren in der angloamerikanischen Stadtforschung thematisiert (Chapin 1974) und wird speziell für die Auswirkungen der Wohnstandortwahl auf die Alltagsmobilität anhand von Vergleichen der Verkehrsnachfrage der Bevölkerung in verschiedenen Typen von Siedlungsstruktur häufig untersucht. Hierfür liegen Studien auf innerstädtischer Ebene (Holz-Rau/Kutter 1995, Holz-Rau et al. 1999, Heydenreich 2000), aber auch im regionalen Maßstab (Kagermeier 1997, Motzkus 2001) vor. Diese lassen sich zu der Kernaussage zusammenfassen, dass die Bewohner dichter, kompakter undutzungsgemischter Siedlungsstrukturen erstens relativ kurze Wege und zweitens einen relativ hohen Anteil ihrer Wege mit öffentlichen oder nicht-motorisierten Verkehrsmitteln zurücklegen. Erklären lässt sich dies zum einen mit einer hohen Dichte an Zielgelegen-

heiten in solchen urbanen Strukturen, zum anderen durch die mit den räumlichen Strukturen korrespondierende Ausgestaltung der Verkehrssysteme. Die Verkehrssparsamkeit der Städte *für ihre Bewohner* korrespondiert aber mit einem hohen Verkehrsaufwand im Zielverkehr der Einpendler (Holz-Rau/Kutter 1995).

Unklar ist bislang allerdings, inwieweit die beobachteten räumlichen Unterschiede im Verkehrsverhalten durch räumliche Strukturen determiniert oder Ausdruck der individuellen Wohnstandortentscheidungen der dort wohnenden Bevölkerung sind (Holz-Rau/Scheiner 2005, Schwane 2005). Dieser offenen Frage nähert man sich in jüngster Zeit an, indem ergänzend zu räumlichen Vergleichen auch Vergleiche von Personengruppen unterschiedlicher Wohnmobilität innerhalb des gleichen Raumtyps vorgenommen werden. Dies führt zu einer erheblichen Differenzierung der genannten Kernaussage bezüglich der Wirkung von Raumstrukturen auf das Verkehrsverhalten.

So vergleichen Geier, Holz-Rau und Krafft-Neuhäuser (2000) die räumliche Orientierung der alteingesessenen und der zugezogenen Bevölkerung im suburbanen Raum Berlins und stellen fest, dass die aus Berlin zugezogenen 'Suburbaniten' ihre Orientierung an der Kernstadt zumindest mittelfristig aufrecht erhalten, mit der Folge relativ hoher täglicher Distanzen. Dies gilt sowohl für das Pendeln zum Arbeitsplatz als auch für Versorgungs- und Freizeitwege (ähnlich: Bauer/Holz-Rau/Scheiner 2005).

Auch andere Autoren konstatieren die Zunahme der zurückgelegten Distanzen sowie die Anschaffung von Zweit-Pkws im Haushalt nach der Randwanderung. Gleichzeitig ist der (Erst-)Pkw-Besitz Voraussetzung für die Randwanderung (Überblick bei Scheiner 2005e). Es bestehen also erhebliche Wechselwirkungen zwischen Wohn- und Alltagsmobilität, die im Zusammenhang von Motorisierung und Suburbanisierung besonders deutlich werden. Die Standortwahl von Haushalten ohne Pkw orientiert sich deutlich stärker an der ÖPNV-Anbindung wie auch an der kleinräumigen Ausstattung mit zentralörtlichen Einrichtungen als diejenige von Auto-Haushalten, die in der Standortwahl freier sind (Van Wee/Holwerda/Van Baren 2002).

Nicht nur die Verlagerung des Wohnstandortes, sondern auch dessen Beibehaltung führt zu verändertem Verkehrshandeln, wenn Aktivitätsstandorte wechseln. Kalter (1994) untersucht den Zusammenhang von Migration und Berufspendeln und kommt zu dem Schluss, dass die Zunahme des Fernpendelns (1985 bis 1997 von 2,6 % auf 6,6 % der Erwerbstätigen, Vogt et al. 2001: 31) mit einer erhöhten Neigung zur Beibehaltung des Wohnstandortes in Zusammenhang steht, Fernpendeln also zunehmend zum Ersatz für einen Umzug wird.

Trotz des zunehmenden Interesses an einer Verknüpfung der Wohnmobilität und Standortwahl mit dem Verkehrshandeln sind viele wichtige Fragen bis-

her unbeantwortet, etwa nach den subjektiven Rationalitäten hinter den Standort- und Verkehrsentscheidungen oder nach der Bedeutung subjektiver Standortanforderungen und Standortzufriedenheiten. Auch die räumliche Differenzierung (zwischen bestimmten Raumtypen, klein-/großräumig etc.) der Verkehrseffekte von Wanderungen ist bisher nicht systematisch durchleuchtet; beispielsweise liegen praktisch keinerlei Ergebnisse zu den Verkehrseffekten von Wanderungen in Städte vor. Dies ist unter anderem dem Umstand geschuldet, dass die Untersuchung von Veränderungen im alltäglichen Handeln aufgrund von Wanderungen aufwändige Panelerhebungen erfordert (vgl. die Beiträge in Beckmann 2001), die aufgrund der demographischen Selektivität von Wanderungen auch die Kontrolle demographischer Einflüsse ermöglichen müssen.

2.3 Forschungskonzept

Abbildung 2.2 verknüpft die thematisierten Zusammenhänge zu einem Forschungskonzept. Im Zentrum stehen Wohnmobilität und Alltagsmobilität, deren Zusammenhänge untereinander sowie ihre Zusammenhänge mit sozialen und raumzeitlichen Strukturen. Die Mobilitätsentscheidungen werden vor der Folie von Raum-Zeit-Strukturen getroffen. Raum-Zeit-Strukturen werden dabei einerseits als Ressource auf der Makroebene verstanden, in die soziales Handeln eingebettet ist. Dazu gehören globale und nationale Raum- und Zeitordnungen (z. B. räumliche Arbeitsteilung, Raumordnungspolitik der EU, Hochgeschwindigkeitsnetze). Auf der anderen Seite sind Raum- und Zeitstrukturen auf der kleinräumigen Ebene der Stadt und des Quartiers in Form von Flächennutzungen, Wohnumfeldqualitäten, kleinräumigen Zeitordnungen (z. B. Öffnungszeiten, Konventionen) und der Lage im Stadtraum konstitutiver Bestandteil lokaler Wohnumilieus.

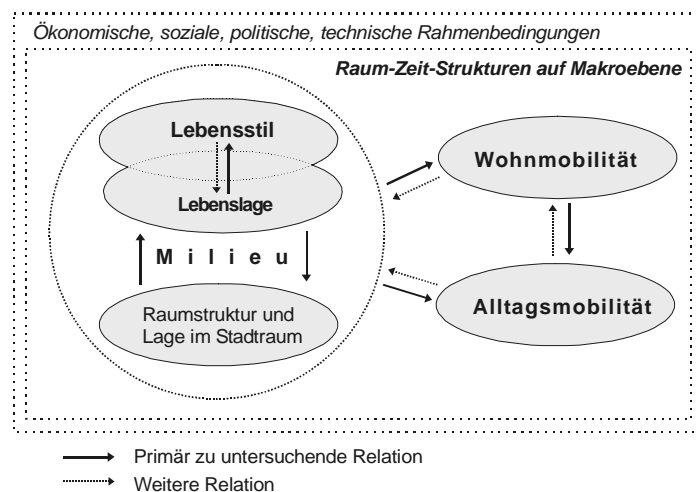
Die Ergebnisse sind vor dem Hintergrund ökonomischer, sozialer, politischer und technischer Rahmenbedingungen zu interpretieren (z. B. Immobilienmarkt, Wohnungsbauförderung, mobilitätsrelevante Steuern), die aber selbst nicht Forschungsgegenstand von StadtLeben sind.

Die (neben dem Raum) zweite milieukonstitutive Ebene bilden soziale Strukturen, verstanden einerseits als Lebenslage, andererseits als Lebensstile. Wohnumilieus sind somit lokale Vergesellschaftungen von Sozial- und Lebensstilgruppen im sozial-räumlichen Kontext ihres Wohnquartiers.

Zur Realisierung von Mobilität sind auf der Mikroebene jenseits von Lebensstilen auch – und vor allem – Merkmale der Lebenslage von Bedeutung, etwa Haushaltsformen und deren spezifische Zeitorganisation, Erwerbstätigkeit, soziale Rollen, die sich etwa im Geschlecht manifestieren, Bildungs- und öko-

nomisches Kapital oder das Alter. Des Weiteren spielt die Verfügung über Verkehrsmittel und IuK-Technologien eine wichtige vermittelnde Rolle zwischen Lebenslage und Mobilität. Auch wenn solche Lagemerkmale heute in starkem Maß selbst gestaltbar sind, verfestigen sie sich und werden somit zu relativ stabilen Ressourcen und Restriktionen.

Abbildung 2.2: Struktur des Forschungskonzepts
(Quelle: eigener Entwurf, Projektgruppe StadtLeben)



Demzufolge werden Lebensstile als partiell abhängig von Lebenslagen begriffen. Zwar sind Rückwirkungen des Lebensstils auf einige Aspekte der Lebenslage anzunehmen. Individuelle Zeit- und Finanzbudgets, die Haushaltsstruktur oder die Stellung im Erwerbsleben sind prinzipiell individuell gestalt- und veränderbar. Aber erstens gilt dies nur partiell und unter hohem Aufwand, und zweitens ist auch die Möglichkeit der Veränderung Bedingungen unterworfen, die sozial ungleich verteilt sind.

Als *alleiniges* Erklärungsmuster für Mobilität sind Lebensstile demnach nicht zielführend. Der Wert des Lebensstilansatzes für die Mobilitätsforschung besteht primär in der darin angelegten Differenzierung und Ergänzung von demographischen und sozialen Strukturen, der Berücksichtigung subjektiver Deutungsmuster, Handlungsziele, Werte, Präferenzen und (sub-)kultureller Zugehörigkeiten. Da weder räumliche noch soziale Strukturen per se eine Wirkungskraft auf das (Verkehrs-, Mobilitäts-) Handeln besitzen, sondern stets vermittelt

sind über die Deutungen des Akteurs, entfaltet die *ergänzende* Berücksichtigung von Lebensstilen potenziell weitreichendere Erklärungskraft und ermöglicht eine stärkere (ziel-)gruppenspezifische Auflösung als die herkömmlichen Erklärungsmuster auf der Basis von Lebenslagemerkmalen.

Die realisierte Mobilität ist als Ausdrucksform sozialen Handelns einerseits aus den Zielen und Handlungsmaximen des Handelnden zu begreifen (in diesem Sinne ist u. a. auch sein Lebensstil zu verstehen), andererseits als eingebettet in einen sozialen und räumlichen Kontext. Erst in der Auseinandersetzung mit diesem Kontext erweisen sich die Handlungsspielräume, innerhalb derer sich Mobilitätshandeln realisieren lässt.

Weil diese Spielräume, wie erwähnt, in beträchtlichem Maß individuell veränderbar sind (unter anderem durch Mobilität), ist es wichtig darauf hinzuweisen, dass auch die vom Handelnden nicht selbst gewählten Handlungsbedingungen keine Handlungsursachen darstellen, sondern lediglich Kontexte, innerhalb derer bestimmte Handlungsweisen möglich sind, andere dagegen nicht.

Grundlegende These ist nun, dass bestimmte Lebensstilgruppen sich durch spezifische Mobilitätsformen auszeichnen. Dies betrifft gleichermaßen die Wohn- und Alltagsmobilität. Mobilität wird also methodisch als abhängige Größe behandelt.

Zu unterscheiden sind dabei Wohnmobilität (in Form realisierter oder auch unterlassener Mobilität) und Alltagsmobilität. Wohnmobilität lässt sich unter den Aspekten Standortwahl und Ausmaß der Mobilität bzw. Ausmaß der Beharrung untersuchen (Wohndauer, Anzahl der Umzüge in einem bestimmten Zeitraum, Distanzen). Von Bedeutung sind auch die Umzugsgründe, da sie mit räumlichen Mustern korrespondieren. Während Nahwanderungen in der Regel durch die Wohnsituation und/oder familiäre Gründe (Kindergeburt, Heirat ...) ausgelöst werden, sind bei überregionalen Wanderungen berufliche Gründe dominierend (vgl. z. B. für Frankfurt am Main: Dobroschke 1999). Begrifflich wird dabei mit Frick (1996: 27) nicht zwischen Wanderungen und Umzügen unterschieden³.

Wesentliche Aspekte der Alltagsmobilität sind Aktivitätsmuster, Zielwahl bzw. räumliche Orientierung (Aktionsräume), zurückgelegte Distanzen und Verkehrsmittelnutzung. Mit der Untersuchung dieser Aspekte geht der vorgestellte Ansatz über bisherige Studien zu lebensstilspezifischem Verkehrshandeln hinaus, die sich v. a. auf die Verkehrsmittelnutzung konzentrieren.

³ In der amtlichen Statistik werden innergemeindliche Standortverlagerungen als Umzüge bezeichnet, Standortverlagerungen über die Gemeindegrenze hinweg als Wanderungen. Dies ist inhaltlich für StadtLeben nicht zielführend, weil Nahwanderungen über eine Gemeindegrenze hinweg in den Motivlagen häufig innergemeindlichen Umzügen entsprechen und auch der Aktionsraum teilweise beibehalten wird. Killisch (1979) nimmt eine ausführliche Begriffsdiskussion vor.

Wohn- und Alltagsmobilität werden, wie bereits ausgeführt, als wechselseitig verflochten betrachtet. Räumliche Mobilität ist mithin als Prozess aufeinander folgender kurz- und langfristiger Entscheidungen zu verstehen. Dabei kommt den Auswirkungen von Wohnstandortentscheidungen auf die Alltagsmobilität analytisch Priorität zu, da die Wohnstandortentscheidung als langfristige Festlegung der vom Wohnstandort ausgehenden Alltagsmobilität vorausgeht. Die Wohnstandortentscheidung lässt sich damit auch als intervenierende Variable zwischen Lebensstil und Alltagsmobilität auffassen. Gleichwohl spielen auch Auswirkungen der Alltagsmobilität auf die Standortentscheidung analytisch und in der Ergebnisinterpretation eine wichtige Rolle. Beispielsweise können alltägliche räumliche Orientierungen (Arbeits- oder Ausbildungsplatz, soziale Netze ...) und die Verkehrsmittelverfügbarkeit die Standortentscheidungen mitbestimmen.

Zusammenfassend lassen sich aus dem dargelegten Forschungskonzept folgende leitende Hypothesen formulieren:

1. Der Lebensstilansatz ist zur Erklärung räumlicher Mobilität besser geeignet als bisherige Ansätze, die sich vorwiegend auf Merkmale der Lebenslage und (bei der Alltagsmobilität) der Raumstruktur am Wohnstandort stützen. Lebensstile sind ihrerseits partiell abhängig von der Lebenslage, sollten also das 'klassische' Erklärungsinstrumentarium der Mobilitätsforschung nicht *ersetzen*, sondern *ergänzen* und weiter differenzieren.
2. Außerhäusliche Lebensstile sind mit hoher Aktivitätshäufigkeit und -vielfalt und (insbesondere in der Freizeit) hohem Verkehrsaufwand verbunden.
3. Eine schlechte 'Passung' zwischen Lebensstil und Wohnumfeldausstattung (z. B. Vertreter von außerhäuslichen und/oder individualistischen Lebensstilen in monofunktionalen Wohngebieten) führt zu geringer Wohnzufriedenheit und in der Folge entweder zur Ausdehnung der Aktionsräume und hohem Verkehrsaufwand, oder zu erhöhter Abwanderungswahrscheinlichkeit.
4. Personen mit hoher Selbstverwirklichungsorientierung neigen zu hoher Wohnmobilität und Umzügen aus beruflichen Gründen, Personen mit eher traditionellem Lebensstil zu niedriger Wohnmobilität.
5. Lebensstile prägen die Standortwahl stärker als sie das Ausmaß der Wohnmobilität (Umzugshäufigkeit) prägen. Personen mit außerhäuslichen, erlebnisorientierten Lebensstilen neigen zu Wohnstandorten in Quartieren mit vielfältigem Freizeitangebot (z. B. verdichtete Innenstadtquartiere). Personen mit familiärem Lebensstil findet man eher in Gebieten geringerer Dichte in Wohnformen mit Garten.

6. Wohnmobilität – insbesondere Wohnstandortwahl – und Alltagsmobilität sind wechselseitig miteinander verknüpft.
7. Die Randwanderung führt zu höherer Motorisierung und stärkerer Nutzung des Pkw auf Kosten der nicht-motorisierten und der öffentlichen Verkehrsmittel. Bei Stadtwanderungen ist es umgekehrt, allerdings mit schwächeren Effekten, weil vorhandene Pkw vergleichsweise selten abgeschafft werden. Die Randwanderung führt außerdem zu hohen alltäglichen Distanzen, die aufgrund der persistenten Bindungen an die Kernstadt die zurückgelegten Distanzen der angestammten suburbanen Bevölkerung überschreiten.
8. Hohe Wohnmobilität geht mit ausgedehnten sozialen Netzen und demzufolge großen Aktionsräumen einher, insbesondere bei privaten Besuchen.
9. Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld führt zu einer starken Quartiersbindung im Alltag.
10. Trotz der Lockerung nähräumlicher Bindungen in den letzten Jahrzehnten sind alltägliche Wege auch heute noch relevant für Standortentscheidungen.

Diese Hypothesen werden in den empirischen Analysen (Kap. 5 bis 8) spezifiziert und operationalisiert. Zunächst werden im folgenden Kapitel aber die methodischen Grundlagen von StadtLeben dargestellt.

3 Das Projektdesign von StadtLeben

Antje Hammer, Birgt Kasper, Joachim Scheiner, Indra R. Schweer, Britta Trostorff

Die empirische Untersuchung von kurz- wie langfristiger Mobilität sowie relevanter Einflussgrößen erfolgt im Projekt StadtLeben mit einem komplexen Erhebungsansatz, der verschiedene empirische Bausteine miteinander kombiniert. Die Vorstellung dieser Bausteine ist Gegenstand von Kapitel 3.1. Die für die Untersuchung ausgewählten Gebiete werden in Kapitel 3.2, die Durchführung der Erhebungen in Kapitel 3.3 und der Aufbau der Analysen in Kapitel 3.4 beschrieben. Die Ergebnisse der empirischen Untersuchung (Kap. 4 bis 8) fließen in die Entwicklung von Handlungskonzepten für Gebietstypen ein (siehe Kap. 9).

3.1 Bausteine der Empirie

Der empirische Erhebungsansatz umfasst vier aufeinander abgestimmte Bausteine:

Die *Standortanalyse* basiert auf Bestandsaufnahmen vor Ort durch Kartierungen, auf Sekundärauswertungen der amtlichen Statistik und weiterer amtlicher Unterlagen. Gegenstand der Standortanalyse sind Bau- und Nutzungsstrukturen, Verkehrsangebote sowie die Sozialstruktur in den Gebieten.

Der zweiphasige *Behavior Setting Survey* erweitert die Standortanalyse um sozial-räumliche Angebotsstrukturen (wie beispielsweise öffentlich zugängliche Treffpunkte, Spiel- und Aufenthaltsorte) der Untersuchungsgebiete¹. Der Survey stützt sich auf Dokumentenanalysen, Begehungen und Beobachtungen sowie Befragungen von Passanten bzw. Setting-Teilnehmern. Im Mittelpunkt stehen Kinder- und Freizeit-Settings, da diesen eine besondere Bedeutung für die Bindung an das Wohnquartier beigemessen werden, während die Versorgungs-Settings bereits im Rahmen der Standortanalyse erfasst wurden.

¹ Ein Behavior Setting ist ein geschlossenes, in Raum und Zeit lokalisierbares und abgrenzbares Geschehen, das sich durch wiederkehrende und gleich bleibende Verhaltensmuster auszeichnet, wobei eine Passung (Synomorphie) zwischen den physischen Umgebungsbedingungen und dem Verhalten besteht (Barker 1978: 29-35, Kaminski 1990: 154).

Die *standardisierte Befragung* einer Zufallsstichprobe der Bewohner (ab 16 Jahre) der Untersuchungsgebiete bildet den Kernbaustein der Empirie. Die Befragung erfolgt als face-to-face-Interview und umfasst die Kernthemen von StadtLeben: Wohnmobilität, Standortwahl und Wohnzufriedenheit, Verkehrsmittelverfügbarkeit und Alltagsmobilität, Lebensstilindikatoren, handlungstheoretische Konstrukte, soziale Netzwerke, Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien, Kenntnis und Nutzung der Behavior Settings im Wohnquartier sowie soziodemographische und -ökonomische Merkmale der Befragten bzw. ihres Haushalts. Nach der ersten Projektphase wurde der Fragebogen überarbeitet, ohne die Vergleichbarkeit der beiden Erhebungsphasen zu beeinträchtigen.

Die *Leitfadeninterviews* werden mit ausgewählten Teilnehmern der standardisierten Befragung durchgeführt. Sie vertiefen und ergänzen die Themen: Motive und Begründungen der Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität, Lebensstile sowie Bewertung des Wohnortes. Die Auswahl der Befragten berücksichtigt den Wohnstandort, die Lebensstilzugehörigkeit sowie soziodemographische Merkmale, so dass in allen Bereichen die Merkmale möglichst weit 'streuen'.

Gestützt auf Analysebefunde der Erhebungen und zusätzliche Expertengespräche werden erste Handlungsvorschläge entwickelt. Diese bilden die Grundlage eines gestuften Workshop-Prozesses mit Akteuren aus der Stadtregion Köln (siehe hierzu Kap. 9).

3.2 Zur Auswahl der Untersuchungsgebiete

Die Durchführung der empirischen Untersuchungen erfolgt exemplarisch in sechs Gebieten der Kernstadt Köln sowie in vier Gebieten des mit der Stadt verflochtenen Umlandes. Mit dieser Ausweitung des Blicks über die administrative Grenze der Kernstadt hinaus in den suburbanen Raum wird der anhaltenden Stadt-Land-Wanderung sowie den damit in Zusammenhang stehenden lebensweltlichen Verflechtungen von Kernstadt und Umland Rechnung getragen (vgl. Prieb 2004).

Die Gebiete unterscheiden sich nach Lage- und Ausstattungsmerkmalen, wobei jeweils zwei Gebiete eines Gebietstyps ausgewählt werden. Bei den *Gebietstypen der Kernstadt* handelt es sich um zentrumsnahe Gründerzeitquartiere, Stadterweiterungsquartiere am Innenstadtrand sowie periphere Wohngebiete. Als *Gebietstypen des Umlands* werden suburbane Hauptorte und suburbane Wohngebiete untersucht.

Die Auswahl exemplarischer *Parallelgebiete* erfolgt nach Kriterien der Lage, Anbindung, infrastrukturellen Ausstattung, Sozialstruktur und Entwicklungsdynamik² (vgl. dazu Kap. 4.1).

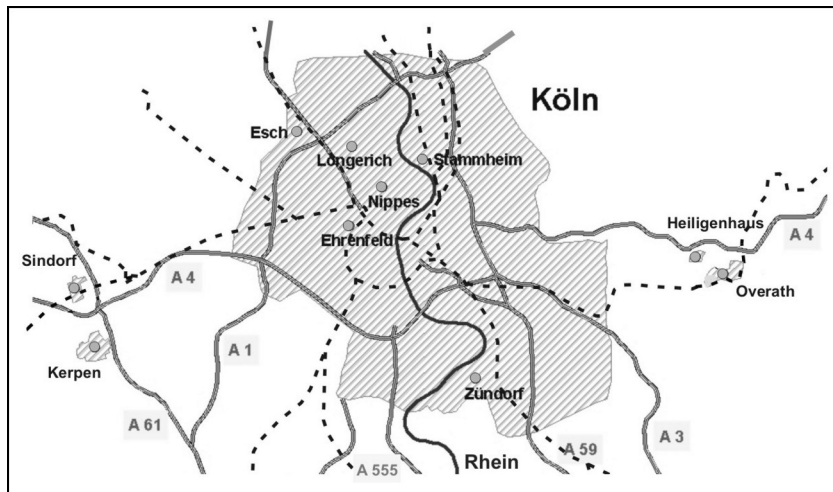
Einen Überblick über die ausgewählten Untersuchungsgebiete sowie die jeweiligen typischen Merkmale als Auswahlkriterien gibt Tabelle 3.1. Aus Abbildung 3.1 wird die räumliche Lage der Untersuchungsgebiete im Kölner Stadt- raum bzw. der Region ersichtlich. Eine nähere Charakterisierung der Gebiete erfolgt in Kapitel 4.1.

Tabelle 3.1: Gebietstyp, typische Merkmale und Untersuchungsgebiete

Gebietstypen	Typische Merkmale als Auswahlkriterien	Gebiete
zentrumsnahe Gründerzeitquartiere	Entstehungszeit um 1900, Blockrandbebauung, Nutzungsmischung, vorrangig Mietwohnungen, sehr gute ÖPNV-Anbindung inkl. SPNV, hohe Bevölkerungsdynamik	Köln-Ehrenfeld Köln-Nippes
Stadterweiterungs- quartier am Innen- stadtrand	Entstehungszeit ca. zwischen 1950 und 1970, Zeilenbebauung und Punkthochhäuser, Mischung aus Miete und Eigentum, Ausstattung mit (eingeplantem) Versorgungszentrum, gute ÖPNV-Anbindung, durchschnittliche Bevölkerungsdynamik	Köln-Stammheim Köln-Longerich
periphere Wohngebiete	„Expansionszeit“ ab 1960, Reihenhäuser, freistehende Einfamilien- und Doppelhäuser, vorrangig Wohneigentum, geringe Bevölkerungsdynamik	Köln-Esch Köln-Zündorf
suburbane Hauptorte	Entfernung Köln < 30 km, ÖPNV-Reisezeit nach Köln < 45 Min., Historischer Ortskern mit Siedlungserweiterungen der letzten Jahrzehnte, Versorgungszentrum im Kern, Bevölkerungszunahme v. a. durch Neubaugebiete mit freistehenden Einfamilien- und Doppelhäusern	Kerpen Stadt Overath Stadt
suburbane Wohngebiete	Entfernung Köln < 30 km, expandierender Ortsteil, freistehende Einfamilien- und Doppelhäuser, vorrangig Wohneigentum, stark expandierend, anhaltender Bevölkerungszuwachs	Kerpen-Sindorf Overath- Heiligenhaus

² Die Typisierung und Bewertung potenzieller Untersuchungsgebiete basiert auf verfügbaren Daten der amtlichen Statistik.

Abbildung 3.1: Die Lage der 10 Untersuchungsgebiete in der Stadtregion
(Quelle: eigener Entwurf, Projektgruppe StadtLeben)



Die Abgrenzung der konkreten Untersuchungsgebiete auf der Ebene von Straßenzügen erfolgt nach einer Ortsbesichtigung sowie auf Basis des verfügbaren Karten- und Datenmaterials. Die Berücksichtigung der baulichen und sozialstrukturellen Heterogenität der Gebiete wird dabei angestrebt.

Die Auswahl 'typischer' Gebiete ermöglicht den Ergebnistransfer auf andere Gebiete ähnlicher Charakteristik, ohne dass jedoch von Prototypen gesprochen werden soll. Die vergleichende Analyse zweier Gebiete eines Typs relativiert und spezifiziert die Resultate und verdeutlicht weitere relevante Rahmenbedingungen.

3.3 Durchführung der empirischen Untersuchungen

Die Durchführung der empirischen Arbeit erfolgte in zwei Phasen von März bis Oktober 2002 sowie von Juni 2003 bis Mai 2004. In der ersten Phase fand die Erhebung in drei Gebieten der Stadt Köln (Ehrenfeld, Stammheim und Esch) statt. In der zweiten Phase wurden die drei Kölner Parallelgebiete (Nippes, Longerich und Zündorf) sowie die vier Gebiete des Kölner Umlands erfasst:

Mit der *Standortanalyse* wurde ein Großteil der Gebietsmerkmale über eigene Erhebungen vor Ort erfasst. Eine vergleichende Ergebnisdarstellung findet sich in der Gebietsbeschreibung in Kapitel 4.1.

Der *Behavior Setting Survey* wurde in beiden Phasen jeweils in zwei Arbeitsschritten durchgeführt (Frühjahr und Sommer 2002; Sommer und Herbst 2003). Während im jeweils ersten Arbeitsschritt die Behavior Settings identifiziert wurden, diente der zweite Arbeitsschritt vorwiegend der Überprüfung und Verifizierung der erfassten Settings sowie ggf. der Ergänzung um weitere (eventuelle auch witterungsabhängige) Settings. Dabei kamen je Gebiet ein oder zwei, in den beiden Arbeitsschritten jeweils unterschiedliche Erheber zum Einsatz. Dieses gestufte Vorgehen lieferte einen vom subjektiven Eindruck einzelner Erheber unabhängigen Überblick über die Settings in den Quartieren. Zudem wurde die Wahrscheinlichkeit geringer, jahreszeitlich eingegrenzte Behavior Settings zu übersehen.³

Die *standardisierten Befragungen* fanden von April bis Juni 2002 sowie von Juli bis November 2003 statt. Die Stichprobe für die Phase I wurde als Zufallsauswahl aus dem Melderegister des Einwohnermeldeamtes der Stadt Köln gezogen. In Phase II erfolgte die Stichprobenauswahl in allen Untersuchungsgebieten über ein Random-Route-Verfahren, da eine rechtzeitige Bereitstellung der Adressen über die Melderegister der Gebietskörperschaften nicht gewährleistet war. Insgesamt wurden 2.691 Interviews durchgeführt, in den Gebieten der ersten Projektphase je ca. 180, in den Gebieten der zweiten Phase je rund 300. Die Ausschöpfungsquoten lagen in den zehn Gebieten zwischen 23 % und 37 % der bereinigten Bruttostichprobe (gesamt 27 %). Die Verweigerungsquoten betragen zwischen 32 % und 60 % (gesamt 42 %)⁴.

Mittels eines Geoinformationssystems (GIS) wurden die Ergebnisse der Standortanalyse, des Behavior Setting Surveys sowie der standardisierten Befragung geocodiert, mit Inhaltsmerkmalen verknüpft und überlagert. Auf dieser Grundlage wurden Variablen zur Auswertung für die standardisierte Befragung entwickelt.

Die Durchführung der *Leitfadeninterviews* erfolgte in der ersten Projektphase im Zeitraum Mai bis September 2002 mit 30 Bewohnern und 28 lokalen Experten wie z. B. Schulleitern. In der zweiten Phase wurden zwischen September 2003 und März 2004 insgesamt 78 Leitfadeninterviews mit Bewohnern geführt. Diese wurden mit dem Einverständnis der Befragten aufgenommen und transkribiert. Auswertungslinien waren im Folgenden:

3 Für weitere Informationen zum Behavior Setting Survey der ersten Projektphase siehe Hunecke/Schweer (2004).

4 Die restlichen 31 % der bereinigten Bruttostichprobe umfassen den Teil der Zielpersonen, die nicht angetroffen wurden bis die vorgesehene Anzahl an Interviews durchgeführt war.

- Vergleich der Lebensstilzuordnung der standardisierten Befragung mit der Selbsteinschätzung der Befragten in den qualitativen Interviews
- Image der Quartiere (Außen- und Innensicht)
- Push- und Pull-Faktoren der Wohnstandortwahl
- Soziale und räumliche Aspekte der Standort- und Wohnzufriedenheit
- Räumliche Differenzierung der Alltagsmobilität

3.4 Aufbau der Analysen

Dem umfassenden Untersuchungsansatz entsprechend kamen für die Auswertung des empirischen Materials verschiedene, teils multivariate statistische Verfahren zur Anwendung. Diese werden in einer für das Verständnis notwendigen Tiefe in den entsprechenden Kapiteln präzisiert.

Grundsätzlich werden jedoch alle deskriptiven Analysen mit personenbezogenen gewichteten Daten durchgeführt, mit denen stichprobenbedingte Verzerrungen der Haushaltsgrößen-, Alters- und Geschlechterstruktur der Gebiete ausgeglichen werden. Signifikanzprüfungen und multivariate Verfahren basieren auf ungewichteten Daten. Das Signifikanzniveau beträgt $\alpha = 0,01$. Lediglich bei Analysen mit kleinen Teilstichproben (ca. $n < 500$) wird abweichend davon ein Signifikanzniveau von $\alpha = 0,05$ verwendet. Dies wird jeweils vermerkt.

In den Kapiteln 4 bis 8 werden die Analysen schrittweise entsprechend des Projektansatzes entwickelt. Kapitel 4 stellt die Untersuchungsgebiete sowie die ermittelten Lebensstilgruppen vor und thematisiert den Zusammenhang zwischen Lebensstil und Lebenslage. In Kapitel 5 werden zunächst deskriptive Analysen zu Wohnmobilität und Wohnzufriedenheit präsentiert. Den Abschluss dieses Kapitels bilden erklärende (multivariate) Ansätze. Kapitel 6 konzentriert sich auf die Alltagsmobilität. Auch dabei werden zunächst deskriptive Analysen gefolgt von multivariaten Erklärungsansätzen vorgestellt. Eine inhaltliche Zusammenführung der beiden vorangehenden Kapitel erfolgt in Kapitel 7 mit der Darstellung von Zusammenhängen zwischen Wohn- und Alltagsmobilität. Hier haben neben den deskriptiven Analysen insbesondere die Leitfadenterviews erklärenden Charakter. Mit dem Milieuansatz in Kapitel 8 werden verschiedene Befunde auf der räumlichen Ebene zusammengeführt und die Gebiete in ihrer Eigenschaft als räumlich-soziale Arrangements charakterisiert.

4 Lebensstil, Raum und Sozialstruktur

Zur Untersuchung der Zusammenhänge von Lebensstilen, Wohnumfeld, Raum und Mobilität sowie zu deren Interpretation bedarf es einer kurzen Beschreibung der ausgewählten Gebietstypen auf der Grundlage der einzelnen Untersuchungsgebiete (Kapitel 4.1). Außerdem werden die gebildeten Lebensstile (Kapitel 4.2) sowie der Zusammenhang zwischen Lebensstilen und soziodemographischen Merkmalen der Befragten (Kapitel 4.3) dargestellt.

4.1 Die Gebietstypen und die Untersuchungsgebiete

Antje Hammer, Birgit Kasper, Indra R. Schweer

Die Gebietstypen in StadtLeben werden jeweils durch zwei Untersuchungsgebiete repräsentiert (zur Auswahl siehe Kap. 3.2). Diese unterscheiden sich deutlich: nach der Art und Dichte der Bebauung, der Freiraumstruktur, der infrastrukturellen Ausstattung, der Verkehrsanbindung und -situation, den Setting-Strukturen und der Bevölkerungszusammensetzung, aber auch hinsichtlich des Images der Untersuchungsgebiete. Die folgenden Gebietsbeschreibungen sollen ein Bild der Untersuchungsgebiete vermitteln, auch aus Sicht der Bewohner. In diese Gebietsbeschreibung sind neben Daten der amtlichen Statistik daher Ergebnisse aus der Standortanalyse, dem Behavior Setting Survey, den Leitfadenterviews und der standardisierten Befragung eingeflossen.

Eine Synopse der maßgebenden Strukturdaten der Untersuchungsgebiete bietet die folgende Übersicht in Tabelle 4.1.

Table 4.1: Synopsis der Untersuchungsgebietseigenschaften

	Eh- ren- feld	Stam- m- Nippes	Lon- heim	gerich Esch	Zün- dorf	Kerpen Stadt	Ove- rath Stadt	Sin- dorf	Heili- gen- haus	Alle	
<i>Gebietskennwerte</i>											
Grundfläche in ha (ca) [eigene Berechnung]	46	113	37	110	86	117	107	101	132	121	-
Anzahl Haushalte ^{1,2}	3.944	9.539	1.610	2.951	1.368	2.179	-	4.500	-	2.293	-
Anzahl Einwohner ^{1,2}	6.522	16.533	3.785	5.940	3.255	4.926	6.006 ⁵	7.852	8.950 ⁵	3.012	-
Einwohnerdichte ^{1,2} (Einwohner/ha)	233,0	141,3	120,0	50,3	50,0	40,4	61,5	-	93,4	-	-
<i>ÖV-Anbindung³</i>											
Bus	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
U-Bahn/Stadtbahn	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗	-
Bahn/S-Bahn	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✗	-
<i>Pkw-Ausstattung</i>											
zugelassene Pkw/1000 EW ⁴	301	321	283	420	512	478	555	614	555	614	-
<i>Bevölkerungsstruktur</i>											
männlich (%) ^{1,2}	50,6	47,3	46,4	48,3	49,0	48,7	48,4	48,9	48,9	49,2	-
weiblich (%) ^{1,2}	49,4	52,7	53,6	51,7	51,0	51,3	51,6	51,1	51,1	50,8	-
Ausländeranteil (%) ^{1,2}	31,2	18,4	21,2	8,4	4,6	6,4	17,4	6,8 ⁵	11,4	4,9 ⁵	-
Personen/Haushalt (aus Befragung)	2,1	1,7	2,6	2,0	2,8	2,3	2,5	2,9	2,4	3,0	2,4
<i>Altersstruktur der Befragten (in %)</i>											
16 -17 Jahre	1,1	1,0	4,3	0,7	2,8	1,3	3,0	1,7	3,7	3,0	2,2
18-29 Jahre	31,7	18,1	14,4	9,1	14,4	11,5	13,5	13,4	8,1	11,0	13,8
30-39 Jahre	34,4	29,9	12,3	18,2	16,6	13,5	21,4	13,4	22,0	24,3	20,5
40-49 Jahre	11,6	15,1	13,4	18,6	15,5	17,4	19,7	20,7	19,3	19,9	17,6
50-59 Jahre	6,9	16,4	12,8	13,5	18,8	22,4	15,1	22,7	22,3	13,6	16,9
60-69 Jahre	6,9	11,1	25,1	20,3	19,9	23,0	19,4	19,1	17,9	18,3	18,2
70-79 Jahre	6,3	6,4	13,9	13,5	10,5	7,9	5,6	6,0	5,4	7,6	8,1
80 Jahre und älter	1,1	2,0	3,7	6,1	1,7	3,0	2,3	3,0	1,4	2,3	2,7
<i>Einkommensverhältnisse der Befragten (in %)</i> –relativiert an der Anzahl Personen im Haushalt											
unter 500 €	17,2	6,8	24,5	6,5	3,3	4,4	8,8	6,4	7,5	7,4	8,6
500 bis unter 750 €	13,2	9,0	23,0	7,4	9,8	9,3	13,4	12,4	15,3	13,0	12,2
750 bis unter 1000 €	25,3	19,0	24,5	18,4	18,9	16,1	25,5	20,5	22,4	30,7	22,0
1000 bis unter 1500 €	21,3	21,5	15,8	27,6	34,4	24,6	21,8	26,1	20,5	24,2	23,5
1500 bis unter 2000 €	13,8	22,6	9,4	21,2	21,3	20,6	18,5	22,2	19,4	15,2	18,9
über 2000 €	9,2	21,1	2,9	18,9	12,3	25,0	12,0	12,4	14,9	9,5	14,8
durchschnittliches Einkommen (€)	1071	1397	841	1401	1314	1484	1202	1257	1275	1152	1263
Sozialhilfequote ^{1,2} (inkl. Asyl) (in %)	9,9	4,8	17,1	3,9	2,3	1,9	5,1 ⁶	2,0	4,1 ⁶	2,6	-

Tabelle 4.1: Fortsetzung: Synopse der Untersuchungsgebietseigenschaften

	Eh- ren- feld	Nip- pes	Stam- m- heim	Lon- gerich	Esch	Zün- dorf	Kerpen Stadt	Ove- rath Stadt	Sin- dorf	Heili- gen- haus	Alle
Haushaltstypen (in %) – Ergebnisse aus Befragung											
Single-Haushalt	42,6	49,5	19,0	33,7	13,4	28,1	17,1	10,2	26,9	12,1	25,3
Familie/Paar mit Kind/ern im HH	21,3	13,7	42,9	23,7	49,7	29,7	33,9	52,6	37,7	46,7	34,8
Alleinerziehend mit Kind/ern im HH	2,1	3,7	3,3	3,3	2,8	2,3	5,3	2,6	5,2	3,9	3,6
Paar-Haushalt ohne Kinder im HH	19,7	28,8	33,2	35,0	32,4	38,6	38,2	31,3	29,2	32,0	32,3
Wohngemeinschaft	14,4	4,0	1,6	3,0	1,7	0,7	1,6	0,3	0,3	1,3	2,5
sonstiges	0,0	0,3	0,0	1,3	0,0	0,7	3,9	3,0	0,7	3,9	1,6
Wohnverhältnisse der Befragten											
durchschnittliche Wohn- fläche/Person (m ²)	33,4	44,2	25,9	45,4	41,5	45,4	42,5	45,3	41,6	44,9	42,0
durchschnittliche Wohn- fläche/Wohnung (m ²)	70,2	76,5	71,5	94,9	119,8	105,4	109,7	134,0	103,1	129,7	74,6
durchschnittliche Zimmeranzahl/ Wohnung	3,3	3,5	3,8	4,3	5,2	4,7	4,8	5,9	4,7	5,7	4,7
Wohndauer der Befragten im Quartier (in %)											
bis 2 Jahre	26,3	31,6	5,9	19,7	8,3	13,7	17,9	18,6	20,0	16,0	18,4
3 bis 5 Jahre	24,2	21,3	8,6	15,4	6,6	14,7	19,5	12,1	18,7	17,6	16,2
6 Jahre und länger	49,5	47,1	85,5	64,9	85,1	71,6	62,7	69,3	61,3	66,5	65,4
durchschn. Wohndauer im Quartier in Jahren	13,7	11,3	24,5	16,9	21,9	13,4	15,0	14,1	12,8	16,1	15,4
durchschn. Wohndauer in Wohnung in Jahren	9,5	11,3	20,6	16,9	18,3	13,4	15,0	14,1	12,8	16,1	14,6

Datenstand in Ehrenfeld, Stammheim und Esch 12/2000, in den anderen Gebieten 12/2002, außer anders angegeben.

Fußnoten:

- 1: Die kursiven Daten beziehen sich auf das gesamte Stadtviertel, nicht auf das Befragungsgebiet
- 2: Die Daten wurden von den Städten Köln und Kerpen sowie der Gemeinde Overath zur Verfügung gestellt, außer anders angegeben.
- 3: ✓ vorhanden; ✗ nicht vorhanden
- 4: Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; Die Daten der Overather und Kerpener Untersuchungsgebiete gelten jeweils für die gesamte Stadt.
- 5: Quelle: KDVZ, Kommunale Datenverarbeitungszentrale
- 6: ohne Asyl (Stand 31.01.2003)

Gebietstyp: zentrumsnahe Gründerzeitquartiere

Köln-Ehrenfeld – „Das pulsierende Leben und die Gegensätze, die in Ehrenfeld miteinander auskommen, machen seinen Charakter aus.“¹



Der Anfang bis Mitte des 19. Jahrhunderts entstandene und schnell gewachsene Industrievorort Ehrenfeld wurde 1888 nach Köln eingemeindet. Seit Beginn der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts kam es zu einem grundlegenden strukturellen Wandel mit einer Aussiedlung des produzierenden Gewerbes bis Anfang der 1990er Jahre (Wiktorin et al. 2001; Curdes/Ulrich 1997).

Ehrenfeld weist von allen Untersuchungsgebieten die höchste Einwohnerdichte auf. Zwei Drittel der Haushalte sind 1-Personen-Haushalte. Der Ausländeranteil ist mit knapp einem Drittel höher als in allen anderen Untersuchungsgebieten. Auffällig sind die geringen Anteile junger (Kinder, Jugendliche) und alter Personengruppen. Ehrenfeld weist neben vielen einkommensschwachen Personen auch einen nennenswerten Anteil einkommensstarker Personen auf, das Durchschnittseinkommen der Befragten ist im Vergleich der Untersuchungsgebiete aber unterdurchschnittlich. Auffällig ist der hohe Anteil von Selbstständigen und Freiberuflern bzw. von Akademikern unter den Befragten.

Das öffentliche Leben in Ehrenfeld ist durch vielfältige Einkaufs- und Ausgehmöglichkeiten geprägt, die das Quartier auch wegen seiner innerstädtischen Lage zu einem beliebten Einkaufsziel auch für Bewohner anderer Stadtviertel machen. Die Venloer Straße ist mit ihren 35.550 qm nach der City das zweitgrößte Versorgungszentrum Kölns. Attraktive Kulturangebote sowie viele Kneipen und Cafés haben insbesondere für junge Erwachsene eine hohe Anziehungskraft. Obwohl der Anteil von Kindern und Jugendlichen gering ist, finden

¹ Die im Weiteren kursiv gedruckten Zitate sind Auszüge aus den qualitativen Interviews mit Bewohnern oder 'lokalen Experten' (z. B. Vertretern der Stadt oder der Wohnungsbaugesellschaften, Pfarrer, Polizei, Einzelhändler).

sich auch Angebote für diese Bevölkerungsgruppe. Neben den durch kirchliche Gemeinden, Vereine oder kommerzielle Anbieter organisierten kulturellen und sportlichen Angeboten gibt es auch eine Reihe öffentlicher Spielplätze. Insgesamt weist das hochverdichtete Ehrenfeld mit seiner Blockrandbebauung aus Gründer- oder Nachkriegszeit jedoch einen Mangel an öffentlichen und privaten Freiflächen auf.

Das Stadtviertel wird durch ein hochwertiges integriertes ÖPNV-Angebot (S-Bahn, Stadtbahn und Bus), ergänzt durch eine Car-Sharing-Station, erschlossen. Der Parkdruck im Viertel ist sehr hoch. Auf der Venloer Straße herrscht eine hohe Verkehrsbelastung, so dass es teilweise aufgrund der Vielzahl paralleler Nutzeransprüche zu Konkurrenzen zwischen Pkw-, Rad- und Fußverkehr kommt. Der Motorisierungsgrad liegt unter dem Kölner Durchschnitt.

Ehrenfeld hat sich in den letzten Jahrzehnten vom Arbeiterquartier zum 'angesagten' Szeneviertel entwickelt. Die vielfältige Baustruktur ermöglicht unterschiedliche Wohn- und Lebensformen, die auch gegenwärtig für 'Gründer' attraktiv ist. Durch die Entwicklung des Quartiers findet man aber auch ein Miteinander von Tradition und Aufwertung: Für die Alteingesessenen ist Ehrenfeld ihr Zuhause, für einen Teil der Zuziehenden und Immigranten ermöglicht Ehrenfeld einen Neuanfang und für einen anderen Teil ist Ehrenfeld eine Zwischenstation. Konfliktfrei ist diese Konstellation nicht, aber für die konkurrierenden Interessen finden sich zahlreiche Foren bürgerschaftlicher Auseinandersetzung (z. B. Allerweltshaus).

Köln- Nippes – „Es ist ein multikulturelles Viertel. Manchmal im Sommer abends meint man, man wäre im Urlaub“



Nippes war vom 17. bis 19. Jahrhundert das Vergnügungsviertel Kölns. Im 19. Jahrhundert kam es zu einer deutlichen Ausdehnung und zur Ansiedlung groß-

flächiger Industriebetriebe. Heute weist das Quartier mit einer Ausnahme kein produzierendes Gewerbe mehr auf (Wiktorin et al. 2001; Curdes/Ulrich 1997; Archiv für Stadtteilgeschichte Köln-Nippes e.V. 2003). Eher untypisch für ein Gründerzeitquartier sind in Nippes die Bereiche mit freistehenden Einfamilien- oder Reihenhäusern.

Die Sozialstruktur von Nippes entspricht dem Bild eines Innenstadtviertels im Prozess der Gentrifizierung. Das Einkommen der Befragten ist im Vergleich der Untersuchungsgebiete überdurchschnittlich hoch. Ebenso wie Ehrenfeld weist auch Nippes einen überdurchschnittlich hohen Anteil von (jungen) Akademikern und Studierenden auf. Nippes unterscheidet sich von Ehrenfeld durch seine deutlich niedrigere Einwohnerdichte, seinen geringeren Ausländeranteil und seine niedrigere Sozialhilfequote. Die Haushaltstruktur und die Motorisierung der Befragten sind dagegen ähnlich. Die dominierende Altersklasse der Befragten dieses Gebietstyps liegt bei 30 bis 39 Jahren.

Nippes ist ein typisches Einkaufs- und Ausgeviertel mit vielfältigen Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten sowie einem vielfältigen und breiten Gastronomieangebot im gesamten Untersuchungsgebiet. Allerdings ist die Neusser Straße von Abwertungstendenzen bedroht, wogegen sich der Verein Für Nippes e.V. engagiert. Eine für die Bewohner des Stadtteils wichtige Institution stellt das Bürgerzentrum Altenberger Hof mit vielseitigen Freizeit-, Kultur- und Weiterbildungsangeboten dar. Im Vergleich zu Ehrenfeld weist Nippes einen höheren Anteil an öffentlichen Freiflächen auf (Nippeser Tälchen, Lisa-Böhle-Park, Nordpark), die südlich bzw. nördlich an das Untersuchungsgebiet angrenzen.

Auf der Neusser Straße sowie auf der Inneren Kanalstraße herrscht eine hohe Verkehrsbelastung, die zum Teil den Rad- und Fußverkehr beeinträchtigt. Zudem besteht in Nippes ein hoher Parkdruck, dem seit Mitte 2004 mit der Ausweisung eines Bewohnerparkgebietes begegnet wird. Das Stadtviertel wird durch ein dichtes und integriertes ÖPNV-Angebot erschlossen, welches durch zwei Car-Sharing-Stationen ergänzt wird.

Auch in Nippes wirken sich die traditionellen (durch Alteingesessene), multikulturellen (durch den hohen Anteil von Bewohnern mit Migrationshintergrund) und Aufwertungstendenzen (Gentrifizierung) auf den Alltag aus. Dennoch gilt Nippes aber als eher bürgerliches und idyllischeres Gründerzeitquartier. Attraktiv ist Nippes im Gegensatz zu Ehrenfeld daher nicht nur für Jüngere und für Immigranten, sondern auch für Alt-Nippeser, die im Alter aus dem suburbanen und ländlichen Raum zurück in die Stadt ziehen. Familien schätzen die Vielfalt sozialer Infrastruktur, während dem Bedarf an guten (halb-)öffentlichen Freiräumen sowie an kinderfreundlichen Hausgemeinschaften ihrer Meinung nach zu wenig Rechnung getragen wird.

Gebietstyp: Stadterweiterungsquartier am Innenstadtrand

Köln-Stammheim – „Stammheim war ja damals eine privilegierte Siedlung, da kam nicht jeder rein.“



Das seit Anfang des 19. Jahrhunderts als Schiffer- und Bauerndorf nachgewiesene Stammheim wurde 1914 nach Köln eingemeindet. Das eigentliche Untersuchungsgebiet entstand ab 1962 – südwestlich des alten Ortskerns – als Mietwohnungsgebiet in einer Mischung aus Zeilenbauten und einzelnen Punkthochhäusern. Die Bebauung erfolgte durch die stadtteigene GAG Immobilien AG nach der Leitidee der gegliederten und aufgelockerten Stadt. Angrenzend finden sich Eigenheime in Form von Teppichhäusern.

Die Bevölkerungsstruktur verdeutlicht, dass ein großer Teil der ursprünglichen Bewohnerschaft mit dem Gebiet gealtert ist so dass sich unter den Befragten auch überdurchschnittlich viele Rentner finden. Gleichzeitig weist Stammheim mit den höchsten Anteil von Kindern und Jugendlichen aller Untersuchungsgebiete auf. Die stärkste Altersklasse ist jene von 60 bis 69 Jahren und die durchschnittliche Wohndauer - innerhalb des Quartiers wie in der jeweiligen Wohnung - ist mit Abstand die längste aller Untersuchungsgebiete. Allgemein dominieren Paar- oder Familien-Haushalte. Die Sozialhilfequote ist mit 17 % mit deutlichem Abstand die höchste aller Untersuchungsgebiete; der Ausländeranteil (21 %) wird nur in Ehrenfeld übertroffen. Als Besonderheit weist Stammheim zwei Übergangwohnheime für Spätaussiedler auf. Stammheim ist das Untersuchungsgebiet mit der mit Abstand einkommensschwächsten Bevölkerung. Der Motorisierungsgrad ist der niedrigste aller Untersuchungsgebiete.

In Stammheim ist ein Großteil des öffentlichen Lebens durch Freizeitaktivitäten im Freien gekennzeichnet. Die halb-öffentlichen Grünflächen werden von Übersiedlern und Jugendlichen als regelmäßige Treffpunkte für Unterhaltung, Kartenspiel, Fußballspiel, zum Rad fahren und Rollschuhlaufen sowie für andere gemeinschaftliche Aktivitäten genutzt. Neben diesen selbst organisierten

Freizeitangeboten bietet die Offene Tür Stammheim ein vielseitiges Freizeitangebot für Kinder und Jugendliche.

Mit Ausnahme der südwestlichen Siedlungsteile ist das Quartier durch eine S-Bahn-Station in Randlage und mehrere Buslinien relativ gut durch den ÖPNV erschlossen. Die Versorgung mit Lebensmitteln ist im Ladenzentrum und in dem fußläufig erreichbaren alten Ortskern möglich.

In Stammheim besteht eine starke Diskrepanz zwischen der Außenwahrnehmung und der Bewertung des Quartiers durch die Bewohner. Ursprünglich ein attraktiver Stadtteil, wird Stammheim von außen nun als Quartier mit offenen sozialen Konflikten und geringer Attraktivität bewertet. Im Unterschied zu den Alteingesessenen haben sich die in den letzten Jahren neu Zugezogenen bei ihrer Wohnungssuche nicht explizit für Stammheim entschieden, haben sich aber im Lauf der Zeit mit dem Stadtteil arrangiert. Bestehende soziale und familiäre Netze im Quartier sind dabei eine wichtige Qualität. Da die GAG Eigentümerin des gesamten Wohnungsbestands ist, stehen ihre Aktivitäten im Blickfeld der Bewohner und Experten, insbesondere bei der Frage, wie sich die Gebäude- und Freiraumstruktur den über die Jahrzehnte gewandelten Ansprüchen und Bedürfnissen anpassen kann. So gehen gerade die Vorstellungen über die Nutzung der halb-öffentlichen Grünflächen zwischen Alt- und Neubürgern deutlich auseinander.

Köln-Longerich – „*Es ist wie eine Kleinstadt mit gewachsenen Gemeinschaften. Im Unterschied zu den neu gebauten Siedlungen hat man nebenbei alle Läden und durch das Alter hat es einen gewissen Charme.*“



Östlich des ehemals dörflichen Siedlungskerns von Longerich an der Longericher Hauptstraße wurde 1935 mit dem Bau der ‘Gartenstadt Köln-Nord’ begonnen, der bis Anfang der 60er in mehreren Siedlungsabschnitten (z. B. ‘Stephans-

siedlung', 'Katholikentagssiedlung') durch genossenschaftliche bzw. gemeinnützige Bauträger fertig gestellt wurde. Erbaut wurden freistehende Einfamilienhäuser im „Heimatstil“ (Wissing 1995), Doppelhäuser mit - für die Zeit - hohem Komfort, Reihenhäuser und einige Punkthochhäuser (Curdes/Ulrich 1997).

Die Einwohnerdichte ist in Longerich mit 50 Einwohnern pro Hektar weniger als halb so hoch wie in Stammheim, das dem gleichen Gebietstyp angehört. Die Altersstruktur sowie die Wohndauerverteilung ähneln sich jedoch: Auch hier ist ein Großteil der Bewohner mit dem Viertel gealtert, knapp ein Drittel der Bewohnerschaft ist über 60 Jahre alt, der Anteil der 1-Personenhaushalte liegt bei 33 %. Zwei Drittel der Bewohner (65 %) wohnen bereits länger als fünf Jahre im Untersuchungsgebiet. Allerdings weisen die - im Vergleich zu Stammheim - deutlich höheren Anteile von Befragten mit kürzeren Wohndauern auf einen derzeit ablaufenden Bewohnerumbruch im Untersuchungsgebiet hin. Die Bewohnerschaft ist im Vergleich zu Stammheim finanziell deutlich besser gestellt und das Einkommen ist im Vergleich aller Untersuchungsgebiete überdurchschnittlich. Ausländeranteil sowie Sozialhilfequote sind in Longerich nur halb so hoch wie im Durchschnitt der Stadt Köln. Der Motorisierungsgrad ist höher als in Stammheim und liegt etwas über dem Kölner Durchschnitt.

Die Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen sind überwiegend im 'Altort' angesiedelt. Freizeitqualitäten erhält das Quartier u. a. durch die öffentlichen Freiflächen ('Grünzug Nord'), die zur Erholung und zum Sport genutzt werden sowie durch vielfältige Freizeitangebote der ansässigen Kirchengemeinden.

Longerich ist durch S-Bahn, Stadtbahn und Buslinien mit hohem Bedienungsstandard zu allen Verkehrszeiten gut an die Kölner Innenstadt angebunden.

Wie in Stammheim besteht zwischen dem Altort und der Stadterweiterung eine räumliche Trennung, aber im Gegensatz zu Stammheim hat Longerich ein besseres Außenimage: Die gemieteten oder gekauften Reihenhäuser mit privatem Freiraum und engen nachbarschaftlichen Bezügen werden vor allem von Familien geschätzt, ebenso wie die gute Ausstattung mit Läden 'um die Ecke'. Gleichzeitig ist die gute Verkehrsanbindung auch für Haushalte die kein (zweites) Auto haben (wollen) und die Urbanität suchen, sehr attraktiv.

Gebietstyp: Periphere Wohngebiete der Kernstadt

Köln-Esch – „Esch ist klein, übersichtlich, dörflich. Und obwohl man in der Stadt wohnt, gibt es viel Grün“



Das seit 989 nachgewiesene Bauerndorf Esch expandierte seit Ende der 1960er Jahre deutlich. Die Bebauung um den dörflichen Kern erfolgte i. d. R. in einheitlichen Formen durch Wohnungsbaugesellschaften. Die meisten Wohngebäude (92 %) sind Einfamilienhäuser, nur im Südosten und Nordwesten gibt es vereinzelt Geschosswohnungsbau.

Die Bevölkerungsstruktur von Esch spiegelt die Bau- und Eigentümerstruktur deutlich wieder. Die Einwohnerdichte ist mit 50 Einwohnern/ha sehr niedrig; die Wohnfläche pro Wohnung dagegen die höchste aller Kölner Untersuchungsgebiete. Fast 40 % der Haushalte bestehen aus drei oder mehr Personen. Die dominierende Altersklasse der Befragten liegt zwischen 50 und 69 Jahren. Die Anteile an Ausländern und Sozialhilfeempfängern sind ebenso gering wie an Personen mit niedrigem Einkommen.

Die Freizeitqualität von Esch ist altersgruppenspezifisch unterschiedlich: Während es für Kleinkinder über das Stadtviertel verteilt verschiedene Spielplätze gibt, werden für Jugendliche und Erwachsene nur wenige Freizeitangebote, überwiegend von den Kirchengemeinden und vereinzelt von Vereinen sowie durch die Offene Tür angeboten. Hohe Freizeitqualität bietet im Sommer ein östlich des Untersuchungsgebietes gelegener Baggersee.

Im Vergleich der Kölner Untersuchungsgebiete hat Esch das schlechteste ÖPNV-Angebot: Es ist durch zwei Buslinien angebunden, die besonders in den Schwachverkehrszeiten nur eine eingeschränkte Bedienungshäufigkeit aufweisen. Eine Grundversorgung für den täglichen Bedarf ist innerhalb des Ortes nur mit Einschränkungen möglich. Großflächiger Einzelhandel befindet sich ebenso wie eine Anbindung an die S-Bahn erst in benachbarten Stadtvierteln.

Für die Neubaugebiete in Esch wurde seinerzeit mit dem Motto 'Wohnen wie in den Ferien' geworben. Esch ist ein typisches, autogerechtes Einfamilienhausgebiet, das vor allem für junge Familien attraktiv war und ist. Man wohnt in Esch mit starker nachbarschaftlicher Orientierung, aber aufgrund fehlender öffentlicher Freiräume oder anderer Angebote finden die meisten Aktivitäten im privaten Raum oder außerhalb von Esch statt. Ohne ausreichende Infrastruktur und mit fehlendem Mietwohnungsangebot können sich verändernde Wohnansprüche (z. B. im Alter, nach Scheidung, bei Arbeitslosigkeit) nur schlecht realisiert werden.

Köln-Zündorf – „Man wohnt in der Großstadt auf dem Land. Und man hat sich auf die vielen Fremden und Touristen, die sonntags für Spaziergänge aus der Stadt hierher kommen, eingestellt.“



Zündorf ist bereits seit dem Mittelalter als Hafen nachgewiesen und wurde als Teil von Porz 1975 nach Köln eingemeindet (Wiktorin et al. 2001). Neben den historischen Kernen (Niederzündorf an der Hafenseite mit Fachwerk- und Bürgerhäusern aus dem 17./18. Jahrhundert und Oberzündorf mit mehreren historischen Hofanlagen) besteht Zündorf überwiegend aus Einfamilienhausgebieten mit Reihenhäusern der 1970er und 1980er Jahre.

Die Einwohnerdichte von Zündorf ist noch geringer als in Esch. Der Anteil von Single-Haushalten ist größer als in Esch und insgesamt weist Zündorf einen höheren, für Köln aber immer noch weit unterdurchschnittlichen Ausländeranteil auf. Die Sozialhilfequote ist die niedrigste aller Kölner Untersuchungsgebiete. Das bessere ÖV-Angebot (s. u.) könnte den im Vergleich zu Esch niedrigeren Motorisierungsgrad erklären. Ebenso wie in Esch ist die dominierende Altersklasse jene von 50 bis 69 Jahren, die dominierende Lebensphase ist die des älteren Paares ohne Kinder im Haushalt. Die Befragten sind überwie-

gend sehr einkommensstark. Im Vergleich der Untersuchungsgebiete haben die Zündorfer pro Kopf das höchste relative Durchschnittseinkommen.

Zu einer sehr hohen Naherholungsqualität trägt die am Rheinufer liegende Halbinsel 'Groov' mit vielfältigen Möglichkeiten der Freizeitgestaltung für alle Altersgruppen bei, die nicht nur für Zündorfer ein attraktives Naherholungsziel darstellt. Ansonsten bietet das Quartier nur wenige Freizeitangebote, welche überwiegend durch die Kirchengemeinden organisiert werden. Die Versorgung mit Handel, medizinischer Betreuung und Dienstleistungsangeboten konzentriert sich auf den nördlichen Teil und ist im Süden nur sehr spärlich vertreten.

Hohe Verkehrsbelastungen treten in Zündorf vor allem auf den Hauptdurchgangsstraßen auf, welche die Verbindung zwischen den südlichen rechtsrheinischen Kölner Stadtteilen und den Nachbarstädten im Rhein-Sieg-Kreis bilden. Im Nordosten befindet sich die Endstation der Stadtbahn. Erschlossen wird das Quartier durch zwei Buslinien, die eine gute Anbindung an die südlich gelegenen Nachbarorte sowie die Stadtbahn gewährleisten. Zu einer deutlichen Verbesserung dieses – für ein peripheres Stadtquartier vergleichsweise guten – ÖPNV-Angebots würde eine Verlängerung der Stadtbahnlinie in die im Süden liegenden Erweiterungsgebiete beitragen.

Zündorf gilt aufgrund der hohen Grundstückspreise sowie der Struktur der Bewohnerschaft als exklusiver Stadtteil. Die gute Nahversorgung, Infrastruktur, direkte Stadtbahnanbindung nach Köln und die Naherholungsqualität machen Zündorf (trotz rechtsrheinischer Lage) zum attraktiven und 'alterungsfähigen'² Wohnort. Das zeigt sich einerseits daran, dass in Zündorf aufgewachsene Jugendliche ihre erste eigene Wohnung gern hier suchen und dass andererseits Zündorf gern als Altersruhesitz gewählt wird.

Untersuchungsgebiete im Umland

Kerpen ist ein linksrheinisches, ca. 25 km westlich von Köln im Erftkreis gelegenes Mittelzentrum mit insgesamt etwa 63.200 Einwohnern und 14 Stadtteilen. Die Kerpener Untersuchungsgebiete sind der Hauptort Kerpen Stadt sowie der Stadtteil Sindorf.

² Unter 'alterungsfähig' werden hierbei zwei Aspekte verstanden: es ist einerseits möglich in diesem Quartier zu altern und dort wohnen zu bleiben (z. B. aufgrund eines differenzierten Versorgungsangebotes) und andererseits sind die (baulichen) Strukturen des Quartiers derart anpassungsfähig und flexibilisierbar gestaltet, dass sie auch zu sich längerfristig ändernden Bewohnerstrukturen (z. B. schrumpfenden Haushaltsgrößen) 'passen'.

Overath ist ein rechtsrheinisches, ca. 26 km von Köln entferntes im Rheinisch-Bergischen Kreis gelegenes Grundzentrum mit rund 26.700 Einwohnern und acht Ortsteilen. Die Untersuchungsgebiete sind wiederum der Hauptort *Overath* Stadt sowie der Ortsteil Heiligenhaus/Steinenbrück.

Gebietstyp: suburbane Hauptorte

Kerpen Stadt – „Hier ist es schon sehr ländlich - nur der Nordring ist wie ein Ghetto, da geht kein Kerpener hin.“



Kerpen ist der Hauptort der Gesamtgemeinde Kerpen. Neben dem historischen Kern umfasst das Untersuchungsgebiet Neubaugebiete unterschiedlichen Baualters. Die Bebauung besteht überwiegend aus freistehenden Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern. Im Nordwesten schließt sich ein Siedlungsbereich mit Zeilen sowie einzelnen Hochhausscheiben an.

Die Kerpener Sozialstruktur ähnelt in Bezug auf Einwohnerdichte, Ausländer- und Sozialhilfeempfängeranteile einem (groß-)städtischen Gebiet. Auffällig ist der unter allen Untersuchungsgebieten höchste Anteil an Alleinerziehenden. Am stärksten vertreten sind kinderlose Paare. Die dominierende Altersklasse ist die zwischen 30 und 39 Jahren. Die Befragten aus Kerpen haben ein leicht unterdurchschnittliches Pro-Kopf-Einkommen.

Die vielfältigen Versorgungs- und Dienstleistungsangebote konzentrieren sich überwiegend auf den Stadtkern. Gleichzeitig hat sich in den vergangenen Jahren jedoch großflächig Einzelhandel, z. B. in Sindorf direkt am Autobahnanschluss, angesiedelt, was zu Leerständen im Zentrum führt. Neben einem umfassenden und differenzierten Gastronomieangebot besteht das Freizeitangebot aus vielfältigen Sportangeboten von Vereinen und Schwimmbädern sowie im

begrenzten Umfang Angeboten kirchlicher, städtischer und sozialer Institutionen.

Das ÖPNV-Angebot in Kerpen ist insbesondere für ein Mittelzentrum mangelhaft: Die wenigen Buslinien stellen aufgrund ihres nicht-vertakteten Angebots, der geringen Bedienungshäufigkeit sowie der stark eingeschränkten Bedienungszeit kein attraktives Angebot außerhalb des Schülerverkehrs dar. Zudem werden große Teile der am Rand liegenden Wohngebiete nicht durch fußläufig erreichbare Haltestellen erschlossen.

Kerpen Stadt wird durch die verschiedenen, meist in den letzten Jahrzehnten entstandenen Quartiere geprägt, die sich untereinander deutlich abgrenzen. Als Versorgungszentrum wird der historische Ortskern zwar sehr geschätzt, aber er bildet keinen zentralen räumlichen Bezugspunkt. Die Eigenwahrnehmung von Kerpen wird vor allem durch die Abgrenzung zur Zeilensiedlung am Nordring geprägt. Die Abwertung der vor allem von türkischstämmigen Familien bewohnten Siedlung wird durch die in der Stadt kursierenden, sehr präsenten Vorurteile verstärkt, während die Bewohner des Nordrings selbst trotz der sanierungsbedürftigen Bausubstanz die engen familiären und sozialen Netze schätzen.

Overath Stadt – *„Die Stadt ist eigentlich ein Dorf geblieben, eine Landgemeinde mit einer schönen Umgebung. Insgesamt ist Overath mittelmäßig und etwas verschlafen, aber der Ferrenberg ist ein begehrtes Wohngebiet.“*



Overath Stadt besteht aus einem historischen Kern, ergänzt um Wohngebiete mit überwiegend freistehenden Einfamilien- und Reihenhäusern mit sehr großzügigen Gärten (Stadt Overath 2003a, Stadt Overath 2003c).

Die Sozialstruktur ist insgesamt eher durchschnittlich. Die Haushaltsstruktur ist dominiert von (großen) Familienhaushalten. Die stärkste Altersklasse stel-

len die 40- bis 59-Jährigen. Das Pro-Kopf-Einkommen entspricht dem Durchschnitt aller Gebiete, die mittleren Einkommensklassen sind am stärksten besetzt. Overath sowie das dazugehörige Wohngebiet Overath-Heiligenhaus haben den höchsten Motorisierungsgrad aller Untersuchungsgebiete. Insgesamt ist der Motorisierungsgrad in den Untersuchungsgebieten des Umlands höher als in den Kölner Untersuchungsgebieten.

Das Zentrum des Untersuchungsgebietes weist eine gute Versorgungsstruktur auf, wobei die Handels- und Dienstleistungseinrichtungen überwiegend entlang der als Ortsdurchfahrt dienenden Hauptstraße konzentriert sind. Dienstleistungen und Einrichtungen der medizinischen Betreuung treten vereinzelt im gesamten Untersuchungsgebiet auf. Das Wohngebiet südlich der Hauptstraße ist allgemein unterversorgt.

Kirchengemeinden und Vereine bieten für alle Altersklassen kulturelle, soziale und sportliche Freizeitangebote. Eine Anlaufstelle für Jugendliche ist die Offene Jugendarbeit Overath.

Die Verkehrsbelastung in Overath ist insbesondere aufgrund der durch den Ort verlaufenden Bundesstraße 484 sehr hoch. Das ÖPNV-Angebot weist aufgrund der Regionalbahnverbindung nach Köln und Gummersbach sowie der kleinräumigen Erschließung durch Buslinien einen relativ guten Standard auf. Während Bedienungshäufigkeit und -zeitraum als gut zu bewerten sind, ist die Erschließung der Siedlungsfläche mangelhaft. Die steile Hanglage des Untersuchungsgebietes erschwert die Radnutzung ebenso wie das Zufußgehen.

Overath Stadt wird als beschaulich und im Grunde noch als dörflich beschrieben, wobei die Nahversorgung als gut, die städtebauliche Entwicklung des Stadtzentrums aber uneinheitlich bewertet wird. Eine hohe Qualität wird der Umgebung aufgrund der landschaftlichen Schönheit und der weiten Ausblicke zugeschrieben. Außerdem gilt die gute Erreichbarkeit von Köln durch Autobahn und Schiene als Vorteil, was die Bezeichnung 'Schlafstadt von Köln' mit sich gebracht hat. Die Wohneigentumsbildung von Hinzuziehenden verläuft in Overath nicht immer reibungslos. Bis heute bestehen soziale Differenzen zwischen Hinzugezogenen der Neubaugebiete der 70er und 80er Jahre und den Alteingesessenen, aber auch in jüngster Zeit reagierte Overath abwehrend auf die Eigentumsbildung von Fremden.

Gebietstyp: suburbane Wohngebiete

Kerpen Sindorf - „*Es ist weniger Großstadtstress. Die Nähe zu den Nachbarn, für die Kinder ist es weitläufig, aber trotzdem ist man schnell in der Stadt.*“



Sindorf ist ein Wohngebiet mit überwiegend Reihen- und freistehenden Einfamilienhäusern sowie Zeilenbauten. Im alten Ortskern gibt es noch vereinzelt historische Gebäude. Freiräume existieren fast ausschließlich in der Form großzügiger Privatgärten.

Im Vergleich zu den Kölner Stadtvierteln ist die Einwohnerdichte Sindorfs deutlich höher als jene von Longerich, Esch und Zündorf. Ebenso wie in Kerpen Stadt findet sich in Sindorf ein nennenswerter Anteil an Alleinerziehenden, der am stärksten vertretene Haushaltstyp sind Paarhaushalte mit Kind. Die dominierenden Altersklassen sind die zwischen 30 und 39 Jahren sowie zwischen 50 und 59 Jahren. Die Sindorfer Befragten weisen ein leicht überdurchschnittliches Pro-Kopf-Einkommen auf, die Bevölkerung ist damit sogar einkommensstärker als in Kerpen Stadt.

Für ein suburbanes Eigenheimgebiet besitzt Sindorf eine vergleichsweise gute Versorgungsstruktur. Dabei konzentrieren sich die Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungsbetriebe hauptsächlich im Ortskern entlang der Ortsdurchfahrt. Aber auch in den Wohngebieten besteht eine Nahversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs. Auffällig ist eine relativ hohe Anzahl von Leerständen. Auch das Angebot an Cafés, Kneipen und Restaurants ist für ein Wohngebiet überdurchschnittlich.

Insgesamt werden in Sindorf vergleichsweise wenige institutionelle Freizeit- und Sportaktivitäten angeboten: Kirchengemeinden, Sportvereine und das städtische Jugendzentrum haben Angebote für Jugendliche. Zu einer Belebung des öffentlichen Raums tragen die – vor allem in den Neubaugebieten vorhan-

denen – Sitzgruppen und Spielplätze bei. Zusätzlich belebend wirken auch die vielfältigen jährlichen Vereins- und Kirchengemeindefeste.

Vor allem die Ortsdurchfahrt in Nord-Süd-Richtung weist eine hohe Verkehrsbelastung auf. Während der südliche Teil des Untersuchungsgebiets durch die S-Bahn gut an Köln und die umliegenden Orte angebunden ist, weist die Anbindung des nördlichen Teils ebenso wie der einzelnen Ortsteile untereinander aufgrund eines niedrigen Erschließungsgrades des ÖPNV sowie des eingeschränkten und teilweise unsystematischen Fahrtenangebots des Busverkehrs deutliche Mängel auf.

Durch die großflächigen Neubaugebiete ist Sindorf in den letzten Jahrzehnten deutlich gewachsen. Zwar wird Sindorf noch als dörflich und beschaulich bezeichnet, aber der Charakter des historischen Straßendorfs verliert sich zusehends. In den Siedlungserweiterungen steht vor allem die Eigenheim- und Familienorientierung im Vordergrund. Für die Hinzugezogenen ist Sindorf somit vor allem der Wohnort mit gleich gesinnten Nachbarn sowie akzeptabler Grundversorgung, Verkehrsanbindung und sozialen Angeboten.

Overath Heiligenhaus – *„Wir sind hier nur ein Wohndorf. Es ist ein Durchfahrtsort geworden, weil es kaum noch Geschäfte am Ort gibt und die meisten Leute arbeiten in Köln.“*



Heiligenhaus ist ein monostrukturiertes Einfamilienhausgebiet mit dörflichem Siedlungskern und Resten landwirtschaftlicher Nutzungen. Der Siedlungskern 'Heiligenhüschchen' erfuhr seit dem 2. Weltkrieg massive Bautätigkeit und Bevölkerungszuwächse (Stadt Overath 2003a, Stadt Overath 2003b).

Heiligenhaus hat von allen Untersuchungsgebieten die größten Haushalte, aus i. d. R. relativ jungen Familien mit (mehreren kleinen) Kindern, was sich auch an der dominierenden Altersgruppe von 30 bis 39 Jahren zeigt. Aufgrund

der größeren Haushalte ist das Pro-Kopf-Einkommen etwas niedriger als im Durchschnitt der Untersuchungsgebiete.

Heiligenhaus liegt ebenso wie Overath-Stadt in Hanglage. Das Quartier weist hohe Freiraumqualitäten aufgrund privater Gärten sowie der umgebenden Wald- und Grünlandflächen auf, wohingegen es innerhalb der Siedlungsfläche keine öffentlichen Räume gibt.

Die Versorgungsstruktur (Einkauf, Dienstleistung) ist stark defizitär. Es gibt nur wenige Versorgungseinrichtungen an der Kreuzung der beiden ortsdurchquerenden Straßen. Vor allem in den westlichen und südlichen Teilgebieten fehlt jegliches Angebot der täglichen bzw. periodischen Versorgung. Eine Besonderheit sind die am Wegesrand oder auf Bauernhöfen abgestellten, unbewachten mobilen Verkaufstände, die als 'Selbstbedienungsladen' betrieben werden.

Die wenigen institutionellen Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche werden überwiegend von der katholischen Kirche organisiert. Daneben gibt es eine Reihe von Vereinen (Sport, Karneval, Gesang), die das öffentliche Leben im Stadtteil mitbestimmen und verschiedene jährlich stattfindende Feste und Veranstaltungen organisieren.

Es existiert nur ein reduziertes ÖPNV-Angebot mit eingeschränktem Buslinienangebot und Erschließungsmängeln. Die Anbindung an Köln erfolgt direkt über eine Schnellbuslinie, so dass für diese Verbindung nicht zwingend nach Overath Stadt gefahren werden muss.

Heiligenhaus steht für ländliches Wohnen, aber es hat in den letzten Jahrzehnten seine traditionell dörfliche Struktur verloren, was die vor Ort vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten und die Selbstversorgung mit Lebensmitteln angeht. Da ein großer Teil der Berufstätigen aus den großflächigen Neubaugebieten nach Köln zur Arbeit pendelt, gilt Heiligenhaus als 'Schlafzimmer von Köln'. Da es im Quartier kein Zentrum bzw. keine öffentlichen Plätze gibt, spielen für die Ortsverbundenheit die Einbindung in die Nachbarschaft und die Vereine eine wichtige Rolle. Im sozialen Bereich erhält sich Heiligenhaus seinen dörflichen Charakter aber auch durch die weitläufigen familiären Bindungen der Alteingesessenen.

4.2 Die Lebensstile in StadtLeben

Indra R. Schweer, Marcel Hunecke

Im Projekt StadtLeben ist die Relevanz des Lebensstilansatzes für ein besseres Verständnis von Wohn- und Mobilitätsentscheidungen eine der zentralen Untersuchungsfragen (vgl. Kap. 2).

In den Kapiteln 4.2 und 4.3 werden zunächst die in StadtLeben gebildeten Lebensstilgruppen hinsichtlich der zugrunde liegenden Lebensstilmerkmale, der räumlichen Verteilung und der Lebenslage beschrieben. In den Kapiteln 5 und 6 werden dann Wohn- und Mobilitätsentscheidungen vor dem Hintergrund des Lebensstilansatzes diskutiert.

Methodik zur Bildung der Lebensstilgruppen

In der Lebensstilforschung können im Allgemeinen fünf Inhaltsbereiche von Lebensstilen unterschieden werden (vgl. Hunecke 2000): (1) *Wertorientierungen/Einstellungen*: Lebensziele, (2) *kulturelle Geschmackspräferenzen*: alltagsästhetische Schemata³, (3) *Verhalten*: Freizeitaktivitäten, (4) *Lebensform*: Haushaltskontext, Teilnahme am Erwerbsleben und (5) *Sozialstruktur*: Einkommen, Geschlecht, Alter. Der in StadtLeben gewählte Lebensstilansatz bezieht sich auf die drei erst genannten Inhaltsbereiche und trennt so zwischen der Lebenslage auf der einen und den Aspekten der Stilisierung im engeren Sinne auf der anderen Seite. Durch diese Trennung lässt sich in späteren Analysen prüfen, ob die Erklärungskraft des Lebensstilansatzes über die bisher in der Verkehrsforschung üblichen soziodemographischen und sozioökonomischen Ansätze hinausgeht (vgl. dazu Kap. 5.5 und Kap. 6.3).

Die Operationalisierung der drei Lebensstil-Inhaltsbereiche orientiert sich am Lebensstilansatz von Spellerberg, der am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung entwickelt worden ist (Schneider/Spellerberg 1999, Spellerberg/Berger-Schmitt 1998). Diese Lebensstil-Items wurden zu Lebensstil-Dimensionen verdichtet⁴, die im Folgenden als Lebensstil-Indikatoren bezeichnet werden (vgl. Tab. 4.2) Zusätzlich dazu wurde die Dichte des sozialen Netzwerks als Lebensstil-Indikator in die Analysen aufgenommen.

3 Alltagsästhetische Schemata entsprechen kulturellen Deutungs- und Geschmacksmustern. In StadtLeben werden diese über die Fernsehinteressen und das Interesse an Printmedien erfasst.

4 Die Verdichtung erfolgte mittels einer Hauptkomponentenanalyse mit Varimax-Rotation.

Die Lebensstilgruppen wurden mittels einer iterativen Clusteranalyse ermittelt, in die alle in Tabelle 4.2 aufgeführten Lebensstil-Indikatoren eingegangen sind.

Tabelle 4.2: Überblick über die Lebensstil-Indikatoren

Lebensstil-Indikatoren	Inhaltliche Beschreibung
<i>Wertorientierungen und Lebensziele</i>	
traditionelle Wertorientierung	Wichtig: für andere da sein, Anerkennung durch andere bekommen, gut und attraktiv aussehen, sparsam sein, nach Sicherheit und Geborgenheit streben
Selbstverwirklichungsorientierung	Wichtig: ein aufregendes und abwechslungsreiches Leben führen, gesellschaftliches und politisches Engagement sowie Übernahme von Führungspositionen.
<i>Alltagsästhetische Schemata (kulturelle Geschmackspräferenzen)</i>	
Triviale Kultur	Interesse an Shows, Quizsendungen, Heimatfilmen, Unterhaltungsserien und Arzt-/Schicksalsromanen
Spannungsorientierung	Interesse an Action- und Horrorfilmen, Comics
Hochkultur Fernsehen	Interesse an Dokumentationen sowie politischen und kulturellen Magazinen
Hochkultur Printmedien	Interesse an klassischer Literatur, Gedichten und Unterhaltungsromanen
<i>Präferenzen für Freizeitaktivitäten</i>	
häuslich-familiäre Freizeitorientierung	Häufig: Beschäftigung mit Kindern, Familie und Gartenarbeit
außerhäusliche Freizeitorientierung	Häufig: Besuch von Kino, Theater, Konzert, Kursen und Weiterbildungen, künstlerische Betätigung, Beschäftigung mit Computern Selten: Fern- oder Videosehen
<i>Soziales Netzwerk (dichotome Variable)</i>	
Dichte des sozialen Netzwerks	Häufige telefonische und/oder persönliche Kontakte zu Freunden, Arbeitskollegen und Nachbarn

Zur Bestimmung der aus statistischen und inhaltlichen Gründen am besten geeigneten Clusterlösung wurde eine Stabilitätsanalyse durchgeführt⁵, die zur Entscheidung für eine Lösung mit fünf Clustern führte.

⁵ Da die Ergebnisse einer Clusteranalyse durch verschiedene Faktoren beeinflusst werden (u. a. dem verwendeten Clusteralgorithmus, der Heterogenität der Stichprobe) wurde eine Stabilitätsanalyse mit dem Ziel durchgeführt, eine möglichst zuverlässige und stichprobenunabhängige Clusterlösung zu identifizieren. Die durchgeführte Stabilitätsanalyse besteht zum einen aus einem Vergleich der Ergebnisse unterschiedlicher Clusterprogramme (ConClus, Clustan, SPSS), zum anderen aus Split-Half Analysen mit zwei zufällig ausgewählten, gleich großen Teilstichproben. Gewählt wurde die Clusterlösung, die über alle Programme hinweg eine möglichst große Ähnlichkeit aufweist und bei der die Cluster der Teilstichproben denen der Gesamtstichprobe am ähnlichsten sind.

Charakteristika der Lebensstile in StadtLeben

Die fünf Lebensstilgruppen in StadtLeben wurden entsprechend der jeweiligen charakteristischen Merkmale (vgl. Tab. 4.3) wie folgt benannt: (1) die Erlebnisorientierten, (2) die Kultur-Interessierten, (3) die Distanzierten, (4) die Außerhäuslich-Geselligen und (5) die Traditionellen.

Tabelle 4.3: Charakteristika der Lebensstile

	Erlebnisorientierte	Außerhäuslich-Gesellige	Distanzierte	Kultur-Interessierte	Traditionelle
häuslich-familiäre Freizeit	-		-	+	
außerhäusliche Freizeit		+		+	---
traditionelle Werte	+		--		+
Selbstverwirklichungsorient.	+	+	-	+	--
Triviale Kultur			-		+++
Spannungsorientierung	+++				-
Hochkultur Fernsehen				+	
Hochkultur Printmedien				+	
soziales Netzwerk (Telefon)		++	-		-
soziales Netzwerk (Treffen)		+++	-	--	-

Anmerkung:

Die Tabelle stellt für die ermittelten Lebensstile die Stärke der Ausprägung auf den Lebensstil-Indikatoren dar. Die Ausprägungsstärke variiert von einer sehr schwachen Ausprägung (---) bis zu einer sehr hohen Ausprägung (+++). Kein Zeichen entspricht einer durchschnittlichen Ausprägung.

Wie Tabelle 4.3 zeigt, weist jeder der fünf Lebensstile eine charakteristische Merkmals-Kombination auf, die sich wie folgt beschreiben lässt:

Die *Erlebnisorientierten* zeichnen sich durch eine Präferenz für das alltagsästhetische Schema der Spannungsorientierung aus. Traditionellen Werten (beispielsweise „für andere da sein“ oder „Annerkennung durch andere“) messen sie ebenso wie selbstverwirklichungsorientierten Werten (beispielsweise „ein aufregendes und abwechslungsreiches Leben führen“) eine leicht überdurchschnittliche Bedeutung bei. Auffällig ist eine leicht unterdurchschnittliche häuslich-familiäre Freizeitorientierung, d. h. sie verbringen wenig Zeit mit der Familie, mit Kindern und mit Gartenarbeiten.

Die *Außerhäuslich-Geselligen* besitzen ein sehr dichtes soziales Netzwerk persönlicher und telefonischer Kontakte außerhalb ihrer Familie. Sie gehen im Vergleich zu den anderen Lebensstilgruppen häufiger ins Kino, in Konzerte oder ins Theater, besuchen Weiterbildungen und Kurse und sehen weniger fern (überdurchschnittliche außerhäusliche Freizeitorientierung). Selbstverwirkli-

chungsorientierten Lebenszielen und -werten messen sie eine überdurchschnittliche Bedeutung zu.

Kennzeichnend für die *Distanzierten* ist ein unterdurchschnittliches Interesse und Engagement in den meisten der lebensstilbildenden Dimensionen. So weisen sie ein schwaches außerfamiliäres soziales Netzwerk auf, zeigen ein sehr geringes Interesse an traditionellen oder selbstverwirklichungsorientierten Werten und Lebenszielen und üben in ihrer Freizeit wenig familiär-häusliche Aktivitäten aus. In kultureller Hinsicht zeigen sie wenig Interesse an trivialer Unterhaltung ebenso wie an hochkultureller Unterhaltung durch Printmedien.

Die Lebensziele der *Kulturinteressierten* liegen im Bereich der Selbstverwirklichung. Entsprechend wichtig sind für sie politisches und gesellschaftliches Engagement sowie die Übernahme von Führungspositionen. Sie haben eine Vorliebe für klassische Literatur, Gedichte, politische oder kulturelle Fernsehmagazine und Dokumentationen. In ihrer Freizeit sind sie im häuslich-familiären Bereich ebenso aktiv wie im außerhäuslichen. So betätigen sie sich beispielsweise künstlerisch, besuchen Kurse oder Weiterbildungen und beschäftigen sich oft mit der Familie, Kindern oder Gartenarbeiten. Ihr außerfamiliäres soziales Netzwerk in Form persönlicher Treffen und Verabredungen ist sehr schwach.

Während die *Traditionellen* sich überdurchschnittlich an traditionellen Werten und Lebenszielen orientieren, messen sie Werten und Lebenszielen der Selbstverwirklichung eine besonders geringe Bedeutung zu. Sie haben ein sehr großes Interesse an trivialer Unterhaltungskultur (Shows, Quizsendungen, Heimatfilme, Unterhaltungsserien) bei einem gleichzeitig unterdurchschnittlichen Interesse an spannender Unterhaltung (Comics, Action- oder Horrorfilme). Zudem besitzen sie ein schwaches außerfamiliäres soziales Netzwerk. Die Traditionellen gehen deutlich seltener als die anderen Lebensstilgruppen ins Kino, Theater oder Konzert, besuchen nur selten Kurse und Weiterbildungen und beschäftigen sich kaum künstlerisch oder mit Computern (sehr geringe außerhäusliche Freizeitorientierung).

Die Lebensstiltypisierung aus StadtLeben lässt sich gut an vorliegende soziologische Lebensstiltypisierungen, insbesondere an die Arbeiten von Spellerberg (vgl. Schneider/Spellerberg 1999, Spellerberg/Berger-Schmitt 1998), anbinden. Dabei ähneln die Erlebnisorientierten aus StadtLeben stark den *Hedonistischen Freizeitorientierten*; die Kultur-Interessierten (StadtLeben) zeigen deutliche Parallelen zu den *Hochkulturell Interessierten, sozial Engagierten* auf; die Außerhäuslich-Geselligen (StadtLeben) weisen Ähnlichkeiten zu den *Arbeits- und Erlebnisorientierten, vielseitig Aktiven* auf und die Traditionellen (StadtLeben) entsprechen in weiten Teilen den *Traditionellen, zurückgezogen Lebenden*. Lediglich eine Zuordnung der Distanzierten (StadtLeben) scheint

schwierig, hier zeigen sich am ehesten Ähnlichkeiten zu den *Sachlich-pragmatischen Qualitätsbewussten* (Westdeutschland) bzw. zu den *Sachlich-pragmatischen Unauffälligen* (Ostdeutschland).

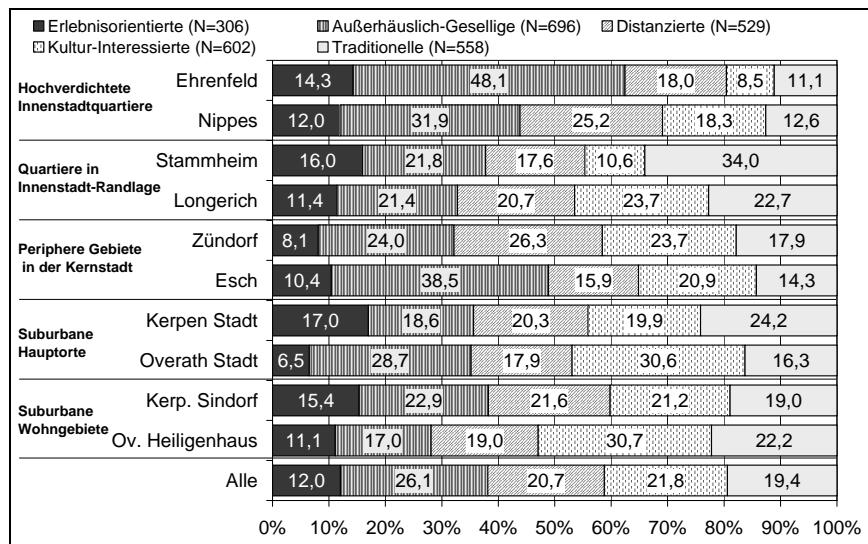
Verteilen sich Lebensstile ungleich über den Raum?

Zur Verteilung der Lebensstile über die Untersuchungsgebiete lässt sich zunächst festhalten, dass alle Lebensstile in allen Untersuchungsgebieten in nennenswerten Anteilen vertreten sind. Somit wird kein Untersuchungsgebiet von nur einer oder zwei Lebensstilgruppen dominiert.

Unterschiede in der Verteilung der Lebensstile sind – mit wenigen Ausnahmen – zwischen den Untersuchungsgebieten nicht stark ausgeprägt, so dass nur eine geringe räumliche Differenzierung der Lebensstilgruppen erkennbar ist. Für die fünf untersuchten Gebiets^{typen} zeichnen sich – mit Ausnahme der hochverdichteten Innenstadtquartiere – keine gebietstypspezifischen Verteilungsmuster ab. Vielmehr zeigen sich vereinzelte, für ein jeweiliges Gebiet typische, und aus der jeweiligen Gebietsentwicklung heraus erklärbare, Verteilungsbesonderheiten, welche nachfolgend kurz beschrieben werden (vgl. Abb. 4.1).

Auffällig ist ein besonders hoher Anteil Außerhäuslich-Geselliger in den hochverdichteten Innenstadtquartieren (Ehrenfeld und Nippes), bei einem gleichzeitig sehr geringen Anteil Traditioneller. Erklärbar ist dies über die Soziodemographie der Lebensstilgruppen (vgl. Kap. 4.3). Die hohe Angebotsdichte und die flexiblen Wohnformen in diesen Gebieten besitzen vor allem für jüngere Personengruppen einen hohen Anreiz und sind entsprechend bei den Außerhäuslich-Geselligen – bei welchen es sich überwiegend um Studierende und junge Akademiker handelt – sehr beliebt. Ältere Personen – wie beispielsweise die Traditionellen, bei welchen es sich überwiegend um Rentner handelt – sind in diesen Stadtvierteln nur gering vertreten. Noch deutlicher werden diese Unterschiede, wenn man den Zuzugszeitpunkt betrachtet (vgl. dazu auch Kap. 5.2). Die in den hochverdichteten Innenstadtvierteln wohnenden Traditionellen sind zu über 70 % (in Nippes und 81 % in Ehrenfeld) bereits vor über 20 Jahren in dieses Stadtviertel gezogen. Zuzüge von Traditionellen hat es in den letzten 10 Jahren nur vereinzelt gegeben, während der Anteil der Außerhäuslich-Geselligen unter den Zuzüglern der letzten fünf Jahren nach Ehrenfeld oder Nippes sehr hoch ist.

Abbildung 4.1: Verteilung der Lebensstile auf die Untersuchungsgebiete (Werte an der soziodemographischen Verteilung gewichtet)



Ein ebenfalls auffällig hoher Anteil Außerhäuslich-Geselliger findet sich in Esch, einem Quartier in peripherer Lage der Kernstadt. Anders als bei den Außerhäuslich-Geselligen in den hochverdichteten Innenstadtvierteln wohnt ein Großteil dieser Personen schon sehr lange in diesem Gebiet (51 % der Außerhäuslich-Geselligen sind vor mehr als 20 Jahren nach Esch gezogen). Dies hängt mit dem Baualter des Stadtviertels zusammen (vgl. Kap. 4.1). In den 70er Jahren hat ein massiver Ausbau Eschs stattgefunden, infolgedessen ein Großteil der noch heute in Esch lebenden Außerhäuslich-Geselligen dort Wohneigentum bezogen hat. Entsprechend ist auch das Durchschnittsalter der Außerhäuslich-Geselligen in Esch mit 46 Jahren höher als in Ehrenfeld oder Nippes (35 Jahre bzw. 38 Jahre). Eine weitere Auffälligkeit ist, dass es sich bei etwa einem Fünftel der in Esch lebenden Außerhäuslich-Geselligen um volljährige Kinder handelt, die als Minderjährige dort hingezogen oder dort geboren worden sind und noch im elterlichen Haushalt wohnen. Diese Personengruppe konnte ihren Wohnstandort somit nicht selber wählen.

Stammheim, ein Stadtquartier in Innenstadt-Randlage, hebt sich von den anderen Stadtquartieren durch einen besonders hohen Anteil von Vertretern des traditionellen Lebensstils ab. Auch dies lässt sich durch die Soziodemographie bzw. das Baualter des Stadtviertels erklären. Die Zeilenbauten des Untersu-

chungsgebiets Stammheim wurden überwiegend in den 60er Jahren errichtet. Damals ist ein Großteil der heute dort ansässigen Bevölkerung dort hingezogen und bis heute wohnen geblieben. Entsprechend wohnen 60 % der Stammheimer Traditionellen dort bereits seit mehr als 35 Jahren.

In Bezug auf die suburbanen Untersuchungsgebiete zeigen sich – anders als erwartet – größere Ähnlichkeiten zwischen dem jeweiligen Stadtzentrum und dem Wohngebiet dieser Stadt als zwischen den beiden jeweiligen Wohngebieten oder Zentren. Oder anders ausgedrückt: hinsichtlich deren Lebensstilverteilung sind sich Overath Stadt und Heiligenhaus ähnlicher als Heiligenhaus und Sindorf. So gibt es beispielsweise sowohl in Overath Stadt als auch in Overath Heiligenhaus einen überdurchschnittlich hohen Anteil Kulturinteressierter. Möglicherweise spielt bei der Entscheidung für einen Wohnstandort im Umland das konkrete Stadtviertel eine geringere Rolle als bei der Wohnstandortwahl innerhalb eines großstädtischen Gebiets.

Abschließend lässt sich somit zur Verteilung der Lebensstile auf die Untersuchungsgebiete festhalten, dass insgesamt nur geringe räumliche Differenzierungen der Lebensstilgruppen erkennbar sind, welche mehr von einzelnen Gebietsspezifika als von einer übergreifenden raumstrukturellen Klassifikation beeinflusst scheinen. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die Auswahl der Untersuchungsgebiete vor allem mit Blick auf Unterschiede in der Raumstruktur und nicht hinsichtlich sozialstruktureller Unterschiede erfolgt ist (vgl. Kap. 3.2). In Gebieten mit größeren sozialstrukturellen Unterschieden ist eine stärkere Lebensstil-Differenzierung zu erwarten.

4.3 Lebensstile und Lebenslage: Sind Lebensstile ‘eigensinnig’ oder strukturell abhängig?

Joachim Scheiner

In verschiedenen soziologischen Untersuchungen wurde die (partielle) strukturelle Abhängigkeit von Lebensstilen von der sozialen Lage bzw. Lebenslage festgestellt (s. Kap. 2). Die Frage nach dieser Abhängigkeit wird im Folgenden untersucht. Denn Lebensstile können nur dann eine *eigenständige* Erklärungskraft für räumliche Mobilität entfalten, wenn sie in gewissem Maß ‘eigensinnig’, also nicht strukturell abhängig sind.

Die Lebenslage der Lebensstilgruppen – deskriptive Analysen

Insgesamt lassen sich die Lebensstile gut an soziale und demographische Merkmale der Befragten anbinden (zu den Details vgl. Scheiner 2005b).

Die *Kulturinteressierten* leben in überdurchschnittlich großen Haushalten (häufig Familien oder Mehrgenerationenhaushalte) und sind häufig verheiratet. Das Altersspektrum liegt schwerpunktmäßig zwischen 40 und 70 Jahren. Sie besitzen den höchsten Akademikeranteil aller Lebensstilgruppen; auch das Pro-Kopf-Einkommen ist überdurchschnittlich hoch. Häufig bekleiden sie leitende berufliche Positionen (Beamte im höheren oder gehobenen Dienst, leitende Angestellte). Aufgrund des leicht überdurchschnittlichen Frauenanteils sind Teilzeitbeschäftigte sowie Hausfrauen recht stark vertreten. Der Immigrantenteil ist unter allen Lebensstilgruppen am niedrigsten. Zusammenfassend ist für diese Gruppe ein hoher Anteil von 'Bildungsbürgern in der spät- bis postfamilialen Phase' charakteristisch.

Bei den *Außerhäuslich-Geselligen* sind die Anteile an Alleinerziehenden sowie Wohngemeinschaften auffallend hoch. Häufig handelt es sich um Frauen. Der Altersschwerpunkt liegt zwischen 18 und 39 Jahren. Das Bildungsniveau ist hoch, die Beschäftigungsverhältnisse häufig flexibel bis prekär (geringfügige Beschäftigungen, unregelmäßige Jobs, Teilzeit); allerdings sind auch Beamte stark vertreten. Herausragend ist der Anteil der Studierenden. Insgesamt wird diese Gruppe durch 'Studierende und jüngere Akademiker' geprägt.

Die *Distanzierten* leben häufig als Singles. Der Männeranteil ist hoch, Kinder im Haushalt sind selten. Die Altersverteilung ist wenig auffällig; ein leichter Schwerpunkt liegt zwischen 40 und 59 Jahren. Das Bildungsniveau ist durchschnittlich bis eher hoch, das Pro-Kopf-Einkommen ist aufgrund der kleinen Haushalte das höchste aller Lebensstilgruppen. Die Distanzierten sind häufig Vollzeit erwerbstätig, oft als Angestellte. Insgesamt sind die Distanzierten (allerdings recht unscharf) beschreibbar als Gruppe mit hohem Anteil 'Erwerbstätiger im mittleren Alter'.

Bei den *Traditionellen* handelt es sich im Wesentlichen um ältere Menschen – überwiegend Frauen – im Ruhestand. Sie leben relativ häufig in Paarköchen. Bildungs- und Einkommensniveau (pro Kopf und pro Haushalt) sind unter allen Gruppen am niedrigsten. Dominiert wird dieser Lebensstil durch 'Rentner'.

Die *Erlebnisorientierten* sind die jüngste Lebensstilgruppe. Sie leben häufig in großen Haushalten (Familien, Wohngemeinschaften, Alleinerziehende) und sind meist ledig. Der Männeranteil ist hoch. Der Altersschwerpunkt liegt mit 16 bis 29 Jahren noch unter den Außerhäuslich-Geselligen. Es handelt sich häufig um Heranwachsende, die noch bei den Eltern leben. Das Bildungsniveau

ist (noch) niedrig, das mittlere Einkommen ebenfalls. Neben Auszubildenden und Schülern sind auch Wehr- oder Zivildienstleistende und Arbeiter stark vertreten. Der Immigrantenteil ist der mit Abstand höchste aller Lebensstilgruppen. Zusammenfassend handelt es sich bei dieser Gruppe schwerpunktmäßig um 'Schüler, Azubis und jüngere Erwerbstätige'.

Determinanten des Lebensstils – multivariate Analysen

Ob Lebensstile trotz dieser soziodemographischen Zuordnungen einen 'Eigensinn' haben, lässt sich mit Hilfe einer Diskriminanzanalyse beantworten. Wenn dieser Eigensinn der Lebensstile nicht besteht, dann müsste die Diskriminanzanalyse in der Lage sein, praktisch alle Befragten anhand ihrer soziodemographischen Merkmale einer Lebensstilgruppe zuzuordnen⁶.

Als erklärende Variablen werden die Lebenslage sowie das Untersuchungsgebiet in die Analyse einbezogen, außerdem Interaktionseffekte zwischen Alter, Bildung, Geschlecht und Erwerbstätigkeit. Die a-priori Gruppengrößen wurden aus der empirischen Verteilung in der Stichprobe geschätzt.

Die parallele Einbeziehung aller Merkmale in die Diskriminanzanalyse führt zu einer korrekten Zuordnung zu einer Gruppe in – je nach Variante – rund 44 % der Fälle. Diese 'Trefferquote' bildet die Maßzahl für die diskriminatorische Kraft der Merkmale ohne Kenntnis der tatsächlichen Gruppenzugehörigkeit. Würde man die Fälle ohne Vorkenntnis zufällig einer Gruppe zuordnen, betrüge die Trefferwahrscheinlichkeit bei fünf Gruppen 20 % (bzw. bei bekannter Gruppengröße maximal 26 %)⁷. Die mit über 40 % deutlich höhere Trefferquote ist ein Beleg dafür, dass die Zugehörigkeit zu einer der Gruppen zum Teil

6 Die Analyse wird zur wechselseitigen Kontrolle in verschiedenen Varianten mit binären und metrischen erklärenden Variablen durchgeführt. Ergänzend wurden auch multiple Regressionsmodelle geschätzt, bei denen nicht die Zugehörigkeit zu einer Lebensstilgruppe, sondern die Ausprägung einer Lebensstildimension die abhängige Variable ist. Wie in Kapitel 4.2 beschrieben, handelt es sich bei den Lebensstilen um komplexe, mehrdimensionale Konstrukte, die aus einem Bündel von Merkmalen gebildet werden. Zudem ist die Zuordnung zu einer Gruppe aufgrund der in der Realität fließenden Grenzen zwischen verschiedenen Lebensstilen eine starke Vereinfachung. Mit der Untersuchung der Determinanten von Lebensstildimensionen lässt sich erstens klären, welche Richtung die gefundenen Zusammenhänge besitzen. Zweitens lässt sich untersuchen, ob sich für die einzelnen Lebensstildimensionen ähnliche Determinanten in ähnlicher Stärke ergeben wie bei der Untersuchung der Gruppenzugehörigkeit, oder ob starke Abweichungen auftreten. Bezüglich der Relevanz der untersuchten Merkmale bestätigt sich insgesamt das Ergebnis der Diskriminanzanalysen. Die Ergebnisse sind in Scheiner (2005b) dokumentiert.

7 Die Zuordnungsstrategie bestünde dann darin, alle Personen der stärksten Gruppe zuzuordnen. In diesem Fall ist dies mit 26 % die Gruppe der Außerhäuslich-Geselligen. Man hätte dann in 26 % der Fälle die richtige Zuordnung.

mit Dispositionen der Lebenslage erklärt werden kann. Dass die Quote nicht noch höher ist, deutet andererseits darauf hin, dass Lebensstile einen gewissen Eigensinn besitzen und aus der Lebenslage nur unvollständig zu erklären sind. Dieses Ergebnis deckt sich mit ähnlichen Analysen in der bisherigen Forschung (Schneider/Spellerberg 1999: 120ff, Klocke 1994) und ist ein deutlicher Hinweis auf den 'Eigensinn' von Lebensstilen.

Tabelle 4.4: Erklärungskraft soziodemographischer und räumlicher Merkmale für den Lebensstil

Variante 1		Variante 2	
Alter 65 bis 74	0,68	Alter	1,32
Alter 50 bis 64	0,57	Interaktion Alter *	1,16
Alter 75 und älter	0,51	Schulbildung	
(Fach-)Hochschulabschluss	0,50	Schulbildung	0,63
Mittlere Reife/Abitur	0,50	Anzahl Kinder	0,22
Alter 40 bis 49	0,38	Geschlecht	0,22
Alter 30 bis 39	0,34	Einkommen	0,19
Geschlecht	0,23	Verheiratet	0,18
Verheiratet	0,19	Erwerbstätig	0,15
Interaktion Alter 65-74 * Hohe Bildung	0,16	Haushaltsgröße	0,14
Einkommen 2.000€ und mehr	0,14	Nationalität	0,12
Einkommen 1.500 bis unter 2.000€	0,13	Esch	0,08
Haushaltstyp Paar	0,12	Stammheim	0,06
Interaktion Alter 30-39 * Erwerbstätig	0,11		
Nationalität	0,11		
Alter unter 18	0,10		
Erwerbstätig (VZ/TZ)	0,10		
Haushaltstyp Familie	0,10		
Interaktion Alter 65-74 * Mittlere Bildung	0,09		
Esch	0,08		
Stammheim	0,06		
Heiligenhaus	0,05		
Trefferquote	44,5 %		43,7 %

Variante 1: alle unabhängigen Variablen binär codiert.

Variante 2: unabhängige Variablen teils binär, teils metrisch skaliert.

Die Tabelle zeigt die mittleren standardisierten Diskriminanzkoeffizienten.

Am höchsten ist die Trefferquote bei den Traditionellen (70 %), am niedrigsten bei den Distanzierten (21 %). Demnach ist der traditionelle Lebensstil am einfachsten aus der Lebenslage heraus erklärbar, während die (ohnehin etwas schwierig fassbaren) Distanzierten sich einer Klassifikation auf der Basis sozio-demographischer Merkmale weitgehend entziehen.

Das Alter ist in allen Analysevarianten stets die wichtigste erklärende Variable, gefolgt von Schulbildung, Geschlecht und Haushaltstyp bzw. Familienstand (Tab. 4.4). Dabei spielt die Schulbildung vor allem bei älteren Menschen eine wichtige Rolle. Erwerbstätigkeit, Nationalität und Wohngebiet sind dagegen von geringerer Erklärungskraft. Auch dies entspricht im Wesentlichen den Ergebnissen anderer Studien.

Damit schließen diese Ergebnisse gut an die vorliegende Lebensstilforschung an. Es muss aber betont werden, dass mit diesen Ergebnissen über die Relevanz der Lebensstile für räumliche Mobilität noch nichts gesagt ist. Dies ist Gegenstand der folgenden Kapitel.

5 Standortanforderungen, Standortzufriedenheit und Wohnmobilität

Das folgende Kapitel stellt zunächst vorwiegend deskriptive Analysen zu Standortbewertungen und ihren Bezug zu Wohnmobilität und Standortentscheidungen dar (5.1). Kapitel 5.2 gibt einen Überblick über Wohnmobilität im Vergleich der Untersuchungsgebiete, Lebensstile und anderer differenzierender Merkmale. In Kapitel 5.3 wird eine qualitative Typisierung der Befragten nach Wohnstandortwahl und Wohnzufriedenheit vorgenommen. In Kapitel 5.4 wird der Fokus auf die Bedeutung von Behavior Settings für die Wohnzufriedenheit gelegt. Kapitel 5.5 präsentiert multivariate Analysen der Wohnmobilität und Standortwahl, wobei besonderes Augenmerk auf der Rolle von Lebensstilen liegt.

5.1 Standortbewertungen und Wohnmobilität

Joachim Scheiner

Die Bewertung von Wohn- und Standorteigenschaften spielt in StadtLeben eine Mittlerrolle. Einerseits prägen individuelle Standortanforderungen die Entscheidung für einen bestimmten Standort und die Unzufriedenheit mit einem Standort kann eine (Ab-)Wanderung auslösen. Andererseits dürften die Anforderungen an den Wohnstandort ihrerseits von der Lebenslage einer Person abhängig sein.

Die folgende Darstellung folgt weitgehend einer Differenzierung nach Untersuchungsgebieten und nach räumlichen Wanderungsverflechtungen. Die Differenzierung nach Lebensstilen wird ausgeklammert, weil die Ergebnisse keine hinreichenden Belege für lebensstilspezifische Standortanforderungen oder Standortzufriedenheit bieten. Mit den vorliegenden Daten lässt sich also die – durchaus plausible – These nicht bestätigen, dass bestimmte Lebensstilgruppen in bestimmten Gebieten besonders (un)zufrieden sind (vgl. zu Details Scheiner 2005c). Demgegenüber gibt es durchaus Hinweise für ein lebensstilspezifisches Standortverhalten (vgl. dazu Kap. 5.2).

Methodische Vorbemerkungen

Von jedem Befragten liegen differenzierte Bewertungen des eigenen Wohngebiets und der eigenen Wohnung vor. Diese Bewertungen umfassen für jedes der erhobenen Merkmale (1) dessen Wichtigkeit, (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 Bewertungen wurden getrennt für die genannten drei Bereiche durch Mittelwertbildung aus den zugehörigen Items zu vergleichbaren Skalen zusammengefasst (Tab. 5.1). Unter *Standortanforderungen* wird dabei die (subjektive) Wichtigkeit von Merkmalen des Standorts einschließlich der Wohnung verstanden, unter *Standortzufriedenheit* die zugehörige Beurteilung der jeweiligen Qualität¹.

Tab. 5.1: Skalen der Standortanforderungen und Standortzufriedenheit

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

Skalen jeweils von 1 bis 5 (nicht zufrieden bis sehr zufrieden bzw. nicht wichtig bis sehr wichtig).

Werden Standortentscheidungen von der subjektiven Relevanz bestimmter Standortmerkmale bestimmt?

Anhand der Region Dresden ließ sich bereits empirisch zeigen, dass für Bewohner des suburbanen Raums 'pkw-orientierte' Standortkriterien wichtiger sind als für Kernstädter. Umgekehrt ist die Nähe zu zentralörtlichen Einrichtungen für Kernstadtbewohner wichtiger als für Suburbaniten (Bauer/Holz-Rau/Scheiner

¹ Da zu den erfragten Merkmalen auch Eigenschaften der Wohnung gehören, müsste genau genommen von 'Wohn- und Standortanforderungen' bzw. 'Wohn- und Standortzufriedenheit' gesprochen werden. Dies wird aus sprachlichen Gründen vereinfacht.

2003). Dies bedeutet auch, dass aus der Beobachtung räumlich differenzierten Verkehrsverhaltens nicht unbedingt auf eine raumstrukturelle Verursachung dieses Verhaltens geschlossen werden kann, sondern dass sich darin auch individuelle Standortpräferenzen ausdrücken können.

Dieses Ergebnis lässt sich für die Region Köln nur begrenzt bestätigen (Tab. 5.2). Zwar sind die Zusammenhänge signifikant und zeigen im Wesentlichen in die erwartete Richtung. Sie sind jedoch häufig gering und nur für einzelne Gebiete deutlich ausgeprägt². Ins Auge fällt Nippes, für dessen Bewohnerschaft erwartungsgemäß Einrichtungen für Kinder sowie MIV-Infrastruktur weniger wichtig sind als für Bewohner der anderen Quartiere. Auch die Wohnung selbst sowie das Wohnumfeld sind für Bewohner von Nippes etwas weniger wichtig. Die Erreichbarkeit des nächsten Zentrums ist für Kölner etwas wichtiger als für Umlandbewohner. Dagegen erweist sich die Ausstattung mit Versorgungsinfrastruktur in allen Untersuchungsgebieten als etwa gleich wichtig.

Table 5.2: Standortanforderungen nach Untersuchungsgebiet

	Nippes	Longe- rich	Zün- dorf	Kerpen Stadt	Ove- rath Stadt	Sindorf	Heilige nhaus	alle
Erreichbarkeit Zentrum	4,0	4,2	4,1	3,7	4,0	3,8	3,7	3,9
Versorgungsinfrastruktur	3,8	3,8	3,9	3,9	3,9	3,8	3,7	3,8
Wohnumfeld	3,9	4,2	4,2	4,0	4,1	4,1	4,1	4,1
Angebote für Kinder	3,2	3,4	3,6	3,6	3,8	4,0	3,7	3,6
Wohnung	3,7	4,0	4,1	3,9	4,1	4,3	4,1	4,0
Anbindung Autobahn	3,0	3,7	3,7	3,7	3,9	3,8	3,8	3,7
Parkplätze/Garagen	3,1	3,8	3,9	3,8	3,7	3,8	3,6	3,7

Mittelwerte auf einer Skala von 1 (nicht wichtig) bis 5 (sehr wichtig).

Alle Unterschiede signifikant ($p = 0,01$) außer 'Versorgungsinfrastruktur'.

Auffallend ist darüber hinaus, dass zwischen den *Kriterien* nur geringe Unterschiede der Wertigkeit bestehen. Wohnung und Wohnumfeld liegen an der Spitze, aber Erreichbarkeit des Zentrums und Versorgungsinfrastruktur folgen dicht darauf, und Angebote für Kinder sowie die MIV-Kriterien sind allein aufgrund der Befragten in Nippes im Mittel etwas weniger wichtig. Alles in allem lässt sich also von vielfältigen Anforderungen auf hohem Niveau sprechen.

² Dies gilt auch dann, wenn ausschließlich Zuzügler der letzten fünf Jahre berücksichtigt werden, bei denen am ehesten erwartet werden kann, dass sie sich mit Bedacht für das jeweilige Quartier oder den Quartierstyp entschieden haben.

Die eher geringe Differenzierung kann verschiedene Hintergründe haben. Zum einen ist in einer westdeutschen Großstadtregion wie Köln die Suburbanisierung bereits wesentlich weiter fortgeschritten und der suburbane Raum weiter ausgereift als in Ostdeutschland. Demzufolge sind auch Standortanforderungen räumlich weniger differenziert als in Ostdeutschland, wo das Stadt-Umland-Gefälle und die Differenzierung zwischen Mittelzentren und dispersen Orten im Umland (noch) stärker ausgeprägt sind. So finden sich in einer urbanisierten Region wie dem Raum Köln auch im Umland Standorte mit guter Versorgungsinfrastruktur sowie guter Erreichbarkeit des Zentrums und des Arbeitsplatzes³. Ausschlaggebend kann aber auch sein, dass die Bevölkerung in Westdeutschland es seit langem gewohnt ist, dass es an vielen Standorten kaum noch nähräumliche Versorgungseinrichtungen gibt, und die individuellen Ansprüche entsprechend angepasst hat.

Unzufriedenheit in den Quartieren: Wo bestehen Probleme?

Für die planungspraktischen Aspekte von StadtLeben ist die Analyse von Problemlagen in den Quartieren besonders wichtig. Unzufriedenheit stellt insbesondere dann ein Problem dar, wenn sie sich auf ein *wichtiges* Bewertungskriterium bezieht. Tabelle 5.3 zeigt die Anteile der Befragten, für die ein Kriterium relevant ist und die *gleichzeitig* damit unzufrieden oder nur mäßig zufrieden sind. Dies sind bei den meisten Kriterien erhebliche Anteile.

Einen negativen Spitzenwert erreicht die Ausstattung mit Einrichtungen für Kinder (Tab. 5.3). Die geringsten Probleme bestehen bei der Autobahnanbindung sowie der Wohnung. Ersteres ist vor allem ein Ausdruck der ubiquitären Verfügbarkeit gut ausgebauter Straßen. Lediglich Zündorf fällt gegenüber den anderen Gebieten ab (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 (s. u.).

Im Vergleich der Einzelitems bestehen starke Unzufriedenheiten etwa bei Lärm/Schmutz/Abgasen, Sicherheit vor Kriminalität/Vandalismus oder Spiel- und Freizeitangeboten für Kinder und Jugendliche. Im räumlichen Vergleich zeigen sich folgende Befunde, in die auch die Analyse der von den Befragten genannten Veränderungswünsche für ihr Quartier eingeht (vgl. auch die Analyse der Wanderungspläne in Kap. 5.2).

³ Nur 31 % der befragten Erwerbstätigen in den Umlandgebieten arbeiten in Köln.

Tabelle 5.3: Unzufriedenheit mit wichtigen Eigenschaften der Quartiere

	Nippes	Longe- rich	Zün- dorf	Kerpen Stadt	Ove- rath Stadt	Sindorf	Heili- gen- haus	alle
Erreichbarkeit Zentrum	4,7	6,1	19,7	27,3	13,0	18,4	26,7	16,6
Versorgungsinfrastruktur	6,4	26,4	16,1	31,2	19,4	23,7	43,4	23,8
Wohnumfeld	29,7	23,1	31,0	34,9	19,9	26,9	16,9	26,0
Angebote für Kinder	33,0	33,7	24,7	42,2	37,1	48,1	40,7	37,3
Wohnung	15,3	10,4	6,8	5,9	2,4	8,4	3,8	7,6
Anbindung Autobahn	1,9	1,1	17,4	1,4	1,4	0,3	3,0	3,8
Parkplätze/Garagen	39,0	20,4	22,3	35,7	23,6	26,3	17,7	26,3

Die Tabelle gibt den Anteil der Befragten in den Quartieren an, für die ein Kriterium wichtig ist und die gleichzeitig wenig oder nur mäßig zufrieden damit sind. Die Analyse ist aus methodischen Gründen nur für die sieben Quartiere der zweiten Projektphase möglich. – Grau unterlegt: überdurchschnittlich häufige Nennungen. – Alle Differenzen signifikant ($p = 0,01$).

- 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 (Schließen von Geschäften) zusammen.
- Das (soziale) *Wohnumfeld* wird vor allem in Esch⁴, Overath Stadt und Heiligenhaus positiv bewertet. Ehrenfeld, Stammheim, Kerpen Stadt und Zündorf fallen dagegen negativ auf. In Stammheim beruhen die schlechten Bewertungen vor allem auf sozialen Aspekten (‘störende Randgruppen’, nachbarschaftliches Miteinander, Sicherheit/Kriminalität, Sauberkeit). In den innerstädtischen Gebieten Ehrenfeld und Nippes mit ihren hohen Immigrantenteilen spielt dies zwar ebenfalls eine, allerdings nicht übermäßig große Rolle. Dort scheint das Miteinander besser zu funktionieren. Dabei ist zu bedenken, dass der Zuzug von Migranten in Stammheim erst in der jüngeren Vergangenheit erfolgte; außerdem trafen die Immigranten hier auf eine homogene angestammte Ausgangsbevölkerung. Alles in allem ist

⁴ Aussagen für die Gebiete der ersten Projektphase Ehrenfeld, Stammheim und Esch stützen sich auf die Zufriedenheit in den Gebieten ohne Berücksichtigung der Wichtigkeit des jeweiligen Kriteriums. Letztere wurde in der ersten Projektphase nicht erhoben.

die Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld in Suburbia etwas höher als in der Kernstadt. Speziell Lärm und Abgase werden allerdings in Suburbia ebenso häufig beklagt wie in der Großstadt.

- Die Ausstattung mit Einrichtungen für *Kinder* wird in Suburbia eher schlechter beurteilt als in der Stadt.
- Nach der Analyse von Veränderungswünschen sind *Verkehrsprobleme* in allen Gebieten allgegenwärtig. Deren Art korrespondiert hochgradig mit dem jeweiligen Quartier⁵.

Führt Unzufriedenheit zur Wanderung?

Unzufriedenheit kann dazu führen, die Wohnsituation in situ zu verbessern, aber sie kann auch eine Wanderung auslösen. Die Unzufriedenheit dürfte auch bei Kontrolle der objektiven Wohnsituation einen starken Einfluss besitzen, weil erst die Perzeption einer ungünstigen Situation, nicht die Situation als solche, Umzugsabsichten auslösen kann (vgl. die Ergebnisse von Frick 1996).

Eine logistische Regression zur Erklärung von Umzugsplänen durch (mangelnde) Standortzufriedenheit zeigt, dass allein die Zufriedenheit mit der Wohnung und (in deutlich geringerem Maß) mit dem Wohnumfeld entscheidend sind ($R^2 = 0,122$; Scheiner 2005c).

Zieht man stattdessen die objektive Wohnsituation⁶ zur Erklärung von Umzugsplänen heran, ist die Modellgüte deutlich geringer ($R^2 = 0,078$). Auch wenn die beiden Analysen nicht direkt vergleichbar sind, gibt dies doch einen Hinweis darauf, dass das 'subjektive' Modell trotz mäßiger Güte besser abschneidet⁷. Unter der objektiven Wohnsituation sind der Wohnstatus (Miete/Eigentum), die Wohnfläche pro Person und das Quartier wichtige Einflussgrößen für Abwan-

5 So werden Probleme für Fußgänger vor allem in Ehrenfeld beklagt, überdurchschnittlich häufig aber auch in Kerpen und Overath. ÖPNV-Probleme werden insbesondere in Esch genannt, besonders selten dagegen in den innerstädtischen Gebieten Kölns. In Zündorf und Overath Stadt ragen Probleme für den / mit dem motorisierten Straßenverkehr heraus (Stau, Durchgangsverkehr, Forderung nach einer Umgehungsstraße). In Nippes zeigen die Probleme mit dem MIV eine starke Polarisierung. Einerseits werden häufig fehlende Parkmöglichkeiten genannt, andererseits werden Verkehrsberuhigung und Entlastung gefordert (Ausbau des Rings).

6 Diese wird operationalisiert als Anzahl der Zimmer pro Person, Wohnfläche pro Person, Verfügbarkeit von Balkon, Garten oder Schrebergarten, Wohnstatus (Miete vs. Eigentum), Haustyp und Untersuchungsgebiet. Nach den Ergebnissen von Frick (1996: 178ff) für kleinräumliche Wanderungen sind insbesondere große Einflüsse der Wohnfläche und des Wohnstatus zu erwarten.

7 Nicht direkt vergleichbar sind die Modelle deshalb, weil dafür die Zufriedenheitsskalen und die objektiven Merkmale parallelisierbar sein müssten. Parallelisierbar wären beispielsweise die Merkmale 'Größe der Wohnung' und 'Zufriedenheit mit der Größe der Wohnung'.

rungspläne. Das wichtigste Merkmal – dies ist aus der Forschung bekannt – ist der Wohnstatus ('Eigentum macht immobil') (Frick 1996).

Tabelle 5.4 zeigt die Zusammenhänge zwischen Zufriedenheit und Umzugsplänen. Bei Befragten, die mit ihrer Wohnung unzufrieden sind, sind Umzugspläne nahezu vier mal so weit verbreitet wie bei den Zufriedenen. Beim Wohnumfeld ist der Zusammenhang nicht ganz so stark, aber dennoch markant ausgeprägt.

Tabelle 5.4: Anteil der Befragten mit Umzugsplänen nach Standortzufriedenheit

Kriterium	Zufriedenheit		
	niedrig	mittel	hoch
Wohnumfeld	19,4	14,9	7,7
Wohnung	26,8	10,3	6,9

Die Kategorien der Zufriedenheit entsprechen Terzilen der Zufriedenheitsskalen. Alle Differenzen signifikant ($p = 0,01$)

Führen spezifische Unzufriedenheiten zur Stadt- oder Randwanderung?

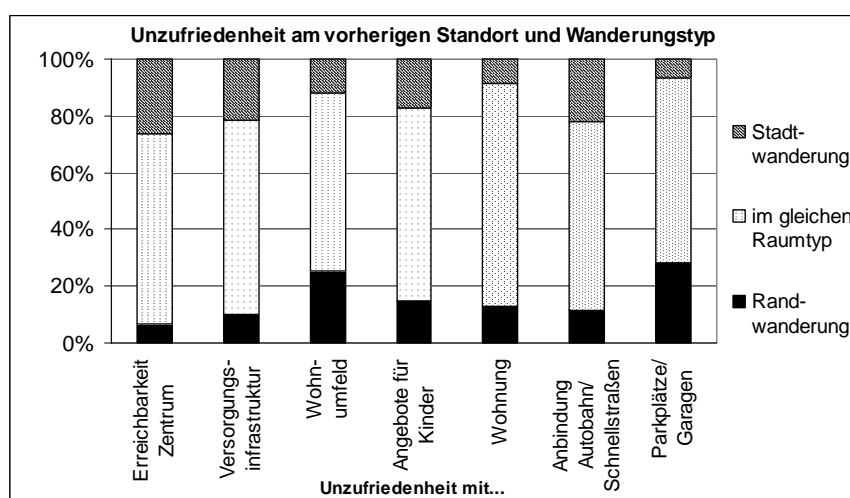
Aufgrund der spezifischen Vor- und Nachteile bestimmter Standorttypen lässt sich die These aufstellen, dass Unzufriedenheiten mit bestimmten Merkmalen des Wohnstandorts zur Abwanderung in ganz bestimmte Zielorttypen führen. So lässt sich vermuten, dass niedrige Zufriedenheit mit den Faktoren 'Erreichbarkeit des Zentrums' und/oder 'Versorgungsinfrastruktur' tendenziell zu Stadtwanderungen führt. Dagegen sollte niedrige Zufriedenheit mit den Faktoren 'Wohnumfeld', 'Angebote für Kinder', 'Anbindung an die Autobahn bzw. an Schnellstraßen' und/oder 'Parkplätze' tendenziell zu Randwanderungen führen.

Tatsächlich zeigt sich, dass die Zufriedenheit am vorherigen Standort je nach Standortmerkmal in Zusammenhang mit dem räumlichen Typ der letzten Wanderung steht (Abb. 5.1). So sind Befragte, die am letzten Standort mit der Erreichbarkeit des Stadtzentrums unzufrieden waren, eher in die Stadt als noch weiter in die Peripherie gewandert. Ähnlich gilt dies für die Zufriedenheit mit Versorgungseinrichtungen. Umgekehrt haben Befragte, die am letzten Standort mit dem Wohnumfeld unzufrieden waren, überproportional häufig eine Randwanderung unternommen. Dies gilt ähnlich für die Zufriedenheit mit der Parkplatzsituation.

Unzufriedenheit mit der Kinderfreundlichkeit des Wohngebiets führt entgegen der Erwartung nicht zu einer bestimmten Wanderungsrichtung. Eine un-

günstige Bewertung der Angebote für Kinder führt also nicht unbedingt zur Randwanderung (s. o.). Mit der Wohnung Unzufriedene wechseln generell selten den Raumtyp, sondern wandern eher kleinräumlich.

Abbildung 5.1: Standortzufriedenheit vor der letzten Wanderung und Wanderungstyp



Die Abbildung zeigt die Wanderungsrichtungen der Befragten, die mit dem jeweiligen Standortmerkmal unzufrieden sind. Als unzufrieden gilt jeweils das 'untere' Drittel der Befragten mit der geringsten Zufriedenheit. Die räumliche Klassifikation der Wanderungen als 'Stadtwanderungen' oder 'Randwanderungen' wird in Grundzügen in Kap. 5.2 beschrieben ('Verbreitung von Wanderungstypen'). Zu den Details vgl. Scheiner (2005a). Alle Ergebnisse signifikant ($p = 0,01$).

Wenn diese Analyse auch keinen Beleg dafür bietet, dass die ermittelten Zusammenhänge die entsprechenden Umzüge *ausgelöst* haben, gibt sie doch einen Hinweis darauf, welche Unzufriedenheiten mit bestimmten Wanderungsrichtungen korrespondieren. Im Folgenden wird untersucht, ob sich die Zufriedenheit durch Wanderungen erhöht.

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. Die bisherigen Ergebnisse deuten nicht auf solche trade offs zwischen Standortkriterien hin, waren aber lediglich auf *Standortanforderungen* bezogen. Im Folgenden wird dies anhand der Standortzufriedenheit für Kombinationen von Ausgangs- und Zielort der Wanderung untersucht.

Im Mittel erhöht sich bezüglich aller erhobenen Kriterien die Zufriedenheit nach dem Umzug. Die Veränderungen sind stark vom räumlichen Wandertyp abhängig (Tab. 5.5). 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.

Table 5.5: Veränderung der Standortzufriedenheit nach letztem Umzug

	Änderung der Zufriedenheit mit ...						
	Erreich- barkeit Zentrum	Versor- gung- sinfrastr uktur	Wohn- umfeld	Angebo- te für Kinder	Woh- nung	Anbin- dung Auto- bahn	Park- plätze/ Gara- gen
Randwanderung	-1,0	-0,3	0,4	0,2	0,8	0,0	1,1
im gleichen Raumtyp darunter mit Zielort ...	0,2	0,4	0,1	0,4	0,5	0,2	-0,1
Köln	0,0	0,3	0,2	0,6	0,5	0,0	0,0
suburbanes Zentrum	0,5	0,8	0,0	0,2	0,5	0,4	-0,2
suburbanes Wohnge- biet	0,3	0,2	0,2	0,3	0,6	0,4	0,0
Stadtwanderung	0,9	0,5	-0,3	0,0	0,0	0,6	-0,8

Die Zufriedenheit wurde gemessen auf einer Skala von 1 (nicht zufrieden) bis 5 (sehr zufrieden). Positive Werte in der Tabelle sind Erhöhungen der Zufriedenheit. Alle Differenzen zwischen Wandertypen signifikant ($p = 0,01$).

Bei Stadtwanderungen ist es umgekehrt. Darüber hinaus verbessert sich durch Stadtwanderungen die Anbindung an Autobahnen/Schnellstraßen subjektiv. Eine differenzierte Analyse der räumlichen Verflechtungen (Scheiner 2005c) zeigt, dass dies in erster Linie durch Abwanderungen aus peripheren Räumen in den Raum Köln bedingt ist. Diese räumlich differenzierte Analyse verdeutlicht zwei weitere erwähnenswerte Aspekte.

Wanderungen innerhalb eines Raumtyps sind häufig wohnungsbezogen und gehen demzufolge mit deutlichen Erhöhungen der Zufriedenheit mit der Wohnung einher. Auch die Zufriedenheit mit Angeboten für Kinder erhöht sich deutlich, insbesondere bei Wanderungen innerhalb Kölns. Demnach werden Standortverbesserungen im Sinne von Kindern nicht in erster Linie mit Randwanderungen erreicht. Des Weiteren verbessern sich die Versorgungsinfrastruktur und der Erreichbarkeit des Zentrums deutlich, v. a. wenn die Wanderung in ein suburbanes Zentrum oder in die Kölner Innenstadt (nicht in der Tabelle ausgewiesen) führt. Demnach bestehen in verstärkten suburbanen Räumen wie in der Region Köln durchaus Spielräume zur Optimierung der urbanen Standortqualitäten auch innerhalb Suburbias.

Dennoch werden in diesen Befunden die trade offs durch Standortentscheidungen zwischen Stadt und Umland deutlich. Bei Randwanderungen werden Verbesserungen des Wohnumfelds und der Wohnung erkaufte durch Einbußen der Erreichbarkeit des Zentrums und der Versorgungsinfrastruktur, bei Stadtwanderungen ist es umgekehrt (lediglich die Zufriedenheit mit der Wohnung bleibt gleich). Die differenzierte Analyse zeigt allerdings auch, dass das Umland durchaus städtische Qualitäten bieten kann. Bemerkenswert ist auch, dass die Großstadt auch für Familien – die ‘klassischen’ Träger der Suburbanisierung – Potenziale für hohe Wohnzufriedenheit besitzt.

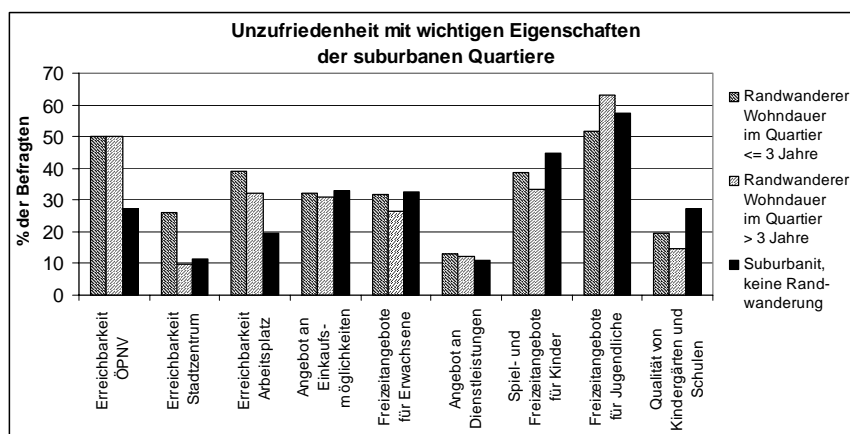
Standortbewertungen, Randwanderung und Verkehr: Beruht Randwanderung auf ‘falscher Raumwahrnehmung’?

Aus der Forschung liegen Hinweise darauf vor, dass die mit der Randwanderung verbundenen negativen Folgen (z. B. verschlechterte Erreichbarkeiten, hohe Verkehrskosten, Begleitmobilität) unterschätzt werden (LBS Hamburg 1999, Dittrich-Wesbuer/Frehn 2004, Düben 2004). Ähnliche Hinweise ergeben sich auch aus den Leitfadeninterviews in StadtLeben. 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 Personen, die mit für sie wichtigen Standortkriterien unzufrieden sind, unter den Randwanderern bezüglich einiger Kriterien deutlich höher als unter den alteingesessenen Suburbaniten, nämlich bei den Erreichbarkeitskriterien (ÖPNV, Stadtzentrum, Arbeitsplatz, vgl. Abb. 5.2). Mit dem Angebot an Wohnfolgeeinrichtungen (Einkaufen, Freizeit, Dienstleistungen) sind die Randwanderer dagegen ebenso zufrieden wie die ‘Alt-Suburbani-

ten'. Bei einigen Kriterien nimmt mit zunehmender Wohndauer der Randwanderer die Zufriedenheit zu. 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.

Abbildung 5.2: 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.

Die teilweise höhere Unzufriedenheit der Randwanderer hat möglicherweise mit deren Aktionsräumen zu tun. Es lässt sich nämlich zeigen, dass Auspendler im suburbanen Raum mit der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes deutlich häufiger unzufrieden sind (43 %) als innergemeindliche Pendler (15 %)⁸. Speziell für die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes sind also für die Unzufriedenheit möglicherweise die hohen Anteile an Auspendlern aus der Wohngemeinde entscheidend, die die entsprechenden Anteile unter den Alt-Suburbaniten deutlich übersteigen.

⁸ Dies gilt auch für diejenigen, die die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als wichtiges Standortkriterium klassifizieren. In Köln gilt es analog, wobei dort die Grenze zwischen Pendlern innerhalb des Quartiers und nach außerhalb des Quartiers verläuft. Vgl. zu Details Scheiner (2005c).

Die Unterschätzung der aus langen Pendelwegen entstehenden Belastung 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.

Insgesamt stützen diese Ergebnisse die These einer Unterschätzung der mit der Randwanderung verbundenen negativen Folgen, allerdings nur bezüglich der Erreichbarkeit von ÖPNV, Stadtzentrum und Arbeitsplatz, nicht jedoch bezüglich Wohnfolgeeinrichtungen wie Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten, Dienstleistungen und Einrichtungen für Kinder. Dies lässt sich nicht als Ausdruck eines trade offs zugunsten wichtigerer auf Kosten unwichtiger Standortkriterien interpretieren – 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. Allerdings lässt sich der damit unterstellte zeitliche Verlauf von Erwartungen an den Standort vor dem Umzug und Nichterfüllung der Erwartungen nach dem Umzug mit den vorhandenen Daten letztlich nicht klären.

5.2 Lebensstile, Raum und Wohnmobilität

Joachim Scheiner

Wohnmobilität wird geprägt durch eine Vielzahl von Einflussfaktoren auf der Individualebene, aber auch auf struktureller Ebene (z. B. durch den Wohnungsmarkt). In StadtLeben steht insbesondere die Rolle von Lebensstilen im Mittelpunkt. Gleichzeitig stellt sich aus planungspraktischer Sicht auch die Frage nach räumlichen Differenzierungen beispielsweise von Abwanderungspotenzialen aus den Untersuchungsgebieten. Die folgenden deskriptiven Analysen geben einen Überblick über die Formen und Intensität der Wohnmobilität. Die Analysen berücksichtigen Umzugshäufigen, -distanzen, -gründe, -pläne, Wohndauer und räumliche Beziehungen. Sie differenzieren nach Untersuchungsgebieten, Lebensstilen, Lebenslage, Wohnsituation und räumlichen Verflechtungstypen.

Wohnmobilität in den Quartieren

Im Vergleich der Untersuchungsgebiete heben sich vor allem vier Gebiete vom Durchschnitt der Gebiete stark ab: Ehrenfeld, Nippes, Stammheim und Esch.

Als hochmobil präsentiert sich – den amtlichen Daten entsprechend – vor allem die Bevölkerung der innerstädtischen Gebiete Ehrenfeld und Nippes (Tab. 5.6). Die Befragten beider Gebiete zeichnen sich durch eine hohe Anzahl an Umzügen, eine niedrige Wohndauer im Quartier und weit verbreitete Umzugspläne aus. Zuzüge erfolgen weit häufiger als in anderen Quartieren von außerhalb der Region. In beiden Gebieten sind berufliche Umzüge stark vertreten, wobei Ehrenfeld besonders hervorsticht – sowohl bei den Gründen für den Zuzug als auch für Umzugspläne. Darunter befinden sich auch Ausbildungswanderungen (Studium). Berufliche Umzüge sind in der Regel an größere Distanzen gekoppelt, so dass sich vor allem Ehrenfeld als berufliche Durchgangsstation darstellt. Besonders viele Befragte aus Ehrenfeld und Nippes planen auch aus wohnungsbezogenen Gründen einen Umzug.

Die Gegenstücke zu diesen Quartieren sind Stammheim und Esch. Beide Quartiere – so unterschiedlich sie sind – zeichnen sich durch eine hohe mittlere Wohndauer im Quartier und eine geringe Anzahl vergangener Umzüge der Bewohnerschaft aus. Beruflich bedingte Zuzüge (und Umzugspläne) sind selten.

In mehrerer Hinsicht bestehen allerdings deutliche Unterschiede zwischen Stammheim und Esch: Bei den Zuzugsgründen dominieren in Stammheim wohnungsbezogene Gründe, die als Push-Faktor wirksam wurden. Dies erklärt sich aus der knappen Wohnungsversorgung vor drei Jahrzehnten, als Stammheim entstand. Bei den Zuzügen der letzten fünf Jahre nach Stammheim sind Wohnungsgründe weniger wichtig; stattdessen treten familiäre Motive hervor. In Esch sind dagegen standortbezogene Gründe überdurchschnittlich häufig vertreten. Esch ist also als Gebiet(-styp) besonders attraktiv für Zuziehende. Dies wird an den Zuzügen der letzten fünf Jahre noch deutlicher. An diesen zeigt sich auch die Attraktivität des 'jungen' Quartiers Heiligenhaus, wo wohngebietsbezogene Zuzugsgründe in den letzten Jahren ebenfalls häufig auftreten.

Ein weiterer Unterschied liegt in der Verbreitung von Umzugsplänen. Während in Esch Umzugspläne ausgesprochen selten sind (ähnlich: Overath, Heiligenhaus), liegt Stammheim in dieser Beziehung nahezu gleichauf mit den Spitzenreitern Ehrenfeld und Nippes. Dabei treten wohnungs- und gebietsbezogene Gründe hervor. Es handelt sich also häufig um Abwanderungspläne (s. u.). Die *aktuelle* Mobilitätsbereitschaft ist also in Stammheim keineswegs gering.

Tabelle 5.6: Wohnmobilität in den Untersuchungsgebieten

	Ehrenfeld	Nippes	Stammheim	Longenrich	Esch	Zündorf	Kerpen Stadt	Overath Stadt	Sindorf	Heiligenhaus	Alle
<i>Anzahl der Umzüge seit 1989</i>											
0	30,2	30,0	62,6	45,6	55,7	43,1	42,9	44,3	35,4	44,4	42,6
1	11,1	21,0	18,7	27,4	20,8	30,3	21,6	24,9	30,2	24,3	23,8
2	14,3	16,0	9,6	11,8	12,6	14,8	13,0	11,8	14,8	15,1	13,5
3	10,6	8,3	5,9	7,1	6,0	5,9	14,6	8,2	9,8	6,9	8,5
4+	33,9	24,7	3,2	8,1	4,9	5,9	8,0	10,8	9,8	9,2	11,6
<i>Maximaler Wanderungsradius seit 1989</i>											
kein Umzug	30,3	30,4	62,2	45,8	56,0	43,7	43,9	45,2	35,9	45,3	43,1
innerhalb des Quartiers	5,3	6,4	7,4	8,5	7,7	9,7	6,8	6,7	13,0	5,0	7,8
innerhalb der Stadt	11,7	21,6	13,3	25,8	21,4	23,0	15,0	15,7	10,6	13,8	17,4
innerhalb der Region (< 50 km)	11,2	8,8	1,1	5,8	7,1	9,0	19,7	16,7	31,2	25,8	14,6
innerhalb des Großraums (< 150 km)	12,8	12,8	0,5	4,7	0,0	3,7	2,7	4,0	1,3	3,4	4,6
weiter entfernt	28,7	19,9	15,4	9,5	7,7	11,0	11,9	11,7	8,0	6,7	12,5
<i>Bereits einmal aus beruflichen Gründen umgezogen?</i>											
ja	51,3	47,0	4,8	32,3	9,9	42,2	28,1	44,1	31,0	22,4	32,7
<i>Wohndauer im Quartier</i>											
0 bis 2 Jahre	26,3	31,6	5,9	19,7	8,3	13,7	17,9	18,6	20,0	16,0	18,4
3 bis 5 Jahre	24,2	21,3	8,6	15,4	6,6	14,7	19,5	12,1	18,7	17,6	16,2
6 bis 10 Jahre	13,2	12,6	10,2	13,4	9,4	17,9	15,6	12,7	15,7	13,7	13,8
mehr als 10 Jahre seit Geburt	24,7	33,6	66,1	48,5	62,4	51,8	41,1	54,6	43,0	46,3	46,6
seit Geburt	11,6	1,0	9,1	3,0	13,3	2,0	6,0	2,0	2,6	6,5	5,0
<i>Gründe für letzten Umzug</i>											
Familiäre/persönliche Gründe	43,3	48,7	44,0	50,4	45,7	41,4	44,0	40,1	42,5	41,0	44,0
Berufliche Gründe	35,4	21,1	2,7	14,6	13,4	13,2	11,5	19,9	11,0	6,2	14,8
Bildung von Wohneigentum	3,8	8,4	3,9	23,9	34,4	37,8	36,1	35,1	38,7	55,5	31,1
Wohnung	29,3	34,7	40,8	20,8	25,8	17,0	20,7	21,2	21,8	21,4	23,5
Wohngebiet	1,5	6,5	3,6	5,9	11,3	5,6	6,3	7,4	5,3	7,6	6,2
Sonstiges	2,4	4,3	12,6	7,4	0,0	4,1	3,4	3,2	4,9	3,5	4,4
<i>Umzugsplan vorhanden?</i>											
ja	25,9	26,7	23,0	15,3	8,8	12,3	14,7	7,8	10,2	8,2	14,8

Alle Differenzen signifikant ($p = 0,01$). – Grau unterlegt: überdurchschnittlich häufige Nennungen. Die Angaben für 'null Umzüge seit 1989' und 'kein Umzug seit 1989' (bei maximaler Wanderungsradius) weichen aufgrund fehlender Angaben geringfügig voneinander ab.

Andere Gebiete liegen bezüglich des Ausmaßes der Mobilität im Mittelfeld. Auffallend ist der räumliche Bezug der Verflechtungen. Für Ehrenfeld und Nippes wurde der hohe Anteil von Zuzügen von außerhalb der Region bereits erwähnt. Sindorf und Heiligenhaus zeichnen sich durch überdurchschnittliche Anteile von Zuzügen aus der Region, aber von außerhalb der Wohngemeinde aus, entsprechend den typischen ortsübergreifenden Verflechtungen im suburbanen Raum gegenüber der Großstadt: Bei Umzügen in Suburbia wird normalerweise kein bestimmter Ort gesucht, sondern die Suche erstreckt sich auf die ganze Umgebung oder richtet sich auf einen Ortstyp (vgl. für die Region Dresden Bauer/Holz-Rau/Scheiner 2003: 55). In Sindorf ist allerdings auch der Anteil derjenigen vergleichsweise hoch, die seit 1989 zwar einmal oder mehrfach umgezogen sind, dabei aber Sindorf nicht verlassen haben – ein Indiz für den fortgeschrittenen Reifegrad der Suburbanisierung, der zur Ausbildung lokaler Netze und örtlicher Bindungen und damit zu lokalen Umzügen führt, die Suburbia eine wachsende Identität geben⁹.

Aufschlussreich ist auch eine Analyse der Struktur von Bevölkerungs- und Lebensstilgruppen nach ihrem Zuzugszeitpunkt in das jeweilige Quartier. Aufgrund der hohen Mobilität junger Erwachsener zeigt sich in allen Quartieren die hohe Wohndauer der Traditionellen, während die Außerhäuslich-Geselligen und die Erlebnisorientierten unter den Zuzüglern der letzten Jahre besonders häufig vertreten sind. Die Erlebnisorientierten leben andererseits häufig bereits seit ihrer Geburt im Quartier (wenn sie noch bei den Eltern leben). Demographisch betrachtet entspricht dieses Muster einem Zuzug von 18-39-jährigen, während die älteren Menschen meist die alteingesessenen Quartierbewohner sind. Dies ist nicht weiter erstaunlich; bemerkenswert ist allerdings die Prägnanz dieses Musters in den innerstädtischen Quartieren Ehrenfeld und Nippes. Dort decken sich die Traditionellen nahezu vollständig mit den 'alteingesessenen' Quartierbewohnern. Die Erlebnisorientierten und Außerhäuslich-Geselligen nehmen einen Anteil von 65 % unter den Zuzüglern der letzten fünf Jahre ein, im Vergleich zu rund 45 % in allen anderen Quartierstypen. Umgekehrt nehmen Traditionelle in alle Gebietstypen einen Anteil von etwa 15-20 % der Zuzügler ein, in den Innenstadtgebieten jedoch nur 4 %. Auch in den Haushaltstypen zeigt sich die demographische und lebensstilbezogene Transformation der Innenstadtgebiete: Während in allen anderen Gebietstypen Haushalte mit Kindern unter den Zuzüglern im Vergleich zur Gesamtbevölkerung mindestens in durchschnittlichem Maß repräsentiert sind, sind sie in der Innenstadt unter Zuzüglern deutlich unterrepräsentiert (13 % gegenüber 21 % in der Gesamtbevölkerung der Innen-

⁹ Diese Umzüge sind in der Altersgruppe 50 bis 64 Jahre (Alter beim Umzug) besonders weit verbreitet. Dies lässt an familiäre Motive denken (z. B. Trennung, Auszug der Kinder). Eine Analyse der Umzugsgründe dieser Gruppe gibt darauf aber keine deutlichen Hinweise.

stadtgebiete). Alle diese Aussagen gelten für Ehrenfeld in noch stärkerem Maß als für Nippes: Nach Ehrenfeld ziehen so gut wie keine Rentner, Traditionellen und Haushalte mit Kindern.

Umzugspläne und Abwanderung in den Quartieren

Für die Identifikation von Problemen in Quartieren spielen wohnungs- und wohngebietsbezogene Umzugspläne und speziell Abwanderungspläne eine wesentliche Rolle.

Am häufigsten sind Umzugspläne in Ehrenfeld, Nippes und Stammheim, am seltensten in Esch, Overath Stadt und Heiligenhaus (Tab. 5.7). Gesucht wird überwiegend kleinräumlich und innerhalb des Raumtyps, der dem aktuellen Standort entspricht, d. h. in Nippes und Longerich werden vorwiegend innerstädtische Viertel genannt, in Zündorf vor allem Außenviertel Kölns, Umlandbewohner suchen eher im Umland (vgl. unten für bereits getätigte Umzüge).

Wohngebietsbezogene Gründe für Umzugspläne sind in Stammheim besonders weit verbreitet. Ansonsten zeigt sich ein Zentrum-Peripherie-Muster: In den innerstädtischen Gebieten Kölns sind wohngebietsbezogene Umzugspläne weiter verbreitet als in Esch, Zündorf und im Umland.

Unter diesen Gründen dominiert über alle Gebiete hinweg die Lärmbelastung (vgl. im Folgenden Kap. 5.1). Besonders problematisch ist Lärm in den zentrumsnahen Kölner Gebieten Ehrenfeld, Nippes und Longerich. Aber auch in Suburbia ist Lärm ein häufiger Umzugsgrund. In Ehrenfeld und Nippes spielen außerdem fehlende Pkw-Stellplätze und fehlende Grünflächen häufig eine Rolle. Stammheim ist dagegen von sozialen Problemen geprägt: Kriminalität, Vandalismus und Konflikte mit Nachbarn. Insbesondere jüngere Befragte nennen häufig auch mangelnde Freizeit- und Spielangebote für Erwachsene und Kinder.

Jeder fünfte bis sechste Befragte mit Umzugsplan nennt einen Grund, der sich unter 'Mobilität/Erreichbarkeit' subsumieren lässt: fehlende Geschäfte, Freizeitangebote für Erwachsene, Jugendliche oder Kinder, fehlende oder zu schlechte Schulen, Mängel in der ÖPNV-Anbindung oder der MIV-Erreichbarkeit (mangelnde Straßenanbindung, Parkplatzprobleme). Dabei spielt insgesamt die infrastrukturelle Ausstattung des Quartiers die Hauptrolle. In Ehrenfeld und Nippes stehen MIV-Probleme im Vordergrund, in Esch und Kerpen Stadt die ÖPNV-Anbindung. Man beachte dabei, dass die kleinen Zahlen in der Tabelle auf alle Befragten bezogen sind, nicht auf die Befragten mit Umzugsplänen. Die Werte sind also gewissermaßen Schätzungen für 'ursachenbezogene Abwanderungsraten' für die Gebiete.

Tabelle 5.7: Verbreitung von Umzugsplänen und Gründe dafür in den Untersuchungsgebieten

	Ehrenfeld	Nippes	Stammheim	Longerich	Esch	Zündorf	Kerpen Stadt	Overath Stadt	Sindorf	Heiligenhaus	Alle
Befragte mit Umzugsplan (%)	25,9	26,7	23,0	15,3	8,8	12,3	14,7	7,8	10,2	8,2	14,8
Gründe für Umzugsplan (% aller Befragten)											
Familiär/persönlich	11,9	11,7	9,6	8,3	5,5	5,7	7,0	5,5	5,2	3,9	7,2
Beruflich	8,6	6,7	3,2	3,3	2,1	3,3	4,4	3,6	2,5	2,9	4,0
Eigentumsbildung	2,9	5,7	5,3	5,3	0,5	2,7	6,3	0,7	4,1	2,0	3,7
Wohnung	17,7	19,0	17,1	7,3	1,1	7,0	6,5	2,3	5,2	3,6	8,2
Wohngebiet	5,8	7,7	12,8	5,3	4,4	2,7	4,7	1,3	3,0	2,9	4,7
▼ Sonstiges	1,7	0,3	1,1	1,8	0,5	1,0	0,0	1,0	1,3	1,0	1,0
darunter Erreichbarkeits-/											
Mobilitätskriterien:											
Infrastruktur im Quartier	0,5	1,3	6,4	2,3	2,2	0,6	2,3	0,0	1,6	2,0	1,8
Mangelnder ÖPNV	0,0	0,0	0,0	0,3	2,2	0,0	3,0	0,0	0,3	1,3	0,7
MIV-Erreichbarkeit	2,6	2,3	1,1	0,7	0,5	0,0	0,7	0,3	0,3	0,0	0,8
Lage des Gebiets	0,0	0,3	0,0	0,0	1,1	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Mobilität/Erreichbarkeit insgesamt*	2,6	3,3	6,4	3,0	3,3	1,0	3,9	0,3	2,3	2,3	2,7
n (mit Umzugsplan)	49	80	43	46	16	38	45	24	31	25	397

Grau unterlegt: überdurchschnittlich häufige Nennungen. Mehrfachnennungen möglich.

* mindestens einer der vorherigen Gründe genannt

Wohnungsbezogene Gründe spielen vor allem in Ehrenfeld, Nippes und Stammheim eine große Rolle, also ebenfalls in den zentrumsnahen Gebieten¹⁰. Dabei dominiert mit knapp der Hälfte der Antworter die Angabe, die Wohnung sei zu klein. Jeder achte Befragte mit Umzugsplan (12,5 %) nennt die zu große Wohnung. Dies konzentriert sich auf die Lebensstilgruppen der Kulturinteressierten, der Distanzierten und der Traditionellen, also auf Befragte, die relativ häufig in 'schrumpfenden Haushalten' leben.

Darüber hinaus werden in Ehrenfeld und Nippes häufig fehlende Freiräume bemängelt. In Stammheim nennen die Befragten 'wohnungsbezogene' Gründe überproportional häufig, die sich eher auf soziale Probleme im Wohngebiet beziehen: Unzufriedenheit mit der Nachbarschaft, Schmutz, das Umfeld allge-

¹⁰ Dieses Muster zeigt sich auch für vergangene Umzüge: Lag der vorherige Wohnstandort in einem innerstädtischen Viertel, wird als Umzugsgrund von jedem zweiten Befragten (49 %) die Wohnung genannt. Der entsprechende Anteil in den innenstadtnahen Vierteln liegt bei 34 %, in den Außenvierteln bei 25 % (Chi-Quadrat signifikant $p = 0,01$). Zur räumlichen Abgrenzung vgl. Scheiner (2005a).

mein. Insgesamt stellt sich Stammheim mit Bezug auf Umzugspläne als das größte Problemquartier dar.

Wohnmobilität und Lebensstile

Im Vergleich der Lebensstile entsprechen die Ergebnisse im Wesentlichen den Erwartungen. Ein hohes Ausmaß an Wohnmobilität besitzen vor allem die beiden 'jungen' Lebensstile: die Erlebnisorientierten und die Außerhäuslich-Geselligen (Tab. 5.8). Beide sind im Bezugszeitraum (seit 1989) vergleichsweise häufig umgezogen und zeichnen sich durch eine niedrige Wohndauer im Quartier aus. Dies entspricht der Erwartung, dass Personen mit hoher Selbstverwirklichungsorientierung zu hoher Wohnmobilität neigen.

Es bestehen jedoch auch Unterschiede zwischen diesen beiden Gruppen: Die Außerhäuslich-Geselligen haben häufiger schon außerhalb der Region gelebt und bereits berufliche (oder ausbildungsmotivierte) Umzüge unternommen, während bei den Erlebnisorientierten Umzugspläne besonders weit verbreitet sind. Darin spiegeln sich die in den Gruppen dominierenden Lebensphasen. Während der prototypische Außerhäuslich-Gesellige Student oder Akademiker ist, sind die Erlebnisorientierten eher jünger und erst 'auf dem Sprung' ins eigenständige Leben. Was die Außerhäuslich-Geselligen an Mobilitätserfahrungen bereits besitzen, haben die Erlebnisorientierten häufig noch vor sich – den Auszug aus dem Elternhaus.

Das Gegenstück zu diesen Gruppen bilden die Traditionellen, die sich durch eine hohe Konstanz der räumlichen Lebensbezüge auszeichnen (auch dies entspricht der Erwartung): wenige Umzüge, hohe Wohndauer, kaum Umzugspläne. Wenn im erfragten Zeitraum überhaupt einmal umgezogen wurde, dann häufig innerhalb des Quartiers.

Diese Charakteristika lassen sich in erster Linie über die Altersstruktur der Lebensstile erklären, ebenso wie die hohe Wohndauer der Kulturinteressierten. Letztere unterscheiden sich gleichwohl deutlich von den Traditionellen. Zum einen besitzen sie häufig die Erfahrung der beruflich bedingten Wanderung, zum anderen steht ihre geringe Neigung zum Umzug im Kontext des Wohneigentums. Die Eigentumsbildung war häufig der Grund für den letzten Umzug. Wenn überhaupt noch Umzugspläne bestehen, dann bei denjenigen, bei denen die Eigentumsbildung noch ansteht.

Die Distanzierten schließlich fallen allenfalls durch vergleichsweise häufige Umzugspläne auf. Dies dürfte durch ihre Lebenslage zu begründen sein. Die Distanzierten sind häufig im mittleren Alter und leben allein, befinden sich also zumindest zum Teil in einer wenig stabilen biographischen Übergangsphase.

Tabelle 5.8: Wohnmobilität der Lebensstilgruppen

	Erlebnis-orientierte	Außer-häuslich-Gesellige	Distan-zierte	Kultur-interes-sierte	Traditio-nelle	Alle
<i>Anzahl der Umzüge seit 1989</i>						
0	27,8	33,0	42,6	45,1	61,9	42,6
1	27,5	21,4	26,0	25,1	21,2	23,8
2	17,8	17,0	12,9	12,0	8,7	13,6
3	12,2	10,3	7,3	8,1	5,0	8,4
4+	14,7	18,4	11,1	9,6	3,3	11,6
<i>Maximaler Wanderungsradius seit 1989</i>						
kein Umzug	27,9	33,5	43,3	45,5	62,6	43,1
innerhalb des Quartiers	9,1	7,7	8,3	6,8	7,6	7,8
innerhalb der Stadt	22,3	18,0	18,1	18,1	12,1	17,4
innerhalb der Region (< 50 km)	21,6	15,7	15,2	13,9	8,9	14,6
innerhalb des Großraums (< 150 km)	2,8	8,6	4,1	4,3	1,0	4,5
weiter entfernt	16,3	16,7	10,9	11,5	7,8	12,6
<i>Bereits einmal aus beruflichen Gründen umgezogen?</i>						
ja	27,9	40,4	33,9	37,7	18,1	32,7
<i>Wohndauer im Quartier</i>						
0 bis 2 Jahre	28,1	22,9	17,6	14,4	11,4	18,3
3 bis 5 Jahre	20,4	20,1	16,8	13,2	11,6	16,3
6 bis 10 Jahre	14,2	15,8	13,0	16,1	9,2	13,8
mehr als 10 Jahre	25,6	35,4	49,6	54,3	63,0	46,6
seit Geburt	11,7	5,8	2,9	2,1	4,8	4,9
<i>Umzugsplan vorhanden?</i>						
ja	23,5	16,3	18,2	10,1	8,4	14,7

Grau unterlegt: überdurchschnittlich häufige Nennungen. – Alle Differenzen signifikant (p = 0,01).

Aufschlussreich in Bezug auf räumliche Entwicklungen sind die Umzugspläne der Lebensstilgruppen in den verschiedenen Gebietstypen. In Ehrenfeld und Nippes sind Umzugspläne etwa 2,5 mal häufiger als in den Stadtrandgebieten Kölns und im Umland. Bei den Außerhäuslich-Geselligen und den Erlebnisorientierten ist dieses Verhältnis allerdings ausgeglichener. Die Neigung dieser Lebensstilgruppen zum Umzug ist zwar in den Innenstadtgebieten ebenfalls stärker als in peripheren Lagen, aber das 'räumliche Gefälle' ist geringer. Umgekehrt ist es bei den 'älteren' Lebensstilen, bei denen Umzugspläne in Ehrenfeld und Nippes fast vier mal so häufig sind wie im Umland (mit Umzugsplan: Kulturinteressierte 24 % gegenüber 6 %; Traditionelle 19 % gegenüber 5 %). Dieser Befund fügt sich nahtlos in das Bild der 'Übernahme' der innerstädtischen Quartiere durch Zuzüge junger, außerhäuslich orientierter Lebensstile (s. o.) bei gleichzeitiger – freiwilliger oder unfreiwilliger – Verdrängung Alteingesessener.

Wohnmobilität und Lebenslage

Die Differenzierung nach Lebensstilen deutete bereits die dahinter stehende Altersstruktur an. Das Lebenszyklus-Konzept gilt trotz aller Differenzierung noch immer als bester Erklärungsansatz für Binnenwanderungen innerhalb eines Landes (Bähr 2003). Der Lebenszyklus korreliert hochgradig mit dem Alter. Die diesbezüglichen Ergebnisse bestätigen die vorliegende Forschung und sollen hier nur kurz angedeutet werden (vgl. zu den Details wiederum Scheiner 2005c):

- Der Anteil derjenigen, die innerhalb der letzten zwei Jahre vor der Befragung umgezogen sind, steigt von der Altersklasse unter 18 Jahre steil an bis zum Alter von 25 Jahren (Auszug aus dem Elternhaus), um zwischen 30 und 40 Jahren steil, danach flacher abzufallen. Erst im Rentenalter wird wieder etwas häufiger umgezogen. Dahinter können beispielsweise Umzüge zu Verwandten (z. B. Kindern) stehen, die bei starken gesundheitlichen Einschränkungen (häufig nach der Verwitwung) unternommen werden¹¹.
- Die hohe Mobilität der Jüngeren zeigt sich auch in der großen Ausdehnung des individuellen Wanderungsradius sowie in den Umzugsplänen. Auffallend ist, dass die jüngeren Befragten bereits jetzt häufiger mindestens einen beruflichen Umzug unternommen haben als die Älteren, bei denen man (trotz der früher verbreiteten längerfristigen Bindungen im Berufsleben) eher erwarten würde, dass sie im Laufe eines langen Berufslebens einmal aus beruflichen Gründen umgezogen sind¹².

Wohnmobilität und Wohnsituation

Über die soziodemographischen und räumlichen Unterschiede hinaus sind starke Zusammenhänge zwischen Wohnmobilität und Wohnsituation zu erwarten. Von Bedeutung sind hier beispielsweise Wohnstatus (Eigentum vs. Miete) und Wohnqualität. Deren Auswirkungen können die soziodemographischen und räumlichen Effekte deutlich übersteigen. Sie können aber nicht pauschal für alle Aspekte der Wohnmobilität unterstellt werden. Beispielsweise dürfte die aktuel-

¹¹ Umzüge in betreute Wohneinrichtungen und Altersheime sind nicht erfasst, da nur Personen in Privathaushalten befragt wurden.

¹² Zumal die Frauenerwerbstätigkeit vor wenigen Jahrzehnten noch wesentlich geringer war als heute und ein Wohnortwechsel in Verbindung mit einem Arbeitsplatzwechsel für Haushalte mit nur einem Erwerbstätigen einfacher ist (Schwarz 1992).

le Wohnsituation einen hohen Einfluss auf die Umzugsabsicht haben – sie wird aber kaum vergangene Umzüge erklären.

Zunächst zeigen sich erwartungsgemäß starke Zusammenhänge zwischen Wohnstatus und Mobilität – Eigentum macht tendenziell immobil. 24 Prozent der Mieter, aber nur 7 Prozent der Eigentümer planen einen Umzug. Die geringe Mobilität der Eigentümer bestätigt sich auch bei einer altersdifferenzierten Analyse und lässt sich anhand der Wohndauer in der Wohnung auch für die Vergangenheit zeigen). Die hohe Persistenz von Standortentscheidungen vor allem bei Eigentümern steht kurzfristigen politischen und planerischen Maßnahmen zur Veränderung der Standortwahl entgegen.

Auch bei Mängeln der Wohnqualität kann sich die Umzugsneigung erhöhen. Zum einen spielt hier (hypothetisch) die Verfügbarkeit privater Freiräume eine Rolle, die möglicherweise die Umzugsneigung reduziert. Die Hinweise darauf in den Daten sind allerdings recht schwach (Scheiner 2005c). Stärkere Zusammenhänge ergeben sich für die Wohnungsgröße. Bei unzureichender Wohnungsgröße oder Zimmeranzahl nehmen Umzugspläne um den Faktor 2-3 zu. Dieser Zusammenhang ist nicht linear. Konkret liegen die Schwellen, unterhalb derer die Umzugsneigung stark ansteigt, etwa bei 1,2 Zimmer bzw. bei 30 qm pro Person. Umgekehrt kann auch eine zu große Wohnung ein Umzugsgrund sein (s. o.). Dies deutet sich in Tabelle 5.9 ganz leicht an.

Die Differenzierung nach dem Wohnstatus zeigt, dass die verstärkten Umzugspläne bei zu kleiner Wohnung in hohem Maß auf Mieterhaushalte zurückzuführen sind, während sich die Umzugsneigung von Eigentümern auch bei (zu) kleinem Wohnraum nicht wesentlich verstärkt. Die Persistenz ist also bei Eigentümern auch bei Wohnsituationen offenbar sehr hoch, die von Mieterhaushalten nicht mehr akzeptiert werden. Demnach führt die Bindung an das Eigentum dazu, sich eher mit unzulänglichen Situationen zu arrangieren bzw. diese in der aktuellen Wohnung zu verbessern anstatt eine Lösung durch Umzug zu suchen. Eigentümer haben bessere Möglichkeiten, ihre Wohnsituation vor Ort anzupassen, weil Investitionen in Eigentum leichter möglich sind und sich bei langer Wohndauer eher lohnen. Denkbar ist auch, dass ein gewisser Anteil der Eigentümer aus finanziellen Gründen von vornherein eine sehr kleine Wohnung bezieht, um zumindest die Vorteile des Eigentums zu genießen ('klein, aber mein').

Die Wanderungen der Befragten sind in hohem Maße durch die lokale und regionale Ebene geprägt (Tab. 5.6). Dies soll im Folgenden etwas aufgeschlüsselt werden.

Tabelle 5.9: Befragte mit Umzugsplänen nach Wohnsituation und Wohnstatus

	Wohnfläche pro Person (m ²)					alle
	< 30	30 bis < 40	40 bis < 50	50 bis < 70	70+	
Mieter	42,9	21,2	20,7	19,1	23,4	23,8
Eigentümer	5,9	10,6	7,1	6,8	5,8	6,8
alle	36,5	17,9	14,2	11,3	10,0	14,6

	Zimmer pro Person					alle
	< 1,2	1,2 bis < 1,4	1,4 bis < 2	2 bis < 3	3+	
Mieter	37,7	25,5	17,8	18,0	21,8	23,9
Eigentümer	9,3	9,1	6,2	6,6	6,6	7,0
alle	29,6	15,9	10,7	11,5	12,7	14,7

Differenzen für die Gesamtstichprobe und für Mieter, aber nicht für Eigentümer signifikant (p = 0,01).

*Demographische und räumliche Typisierung von Wanderungen:
komplexe Verflechtungen in einer urbanisierten Region*

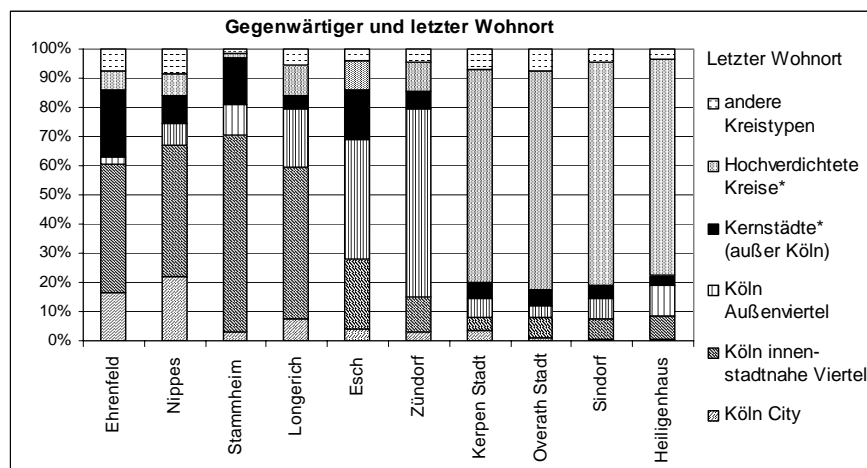
Letzter Wohnort

Bei einer räumlichen Klassifikation der früheren Wohnstandorte zeigt sich: Der letzte Wohnort war bei knapp der Hälfte der Befragten Köln (bei 54 % Befragten, die aktuell in Köln leben). Unter den Befragten in Köln selbst gilt dies je nach Gebiet für rund 60 bis 80 Prozent (Abb. 5.3). Der Zuzug erfolgte jeweils schwerpunktmäßig aus derjenigen Lagekategorie, in der auch der gegenwärtige Wohnstandort liegt. So erfolgt der Zuzug nach Ehrenfeld und Nippes häufig aus der Kölner City oder anderen innerstädtischen Vierteln, nach Stammheim und Longerich aus innerstädtischen Vierteln, nach Esch und Zündorf aus Außenvierteln. Dies entspricht dem Befund für die Umzugspläne, demzufolge überwiegend ein Gebietstyp gesucht wird, der dem aktuellen Standort entspricht (s. o.). Der Zuzug nach Köln erfolgt aber im Vergleich zum suburbanen Raum auch überproportional häufig aus anderen Großstädten.

In den Umlandgebieten ziehen etwa drei Viertel der Mobilen aus hochverdichteten Umlandkreisen zu; dabei handelt es sich meist um den Kreis, in dem auch der gegenwärtige Wohnort liegt. Rund 15 Prozent der Zuzüge erfolgen aus Köln.

Die zeitliche Differenzierung nach der Wohndauer zeigt eine leichte Abnahme des Anteils der Zuzüge aus Köln in das Umland¹³ zugunsten der Verflechtungen innerhalb des Umlands. Auch wenn es sich dabei nur um leichte Verschiebungen handelt, fügt sich dies in die Interpretation einer tendenziellen Abkopplung des Umlands von der Kernstadt, die allerdings auf Exurbanisierungstendenzen zurückzuführen sein *könnte*. Die 'Abkopplung' des engeren Umlands wäre dann Ausdruck der 'Ankopplung' eines zweiten Rings an die Kernstadt. In Köln zeigt sich ein deutlich steigender Anteil an Zuzügen von außerhalb der Stadt. Dies sind sowohl Nahwanderungen aus der Region als auch Fernwanderungen.

Abbildung 5.3: Letzter Wohnort der Befragten nach Untersuchungsgebiet



* in Agglomerationsräumen

Verbreitung von Wanderungstypen

Durch Klassifikation des gegenwärtigen und des vorherigen Wohnortes lassen sich die Wanderungen zu räumlichen Wanderungstypen zusammenfassen (zu den Details vgl. Scheiner 2005a). Die Klassifikation beruht auf den siedlungsstrukturellen Kreistypen des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung. Dabei werden neun Kreistypen als siedlungsstrukturelle Hierarchie von Großstadt

13 Abnahme von 17 % (Wohndauer > 5 Jahre) auf 14 % der Zuzüge.

bis peripherer ländlicher Raum aufgefasst und zu Kategorien zusammengefasst. Insbesondere wird unterschieden, ob eine Wanderung 'aufwärts' oder 'abwärts' in der siedlungsstrukturellen Hierarchie erfolgt. 'Hierarchie-aufwärts' verlaufen Wanderungen, wenn der Kreistyp am Zielort eine höhere Dichte aufweist als der Kreistyp am Ausgangsort. Vereinfachend wird dabei von Stadtwanderungen gesprochen. Bei 'hierarchie-abwärts' gerichteten Wanderungen ist es umgekehrt; diese werden vereinfachend als Randwanderungen bezeichnet. 'Wanderungen innerhalb eines Raumtyps' bezeichnen Wanderungen, bei denen der Kreistyp nicht gewechselt wird. Die Kreistypologie ergänzend werden auch Wanderungen aus der Innenstadt an den Rand einer Kernstadt als Randwanderungen bezeichnet, umgekehrte Wanderungen als Stadtwanderungen.

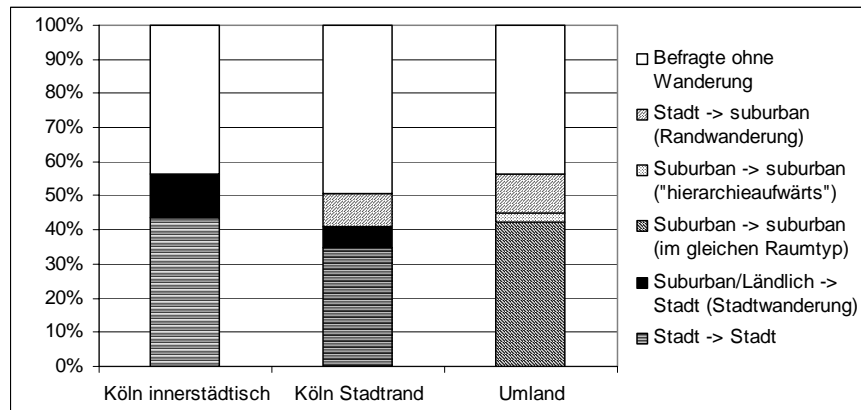
Im Ergebnis zeigt sich, dass drei Viertel der Wanderungen innerhalb eines Raumtyps verlaufen, entweder als Stadt-Stadt-Wanderungen (innerhalb Kölns) oder innerhalb des selben Kreistyps (meist innerhalb des selben Kreises) im suburbanen Raum.

Zur Abschätzung möglicher Effekte auf die Raumentwicklung müssen diese Angaben allerdings nicht auf alle Wanderungen, sondern auf alle Befragten bezogen werden. Damit erhält man Schätzungen für räumlich differenzierte Wanderungsraten. Dabei werden die Gebiete zu drei Typen zusammengefasst: innerstädtische Gebiete in Köln (inkl. Stammheim und Longerich), Stadtrandgebiete in Köln, Umlandgebiete. Dabei zeigt sich, dass immerhin 12 Prozent der Umlandbewohner aus Kernstädten (meist Köln) zugezogen sind (Abb. 5.4). Dies gilt gleichermaßen für die suburbanen Zentren und Wohngebiete. Fast vier mal so viele (42 %) sind allerdings aus dem suburbanen Raum zugezogen – ein weiterer Hinweis auf die Abkopplung räumlicher Verflechtungen von der Kernstadt. Suburbane Zentren und Wohngebiete unterscheiden sich darin nur wenig.

Umgekehrt sind in den innerstädtischen Gebieten Kölns 13 Prozent aus Suburbia bzw. dem ländlichen Raum zugezogen, dagegen haben 44 Prozent schon vorher in der Stadt gewohnt. Der Rest ist im Bezugszeitraum nicht gewandert.

Für *Wanderungspläne* (ohne Abbildung) zeigt sich: In innerstädtischen Gebieten Kölns planen knapp 2 Prozent der Befragten eine Randwanderung. Umgekehrt planen etwas mehr als 2 Prozent der Umlandbewohner eine Wanderung in eine Kernstadt. In Kölner Stadtrandgebieten überwiegen die stadtwärts gerichteten Wanderungspläne leicht die nach außen gerichteten Pläne. Insgesamt halten sich demnach in dieser Stichprobe Suburbanisierungs- und Urbanisierungstendenzen etwa die Waage. Dies darf allerdings aufgrund der selektiven Auswahl der Untersuchungsgebiete nicht für die Region verallgemeinert werden.

Abbildung 5.4: Wandertyp (räumliche Klassifikation des letzten Umzugs)



Demographie der Wandertypen: Gibt es eine Reurbanisierung?

Die obigen Ergebnisse legen eine Interpretation im Sinne einer Tendenz zur Reurbanisierung nahe. Diese Interpretation lässt sich allerdings nicht aufrecht erhalten, denn die demographische Selektivität der Wanderungen zeigt in der Tendenz das klassische lebenszyklische Muster: Die Stadtwanderungen werden vor allem von der Altersgruppe 18 bis 29 Jahre getragen, die Suburbanisierung dagegen eher von Personen über 30 Jahren, wobei die Altersgruppe 30 bis 39 Jahre am stärksten vertreten ist. Entsprechend sind bei der Stadtwanderung Singles überproportional vertreten, während die Randwanderung eher von Paaren geprägt wird. Dass die Randwanderung nicht mehr in der 'klassischen' Weise von Familien getragen wird, wurde in jüngerer Zeit bereits mehrfach hervorgehoben (Kreibich 2000, IMU-Institut 2002, Bauer/Holz-Rau/Scheiner 2003). Allerdings sind die betreffenden Paare häufig Familien in spe, wie die Analyse der vergangenen Wanderungen nach dem *gegenwärtigen* Haushaltstyp zeigt (ohne Tabelle): Viele Paare ziehen offenbar bereits während der Phase der *Familienplanung* ins Umland. Dies bestätigt sich in der Verteilung der Haushaltstypen derjenigen, die gerade eine Randwanderung planen (Scheiner 2005c) sowie tendenziell auch in einer Analyse der Übergänge zwischen Haushaltstypen nach Wanderungen (Scheiner 2005d).

Insgesamt sind allerdings die demographischen Unterschiede zwischen Stadt- und Randwanderern bei weitem nicht so stark ausgeprägt, wie man viel-

leicht erwarten würde. So sind etwa die Familien unter den Stadtwanderern mit 38 Prozent vertreten, gegenüber einem Anteil von 45 Prozent unter den Randwanderern¹⁴. Bei den Wanderungsplänen sind Familien unter den Stadtwanderern sogar leicht überproportional vertreten. Dies zeigt, dass städtisches Wohnen für Familien nicht unattraktiv ist. Eine Ausnahme bilden allerdings die innerstädtischen Quartiere, in die kaum Zuzug von Haushalten mit Kindern erfolgt (was angesichts der Altersstruktur der Zuziehenden umso bemerkenswerter ist). Dies ist in Ehrenfeld in geradezu extremer Form, in Nippes etwas weniger deutlich ausgeprägt. Aufgrund der Altersverteilung der Rand- und Stadtwanderer kann von einer Reurbanisierung dennoch nicht gesprochen werden. Die Randwanderung der 30-39-jährigen ist nicht kohorten-, sondern altersspezifisch. Im Wesentlichen ist das Wohnen in der Stadt typisch für eine kurze Phase im Lebenszyklus.

5.3 Wohnstandortwahl und Zufriedenheit: eine Typisierung

Birgit Kasper

Die Entscheidung für einen bestimmten Wohnstandort und die Zufriedenheit mit den Eigenschaften dieses Wohnstandortes steht mit verschiedenen Aspekten im Zusammenhang. Das klassische Modell von Lansing und Morgan (1955), wonach die Wohnanforderungen mit den Stufen des traditionellen Lebenslaufs (Single, Jüngeres Paar, Familie, Älteres Paar) erklärt wird, beschränkt sich auf den einfachen Zusammenhang von Haushaltsgröße und Wohnform: Mit der Abfolge einzelner, bekannter Lebensabschnitte sind vorhersehbare Wohnbedürfnisse verbunden. Die Differenzierung dieses Stufenmodells wird durch das Konzept der Lebensphasen möglich. Die Wohnstandortwahl wird dabei durch Ereignisse und altersbedingte Veränderungen im Lebenslauf (Haushaltsstruktur, Beruf, Einkommen) ausgelöst (Mayer/Tuma 1990). Allerdings ermöglicht erst die Einbeziehung weiterer Aspekte wie Angebote auf dem Wohnungsmarkt, Lebensziele und persönliche Vorlieben eine umfassendere Erklärung der Wohnstandortwahl (Mulder 1993; Clark/Dieleman 1996). Es sind also nicht allein die objektiven räumlichen Rahmenbedingungen, die die (Un-)Zu-

¹⁴ Nur Personen, die zum Zeitpunkt des Umzugs mindestens 26 Jahre alt waren, um aus dem Elternhaus ausziehende Kinder nicht fälschlicherweise als Familien zu klassifizieren.

friedenheit mit dem Wohnstandort erklären können. In der Folge führt ein Umzug nicht generell zu erheblichen Verbesserungen der Standortzufriedenheit.

Daher erscheint die Betrachtung der Wohnstandortwahl aus einem anderen Blickwinkel erforderlich, nämlich unter der Fragestellung, welche Rolle die Standort(un)zufriedenheit bei der Wohnstandortwahl oder bei der Umzugsabsicht spielt, wie es zu Unzufriedenheit mit dem Wohnstandort kommt und ob durch den Wohnstandortwechsel eine erhoffte oder geplante Optimierung von wichtigen Standortfaktoren tatsächlich erzielt werden kann.

Grundlage für die Untersuchung dieses Kontextes sind die Leitfadeninterviews. Wohnstandortwahl und Standortbewertung wurden thematisiert, indem das Gespräch darauf gelenkt wurde,

- ob die Befragten gern an ihrem Wohnstandort wohnen und warum er ihnen gefällt bzw. was ihnen gefällt und was nicht,
- ob sich ihre Erwartungen an die Wohnung und den Wohnstandort erfüllt haben.

Die Schilderungen der Befragten wurden durch Nachfragen konkretisiert, so dass die jeweiligen Motive in ihrem Begründungszusammenhang deutlich wurden. Der Nutzen der Leitfadeninterviews besteht darin, die Veränderungen nachträglich über den Zeitverlauf aufnehmen und den Kontext der (Un-)Zufriedenheit genauer betrachten zu können. Zudem ermöglicht die induktive Auswertung die Entwicklung von Kategorien aus den Leitfadeninterviews und damit aus der Bewohnerperspektive heraus.

Die Begründungen für Wohn- und Standortzufriedenheit lassen sich zu drei Bereichen zusammenfassen:

1. Individuelle Ebene: Veränderungen der persönlichen Bedürfnisse und deren Entsprechung durch den Wohnraum und das Quartier sowie aktuelle Einschätzung der Wohnbedingungen,
2. Räumliche Ebene: Wohnung und Gebiet, Baualter und Charakter des Quartiers, Maßstäblichkeit, funktionale Heterogenität, Ausstattung des Gebiets, Wandel und Entwicklungsdynamik,
3. Soziale Ebene: Veränderungen des Images, Wandel von Mentalität und Traditionen, Veränderungen der sozialen Zusammensetzung innerhalb des Quartiers durch Zu- und Wegzüge.

Anhand der Ergebnisse der standardisierten Befragung lässt sich nicht eindeutig zeigen, dass einzelne Lebensstilgruppen in den verschiedenen Gebieten mit bestimmten Aspekten besonders zufrieden oder unzufrieden sind. Die Leitfadenin-

terviews weisen darauf hin, dass die Möglichkeit, sich mit Nachteilen arrangieren zu können, das entscheidende Kriterium ist. Im Folgenden wird diese Frage im Rahmen der drei genannten Ebenen mit jeweils einer eigenen Typologie vorgestellt.

Individuelle Ebene

Aus den Leitfadeninterviews haben sich vier Gruppen herauskristallisiert, die unterschiedlich mit dem Leben und den Problemen im Quartier umgehen.

Die in ihrem Quartier fest verwurzelt Wohnenden

Die erste Gruppe ist „fest verwurzelt“ mit ihrem Quartier, dem sozialen Umfeld, dem Haus oder der Wohnung. Für sie ist das Wohnen an *dem* bestimmten Ort ein Grundbedürfnis. Gerade das Wohnen in der jeweiligen Wohnung oder im Viertel ist für sie trotz Unzufriedenheit mit Einzelheiten existenziell. Ein Wegzug kommt nicht in Frage: „Ich würde nicht weg gehen. Es sei denn, es würde *alles* mitgehen“ (Frau E., 32 J., Kerpen). Allenfalls innerhalb des Quartiers ist ein Umzug denkbar, wenn es nötig wird oder wenn sich die Gelegenheit ergibt. Beispielsweise hatte Frau F. im Alter von 40 Jahren ein Haus in Düsseldorf geerbt, das sie aber verkaufte und eine Eigentumswohnung erwarb: „Es musste in Longerich sein – das war ganz wichtig!“ (Frau F., 56 J., Longerich). Schließlich gehören zu dieser Gruppe auch diejenigen, die nach einer Phase der Abwesenheit wieder heimgekehrt sind wie z. B. Frau M. (53 J., Esch). Für sie war ein Wegzug wegen des Studiums erforderlich, aber mit ihrer kleinen Tochter zog sie wieder zurück nach Esch, wo man „seine Ruhe haben“ kann (vgl. Kasper 2003).

Diese Einbindung findet man in allen Quartierstypen sowohl in Mietwohnungen als auch im Eigentum. Fühlen sich nun Vertreter einzelner Lebensstile mit bestimmten Quartieren besonders verwurzelt? Die Außerhäuslich-Geselligen sind sehr zufrieden mit den Wohnbedingungen in Ehrenfeld und Nippes. Die Traditionellen fühlen sich in Kerpen sehr wohl. Die Wohn- und Quartierszufriedenheit ist dabei aber nicht allein geprägt durch die räumliche Umgebung oder Nutzungsmöglichkeiten. Für diese Personen ist das Quartier ihr Zuhause, ihre Heimat. Im Lebensverlauf haben sie sich mit den räumlichen Rahmenbedingungen und den Angeboten im positiven Sinne arrangiert: Nachteile der Quartiere wie z. B. die schlechte Versorgungssituation in Heiligenhaus werden durch Arrangements, Nachbarschaftshilfe oder Eigeninitiative gelöst. Die An-

gebotslage könnte besser sein, aber man kann sich (be-)helfen, weil man sich gegenseitig kennt – v. a. bei Familien, die in zweiter oder dritter Generation im Quartier leben – und weil man sich mag: „... und wir haben da eine alleinstehende Frau, für die kochen wir mit, zweimal in der Woche. Und da ist dann auch noch eine andere Nachbarin, die macht dann auch so einiges für sie, und eine weitere kauft ein für sie, und wenn das nicht der Fall wäre, dann wäre sie schon längst im Altenheim. (...) Ich muss sagen, ich gehe sogar recht gern zu ihr, um das Essen zu bringen. Sie hat einen Optimismus und eine fröhliche Ausstrahlung ...“ (Herr I., 74 J.).

Die auf der Durchreise Wohnenden

Die zweite Gruppe ist „auf der Durchreise“ und für sie bedeutet das Wohnen an dem Ort eine temporäre Lösung. Die Befragten dieser Gruppe wissen, dass sie nicht auf Dauer bleiben werden – so gut die Rahmenbedingungen auch sein mögen: Frau B. (45 J., Longerich) ist wegen des Sohnes in ein Reihenhaus gezogen und will später wieder in eine urbanere, anonymere Nachbarschaft ziehen. Auch durch berufliche Veränderungen ist diese Gruppe an ihren derzeitigen Wohnstandort gekommen: „Ich habe in Köln angefangen zu studieren, mein Freund in Gummersbach. Und dann sind wir so in die Mitte gezogen. (...) Wir haben einfach geguckt, was so die Mitte ist und dann, was ganz gut liegt mit der Bahn“ (Frau D., 23 J., Overath). Für diese Gruppe hat das Quartier vor allem funktionale Bedeutung, es passt zur aktuellen Lebenssituation. Dazu gehören auch die noch bei den Eltern wohnenden Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Für sie hat die Wohnumgebung keine große Bedeutung (mehr) und ein Arrangement mit schlechten Rahmenbedingungen ist nicht erforderlich, weil keine langfristige Bindung geplant ist.

Die unfreiwillig auf dem Sprung Wohnenden

Die dritte Gruppe ist „unfreiwillig auf dem Sprung“: Ursprünglich stark auf den Ort orientiert, ist die Wohnsituation nicht mehr tragbar. Die Ursachen liegen vor allem im persönlichen Bereich. Scheidung, Auszug der Kinder, Tod des Partners, beruflicher Wechsel, Krankheit usw. machen einen Umzug unausweichlich. Die Gruppe besteht vor allem aus den ehemals jungen Familien, die sich ein „Ankommen“ und „Verwurzeln“ in einem Quartier gewünscht hatten: Scheidung (Frau R., 42 J., Sindorf), zeitweise Arbeitslosigkeit (Herr N., 56 J., Ehrenfeld), Auszug der Kinder (Frau O., 51 J., Overath), veränderte Bedürfnisse

durch den Übergang in den Ruhestand (Frau K., 65 J., Heiligenhaus) und Tod des Partners (Frau W., 78 J., Esch) führen zu veränderten Lebensbedingungen und neuen Anforderungen an die Wohnsituation. Sie sehen sich durch die privaten Veränderungen mit Konsequenzen für den Alltag und für bis dahin bewährte Routinen konfrontiert. Eine Neuorientierung wird erforderlich. Auch das Vermissen urbaner Lebensqualität („das haben wir uns so nicht vorgestellt“, Herr N., 46 J., Esch) führt zu der Feststellung, dass das Gebiet die notwendigen oder gewünschten Angebote nicht bietet. Sofern neue Arrangements oder Kompromisse bezüglich der Wohnung und des Wohnumfeldes nicht möglich sind, d. h. bleibt die Unzufriedenheit hoch, werden Personen dieser Gruppe umziehen müssen (vgl. Kap. 6.1).

Die zufällig Gestrandeten oder unvollständig Informierten

Der Wohnstandort der vierten Gruppe kam ungeplant zustande. Zufall oder Schicksal sind die Begriffe, mit denen sie ihre Wohnstandortwahl begründen. Sie haben ihren Wohnstandort nicht selbst ausgewählt oder auswählen können und haben keinen Abgleich ihrer Bedürfnisse mit den Qualitäten und Mängeln des Quartiers vorgenommen. Neben Haushalten, denen über einen Wohnberechtigungsschein Wohnraum zugewiesen wurde, gehören zu dieser Gruppe auch die Haushalte, die nach einer Wohnung, einem Bauplatz oder einem Eigenheim gesucht haben. Abhängig von ihren finanziellen Ressourcen war für sie allenfalls der Gebietstyp und die Region wählbar – die gegebenen Rahmenbedingungen (Versorgungsinfrastruktur, Wohnumfeld) spielen bei der „Wahl“ dann meist keine Rolle. Am Ende kann man „Glück“ gehabt haben und Läden und Ärzte sind zu Fuß erreichbar: „Ich konnte mir damals natürlich noch gar nicht so vorstellen: 'Was brauche ich?' Da muss ich einfach sagen, es ist ein Glück, dass es so gekommen ist. Wer kann das schon vorhersagen? Die Lebensart verändert sich [mit Kindern] ja total und so hat sich das für uns ganz toll entwickelt, dass das hier alles so ist. Jetzt weiß ich das zu schätzen“ (Frau B., 40 J., Kerpen). Oder man hatte Glück und es wurde am gewünschten Ort Bauland erschlossen: „Wenn wir in der Zeit, wo wir was gesucht haben, in Bensberg oder Richtung Overath oder Engelskirchen was gefunden hätten, wären wir auch dahin gezogen. (...) Wenn wir mal einen Babysitter brauchen, oder wenn sie dann arbeiten geht, dann machen das die Eltern oder Schwiegereltern. Die sind ja auch hier sofort im Ort. Das passt alles zusammen“ (Herr C., 38 J., Heiligenhaus). Andernfalls muss man sich arrangieren und z. B. Fahrstunden nehmen, um den Alltag zu bewältigen (Frau K., 32 J., Sindorf) oder Frau L. (26 J.), die nach der

Hochzeit zu ihrem Mann nach Esch zog. Da ein Wegzug nicht in Frage kommt, muss man sich mit der Wohnung und dem Wohnumfeld arrangieren.

Im Ergebnis zeigt sich nicht klar, wer in welchem Gebiet besonders (un-)zufrieden mit der Wohnung oder dem Wohnstandort ist. Zu einem vergleichbaren Ergebnis kommt die Analyse der standardisierten Befragung. Ein Grund: Der Anteil derer, die sich unter Berücksichtigung der eigenen Bedürfnisse den optimalen Wohnstandort aussuchen konnten – und dadurch voll und ganz zufrieden sein können – ist sehr gering. Die Wohnstandortwahl ist in den meisten Fällen ein Kompromiss, bei dem z. B. die Infrastruktur eher zweitrangig beachtet worden ist. Ein zweiter Grund: Die Befragten haben nicht den Qualitätsvergleich verschiedener Quartiere vor Augen. In Sindorf gibt es beispielsweise „immerhin“ Läden am Ortseingang, bei denen man auf dem Weg von der Autobahn nach Hause einkaufen kann. Der dritte Grund: Ist ein Wegzug nicht möglich, haben die Befragten sich mit Arrangements geholfen, so dass die Wohnumgebung nicht dauerhaft als extrem problematisch bewertet werden muss.

Räumliche Ebene

Bezug zum Gebietstyp

Die Befragten erläutern ihre bevorzugten Wohnstandorte, die ihren Wohnvorstellungen entsprechen und welche Standorte nicht für sie in Frage kommen. Wenn sie erklären, warum sie gern an ihrem Ort wohnen, bemühen sie nicht selten die Begriffe „Stadtmensch“ oder „Landmensch“ und charakterisieren oder kontrastieren verschiedene Siedlungsräume: „Da ist mir zu viel Trubel – ich brauch meine Ruhe“ oder „da ist einfach nichts los – ich muss unter Leuten sein“. Diese Aussagen zeigen die Spannweite der individuellen Präferenzen. Dass diese Einschätzungen nicht eindeutig mit den Lebensstilen korrespondieren, liegt an den subjektiven Maßstäben: Was ein Befragter als relativ ruhigen Lebenswandel beschreibt, kann im objektiven Vergleich der Aktivitäten aller Befragten als „außerhäuslich-gesellig“ bewertet werden. Zudem werden von den Befragten als Bezugsrahmen Gebietstypen herangezogen, die im Rahmen von StadtLeben nicht untersucht werden konnten (z. B. ist es „hinter Overath, im Bergischen“ zu ländlich, denn dann ist Köln schon zu weit entfernt).

Verschiedene Gebietstypen werden also den unterschiedlichen Interessen unterschiedlich gerecht, aber die Trennungen sind nicht eindeutig. Es gibt Quartiere in der Stadt Köln, die von den „Landmenschen“ akzeptiert werden. Auch die Quartiere im Umland weisen eine Differenzierung auf. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass Longerich auch als „ruhig“ aufgefasst wird (z. B. Frau

B., 45 J., Longerich). Zündorf und Esch sind für beide Gruppen („Stadtmensch“ und „Landmensch“) attraktiv. Dagegen werden Teilbereiche von Overath (Herr F., 41 J.) und Kerpen (Frau E., 32 J.) als „städtisch“ bezeichnet. Änderungen der gebietstypischen Charakteristik können zu Mängelpfindungen führen, was sich beispielsweise an den Kommentaren zu den geplanten Siedlungserweiterungen in Zündorf zeigt. Das Neubaugebiet im Süden wird aufgrund der Dimensionierung und der großen Anzahl der „Neubürger“ als Gefahr für den bewährten fast dörflichen Charakter des Stadtteils bewertet. Nun könnte man zu dem Schluss kommen, dass die jeweiligen „Typen“ am besten in „ihren“ Gebieten aufgehoben wären. Häufig konnten die Befragten ihren Wohnstandort aber nicht nach ihrer Überzeugung aussuchen, sondern mussten nach dem Wunsch des Partners, dem Willen der Eltern, der beruflichen Notwendigkeit oder den finanziellen Möglichkeiten entsprechend in ein nicht favorisiertes Gebiet ziehen. Dabei wird deutlich, dass überzeugte Städter auch dem Landleben etwas abgewinnen und Bewohner suburbaner Gebiete die Annehmlichkeiten innerstädtischer Quartiere (Longerich oder Nippes) annehmen. Wenn es sein muss, sind also Änderungen der Präferenzen möglich, solange nicht grundlegende Probleme aufgrund der Siedlungsstruktur auftreten (vgl. „unfreiwillig auf dem Sprung“) und ein erneuter Umzug oder Rückzug quasi erzwungen ist.

Bezug zur Wohnung

Bei der (Un-)Zufriedenheit mit der Wohnung ist ein Zusammenhang mit den subjektiven Gestaltungsmöglichkeiten zu erwarten: Ist die Zufriedenheit im Wohneigentum größer als in der gemieteten Immobilie, weil im Wohneigentum ein größerer Gestaltungsspielraum besteht? Oder ist die Zufriedenheit bei Mietern größer, weil sie bei Änderungen ihrer Lebensbedingungen und Ansprüche schneller mit einem Wohnungswechsel reagieren können?

In diesem Zusammenhang kann kein klarer Unterschied zwischen Eigentümern und Mietern festgestellt werden. In gut ausgestatteten Mietwohnungen oder gemieteten Häusern lebt es sich zunächst genauso gut wie im gleichwertigen Eigentum. Bei den Standards der Wohnung macht der Wohnstatus zunächst keinen Unterschied. Relevant wird es bei baulichen Veränderungen und Reparaturen. Eigentümer haben einen größeren Handlungsspielraum, müssen aber auch die Verantwortung und die Finanzierung übernehmen. Bei Mietern spielt das Verhältnis zum Vermieter eine entscheidende Rolle:

- Werden Mängel schnell und problemlos beseitigt?

- Achten die Vermieter auf eine gute Zusammensetzung der Bewohnerschaft bzw. handelt es sich um kinderfreundliche Vermieter?
- Wird ein Eigentümerwechsel zum Problem?
- Ist die Verwahrlosung des Wohnhauses ein Problem?
- Sind Mietsteigerungen nachvollziehbar oder macht Mietwucher das Leben schwer?
- Kennt man die Vermieter persönlich?
- Oder lebt man als Untermieter, so dass das Verhalten kontrolliert wird?

Auch das Verhältnis zu einer Wohnungsbaugesellschaft kann so gut sein, dass trotz Fehlbelegungsabgabe das Wohnen attraktiv bleibt (z. B. Herr C., 38 J., Stammheim; Herr F., 41 J., Overath).

Insgesamt zeigt sich, dass es nicht „die“ passenden Wohnformen für verschiedene Lebensstile oder Wohntypen gibt, bei der sich Zufriedenheit einstellt. Aber es zeigen sich Unterschiede, wie man mit Unzufriedenheit umgeht. Während man im Wohneigentum Versäumnisse, bauliche Unzulänglichkeiten oder ungeeignete Nachbarschaften als eigene Fehleinschätzungen bewerten muss, gibt es bei Mietwohnungen die Möglichkeit, auf die Verantwortung der Vermieter zu verweisen. Es ist ein Merkmal des Wohneigentums, dass man sich mit Mängeln eher arrangieren muss, weil ein erneuter Wechsel erhebliche finanzielle Belastungen bedeutet. Beispielsweise hat Herr O. (46 J., Zündorf) beim Kauf des Hauses die Lärmbelastung durch den Durchgangsverkehr „völlig unterschätzt“ und ist darüber sehr verärgert. Aber ein Umzug ist mindestens für die nächsten zehn Jahre finanziell nicht denkbar.

Bezug zu Baualter und Charakter der Gebiete

Die Untersuchungsgebiete weisen die durch ihr Baualter räumlich „geronnenen“ Leitbilder der Raumentwicklung auf. Allein die Differenzen in den Strukturen geben unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten vor. In den „älteren“ Quartieren sind die ursprünglichen Nutzungen noch ansatzweise vorhanden: Gewerbliche Nutzung in den Gründerzeitquartieren, landwirtschaftlicher Betriebe in den dörflichen Kernen der suburbanen Gemeinden und Versorgungsstrukturen in den nach dem zweiten Weltkrieg errichteten Stadterweiterungen. Die räumlichen Rahmenbedingungen werden in der Regel als „naturgegeben“ betrachtet. Bewohner sind sich oft nicht des Ausmaßes ihrer Wahlmöglichkeiten bewusst, d. h. wie stark sie mit ihrer Wohnstandortwahl mögliche Chancen erlangen und Einschränkungen in Kauf nehmen. Es besteht die Erwartung, dass eine adäquate Versorgung generell gegeben ist und fehlende Voraussicht wird im Nachhinein

nur ungerne zugegeben. Ausnahmen bestätigen die Regel: Für Frau O. (51 J., Overath) hat sich die Entwicklung des Gebiets als Problem erwiesen und sie empfiehlt ihrem Sohn, sich kein Haus im suburbanen Raum zuzulegen. Die Entfernung zu den Kulturangeboten in der Stadt ist zu groß, zu Fuß einkaufen gehen ist aufgrund der Topographie nicht möglich, der Ehemann wurde versetzt und sie konnte nicht mit ihm umziehen, Reparaturkosten machen das Wohnen teuer, die große Wohnfläche und der Garten machen viel Arbeit usw.

Auffällig ist bei der Betrachtung der Gebiete im Zeitverlauf, dass mit dem „Altern“ der Quartiere immer wieder Phasen der Auf- und Abwertung verbunden sind. Bekannt ist der Wandel der Gründerzeitgebiete, die sich nach der Abwertung zum Arbeiter-Image der Nachkriegszeit zu aktuellen Szenevierteln entwickelt haben. In der Abwertungsphase befinden sich derzeit die Stadterweiterungen der 50er und 60er Jahre. Hier werden die jeweiligen Konzeptionen der Eigentümer und die Maßstäblichkeit der Gebäudestrukturen einen Einfluss darauf haben, ob es zu einer Phase der Aufwertung kommen wird. In Longerich wird dies durch die Mischung an Reihenhäusern und Zeilen erleichtert, in Stammheim erweisen sich vor allem die Punkthochhäuser und die relativ homogene Struktur der Zeilen als Problem. Vor allem führt der Wandel der Wohnstandards zu Unzufriedenheit im Wohnungsbestand. Waren die Wohnungen in Longerich und Stammheim in der Nachkriegszeit begehrter (Luxus-)Wohnraum, so sind diese Wohnungen unter heutigen Maßstäben (Raumbedarf, Ausstattungsstandards und z. B. Schall- und Wärmedämmung) veraltet. Derartig „alte“ Quartiere wird es immer geben: Das nächste Problem werden voraussichtlich die Einfamilienhausgebiete der 70er und 80er Jahre darstellen, die aufgrund ihrer Bausubstanz und ihrer mangelhaften verkehrlichen Anbindung als „Alt-Immobilie“ oft nicht die von den Alteigentümern erhoffte Nachfrage finden und nur mit „Wertverlust“ vermarktet werden können.

Soziale Ebene

Die dritte Ebene, die großen Einfluss auf die Standortzufriedenheit hat, betrifft Begründungen im Zusammenhang mit Nachbarn, Bekannten und familiärer Einbindung. Ein deutlicher Unterschied bei der Zufriedenheit auf dieser sozialen Ebene ist zwischen „Alteingesessenen“ und „Neubürgern“ festzustellen. Bei der Integration von zuziehenden Bevölkerungsgruppen sind graduelle Unterschiede hinsichtlich der Standortzufriedenheit danach festzustellen, inwieweit die Einbindung in bestehende Strukturen gelingt, ob es zu Konflikten zwischen den verschiedenen Gruppen kommt oder ob sich voneinander unabhängige Gruppen bilden.

In den Gründerzeitquartieren beobachten die Alteingesessenen die Zuwanderung von Migranten und Studierenden sowie die Aufwertung mit entsprechenden Veränderungen von lokaler Ökonomie, Kneipenszene und Aufwertung des Wohnungsbestands. Solange es immer wieder zu Erneuerung und Entwicklung kommt, behält der Gebietstyp für die Alteingesessenen seine Standortqualität.

In den nach dem zweiten Weltkrieg errichteten Siedlungserweiterungen findet derzeit ein Umbruch statt. Die mit den neuen Bewohnern einhergehenden Veränderungen werden in den Gebieten unterschiedlich bewertet. Im kaum wandelbaren Wohnungsbestand der Zeilensiedlungen wie Stammheim treffen größere Gruppen von ausländischen, neuen Bewohnern auf die Gruppe der traditionell orientierten Alteingesessenen – mit deutlich differierenden Auffassungen über Wohnqualitäten und Lebensweisen. Dagegen weist die Gartenstadt Longerich mit der Eigenheim- und Familienorientierung bei den Alt- und Neubürgern eine größere Homogenität der Sozialstruktur und der Standortanforderungen auf.

Bei den suburbanen Stadtteilen der Kernstadt findet man neben den alteingesessenen Bewohnern in den historischen Dorfkernen die großen Bereiche der Neubaugebiete aus den 60er bis 80er Jahren sowie Neubaugebiete der letzten Jahre, wo die Neubürger oft neue Nachbarschaftsnetze gegründet haben. Die Entwicklung dieser Gebiete verläuft vor allem in den Gebieten der 60er bis 80er Jahre uneinheitlich. Teilweise bestehen die ursprünglichen Nachbarschaftsnetze bis heute und die Bewohner bewerten sich selbst bereits als „Alteingesessene“, teilweise besteht eine hohe Fluktuation und geringe nähräumliche Orientierung.

In den Gemeinden im Umland findet in einigen Teilen ebenfalls ein Generationenwechsel statt (z. B. Overath-Ferrenberg), andere Teile sind in den letzten Jahrzehnten erschlossen worden und die Alterung der Bewohner bringt Veränderungen mit sich. So berichtet z. B. Herr T. (46 J., Sindorf), dass in dem in den 80er Jahren errichteten Neubaugebiet kaum ein Haus in der Nachbarschaft von den „ursprünglichen“ Bewohnern bewohnt wird. Vor allem durch beruflich bedingte Umzüge und durch Scheidungen leben entweder „neue“ Familien, Alleinerziehende oder Bewohner mit neuen Partnern in der Nachbarschaft.

Besonders deutlich zeigt sich in den suburbanen Quartieren im Umland die Unterteilung zwischen Alteingesessenen und Neubürgern. Entweder es gelingt Neubürgern, sich in den kulturellen und sozialen Verband der Alteingesessenen zu integrieren oder man bleibt „außen vor“. Während sich in Sindorf aufgrund der großflächigen Erschließung neue nachbarschaftliche (parallele) Gruppen bilden, hat das soziale Netz in Heiligenhaus einen exklusiven Charakter. Fehlende soziale Einbindung trotz langer Wohndauer beeinträchtigt die Standortzufriedenheit erheblich. So berichten z. B. Frau K. (65 J.) als geschiedene, allein

erziehende und für Jahrzehnte berufstätige Frau sowie Herr N. (19 J.) als Gymnasiast mit unkonventionellen Freizeitinteressen von ihrer Rolle als Außenseiter.

Resümee

In der komplexen Situation der Wohnstandortwahl gibt es kein „Patentrezept“, wie man hohe Wohnzufriedenheit garantieren könnte. Es besteht kein klarer Zusammenhang zwischen der Wohnzufriedenheit und dem Umstand, wie sich die Befragten für ihren Wohnstandort entschieden haben. Sowohl bei Mietern von zugewiesenen Mietwohnungen als auch bei kurzfristig Entschlossenen oder zufällig Entschlossenen kann hohe Wohnzufriedenheit festgestellt werden. Dagegen sind eine sorgfältige, lange Suche nach dem richtigen Quartier, das eigenhändig sanierte Einfamilienhaus in idyllischer Lage oder ein preiswertes Einfamilienhaus mit guter Anbindung keine Garantien für hohe Wohn- und Standortzufriedenheit, da sich individuelle wie auch sozial-räumliche Gegebenheiten maßgeblich verändern können.

Mit Blick auf die Wohnbiographien der Befragten zeigt sich der Wandel dessen, was als „gutes Wohnen“ oder „Mindeststandards“ angesehen wird. Zum Beispiel kann der Wohnraum der Zeilensiedlungen, der noch vor 40 Jahren sehr begehrt war, heutigen Qualitätsanforderungen nur noch teilweise gerecht werden. Aber auch wenn technische Standards, (zu) große Wohnungen, Eigentum oder Miete wichtig für die Standortbewertung sind, so spielen die sozialen Rahmenbedingungen eine mindestens gleichberechtigte Rolle. Dabei haben sowohl das Verhältnis zu Nachbarn und Vermietern, die Einbindung in das soziale Umfeld und der Wandel der sozialen Zusammensetzung des Quartiers einen maßgeblichen Einfluss auf die Standortzufriedenheit.

Zu Unzufriedenheit führen vor allem Veränderungen im Quartier (z. B. Verschlechterungen der Versorgung, Wegfall einer Buslinie, Zuzug von „Fremden“) oder Veränderungen der individuellen Situation und der Bedürfnisse – z. B. Konsequenzen des Älterwerdens: Kinder werden älter und suchen nach Freizeitangeboten für Jugendliche, Kinder ziehen aus und der Alltag der Eltern ändert sich, Älteren fällt das Autofahren schwer, was Konsequenzen für die selbstständige Versorgung haben kann. Es ist die Frage, ob Veränderungen im Quartier kompensiert werden können, ob sie als kleine, akzeptable Mängel gesehen werden oder ob erhebliche Vor- und Nachteile miteinander abgewogen werden müssen (z. B. dass die „Fahrerei“ als Preis für das Haus im Grünen bewertet wird).

Da die Wohnstandortwahl in den meisten Fällen ein Kompromiss, häufig Zufall oder schlichte Notwendigkeit ist, kann man nicht von einer freien Abwä-

gung und aufgeklärten Wahl des Wohnstandorts sprechen. Viele Probleme oder Mängel der getroffenen Entscheidung zeigen sich erst im Alltag. Aber insbesondere der Erwerb von Wohneigentum verhindert die kritische Auseinandersetzung mit Quartiersmängeln. So erfordert vor allem der Umzug in Gebiete mit mangelhafter Infrastrukturausstattung nachträgliche Arrangements mit der Situation und die Rechtfertigung der getroffenen Entscheidung. Eine ausgeprägte Unzufriedenheit (die nicht beharrlich thematisiert wird, so lange ein erneuter Umzug unmöglich ist) wird individuell – zum Teil mit hohem sozialen und finanziellen Aufwand – kompensiert. Zu fordern ist daher, Neubau nur noch in umfassend erschlossenen Lagen zu ermöglichen, in denen neben der „klassischen“ Erschließung mit Strom, Wasser und Straßen auch die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, die Versorgung mit Lebensmitteln und die Erreichbarkeit anderer im Laufe der verschiedenen Lebensphasen benötigten Einrichtungen und Angebote gewährleistet ist.

5.4 Behavior Settings und Standortzufriedenheit

Indra R. Schweer, Marcel Hunecke

Während Kapitel 5.1 die Standortzufriedenheit der Befragten vorwiegend in Bezug zu Wanderungen behandelt, beschäftigt sich dieses Kapitel mit empirischen Zusammenhängen zwischen der sozial-räumlichen Angebotsdichte (Behavior Settings) und der Standortzufriedenheit. Ziel dieses Kapitels ist zu prüfen, ob sich objektive Gebietseigenschaften in den subjektiven Zufriedenheitswerten widerspiegeln.

Methodische Vorbemerkung – Messung der sozial-räumlichen Angebotsdichte

Zur Bestimmung der sozial-räumlichen Angebotsdichte wurden eine Standortanalyse und ein Behavior Setting Survey durchgeführt (vgl. Kap. 3.1).

Die Standortanalyse erfasst raumstrukturelle Merkmale eines Gebiets. Zur Bestimmung der sozial-räumlichen Angebotsdichte sind in der Standortanalyse die Erdgeschossnutzungen erfasst worden. Daraus sind in die hier beschriebenen Analysen Informationen über (gewerbliche) Angebote aus den Bereichen Handel, Dienstleistung und Versorgung eingegangen.

Im Vergleich zur Standortanalyse steht bei einem Behavior Setting Survey die tatsächliche Nutzung der vorhandenen räumlichen Angebote im Vordergrund (Hunecke/Schweer 2004)¹⁵. Behavior Settings sind durch ein wiederkehrendes, gleichförmiges Verhalten gekennzeichnet, das an bestimmten Orten zu bestimmten Zeiten ausgeführt wird, wobei das räumliche Umfeld und das Verhalten aufeinander abgestimmt (synomorph) sind. Die Personen, die dieses Verhalten ausüben, sind „Funktionsträger“ und somit grundsätzlich durch andere Personen zur Erfüllung dieser Funktionen austauschbar (vgl. Barker 1978). Die integrierte Betrachtung von räumlicher Angebotsstruktur und Nutzungsverhalten ist deshalb von besonderer Bedeutung, da je nach Nutzungsstruktur an ein- und demselben Ort mehrere Behavior Settings identifiziert werden können. Dies lässt sich am Beispiel des räumlichen Angebots *Spielplatz* veranschaulichen: Wird ein Spielplatz beispielsweise tagsüber von Kleinkindern zum Spielen und abends von Jugendlichen als Treffpunkt oder Ort zum „Abhängen“ genutzt, so sind an diesem Ort mindestens zwei Behavior Settings angesiedelt. Wird dieser Spielplatz hingegen durch keine Personengruppe konstant und regelmäßig genutzt, so kann dort – trotz vorhandenen räumlichen Angebots – kein Behavior Setting identifiziert werden. Eine Standortanalyse würde diesen Spielplatz dennoch erfassen. Eine weitere Besonderheit von Behavior Setting Surveys besteht darin, dass neben den gewerblichen oder in Vereinen organisierten Aktivitäten (z. B. Sportkurse) auch selbst organisierte, regelmäßig stattfindende Aktivitäten (z. B. spielende Kinder auf Spielplätzen) und nicht permanent vorhandene Angebote (z. B. Straßenfeste) erfasst werden.

Relativiert man die Anzahl der Behavior Settings eines Gebiets an der Größe des Untersuchungsgebiets, so erhält man die Behavior-Setting-Dichte dieses Standortes (vgl. Tab. 5.10).

Ehrenfeld und Nippes heben sich aufgrund ihrer hohen Angebotsdichte sowohl im Bereich der Freizeit- als auch der Versorgungs-Settings deutlich von den anderen Untersuchungsgebieten ab. Im Vergleich zu den anderen in der Kernstadt oder dem Umland gelegenen suburbanen Gebieten weisen die beiden suburbanen Zentren (Kerpen und Overath) eine höhere Setting-Dichte im Versorgungsbereich auf, während sie sich in der Dichte der Freizeit-Settings nicht von den anderen suburbanen Untersuchungsgebieten unterscheiden. In Stammheim fällt eine für diesen Gebietstyp sehr hohe Freizeit-Setting-Dichte auf. Da-

¹⁵ Neben den in diesem Kapitel beschriebenen quantitativen Ergebnissen liefert ein Behavior Setting Survey auch vielfältige qualitativ-phänomenologische Ergebnisse, beispielsweise in Form detaillierter Setting-Beschreibungen oder Kartographien (vgl. Hunecke/Schweer 2004). Auf diese kann hier ebenso wie auf Details zur Theorie, Durchführung und Auswertung von Behavior Setting Surveys nicht weiter eingegangen werden. Der interessierte Leser sei dazu auf Barker/Schoggen 1973, Kaminski 1986 oder Bechtel 1987 verwiesen.

bei handelt es sich zum Großteil um selbst organisierte sportliche oder gesellige Freizeitaktivitäten der im Gebiet wohnhaften Jugendlichen und Übersiedler auf den halb-öffentlichen Grünflächen zwischen den Zeilenbauten. Die mit Abstand geringste sozial-räumliche Angebotsdichte sowohl im Versorgungs- als auch im Freizeitbereich weist das suburbane Wohngebiet Heiligenhaus auf.

Tabelle 5.10: Behavior-Setting-Dichte der Untersuchungsgebiete

	Ehren- feld	Nip- pes	Stamm heim	Longe- rich	Esch	Zün- dorf	Kerpen Stadt	Overath Stadt	Sin- dorf	Heili- genhaus
<i>Anzahl Behavior Settings</i>										
Versorgungs-Settings	278	321	57	116	62	101	171	147	113	43
Freizeit-Settings	112	139	71	87	52	74	78	60	79	33
Alle Behavior Settings	390	460	128	203	114	175	249	207	192	76
<i>Fläche in ha</i>										
Gebietsgröße	46	113	37	110	86	117	107	101	132	121
<i>Behavior-Setting-Dichte (Anzahl Behavior Settings pro ha)</i>										
Versorgungs-Settings	6,04	2,84	1,54	1,05	0,72	0,86	1,60	1,46	0,86	0,36
Freizeit-Settings	2,43	1,23	1,92	0,79	0,60	0,63	0,73	0,59	0,60	0,27
Alle Behavior Settings	8,48	4,07	3,46	1,85	1,33	1,50	2,33	2,05	1,45	0,63

Die Kategorie *Versorgungs-Settings* umfasst die Setting-Bereiche: Einkauf, Dienstleistung, medizinische Versorgung, Bildung und Kinderbetreuung.

Die Kategorie *Freizeit-Settings* umfasst die Setting-Bereiche: Kultur, Sport, Gastronomie, Spiel/sozialer Kontakt, Veranstaltung, Religion, Sonstiges.

Für die Bewohner eines Gebiets können sich je nach Lage der Wohnung im Untersuchungsgebiet individuelle, von den Gebietskennwerten in Tabelle 5.10 abweichende Setting-Dichten ergeben. Ursache hierfür ist eine oft ungleichmäßige räumliche Verteilung der Behavior Settings über das Gebiet. Unterschiedliche Wohnstandorte innerhalb eines Gebietes können somit eine unterschiedliche Setting-Dichte im Nahbereich aufweisen. Deshalb wurde für jeden Teilnehmer der standardisierten Befragung ein Kennwert für die individuelle Setting-Dichte (Personenkennwert) berechnet, der sich aus der Anzahl aller Behavior Settings im Radius von 800 Metern (dies entspricht in etwa einer fußläufigen Entfernung von 10-12 Gehminuten) um den individuellen Wohnstandort ergibt¹⁶.

¹⁶ Aufgrund der Untersuchungsgebietsgrenzen wurde für Befragungsteilnehmer am Rand der Gebiete der 800 Meterradius nicht vollständig erfasst. Die Zuverlässigkeit des individuellen Kennwerts wird dadurch nicht beeinträchtigt, da insbesondere in den Randbereichen der Untersuchungsgebiete i. d. R. nur sehr wenige Behavior Settings vorhanden sind, so dass der Anteil der für diese Personen nicht erfassten Settings relativ gering sein dürfte. Zudem betrifft diese „Ungenauigkeit“ alle Gebiete gleichermaßen und sollte somit keine systematischen Verzerrungen verursachen.

Table 5.11: Behavior-Setting-Dichte (Personenkennwerte)

	Ehren- feld	Nip- pes	Stamm- heim	Longe- rich	Esch	Zün- dorf	Kerpen Stadt	Overath Stadt	Sindorf	Heili- genhaus	Alle
<i>Alle Behavior Settings im Umkreis von 800 Metern</i>											
Minimum	308	161	86	69	46	28	28	2	29	4	2
Maximum	328	450	105	188	82	170	227	202	178	70	450
<i>Mittelwert</i>	<i>327</i>	<i>401</i>	<i>104</i>	<i>130</i>	<i>76</i>	<i>128</i>	<i>181</i>	<i>155</i>	<i>126</i>	<i>44</i>	<i>167</i>
<i>Alle Versorgungs-Settings im Umkreis von 800 Metern</i>											
Minimum	205	104	20	32	19	21	11	1	15	3	1
Maximum	221	316	39	102	30	96	152	143	101	38	316
<i>Mittelwert</i>	<i>220</i>	<i>284</i>	<i>38</i>	<i>69</i>	<i>28</i>	<i>73</i>	<i>121</i>	<i>114</i>	<i>73</i>	<i>24</i>	<i>106</i>
<i>Alle Freizeit-Settings im Umkreis von 800 Metern</i>											
Minimum	103	57	66	35	27	7	2	1	14	0	0
Maximum	107	135	66	86	52	79	76	59	77	32	135
<i>Mittelwert</i>	<i>107</i>	<i>117</i>	<i>66</i>	<i>61</i>	<i>48</i>	<i>55</i>	<i>60</i>	<i>41</i>	<i>53</i>	<i>20</i>	<i>61</i>

Auch bei der individuellen Setting-Dichte heben sich die hochverdichteten Innenstadtviertel wieder deutlich durch ein größeres Angebot von den suburbanen Wohngebieten ab (vgl. Tab. 5.11). In den suburbanen Gebieten fällt zudem eine größere Spannweite innerhalb der Gebiete auf. Hier gibt es – aufgrund einer häufig zu beobachtenden Konzentration der Settings auf wenige, relativ zentrale Orte im Untersuchungsgebiet – stets Personen mit sehr wenigen als auch Personen mit vergleichsweise vielen Settings im unmittelbaren Wohnumfeld. So gibt es in Overath Stadt beispielsweise Personen mit nur zwei Behavior Settings ebenso wie Personen mit 202 Behavior Settings im Radius von 800 Metern um den Wohnstandort. Insgesamt besteht ein hoher Zusammenhang zwischen dem Gebiets- und dem Personenkennwert ($r = .70$; $p = 0,01$), d. h. in Gebieten mit einer insgesamt hohen Setting-Dichte ist auch die individuelle Setting-Dichte i. d. R. hoch.

Nachfolgend soll nun geklärt werden, ob sich die beschriebenen Ausstattungsunterschiede auch in der Zufriedenheit der Befragten widerspiegeln. Dazu wurden die hier beschriebenen Standortmerkmale zu den in Kapitel 5.1 beschriebenen Zufriedenheitsskalen in Beziehung gesetzt.

Sind Personen mit einer größeren Setting-Dichte zufriedener mit ihrem Wohnstandort?

Die Korrelationen der Setting-Dichte mit der Standortzufriedenheit liegen in einem niedrigen bis mittleren Bereich. Der engste Zusammenhang (mit einer

Korrelation von $r = .34$) zeigt sich zwischen der Einkaufs-Setting-Dichte und der Zufriedenheit mit den Einkaufsmöglichkeiten im eigenen Stadtviertel.

Hinsichtlich der Beurteilung der Einkaufsmöglichkeiten zeigt sich für Gebiete mit sehr hoher Einkaufs-Setting-Dichte (Ehrenfeld, Nippes) und Gebiete mit sehr niedriger Einkaufs-Setting-Dichte (Heiligenhaus, Esch) ein deutliches Bild (vgl. Tab. 5.12): Die Bewohner der Gebiete mit hoher Einkaufs-Setting-Dichte sind mit den Einkaufsmöglichkeiten in ihrem Stadtviertel zufrieden, während die Bewohner der Gebiete mit geringer Einkaufs-Setting-Dichte eher unzufrieden sind. In den Gebieten mit mittlerer Einkaufs-Setting-Dichte zeigen sich die größten Variationen in den Zufriedenheitswerten¹⁷. Vor allem Longe- rich und Kerpen Stadt heben sich hier durch eine geringere Zufriedenheit mit den Einkaufsmöglichkeiten in ihrem Stadtviertel von den anderen Gebieten mittlerer Einkaufs-Setting-Dichte ab. Wie weitergehende Analysen der qualitativen Interviews und standardisierten Befragungen zeigen, bemängeln die Kerpener hinsichtlich der Einkaufsmöglichkeiten in ihrem Stadtviertel vor allem qualitative Angebotsaspekte wie die Schließung etablierter Geschäfte, den Leerstand im Zentrum sowie die Ausbreitung von Ramsch- und Billigläden. Diese qualitativen Angebotsaspekte werden durch den quantitativen Messwert der Setting-Dichte nicht ausreichend erfasst und tragen somit zu einem insgesamt nur geringen Zusammenhang der Setting-Dichte mit der Standortzufriedenheit bei.

Hinsichtlich der Zufriedenheit mit der Versorgungsinfrastruktur¹⁸ zeigen sich ähnliche Zusammenhänge zur Gesamt-Setting-Dichte wie im Bereich der Zufriedenheit mit den Einkaufsmöglichkeiten. Auch hier unterscheiden sich die Gebiete geringer, mittlerer und hoher Setting-Dichte derart voneinander, dass die Zufriedenheit in den Gebieten mit hoher Setting-Dichte hoch und in dem Gebiet geringer Setting-Dichte (Heiligenhaus) gering ist. Die Unterschiede sind hier allerdings weniger deutlich als im Bereich der Einkaufs-Settings. Anders hingegen verhält es sich mit der Wohnumfeldzufriedenheit. Hier besteht ein negativer Zusammenhang der Form, dass bei größerer sozial-räumlicher Angebotsdichte die Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld¹⁹ geringer ist.

17 Analysen für Teilstichproben zeigen, dass die Korrelation von $r = .31$ zwischen der Einkaufs-Setting-Dichte und der Zufriedenheit mit den Einkaufsmöglichkeiten im eigenen Stadtviertel überwiegend durch die Unterschiede in den Gebieten sehr hoher und sehr geringer Einkaufs-Setting-Dichte zustande kommt.

18 Die Zufriedenheit mit der Versorgungsinfrastruktur setzt sich zusammen aus der Zufriedenheit mit den Einkaufsmöglichkeiten, den Dienstleistungen sowie den Freizeitangeboten für Erwachsene (vgl. Kap. 5.1).

19 Die Wohnumfeldzufriedenheit umfasst die Zufriedenheit mit der Nachbarschaft, Sicherheit vor Kriminalität/Vandalismus, Störung durch Lärm/Abgase/Schmutz sowie den Zustand der Parks und Grünflächen (vgl. Kap. 5.1)

Tabelle 5.12: Setting-Dichte und Standortzufriedenheit (Gebietskennwerte)²⁰

	Dichte Einkaufs-Settings		Gesamt-Setting-Dichte			Dichte Freizeit-Settings	
	Zufriedenheit Einkaufsmöglichkeiten	Zufriedenheit Versorgungsinfrastruktur	Zufriedenheit Wohnumfeld	Zufriedenheit Einkaufsmöglichkeiten	Zufriedenheit Versorgungsinfrastruktur	Zufriedenheit Wohnumfeld	Zufriedenheit Freizeitangebote f. Erw.
	BS/ha		BS/ha			BS/ha	
Heiligenhaus	0,13	2,4	0,63	3,1	3,9	0,27	2,9
Esch	0,12	2,6	1,33	3,0	3,9	0,60	2,6
Sindorf	0,45	3,9	1,45	3,7	3,7	0,60	2,8
Zündorf	0,34	4,0	1,50	4,0	3,7	0,63	2,6
Longerich	0,50	3,5	1,85	3,6	3,7	0,79	2,9
Overath Stadt	0,60	4,0	2,05	3,9	3,8	0,59	3,0
Kerpen Stadt	0,80	3,5	2,33	3,6	3,5	0,73	3,0
Stammheim	0,57	3,9	3,46	3,6	3,2	1,92	2,8
Nippes	1,66	4,4	4,07	4,2	3,5	1,23	3,6
Ehrenfeld	2,52	4,3	8,48	4,1	3,4	2,43	3,5
<i>Korrelation</i>	<i>r =</i>	<i>.34</i>		<i>.27</i>	<i>-.20</i>		<i>.09</i>

Bei der Zufriedenheit mit der Versorgungsinfrastruktur und dem Wohnumfeld handelt es sich um Skalen, die aus mehreren Einzelitems zusammengesetzt sind. Zur Zusammensetzung und Bedeutung dieser Skalen siehe Kapitel 5.1. Die Zufriedenheitsurteile wurden auf einer fünfstufigen Antwortskala von „nicht zufrieden“ (1) bis „sehr zufrieden“ (5) gemessen. Alle Korrelationen sind signifikant ($p = 0,01$).

Im Freizeitbereich heben sich vor allem Ehrenfeld und Nippes durch eine größere Zufriedenheit der Bewohner mit den Freizeitangeboten ab (vgl. Tab. 5.12). In beiden Gebieten ist die Freizeit-Setting-Dichte mit Abstand höher als in den anderen Untersuchungsgebieten. Lediglich Stammheim weist eine vergleichbar hohe Freizeit-Setting-Dichte auf, allerdings ist die Zufriedenheit der Bewohner mit den im Stadtviertel vorhandenen Freizeitangeboten in Stammheim deutlich geringer. Auch hier ist von einem zusätzlichen Einfluss qualitativer Angebotsaspekte auszugehen. So ist die hohe Freizeit-Setting-Dichte in Stammheim, wie einleitend beschrieben, überwiegend auf selbstorganisierte sportliche oder gesellige Freizeitaktivitäten der im Gebiet wohnhaften Jugendlichen und Übersiedler auf den Freiflächen zwischen den Zeilenbauten zurückzuführen. Wie aus den qualitativen Interviews hervorgeht, stellen jedoch gerade diese Freizeit-Settings für einen Teil der Bewohner ein Konfliktpotenzial dar. Zudem sind diese nur für einen kleinen Teil der Bewohner attraktive Freizeitziele.

Auch kleinräumig zeigen sich Unterschiede innerhalb der Gebiete. Abbildung 5.5 bildet die Zufriedenheit mit den Einkaufsmöglichkeiten in Abhängig-

²⁰ Diese und alle nachfolgenden, in diesem Kapitel vorgestellten, personenbezogenen Auswertungen wurden mit an der soziodemographischen Verteilung gewichteten Kennwerten durchgeführt.

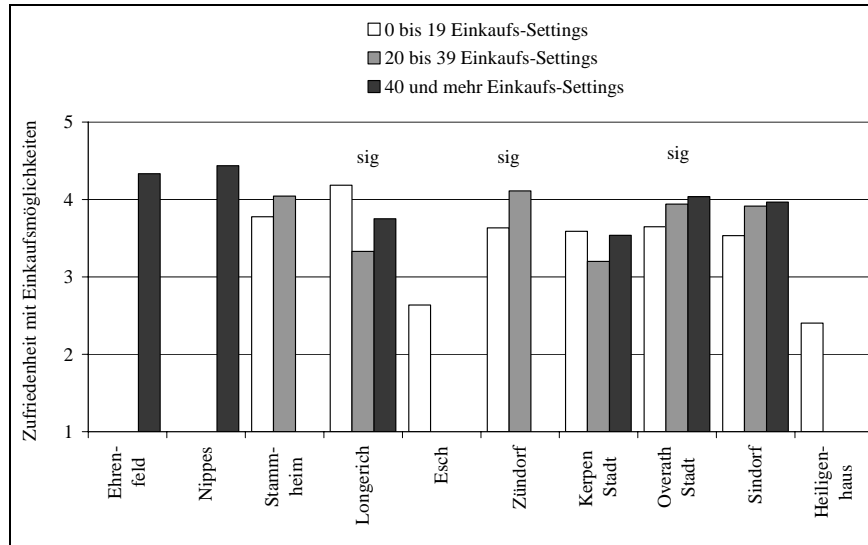
keit von der individuellen Einkaufs-Setting-Dichte ab. Ebenso wie bei den großräumigen Gebietsunterschieden sind die kleinräumigen Unterschiede nicht immer eindeutig und werden nicht in allen Gebieten signifikant. Während in Stammheim, Zündorf, Overath Stadt und Sindorf Personen mit 20 und mehr Einkaufs-Settings im Radius von 800 Metern um ihren Wohnstandort tendenziell zufriedener sind als Personen mit weniger Einkaufs-Settings (die Unterschiede werden nur für Zündorf und Overath Stadt signifikant), sind in Longerich und Kerpen Stadt Personen mit 0-19 Einkaufs-Settings im Nahraum ihres Wohnumfelds zufriedener als Personen mit mehr Einkaufs-Settings (nur in Longerich signifikant)²¹. Auch dieses Ergebnis deutet wieder darauf hin, dass die Zufriedenheit mit der Ausstattung des Wohnstandortes nicht nur von der Quantität der sozial-räumlichen Angebote sondern auch durch andere Aspekte wie beispielsweise Angebotsqualität oder Erreichbarkeit beeinflusst wird.

Zusammenfassend lässt sich somit festhalten, dass sich Unterschiede in der Standortzufriedenheit sowohl großräumig in Abhängigkeit von der Setting-Dichte verschiedener Stadtviertel als auch kleinräumig in Abhängigkeit von der Anzahl an Settings im Radius von 800 Metern um den Wohnstandort zeigen. Insgesamt sind die statistisch nachweisbaren Zusammenhänge jedoch eher gering und nicht immer eindeutig. Dabei sind die Zusammenhänge im Einkaufs- und Versorgungsbereich stärker ausgeprägt als im Freizeitbereich. Dies ist wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass für den Einkauf überwiegend standardisierte und funktionale Aspekte eine Rolle spielen, während die Ansprüche in der Freizeit stärker ausdifferenziert sind, so dass hier individuelle Bedürfnisse und Vorlieben stärker zum Tragen kommen. Entsprechend wird es für die Zufriedenheit mit den Freizeitangeboten sehr wahrscheinlich einen Unterschied machen, ob es sich beim vorhandenen Freizeitangebot um einen Strick-, Gesangs- oder Computerkurs handelt. Neben der quantitativen Setting-Dichte wirken sich vor allem auch qualitative Angebotsaspekte auf die Standortzufriedenheit aus.

Zudem wird die Zufriedenheit mit dem Wohnstandort auch durch andere Personen- und Umweltmerkmale beeinflusst (vgl. u. a. Campbell/Converse/Rodgers 1976, Galster 1987). Auf Personenseite wird dabei von einem Einfluss soziodemographischer Merkmale sowie persönlicher Vorerfahrungen, Vorlieben und Bewertungsmaßstäbe ausgegangen. Tabelle 5.13 stellt die Ergebnisse einer linearen Regression zur Zufriedenheit mit der Versorgungsinfrastruktur dar.

21 In den anderen Gebieten ist ein kleinräumiger Vergleich nicht möglich, da hier jeweils nur Personen mit sehr vielen oder sehr wenigen Einkaufs-Settings im 800-Meter-Radius vorhanden sind.

Abbildung 5.5: Behavior-Setting-Dichte (Personenkennwert) und Standortzufriedenheit am Beispiel Einkauf



Die Abbildung zeigt die Zufriedenheit der Befragten mit den Einkaufsmöglichkeiten in ihrem Stadtviertel unterteilt nach der Anzahl an Einkaufs-Settings im Radius von 800 Metern um ihren Wohnstandort. Aufgrund der geringen Setting-Dichte-Variationen innerhalb der Gebiete sind nicht alle Kategorien in allen Gebieten besetzt. Die mit „sig“ markierten Unterschiede innerhalb eines Gebietes sind signifikant ($p = 0,05$).

Durch die in die Analyse eingegangenen raumstrukturellen Merkmale können 16,4 % der Varianz in der Standortzufriedenheit erklärt werden. Dabei zeichnet sich neben den Gebieten auch die Behavior-Setting-Dichte als Prädiktor für die Standortzufriedenheit aus. Relevante Prädiktoren aus dem Bereich der Personenmerkmale sind: das Alter, die subjektive Wichtigkeit der Versorgungsinfrastruktur und die Zufriedenheit mit der Versorgungsinfrastruktur des letzten Wohnstandorts. Inhaltlich bedeutet dies eine höhere Zufriedenheit bei a) hohem Alter²², b) wenn der Versorgungsinfrastruktur eine größere Relevanz bei der Wohnstandortwahl beigemessen wird sowie c) bei größerer Zufriedenheit mit

²² Der Effekt zunehmender Zufriedenheit mit zunehmendem Alter ist ein generelles, weit verbreitetes Phänomen, welches sich nicht nur auf Wohngebietsaspekte bezieht. Zur Zunahme der Wohnzufriedenheit mit dem Alter vgl. Schöb 2001, Pietsch 1983, O'Bryant 1982 und Fischer-Cyrlies 2000.

der Versorgungsinfrastruktur des vorhergehenden Wohnstandorts²³. Insgesamt erklären die Personenmerkmale jedoch nur 3,7 % der Varianz in der Standortzufriedenheit.

Tabelle 5.13: Regressionen zur Zufriedenheit mit der Versorgungsinfrastruktur

	Modell 1 Raum	Modell 2 Person	Modell 3 Raum & Person
Behavior-Setting-Dichte (800 Meter)	0,18		0,16
<i>Untersuchungsgebiete (Referenz: Nippes)</i>			
Longerich	-0,10		-0,15
Zündorf	0,05		--
Overath Stadt	--		--
Heiligenhaus	-0,28		-0,31
Kerpen Stadt	-0,14		-0,16
Sindorf	-0,06		-0,08
<i>Alter (Referenzgruppe: 18-29jährige)</i>			
unter 18 Jahre		--	--
30 bis 39 Jahre		--	--
40 bis 49 Jahre		--	--
50 bis 64 Jahre		--	--
65 bis 74 Jahre		0,09	0,13
75 Jahre und älter			0,10
		0,08	
Relevanz der Versorgungsinfrastruktur		0,12	0,09
Zufriedenheit mit Versorgungsinfrastruktur im vorherigen Wohngebiet		0,08	0,08
Aufgeklärte Varianz: R ² =	16,4	3,7	20,0

Signifikante Regressionskoeffizienten ($p = 0,05$) linearer Regressionen mit der abhängigen Variablen „Zufriedenheit mit der Versorgungsinfrastruktur“. Die Analyse ist aus methodischen Gründen nur für Personen der sieben Quartiere der zweiten Projektphase möglich, die seit 1989 mindestens einmal umgezogen sind. Ebenfalls in das Modell mit aufgenommen aber ohne signifikanten Einfluss sind die Variablen: Geschlecht, Nationalität, Erwerbstätigkeit, Einkommen, Bildung, letzter Umzug aus Wohngebietsgründen, derzeit Umzug geplant, letzter Umzug innerhalb eines Raumtyps (Stadt - Stadt, suburban - suburban), letzter Umzug innerhalb des Stadtviertels, Wohndauer im Stadtviertel.

Abschließend lässt sich somit festhalten, dass vor allem großräumig Zusammenhänge zwischen der Behavior-Setting-Dichte und der Standortzufriedenheit vorhanden sind. Dabei sind die nachweisbaren Zusammenhänge eher gering und nicht immer eindeutig. Dies resultiert unter anderem daraus, dass der quantitative Angebotsaspekt der Behavior-Setting-Dichte qualitative Angebotsaspekte nicht ausreichend berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass durch eine zu-

²³ Dies könnte auch auf eine vom jeweiligen Wohnstandort unabhängige Tendenz zur generell großen Zufriedenheit mit Versorgungsaspekten hindeuten.

sätzliche Berücksichtigung qualitativer Angebotsaspekte stärkere Zusammenhänge zur Standortzufriedenheit resultieren. Neben raumstrukturellen Eigenschaften üben auch Personenmerkmale einen Einfluss auf die Zufriedenheit aus, dieser ist jedoch deutlich geringer als der Einfluss der Raumstruktur. Zudem besteht ein negativer Zusammenhang der sozial-räumlichen Angebotsdichte zur Wohnumfeldzufriedenheit der Form, dass in Gebieten mit sehr hoher Setting-Dichte die Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld geringer ist.

5.5 Erklärungsmodelle der Wohnmobilität: die Rolle von Lebensstil, Lebenslage und Wohnsituation

Joachim Scheiner

Standortentscheidungen beruhen auf mehrstufigen komplexen Entscheidungsprozessen in Haushalten, in denen zunächst über einen Umzug, dann über den zukünftigen Standort entschieden wird (Waddell 2001). Dabei spielen eine Vielzahl von Rahmenbedingungen und Bedürfnissen eine Rolle. Bereits die deskriptiven Analysen in Kapitel 5.2 zeigten, dass die verschiedenen Erklärungsmuster (Lebensstile, Lebenslage, Wohnsituation usw.) der Wohnmobilität nicht losgelöst voneinander betrachtet werden können, sondern untereinander in Zusammenhang stehen. Daraus ergibt sich der Anspruch eines komplexeren Erklärungsansatzes. Dieser Anspruch kann durch multiple Regressionsmodelle eingelöst werden, mit denen die Relevanz von Lebensstilen für Wohnmobilität bei gleichzeitiger Kontrolle anderer Einflussgrößen geprüft werden kann. Die folgende Darstellung konzentriert sich auf eine Auswahl unter einer Vielzahl untersuchter Merkmale (weitere Analysen in Scheiner 2005c):

1. *Ausmaß an Mobilität:*
 - Anzahl der Umzüge seit 1989
 - Wohndauer im Quartier
 - Maximaler Wanderungsradius seit 1989
 - Beruflich bedingte Umzüge in der Vergangenheit (ja/nein)
 - Umzugspläne (ja/nein)
2. *Standortwahl:*
 - Ist ein geplanter Umzug (a) eine Randwanderung, (b) eine Stadtwanderung?

Welche Personenmerkmale sind von Bedeutung für einen Wohnstandort bzw. für den Zuzug in einen Quartierstyp?

Vorbemerkungen zur Methodik

Die folgenden Analysen gliedern sich in zwei Teile. In 'Grundmodellen' werden zunächst Lebenslage, Lebensstil und Raum als erklärende Variablen der Mobilität herangezogen. Als Merkmale der Lebenslage dienen Alter, Geschlecht, Haushaltstyp, Schulbildung, Haushaltseinkommen (pro Kopf), Erwerbstätigkeit, berufliche Stellung (leitende Position) und Nationalität. Alle Lebenslagemerkmale sind binär skaliert²⁴. Dies erleichtert das Einbeziehen von Interaktionstermen und das Erkennen von nicht-linearen Zusammenhängen, die beispielsweise zwischen Alter und Mobilität bestehen. Aufgrund zu erwartender Wechselwirkungen werden Interaktionsterme zwischen Alter, Schulbildung, Einkommen und Erwerbstätigkeit berücksichtigt. Als Lebensstilmerkmale dienen die zehn ermittelten Lebensstildimensionen, beispielsweise die Stärke der außerhäuslichen Freizeitorientierung, der Selbstverwirklichungsorientierung usw., die in Kapitel 4.2 beschrieben sind. Im Gegensatz zur Verwendung des Lebensstiltyps ermöglicht dies Aussagen darüber, welche Lebensstilmerkmale ggf. mobilitätsrelevant sind. Als räumliche Variablen dienen Dummyvariablen der Untersuchungsgebiete.

Diese 'Grundmodelle' werden anschließend je nach Fragestellung um Merkmale der Wohnsituation, Standortanforderungen und -zufriedenheit und/oder Verkehrsmittelverfügbarkeit ergänzt (siehe 'erweiterte Modelle').

'Grundmodelle': Welche Rolle spielen Lebenslage und Lebensstil?

Das *Ausmaß der realisierten Wohnmobilität* lässt sich mit den eingesetzten Variablen gut erklären (vgl. Tab. 5.14). Der mit Abstand wichtigste Einfluss geht vom Alter aus. Dabei bildet das Alter von 50 Jahren eine markante Grenze. Ältere Personen leben im Allgemeinen bereits wesentlich länger als Jüngere in ihrem Quartier, sind seit 1989 deutlich seltener und eher über kleinere Distanzen umgezogen. Daraus ist nicht zu schließen, dass die Wohnmobilität bis zum Alter von 50 Jahren hoch bleibt, weil ja retrospektiv nach der Anzahl der Umzüge seit 1989 gefragt wurde. Die relativ häufigen Umzüge im Alter von 30-39 Jahren

²⁴ Metrische und ordinalskalierte Variablen werden in binäre Kategorien umcodiert. Zu den Details der Analysen vgl. Scheiner (2005a).

machen sich also bei den bis zu 50-Jährigen noch bemerkbar. Bemerkenswert ist außerdem, dass unter den Rentnern die Mobilität wieder etwas zunimmt²⁵.

Familien sind im Vergleich zu Singles etwas weniger mobil. Dies dürfte weniger ein Effekt der Kinder als der Partnerschaft sein, die sich bekanntlich mobilitätshemmend auswirkt²⁶.

Berufliche Umzüge sind eher sozioökonomisch als demographisch zu erklären. Vor allem Personen mit hoher Bildung und hohem Einkommen unternehmen berufliche Umzüge, außerdem Mitglieder von Wohngemeinschaften (dabei handelt es sich möglicherweise um Ausbildungswanderungen, die als beruflich bedingt klassifiziert wurden). Stammheim, Esch und Heiligenhaus fallen durch geringere berufliche Mobilität im Vergleich zum Referenzgebiet Ehrenfeld auf. Dies gilt (allerdings nicht signifikant) auch für alle anderen Untersuchungsgebiete außer Zündorf und bestätigt das Bild von Ehrenfeld als beruflichem/ausbildungsbezogenem 'port of entry' in die Stadt Köln.

Lebensstile spielen in allen Modellen eine – allerdings schwache – Rolle. So geht eine häuslich-familiäre Freizeitorientierung mit hoher Wohndauer und geringer Neigung zu beruflichen Umzügen einher. Eine starke Selbstverwirklichungsneigung verstärkt dagegen berufliche Umzüge. Dies gilt auch für hochkulturelle Interessen, die generell mit stärkerer Mobilität einhergehen. Dies korrespondiert mit der hohen beruflichen Qualifikation und dem hohen Bildungsniveau der entsprechenden Personen und lässt sich als Ausdruck hohen kulturellen Kapitals als Bedingung (oder Folge) einer überlokalen bis überregionalen Mobilität interpretieren. Der eher kleine Wanderungsradius von Personen mit starker Spannungsorientierung legt dagegen eine Interpretation anhand der *Lebenslage* nahe. Er dürfte auf die Altersabhängigkeit der Spannungsorientierung zurückzuführen sein, die dazu führt, dass die entsprechenden Befragten häufig noch bei ihren Eltern leben.

Umzugspläne sind wiederum vor allem durch das Alter bestimmt. Befragte ab 50 Jahren besitzen deutlich seltener Umzugspläne als Jüngere. Des Weiteren planen Paare im Vergleich zu Singles seltener einen Umzug (vgl. Fußnote 39). Immigranten hegen häufiger Umzugspläne als Deutsche.

25 Dies drückt sich darin aus, dass die Effekte gegenüber der Referenzgruppe 18-29 Jahre zwar negativ, aber schwächer sind als der Effekt der 50-64-jährigen. Dies zeigt auch die deskriptive Analyse.

26 Diese Interpretation wird dadurch gestützt, dass sich nach Kontrollanalysen eine höhere Anzahl an Kindern verstärkend auf die Wohnmobilität (der Vergangenheit!) auswirkt. Plausibel ist dies aufgrund der erforderlichen Größenanpassungen der Wohnung nach einer Kindergeburt. Die niedrigere Mobilität von Partnerhaushalten gegenüber Singles wird u. a. auf die Notwendigkeit einer gemeinsamen Entscheidung mit antizipierten oder tatsächlichen 'Verhandlungsproblemen' zwischen den Partnern zurückgeführt (Kalter 1998).

Tabelle 5.14: Standardisierte Regressionskoeffizienten und Güte von Erklärungsmodellen der Wohnmobilität – ‘Grundmodelle’

	Anzahl Umzüge seit 1989	Wohn-dauer im Quar-tier	Wande-rungs-radius ²	Schon beruflich umgezogen?	Umzugsplan vor-handen	Rand-wande-rung ¹	Stadt-wande-rung ¹
Alter unter 18	-0,050						
Alter 30 bis 39	0,183						-1,349
Alter 40 bis 49	-0,154	0,132	-0,191				
Alter 50 bis 64	-0,447	0,521	-0,577		-0,693		
Alter 65 bis 74	-0,380	0,533	-0,502		-0,813		
Alter 75 und älter	-0,262	0,415	-0,347		-1,700		
Geschlecht weiblich							
Haushaltstyp Paar					-0,284	1,439	
Haushaltstyp Familie	-0,075		-0,091				
Haushaltstyp WG			0,051	0,361			
Haushaltstyp sonstige							
Mittlere Reife/Abitur				0,645			
(Fach-)Hochschulabschluss	0,064		0,087	0,853		1,628	
Einkommen 2.000€ und mehr				0,253			
Nationalität (nicht deutsch)			0,055		0,405		
Außerhäusliche Freizeitorient.							
Häuslich-familiäre Freizeitorient.		0,074		-0,113	-0,308		
Selbstwirklichungsorientierung				0,136			
Traditionelle Wertorientierung							
Alltagsästhetik Hochkultur (lesen)	0,067	-0,054	0,071	0,165			
Alltagsästhetik Spannung			-0,065				
Soziales Netz Telefonkontakte							
Soziales Netz Persönliche Kontakte							
Nippes	0,060				0,370		
Stammheim		0,118		-1,468	0,355		
Longerich						1,028	
Esch	-0,060	0,111	-0,076	-1,185			
Zündorf		-0,068					
Overath Stadt		-0,058					
Sindorf		-0,055					
Heiligenhaus				-0,340			
Alter 50-64 * Erwerbstätig		-0,095					
Alter 75+ * Erwerbstätig		0,071					
Alter 30-39 * Eink. 500-1000€						0,821	
Alter 40-49 * Eink. 1000-1500€						2,086	
Alter 65-74 * Eink. 1000-1500€		-0,051					
Alter 40-49 * Mittlere Bildung				-0,286			
Alter 30-39 * Hohe Bildung				0,283	0,204		
Alter 50-64 * Hohe Bildung							
R ² korr bzw. R ² (McFadden)	0,387	0,460	0,392	0,152	0,117	0,308	0,063

(1) Nur Personen mit Umzugsplan; (2) Weitest entfernter Wohnort seit 1989 (Ordinalskala). Angegeben sind nur signifikante Koeffizienten schrittweiser Modelle ($p = 0,01$, bei Umzugsplan Rand-/Stadtwanderung gilt aufgrund der kleineren Stichproben $p = 0,05$). Durchgängig nicht signifikante Variablen werden nicht in der Tabelle aufgeführt. – Referenzkategorien: Alter 18-29; Haushaltstyp Single; Bildung: Hauptschule/kein Abschluss; Untersuchungsgebiet: Ehrenfeld; Einkommen (Äquivalenzeinkommen pro Kopf im Haushalt) < 500 €

In Nippes und Stammheim sind Umzugspläne weiter verbreitet als im Referenzquartier Ehrenfeld. Dies deckt sich nicht mit den deskriptiven Befunden und zeigt die hohe Mobilität(-sbereitschaft) in Nippes und Stammheim, wenn demographische Strukturen kontrolliert werden²⁷.

Personen mit häuslich-familiärer Freizeitorientierung besitzen seltener Umzugspläne als andere, was die bereits erwähnte geringe Mobilität dieser Personen bestätigt. Insofern dürfte diese Lebensstildimension nicht lediglich in Bezug auf die Freizeit zu interpretieren sein, sondern lässt eher an Beharrungstendenzen und eine generell 'häuslich-familiäre' Wertorientierung denken, die sich in einer gewissen räumlichen Bindung und geringer Mobilität niederschlägt.

Bei den Modellen zur *Standortwahl* werden jeweils zwei Varianten präsentiert (Tab. 5.15). In die erste Variante gehen alle Befragten ein und werden danach untersucht, ob sie an einem Standort leben oder nicht. Dabei handelt es sich also nicht um Modelle, die eine explizite *Entscheidung* für einen Standort untersuchen. Vielmehr wird im Grunde statisch der Zustand der Segregation untersucht, indem die Bevölkerungsstruktur im betreffenden Gebiet(-styp) mit den anderen Untersuchungsgebieten verglichen wird. In die zweite Variante gehen lediglich Personen ein, die in den letzten fünf Jahren einen quartierübergreifenden Umzug unternommen haben. Gefragt wird danach, ob dieser Umzug an einen bestimmten Standort geführt hat oder nicht. Dies lässt sich also eher im Sinne einer Entscheidung interpretieren; außerdem lässt der Vergleich zwischen den Varianten Aussagen über die Transformation von Gebieten im Sinne einer sich durch selektive Zuzüge verändernden Bevölkerungsstruktur zu.

Unter den 'Bevölkerungsstrukturmodellen' (Variante 1) ist lediglich das Modell 'Innenstadt' (Ehrenfeld oder Nippes) von akzeptabler Güte ($R^2 = 0,212$, in Tab. 5.15 sind die Standorttypen 'Innenstadt' und 'Umland' dargestellt). Dies unterstreicht, dass vor allem die Innenstadtquartiere eine sehr spezifische Bevölkerungsstruktur besitzen, während alle anderen Quartierstypen sich soziodemographisch oder hinsichtlich der Lebensstilverteilung nur mäßig unterscheiden. Bei einer Einzelbetrachtung von Untersuchungsgebieten zeigt sich allerdings Stammheim ebenfalls als sehr spezielles Gebiet, d. h. dort wird ebenfalls eine recht hohe Modellgüte erreicht. Die Spezifika bestehen insbesondere in niedrigem Bildungsstand, geringem Anteil Erwerbstätiger und hohem Anteil an Personen der Altersgruppe 50 bis 64 Jahre mit geringem Einkommen.

27 Nach den deskriptiven Analysen sind in Ehrenfeld, Nippes und Stammheim Umzugspläne am stärksten verbreitet, während alle anderen Gebiete deutlich zurücktreten. Es wären also eher negative Effekte aller anderen Gebiete gegenüber Ehrenfeld zu erwarten gewesen, nicht aber positive Effekte von Nippes und Stammheim.

Table 5.15: Standardisierte Regressionskoeffizienten und Güte von Erklärungsmodellen der Wohnstandortwahl – ‘Grundmodelle’ und ‘erweiterte Modelle’ sowie ‘Gesamtbevölkerung’ und ‘Zuzügler’

	Grundmodelle - Standort ...		Erweiterte Modelle – Standort ...					
	Innenstadt alle Befr.	Zu- zügler* Befr.	Umland alle Befr.	Zu- zügler* Befr.	Innenstadt alle Befr.	Zu- zügler* Befr.	Umland alle Befr.	Zu- zügler* Befr.
Alter 40 bis 49		-0,415						
Alter 50 bis 64	-0,401							
Geschlecht weiblich	0,454	0,367	-0,202	-0,375	0,565	0,627		
Haushaltstyp Familie				0,444				
Haushaltstyp Alleinerziehend				0,600				
Haushaltstyp WG	0,525	0,502	-0,568	-0,730			-0,659	
Haushaltstyp sonstige			0,504					
(Fach-)Hochschulabschluss		0,693	-0,480				-0,472	
Nationalität (nicht deutsch)	0,465							
Außerhäusliche Freizeitorient.	0,135				0,277			
Häuslich-familiäre Freizeitorient.	-0,746	-1,030	0,451	0,596	-0,499	-0,708	0,340	0,394
Selbstwirklichungsorientierung	0,277	0,455		-0,311	0,354	0,554		
Traditionelle Wertorientierung	-0,334	-0,281			-0,362	-0,387		
Alltagsästhetik Hochkultur (lesen)	0,234	0,291						
Alltagsästhetik Trivial		-0,404		0,374			0,248	0,426
Soziales Netz Telefonkontakte	0,175							
Soziales Netz persönliche Kontakte		0,358	-0,203	-0,236		0,313		
Alter 40-49 * Erwerbstätig								-0,322
Alter 50-64 * Erwerbstätig		-1,068						
Alter 30-39 * Eink. 1500-2000€								-0,404
Alter 30-39 * Eink. >2000€								-0,641
Alter 50-64 * Mittlere Bildung				0,684				
Alter 65-74 * Mittlere Bildung				-1,101				
Alter 30-39 * Hohe Bildung	0,660				0,801	0,836		
Alter 50-64 * Hohe Bildung			0,315				0,361	
Eink. 500-1000€* hohe Bildung				-0,312				
Eink. 1000-1500€* hohe Bildung				-0,602				-0,567
Pkw im Haushalt					-0,733	-0,614	0,563	0,514
ÖPNV-Monatskarte						0,493	-0,476	-0,670
Erreichbarkeit Zentrum nicht wichtig							0,194	0,276
Erreichbarkeit Zentrum sehr wichtig							-0,300	
Versorgungsangebote nicht wichtig					-0,211			
Wohnung nicht wichtig					0,260		-0,221	-0,273
Anbindung Autobahn nicht wichtig					0,461	0,554		
Wohnumfeld nicht wichtig								0,161
R ² (McFadden)	0,212	0,320	0,067	0,205	0,250	0,337	0,126	0,236

* Nur Befragte mit Wohndauer im Quartier bis fünf Jahre. – Grau unterlegt: nicht berücksichtigt. – Referenzkategorie Standortanforderungen: ‘mittel wichtig’. – Weitere Anmerkungen s. Tabelle 5.14.

Der Standort Innenstadt ist vor allem durch Alter, Haushaltstyp und Lebensstil bestimmt. Befragte ab 50 Jahren wohnen deutlich seltener in der Innenstadt als die Referenzgruppe der 18-29-jährigen. Nur Wohngemeinschaften leben häufiger in der Innenstadt als Singles. Kontrollanalysen zeigen, dass *alle* Haushaltstypen gegenüber Singles in der Innenstadt unterrepräsentiert sind (Scheiner 2005c). Des Weiteren leben Frauen, Immigranten und hoch gebildete Personen der Altersklasse 30 bis 39 Jahre besonders häufig in der Innenstadt.

Die Lebensstileffekte sind hier sehr stark und beanspruchen etwa die Hälfte des Erklärungswerts des Modells²⁸. Personen mit häuslich-familiärer Freizeitorientierung oder traditioneller Wertorientierung leben besonders selten in der Innenstadt, Personen mit außerhäuslicher Freizeitorientierung, mit starker Selbstverwirklichungsneigung, hochkulturellen Interessen und dichtem sozialem Netz (im Sinne telefonischer Kontakte) leben besonders häufig dort. Dies unterstreicht die Attraktivität der Gründerzeitquartiere für außerhäusliche, hedonistische Lebensstile mit vielfältigen Kontakten (z. B. die Außerhäuslich-Geselligen).

Komplementär dazu sind Personen mit häuslich-familiärer Freizeitorientierung häufiger, Personen mit dichtem Netz persönlicher Kontakte dagegen seltener im Umland vertreten.

Einen starken Effekt auf den Wohnstandort Umland hat auch der Haushaltstyp. Gegenüber Singles sind alle anderen Haushaltstypen (außer Wohngemeinschaften) im Umland stärker vertreten²⁹. Singles sind also erwartungsgemäß eine 'urbane Haushaltsform'.

Die Güte der Modelle zur Standortwahl erhöht sich beträchtlich (Innenstadt von 21 % auf 32 %, Umland von 7 % auf 20 %), wenn – wie oben beschrieben – lediglich quartierübergreifende Zuzüge der letzten fünf Jahre betrachtet werden (Variante 2). Demnach sind Standortentscheidungen demographisch, sozioökonomisch und lebensstilspezifisch wesentlich stärker differenziert, als es durch die an einem Standort vorgefundene Gesamtbevölkerung deutlich wird.

Der Zuzug in die Innenstadt wird getragen von jungen Singles unter 40 Jahren, wobei gilt: Je höher das Alter, desto schwächer der Zuzug³⁰. Dies ist wohlgerneht kein Ausdruck mit dem Alter abnehmender Mobilität, sondern gilt für Standortentscheidungen zugunsten der Innenstadt im Vergleich zu allen quartierübergreifenden Wanderungen. Des Weiteren erfolgt der Zuzug in die Innenstadt vor allem durch kinderlose Haushalte, Frauen, Akademiker sowie Personen mit selbstverwirklichungs- und hochkulturell orientiertem, geselligem

28 Anteil an der Summe der Absolutwerte der standardisierten Regressionskoeffizienten.

29 Nach der in der Tabelle präsentierten Variante der Analyse sind diese Effekte nur teilweise signifikant. Vgl. die Kontrollanalysen in Scheiner (2005c).

30 Nicht alle Effekte sind signifikant. Vgl. wiederum Scheiner (2005c).

Lebensstil. Traditionelle Werte, häuslich-familiäre Freizeitorientierung und trivialkulturelle Interessen stehen dem Zuzug in die Innenstadt entgegen. Der Einfluss des Lebensstils ist größer als beim 'Bevölkerungsstrukturmodell', was den Schluss zulässt, dass die Übernahme der Innenstadtquartiere durch die entsprechenden Gruppen (v. a. Außerhäuslich-Gesellige) gegenwärtig im Gange ist.

Der Zuzug in das Umland wird dagegen vor allem von Haushalten mit Kindern (Familien, Alleinerziehende) getragen. Auch Paare ziehen eher in eines der Umlandquartiere zu als Singles³¹. Höhere Bildung ist speziell in den mittleren Einkommensgruppen negativ mit dem Zuzug in ein Umlandquartier assoziiert. Alterseffekte deuten auf einen verstärkten Zuzug der mittleren Altersgruppen (30 bis 64 Jahre), sind aber nicht signifikant.

Wiederum sind die Lebensstileffekte stärker als im 'Bevölkerungsstrukturmodell'. In der Richtung stehen sie im Wesentlichen den Zuzügen in die Innenstadt entgegen. Personen mit häuslich-familiärer Freizeitorientierung und Neigung zum Trivialschema ziehen häufig ins Umland, Personen mit starker Selbstverwirklichungsorientierung und vielfältigen persönlichen Kontakten eher nicht.

Das Modell zu *Randwanderungsplänen*³² (Tab. 5.14) ist von recht hoher Güte und wird nur von wenigen Variablen bestimmt: Paare (gegenüber Singles) sowie Personen mit hoher Schulbildung planen relativ häufig eine Randwanderung. Bei den randwandernden Paaren handelt es sich vermutlich häufig um Familien in spe³³.

Darüber hinaus treten zwei Interaktionseffekte zwischen Alter und Einkommen auf, die nach einer Analyse unter Einschluss aller Variablen (ohne Berücksichtigung der Signifikanz) interpretierbar werden. Danach neigt vor allem die Altersklasse 40-49 Jahre in allen Einkommensgruppen überproportional stark zur Randwanderung.

Das Modell zu *Stadtwanderungsplänen* ist von deutlich geringerer Güte als dasjenige der Randwanderungspläne. Die 18-29-jährigen besitzen häufiger Stadtwanderungspläne als alle anderen Altersgruppen mit Ausnahme von älte-

31 Nicht signifikant. Vgl. wiederum Scheiner (2005c)

32 Bei der Analyse der Randwanderungspläne werden nur Kölner Gebiete eingeschlossen, bei der Analyse der Stadtwanderungspläne nur Gebiete im Umland sowie Esch und Zündorf. Zur räumlichen Klassifikation der Wanderungen als 'Stadtwanderungen' oder 'Randwanderungen' vgl. Kap. 5.2 ('Verbreitung von Wandertypen'), zu den Details vgl. Scheiner (2005a).

33 Diese Vermutung ergibt sich daraus, dass die Anzahl der Kinder im *gegenwärtigen* Haushalt positiv mit *bereits vollzogenen* Randwanderungen korrespondiert (Scheiner 2005c). – Der randwanderungsverstärkende Effekt hoher Bildung steht im Übrigen nicht im Widerspruch zum obigen Befund, dass Zuzüge ins Umland eher negativ mit hoher Bildung assoziiert sind, denn bei diesen Zuzügen handelt es sich ja nicht notwendigerweise um Randwanderungen; sie erfolgen in starkem Maß aus dem Umland selbst.

ren Menschen (ab 75 Jahren), die – sofern überhaupt Umzugspläne vorhanden sind – vergleichsweise *häufig* Pläne zur Stadtwanderung haben (nicht alle Alterseffekte sind signifikant).

‘Erweiterte Modelle’: Welche Rolle spielen Wohnsituation, Standortbewertungen und Verkehrsmittelverfügbarkeit?

Ergänzend zu den oben beschriebenen ‚Grundmodellen‘ wurden eine Reihe ‚erweiterter‘ Modelle geschätzt, in die je nach Fragestellung über Lebenslage, Lebensstil und Untersuchungsgebiet hinaus verschiedene Merkmale der Wohnsituation³⁴, der Standortanforderungen und Standortzufriedenheit (vgl. dazu Kap. 5.1) sowie der Verkehrsmittelverfügbarkeit (Pkw im Haushalt, ÖPNV-Zeitkarte) eingeschlossen wurden. So kann eine ungünstige Wohnsituation oder Unzufriedenheit mit dem Wohnstandort Abwanderungspläne auslösen, und bestimmte Standortanforderungen oder auch die Verfügbarkeit eines Pkw können Voraussetzung für eine Randwanderung sein (Bauer/Holz-Rau/Scheiner 2005, Scheiner 2005e).

Die Güte des Modells zur *Existenz von Umzugsplänen* erhöht sich durch die Berücksichtigung von Wohnsituation und Wohnzufriedenheit von 12 % auf 15 % (nicht in der Tabelle, vgl. Scheiner 2005c). Der stärkste Faktor ist der Wohnstatus: Umzugspläne werden durch Eigentum stark gehemmt. Eine zu geringe Anzahl an Zimmern sowie Unzufriedenheit mit Angeboten für Kinder im Quartier verstärken Umzugspläne. Die Bedeutung dieser Merkmale liegt etwa gleichauf mit den soziodemographischen Merkmalen.

Bei den Modellen der *Standortwahl* (Innenstadt/Umland, Tab. 5.15) wird ergänzend die Verkehrsmittelverfügbarkeit berücksichtigt. Möglicherweise lassen sich Personen an bestimmten Standorten auf diese Weise genauer beschreiben, auch wenn in Querschnittsanalysen letztlich nicht zu klären ist, ob die Verfügbarkeit über einen Pkw oder eine ÖPNV-Zeitkarte die Standortwahl bestimmt oder umgekehrt. Darüber hinaus werden subjektive Standortanforderungen berücksichtigt. Betrachtet werden lediglich Personen, die in den letzten fünf Jahren einen quartierübergreifenden Umzug unternommen haben. Sowohl die zusätzlichen Variablen als auch die Konzentration auf Zuzügler der letzten Jahre erhöht in starkem Maß die Güte der Modelle³⁵. Tabelle 5.15 enthält zum Ver-

34 Als Merkmale der Wohnsituation dienen: Anzahl der Zimmer und Wohnfläche (jeweils pro Person), Verfügbarkeit von Balkon, Garten oder Schrebergarten, Wohnstatus (Miete/Eigentum) und Haustyp.

35 Durch die Berücksichtigung der Verkehrsmittelverfügbarkeit und Standortanforderungen steigt die Güte des Modells Innenstadt von 21 % auf 25 % (Umland: von 7 % auf 13 %). Werden lediglich

gleich die Modelle für die Gesamtstichprobe ohne Berücksichtigung des Zuzugszeitpunkts.

Der Zuzug in die Innenstadt wird nach diesem Modell vor allem getragen von Frauen und von 30-39-jährigen Akademikern/Akademikerinnen. Auch die Lebensstileffekte bestätigen im Wesentlichen die bereits diskutierten Ergebnisse. Darüber hinaus zeigen die Analysen die Bedeutung subjektiver Standortanforderungen und der Verkehrsmittelverfügbarkeit für die Standortwahl: Sowohl Personen, die der Anbindung an Schnellstraße oder Autobahn bei der Standortwahl wenig Bedeutung beimessen, als auch Personen mit ÖPNV-Zeitkarte und/oder ohne Pkw im Haushalt ziehen vergleichsweise häufig in die Innenstadt.

Beim Standort Umland sind die starken Effekte der Verkehrsmittelverfügbarkeit spiegelbildlich zur Innenstadt ausgeprägt. Des Weiteren ist der Zuzug von Personen gering, denen die Wohnsituation im engeren Sinn wenig wichtig ist. Dagegen ziehen Personen verstärkt zu, denen die Erreichbarkeit des Zentrums sowie das Wohnumfeld weniger wichtig sind. Der zuletzt genannte Zusammenhang mutet erstaunlich an; dabei kann es sich um Jugendliche handeln, die im Haushalt ihrer Eltern mit umgezogen sind.

Bemerkenswert ist die Reduktion des Einflusses soziodemographischer Merkmale gegenüber den Grundmodellen, in denen ausschließlich Lebenslage, Lebensstil und Raum berücksichtigt wurden, auf etwa die Hälfte. Dies deutet darauf hin, dass die soziodemographische Differenzierung der Standortwahl teilweise auf unterschiedliche Standortanforderungen der jeweiligen Bevölkerungsgruppen zurückzuführen ist. Auch die hohe Bedeutung der Verkehrsmittelverfügbarkeit ist vielleicht überraschend. Legt man die in Tabelle 5.15 dargestellten Modelle zugrunde, beansprucht die Verkehrsmittelverfügbarkeit im Mittel 23 % der Gesamterklärungskraft der Modelle³⁶, die Standortanforderungen 17 %, der Lebensstil 26 % und die Lebenslage 34 %. Allerdings ist die Verkehrsmittelverfügbarkeit nicht *nur* als Determinante der Standortwahl interpretierbar, sondern ihrerseits *auch* ein Resultat der Standortwahl.

Was erklärt Wohnmobilität besser – Lebenslage oder Lebensstil?

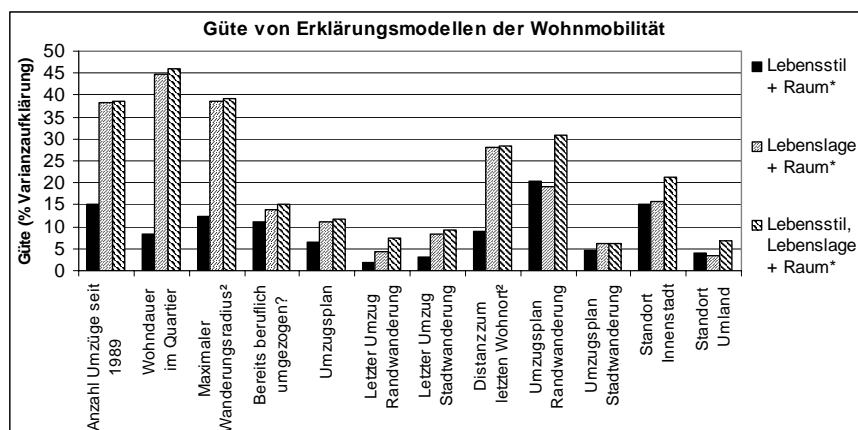
Ein Ziel von StadtLeben ist der Vergleich der Güte verschiedener Erklärungsansätze räumlicher Mobilität (insbesondere Lebenslage vs. Lebensstil). Statistisch

Zuzügler der letzten fünf Jahre betrachtet, beträgt die Güte des Modells Innenstadt 34 % (Umland 24 %).

³⁶ Anteil an der Summe der Absolutwerte der standardisierten Koeffizienten.

drückt sich dies in der Güte der Erklärungsmodelle räumlicher Mobilität aus. Einige Ergebnisse sind in Abbildung 5.6 dargestellt.

Abbildung 5.6: Aufgeklärte Varianzanteile (Güte) multipler Regressionsmodelle zur Erklärung der Wohnmobilität



* Nur die Gebietszugehörigkeit wurde zu Kontrollzwecken als räumliche Variable berücksichtigt.

² Abhängige Variable ordinalskaliert.

Die Schwäche der Lebensstilmodelle ist augenfällig. Im Allgemeinen ist die Güte der Lebenslagemodelle etwa zwei bis drei mal so hoch wie diejenige der Lebensstilmodelle, bei der Wohndauer im Quartier beträgt das Verhältnis sogar mehr als fünf zu eins. Ausnahmen bilden die Modelle der Standortwahl sowie der räumlichen Betrachtung von Umzugsplänen ('Randwanderung' und 'Stadtwanderung'), bei denen Lebensstile zu etwa gleich hoher Modellgüte führen.

Darüber hinaus fällt auf, dass die 'integrierten' Modelle mit simultaner Berücksichtigung von Lebensstil und Lebenslage das Ausmaß der Mobilität meist nur unwesentlich besser erklären als die Modelle der Lebenslage *ohne* Berücksichtigung von Lebensstilen. Wiederum gilt dies nicht für die Modelle der Standortwahl. Im Mittel wird durch die zusätzliche Berücksichtigung von Lebensstilen beim Ausmaß der Mobilität weniger als ein Prozent zusätzliche Varianzaufklärung erreicht, bei den Modellen der Standortwahl etwa vier Prozent. Demnach ist der zusätzliche, über die Lebenslage hinausgehende Erklärungswert von Lebensstilen für Wohnmobilität *als solche* marginal. Die Modelle der Standortwahl rechtfertigen es allerdings durchaus, von einem nennenswerten Erklärungswert der Lebensstile zu sprechen. Hinzu kommt, dass der eher gerin-

ge Einfluss von Lebensstilen vor dem Hintergrund des angespannten Wohnungsmarkt im Raum Köln zu sehen ist. In nachfragergesteuerten Märkten dürften Lebensstile eine deutlich stärkere Rolle spielen.

Resümee

Alles in allem kommt Lebensstilen nach den vorstehenden Analysen nur ein geringer Mehrwert bei der Erklärung von Wohnmobilität *als solcher* zu. Das Ausmaß der Mobilität wird vor allem vom Alter bestimmt, was im Einklang mit dem Stand der Forschung steht, wonach auf der Mikroebene der Lebenszyklus zu den wichtigsten Bestimmungsmomenten der Wohnmobilität gehört (Wagner 1989, Frick 1996, Bähr 2003). Kulturelle und Freizeitorientierungen spielen zwar in verschiedenen Modellen immer wieder eine Rolle, die aber nur schwach ausgeprägt ist. Allenfalls für berufliche Umzüge besitzen Lebensstile in Form von Selbstverwirklichungsorientierung, kulturellem Kapital und häuslich-familiärer Orientierung (negativer Einfluss) eine stärkere Bedeutung. Diese kritische Interpretation ist allerdings vor dem Hintergrund des angespannten Wohnungsmarkt im Raum Köln zu sehen, der einen limitierenden Faktor für die Wohnmobilität darstellt (Frick 1996). In nachfragergesteuerten Märkten, etwa in demographisch schrumpfenden Regionen, dürften Lebensstile eine stärkere Rolle spielen.

Ein größerer Mehrwert des Lebensstilansatzes ist in Modellen der Standortwahl zu sehen, für die Lebensstile durchaus eine eigenständige und gewichtige Rolle spielen. Dabei sind sowohl Freizeitpräferenzen als auch Wertorientierungen und kulturelle Schemata von Bedeutung³⁷. Bei diesen Modellen fällt auf, dass speziell die Innenstadtquartiere gegenüber den anderen Untersuchungsgebieten eine sehr spezifische Bevölkerungsstruktur besitzen, während die 'Masse' der untersuchten Gebiete *als Typen* in der Bevölkerungszusammensetzung sich nur mäßig unterscheiden. Das Beispiel Stammheim zeigt, dass dies bei der Einzelbetrachtung von Untersuchungsgebieten anders sein kann.

Auffallend ist die tendenziell schwindende Bedeutung soziodemographischer Merkmale bei der Erklärung der Standortwahl, wenn gleichzeitig Verkehrsmittelverfügbarkeit und subjektive Standortanforderungen berücksichtigt werden. Die soziodemographische Differenzierung zwischen verschiedenen Ge-

³⁷ In methodischer Hinsicht ist festzuhalten, dass die Bedeutung von Lebensstilen deutlich schwächer ausfällt, wenn statt der Lebensstildimensionen die Zugehörigkeit zu Lebensstiltypen in den Modellen berücksichtigt wird. Die höhere Erklärungskraft von Lebensstildimensionen gegenüber Lebensstiltypen ist plausibel, weil die Zugehörigkeit zu einem Lebensstiltyp eine starke Vereinfachung der letztendlich handlungsleitenden Wertorientierungen, Lebensziele und Präferenzen ist.

bieten ist demnach in erheblichem Maß auf das Standortverhalten soziodemographisch gleicher Bevölkerungsgruppen mit unterschiedlichen Standortanforderungen sowie mit vs. ohne Pkw bzw. ÖPNV-Zeitkarte zurückzuführen.

6 Alltagsmobilität

Die umfangreiche Datengrundlage des Projektes StadtLeben ermöglicht die Untersuchung des alltäglichen Mobilitätsverhaltens in Hinblick auf unterschiedliche Einflussfaktoren und ihre gegenseitigen Wechselwirkungen. Basierend auf der standardisierten Befragung, den Leitfadeninterviews, dem Behavior Setting Survey und der Standortanalyse konnten die Ausprägungen und Hintergründe der Alltagsmobilität für ausgewählte Kenngrößen erfasst und analysiert werden. Gegenstand von Kapitel 6.1 sind vor allem die räumlichen und individuellen Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten; Kapitel 6.2 fokussiert stärker auf die Einflüsse aus der sozialräumlichen Angebotsdichte. In Kapitel 6.3 werden schließlich die Wirkungen personenbezogener Merkmale auf der Einstellungs- und Verhaltensebene im Zusammenspiel mit raum- und verkehrsinfrastrukturellen Merkmalen betrachtet.

6.1 Alltagsmobilität, Raum und Lebensstile

Claudia Jürgens, Birgit Kasper

Die folgenden Analysen der Alltagsmobilität behandeln die Verkehrsmittelausstattung von Personen und Haushalten, ihre Aktivitätenhäufigkeit, Ziel- und Verkehrsmittelwahl. Nach einem kurzen Überblick über diese Kenngrößen werden vor allem die räumlichen (Quartiere) und individuellen (Lebensstile) Einflüsse betrachtet. Um deren Gewicht im Gesamtkontext einordnen zu können, werden Regressionsanalysen vorangestellt, die zusätzlich weitere Merkmale zur Lebenslage beinhalten. Die Ergebnisse der Leitfadeninterviews bieten die Möglichkeit, Alltagsmobilität problemorientiert zu betrachten und zu interpretieren – beispielsweise hinsichtlich der Frage: Wem stehen aus welchem Grund die verschiedenen Verkehrsmittel *nicht* zur Verfügung und wird dies von den Befragten als Einschränkung der Mobilität wahrgenommen?

Kenngrößen der Alltagsmobilität

83,3 % der Befragten leben in Haushalten mit mindestens einem Pkw. Damit weist die Stichprobe nur eine geringe Abweichung vom bundesdeutschen Durchschnitt auf¹. Zweidrittel der Befragten haben – durch Führerschein und ständige Pkw-Verfügbarkeit – die Voraussetzungen für eine uneingeschränkte Nutzung des Pkw. 22,5 % der Befragten besitzen einen Zeitfahrausweis. Der BahnCard-Besitz (9,1 %) ist mehr als doppelt so hoch wie der Bundesdurchschnitt². 7,2 % der Befragten geben an, sich außerhalb des eigenen Haushalts mit anderen einen Pkw zu teilen.

Die *häufigsten Aktivitäten* pro Woche (nur bezogen auf die Ausübenden der jeweiligen Aktivität) sind erwartungsgemäß die Pflichtaktivitäten Arbeit (4,4 mal) und Ausbildung (3,4 mal) sowie die Teilpflichtaktivität Einkauf (2,7 mal). In der Freizeit erfolgen die bewegungsorientierten Aktivitäten Spaziergänge (2,2 mal) und aktiv Sport treiben (2,0 mal) besonders häufig.

Typische Aktivitäten *im eigenen Viertel* sind Einkäufe für den täglichen Bedarf, private Erledigungen, Sport treiben, Gastronomie aufsuchen und Spaziergänge. Diese Aktivitäten werden am häufigsten zu Fuß realisiert.

Die *Verkehrsmittelwahl* unterscheidet sich deutlich nach den Aktivitätskategorien. Am häufigsten werden neben Spaziergängen (80 %) Einkäufe für den täglichen Bedarf, private Erledigungen und Gastronomiebesuche von jeweils ca. 40 % der Befragten zu Fuß durchgeführt. Die geringsten Fußwegeanteile (< 10 %) bestehen bei Pflichtaktivitäten, Shopping, Großeinkauf, Besuch von Disco/Konzert, kulturellen sowie Sportveranstaltungen und Ausflügen. Der ÖV wird am häufigsten (ca. 40 %) zur Ausbildungsstätte, zu Disco/Konzert und zum Shopping, den typischen Aktivitäten jüngerer Menschen, genutzt. Kaum wird hingegen zum Einkauf und Spaziergang (2-3 %) mit dem ÖV gefahren.

Erklärungsmodelle der Alltagsmobilität

Um den Einfluss der räumlichen und individuellen Faktoren auf das alltägliche Mobilitätsverhalten im gesamten Wirkungsgefüge einschätzen zu können, werden im Folgenden Regressionsanalysen³ zur *Verkehrsmittelausstattung* und zu

1 20 % der bundesdeutschen Haushalte nicht (Pkw-)motorisiert (BMVBW 2004).

2 ca. 4 %; eigene Berechnung anhand Angaben zu BahnCard-Nutzern durch DB Personenverkehr GmbH (2004) und Bevölkerung über 16 Jahren (Stand 31.12.2002), Statistisches Bundesamt.

3 Je nach Skalenniveau der abhängigen Variable werden binär logistische Modelle (dichotome Variable) bzw. multiple lineare Modelle (metrische Variable) verwendet. Regressionsanalysen zur *Verkehrsmittel- und Zielwahl* befinden sich in Kapitel 6.3.

den *Aktivitätenhäufigkeiten* dargestellt. Sie beinhalten jeweils vier Modelle mit den unabhängigen Variablen: Lebenslage⁴ und Raum, Lebensstil und Raum, Lebenslage, Lebensstil und Raum, Lebensphase⁵ und Raum (vgl. Tab. 6.1). Die Modelle mit der höchsten Varianzaufklärung werden genauer betrachtet.

Nach den binär logistischen Regressionsanalysen (vgl. Tab. 6.2) zur *Verkehrsmittelausstattung* hat das Modell Lebenslage, Lebensstil und Raum das höchste Bestimmtheitsmaß, es ist allerdings nur geringfügig höher als das ohne Berücksichtigung des Lebensstils. Als wichtigste Größen tragen vor allem Haushaltstyp und Einkommen zur Erklärung des *Pkw-Besitzes im Haushalt* bei. Es sind vor allem Familien- und Paar-Haushalte, in denen häufiger ein Pkw genutzt werden kann; zudem steigt der Pkw-Besitz im Haushalt mit zunehmendem Einkommen. Auch die *Untersuchungsgebiete* zeigen einen deutlichen Einfluss: Von der Innenstadt bis hin zum suburbanen Wohngebiet nimmt die Pkw-Verfügbarkeit zu. Die Merkmale Alter, Schulbildung, Erwerbstätigkeit, Nationalität und Lebensstilgruppen zeigen demgegenüber nur geringe Einflüsse.

Das höchste Bestimmtheitsmaß für die Größe *ÖV-Zeitfahrausweisbesitz* hat das Modell Lebensphase und Raum. Die Lebensphasengruppen können hier den Einfluss der sozialen Merkmale auf den ÖV-Zeitfahrausweisbesitz besser beschreiben als die Einzelmerkmale Alter, Haushaltstyp, Erwerbstätigkeit, Lebensstilgruppen etc. zusammen. Vor allem die Gruppen der Studenten sowie der Schüler/Lehrlinge verfügen aufgrund ihres Status als Auszubildende häufig über derartige Tickets. Befragte aus den Umlandgebieten besitzen hingegen unterdurchschnittlich oft einen ÖV-Zeitfahrausweis. Aufgrund der geringen Anteile von BahnCard-Besitz und Car-Sharing-Nutzung liefern entsprechende Regressionsanalysen keine verwertbaren Ergebnisse.

Tabelle 6.1: Ergebnisse der Regressionsanalysen (Bestimmtheitsmaße)

UV \ AV	Verkehrsmittelausstattung		Aktivitätenhäufigkeit		
	Pkw im Haushalt	ÖV-Zeitfahrausweisbesitz	Pflicht	Teilpflicht	Freizeit
	Mc-Fadden-Pseudo R ²		korrigiertes R ²		
Lebenslage und Raum	0,335	0,202	0,622	0,115	0,094
Lebensstil und Raum	0,157	0,099	0,162	0,055	0,080
Lebensphase und Raum	0,200	0,230	0,434	0,073	0,076
Lebenslage, Lebensstil und Raum	0,339	0,182	0,622	0,124	0,125

UV = Unabhängige Variablen; AV = Abhängige Variablen; R² = Bestimmtheitsmaß

4 Die *Lebenslage* wird hier durch die einzelnen Variablen Alter, Geschlecht, Haushaltstyp, Schulbildung, Einkommen, Erwerbstätigkeit, berufliche Position und Nationalität beschrieben.

5 Die *Lebensphase* wird durch Kombination der Merkmale Alter, Beruf und Haushaltstyp gebildet.

Tabelle 6.2: Binär logistische Regressionsmodelle zur Verkehrsmittelausstattung (standardisierte Effektkoeffizienten)

Modell 1: Pkw-Besitz im Haushalt		Modell 2: ÖV-Zeitfahrausweisbesitz	
<i>unabhängige Variablen</i>	<i>Exp(standB)</i>	<i>unabhängige Variablen</i>	<i>Exp(standB)</i>
<i>Untersuchungsgebiet (Referenz: Ehrenfeld)</i>		<i>Untersuchungsgebiet (Referenz: Ehrenfeld)</i>	
Stammheim	1,414	Nippes	1,168
Longerich	1,321	Longerich	1,095
Esch	1,980	Esch	(1,233) ⁻¹
Zündorf	1,671		
Kerpen Stadt	1,759	Kerpen Stadt	(1,602) ⁻¹
Sindorf	1,987	Sindorf	(1,209) ⁻¹
Overath Stadt	1,881	Overath Stadt	(1,381) ⁻¹
Heiligenhaus	2,261	Heiligenhaus	(1,653) ⁻¹
<i>Haushaltstyp (Referenz: Single-Haushalt)</i>		<i>Lebensphase (Referenz: Erwachsenen-Haushalt kleiner 65 Jahre)</i>	
Familie	3,861	Schüler/Lehrling	1,917
Alleinerziehend	1,327	Student	2,154
Paar	2,620	junge Alleinlebende	1,144
WG	1,201	junge Zwei- und Mehrpersonen-Haushalte	1,185
		Rentnerhaushalte (mind. 2 Personen)	(1,235) ⁻¹
<i>Altersklasse (Referenz: 18- bis 29-Jährige)</i>			
75 und älter	(1,347) ⁻¹		
<i>Schulbildung (Referenz: höchstens Hauptschulabschluss)</i>			
Mittlere Reife/Abi	1,230		
<i>Haushaltsnettoeinkommen (Referenz: Einkommen kleiner 500 Euro)</i>			
500 bis unter 1.000 €	1,361		
1.000 bis unter 1.500 €	2,370		
1.500 bis unter 2.000 €	2,479		
2.000 € und mehr	2,863		
<i>Erwerbstätigkeit (mind. Teilzeit)</i>			
Erwerbstätigkeit	1,224		
<i>Nationalität (deutsch)</i>			
andere Nationalität	(1,149) ⁻¹		
<i>Interaktionsterm</i>			
Einkommen 500-1000Euro * hohe Schulbildung	1,246		
<i>Lebensstil (Referenz: Erlebnisorientierte)</i>			
Distanzierte	(1,225) ⁻¹		
Mc-Fadden-Pseudo R² = 0,339		Mc-Fadden-Pseudo R² = 0,230	

Exp(standB) = standardisierter Effektkoeffizient. Effektkoeffizienten größer 1 erhöhen die Wahrscheinlichkeit für Pkw- bzw. ÖV-Zeitfahrausweisbesitz, diejenigen kleiner 1 – hier zur besseren Vergleichbarkeit als (Kehrwert)⁻¹ dargestellt – reduzieren sie. Aufgrund der Standardisierung sind die Werte und damit die Einflussstärken der unabhängigen Variablen direkt miteinander vergleichbar.

Tabelle 6.3: Multiple lineare Regressionsmodelle zur Aktivitätenhäufigkeit (Beta-Gewichte)

	Pflicht	Teilpflicht	Freizeit
Alter 16 bis 17 Jahre	0,194	-	0,064
Alter 18 bis 29 Jahre	0,504	-0,131	0,135
Alter 30 bis 39 Jahre	0,168	-	0,131
Alter 40 bis 49 Jahre	0,065	-	-
Alter 75 und älter	-	-0,155	-0,122
Einkommen 2000€ und mehr	-	-	0,129
Erwerbstätigkeit (mind. Teilzeit)	0,216	-0,137	-0,075
Geschlecht weiblich	-0,030	0,139	-
Haushaltstyp Single	-	-	0,108
Haushaltstyp Alleinerziehend	-	-	0,050
Haushaltstyp Sonstige	-0,034	-	-
(Fach-)Hochschulabschluss	-	-0,052	-
Leitende Position im Beruf	0,062	-	-
Alter 16-17 Jahre*gutes Versorgungsangebot	-	-0,055	0,077
Alter 30-39 Jahre*Erwerbstätig	0,274	-	-
Alter 40-49 Jahre*Einkommen>2000€	-	-0,045	-
Alter 40-49 Jahre*Erwerbstätig	0,338	-	-
Alter 50-64 Jahre*Einkommen 1000-1500€	0,042	-	-
Alter 50-64 Jahre*Erwerbstätig	0,393	-	-
Alter 65-74 Jahre*Einkommen 1500-2000€	-	-	0,052
Alter 65-74 Jahre*mittlere Schulbildung	-	0,055	-
Alter 75 und älter*Einkommen 1500-2000€	-	0,049	0,054
Alter 75 und älter*Einkommen>2000€	-	-	-
Alter 75 und älter*gutes Versorgungsangebot	-	0,054	-
Einkommen 1000-1500€*hohe Schulbildung	-0,032	-	-
Einkommen >2000€*Erwerbstätig	-	-	-0,105
Ehrenfeld	0,050	0,079	-
Nippes	-	0,161	-
Stammheim	-	0,055	-
Zündorf	-	0,057	-
Overath Stadt	-	-	0,050
Heiligenhaus	-	-0,100	-
Erlebnisorientierte		0,047	-
Außerhäuslich-Gesellige		0,106	0,136
Distanzierte		-	-0,089
Traditionelle		-	-0,054
Aufgeklärte Varianz (korrigiertes R²)	0,622	0,124	0,125

Nur signifikante Effekte (p = 0,05); die abhängige Variable ist eine metrische Größe.

Zur Untersuchung der *Aktivitätenhäufigkeiten* mittels multipler linearer Regressionen wurden die Einzelaktivitäten zu den Kategorien Pflicht-, Teilpflicht- und Freizeitaktivitäten zusammengefasst (vgl. Tab. 6.3). Bei allen Aktivitäten sind die Modelle, die die Lebenslage berücksichtigen, besser als die Modelle auf Ba-

sis von Lebensstil oder Lebensphase. Zu einer deutlichen Verbesserung der Modellgüte trägt die Einbeziehung der Lebensstilgruppen plausibel bei den Teilpflicht- und vor allem bei den Freizeitaktivitäten bei. Im Pflichtbereich haben vor allem Alter und Erwerbstätigkeit einen hohen Einfluss, während Quartierszugehörigkeit und Lebensstilgruppe kaum relevant sind. So gehen die 16- bis 29-Jährigen sowie die 30- bis 64-jährigen Erwerbstätigen häufig Ausbildungs- bzw. Arbeitsaktivitäten nach.

Auf die Häufigkeit von Teilpflichtaktivitäten wirken sich neben Alter und Erwerbstätigkeit insbesondere Geschlecht und Untersuchungsgebiet aus: Frauen und Bewohner der innenstadtnahen Quartiere (vor allem Nippes) führen häufiger, Erwerbstätige, 18- bis 29-Jährige sowie über 74-Jährige hingegen seltener Einkaufs- und Besorgungstätigkeiten aus.

Auch im Freizeitbereich beeinflusst das Alter neben dem Einkommen und dem Haushaltstyp die Aktivitätenzahl. 18- bis 39-Jährige, Singles und einkommensstarke Haushalte sind in der Freizeit besonders aktiv, während die über 74-Jährigen sowie die Erwerbstätigen mit hohem Einkommen seltener Freizeitaktivitäten nachgehen. Bei den Lebensstilgruppen zeigen die Außerhäuslich-Geselligen im Teilpflicht- und Freizeitbereich ihre Außenorientierung, ansonsten ist der Einfluss der Lebensstilgruppen eher schwach. Auch bei Untersuchung der Einzelaktivitäten im Freizeitbereich zeigt sich ein geringer Effekt der Lebensstile.

Alltagsmobilität in den Quartieren

Für die Untersuchungsgebiete zeigen sich deutliche Unterschiede in der *Verkehrsmittelausstattung* (vgl. Tab. 6.2 und 6.4). Die Ausstattung mit Zeitfahrerausweisen des ÖPNV nimmt vom Stadtkern ins Umland ab und ist in den Umlandgebieten mit SPNV-Anschluss (*Overath Stadt* und *Sindorf*) deutlich höher als in den Gemeindeteilen *Kerpen Stadt* bzw. *Heiligenhaus*. Der BahnCard-Besitz spielt außerhalb der innerstädtischen Gebiete keine nennenswerte Rolle. Gleichzeitig nimmt die Motorisierung in der Stadt von innen nach außen zu und liegt am Stadtrand auf gleichem Niveau wie im Umland.

Neben den Umlandgebieten weist beispielsweise auch *Esch* einen hohen Anteil an Befragten mit Pkw im Haushalt auf. Gründe liegen in der Alters- und Haushaltsstruktur, dem überdurchschnittlichen Pro-Kopf-Einkommen und dem schlechten Infrastrukturanangebot im fußläufigen Bereich. Zudem weist *Esch* ein schlechtes ÖV-Angebot auf, das sich auch darin zeigt, dass hier die größte Unzufriedenheit mit dem ÖPNV geäußert wird (vgl. Kapitel 5.1). Die selbstbestimmte Mobilität der volljährigen Kinder wird in *Esch* unter den gegebenen

räumlichen, infrastrukturellen und finanziellen Randbedingungen durch die Anschaffung zusätzlicher Pkws gesichert. Beispielsweise fährt Herr J. (19 J., Esch) seit einigen Monaten mit dem alten Pkw der Mutter, während sie gerade plant, sich einen neuen Wagen zuzulegen. Darüber hinaus wird in den Reihenhausquartieren der siebziger und frühen achtziger Jahre von Parkplatzproblemen berichtet: „Da drüben in dem älteren Neubaugebiet sind die Häuser jetzt 20 Jahre alt, da sind die Kinder in dem Alter, und Sie glauben gar nicht, vor wie vielen Häusern drei Autos parken. Aber da ist nur eine Garage – da ist das Verkehrschaos.“ (Herr F., 38 J., Esch).

Der hohe Anteil an Haushalten mit zwei oder mehr Pkw in peripheren Stadtteilen mit schlechter Versorgungsinfrastruktur und ÖPNV-Anbindung verdeutlicht, dass die Haushaltsorganisation bei – den für diese Gebiete typischen – jungen Familien mit Kindern nur durch die Motorisierung beider Partner oder später auch älterer Kinder gelöst werden kann.

Tabelle 6.4: Verkehrsmittelausstattung nach Untersuchungsgebieten

	Eh- ren- feld	Nip- pes	Stamm heim	Lon- ge- rich	Esch	Zün- dorf	Ker- pen Stadt	Ove- rath Stadt	Sin- dorf	Heili- gen- haus	Alle
<i>Verkehrsmittelausstattung</i>											
Besitz Zeitausweis des ÖPNV	48,4	38,3	22,6	28,5	18,8	23,1	10,0	14,5	18,6	10,8	22,5
Besitz BahnCard	28,0	23,7	3,2	9,0	9,3	7,8	2,3	5,5	3,9	3,3	9,1
Pkw im Haushalt	56,4	55,7	76,9	79,3	96,1	89,6	90,5	92,1	93,7	94,8	83,3
Anzahl Pkw im Haushalt											
1	48,4	47,5	61,8	57,2	48,9	59,0	51,6	38,0	59,7	38,0	50,7
2	5,9	7,0	11,8	20,1	36,7	26,7	33,7	45,5	28,2	46,9	27,3
3 und mehr Pkws	2,1	1,0	3,2	2,0	10,6	3,9	5,2	10,2	4,3	9,8	5,2
Car-Sharing (privat und professionell organisiert)	8,5	10,1	11,9	8,1	6,0	6,2	4,1	7,6	8,9	3,0	7,2

Alle Unterschiede sind signifikant (p = 0,01).

Fett: signifikanter überdurchschnittlicher Anteil

Unterschiede in der *Aktivitätenhäufigkeit* sind zwischen den Gebieten bei den Pflichtaktivitäten (Arbeit und Ausbildung), den Einkaufs-Aktivitäten und einzelnen Freizeitaktivitäten nachzuweisen (vgl. Tab. 6.5). Stammheim hat auf Grund eines hohen Rentner- und Sozialhilfeanteils eine deutlich niedrigere Häufigkeit im Pflichtbereich Arbeit als die anderen Gebiete. Auffällig ist weiterhin die relativ geringe Aktivitätenhäufigkeit der Bewohner in *Heiligenhaus* über sämtliche Aktivitätenbereiche, insbesondere beim Einkauf für den täglichen Bedarf sowie beim Gastronomiebesuch. Konträr dazu stellen sich *Ehrenfeld* und z. T. *Nippes* dar. Von Bewohnern dieser Stadtviertel werden Pflichtaktivitäten,

Einkauf für den täglichen Bedarf und Freizeitaktivitäten überdurchschnittlich häufig ausgeübt. Die Differenzen sind den Regressionsanalysen zufolge – insbesondere hinsichtlich der Freizeitaktivitäten – auf die unterschiedliche Bevölkerungsstruktur in den Quartieren zurückzuführen. Im Bereich der Teilpflichten (Einkauf) zeigen sich jedoch eher gebietsspezifische Effekte, die mit der Versorgungsstruktur in Zusammenhang stehen. Die genannten Stadtviertel stellen jeweils die Extrema der untersuchten Gebietstypen dar: zum einen das suburbane Eigenheimgebiet *Heiligenhaus*, das vor allem junge Familienhaushalte und eine mangelhafte Versorgungsinfrastruktur aufweist, zum anderen die zwei Innenstadtviertel der Großstadt mit außerhäuslich orientierten Personen sowie guten Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten im Nahraum, die häufige kleine Einkäufe statt großer Wochenendeinkäufe ermöglichen (vgl. Kap. 4.1) und die von den Bewohnern auch nachgefragt werden.

Tabelle 6.5: Aktivitätenhäufigkeit pro Woche nach Untersuchungsgebieten

	Eh- ren- feld	Nip- pes	Stamm- heim	Lon- ge- rich	Esch	Zün- dorf	Ker- pen Stadt	Ove- rath Stadt	Sin- dorf	Heili- gen- haus	Alle	
Pflicht	1. Arbeitsstätte	2,9	2,9	1,6	2,4	2,6	2,7	2,7	2,5	2,6	2,4	2,5
	2. Arbeitsstätte	0,9	0,6	0,1	0,2	0,4	0,3	0,2	0,2	0,5	0,2	0,3
	Ausbildungsstätte	1,3	0,4	0,7	0,2	0,7	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5
Teilpflicht	Einkauf täglicher Bedarf	2,9	3,1	2,8	2,3	2,3	2,6	2,2	2,1	2,2	1,7	2,4
	Großeinkauf	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,2	0,4
	Shopping/Bummel	0,4	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3
Freizeit	Sport aktiv	1,4	1,2	0,9	1,1	1,2	1,1	1,0	1,3	1,5	0,9	1,2
	Gastronomiebesuch	1,3	1,4	0,6	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,4	0,8
	Kulturelle Veranstaltung	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2

Nur signifikante Aktivitätenkategorien ($p = 0,01$)

Fett: überdurchschnittlicher Anteil (>10 %)

Die nähräumige Orientierung bei der *Zielwahl* unterscheidet sich deutlich nach den Wohnstandorten der Befragten (vgl. Tab. 6.6). Die Bewohner von *Kerpen Stadt* sind über alle Aktivitätenkategorien hinweg besonders nähräumig orientiert, während die *Heiligenhäuser* vornehmlich Gelegenheiten außerhalb ihres Quartiers aufsuchen. In den übrigen Gebieten unterscheidet sich die *Zielwahl* nach den jeweiligen Aktivitätenkategorien. Hier ist vor allem die sozialräumliche Angebotsstruktur ausschlaggebend (vgl. Kap. 6.3).

Die Teilpflichtaktivitäten werden in Quartieren mit vielfältiger Versorgungs- und Dienstleistungsstruktur, also den Innenstadtquartieren (*Ehrenfeld* und *Nippes*) sowie den Hauptorten im Umland (*Kerpen Stadt* und *Overath Stadt*, z. T. auch *Sindorf*), deutlich häufiger wohnstandortnah ausgeübt als in den übrigen Gebieten, in denen derartige Angebotsstrukturen kaum oder gar nicht vorhanden sind (vgl. Kap. 6.2). Beispielsweise ist der Einkauf für den täglichen Bedarf im Mittel die häufigste Aktivität (76,8 %), die im eigenen Quartier ausgeübt wird. Demgegenüber beträgt dieser Anteil in *Esch* nur 47 % und in *Heiligenhaus* sogar nur 4 %. Ähnlich große Unterschiede liegen hinsichtlich des Großeinkaufs und der Behördengänge vor.

Tabelle 6.6: Zielwahl der Aktivitäten innerhalb des eigenen Quartiers nach Untersuchungsgebieten

		Eh- ren- feld	Nip- pes	Stam- m- heim	Lon- ge- rich	Esch	Zün- dorf	Ker- pen Stadt	Ove- rath Stadt	Heili- gen- dorf haus	Alle	
		Zielwahl										
Anteil Ziele innerhalb des eigenen Wohnviertels												
Pflicht	1. Arbeitsstätte	27,3	12,9	8,3	16,5	20,0	15,1	19,9	27,9	16,8	10,2	17,7
	Ausbildungsstätte	4,3	10,9	0,0	3,6	3,2	21,4	16,7	18,4	5,7	0,0	8,4
Teilpflicht	Einkauf täglicher Bedarf	99,5	92,8	82,0	73,5	47,2	80,8	88,1	93,8	94,0	3,8	76,8
	Großeinkauf	84,6	69,6	33,6	39,8	7,5	14,7	49,7	70,1	74,9	0,0	44,4
	Shopping/Bummel	7,1	10,9	4,5	0,8	2,0	0,0	8,0	4,9	2,7	0,0	4,1
	Behörden-/Verwaltungsgänge	82,2	83,6	4,6	1,8	4,4	0,4	93,2	89,6	4,6	0,5	38,1
	Private Erledigungen	68,3	66,1	58,7	57,9	42,3	49,0	79,0	78,6	68,1	36,0	60,8
Freizeit	Private Besuche	41,5	28,1	39,4	36,8	35,0	24,9	47,3	27,7	36,1	25,9	33,7
	Selber aktiv Sport treiben	50,7	36,8	53,1	41,4	42,5	61,3	66,2	54,3	51,6	37,7	49,4
	Gastronomiebesuch	54,6	58,3	28,6	35,7	41,4	49,8	70,8	46,7	49,8	9,8	45,5
	Kulturelle Veranstaltung	17,5	0,8	6,5	0,5	0,6	1,6	57,8	3,1	5,0	0,8	9,3
	Besuch von Sportveranst.	6,9	5,3	25,9	4,0	22,4	2,6	26,8	12,4	14,0	15,6	13,6
	Disco/Konzert	32,1	11,6	1,4	2,9	0,9	2,8	8,4	3,2	5,4	0,6	7,2
	Spazieren gehen	58,2	51,4	84,0	82,6	82,7	88,4	81,9	43,1	72,7	69,8	71,0
Ausflug machen	2,5	0,0	3,6	1,0	3,8	1,0	0,0	0,4	0,8	0,4	1,2	

Nur signifikante Aktivitätenkategorien (p = 0,01)

Fett: signifikanter überdurchschnittlicher Anteil

Im Freizeitbereich sind derartige Muster in der Wahl der Aktivitätenstandorte deutlich geringer ausgeprägt. Hier spielen persönliche Präferenzen vermutlich eine wichtigere Rolle als die nahräumige Erreichbarkeit der potentiellen Standorte. Dennoch ist in *Kerpen* insgesamt eine hohe Ortsbindung festzustellen.

Auch die Bewohner der Innenstadtquartiere *Ehrenfeld* und *Nippes* weisen eine vergleichsweise hohe nahräumige Orientierung hinsichtlich des Besuchs von Gastronomie sowie Disco/Konzert auf, demgegenüber gehen sie relativ selten im eigenen Viertel spazieren.

Generell gilt, dass der ÖV in Innenstadt- sowie in Innenstadtrandlage häufiger, im Umland seltener gewählt wird. Die Teilstichproben der Befragten, die über einen Pkw verfügen (vgl. Tab. 6.7), wie auch der Befragten, die älter als 29 Jahre sind, weisen dieselben Tendenzen in abgeschwächter Form auf. Obwohl also Motorisierung und Alter bzw. Berufstätigkeit einen großen Einfluss haben, hat auch das Gebiet einen Effekt auf die Häufigkeit der ÖV-Nutzung. In *Esch* und *Zündorf* bestehen in Abhängigkeit von der Aktivität unterschiedliche Möglichkeiten, in *Zündorf* weist der ÖV überwiegend überdurchschnittliche und in *Esch* unterdurchschnittliche Anteile auf. Der Vergleich verschiedener Quartiere innerhalb eines Gebietstyps zeigt: Nicht allein die Lage eines Quartiers, sondern auch die Qualität der ÖV-Anbindung wirkt sich auf die Verkehrsmittelnutzung aus. Während z. B. in *Zündorf* die direkte Stadtbahn-Anbindung in die Innenstadt eine attraktive Alternative zum Auto darstellt („was will man mehr“, Herr T., 64 J., *Zündorf*), verfügt *Esch* „nur“ über eine Buslinie, die ein Umsteigen erforderlich macht („bis man in der Stadt ist, ist das eine halbe Weltreise“, Frau P., 34 J., *Esch*).

Die Qualitätsunterschiede der ÖV-Anbindung haben klare Auswirkungen auf die Mobilität und spielen eine Rolle bei der subjektiven Bewertung des Quartiers. Damit ergeben sich auch langfristige Effekte auf die Quartiersbindung: Beispielsweise kann in *Zündorf* im Gegensatz zu *Esch* oder *Heiligenhaus* den verschiedenen Lebensphasen, Lebensstilen und Haushaltstypen mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen im Alltag durch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel entsprochen werden. Läden, Freiflächen zur Naherholung oder Schulen und Spielplätze sind zu Fuß erreichbar. Für den Weg zum nächstgrößeren Stadtteilzentrum in *Porz* mit Kaufhäusern und Arbeitsplätzen werden Fahrrad oder Stadtbahn genutzt (Frau T., 60 J., *Zündorf*). Die Kölner Innenstadt ist mit der Stadtbahn bequem zu erreichen (Herr O., 46 J., *Zündorf*). Vor allem können Veränderungen in der Haushaltsstruktur, die Weiterentwicklung von Interessen oder neu aufkommende Bedürfnisse im Lebensverlauf in *Zündorf* besser realisiert werden als in *Esch* oder *Heiligenhaus* (z. B. Frau M., 38 J., *Zündorf*). Mit der guten Erreichbarkeit alltäglicher Ziele kann die Mobilität auch gesichert werden, wenn aufgrund ungeplanter Änderungen das Autofahren nicht mehr möglich ist (z. B. bei Krankheit) oder wenn aus verschiedenen Gründen der Zweitwagen verkauft wird. In *Zündorf* bestehen ausreichende Verkehrsmittelalternativen, so dass auch bei Überlegungen zur Mobilität mit Kindern oder Mobilität im Alter kein Grund für einen baldigen Umzug gesehen

wird. (z. B. Frau M., 38 J., Zündorf oder Frau Z., 57 J., Zündorf). Falls man in *Heiligenhaus* oder *Esch* aufgrund von Krankheit oder Alter nicht mehr Auto fahren kann, folgen daraus Unzufriedenheit und die Befürchtung, wegziehen zu müssen. Nur wenn der Alltag mit hohem organisatorischem Aufwand durch nachbarschaftliche oder familiäre Netze gesichert ist (z. B. Frau W., 78 J., Esch), ist der Verbleib im Quartier möglich. Frau K. (65 J.) leidet dagegen in *Heiligenhaus* unter der unfreiwilligen Immobilität und würde gern forziehen.

Tabelle 6.7: Verkehrsmittelwahl (ÖV-Anteil) nach Aktivitäten in den Untersuchungsgebieten
– nur Befragte, die über einen Pkw im Haushalt verfügen

		Eh- ren- feld	Nip- pes	Stam- m- heim	Lon- ge- rich	Esch	Zün- dorf	Ker- pen Stadt	Ove- rath Stadt	Heili- gen- dorf	Heili- gen- haus	Alle
<i>Verkehrsmittelwahl</i>												
Anteil ÖV												
Pf.	1. Arbeitsstätte	19,4	20,2	8,7	19,8	14,9	18,0	5,5	15,3	14,5	4,7	13,9
Teilpfl.	Shopping/Bummel	59,4	64,6	41,0	53,2	28,7	41,3	11,7	31,2	34,8	15,0	35,4
	Behörden- /Verwaltungsgänge	8,3	17,1	29,3	43,1	12,6	20,0	0,0	0,0	3,8	0,5	12,1
	Private Erledigungen	20,4	15,6	8,1	13,7	6,3	9,7	0,0	1,5	2,4	1,5	6,6
Freizeit	Private Besuche	14,0	15,6	9,6	10,5	1,3	5,3	1,3	2,3	2,4	1,9	5,4
	Gastronomiebesuch	20,0	17,3	23,7	26,4	10,6	16,0	3,3	8,5	11,8	4,4	13,0
	Kulturelle Veranstaltung	51,5	47,4	43,2	52,2	25,4	38,8	10,3	31,3	23,6	12,4	31,5
	Besuch von Sportveranst.	55,6	52,2	14,9	20,6	13,6	45,5	12,5	28,3	24,2	10,6	25,5
	Disco/Konzert	36,3	50,0	35,9	55,8	35,0	50,3	33,6	33,9	37,5	19,9	39,0

Nur signifikante Aktivitätenkategorien ($p = 0,01$)

Fett: signifikanter überdurchschnittlicher Anteil

Quartiere, die sich durch eine hohe nahräumige Orientierung auszeichnen, weisen auch in der *Verkehrsmittelwahl* vergleichsweise hohe Fußwegeanteile auf (ohne Abbildung). Eine Ausnahme bilden bei den Aktivitäten Einkauf für den täglichen Bedarf und Großeinkauf die Umland-Gebiete *Kerpen Stadt*, *Overath Stadt* und *Sindorf*, in denen dennoch unterdurchschnittlich oft zu Fuß gegangen wird. Dies kann in erster Linie auf die höhere Pkw-Verfügbarkeit zurückgeführt werden sowie auf die Topographie in *Overath Stadt* und die Randlage der Versorgungsinfrastruktur in *Kerpen Stadt* und *Sindorf*.

Abschließend zeigt der Vergleich der verschiedenen Gebietstypen, dass ihre Lage und verkehrsmittelspezifische Erreichbarkeit neben soziodemographischen und Haushaltsmerkmalen als erklärende Faktoren der Alltagsmobilität

herangezogen werden können. Deutlich erkennbar ist beispielsweise eine zunehmende Verfügbarkeit von ÖPNV-Zeitfahrausweisen und eine damit einhergehende Zunahme der ÖPNV-Nutzung vom Umland zum Stadtkern, die u. a. auf das bessere ÖPNV-Angebot sowie den verstärkten Parkdruck in Innenstadt- bzw. Innenstadtrandlage zurückführbar ist. Eine vielfältige Versorgungs- und Dienstleistungsstruktur wie sie in Innenstadtquartieren und Hauptorten im Umland anzutreffen ist, geht mit einer erhöhten nahräumigen Zielwahl (vgl. auch Kap. 6.2) und damit zumindest in der Innenstadt auch mit erhöhten Fußweg- und geringen MIV-Anteilen einher.

Dennoch können Gebiete gleichen Typs recht große Unterschiede hinsichtlich Verkehrsmittelausstattung und Verkehrsmittelnutzungen aufweisen, die sich teilweise auf die Alltagsmobilität auswirken. So gibt es in *Esch* einen deutlich höheren Motorisierungsgrad als in *Zündorf*. Die Unterschiede lassen sich hier u. a. durch die schlechtere ÖPNV-Anbindung von *Esch* begründen. Ebenso gibt es zwischen *Heiligenhaus* und *Sindorf* (suburbane Wohngebiete im Umland) hinsichtlich aller untersuchten Merkmale der Alltagsmobilität deutliche Differenzen, vor allem da die Versorgungsstruktur und die ÖPNV-Anbindung in Heiligenhaus mangelhaft ist. Es ist davon auszugehen, dass derartige Standortnachteile nur nachrangig bei der Wohnortwahl berücksichtigt werden. Die Entscheidung für einen neuen Standort erfolgt höchstens im Hinblick auf aktuelle Anforderungen beispielsweise für eine gute MIV-Anbindung oder für die Nähe zu Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten sowie im Hinblick auf aktuelle Möglichkeiten – vor allem verfügbare finanzielle Mittel (vgl. Kap. 5.1).

Alltagsmobilität und Lebensstile

Hinsichtlich der *Verkehrsmittelausstattung* sind deutliche Unterschiede zwischen den Lebensstilgruppen zu erkennen (vgl. Tab. 6.8). Allerdings sind die Einflüsse der Lebensstile schwächer als die der Lebenslage bzw. -phase (vgl. Tab. 6.1). Vor allem die *Erlebnisorientierten* und die *Außerhäuslich-Geselligen* als „junge“ Lebensstilgruppen besitzen vergleichsweise häufig Zeitfahrausweise des ÖPNV oder eine BahnCard und damit die Voraussetzungen für eine relativ häufige und bequeme Nutzung des ÖV. Ebenso nutzen die beiden Lebensstilgruppen als einzige in nennenswertem Umfang organisiertes Car-Sharing. Die *Distanzierten* weisen keine Besonderheiten in Bezug auf die Verkehrsmittelausstattung auf. Die hohe Motorisierung der Haushalte der *Kulturinteressierten* spiegelt die gute Finanzsituation dieser Lebensstilgruppe wieder.

Die *Traditionellen* verfügen seltener über Zeitfahrausweise des ÖV und der Anteil der Haushalte ohne bzw. mit nur einem Pkw ist überdurchschnittlich

hoch. Dies kann teilweise mit dem relativ hohen Durchschnittsalter dieses Lebensstils begründet werden. Vor allem zeigt sich, dass das Argument, diese Kohorten wären noch nie „durchmotorisiert“ gewesen, nicht als Erklärung ausreicht. Der relativ geringe Pkw-Besitz ist außerdem auf folgende Faktoren zurückzuführen:

- Für einen Teil der älteren Singles ist das eigene Auto eine zu große finanzielle Belastung (Frau K., 65 J., Heiligenhaus).
- Gesundheitliche Beeinträchtigungen machen das Autofahren zeitweise oder ganz unmöglich, so dass der Pkw abgeschafft wird (Frau F., 56 J., Longe-
rich).
- Eheleute im Ruhestand können eher ihre Wege und Termine abstimmen, so dass das Halten eines Zweitwagens nicht mehr nötig ist (Herr I., 74 J., Heiligenhaus).
- Die nahräumige Orientierung der Traditionellen mit Freunden, Bekannten und v. a. Familienangehörigen in der Nachbarschaft ermöglicht das Mitbenutzen eines Pkw von Familienangehörigen „im Notfall“ wie z. B. bei Herrn V. (61 J.) und seiner Tochter in Kerpen.

Tabelle 6.8: Verkehrsmittelausstattung der Lebensstilgruppen

	Erlebnis-orientierte	Außer-häuslich-Gesellige	Distanzierte	Kultur-interessierte	Traditionelle	Alle
<i>Verkehrsmittelausstattung</i>						
Besitz Zeitfahrausweis des ÖPNV	36,5	30,1	21,3	17,2	10,7	22,5
Besitz BahnCard	10,5	13,2	7,9	9,0	4,0	9,1
Pkw im Haushalt	82,6	84,0	81,2	92,0	75,5	83,3
Anzahl Pkw im Haushalt						
1	47,4	48,7	49,2	48,0	60,4	50,8
2	28,3	28,9	26,4	38,4	13,2	27,3
3 und mehr Pkws	6,9	6,4	5,6	5,6	1,9	5,3
Car-Sharing (privat und professionell organisiert)	10,0	10,6	4,8	6,9	3,9	7,2

Alle Unterschiede sind signifikant ($p = 0,01$).

Fett: signifikanter überdurchschnittlicher Anteil

Darüber hinaus zeigt sich, dass die Autoverfügbarkeit nicht generell die Mobilität im Alter sichert: Nicht die (noch) geringe Verfügbarkeit des Führerscheins in der Gruppe der älteren Frauen ist ein Problem, sondern die höhere Verfügbarkeit bei den „jungen Alten“. In den Haushalten ohne (zweiten) Führerschein hat der Haushalt die Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität über den gesamten

Lebensverlauf auf eine autounabhängige Mobilität abgestimmt. Diese Haushalte sind im Alter mobiler als diejenigen, die ihren Wohnstandort „im Grünen“ gewählt haben, stets mit dem Pkw unterwegs waren und sich aus einem der oben genannten Gründe von ihrem Auto trennen müssen: „Ohne Auto sind Sie hier aufgeschmissen“ (Frau K., 65 J., Heiligenhaus).

Vielfach sind es somit nicht auf den Lebensstil zurückführbare Motive und Begründungen, die die Verkehrsmittelausstattung der Befragten beeinflussen. Das heißt, es liegen keine Differenzierungen nach Lebensstilen und Wohnort vor, da es z. B. Stadtteile wie *Esch* oder *Heiligenhaus* gibt, in denen die Befragten äußern, dass man den Alltag nicht ohne Auto bewältigen könne. Nur mit großem organisatorischen Aufwand oder sehr guten sozialen Netzen ist dort eine autolose Mobilität möglich. Insofern ist dort keine Präferenz für einzelne Verkehrsmittel durch die verschiedenen Lebensstile zu erwarten. Allenfalls in den Stadtteilen, in denen alle Verkehrsmittel gleichartig nutzbar sind, könnte eine den Lebensstilen entsprechende „Wahl“ der Verkehrsmittel erwartet werden. Doch auch in Stadtteilen mit sehr guter bzw. mittlerer ÖV-Systemqualität sind keine Lebensstile mit ausgeprägter ÖV-Präferenz identifizierbar, denn die Wohnstandortentscheidung spielt auch hier eine vermittelnde Rolle.

Die Analyse der *Pflichtaktivitätshäufigkeit*, die im wesentlichen von Alter und Erwerbstätigkeit abhängt (vgl. Tab. 6.3), verdeutlicht die Zuordnung der Lebensstile zu bestimmten Altersgruppen und Positionen im Ausbildungs- und Berufsleben. Die *Erlebnisorientierten* besuchen als Lebensstilgruppe mit hohen Anteilen an Schülern und Lehrlingen am häufigsten eine Ausbildungsstätte (vgl. Tab. 6.9). Die *Außerhäuslich-Geselligen* mit einem hohen Anteil an Studierenden und jungen Akademikern weisen dagegen nur eine durchschnittliche Häufigkeit bei den Pflichtaktivitäten „erste Arbeitsstätte“ und „Ausbildungsstätte“ auf, da Studierende in der Regel nicht täglich die Universität aufsuchen und nicht täglich einem Job nachgehen. Die *Traditionellen* üben als „Rentner-Lebensstil“ eher selten Pflichtaktivitäten aus.

Teilpflicht- und Freizeitaktivitäten werden tendenziell am häufigsten von *Erlebnisorientierten* und *Außerhäuslich-Geselligen* durchgeführt. In Regressionsanalysen für den gesamten Teilpflicht- bzw. Freizeitbereich sowie für die einzelnen Aktivitätenkategorien hat die Zugehörigkeit zur Gruppe der Erlebnisorientierten jedoch nur schwachen bzw. keinen Einfluss (vgl. auch Tab. 6.3). Hier überlagern sich folglich Lebensstil- mit Alterseffekten. Private Erledigungen sowie Spaziergänge werden am häufigsten von den *Traditionellen* ausgeführt. Ansonsten erweisen sich die *Traditionellen* hinsichtlich der Freizeitaktivitäten als vergleichsweise inaktiv. Die *Kulturinteressierten* sind in ihrer Freizeit weniger aktiv als die *Erlebnisorientierten*, obwohl erstere durch Präferenzen für

außerhäusliche Freizeitaktivitäten charakterisiert sind und letztere nicht (vgl. Kap. 4.2).

Tabelle 6.9: Aktivitätenhäufigkeit der Lebensstilgruppen pro Woche

	Erlebnis-orientierte	Außer-häuslich-Gesellige	Distan-zierte	Kultur-interes-sierte	Traditio-nelle	Alle	
Pflicht	1. Arbeitsstätte	3,1	2,9	3,0	2,7	1,1	2,5
	2. Arbeitsstätte	0,4	0,6	0,4	0,4	0,1	0,3
	Ausbildungsstätte	1,6	0,6	0,3	0,2	0,0	0,5
Teilpfl.	Shopping/Bummel	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
	Behörden-/ Verwaltungsgänge	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
	priv. Erledigungen	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4
Freizeit	priv. Besuche	2,2	2,1	1,2	1,3	1,4	1,6
	Sport aktiv	1,4	1,5	1,0	1,3	0,6	1,2
	Gastronomiebesuch	0,9	1,0	0,8	0,6	0,5	0,8
	kulturelle Veranstaltung	0,3	0,3	0,2	0,2	0,1	0,2
	Besuch Sportveranstaltung	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1
	Disco/Konzert	0,3	0,2	0,1	0,1	0,0	0,1
	Spazieren gehen	1,6	2,0	1,6	2,1	2,4	2,0
Ausflug	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	

Nur signifikante Aktivitätenkategorien ($p = 0,01$)

Fett: überdurchschnittlicher Anteil (>10 %)

Eine nach Lebensstilen unterschiedliche *nähräumige Orientierung* ist bei den Teilpflichtaktivitäten Shopping/Bummel und private Erledigungen sowie bei den meisten Freizeitaktivitäten nachweisbar: Die *Traditionellen* sind mit Ausnahme des Besuchs kultureller Veranstaltungen in der Zielwahl auf das eigene Viertel ausgerichtet (vgl. Tab. 6.10). Dies deckt sich mit dem geringen Motorisierungsgrad und der niedrigen Verfügbarkeit über Zeitfahrausweise im Öffentlichen Verkehr. Darüber hinaus ist von Effekten der sozial-räumlichen Angebotsdichte sowie der soziodemographischen Merkmale auszugehen (vgl. Kap. 6.3).

Da die *Verkehrsmittelwahl* nach den Ergebnissen der Regressionsanalysen zur Alltagsmobilität (vgl. Kap. 6.3) deutlich von der Pkw-Verfügbarkeit abhängt, werden hier nur die motorisierten Haushalte betrachtet (vgl. Tab. 6.11), um Unterschiede der Lebensstile hinsichtlich des Anteils an Fußwegen zu analysieren.

Tabelle 6.10: Zielwahl innerhalb des eigenen Quartiers nach Aktivitäten der Lebensstilgruppen

		Erlebnis-orientierte	Außer-häuslich-Gesellige	Distanzierte	Kultur-interessierte	Traditionelle	Alle
<i>Zielwahl</i>							
Anteil Ziele innerhalb des eigenen Wohnviertels							
Teilpfl	Shopping/Bummel	4,0	3,8	3,7	2,7	6,9	4,1
	Private Erledigungen	60,6	55,0	60,2	58,0	72,5	60,8
Freizeit	Private Besuche	32,8	35,1	30,1	29,3	41,9	33,7
	Gastronomiebesuch	41,4	43,4	46,2	44,4	53,1	45,5
	Kulturelle Veranstaltung	16,4*	7,5	9,1	7,6	9,8	9,3
	Besuch von Sportveranstaltung	9,7	13,3	12,1	10,1	27,2	13,5
	Spazieren gehen	71,3	64,9	72,1	68,7	81,3	71,0

Nur signifikante Aktivitätenkategorien (p = 0,01)

Fett: signifikanter überdurchschnittlicher Anteil

* = Eine Untersuchung der Zielwahl unter Elimination des Gebietes *Kerpen Stadt* (auffällig hohe Zielwahl innerhalb des eigenen Quartiers beim Besuch kultureller Veranstaltungen) lässt den überdurchschnittlichen Wert bei den *Erlebnisorientierten* auf einen mittleren Wert absinken.

Tabelle 6.11: Verkehrsmittelwahl (Anteil Fußwege) nach Aktivitäten der Lebensstilgruppen – nur motorisierte Haushalte

		Erlebnis-orientierte	Außer-häuslich-Gesellige	Distanzierte	Kultur-interessierte	Traditionelle	Alle
<i>Verkehrsmittelwahl</i>							
Anteil Fußwege – nur motorisierte Haushalte							
Teil	Shopping/Bummel	2,1	5,9	4,4	3,1	7,3	4,7
	Private Erledigungen	37,9	32,6	36,2	32,8	44,3	36,0
Freizeit	Private Besuche	20,1	25,9	18,6	20,3	28,9	22,9
	Gastronomiebesuch	31,7	36,5	38,9	35,6	46,2	37,6
	Kulturelle Veranstaltung	12,5	4,6	7,3	4,5	7,8	6,5
	Besuch von Sportveranst.	9,7	7,9	5,7	7,2	23,3	9,6
	Disco/Konzert	1,1	5,0	5,0	4,2	9,3	4,6
	Spazieren gehen	75,4	76,0	82,5	77,7	84,9	79,2

Nur signifikante Aktivitätenkategorien (p = 0,01)

Fett: signifikanter überdurchschnittlicher Anteil

Die Ergebnisse korrespondieren mit denen der Zielwahl im eigenen Quartier. Zusätzlich zeigt sich ein signifikanter Unterschied für Besuche von Disco/Konzert. Die Traditionellen erledigen – trotz verfügbarem Pkw – Aktivitäten häufiger zu Fuß als die anderen Lebensstilgruppen. Die Erlebnisorientierten

nutzen unabhängig von der Motorisierung überdurchschnittlich oft den ÖV (ohne Abbildung).

Zusammenfassend weisen die Lebensstilgruppen nachfolgende Merkmale auf. Die *Traditionellen* heben sich am stärksten von den anderen Gruppen ab. Sie verfügen seltener über Zeitfahrausweise im ÖPNV bzw. über eine BahnCard und weisen einen geringeren Motorisierungsgrad auf. Korrespondierend dazu sind sie vergleichsweise inaktiv und eher nahräumig orientiert. Die *Kulturinteressierten* zeichnen sich durch eine hohe Pkw-Verfügbarkeit aus. Die *Erlebnisorientierten* und *Außerhäuslich-Geselligen* sind entsprechend ihres Namens die aktivsten, was die Ausübung von Aktivitäten vor allem im Teilpflicht- und Freizeitbereich betrifft. Sie besitzen relativ oft die Voraussetzung für eine häufige Nutzung des ÖV und von Car-Sharing. Das Charakteristikum der *Distanzierten* ist, dass sie sich auch hinsichtlich der Alltagsmobilität unauffällig verhalten. Die Spezifika der Lebensstile sind vielfach auf die unterschiedliche soziodemographische Zusammensetzung der fünf Lebensstilgruppen zurückführbar.

Fazit

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass die verschiedenen Typen von Untersuchungsgebieten, Lebensstilen und Lebensphasen teilweise charakteristische Merkmale hinsichtlich der Alltagsmobilität aufweisen. Die Bewohner der verschiedenen Gebiete bzw. Gebietstypen zeigen zum Teil relativ hohe Unterschiede im alltäglichen Mobilitätsverhalten. Dabei spielt nicht nur der Gebietstyp sondern auch die spezifische Charakteristik des jeweiligen Gebietes beispielsweise hinsichtlich ÖPNV-Angebot, Versorgungs- und Dienstleistungsstruktur eine entscheidende Rolle. Auch die Lebensstile erweisen sich differenzierend für das Mobilitätsverhalten im Alltag, allerdings sind die Unterschiede zwischen den Lebensstilgruppen überwiegend auf soziodemographische Merkmale zurückzuführen. Die Lebensphasen zeigen sich ebenso als hilfreiche Erklärungsgrößen der Alltagsmobilität – insbesondere hinsichtlich des ÖV-Zeitfahrausweisbesitzes. Dennoch gibt es bezüglich der verschiedenen Lebensphasengruppen keine eindeutigen „Extrema“ im alltäglichen Mobilitätsverhalten wie bei den Untersuchungsgebieten (*Heiligenhaus* bzw. *Ehrenfeld*) und den Lebensstilen (*Traditionelle* bzw. *Erlebnisorientierte* und *Außerhäuslich-Gesellige*).

6.2 Behavior Settings und Alltagsmobilität

Indra R. Schweer, Marcel Hunecke

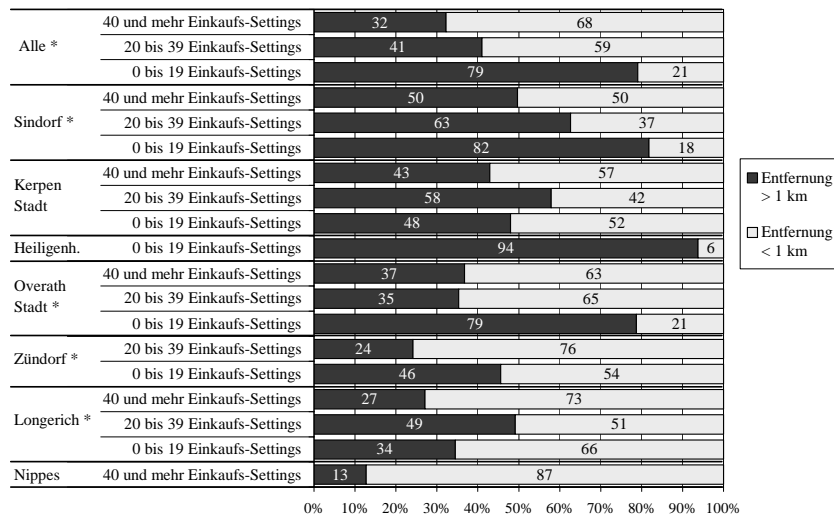
Dieses Kapitel beschäftigt sich mit der individuellen Behavior-Setting-Dichte und dem Mobilitätsverhalten. Die individuelle Behavior-Setting-Dichte ist ein räumliches Merkmal der Untersuchungsgebiete, das für jeden Befragten individualisiert wurde. Sie ergibt sich aus der Anzahl aller Behavior Settings im Radius von 800 Metern um den Wohnstandort jedes Befragten⁶ (vgl. Kap. 5.4). Ziel dieses Kapitels ist es zu prüfen, ob eine größere Behavior-Setting-Dichte mit umweltverträglicherem Mobilitätsverhalten (kurze Wege, möglichst zu Fuß oder per Rad) einhergeht. Die Daten zur Behavior-Setting-Dichte stammen aus dem Behavior Setting Survey und der Standortanalyse, die Daten der Alltagsmobilität aus der standardisierten Befragung (vgl. Kap. 3.1). Aus methodischen Gründen (Zieldistanzen wurden in der ersten Projektphase nicht erfasst) beschränken sich die Analysen auf die sieben Quartiere der zweiten Projektphase. Aus Darstellungsgründen beschränkt sich die Ergebnisdarstellung auf zwei ausgewählte Beispielaktivitäten: den Einkauf des täglichen Bedarfs und Gastronomiebesuche.

Ist die nahräumliche Orientierung bei höherer Setting-Dichte größer?

Auf Ebene der Gesamtstichprobe (Abb. 6.1) zeigt sich ein deutlicher Unterschied in der räumlichen Verteilung der Einkaufsaktivitäten bei unterschiedlicher Setting-Dichte. Bei 0 bis 19 Einkaufs-Settings im Radius von 800 Metern um den eigenen Wohnstandort ist der Anteil derer, die ihren Einkauf maximal einen Kilometer vom Wohnstandort entfernt durchführen, kleiner als bei 20 bis 39 oder gar 40 und mehr Einkaufs-Settings in diesem Radius. So kauft bei einer geringen Einkaufs-Setting-Dichte nur etwa jeder Fünfte (21 %) im Nahraum seines Wohnstandorts ein, während bei einer großen Einkaufs-Setting-Dichte etwa zwei von drei Personen (68 %) ihren täglichen Bedarf wohnstandortnah decken.

⁶ Neben diesem individuellen Personenkennwert gibt es auch einen Gebietskennwert der Behavior-Setting-Dichte, der für alle Befragten eines Gebiets den gleichen Wert annimmt. Dabei handelt es sich um die Anzahl der Behavior Settings pro Hektar. Für weitere Informationen zu diesen Indikatoren siehe Kapitel 5.4.

Abbildung 6.1: Behavior-Setting-Dichte und Zielwahl (Einkauf täglicher Bedarf)

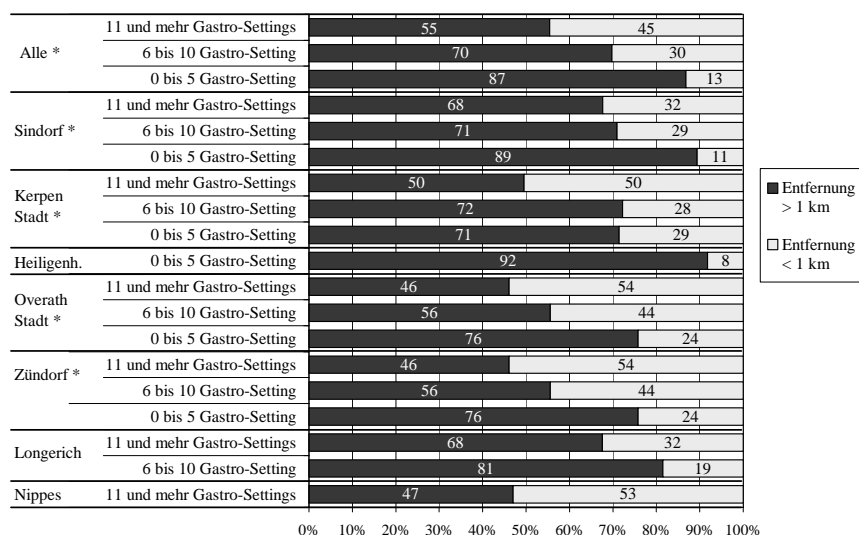


* = Die Unterschiede in diesem Gebiet sind signifikant ($p = 0,05$).

Auf der Ebene der einzelnen Stadtquartiere zeigt sich dieser Zusammenhang auch kleinräumig in drei der fünf Untersuchungsgebiete, in denen innerhalb eines Gebietes mehrere Behavior-Setting-Dichten vorhanden sind. Dieses Ergebnis stellt sich in Kerpen Stadt (nicht signifikant) und Longerich in der Tendenz anders dar: hier ist der Anteil derer, die wohnstandortnah einkaufen bei geringer Einkaufs-Setting-Dichte (0 bis 19 Einkaufs-Settings) höher als bei mittlerer Setting-Dichte. Dies deckt sich mit den Ergebnissen zur Standortzufriedenheit (vgl. Kap. 5.4), bei denen in diesen beiden Gebieten ebenfalls die Bewohner mit geringer Behavior-Setting-Dichte mit den Einkaufsmöglichkeiten in ihrem Stadtviertel zufriedener sind als die Bewohner mit mittlerer Einkaufs-Setting-Dichte. Vermutlich spielen hier qualitative Angebotsaspekte eine Rolle, die zu einer größeren Zufriedenheit trotz (quantitativ) geringeren Angebots beitragen und damit einhergehend auch eine stärkere Nahraumorientierung begünstigen. So werden Personen ein Angebot mit dem sie zufrieden sind eher nutzen als ein Angebot mit dem sie nicht zufrieden sind. Weiterhin auffällig ist eine sehr geringe nahräumliche Orientierung in Heiligenhaus sowie eine besonders hohe in Nippes.

Bei den Gastronomiebesuchen hingegen ist die nahräumliche Orientierung sowohl in der Gesamtstichprobe als auch kleinräumig innerhalb der Gebiete bei größerer Setting-Dichte größer (vgl. Abb. 6.2). Im Vergleich zum Einkauf ist die Nahraumorientierung beim Gastronomiebesuch jedoch insgesamt weniger stark ausgeprägt. In der Gesamtstichprobe liegt der Anteil derer, die bei einer geringen Gastronomie-Setting-Dichte eine wohnstandortnahe Gastronomie aufsuchen bei 13 %. Bei einer hohen Angebotsdichte (11 und mehr Gastronomie-Settings) beträgt dieser Anteil 45 %.

Abbildung 6.2: Behavior-Setting-Dichte und Zielwahl (Gastronomiebesuch)



* = Die Unterschiede in diesem Gebiet sind signifikant ($p = 0,05$).

Diese am Beispiel des Einkaufs und Gastronomiebesuchs aufgezeigten Unterschiede der Nahraumorientierung zeigen sich auch in einer Gesamtbetrachtung aller Aktivitäten (ohne Berücksichtigung von Arbeits- und Ausbildungsaktivitäten). So besteht in der Gesamtstichprobe eine Korrelation von $r = .30$ ($p = 0,01$) zwischen der individuellen Gesamt-Setting-Dichte und dem Anteil an Aktivitäten, die wohnstandortnah ausgeübt werden.

Zur Zielwahl lässt sich somit festhalten, dass eine größere Angebotsdichte eine stärkere Nahraumorientierung begünstigt. Dieser Zusammenhang wird jedoch – wie bei der Standortzufriedenheit (vgl. Kap. 5.4) – nicht alleine durch quantitative Angebotsaspekte beeinflusst. Andere räumliche und personale Fak-

toren sowie qualitative Angebotsaspekte üben ebenfalls einen Einfluss aus. Dies zeigen auch die regressionsanalytischen Ergebnisse zur Zielwahl in Kapitel 6.3. Zudem bestehen Unterschiede in der Nahraumorientierung in Abhängigkeit von der betrachteten Aktivität. Dies ist wahrscheinlich auf eine größere Relevanz qualitativer Angebotsaspekte, eine stärkere Ausdifferenzierung der Ansprüche im Freizeitbereich sowie eine größere Flexibilität bei der Ausübung von Freizeitaktivitäten zurückzuführen. So ist davon auszugehen, dass für den Besuch einer Gastronomie oder einer kulturellen Veranstaltung persönliche Vorlieben eine größere Rolle spielen als bei der Entscheidung, in welchem Geschäft der tägliche Bedarf gedeckt wird. Für den Einkauf werden hingegen funktionale Aspekte wie Preise, Öffnungszeiten und Entfernung von der Wohnung oder der Arbeitsstätte von größerer Bedeutung sein.

Besteht ein Zusammenhang zwischen der individuellen Setting-Dichte, der Nahraumorientierung und der Verkehrsmittelwahl?

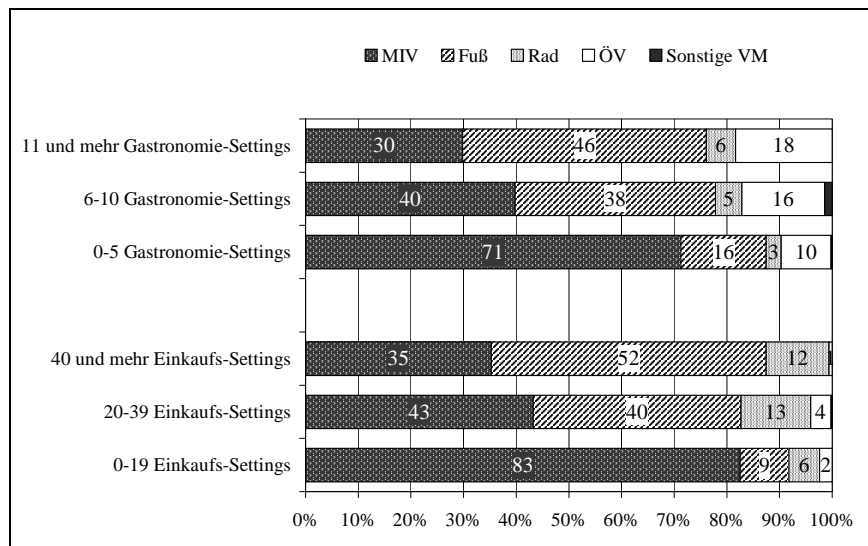
In der Gesamtstichprobe zeigt sich sowohl beim Einkauf für den täglichen Bedarf als auch bei den Gastronomiebesuchen ein unterschiedliches Verkehrsmittelwahlverhalten bei unterschiedlichen Setting-Dichten (vgl. Abb. 6.3).

Bei einer geringen Einkaufs- oder Gastronomie-Setting-Dichte ist der MIV-Anteil auf diesen Wegen annähernd doppelt so hoch wie bei mittlerer oder hoher Setting-Dichte. Umgekehrt verhält es sich mit den Fußwegeanteilen: diese sind bei einer geringen Setting-Dichte gering und steigen mit zunehmender Setting-Dichte deutlich an. Diese Tendenzen zeigen sich auch kleinräumig in drei der fünf Untersuchungsgebiete mit variierender Setting-Dichte innerhalb des Gebiets⁷. Die beiden Ausnahmen sind auch hier wieder Longerich (nicht signifikant) und Kerpen Stadt.

Zu erklären ist der Zusammenhang zwischen der Setting-Dichte und der Verkehrsmittelwahl teilweise über die Zielwahl. Wie Abbildung 6.4 am Beispiel des Einkaufs für den täglichen Bedarf zeigt, besteht über alle Untersuchungsgebiete hinweg ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittel- und der Zielwahl. So ist der MIV-Anteil bei wohnstandortnahen Zielen deutlich kleiner und der Fußwegeanteil deutlich größer als bei weiter entfernten Zielen. Dies zeigt sich auch für den Gastronomiebesuch (ohne Abbildung).

⁷ Da in Heiligenhaus alle Befragte eine sehr geringe und in Nippes alle Befragte eine sehr hohe Setting-Dichte haben, sind kleinräumige Analysen nur für fünf der sieben betrachteten Gebiete möglich.

Abbildung 6.3: Behavior-Setting-Dichte und Verkehrsmittelwahl (Einkauf des täglichen Bedarfs und Gastronomiebesuche)

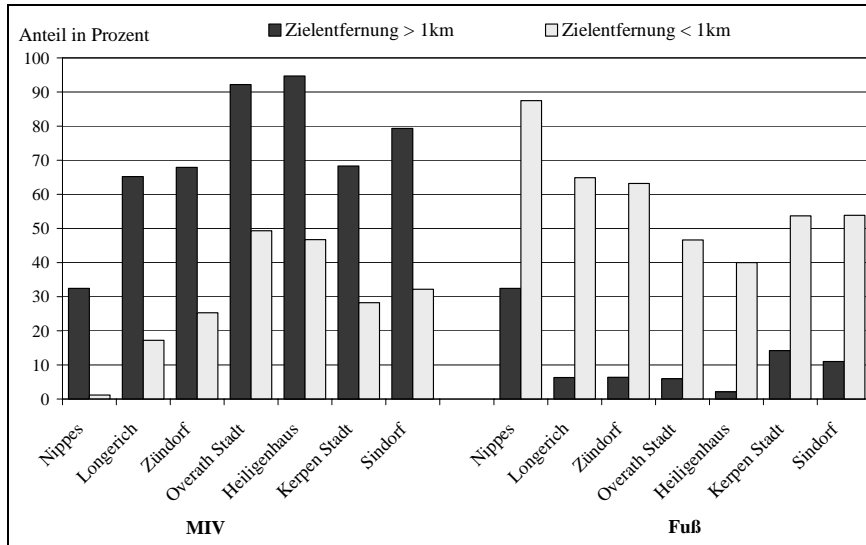


Die Unterschiede sind signifikant ($p = 0,01$).

Entsprechend ist von einem indirekten, über die Zielwahl vermittelten Einfluss der Behavior-Setting-Dichte auf die Verkehrsmittelwahl auszugehen. Indem eine große Setting-Dichte die Wahl wohnstandortnaher Ziele begünstigt und eine allgemeine Tendenz besteht, auf kürzeren Wege nicht das Auto zu nutzen sondern zu Fuß zu gehen, trägt die Behavior-Setting-Dichte indirekt zu einem umweltschonenderen Mobilitätsverhalten bei.

Ebenso können Wegeketten für den Zusammenhang der Behavior-Setting-Dichte zur Verkehrsmittelwahl eine Rolle spielen. Bei sehr hoher und vielfältiger Angebotsdichte besteht die Möglichkeit, verschiedene Aktivitäten nahräumlich in Form von Wegeketten zu erledigen. So kann zum Beispiel auf dem Weg zum Kindergarten oder Friseur gleichzeitig noch beim Bäcker oder im Supermarkt eingekauft werden. Sind alle diese Zielorte in unmittelbarer Wohnstandortnähe vorhanden, können diese Wege alle zu Fuß zurückgelegt werden. Befindet sich jedoch eines dieser Angebote außerhalb des Nahraums, so werden im Rahmen einer Wegekette auch die innerhalb dieser Kette liegenden nahräumlichen Ziele mit dem MIV angefahren.

Abbildung 6.4: Zielwahl und Verkehrsmittelwahl (MIV- und Fußwegeanteile) für den Einkauf des täglichen Bedarfs



Die Unterschiede sind signifikant ($p = 0,05$).

Zum Zusammenhang der Behavior-Setting-Dichte zur Alltagsmobilität lässt sich abschließend festhalten, dass eine größere Setting-Dichte ein umweltschonenderes Mobilitätsverhalten in Form kürzerer Wege und damit einhergehend größerer Fußwegeanteile begünstigt. Während jedoch bei der Zielwahl von einem direkten Zusammenhang der Angebotsdichte auf die Nahraumorientierung ausgegangen werden kann, wird der Zusammenhang zur Verkehrsmittelwahl indirekt über die Zielwahl vermittelt. Zusätzlich können weitere indirekte Einflusswege beispielsweise über Wegeketten sowie ein Einfluss qualitativer Angebotsaspekte angenommen werden.

6.3 Einflussfaktoren der Alltagsmobilität - Das Zusammenwirken von Raum, Verkehrsinfrastruktur, Lebensstil und Mobilitätseinstellungen

Marcel Hunecke, Indra R. Schweer

Das alltägliche Mobilitätsverhalten wird durch eine Vielzahl von Einflussfaktoren bestimmt, die in komplexer Weise interagieren. So ist dieses zum einen von den gesellschaftlichen und ökonomischen Rahmenbedingungen abhängig, in welchem Ausmaß Personen in ihrem Alltag mobil sein müssen. Weiterhin resultieren aus der individuellen Lebenssituation spezifische Mobilitätsanforderungen, die beispielsweise auf das Lebensalter, die Erwerbstätigkeit oder den Haushaltskontext zurückzuführen sind. Neben diesen sozioökonomischen und soziodemographischen Merkmalen beeinflussen individuelle Einstellungen und Orientierungen das Entscheidungsverhalten im Rahmen der Alltagsmobilität. Welche Entscheidungsspielräume für den Einzelnen vorhanden sind, ist dabei im hohen Maße von der Siedlungsstruktur und den Verkehrsangeboten abhängig. Gleichzeitig bestimmen Personen und Haushalte durch ihre vorausgegangenen Wohnstandortentscheidungen die sie umgebenden Siedlungsstrukturen und Verkehrsangebote (vgl. Kap. 5.2). Ebenso werden diese räumlichen und organisatorischen Strukturen durch gesellschaftliche und ökonomische Rahmenbedingungen bestimmt, zu denen auch die lokalen Fachplanungen beitragen. Die Dynamik dieser Abhängigkeiten lässt sich aufgrund ihrer Komplexität bisher nicht in ein konsistentes theoretisches Modell überführen, das empirisch überprüfbar ist. Daher können im Rahmen von empirischen Analysen immer nur einzelne Aspekte dieser Dynamik behandelt werden, wie z. B. die Zusammenhänge zwischen den Verkehrsangeboten und der Verkehrsmittelnutzung (vgl. Kap. 6.1).

In diesem Kapitel wird ein Fokus der Analyse gewählt, der die prozessualen Aspekte bei der Entstehung von Verkehr ausklammert und sich auf das Zusammenwirken der vielfältigen Einflussfaktoren auf die Alltagsmobilität in einer Querschnitts-Betrachtung konzentriert. Die Analyse von StadtLeben geht über gängige Modelle zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens hinaus, indem sie vier unterschiedliche Bereiche an Einflussfaktoren gemeinsam berücksichtigt:

1. Sozial-räumliche Angebotsstrukturen einschließlich der Merkmale des Verkehrssystems
2. Soziodemographie und Merkmale der sozialen Lage
3. Lebensstile
4. Mobilitätsbezogene Einstellungen

Die theoretischen Grundannahmen zu den ersten drei Einflussbereichen sowie deren empirische Operationalisierung sind bereits in den vorangegangenen Kapiteln ausführlich dargestellt. So findet sich eine Beschreibung der sozial-räumlichen Angebotsstruktur und der Verkehrssituation der Untersuchungsstandorte in den Kapiteln 4.1 und 5.4. Die sozialstrukturellen Merkmale der untersuchten Personen in den zehn Stadtquartieren sind in Kapitel 4.1 und die Verteilung der Lebensstilgruppen in den Stadtquartieren in Kapitel 4.2 wiedergegeben. Der theoretische Status und die empirische Operationalisierung des vierten Bereiches der mobilitätsbezogenen Einstellungen werden im Folgenden ausführlicher erläutert.

Als Meta-Theorie zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens dient in der sozial- und verhaltenswissenschaftlichen Mobilitätsforschung das Modell der individuellen Nutzenmaximierung. Vor allem die ökonomische Verhaltenstheorie betont den Stellenwert von individuellen Kosten-Nutzen-Bilanzen als zentrale Motivation für das Mobilitätsverhalten. Meistens werden in diesen verhaltensökonomischen Erklärungsmodellen nur objektivierbare Größen, wie die monetären Kosten und der Zeitaufwand berücksichtigt. Auch wenn die Annahmen der ökonomischen Verhaltenstheorie als zu simplifizierend und damit teilweise als unrealistisch anzusehen sind, lassen sich auf ihrem Hintergrund praktisch anwendbare Prognosen zur Verkehrsgenese ableiten. Ein tieferes Verständnis für die zugrunde liegenden Prozesse der Informationsverarbeitung und -bewertung liefert dieser Ansatz jedoch nicht. Hierzu ist ein Rückgriff auf sozialpsychologische Handlungstheorien notwendig. Ein an theoretischen Annahmen sparsames Modell stellt in diesem Zusammenhang die Theorie des geplanten Verhaltens (TPB) von Ajzen (1991) dar. Auch in dieser Theorie wird das Verhalten als Resultat einer individuellen Kosten-Nutzen-Analyse gesehen. Für Verhaltensweisen, die nur einer eingeschränkten willentlichen Kontrolle unterliegen - also trotz bestehendem Vorsatz nicht einfach direkt ausgeführt werden können - werden in der TPB drei Prädiktoren für das Ausbilden einer Verhaltensintention postuliert:

Erstens erfasst die Einstellung eine zusammenfassende Bewertung zum betreffenden Verhalten, die sich an den persönlichen Konsequenzen orientiert, die für den Einzelnen aus dem Verhalten resultieren. Bei positiven Konsequenzen - beispielsweise einer Zeitersparnis - wird auch das Verhalten positiv bewertet. Zweitens beschreibt die subjektive Norm den sozialen Erwartungsdruck, den eine Person subjektiv wahrnimmt, das entsprechende Verhalten auszuführen. Bei einem hohen wahrgenommenen Erwartungsdruck wird das Verhalten eher ausgeführt werden. Drittens reflektiert die wahrgenommene Verhaltenskontrolle die subjektive Einschätzung einer Person, wie einfach oder schwierig ein erwünschtes Verhalten ausgeführt werden kann. Wenn hier die Kontroll-

möglichkeiten subjektiv als hoch angesehen werden, erhöht sich Wahrscheinlichkeit, dass das intendierte Verhalten auch tatsächlich realisiert wird. Die Verhaltensintention wird in der TPB als direkter Prädiktor für das Verhalten angesehen. Weiterhin wird ein Einfluss der wahrgenommenen Verhaltenskontrolle auf die Verhalten postuliert, wenn die subjektiv wahrgenommene Verhaltenskontrolle eine hohe Übereinstimmung mit den realen Verhaltensmöglichkeiten aufweist, die aus der objektiv beschreibbaren Verhaltenssituation resultieren. Im Vergleich zu den Modellen der Verhaltensökonomie berücksichtigt die TPB soziale Erwartungen an das Verhalten stärker und betont den Einfluss der subjektiven Wahrnehmung von Kosten und Nutzenanteilen. In dieser Gestalt ist die TPB mehrfach erfolgreich zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl angewendet worden (Bamberg/ Schmidt 2003, Heath/Gifford 2002).

In ihrer Anwendung auf den Bereich der Verkehrsmittelwahl muss die TPB jedoch um zwei Einstellungsbereiche erweitert werden, um eine möglichst vollständige Verhaltensklärung zu erreichen. Erstens konnte mehrfach ein Einfluss von ökologischen Verantwortungsnormen auf die Verkehrsmittelwahl nachgewiesen werden (Harland/Staats/Wilke 1999, Hunecke/Blöbaum/Matthies/Höger 2001, Nordlund/Garvill 2003), die in der TPB nicht explizit berücksichtigt sind. In einer Studie von Bamberg, Hunecke und Blöbaum (2005) ist auf diesem Hintergrund der empirische Versuch unternommen worden, ökologische Normen in die TPB zu integrieren. Die zweite Ergänzung der TBP bezieht sich auf den Bereich von symbolisch-emotionalen Motiven des Mobilitätsverhaltens. Im Kontext der Entwicklung eines umfassenden Mobilitätskonzeptes ist auf die Bedeutung von symbolisch-emotionalen Aspekten der Mobilität hingewiesen worden (Jahn/Wehling 1999). Mobilität darf dabei nicht auf den Aspekt der Fortbewegung im physikalischen Raum reduziert werden, sondern ist immer auch als ein Resultat von sozialen Bewertungsprozessen anzusehen. Im Mobilitätsbereich lassen sich vier grundlegende symbolische Dimensionen - Autonomie, Status, Erlebnis und Privatheit - differenzieren, auf die sich letztlich alle bedeutsamen symbolisch-emotionalen Bewertungen der Mobilität zurückführen lassen (Hunecke 2000). Vor allem im Bereich der Verkehrsmittelwahl kommt dabei den symbolischen Bewertungen unterschiedlicher Verkehrsträger eine hohe Relevanz zu (Hunecke/Schubert/Zinn 2005, Steg 2005).

In der sozial- und verhaltenswissenschaftlichen Mobilitätsforschung werden zwei methodische Strategien verfolgt, um die Bedeutung von Mobilitätseinstellungen und -orientierungen auf das Mobilitätsverhalten nachzuweisen. Der ersten methodischen Strategie liegt ein lineares Modell zugrunde, in dem der Einfluss von multiplen unabhängigen Variablen auf die abhängige Variable des Mobilitätsverhaltens postuliert wird. Auf diese Weise kann über regressionsanalytische Verfahren die relative Stärke des Einflusses von Einstellungen und den

Merkmale der Raum-, Sozial- und Verkehrsinfrastruktur auf das Mobilitätsverhalten quantifiziert werden. Auf der Seite der Einstellungen sind in den nachfolgenden Analysen sowohl allgemeine Lebensstilorientierungen, als auch mobilitätsspezifische Einstellungen berücksichtigt worden. Die zweite methodische Strategie bezieht sich auf den Ansatz der Typenbildung. So sind beispielsweise Mobilitätsstile auf der Grundlage von Lebensstilmerkmalen, Mobilitätsorientierungen und Mobilitätsverhalten mit Hilfe eines typologisierenden Ansatzes identifiziert und beschrieben worden (Götz/Jahn/Schultz 1998). Auf der Grundlage clusteranalytischer Verfahren werden dann die mobilitätsbezogenen Indikatoren zu Merkmalsprofilen verdichtet, die jeweils spezifische Mobilitätstypen bzw. Mobilitätsstile beschreiben. Im Projekt StadtLeben konnten beide methodischen Strategien realisiert werden.

In der folgenden Ergebnisdarstellung wird zuerst auf die regressionsanalytischen Befunde eingegangen, um den relativen Einfluss von Raum, Verkehrsangeboten, Lebensstil und Einstellungen zu quantifizieren. Im Anschluss werden unterschiedliche Typologien vorgestellt und deren Güte für die Prognose von Mobilitätsverhalten bestimmt. Abschließend werden die Ergebnisse aus den beiden Analyseverfahren gegenübergestellt und ihr Nutzen für die Ableitung von Interventionsmaßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens bewertet.

Lineare Modelle zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens: Raum, Verkehrsangebot und Person

Als Grundlage für die statistische Überprüfung von linearen Modellen müssen Annahmen über die kausalen Zusammenhänge zwischen den einzelnen Variablen getroffen werden. Bei der zu erklärenden Variable (abhängige Variable) handelt es sich um das Mobilitätsverhalten, das durch eine Vielzahl von erklärenden Variablen (unabhängigen Variablen) aus den Bereichen der Raumstruktur, Verkehrsinfrastruktur, sozialen Lage, Lebensstilen und Mobilitätseinstellungen bestimmt wird. Das Mobilitätsverhalten beinhaltet eine Vielzahl von Einzelaspekten (z. B. Aktivitätshäufigkeiten oder zurückgelegte Distanzen), die sich nicht in einen zusammenfassenden Indikator überführen lassen, der noch sinnvoll zu interpretieren wäre. Aus diesem Grund ist es nicht möglich ein allgemeines Mobilitätsverhalten als abhängige Variable in ein lineares Erklärungsmodell aufzunehmen. Stattdessen müssen die jeweils relevanten Aspekte der Mobilität einzeln analysiert werden.

In der nachfolgenden Darstellung werden die Analysen für zwei Aspekte der Mobilität vorgestellt, denen aus der Perspektive der Nachhaltigkeit eine

zentrale Bedeutung in der Mobilitätsforschung zukommt: die Verkehrsmittelwahl und die Zielwahl. Bei der Verkehrsmittelwahl wird der Anteil der Nutzung des MIV an allen Wegen als Indikator verwendet, weil die meisten der lokalen und globalen Umweltbelastungen aus der Nutzung des Pkws resultieren. Bei der Zielwahl werden die Orte von Aktivitäten betrachtet. In StadtLeben wurde der Anteil an Aktivitäten im eigenen Stadtquartier als Indikator für die Zielwahl verwendet.⁸

Als unabhängige Variable sind in die linearen Modelle Merkmale mit folgenden Inhaltsbereichen eingegangen:

- *Raumstruktur*: Untersuchungsgebiet, Entfernung vom Kölner Zentrum, Gebietsfunktion (Zentrum/Wohngebiet), Dichte der Behavior Settings im Umkreis von 800 m,
- *Verkehrsangebot*: ÖPNV-Systemqualität, ÖPNV-Haltestellen im Umkreis von 300 m,
- *Soziodemographie*: Alter, Geschlecht, Anzahl Erwachsene im Haushalt, Kinder unter 16 Jahren im Haushalt,
- *Soziale Lage*: Einkommen, Ausbildung, Erwerbstätigkeit, leitende Position im Beruf,
- *Lebensstil*⁹: häuslich-familiäre und außerhäusliche Freizeitaktivitäten, traditionell-soziale Wertorientierung und Selbstverwirklichungsorientierung, alltagsästhetisches Trivial-Schema, Hochkultur-Schema in Printmedien, Hochkultur-Schema im Fernsehen und Spannungs-Schema, Häufigkeiten persönlicher und telefonischer Kontakte im sozialen Netzwerk,
- *mobilitätsbezogene Einstellungen*: Wahrgenommene Verhaltenskontrolle ÖV, Personale ökologische Norm, Soziale ökologische Norm, Symbolische Dimensionen der Pkw-Orientierung, Privatheit ÖV, Erlebnis ÖV und Status ÖV.

Zur Quantifizierung des relativen Einflusses der einzelnen unabhängigen Variablen sind drei Modelle mit Hilfe multipler Regressionsanalysen überprüft worden. Die drei Modelle bauen in hierarchischer Weise aufeinander auf. In das Modell 1 gehen nur die Raummerkmale und die Verkehrsangebote ein. Im Modell 2 werden zusätzlich die Merkmale der Soziodemographie und der sozialen

⁸ In StadtLeben sind noch eine Vielzahl anderer Aspekte der Verkehrsmittelwahl bzw. Zielwahl untersucht worden. Aus Platzgründen muss hier auf eine Darstellung der Ergebnisse aus diesen Analysen verzichtet werden.

⁹ Die Lebensstile sind hier über die einzelnen Lebensstildimensionen operationalisiert worden. Eine Berücksichtigung der Lebensstile als Personengruppen führte in den Analysen nicht zu befriedigenden Ergebnissen (vgl. Fußnote 14 in diesem Kapitel).

Lage aufgenommen. Im Modell 3 sind alle unabhängigen Variablen einschließlich der Lebensstildimensionen und der mobilitätsbezogenen Einstellungen enthalten. Damit bildet die Analyse von Modell 3 das relative Gewicht aller potenziellen Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten ab. Die Gegenüberstellung der beiden Modelle 1 und 2 zeigt auf, welche zusätzliche Erklärungskraft von der Erweiterung des Modells ausgeht. Die Datengrundlage für die Regressionsanalysen basiert auf den fünf Untersuchungsstandorten Nippes, Longerich, Zündorf, Overath Heiligenhaus und Kerpen Stadt und umfasst damit alle fünf Raumkategorien, die in StadtLeben untersucht wurden (vgl. Kap. 3.2)¹⁰. Um eine angemessene Modellierung der Entscheidung zur MIV-Nutzung zu gewährleisten, sind nur Personen in den Analysen berücksichtigt worden, denen ein Pkw zur Nutzung zur Verfügung steht¹¹.

Tabelle 6.12: Regressionsanalysen mit der abhängigen Variable „Anteil der MIV-Nutzung“

	Modell 1	Modell 2	Modell 3
Heiligenhaus*	0,28	0,26	0,14
Kerpen*	0,11	0,11	---
Dichte Behavior Settings	-0,23	-0,27	-0,21
Erwerbstätig		0,24	0,15
Anzahl Erwachsene im Haushalt		-0,11	-0,08
Selbstverwirklichungsorientierung			0,07
Wahrgenommene Verhaltenskontrolle			-0,34
Personale ökologische Norm			-0,15
Pkw-Orientierung			0,13
Aufgeklärte Varianz (R²)	0,18	0,24	0,40

* = Referenzgebiet: Nippes

Stichprobenumfänge Modell 1 (N = 1160), Modell 2 (N = 864) und Modell 3 (N = 847)

Die dargestellten Werte sind Beta-Gewichte, die den relativen Einfluss der einzelnen Variablen auf die abhängige Variable „Anteil der MIV-Nutzung“ beschreiben; es sind nur die signifikanten Zusammenhänge wiedergegeben (p = 0,05)

Die Ergebnisse in Tabelle 6.12 geben die signifikanten Einflussfaktoren der Nutzung des MIV wieder. Durch die Summe aller signifikanten Einflussfaktoren

¹⁰ Die Untersuchungsstandorte Ehrenfeld, Stammheim und Esch mussten von der Analyse ausgeschlossen werden, weil in der ersten Projektphase einige für die Analyse relevante Merkmale nicht ausreichend differenziert erhoben worden sind. Um Verzerrungen bei der Datenanalyse zu vermeiden, die aus einer Überrepräsentierung der Raumkategorie „Umland“ resultieren, sind die beiden Untersuchungsstandorte Kerpen Sindorf und Overath Stadt ebenfalls von den in diesem Kapitel dargestellten Analysen ausgeschlossen worden.

¹¹ Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit haben trotz vorhandener Fahrzeuge im Haushalt die Frage „Stehen Ihnen diese Fahrzeuge ständig oder zeitweise zur Verfügung?“ mit „Nein“ beantwortet. Ebenso teilen sich diese Personen keine Fahrzeuge auf privater oder kommerzieller Basis.

lässt sich im Modell 3 insgesamt eine Aufklärung der Verhaltensvarianz von 40 % erreichen. Bereits die raumstrukturellen Merkmale und spezifischen Gebietscharakteristika können 18 % der Varianz aufklären (Modell 1). Die zusätzliche Berücksichtigung der personenbezogenen Merkmale erhöht diesen Anteil noch einmal um 22 % auf insgesamt 40 % (Modell 3). Von den Merkmalen der Soziodemographie und sozialen Lage erweisen sich dabei nur die Erwerbtätigkeit und die Anzahl erwachsener Personen im Haushalt als signifikante Einflussfaktoren¹². Beide Merkmale verbessern die Güte des Erklärungsmodells um 6 % (Differenz von Modell 2 zu Modell 1). Der unerwartete Befund eines negativen Einflusses der Anzahl erwachsener Personen im Haushalt auf den MIV-Anteil ist vermutlich auf eine Konkurrenz bei der Pkw-Nutzung innerhalb von Haushalten zurückzuführen, wenn dort mehr Personen einen Führerschein besitzen als Pkws zur Verfügung stehen.

Bei einer zusätzlichen Aufnahme der Lebensstilmerkmale und der mobilitätsbezogenen Einstellungen bestätigen sich die „Erwerbtätigkeit“ und die „Anzahl der Personen im Haushalt“ als signifikante Einflussfaktoren. Hiernach nutzen Erwerbstätige und Personen aus Haushalten mit einer geringeren Anzahl an Erwachsenen häufiger den MIV. Die Beta-Gewichte im Modell 3 zeigen, dass sich der Einfluss der Soziodemographie und sozialen Lage dabei verringert. Ebenso sinkt der Einfluss der Raummerkmale, wenn gleichzeitig Lebensstilmerkmale und mobilitätsbezogene Einstellungen berücksichtigt werden. Die gebietsspezifischen Eigenschaften von Kerpen Stadt erweisen sich in Modell 3 nicht mehr als signifikant und der Einfluss der Eigenschaften von Heiligenhaus verringert sich um die Hälfte. Bei Interpretation des Einflusses der spezifischen Gebietseffekt von Kerpen und Heiligenhaus ist zu berücksichtigen, dass es sich hierbei weder um Effekte der Entfernung der beiden Gebiete zum Kölner Zentrum, noch um deren Funktion als Wohngebiet oder Zentrum handeln kann. Diese beiden Effekte sind in weiteren unabhängigen Variablen kontrolliert worden.

Den stärksten Prädiktor für die MIV-Nutzung stellt im Gesamtmodell 3 die wahrgenommene Verhaltenskontrolle mit einem negativen Beta-Gewicht von .34 dar. Wer die eigenen Möglichkeiten den ÖPNV zu nutzen als hoch bewertet, nutzt den Pkw seltener¹³. Der zweistärkste Prädiktor bezieht sich auf einen As-

12 Um eventuell vorhandene, nicht lineare Effekte des Alters auf die MIV-Nutzung zu überprüfen wurde die Altersvariable auch in kategorialer Form (10-Jahresschritte) in ein alternatives Regressionsmodell aufgenommen, welches sonst mit dem oben vorgestellten Modell 3 identisch war. Auch hier zeigte sich für keine der Altersvariablen ein signifikanter Einfluss auf die MIV-Nutzung.

13 Die subjektive Bewertung der Handlungsmöglichkeiten ist dabei von den tatsächlichen Handlungsmöglichkeiten und den realisierten Handlungserfahrungen der Nutzer abhängig. So korreliert beispielsweise die wahrgenommene Verhaltenskontrolle mit der ÖPNV-Systemqualität und der Anzahl aller Haltestellen im Umkreis von 300 bzw. 600 Metern zwischen $r = .24$ und $r = .36$. Trotzdem kann in Stadtleben die subjektive Bewertung des Handlungsspielraumes nicht befriedigend auf

pekt der sozial-räumlichen Angebotsstruktur: Bei einer höheren Dichte von Behavior Settings wird der Pkw seltener genutzt (ein differenziertere Betrachtung hierzu findet sich in Kap. 6.2). Als Lebensstilmerkmal erreicht nur die Selbstverwirklichungsorientierung einen signifikanten Einfluss: Wer sein Leben stärker an dem Ziel der Selbstverwirklichung ausrichtet, nutzt häufiger den MIV. Das Beta-Gewicht von 0,07 weist hier allerdings nur auf einen geringen Zusammenhang hin¹⁴. Schwache Zusammenhänge zeigen sich weiterhin zwischen der MIV-Nutzung und der personalen ökologischen Norm und symbolisch-emotionalen Bewertungen des Pkws. Während eine hohe personale ökologische Norm eine geringere MIV-Nutzung nach sich zieht, erhöht eine positive symbolisch-emotionale Bewertung des Pkws die MIV-Nutzung.

Mit der gleichen methodischen Strategie sind die Einflussfaktoren der abhängigen Variable „Zielwahl eigenes Stadtviertel“¹⁵ untersucht worden. Als unabhängige Variable sind hier die gleichen Sets an Merkmalen eingegangen wie bei der Analyse zur MIV-Nutzung. Zusätzlich wurden noch die „Pkw-Verfügbarkeit“ und „Besitz einer ÖV-Monatskarte“ als zwei Merkmale der Verkehrsmittelausstattung mit aufgenommen.

Die in Tabelle 6.13 aufgeführten Anteile der aufgeklärten Varianzen machen deutlich, dass sich die „Zielwahl eigenes Stadtviertel“ durch das Gesamtmodell 3 im Vergleich zum „Anteil der MIV-Nutzung“ etwas besser prognostizieren lässt. Insgesamt können 47 % der Gesamtvarianz aufgeklärt werden, wovon bereits 30 % auf die Merkmale der Raumstruktur und die Verkehrsangebote sowie die Ausstattung mit Verkehrsmitteln entfallen. Die Berücksichtigung der Soziodemographie und der sozialen Lage steigert die aufgeklärte Varianz noch einmal um 12 % (Modell 2), die Lebensstile und die mobilitätsbezogenen Einstellungen erhöhen den Wert um weitere 5 % (Modell 3). Insgesamt fällt auf, dass zwar viele der personenbezogenen Variablen einen signifikanten Einfluss erlangen, deren Beta-Gewichte aber mit Werten zwischen 0,05 bis 0,07 ziemlich gering ausfallen. Starke Effekte auf die Zielwahl im eigenen Stadtquartier wei-

objektivierbare Merkmale des Verkehrssystems zurückgeführt werden. Dies rechtfertigt eine unabhängige Erfassung der objektiven Merkmale des Verkehrssystems und deren subjektiver Repräsentation durch die Nutzer.

14 In den Regressionsanalysen wurden die Lebensstile durch die einzelnen Lebensstildimensionen operationalisiert. In einer alternativen Auswertung sind die in Kap.4.2 beschriebenen Lebensstilgruppen als kategoriale Variable in ein Regressionsmodell aufgenommen worden. Dabei konnten für die Lebensstilgruppen keine signifikanten Zusammenhänge zur „Anteil der MIV-Nutzung“ nachgewiesen werden.

15 Bei der „Zielwahl im eigenen Stadtviertel“ ist die Zielwahl von 15 Einzelaktivitäten zu einem Gesamtindex zusammengefasst worden. Hierbei wurden alle relevanten Aktivitäten in der Alltagsgestaltung berücksichtigt (Arbeits-, Versorgungs- und Freizeitaktivitäten mit Ausnahme von Urlaubsreisen). Bei der Indexbildung wurde keine Gewichtung der Einzelaktivitäten hinsichtlich ihrer Häufigkeiten vorgenommen.

sen dagegen die gebietsspezifischen Eigenschaften von Kerpen und Heiligenhaus, die Behavior-Setting-Dichte in den Gebieten, die außerhäusliche Freizeit-orientierung und das Lebensalter der Befragten auf. Den stärksten Prädiktor stellen dabei die Gebietseigenschaften von Kerpen dar: Wer in Kerpen wohnt, unternimmt vergleichsweise viele Aktivitäten im Stadtquartier. Ein gegensätzlicher Befund findet sich für Heiligenhaus. Hier werden weniger Aktivitäten im eigenen Stadtquartier unternommen. Diese Unterschiede in der räumlichen Orientierung lassen sich auf die infrastrukturelle Verflechtung der beiden Stadtquartiere mit ihrer räumlichen Umgebung zurückführen. Während die Bewohner von Heiligenhaus einen Großteil ihrer Aktivitäten im naheliegenden Ortskern Overath Stadt erledigen können, existieren für die Kerpener keine attraktiven infrastrukturellen Angebote in der näheren Umgebung.

Tabelle 6.13: Regressionsanalysen mit der abhängigen Variable „Zielwahl eigenes Stadtviertel“

	Modell 1	Modell 2	Modell 3
Kerpen*	0,36	0,34	0,34
Heiligenhaus*	-0,19	-0,23	-0,20
Longerich*	0,06	---	---
Dichte Behavior Settings	0,24	0,27	0,30
Pkw-Verfügbarkeit		-0,13	-0,07
ÖV-Monatskartenbesitz		-0,06	-0,06
Alter		0,22	0,14
Pro-Kopf-Einkommen		-0,11	-0,06
Schulbildung über Schuldauer		-0,11	-0,06
Kind(er) bis 16 Jahre im Haushalt		0,06	---
Erwerbstätigkeit		---	-0,05
Selbstverwirklichungsorientierung			-0,07
Außerhäusliche Freizeitorientierung			-0,15
Häuslich-familiäre Freizeitorientierung			0,07
Soziales Netzwerk/persönliche Treffen			0,05
Triviale Kultur			0,06
Hochkultur /Fernsehen			-0,05
Pkw-Orientierung			-0,07
Soziale ökologische Norm			0,05
Aufgeklärte Varianz (R²)	0,30	0,42	0,47

* = Referenzgebiet: Nippes

Stichprobenumfänge Modell 1 (N = 1511), Modell 2 (N = 1119) und Modell 3 (N = 1083)

Die aufgeführten Werte stellen Beta-Gewichte dar; es sind nur signifikante Effekte aufgeführt (p = 0,05)

Zusätzlich zu diesen spezifischen Gebietseigenschaften von Kerpen und Heiligenhaus kann auch dem allgemeinen infrastrukturellen Merkmal der Behavior-Setting-Dichte in den Gebieten ein starker Einfluss auf die Zielwahl im eigenen

Stadtquartier zugeschrieben werden. Dort wo in den Stadtquartieren viele sozial-räumliche Angebote in Gestalt von Behavior Settings existieren, können auch Aktivitäten häufiger im eigenen Stadtquartier realisiert werden (vgl. Kap. 6.2).

Für sechs Lebensstilmerkmale lässt sich ein signifikanter Einfluss auf die Zielwahl im eigenen Stadtquartier nachweisen. Allerdings fällt die Stärke der Einflüsse mit der Ausnahme des Einflusses der außerhäuslichen Freizeitorientierungen eher gering aus. Mit einem negativen Beta-Gewicht von .15 führt eine hohe außerhäusliche Freizeitorientierung zu einem größeren räumlichen Aktionsradius. Aus dem Bereich der mobilitätsbezogenen Einstellungen erweisen sich die symbolisch-emotionale Bewertung des Pkws und die personale ökologische Norm als signifikante Prädiktoren. Hiernach verlassen Personen mit einer positiven symbolischen Bewertung des Pkws häufiger das eigene Stadtviertel, während ökologisch motivierte Personen mehr Aktivitäten im eigenen Stadtquartier unternehmen. Der insgesamt als gering zu bewertende Einfluss der mobilitätsbezogenen Einstellungen überrascht in diesem Zusammenhang wenig, weil diese auf die Entscheidungssituation der Verkehrsmittelwahl fokussieren. Zur Erklärung der Zielwahl können sie keinen nennenswerten Beitrag leisten.

Als Fazit der Analysen zum „Anteil der MIV-Nutzung“ und der „Zielwahl eigenes Stadtquartier“ lässt sich somit festhalten: Die MIV-Nutzung wird zu etwa gleichen Anteilen durch raumstrukturelle Merkmale und mobilitätsbezogene Einstellungen beeinflusst, die aus sozialpsychologischen Handlungstheorien abgeleitet sind. Soziodemographische, soziale Lage- und Lebensstilmerkmale können unter der hier eingenommenen Analyseperspektive einen erstaunlich geringen Beitrag zur Erklärung des Anteils der MIV-Nutzung auf allen Wegen liefern. Dieses Ergebnis liefert neue und interessante Hinweise über die Ursachen der Verkehrsmittelwahl. Da sich diese Befunde aber hinsichtlich der Bedeutung soziodemographischer Merkmale für die Verkehrsmittelnutzung im Widerspruch zu einer Vielzahl von Befunden aus der Mobilitätsforschung befinden, müssen sie in zukünftigen Studien durch weitere Analysen bestätigt und abgesichert werden. Ein anderes Bild zeigt sich beim Aspekt der Alltagsmobilität „Zielwahl eigenes Stadtquartier“: Dieser wird in hohem Maße durch raumstrukturelle Merkmale bestimmt. Gleichzeitig leisten aber auch Merkmale aus den Bereichen der Soziodemographie, sozialen Lage und Lebensstile in ihrer Gesamtheit einen substanziellen Beitrag zur Verhaltensklärung. Insgesamt lässt sich sowohl die Zielwahl in Bezug auf das eigene Stadtquartier, als auch der Anteil der MIV-Nutzung an allen Wegen mit den in StadtLeben erfassten Merkmalen gut erklären: In beiden Fällen liegt die aufgeklärte Varianz über 40 %.

Typologisierende Ansätze zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens: Lebensstile, Lebensphasen und Mobilitätstypen

Die sozial- und verhaltenswissenschaftliche Mobilitätsforschung hat in den letzten Jahren verstärkt den Einfluss von personenbezogenen Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten untersucht. In der Verkehrsforschung ist die Bedeutung personenbezogener Merkmale in Gestalt von soziodemographischen Merkmalen für die Verkehrsprognose spätestens seit der Einführung des Konzeptes der verhaltenshomogenen Gruppen (Kutter 1972) allgemein anerkannt. In aktuelleren Studien steht dabei die Analyse der Bedeutung von Lebensstilmerkmalen und mobilitätsbezogenen Einstellungen stärker im Vordergrund. In den meisten Studien werden auf der Grundlage von Lebensstil- und Einstellungsmerkmalen unterschiedliche mobilitätsbezogene Typologien gebildet (Hunecke 2002a, Götz/Loose/Schmied/Schubert 2003). Diese Typen charakterisieren auf prototypische Weise jeweils empirisch quantifizierbare Personengruppen, die sich durch spezifische Lebensstil- und Einstellungsmuster auszeichnen. In der Mobilitätsforschung dienen diese Typen als diagnostische Basis für die zielgruppenspezifische Planung und Gestaltung von verkehrsbezogenen Interventionsmaßnahmen. Mittlerweile existiert eine gewisse Unübersichtlichkeit bezüglich der unterschiedlichen Zielgruppenansätze in der Mobilitätsforschung. Diese ist zum einen auf die Vielzahl der eingesetzten Indikatoren und zum anderen auf Unterschiede in deren Operationalisierung zurückzuführen.

Die wichtigsten Zielgruppenansätze basieren auf Lebensphasen, Lebensstilen, Mobilitätsstilen und einstellungsbasierten Mobilitätstypen. In den meisten empirischen Studien wird nur ein Zielgruppenansatz auf das Mobilitätsverhalten angewendet. Im StadtLeben-Projekt wird dagegen auf empirischer Grundlage ein Vergleich des Erklärungsgehaltes unterschiedlicher Mobilitätstypologien bzw. Zielgruppenansätze für unterschiedliche Aspekte der Alltagsmobilität durchgeführt. Vier unterschiedliche Zielgruppenansätze sind dabei eingehender analysiert worden: Lebensphasen, zwei Lebensstilkonzepte und einstellungsbasierte Mobilitätstypen. Diese vier Ansätze werden im Folgenden kurz charakterisiert:

Der Lebensphasenansatz basiert im Wesentlichen auf den soziodemographischen Merkmalen von Alter, Erwerbstätigkeit und Haushaltsform unter besonderer Berücksichtigung von Kindern. Trotz dieser relativ einfachen Merkmalsstruktur gibt es bisher keine allgemein akzeptierte Lebensphasen-Typologie. In StadtLeben ist ein Lebensphasenmodell zum Einsatz gekommen, das von der Deutschen Bahn (DB) speziell für die Ermittlung von Zielgruppen für den ÖPNV entwickelt worden ist (Jäger 1989). Von den in StadtLeben befragten Personen können dabei 98,6 % eindeutig einer der DB-

Lebensphasen zugeordnet werden. Alle neun Lebensphasen sind in Tabelle 6.15 wiedergegeben.

Tabelle 6.14: Der sozialstrukturell geerdete Lebensstilansatz: Charakterisierung der sechs Lebensstilgruppen anhand der konstituierenden Merkmale

	Junge Erleb- nis- orien- tierte	Eta- blierte mit hohem Ein- kommen	Famili- enorien- tierte in Kinder- haus- halten	Ältere Des- inter- essierte	Selbst- verwirk- licher mit hoher Bildung	Traditi- onelle im ho- hen Lebens- alter
Traditionelle Wertorientierung					-	++
Selbstverwirklichungsorientierung	+			--	+	-
Triviale Kultur	+		-		-	+++
Spannungsorientierung	+++	-		-		-
Hochkultur Fernsehen	-	+				
Hochkultur Printmedien		+		-		
Außerhäusliche Freizeitorientierung		+		--	+	---
Häuslich-fam. Freizeitorientierung			++	-	--	
Soziales Netzwerk (Telefon)	+			-	+	-
Soziales Netzwerk (Treffen)	+			-	+	-
Kind im Haushalt	+++	--	+++	-	--	-
Mindestens Abitur	-		+	-	++	--
Alter	---	++	-	++	--	+++
Anzahl Erwachsener	+++		+		-	
Einkommen pro Person	--	++	-		+	-

Lebensstile sind in der nachfolgenden Analyse auf zwei Arten operationalisiert worden: Erstens wurde auf den im Kapitel 4.2 vorgestellten Lebensstilansatz zurückgegriffen, der sich auf die evaluative, expressive und interaktive Dimension von Lebensstilen bezieht. Zweitens wurde ein alternativer Lebensstilansatz entwickelt, in dem auch soziodemographische und sozioökonomische Merkmale als konstituierende Merkmale eingegangen sind. Diese im Folgenden als „sozialstrukturell geerdeter Lebensstilansatz“ bezeichnete Typologie stellt einen Kompromiss zwischen dem Lebensphasenansatz und einem weitgehend auf subjektiven Bewertungen basierenden Lebensstilansatz dar. Häufig findet sich eine implizite Verknüpfung dieser beiden Perspektiven, wenn bei der interpretativen Beschreibung von Lebensstilen auf soziodemographische und sozioökonomische Hintergrundvariablen von Lebensstilen zurückgegriffen wird, obwohl diese nur deskriptiv und nicht typkonstituierend in die Bildung der Lebensstiltypen eingegangen sind. Der sozialstrukturell geerdete Lebensstilansatz nimmt das Bedürfnis nach einer zusätzlichen Berücksichtigung der soziodemographischen

und sozioökonomischen Merkmale von Lebensstilen auf und integriert diese auf methodisch konsistente Weise in die Typenbildung. Auf statistischer Ebene sind die sozialstrukturell geordneten Lebensstile mit demselben methodischen Verfahren berechnet worden, welches auch zur Typenbildung des anderen Lebensstilansatzes verwendet worden ist (vgl. Kap. 4.2). Eine Charakterisierung der sechs resultierenden sozialstrukturell geordneten Lebensstilgruppen anhand der bereits bekannten Lebensstildimensionen und der zusätzlichen soziodemographischen und sozioökonomischen Merkmale findet sich in Tabelle 6.14.

Im vierten Ansatz werden die Mobilitätstypen ausschließlich auf der Grundlage von mobilitätsbezogenen Einstellungen gebildet. Die einstellungs-basierten Mobilitätstypen sind mit dem Ziel entwickelt worden, einen möglichst hohen Beitrag in der Erklärung der Verkehrsmittelwahl zu erreichen. In vorhergehenden Studien zum Zusammenhang von allgemeinen Werten, Einstellungen und Lebensstilen zum Mobilitätsverhalten konnten nur geringe Effekte in der Verhaltensvorhersage nachgewiesen werden (Labonte 1996). Deshalb werden in den neueren typologisierenden Ansätzen zur Erklärung von Mobilitätsverhalten verstärkt Mobilitätsorientierungen berücksichtigt. So bilden diese neben allgemeinen Lebensstilmerkmalen die zentrale inhaltliche Basis für Mobilitätsstile (Götz/Jahn/Schultz 1998, Götz/Loose/Schmied/Schubert 2003). Als besonders verhaltensrelevant haben sich dabei jene Mobilitätsorientierungen und -einstellungen erwiesen, die auf dem theoretischen Hintergrund der „Theorie des geplanten Verhaltens“ und den symbolischen Dimensionen der Mobilität abgeleitet worden sind (Hunecke 2002b). So konnten in einer Meta-Analyse, die im Rahmen einer Studie zur Entwicklung eines Zielgruppenmodells zum ÖPNV (ZIMONA) durchgeführt wurde, auf der Grundlage mehrerer Studien zu Mobilitätsstilen jene mobilitätsbezogenen Einstellungsdimensionen identifiziert werden, die den größten Beitrag zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl zwischen den Alternativen ÖPNV versus Pkw lieferten. Auf der Basis dieser Mobilitätsorientierungen sind sechs einstellungsbasierte Mobilitätstypen gebildet worden, die unterschiedliche Zielgruppen für den ÖPNV abbilden (Hunecke/Schubert/Zinn 2005). Das ZIMONA-Zielgruppenmodell stellt den inhaltlichen und methodischen Orientierungsrahmen für die in StadtLeben gebildeten Mobilitätstypen dar. Von den sechs ermittelten Typen im ZIMONA-Projekt konnten dabei in StadtLeben mit Hilfe clusteranalytischer Verfahren fünf Mobilitätstypen repliziert werden¹⁶.

¹⁶ Eine 6-Clusterlösung kann den fehlenden sechsten Typen in Gestalt des „ÖV-Abgeneigten“ nicht abbilden, weswegen in StadtLeben die besser zu interpretierende 5-Clusterlösung als Grundlage für die Typenzuweisung gewählt wird.

In Tabelle 6.15 sind die fünf Mobilitätstypen und die zugrunde liegenden Einstellungsdimensionen wiedergegeben¹⁷.

Tabelle 6.15: Einstellungsbasierte Mobilitätstypen und ihre Charakterisierung durch die konstituierenden Einstellungsdimensionen

	ÖV-Orientierte	ÖV Sensibilisierte	Pragmatiker	Pkw-Orientierte	Desinteressierte
Personale Norm	++	+		-	--
Soziale Norm	+++		-	-	-
Pkw Orientierung		+	--	-	
ÖV-Verhaltenskontrolle	++		++	+	--
ÖV-Erlebnis	+	+		--	-
ÖV-Status	++	+		-	--
ÖV-Privatheit			+	---	++

Die Güte der Verhaltensvorhersage durch die vier unterschiedlichen Zielgruppenansätze kann über Vergleiche der Mittelwerte für die einzelnen Gruppen in Bezug auf die abhängigen Variablen der Verkehrsmittelwahl und Zielwahl überprüft werden. In Bezug auf die Verkehrsmittelwahl wurden drei Aspekte untersucht: Der Anteil der Pkw- und ÖV-Nutzung sowie der Anteil des nicht-motorisierten Individualverkehrs (NMIV) auf allen Wegen, die im Alltag zurückgelegt werden. Als Indikator für die Zielwahl diente hier der Anteil an den Gesamtaktivitäten, der ins eigene Stadtquartier unternommen wird. Die Häufigkeiten für die abhängigen Variablen sind für die vier unterschiedlichen Zielgruppenansätze in Tabelle 6.16 aufgeführt. Alle vier Ansätze liefern einen statistisch signifikanten Beitrag zur Erklärung der Verkehrsmittel- und Zielwahl. Um die Güte der Erklärung zwischen den verschiedenen Ansätzen bewerten zu können, ist in der Tabelle 6.16 zusätzlich der Eta²-Wert wiedergegeben, der den Anteil der durch die unabhängige Variable aufgeklärten Varianz quantifiziert.

Ein Vergleich der aufgeklärten Varianzen macht deutlich, dass die einstellungsbasierten Mobilitätstypen den Anteil der genutzten Verkehrsmittel am besten erklären können. Dies gilt vor allem für die Pkw-Nutzung. Bei der Zielwahl liefert eindeutig der Lebensphasen-Ansatz die besten Resultate. Aufgrund der Berücksichtigung von soziodemographischen Merkmalen, denen bei der Erklärung der Zielwahl eine hohe Bedeutung zukommt, ist der sozialstrukturell geerdete Lebensstilansatz dem einfachen Lebensstilansatz überlegen. Die Mobilitätstypen können hinsichtlich der Zielwahl praktisch nichts aufklären, was auf die Ausrichtung der zugrunde liegenden Einstellungsdimensionen zurückzuführen ist. Diese beziehen sich auf Entscheidungsprozesse bei der

¹⁷ Im ZIMONA-Projekt sind die Inhalte der beiden Einstellungsdimensionen „Personale Norm“ und „Soziale Norm“ in der „Öko-Norm“ zusammengefasst worden.

ren ist. Diese beziehen sich auf Entscheidungsprozesse bei der Verkehrsmittelwahl und nicht bei der Zielwahl.

Tabelle 6.16: Vergleich der Verhaltensvorhersage durch vier Zielgruppenansätze

	Typen	VM-Wahl			Zielwahl eigenes Stadtviertel
		MIV	ÖV	NMIV	
Lebensphase	Schüler, Lehrlinge, Zivis	35 %	27 %	39 %	43 %
	Studenten	40 %	25 %	36 %	34 %
	Junge Alleinlebende	41 %	19 %	39 %	34 %
	Junge 2- und Mehrpersonen-Haushalte	50 %	14 %	36 %	34 %
	Haushalte mit mind. 1 Kind < 6 Jahre	53 %	7 %	40 %	51 %
	Haushalte mit Heranwachsenden	55 %	9 %	36 %	45 %
	Erwachsenenhaushalte < 65 Jahre	47 %	11 %	41 %	47 %
	Rentner-Haushalte mind. 2 Personen	38 %	5 %	57 %	66 %
	Alleinlebende Rentner	23 %	11 %	66 %	71 %
	Eta-Quadrat	0,07	0,08	0,10	0,19
Lebensstil	Erlebnisorientierte	48 %	17 %	35 %	42 %
	Außerhäuslich-Gesellige	43 %	14 %	43 %	44 %
	Distanzierte	44 %	14 %	43 %	48 %
	Kultur-Interessierte	49 %	9 %	42 %	48 %
	Traditionelle	36 %	7 %	57 %	66 %
		Eta-Quadrat	0,02	0,03	0,05
Sozial- strukturell geer- deter Lebensstil	Etablierte	47 %	10 %	43 %	51 %
	Traditionelle	31 %	7 %	63 %	70 %
	Familienorientierte	53 %	8 %	38 %	47 %
	Erlebnisorientierte	47 %	16 %	37 %	45 %
	Desinteressierte	39 %	9 %	52 %	60 %
	Selbstverwirklicher	40 %	18 %	41 %	37 %
	Eta-Quadrat	0,04	0,05	0,07	0,14
Mobilitätstyp	Pragmatiker	23 %	22 %	55 %	53 %
	Desinteressierte	60 %	5 %	34 %	45 %
	ÖV-Orientierte	24 %	18 %	58 %	56 %
	Pkw-Orientierte	60 %	5 %	35 %	47 %
	ÖV-Sensibilisierte	56 %	6 %	38 %	47 %
		Eta-Quadrat	0,26	0,13	0,12

Alle Unterschiede signifikant mit $p = 0,01$

Eine zusätzliche Auswertung spezifiziert den Erklärungswert der Lebensphasen bei der Zielwahl. Betrachtet man nur das Alter und weist hierzu die Personen aus der untersuchten Stichprobe jeweils Altersklassen im Abstand von 10 Jahren zu, so kann alleine diese kategoriale Altersvariable knapp 15 % der Varianz an der „Zielwahl im eigenen Stadtquartier“ erklären. Damit lässt sich der erklären-

de Anteil der Lebensphasen und des sozial strukturell geerdeten Lebensstilansatzes zu großen Teilen auf die Altersvariable zurückführen.

Als weiterer Befund in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl ist erwähnenswert, dass innerhalb der Mobilitätstypen zwei Untergruppen mit einer nahezu identischen Verkehrsmittelwahl vorhanden sind. So nutzen die „Pkw-Orientierten“, „ÖV-Sensibilisierten“ und „Desinteressierten“ den Pkw sehr häufig, legen ungefähr ein Drittel ihrer Wege im NMIV zurück und nutzen den ÖV sehr selten. Die „ÖV-Orientierten“ und „Pragmatiker“ nutzen den Pkw auf ihren Wegen weniger als halb so oft und den ÖV dagegen fast viermal so häufig wie die anderen drei Mobilitätstypen. Außerdem legen diese beiden Mobilitätstypen über die Hälfte ihrer Wege im NMIV zurück. Trotz ähnlicher Verhaltensmuster zeichnen sich die fünf Mobilitätstypen durch deutliche Unterschiede in den zugrunde liegenden Einstellungsdimensionen aus. Aus diesem Wissen über die Einstellungsunterschiede lassen sich die Gründe für die Verkehrsmittelwahl der betreffenden Personengruppen schlussfolgern, die aus einer alleinigen Betrachtung des Verhaltens nicht ersichtlich werden.

Dieses Wissen kann gezielt für die Ableitung von zielgruppenspezifischen informations- und kommunikationsgestützten Maßnahmen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl genutzt werden. So kann beispielsweise eine geringe subjektive Einschätzung der Kontrollmöglichkeiten zur Nutzung des ÖV zu einem großen Anteil auf Informationsdefizite bei den Nutzern zurückgeführt werden. Diese Defizite können durch gezielte Informationskampagnen verringert werden, in denen auf vorhandene Nutzungspotenziale des ÖV hingewiesen wird. In städtischen Regionen sind in der Regel bedeutend größere Nutzungspotenziale des ÖV vorhanden, als dies von vielen Verkehrsteilnehmern subjektiv repräsentiert wird. Da die alleinige Kommunikation von Vorteilen der ÖV-Nutzung allerdings in den meisten Fällen nur eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung für Verhaltensänderungen darstellt, sollten Informationskampagnen durch Maßnahmen unterstützt werden, in denen die Vorteile des ÖV konkret von den Nutzern erfahren werden können (wie z. B. über die Vergabe von Schnuppertickets). Die negative symbolisch-emotionale Bewertung des ÖV in bestimmten Personengruppen kann durch ein zielgruppenspezifisches Social Marketing angegangen werden, indem die Verkehrsmittel des ÖV auf den symbolischen Dimensionen Autonomie, Erlebnis, Status und Privatheit aufgewertet werden.

Als Fazit zu den typologisierenden Verfahren ist festzuhalten, dass jene Zielgruppenansätze die größte Erklärungsgüte erreichen, die zur Erklärung eines spezifischen Verhaltens entwickelt worden sind. Dies zeigt sich am deutlichsten bei den einstellungsbasierten Mobilitätstypen in Bezug auf die Pkw- und ÖV-Nutzung. Insgesamt besitzt keiner der untersuchten Zielgruppenansätze eine

deutliche Überlegenheit. Stattdessen ergeben sich für die einzelnen Ansätze jeweils spezifische Stärken bei der Erklärung unterschiedlicher Aspekte des Mobilitätsverhaltens. So lassen sich Unterschiede in der Zielwahl am besten über Lebensphasen bzw. Altersgruppen erklären. Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung lassen sich am besten über einstellungsbasierte Mobilitätstypen aufklären. Auch für lebensstilbasierte Zielgruppenansätze existieren im Bereich der Alltagsmobilität sinnvolle Anwendungsfelder, die jedoch im Rahmen von Stadt Leben nicht untersucht worden sind. So ist beispielsweise davon auszugehen, dass die prinzipielle Entscheidung über einen Pkw-Kauf weniger durch den Lebensstil bestimmt wird. Allerdings sind die Präferenzen für bestimmte Automarken in hohem Maße von lebensstilspezifischen Deutungs- und Bewertungsmustern abhängig.

Die übergeordnete Frage nach dem Zusammenwirken von Raum, Verkehrsinfrastruktur, Lebensstil und Mobilitätseinstellungen bei der Alltagsmobilität lässt sich mit typologisierenden Ansätzen schlechter analysieren als mit den eingangs vorgestellten linearen Modellen. Nur über eine Vielzahl von subgruppenspezifischen Analysen können Aussagen über das relative Gewicht der einzelnen Bereiche an Einflussfaktoren abgeleitet werden. Diese sind aber - im Rahmen dieses Buchkapitels - aus Gründen der Übersichtlichkeit nur schwer darstellbar.

Schlussfolgerungen

Die Ergebnisse aus den vorgestellten Analysen weisen übereinstimmend darauf hin, dass zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens drei Bereiche von Einflussfaktoren zu berücksichtigen sind: Die sozial-räumliche Angebotsstruktur, das Verkehrsangebot und personenbezogene Merkmale. Die Bedeutung der Bereiche ist dabei von dem jeweils betrachteten Aspekt des Mobilitätsverhaltens abhängig. Der „Anteil der MIV-Nutzung“ kann am besten durch die subjektive Bewertung der Kontrollmöglichkeiten hinsichtlich der ÖV-Nutzung und die Dichte an Behavior Settings erklärt werden. Die Behavior-Setting-Dichte ist hier als ein Indikator für die sozial-räumliche Angebotsdichte zu interpretieren. Die „Zielwahl eigenes Stadtquartier“ wird von gebietsspezifischen Eigenschaften der Umlandgemeinden Kerpen und Heiligenhaus sowie der Behavior-Setting-Dichte dominiert. Damit bestätigen die Ergebnisse aus StadtLeben die hohe Bedeutung infrastruktureller Merkmale für das Mobilitätsverhalten. Zusätzlich wird das Mobilitätsverhalten durch personenbezogene Merkmale beeinflusst. Hier ermöglichen die Ergebnisse aus StadtLeben eine differenziertere Beurteilung personenbezogener Merkmale für unterschiedliche Aspekte des Mobilitätsverhaltens. Bei der

Verkehrsmittelwahl kommt dabei mobilitätsbezogenen Einstellungen im Vergleich zu soziodemographischen Merkmalen und Lebensstilen eine größere Bedeutung zu. Bei der Zielwahl zeigt sich ein anderes Bild: Hier erweisen sich vor allem das Alter und das Lebensstilmerkmal einer außerhäuslichen Freizeitorientierung als verhaltensrelevant.

Bei der Interpretation dieser Befunde muss allerdings berücksichtigt werden, dass sie sich auf Daten aus einer Querschnittserhebung beziehen. Hierdurch können wechselseitige Abhängigkeiten und Veränderungen, die sich im zeitlichen Verlauf ergeben, nicht erfasst werden. Bei der Analyse von Daten aus einer Querschnittserhebung bleiben die unterschiedlichen Zeitskalen unberücksichtigt, auf denen Veränderungen auf der infrastrukturellen und personenbezogenen Ebene stattfinden. Veränderungen auf der infrastrukturellen Ebene benötigen in der Regel mehr Zeit als Einstellungsänderungen. Die aus der zeitlichen Dynamik der Einflussgrößen resultierenden Wechselbeziehungen lassen sich mit dem hier gewählten linearen Erklärungsansatz nicht hinreichend abbilden. Ebenso muss bei der Bewertung der Ergebnisse das hohe Aggregationsniveau der abhängigen Variablen „Anteil der MIV-Nutzung“ und „Zielwahl eigenes Stadtviertel“ berücksichtigt werden. Eine stärkere Differenzierung der Analysen hinsichtlich verschiedener Einzelaktivitäten und die zusätzliche Betrachtung der Häufigkeiten für die jeweiligen Aktivitäten könnte hier zu neuen Einsichten und einem tieferen Verständnis über die Struktur der Einflussfaktoren der Alltagsmobilität führen.

Auf der Grundlage der Ergebnisse von StadtLeben lassen sich auch empiriegestützte Aussagen über die Vor- und Nachteile unterschiedlicher methodischer Verfahren zur Analyse von Mobilitätsverhalten treffen. Beim Vergleich der linearen Modelle mit den Typenansätzen zeigt sich eine methodologische Überlegenheit der linearen Erklärungsmodelle. Diese leitet sich zum einen aus der besseren Erklärungsgüte der linearen Modelle ab, die aus den höheren aufgeklärten Verhaltensvarianzen ersichtlich wird. Zum anderen bieten die linearen Erklärungsmodelle bessere Voraussetzungen, das Zusammenwirken der unterschiedlichen Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten zu quantifizieren. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage nach dem Nutzen des Typenansatzes. Zwei Gründe lassen sich dennoch anführen, warum auch weiterhin eine Anwendung von Zielgruppenansätzen im Mobilitätsbereich sinnvoll erscheint. Erstens können mobilitätsrelevante Einflussfaktoren in unterschiedlichen Personengruppen auf jeweils spezifische Weise wirken. Bei der undifferenzierten Betrachtung einer Gesamtstichprobe werden möglicherweise Zusammenhänge in spezifischen Subgruppen verdeckt, die für eine erfolgreiche Umsetzung von Interventionsmaßnahmen genutzt werden können. Ein zweiter Grund für die Anwendung von Typenansätzen ergibt sich aus einer anwendungsorientierten Perspek-

tive: Verkehrsbezogene Interventionsmaßnahmen lassen sich anschaulicher kommunizieren, wenn sie auf konkrete Zielgruppen bezogen werden können. Damit erleichtern Typologien die Kommunikation über Ziele und Maßnahmen im Planungsprozess. In Praxiszusammenhängen ist daher häufiger ein Denken in Typologien anzutreffen, während sich die Logik linearer Modelle dort aufgrund ihres höheren Abstraktionsgrades bisher nur wenig hat durchsetzen können.

Weiterhin lässt sich aus den Ergebnissen von StadtLeben die Erklärungsgüte unterschiedlicher Zielgruppenmodelle für spezifische Aspekte des Mobilitätsverhaltens bestimmen. Bei der Verkehrsmittelwahl erweisen sich die einstellungsbasierten Mobilitätstypen als überlegen, welche auf der Basis von Konstrukten sozialpsychologischer Handlungstheorien gebildet worden sind. Hinsichtlich der „Zielwahl des eigenen Stadtquartiers“ liefert ein Zielgruppenansatz, der sich an Lebensphasen orientiert, die beste Erklärungsgüte. Alle diese Ergebnisse müssen allerdings vor dem Hintergrund interpretiert werden, dass sie sich nur auf ausgewählte Aspekte der Alltagsmobilität beziehen, die relativ stark aggregiert worden sind, wie z. B. die Verkehrsmittelnutzung ohne Berücksichtigung der durchgeführten Aktivitäten. Weiterhin wird die Verallgemeinerbarkeit der Befunde von StadtLeben durch die Auswahl spezifischer Untersuchungsstandorte eingeschränkt. Inwieweit sich daher die hier berichteten Befunde auf andere Aspekte der Alltagsmobilität und auf andere Raumtypen übertragen lassen, muss in zukünftigen Studien genauer geklärt werden.

7 Räumliche Mobilität als Prozess kurz- und langfristigen Handelns: Zusammenhänge zwischen Wohn- und Alltagsmobilität

Birgit Kasper, Joachim Scheiner

Es ist eine zentrale These von StadtLeben, dass zwischen Wohnmobilität und Alltagsmobilität enge Beziehungen bestehen. Speziell für die Auswirkungen der Wohnstandortwahl wird diese These häufig anhand räumlicher Vergleiche zwischen mehreren Gebieten oder Gebietstypen untersucht – so auch in StadtLeben (Kap. 5). Die StadtLeben-Daten lassen jedoch auch weitergehende Analysen zu folgenden Fragen zu:

- Wie ändern sich Verkehrsmittelverfügbarkeit und Verkehrsmittelnutzung nach Wanderungen?
- Besitzen Personen mit großem Wanderungsradius auch im Alltag einen großen Aktionsraum?
- Gibt es Korrespondenzen zwischen Quartierszufriedenheit und Quartiersbindung im Alltag?
- Spielen alltägliche Wege und Erreichbarkeit eine Rolle für Wanderungen oder für Standortentscheidungen?

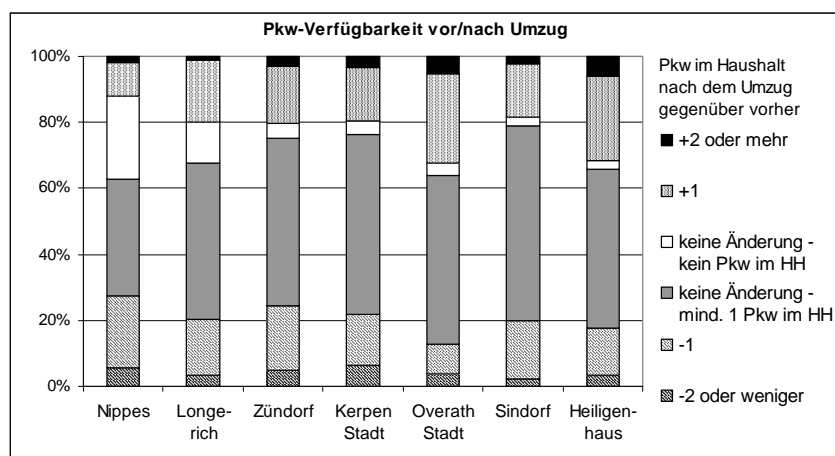
Wanderungen und Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Änderung der Verkehrsmittelverfügbarkeit im Zusammenhang mit der Suburbanisierung wurde in den vergangenen Jahren in mehreren Studien thematisiert (Überblick bei Scheiner 2005e). Solche Veränderungen werden im Folgenden nach Herkunfts- und Zielgebiet differenziert untersucht.

Zunächst zeigt sich, dass Wanderungen recht häufig mit Veränderungen der Pkw-Verfügbarkeit einhergehen (Abb. 7.1). Diese hängen vom Zielort der Wanderung ab. Während ein Umzug nach Nippes nur bei jedem achten Befragten zur Pkw-Anschaffung führt, gilt dies bei einem Umzug nach Overath oder Heiligenhaus für jeden dritten Befragten. Umgekehrt wird bei einem Umzug nach Nippes von 28 % der Befragten mindestens ein Pkw abgeschafft, beim Umzug nach Overath oder Heiligenhaus nur von 13 % bzw. 18 %. Die anderen

Gebiete liegen zwischen diesen Extrema und weisen untereinander eher geringe Abweichungen auf. Insgesamt entsprechen die Unterschiede in der Richtung den Erwartungen, sind aber weniger ausgeprägt als vielleicht erwartet.

Abbildung 7.1: Veränderung der Anzahl der Pkw im Haushalt nach dem Zuzug in eines der Untersuchungsgebiete



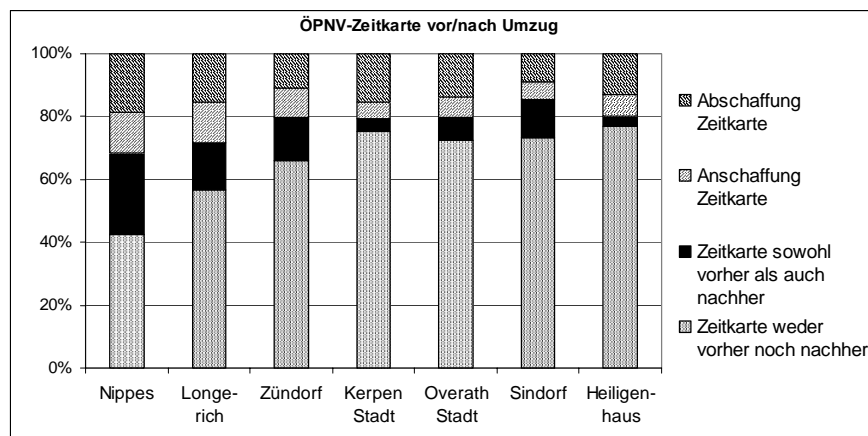
Alle Differenzen signifikant ($p = 0,01$).

Bei der Verfügbarkeit von ÖPNV-Zeitkarten würde man ein umgekehrtes Bild erwarten. Dies bestätigt sich allerdings nur bedingt (Abb. 7.2). Zwar wird nach einem Umzug in eines der innerstädtischen Gebiete Nippes und Longerich besonders häufig eine Zeitkarte angeschafft – gerade in diesen Gebieten wird aber auch am häufigsten die Zeitkarte nach dem Umzug abgeschafft. In Nippes treten mit Abstand die meisten Befragten auf, die sowohl vor als auch nach dem Umzug über eine Zeitkarte verfügen. Zum einen ist Nippes demnach als Standort für ohnehin autolose Haushalte interessant, zum anderen drückt sich darin auch die altersspezifische Selektivität der Zuzüge aus.

Das deutlichste Zentrum-Peripherie-Gefälle in der Verfügbarkeit von ÖPNV-Zeitkarten besteht nicht in den An- oder Abschaffungen, sondern im Anteil der Personen, die weder eine Zeitkarte besitzen noch vor dem letzten Umzug eine besaßen. Dieser Anteil nimmt von Nippes über Longerich und Zündorf in den suburbanen Raum gravierend zu. Der Anteil der Zeitkartenbesitzer (vor *und* nach dem Umzug) geht umgekehrt von der Kölner Innenstadt nach Suburbia zurück, mit Ausnahme Sindorfs, wo immerhin 12 % der Befragten

eine Zeitkarte besitzen und auch vor dem letzten Umzug bereits eine besaßen. Dies ist vermutlich auf den Schienenanschluss zurückzuführen, der Sindorf auch für ÖPNV-Pendler zum attraktiven Wohnort werden lässt, was sich in abgeschwächter Form in Overath bestätigt (ebenfalls mit Schienenanschluss). Dies ist allerdings kein Erfolg im Sinne der Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV, denn die Anschaffung von Zeitkarten nach dem Umzug ist in allen suburbanen Gebieten gleich selten. Eher ziehen die durch die Schiene erschlossenen Gebiete Randwanderer an, die ohnehin eine Zeitkarte besitzen. In diesem Sinne wird möglicherweise also durch den Ausbau des ÖPNV in den suburbanen Raum die Randwanderung durch neue, 'ÖV-affine' Personengruppen gefördert, indem entsprechende Standortalternativen geschaffen werden. Damit werden andererseits im restriktiven Wohnungsmarkt der Region an diesen Standorten auch Wohnformen ermöglicht, die für finanzschwächere Haushalte in Köln selbst kaum realisierbar sind.

Abbildung 7.2: Veränderung der ÖPNV-Zeitkartenverfügbarkeit nach dem Zuzug in eines der Untersuchungsgebiete



Alle Differenzen signifikant ($p = 0,01$).

Möglicherweise gibt es aber wesentlich stärkere Determinanten der Veränderung der Haushaltsmotorisierung als die Veränderung des räumlichen Kontextes. Insbesondere die Zahl der erwachsenen Haushaltsmitglieder ist hier zu betrachten. Die gleichzeitige Kontrolle des räumlichen Typs der Wanderung und der Veränderungen der Haushaltsgröße verdeutlicht dreierlei:

- Wanderungen nach Suburbia gehen bei konstanter Haushaltsgröße seltener mit Pkw-Abschaffungen und häufiger mit Pkw-Anschaffungen einher als stadtwärts gerichtete Wanderungen.
- Diese räumliche Differenzierung ist allerdings deutlich schwächer als die Veränderungen der Motorisierung, die mit Veränderungen in der Haushaltsgröße einhergehen¹. Während beispielsweise Pkw-Anschaffungen bei 24 % der Randwanderer gegenüber 15 % der Stadtwanderer auftreten, werden Pkw von 59 % der sich vergrößernden gegenüber 8 % der sich verkleinernden Haushalte angeschafft (nur Erwachsene gezählt).
- Pkw-Abschaffungen treten häufiger bei Haushalten mit mehreren Pkw auf als bei Haushalten, die nur einen Pkw besitzen. Die völlige Entmotorisierung eines Haushalts ist also selten (so auch Dargay/Hanly 2004).

Trotz dieses ungleichen Kräfteverhältnisses zwischen räumlichen und demographischen Veränderungen sollten die räumlichen Differenzen nicht unterbewertet werden, denn räumliche Entwicklungen unterliegen dem Zugriff der Planung, demographische Veränderungen in Haushalten nicht. Insofern sollten auch relativ schwache verkehrliche Folgen von Wanderungen als wichtige Bausteine der räumlichen Steuerung gelten. Allerdings stehen auch hinter den Wanderungen individuelle Standortanforderungen, Handlungsdispositionen und Bereitschaften zu bestimmten Handlungsweisen, die nicht dem Zugriff der Planung unterliegen. Insofern bildet die Standortbeeinflussung nicht per se ein schlagkräftiges planerisches Instrument, sondern nur dann, wenn es gelingt, diese Standortanforderungen und Handlungsdispositionen aufzugreifen und räumlich zu lenken.

Wanderungen und Verkehrsmittelnutzung: Sind Menschen auf ein Verkehrsmittel fixiert?

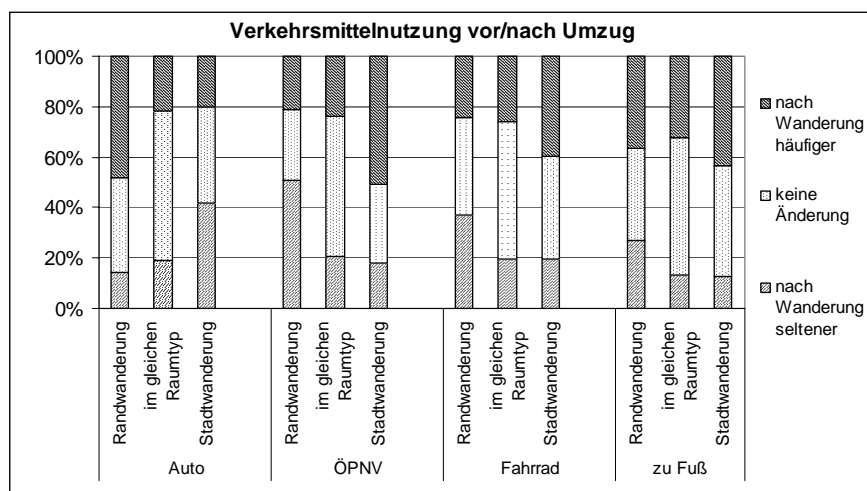
Nicht nur die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, sondern auch deren Nutzung ändert sich nach Wanderungen. Nur rund die Hälfte der Befragten gibt an, ein Verkehrsmittel nach dem letzten Umzug etwa gleich häufig zu nutzen wie davor. Die Verschiebungen differieren deutlich, je nachdem wohin eine Person gezogen und woher sie zugezogen ist. Veränderungen zugunsten der nicht-motorisierten und öffentlichen Verkehrsmittel sind vor allem bei Wanderungen zu erwarten, die in der siedlungsstrukturellen Hierarchie 'aufwärts' gerichtet sind, also im Wesentlichen von Gebieten geringer Dichte in Gebiete höherer Dichte. Ein Umzug nach Nippes wird kaum mit erhöhter ÖPNV-Nutzung ein-

¹ Zu diesem Ergebnis kommen auch Dargay/Hanly (2004) für Großbritannien.

hergehen, wenn der Zuzügler vorher in Ehrenfeld gewohnt hat. Dagegen sind Wechsel zum Pkw vor allem bei 'hierarchie-abwärts' gerichteten Wanderungen zu erwarten. Im Vergleich der Herkunfts- und Zielgebiete zeigen sich folglich markante Differenzen. Diese entsprechen in dreifacher Weise den Erwartungen (Abb. 7.3):

1. Wanderungen innerhalb eines Raumtyps (in der Stadt, von Stadt zu Stadt oder innerhalb des suburbanen Raums) führen seltener als andere Wanderungen zu Änderungen der Verkehrsmittelnutzung. Die Änderungen sind recht ausgeglichen auf Gewinne und Verluste der einzelnen Verkehrsmittel verteilt, mit Ausnahme der Fußwege, bei denen Zunahmen doppelt so häufig sind wie Abnahmen².
2. Stadtwärts gerichtete Wanderungen führen zu deutlichen Verlagerungen zugunsten aller Verkehrsmittel des Umweltverbunds auf Kosten des Pkw.
3. Umgekehrt führt die Randwanderung zu einer starken Zunahme der Pkw-Wege auf Kosten des Umweltverbunds. Dies gilt vor allem für den ÖPNV

Abbildung 7.3: Änderungen der Verkehrsmittelnutzung nach dem letzten Umzug – Differenzierung nach räumlichen Verflechtungen



² Dies entspricht der Gesamtstichprobe und ist vermutlich ein Methodeneffekt, der auf verzerrte Wahrnehmung der Fußwegehäufigkeit zurückzuführen sein kann.

und das Fahrrad, während Fußwege zwar von überproportional vielen Befragten seltener unternommen werden, von vielen aber auch häufiger als vor der Wanderung.

Die genauere Differenzierung nach Herkunftsgebiet und Typ des Zielgebiets lässt weitere aufschlussreiche Befunde zu (Tab. 7.1).

Tabelle 7.1: Änderungen der Verkehrsmittelnutzung nach dem letzten Umzug – Differenzierung nach räumlichen Verflechtungen und Zielort

	Pkw	ÖPNV	Fahrrad	zu Fuß
Köln → Ehrenfeld/Nippes	0	+	+	0
Köln → Stammheim/Longerich	0	0	0	–
Umland/Köln Außenviertel → Ehrenfeld/Nippes	---	+++	++++	+++
Umland/Köln Außenviertel → Stammheim/Longerich	–	++++	+	+
Köln Innenviertel → Esch/Zündorf	++	--	0	–
Köln Außenviertel → Esch/Zündorf	0	0	0	0
Umland → Esch/Zündorf	---	+++	++	++
Köln → Kerpen Stadt/Overath Stadt	+++	--	0	0
Köln → Sindorf/Heiligenhaus	++++	---	--	–
Umland → Kerpen Stadt/Overath Stadt (innerhalb eines Raumtyps)	0	0	0	+
Umland → Sindorf/Heiligenhaus (innerhalb eines Raumtyps)	0	0	0	+
Umland/Ländlich → Kerpen /Overath Stadt ('hierarchie-aufwärts')	0	++	+	+++
Umland/Ländlich → Sindorf/Heiligenhaus ('hierarchie-aufwärts')	+++	--	–	–

Die Symbole stellen die Differenz aus dem Anteil der Befragten mit einer Zunahme und den Befragten mit einer Abnahme der Nutzung des jeweiligen Verkehrsmittels dar. Ein + entspricht einem Überwiegen der Zunahme um mindestens 10 %, ein – einem Überwiegen der Abnahme um mindestens 10 %. ++ kann also beispielsweise bedeuten, dass 5 % der Befragten eine Abnahme der Nutzung des jeweiligen Verkehrsmittels nach dem Umzug berichten, aber mindestens 25 % (und höchstens 35 %) eine Zunahme. Bei Fußwegen wird aufgrund der insgesamt sehr starken Zunahme von Fußwegen jeweils die nächst niedrigere Schwelle angesetzt.

Die Wanderung aus einem Außenviertel oder aus dem suburbanen oder ländlichen Raum in ein innerstädtisches Viertel Kölns führt zu deutlich seltenerer Autonutzung. Dies gilt für die zentral gelegenen Quartiere Ehrenfeld und Nippes in noch stärkerem Maß als für Stammheim und Longerich in Innenstadtrandlage. Komplementär dazu nimmt die Nutzung des Fahrrades und der Füße beim Zuzug in die Stadt deutlich zu. Dies gilt wiederum beim Zuzug nach Ehrenfeld und Nippes wesentlich stärker als beim Zuzug nach Stammheim und Longerich.

Beim ÖPNV sind die Veränderungen weniger eindeutig. Stadtwanderungen nach Ehrenfeld und Nippes gehen besonders häufig *entweder* mit seltenerer *oder* mit häufigerer ÖPNV-Nutzung einher, d. h. die ÖPNV-Nutzung verändert sich generell stark. Dies dürfte sowohl raumstrukturell als auch durch altersse-

lektive Zuzüge verursacht sein: Einerseits wird der ÖPNV nach der Wanderung in die Stadt aufgrund des besseren Angebots häufiger genutzt als vorher, andererseits führt gerade die kleinräumig durchmischte Struktur der Gründerzeitquartiere zu einer selteneren ÖPNV-Nutzung zugunsten der nicht-motorisierten Wege. Hinzu kommt die altersbedingte Motorisierung der jüngeren Zuziehenden, die am Herkunftsort trotz des möglicherweise unzulänglichen Angebots aus Altersgründen auf den ÖPNV angewiesen waren oder – umgekehrt – den elterlichen Pkw zur Verfügung hatten.

Die Wanderung aus der Kölner Innenstadt nach Esch oder Zündorf geht zwar mit einer häufigeren Pkw-Nutzung auf Kosten des ÖPNV einher. Die Zunahme der Pkw-Nutzung ist allerdings weniger gravierend als bei der Abwanderung in das Umland. Umgekehrt ist die seltenere Fahrradnutzung bei Randwanderungen nach Esch und Zündorf weniger gravierend als bei der Abwanderung in das Umland.

Aber auch Randwanderungen in das Umland lassen Spielräume für die Verkehrsmittelnutzung. Wanderungen nach Sindorf oder Overath führen zu beachtlichen Anteilen an Befragten mit einer Zunahme der ÖPNV-Nutzung (Schienenanschluss, gute Buserschließung in Overath). Der Rückgang der Fahrradnutzung und der Fußwege nach Randwanderungen ist in den suburbanen Zentren wesentlich niedriger als in den suburbanen Wohngebieten, und die Autonutzung nimmt entsprechend weniger stark zu. Die Differenzierung zwischen suburbanen Zentren und Wohngebieten zeigt sich auch an den in der siedlungsstrukturellen Hierarchie 'aufwärts' gerichteten Wanderungen in den suburbanen Raum aus ländlichen oder suburbanen Räumen geringer Dichte. Wenn der Zielort ein Zentrum ist, dann führt dies wesentlich häufiger zu einer Reduktion der Pkw-Nutzung als wenn der Zielort ein Wohngebiet ist. Das Umgekehrte gilt für die Nutzung von ÖPNV, Fahrrad und Füßen.

Insgesamt existieren sowohl innerhalb der Kernstadt Köln als auch im suburbanen Raum erhebliche Differenzierungen der verkehrlichen Auswirkungen von Wanderungen. Die Unterschiede korrespondieren deutlich erkennbar mit siedlungsstrukturellen Merkmalen und zeigen, dass sowohl Wanderungen in die Stadt als auch Randwanderungen bezüglich ihrer Verkehrseffekte kleinräumig stark differenziert sind. Ähnlich wurde dies bereits für den Raum Dresden gezeigt (Bauer/Holz-Rau/Scheiner 2003). Dafür spielen kleinräumige Versorgungsstrukturen eine Rolle, wie sich beispielsweise an den Zuzügen in die suburbanen Zentren zeigt, aber auch ÖPNV-Angebote, und letztlich auch demographische Merkmale der Zuwanderer. Die Ausmaße der Veränderungen sind sehr hoch und lassen den Schluss zu, dass Behauptungen über individuelle 'Fixierungen' auf bestimmte Verkehrsmittel ('Auto-Fixierung') zu relativieren sind. Viele Personen sind offenbar nicht unabhängig von ihrem Wohnstandort auf

bestimmte Verkehrsmittel festgelegt. Allerdings ändert sich die Verkehrsmittelverfügbarkeit (ÖPNV-Zeitkarten, Pkw) nach Wanderungen nur in geringem Maß, was die Vermutung nahe legt, dass die Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung zwar sicherlich existieren, aber in ihrem Ausmaß von den Befragten überschätzt werden. Zusammen genommen spricht dies dafür, dass es durchaus Potenziale der Verkehrsverlagerung bei veränderter Flächennutzung gibt, dass diese aber nicht überschätzt werden sollten. Solche Potenziale setzen darüber hinaus eine räumliche Lenkung von Wanderungen voraus, die aufgrund der individuellen Standortanforderungen und Handlungsmöglichkeiten der Wanderer sowie aufgrund der interkommunalen Konkurrenz nicht ohne Weiteres möglich ist.

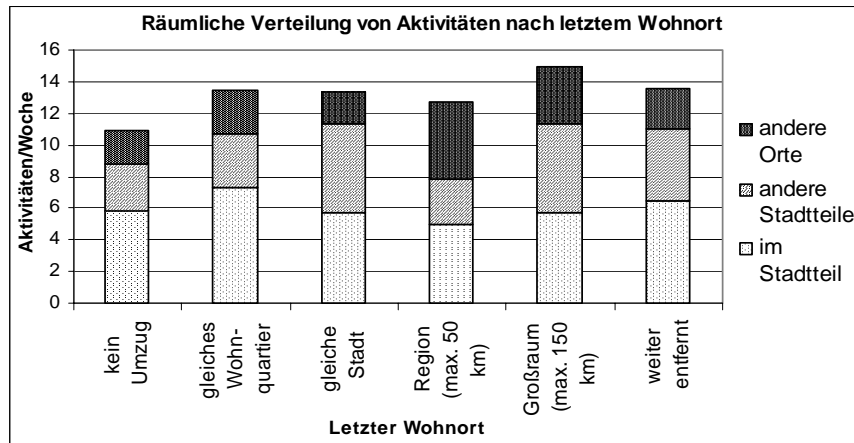
Hoher Verkehrsaufwand als Folge von Wanderungen

Die Persistenz sozialer Bezüge lässt die These zu, dass individuelle Wanderrückdistanzen aufgrund von Rückorientierungen zum alten Wohnort mit den Reisedistanzen im Verkehr korrespondieren. Ein besonders deutlicher Zusammenhang ist in Bezug auf private Besuche zu erwarten, weil private Kontakte aufgrund der damit einhergehenden engen Bindungen relativ langfristig stabil sind und hohe Distanzen für Besuche in Kauf genommen werden.

Anhand der räumlichen Verteilung der Aktivitätsorte lassen sich diese Überlegungen bestätigen (Abb. 7.4). Die Zahl der Aktivitäten im eigenen Stadtteil ist besonders hoch, wenn der letzte Umzug innerhalb des Quartiers erfolgte. Erfolgte der Zuzug aus einem anderen Stadtteil, dann liegen die Aktivitätsorte relativ häufig in anderen Stadtteilen, und bei Zuzügen von außerhalb der Stadt werden relativ viele Aktivitäten außerhalb der Stadt durchgeführt. Gleichzeitig verweist die Zunahme der gesamten Aktivitätshäufigkeit mit der Wanderrückdistanz auf die großräumigeren Wanderungen jüngerer Personen. Dennoch bestätigt sich der beschriebene Unterschied in den Aktionsräumen je nach Wanderrückdistanz auch bei einer altersdifferenzierten Analyse.

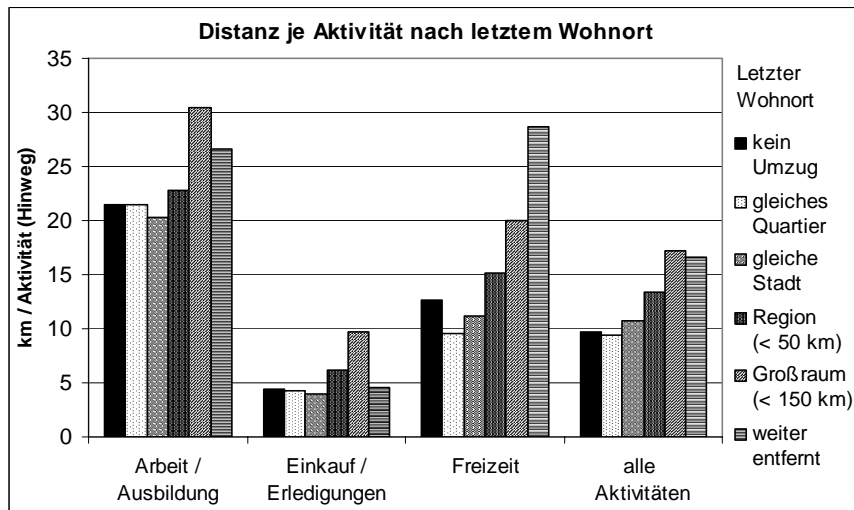
Dieser Zusammenhang schlägt sich auch im Verkehrsaufwand nieder (Abb. 7.5). Die Wegelänge je Aktivität nimmt mit zunehmender Entfernung zum letzten Wohnort um den Faktor 1,8, in der Freizeit um den Faktor 2 bis 3 zu. Auch dies bestätigt sich bei einer altersdifferenzierten Analyse. Demnach sind Personen, die über größere Distanzen wandern, offenbar auch im Alltag relativ wenig entfernungsempfindlich. Am stärksten ausschlaggebend sind dabei private Besuche, aber auch bei anderen Aktivitäten, die man häufig gemeinschaftlich

Abbildung 7.4: Räumliche Verteilung von Aktivitäten nach letztem Wohnort



Die Werte entsprechen den mittleren Aktivitätshäufigkeit je Woche.
Alle Differenzen signifikant ($p = 0,01$).

Abbildung 7.5: Zurückgelegte Distanz je Aktivität nach letztem Wohnsitz



Alle Differenzen signifikant ($p = 0,01$) außer Arbeit/Ausbildung.

unternimmt, nehmen die mittleren Entfernungen mit dem Wanderungsradius deutlich zu, etwa beim Besuch von Sport- oder Kulturveranstaltungen, beim Shoppen oder bei Gastronomie-Besuchen. Gleichzeitig sind die hohen Durchschnittswerte aber auch verbunden mit hohen Streuungen. Sie resultieren also aus den großräumigen (Rück-)Orientierungen einer begrenzten Zahl an Zuwanderern. Diese Orientierungen sind persistent und gehen mit zunehmender Wohndauer nicht erkennbar zurück (vgl. auch Scheiner 2004). Sie bleiben auch bei einer Kontrolle des Bildungsniveaus erhalten³.

Speziell für die Randwanderung wurden Rückorientierungen in die Kernstadt bereits an den Beispielen Berlin (Geier/Holz-Rau/Krafft-Neuhäuser 2001) und Dresden (Bauer/Holz-Rau/Scheiner 2005) belegt. Diese treten auch in der Region Köln auf (Tab. 7.2).

Tabelle 7.2: Lage des Arbeitsplatzes von Umlandbewohnern nach letztem Wohnort, Wohndauer und Typ des Untersuchungsgebiets

Lage des Arbeitsplatzes	Randwanderer		insgesamt	keine Rand- wanderung	ins- gesamt
	bis 3 Jahre	> 3 Jahre			
<i>Wohnort: Umland Zentrum</i>					
innerhalb der Gemeinde	–*	–*	18,4	38,3	34,6
Köln	–*	–*	28,9	26,3	26,8
andere Gemeinde	–*	–*	52,6	35,3	38,5
<i>Wohnort: Umland Wohngebiet</i>					
innerhalb der Gemeinde	–*	–*	9,8	29,7	25,5
Köln	–*	–*	60,8	26,0	33,3
andere Gemeinde	–*	–*	29,4	44,3	41,2
<i>Wohnort: Umland (gesamt)</i>					
innerhalb der Gemeinde	5,9	18,2	13,5	33,6	29,6
Köln	52,9	43,6	47,2	26,1	30,3
andere Gemeinde	41,2	38,2	39,3	40,3	40,1
Anzahl der Befragten	34	55	89	360	449

Nur erster Arbeitsplatz berücksichtigt. Die Differenzierung nach Wohndauer *und* Typ des Untersuchungsgebiets ist aufgrund der kleinen Teilstichproben nicht möglich.

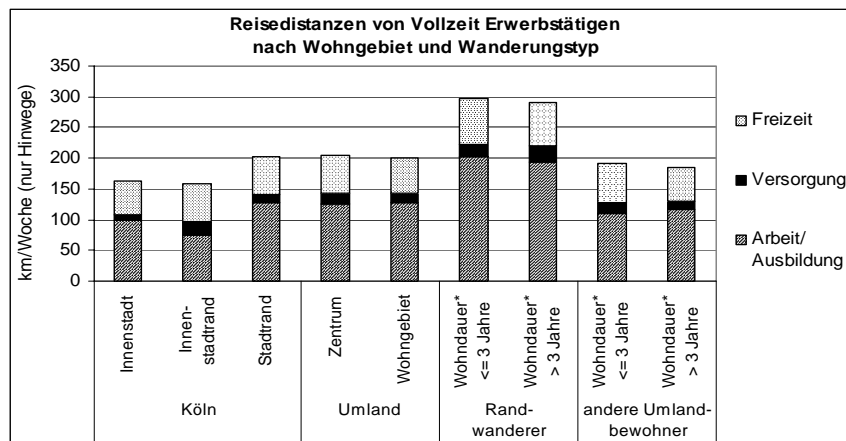
* Wegen kleiner Teilstichproben nicht ausgewiesen.

So ist der Anteil der Kölnpendler unter den Randwanderern nahezu doppelt so hoch wie unter der Umlandbevölkerung, die nicht (seit 1989) aus Köln abgewandert ist. Dies gilt insbesondere für die Umlandwohngebiete, während die Kölnpendler unter den Randwanderern in den Umlandzentren nicht auffallend

³ Die Kontrolle des Bildungsniveaus ist notwendig, weil hoch gebildete Personen großräumigere Orientierungen im Alltag besitzen und gleichzeitig häufiger über große Distanzen wandern.

häufig sind. Dort allerdings treten unter den Randwanderern überproportional häufig Auspendler in andere Gemeinden auf. Inngemeindliche Pendler unter den Randwanderern sind in den Umlandzentren nur halb so häufig wie unter den alteingesessenen Suburbaniten. In den Umlandwohngebieten beträgt das entsprechende Verhältnis sogar eins zu drei (9,8 % gegenüber 29,7 %). Diese regional orientierten Handlungsmuster gehen mit hohem Verkehrsaufwand einher. So legen Randwanderer je Woche ca. 60 % längere Strecken zurück wie alteingesessene Suburbaniten (Abb. 7.6). Dies ist vor allem auf Berufs-, aber auch auf Freizeitwege zurückzuführen. Dabei werden zur Kontrolle demographischer Unterschiede nur Vollzeit Erwerbstätige berücksichtigt.

Abbildung 7.6: Reisedistanzen von Vollzeit Erwerbstätigen nach Wohngebiet und Wandlungstyp



* Wohndauer im Quartier.

Ausreißer in den Freizeitdistanzen (> 400km/Woche) bleiben unberücksichtigt.

Alle Differenzen zwischen Randwanderern und Alteingesessenen signifikant (p = 0,01).

Mit zunehmender Wohndauer nimmt der Anteil der innergemeindlichen Pendler unter den Randwanderern deutlich zu, bleibt allerdings so gering, dass die zurückgelegten Distanzen im Mittel nur unwesentlich zurückgehen. Auch bei einer Wohndauer von mehr als drei Jahren liegen sie immer noch um über 50 % (bei Arbeitswegen 70 %) über denen der alteingesessenen Bevölkerung. Der mit der Wohndauer zunehmende Anteil innergemeindlicher Pendler ist nicht notwendigerweise auf Arbeitsplatzverlagerungen zurückzuführen, sondern möglicherweise

se auf zusätzliche Erwerbsverhältnisse (beispielsweise der Frauen bei zunehmendem Alter der Kinder).

Verkehrsvermeidung durch hohe Standortzufriedenheit?

Auch zwischen der Zufriedenheit mit dem räumlichen Umfeld und der Nutzung desselben sind Zusammenhänge zu erwarten. Eine hohe Zufriedenheit sollte demnach zu stärkerer Quartiersbindung und kürzeren Wegen führen.

Dabei ist nach dem Aspekt der Zufriedenheit (womit zufrieden?) und dem Typ der Aktivität zu differenzieren. Die Analysen erfolgen aufgrund der engen Zusammenhänge zwischen der objektiven Ausstattung der Gebiete und der Zufriedenheit getrennt nach Quartieren, sind aber aus Platzgründen in Tabelle 7.3 für alle Quartiere zusammengefasst dargestellt.

Tabelle 7.3: Zurückgelegte Distanzen nach Wohnzufriedenheit

Zufriedenheit mit ...	Distanz je Aktivität			
	Arbeit/ Ausbildung	Einkauf/ Erledigungen	Freizeit	alle
Erreichbarkeit Zentrum				
Niedrig	28,8*	5,4*	14,3	13,3*
Mittel	21,2*	5,5*	12,6	11,3*
Hoch	18,2*	3,6*	12,9	9,0*
Versorgungsinfrastruktur				
Niedrig	21,6	5,9*	13,9	11,6*
Mittel	25,1	4,9*	13,1	12,0*
Hoch	20,2	3,6*	12,5	9,5*
Wohnumfeld				
Niedrig	22,1	5,3	13,9	11,0
Mittel	22,2	4,7	13,5	11,5
Hoch	22,9	4,4	12,0	10,3

Alle Angaben als Mittelwerte in km (nur Hinweg). – Vgl. zu den Skalen der Zufriedenheit Kap 5.1.
* Differenzen signifikant (p = 0,01). **Fett:** Vergleichsweise kurze Wege bei hoher Zufriedenheit.

Die Ergebnisse entsprechen den Erwartungen. Hohe Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Stadtzentrums geht mit kurzen Wegen v. a. zum Arbeits-/Ausbildungsplatz einher, aber auch zu Einkäufen und Erledigungen. Dies kann in der Tat eine subjektive Wahrnehmung spiegeln, könnte aber auch durch die kleinräumige Verteilung der Befragten bedingt sein (hohe Zufriedenheit in den zentrumsnahen Bereichen der Untersuchungsgebiete). Analog gilt dies für die Zufriedenheit mit der Versorgungsinfrastruktur, wobei v. a. Versorgungs-

und Freizeitwege bei höherer Zufriedenheit kürzer sind. Das gleiche gilt für die Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld, allerdings mit weniger engen Zusammenhängen.

Das Ergebnis lässt sich im Sinne einer wichtigen Rolle der Standortzufriedenheit für den individuellen Verkehrsaufwand interpretieren, wobei die Zufriedenheit ihrerseits mit der objektiven Ausstattung eines Gebiets korrespondiert (Kap. 5.1). Aus den unterschiedlichen Ansprüchen an die Ausstattung des Wohngebiets und aus der Individualisierung der Nachfrage leiten sich demnach spürbare Effekte auf den Verkehr ab. Es handelt sich jedoch nicht notwendigerweise um eine Kausalbeziehung. Vielmehr lässt sich der Zusammenhang in zwei Richtungen interpretieren: Wer zufrieden mit der Erreichbarkeit des Zentrums ist, legt relativ geringe Distanzen zum Arbeitsplatz und zum Einkauf zurück – oder: Wer in der Nähe des Arbeitsplatzes und der nächsten Versorgungseinrichtungen lebt, lebt (in Bezug auf diese Zufriedenheitsdimension) zufriedener.

Bedeutung alltäglicher Wege für kleinräumige Wanderungen

In der Relevanz von Erreichbarkeitskriterien für die Wohnstandortwahl hat sich durch Motorisierung und Verkehrsinfrastrukturausbau spätestens seit den siebziger Jahren ein Maßstabswechsel vollzogen. Auf kleinräumiger (Quartiers-) Ebene hat Erreichbarkeit an Bedeutung stark verloren. Allerdings zeigt beispielsweise die sektorale Form der Randwanderung, dass Haushalte durchaus versuchen, alltägliche Bezüge nach einer Wanderung aufrecht zu erhalten und dabei allzu große Distanzen zu vermeiden (Adams 1969, vgl. für München IMU-Institut 2002). Acht von zehn Erwerbstätigen erreichen ihren Arbeitsplatz innerhalb einer halben Stunde (Statistisches Bundesamt 2001). Auch dies zeigt, dass die Ausdehnung der Aktionsräume nicht grenzenlos und die Wohnstandortwahl nicht losgelöst von alltäglichen Bezügen ist. Insbesondere für Haushalte ohne Pkw sind Erreichbarkeitskriterien bei der Standortwahl wichtig, während motorisierte Haushalte aufgrund der Ubiquität des Straßennetzes bei der Standortwahl freier sind (Van Wee/Holwerda/Van Baren 2002).

Bevor ein Standort neu gewählt werden kann, muss zunächst die Entscheidung für einen Umzug fallen. Deshalb muss eine Analyse der Bedeutung von Standortkriterien mit den Umzugsgründen anfangen. Die StadtLeben-Daten dokumentieren die eher geringe Bedeutung räumlicher Kriterien (Arbeitsplatzlage, Wohngebiet) für Umzüge (vgl. Kap. 5.2). Berufliche Gründe und Mängel des vorigen Wohngebiets als Push-Faktor werden von 15 % bzw. 6 % der Umzügler als Gründe für den letzten Umzug genannt.

Unter den Umzugsplänen sieht es etwas anders aus: Hier wird das vorige Wohngebiet als Push-Faktor von immerhin 32 % der Befragten genannt, berufliche Gründe erreichen 27 %. Eine genauere Analyse der wohngebietsbezogenen Gründe für Umzugspläne verdeutlicht, dass alltägliche Wege dabei durchaus eine wichtige Rolle spielen.

Bei jedem sechsten Umzugsplan wird ein Grund genannt, der sich unter 'Mobilität/Erreichbarkeit' subsumieren lässt: Mängel in der Infrastrukturausstattung des Quartiers, Mängel in der MIV-Erreichbarkeit oder der ÖPNV-Anbindung (siehe dazu auch unten).

Diese Gründe spielen ähnlich wie berufliche Gründe vor allem bei überlokalen Wanderungen eine Rolle, wobei berufliche Gründe allerdings bei interregionalen Wanderungen am weitesten verbreitet sind (Tab. 7.4). Allerdings werden sie auch von jedem sechsten Befragten genannt, der innerhalb der Stadt in ein anderes Quartier umziehen möchte (dies sind allerdings nur 13 Befragte), und immerhin von 7 % der Befragten, die innerhalb des Quartiers umziehen wollen (6 Befragte)⁴.

Tabelle 7.4: Gründe für Umzugspläne nach Umzugsdistanz

Grund für Umzugsplan	Zielort des Umzugsplans					alle
	gleiches Quartier	gleiche Stadt	innerhalb der Region	innerhalb des Großraums	weiter entfernt	
Familiär/persönlich	43,4	54,5	46,9	28,6	70,3	50,7
Beruflich	6,1	14,5	45,2	33,3	63,2	26,5
Bildung von Wohneigentum	35,4	18,2	34,9	57,1	13,5	27,8
Wohnung	77,1	69,2	29,2	42,9	18,4	54,2
Wohngebiet	16,7	35,9	36,9	33,3	23,7	28,4
↳ darunter Erreichbarkeits-/ Mobilitätskriterien:						
Infrastruktur im Quartier	4,8	10,3	20,0	33,3	7,9	11,1
Mangelnder ÖPNV	1,2	2,6	15,4	16,7	5,3	5,9
MIV (mangelnde Straßenanbindung, Parkplatzmangel)	4,8	5,1	1,5	0,0	5,3	4,1
Lage des Gebiets	0,0	2,6	1,5	0,0	0,0	1,1
Mobilität/Erreichbarkeit	7,1	16,7	29,2	33,3	13,2	16,6
insgesamt*						
Anzahl der Befragten	84	78	65	6	38	271

Die Tabelle gibt den Anteil der Befragten in den Zielorttypen an, die den jeweiligen Umzugsgrund nennen. Mehrfachnennungen möglich.

* mindestens ein Mobilitäts-/Erreichbarkeitskriterium genannt.

⁴ Dabei handelt es sich nicht, wie man vermuten könnte, um alte Menschen.

Die mobilitätsbezogenen Gründe für Umzugspläne korrespondieren deutlich mit der Richtung der Wanderung (Tab. 7.5). Mängel in der infrastrukturellen Ausstattung des Quartiers führen vor allem zu Wanderungen in die Stadt. Dagegen führen Mängel im MIV-System eher zur Suburbanisierung. Mängel des ÖPNV korrespondieren weniger mit dem Typ des Wanderungsplans. Dies kann durch kleinräumige Unterschiede der ÖPNV-Qualität bedingt sein, möglicherweise aber auch durch die kleinen Teilstichproben.

Als 'mobilitätsorientiert' lassen sich aber auch berufliche Umzüge klassifizieren. Berufliche Umzugsgründe sind in starkem Maß an die Lage des Arbeitsplatzes gebunden und haben die (relative) Nähe zum Arbeitsplatz zum Ziel. Nach allen Ergebnissen der Wanderungsforschung sind sie in der Regel an überlokale Umzüge gekoppelt. Dies bestätigt sich auch hier⁵. Aber bei immerhin 10 % der innerstädtischen Umzugspläne spielen berufliche Gründe eine Rolle (6 % bei Umzügen innerhalb des Quartiers, 14 % bei Umzügen in ein anderes Quartier).

Tabelle 7.5: Mobilitätsbezogene Gründe für Umzugspläne nach Wanderungstyp

Grund für Umzugsplan	Randwanderung	Wanderung innerhalb eines Raumtyps	Stadtwanderung	alle
Infrastruktur im Quartier	4,0	10,2	21,6	11,0
Mängel des ÖPNV	12,0	3,7	13,5	6,3
MIV (mangelnde Straßenanbindung, fehlende Parkplätze)	8,3	3,2	0,0	3,6
Anzahl der Befragten*	25	187	37	254

Die Tabelle gibt den Anteil der Befragten eines Wanderungstyps an, die den jeweiligen Umzugsgrund nennen. Mehrfachnennungen möglich.

* Stichprobengröße variiert leicht wegen fehlender Werte.

Insgesamt spielen Mobilität und Erreichbarkeit als *Umzugsgründe* auch bei innerstädtischen Umzügen eine zwar nachgeordnete, aber keineswegs marginale Rolle. Für die *Standortwahl* sind sie von hoher Bedeutung. Für 79 % der befragten Erwerbstätigen ist die Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsplatzes bei der Standortwahl sehr oder ziemlich wichtig (darunter 40 % sehr wichtig). Die Entkopplung von Wohnen und Arbeiten ist also bei Weitem nicht so vollständig wie es manchmal dargestellt wird (z. B. Grund 1997).

⁵ Besonders häufig treten berufliche (einschließlich ausbildungsbezogener) Gründe bei Stadtwanderungen sowie bei den in der siedlungsstrukturellen Hierarchie aufwärts gerichteten Wanderungen in den suburbanen Raum auf. Dabei handelt es sich um Wanderungen, die aus ländlichen Räumen oder gering verdichteten suburbanen Räumen direkt in das Umland von Köln gerichtet sind.

Bedeutung der ÖV-Anbindung für die Wohnstandortwahl

Mit einem Umzug verändert sich oft auch die Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln oder die Notwendigkeit, mit dem Auto mobil zu sein. Dabei stellt sich die Frage, welche Bedeutung die ÖV-Anbindung bei der Wohnstandortwahl hat: Richten sich die Befragten bei ihrer Wohnstandortwahl nach den ÖV-Angeboten, d. h. könnte man mit der siedlungsstrukturellen Entwicklung an ÖV-Haltepunkten auch das alltägliche Verkehrsverhalten beeinflussen? Oder spielt die ÖV-Anbindung keine Rolle bei der Wahl, aber es zeigen sich – dem ÖV-Angebot entsprechend – Veränderungen des Verhaltens im Lauf der Zeit?

Anhand der Leitfadeninterviews lassen sich vier Gruppen feststellen: Die ÖV-Anbindung war bei der Wohnstandortwahl wichtig, sie war nicht wichtig, die Befragten hatten keine Wahl oder sie sind noch nie umgezogen.

Gruppe 1: Die ÖV-Anbindung war bei der Wohnstandortwahl unwichtig

Die Befragten dieser Gruppe haben bereits ein oder mehrere Autos im Haushalt und nutzen sie für den überwiegenden Teil ihrer Wege. Mobilität und Unabhängigkeit durch das Auto ist im ‚Normalfall‘ gegeben, so dass andere Kriterien für die Wohnstandortwahl ausschlaggebend sind. Das bedeutet, dass in der komplexen Wohnstandortentscheidung die Frage nach der ÖV-Anbindung nachrangig ist. Zum Beispiel bei der Eigentumsbildung: „Wir haben nur darauf geachtet, dass das mit dem Haus klappt. Um alles andere – Schule, Läden, S-Bahn – haben wir uns erst mal gar nicht gekümmert. Gehofft, dass alles soweit dann vorhanden ist“ (Frau K., 32 J., Sindorf).

Mit der selbstverständlichen Verfügbarkeit des Autos entledigen sich die Befragten bei der Wohnstandortwahl von der Notwendigkeit und der Voraussetzung, auf eine akzeptable Anbindung zu achten. Weder der notwendige Zeitaufwand oder die entstehenden Kosten noch die Zeit- oder Kostenersparnisse bei einem Wohnstandort in der Nähe einer guten Anbindung werden in Erwägung gezogen.

Oft überlagert der Wunsch nach Wohneigentum alle anderen Aspekte oder Argumente für einen bestimmten Wohnstandort. Die Befragten stellen eine gute ÖV-Anbindung ihrem Hauswunsch hintenan. Sie entscheiden sich aber auch nicht gezielt gegen eine gute ÖV-Anbindung, sondern sie folgen ‚nur‘ dem günstigsten Angebot.

In der Rückschau können die Befragten eine Einschätzung darüber abgeben, ob ihre Einschätzung der zukünftigen Mobilität zutreffend war. Für einen Teil der Haushalte, die nicht auf die ÖV-Anbindung geachtet haben, bei denen

sich aber die Lebensbedingungen geändert haben, wurde die Anbindung doch zum Thema (z. B. für alltägliche Wege der Kinder oder bei Ehepaaren die im Ruhestand den Zweitwagen abschaffen wollen). Bei guter Anbindung sprechen die Befragten von „Glück“ und „Zufall“. Bei fehlender oder schlechter Anbindung wird dies als Mangel der ÖV-Anbieter gesehen und nicht als Folge der eigenen Wohnstandortwahl, so dass mit Unverständnis reagiert wird, warum z. B. die Stadtbahn nicht schon längst nach Esch verlängert wurde oder warum der Ferrenberg in Overath nicht mit einem Bus an die Hauptstraße oder den Bahnhof angebunden ist.

Gruppe 2: Die ÖV-Anbindung war bei der Wohnstandortwahl wichtig, weil die Befragten ...

1. ... kein Auto im Haushalt haben oder hatten: Vor allem Ältere berichten vom Leben ohne Auto, als eine gute ÖV-Anbindung oder eine gute Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes zu Fuß oder mit dem Rad notwendig war. Diese (erneute) Möglichkeit der Unabhängigkeit vom Auto wird im Alter als Qualität bewertet. Ähnliche Schilderungen sind bei Erstbewohnern der Stadterweiterungsgebiete der 50er und 60er Jahre festzustellen. Da die Gebiete von vorn herein eine gute ÖV-Anbindung und ein kleines Einkaufszentrum hatten, schätzen sie im Alter den Rückbezug auf die lokale Infrastruktur. Vergleichbar ist die Lage bei jungen Studierenden, die sich kein Auto leisten können oder wollen und für die daher nur ein Wohnstandort mit guter ÖV-Anbindung in Frage kommt.
2. ... kein zweites Auto haben oder haben wollten: Die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele mit dem ÖV wurde geplant und damit eine vollständige Abhängigkeit vom Auto vermieden, z. B. bei beruflich begründeten Umzügen: „Ich habe in Köln angefangen zu studieren, mein Freund in Gummersbach und dann sind wir so in die Mitte gezogen. (...) Wir haben einfach geguckt, was die Mitte ist und dann, was ganz gut liegt mit der Bahn. Und dann sind wir auf Overath gekommen“ (Frau D., 23 J., Overath). Auffällig ist hier, dass keine klare Abgrenzung besteht, welche Gebietstypen für diese Personengruppe attraktiv ist, weil es innerhalb der Gebiete mehr oder weniger geeignete Wohnstandorte gibt. In Overath braucht Frau D. beispielsweise nur 5 Minuten zu Fuß zum Bahnhof, während die Bewohner des Ferrenbergs durch die Topographie überwiegend auf das Auto angewiesen sind.
3. ... kein oder wenig Auto fahren wollen: Menschen, die ungern Auto fahren oder keine langen Autofahrten zum Arbeitsplatz in der Stadt zurücklegen wollen, sind auf eine gute ÖV-Anbindung angewiesen. Beispielsweise hat

Frau B. (45 J.) ihr Haus explizit nach diesem Kriterium gesucht. Für sie wäre ein Wohnstandort im Umland nie in Frage gekommen. Sie wurde in Longerich fündig. Aktuell ist sie jedoch darüber verärgert, dass sie sich trotz ihrer Überlegungen durch einen Fahrplanwechsel mit einem schlechteren Angebot abfinden muss. Auch werden in dieser Gruppe absehbare Veränderungen der Mobilität im Haushalt durchdacht (Mobilität der Kinder, Mobilität im Alter): „Und was auch wesentlich ist, wir können – eben wenn wir mal älter werden und nicht mehr Auto fahren wollen ... wir sind in dreißig Minuten längstens am Neumarkt. Mit der Straßenbahn. Und laufen hier nur fünf Minuten dahin“ (Herr T., 64 J., Zündorf).

4. ... ihre Kinder nicht immer mit dem Auto fahren wollen: Bei einem Teil der jungen Familien wird bei der Wohnstandortwahl bereits die Mobilität der Kinder mitbedacht. In der Konsequenz wird ein Umzug in den suburbanen Raum ausgeschlossen und statt dessen die Lebensbedingungen in der Stadt optimiert (z. B. Herr B., 45 J., Nippes, der den Kindern zwar die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für den Schulweg beibringt, sie aber solange sie noch nicht alt genug sind vom abendlichen Sporttraining aus Sicherheitsgründen mit dem Auto abholt). Oder man achtet beim Umzug auf eine fußläufige Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel (z. B. Frau Z., 57 J., Zündorf). Dennoch kann es zu unvorhergesehenen ‚Pannen‘ kommen: Für Frau S. (64 J.) war die Bushaltestelle in der nächsten Straße ein Grund, sich für das Haus in Esch zu entscheiden. Allerdings fuhr der Bus viel seltener als erwartet und sie sah sich genötigt, die Töchter dann doch regelmäßig mit dem Auto zu ihren Terminen zu bringen und zu holen.

Gruppe 3: Die Befragten hatten keine Wahl

Bei dieser Gruppe handelt es sich zum einen um junge Erwachsene, die noch bei ihren Eltern wohnen und sich mit den Gegebenheiten arrangieren müssen. Zum anderen gehören zu dieser Gruppe Befragte, denen ihre Wohnung auf der Grundlage eines Wohnberechtigungsscheins oder einer sozialen Notlage zugewiesen wurde. Solange sie überwiegend Wohnungen in Siedlungen der 50er und 60er Jahre erhielten, die aufgrund ihrer siedlungsstrukturellen Konzeption mit einer guten ÖV-Anbindung ausgestattet waren, war die alltägliche Mobilität der Bewohner in den ersten Jahrzehnten gesichert. Allerdings sind Probleme festzustellen, seitdem bei einzelnen Siedlungen die ÖV-Anbindung reduziert wurde wie z. B. am Nordring in Kerpen: Für Haushalte mit niedrigem Einkommen und ohne Auto führt der Wegfall einer Buslinie zu dem Problem, dass bei extremen

Witterungsverhältnissen der Weg zum Arbeitsplatz nicht zu bewältigen ist und ein ‚Urlaubstag‘ geltend gemacht werden muss (Herr E., 43 J., Kerpen).

Gruppe 4: Die Befragten sind noch nie umgezogen

Auf den ersten Blick hat die ÖV-Anbindung für Personen, die noch nie umgezogen sind, keine Relevanz für ihre Wohnstandortwahl. Allerdings erleichtert eine gute ÖV-Anbindung das Bleiben in der Wohnung oder im Quartier in verschiedenen Altersstufen (z. B. Frau M., 38 J., Zündorf: „Warum soll ich hier wegziehen? Ich hab hier doch wirklich alles“).

Eine schlechte ÖV-Anbindung kann zum Teil bei Älteren, die bereits seit Jahrzehnten in ihrem Quartier leben, durch soziale Netze und organisatorische Lösungen kompensiert werden. Für die Älteren ohne derartige Unterstützung wird die selbstbestimmte Lebensführung schwierig und ein Umzug erforderlich, sobald man nicht mehr Auto fahren kann.

Im Ergebnis spielt die ÖV-Anbindung insbesondere bei Haushalten, die Wohneigentum bilden wollen und auf preiswerte Angebote angewiesen sind, nur selten eine Rolle. Allerdings gibt es auch mehrere Gruppen, die die ÖV-Anbindung in ihre Wohnstandortentscheidung einbeziehen. Für sie sind Einschränkungen des ÖV-Angebots durchaus problematisch – insbesondere wenn sie sich kein Auto leisten können oder wollen und auf den ÖV angewiesen sind.

Aber die Verkehrsmittelwahl steht nicht immer schon vor der Standortentscheidung fest, vielmehr ergeben sich Verhaltensänderungen durchaus auch aufgrund eines guten Angebots: „Ich hätte nie gedacht, dass ich das Auto abschaffe. Irgendwann so nach einem halben Jahr dachte ich, mein Auto steht jetzt zwei Wochen da alleine und ich bewege es gar nicht, also brauche ich das Auto gar nicht“ (Herr A., 36 J., Nippes). Dies ist allerdings nur möglich, wenn die Mobilität komplett anderweitig gesichert werden kann: Z. B. sehr gute U-Bahn-Anbindung, Läden um die Ecke, Car-Sharing oder Mietwagen für Transporte oder Ausflüge, kurze Distanzen mit dem Taxi. Gleichermäßen ergeben sich aufgrund eines schlechten Angebots Verhaltensänderungen. Wenn die ÖV-Anbindung nicht in der erwarteten Qualität gegeben ist, muss die Mobilität anderweitig gesichert werden. Die Befragten sehen sich selbst dabei vor allem als Opfer schlechter Angebote, weil ihnen keine andere Wahl bleibt, als das Auto zu nutzen.

Fazit: Kann Standortoptimierung Verkehr vermeiden?

Mit Standortverlagerungen gehen erhebliche Veränderungen des Verkehrsverhaltens einher. Diese lassen sich grob vor allem danach differenzieren, ob sich eine Wanderung eher als Stadtwanderung oder als Randwanderung klassifizieren lässt. Aber auch innerhalb gleicher Raumkategorien zeigen sich erhebliche Differenzierungen. Auch Randwanderungen in das Umland lassen Spielräume für die Verkehrsmittelnutzung offen, je nachdem welcher Standort gewählt wird, und auch innerhalb der Kernstadt zeigen sich erhebliche Differenzen je nach Zentralität, Ausstattung, Anbindung und Lage des gewählten Quartiers. Mit einer siedlungsstrukturell integrierten, kompakten und funktional durchmischten Entwicklung von Wohnstandorten lassen sich demnach durchaus wichtige Voraussetzungen für Verkehrsverlagerungseffekte schaffen.

Allerdings setzt dies voraus, dass Haushalte überhaupt für entsprechende Standorte zu gewinnen sind. Mobilitätsbezogene Gründe sind für die *Standortwahl* von hoher Bedeutung. Allerdings zeigen sich die Standortanforderungen von Haushalten in der Analyse als vielfältig und anspruchsvoll. Darüber hinaus geht die Bildung von Wohneigentum mit erheblicher Standortpersistenz einher. Eigentümer sind kaum für Standortverlagerungen zu gewinnen und zeigen selbst dann kaum eine Umzugsneigung, wenn die Wohnsituation so beengt ist, dass Mieterhaushalte bereits stark zum Umzug tendieren (Kap. 5.2). Die Frage ist also nicht nur, ob Standortoptimierung Verkehr vermeiden kann, sondern auch, inwieweit, in welche Richtung und mit welchen Maßnahmen Haushalte überhaupt für Standortoptimierung zu gewinnen sind. Neben den politisch und planerisch steuerbaren Rahmenbedingungen für Wohnen und Verkehr spielt dabei auch Lebensqualität durch kurze Wege eine Rolle. Die Analysen machen deutlich, dass Nähe zum Arbeitsplatz und zu Versorgungseinrichtungen mit höherer Zufriedenheit einhergeht. Dies fügt sich nahtlos an vorliegende Studien an, in denen negative Folgen langer Pendelwege für Gesundheit und Lebensqualität nachgewiesen wurden (Stutzer/Frey 2004). Kurze Wege können also durchaus nicht nur durch restriktive Rahmensetzungen gefördert werden, sondern auch durch Hinweis auf den damit einhergehenden individuellen Nutzen.

8 Wohnmilieus – Räumliche Bindung versus Entankerung

Markus Hesse, Britta Trostorff

Hintergrund

In diesem Kapitel rücken die städtischen Teilräume in ihrer Bedeutung für die Bewohner und damit das Verhältnis von Raum, Individuum und Gesellschaft in den Blick. Dabei geht es weniger um physisch-materielle Ausstattungsmerkmale und Eigenschaften der Gebiete als solche, als vielmehr um die Bedeutungen und Bewertungen, die die Bewohner den Teilräumen im Kontext ihrer alltagsweltlichen Bezüge beimessen.¹ Aus diesen Bezügen der Bewohner zu ihrem Gebiet resultieren spezifische „Funktionsweisen und -mechanismen“ im Sinne „räumlich-sozialer Arrangements“. Sie unterscheiden sich vor allem im Maß räumlicher Bindung oder Entankerung.

Eine Zusammenführung von räumlicher und gesellschaftlicher Dimension des Forschungsgegenstands erfolgt konzeptionell mit Hilfe des Ansatzes der *Wohnmilieus*. Wohnmilieus werden hier nicht als gesellschaftliche Makromilieus oder Großgruppen analysiert, wie dies in der Sozial- und Marktforschung praktiziert wird (siehe etwa die „Sinus-Milieus“, vgl. auch Hradil 1987), sondern als lokale Milieus in Form von städtischen Teilräumen mit ihren spezifischen räumlich-sozialen Strukturen und Konfigurationen. Der räumliche Bezug ergibt sich dabei über die Funktion des Wohnens (vgl. Herlyn 2000).

Eine idealtypische Form lokaler Milieus zeichnet sich durch Gruppen mit ähnlichen Mustern der Lebensweise oder übereinstimmenden Lebensstilen aus bzw. ist durch eine hohe Kontaktdichte bei *zugleich* gemeinsamem räumlichem Kontext geprägt (bestimmte Wohnformen, gelebte Nachbarschaften etc.). Als Idealtypus solcher Wohnmilieus werden in der Stadtforschung z. B. Arbeitersiedlungen und „-milieus“ betrachtet. Diesen Wohnmilieus wird eine bestimmte Form von Raumbezug und Rauman eignung zugesprochen. Als Kennzeichen traditioneller lokaler Milieus gelten insbesondere eine relativ hohe Raumbindung oder Quartiersorientierung (Herlyn 2000, Keim 1998).

¹ Der Begriff „alltagsweltlich“ wird hier in Anlehnung an die „Lebenswelt“ bei Husserl bzw. die „Alltagswelt“ bei Schütz verwendet und bezeichnet jenen Wirklichkeitsbereich, „an dem der Mensch in regelmäßiger Wiederkehr über Akte des Wirkens teilnimmt.“ (Werlen 2001: 39)

Im Zuge der gesellschaftlichen Modernisierung (vgl. Kapitel 2) wird jedoch eine zunehmende Emanzipation oder Lösung der „sozialen Beziehungen [...] von der Ortsbezogenheit“ (Keim 1998: 84) beobachtet. Diese tendenzielle Auflösung von Raumbindung oder Ortsbezogenheit steht in unmittelbarem Zusammenhang u. a. mit Alltagsmobilität und Verkehr: gesunkene Raumüberwindungskosten, nahezu flächenhafte Motorisierung und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen ermöglichen eine zunehmend selektive Form von Raumnutzung, die sich nicht mehr zwangsläufig an Nähe und Lage orientiert.

Mit dem Ansatz der Wohnmilieus wird der Frage nachgegangen, welche Formen von Raumbindung in unterschiedlichen städtischen Teilräumen vorfindbar sind und ob die modernen „Wahlmilieus“ (Herlyn 2000) zunehmend raumunabhängig sind und gar in einer Art „Situiertheit ohne Ortsbezug“ (Keim 1998: 93) leben. In der Interpretation der vielfältigen Formen räumlicher Bindungen unterscheiden wir nach Schulze (1994) drei Bedeutungen von Raum (vgl. Abb. 8.1):

- Raum in der Funktion von „*Umgebung*“, die durch eine relativ enge Bindung der Bewohner an ihren Raum gekennzeichnet ist. „Raum ist Umgebung, wenn die meisten Angehörigen eines Milieus² ein bestimmtes Territorium als ihr Habitat ansehen.“ (Schulze 1994: 46), d. h. die Menschen betrachten das Gebiet als ihren gemeinsamen Lebensraum. Quartiersunterschiede in größeren Städten sieht Schulze als ein wichtiges Kennzeichen der sozialen Definition von Räumen als Milieus.
- Den Prozess der Loslösung der sozialen Milieus aus ihrem räumlichen Zusammenhang kennzeichnet Schulze als „Auflösung der Umgebung“ (ebda.) und Entstehung von „*Szenerien*“ (Schulze 1994: 49). Die sozialen Milieus finden ihren Raum nicht mehr vor, sondern wählen ihn aus, „machen“ ihn durch punktuelle Nutzungen, in deren Zusammenhang Belegungen und Bezüge zu einzelnen Orten entstehen.³ Dieser Typus des sozialen Raums ist an diese, mit Funktionen und Bedeutungen belegten Orte, nicht jedoch zusammenhängende Räume im Sinne von Nachbarschaften gebunden und unterliegt stark dem selektiven Handeln. Gleichwohl ist soziale Differenzierung unter dieser Bedingung im (Stadt-) Raum ablesbar, die Belegungen und Zuschreibungen erfolgen nicht individuell, sondern basieren auf gruppenspezifischen Lesarten von Räumen und Orten.

2 Schulze verwendet den Milieubegriff zur Kennzeichnung sozialer Gruppen.

3 Giddens (1995) konstatiert ähnlich eine „Dislozierung des Raumes vom Ort“ (ebd.: 31) und spricht in diesem Zusammenhang von der ‚Entbettung sozialer Systeme‘ als dem Prozess des ‚Heraushebens sozialer Beziehungen aus ortsgebundenen Interaktionszusammenhängen und ihre unbegrenzte Raum-Zeit-Spannen übergreifende Umstrukturierung.‘ (ebd.: 33).

- Erst in der dritten Kategorie, im Raum als „*milieuneutrale Zone*“, lösen sich sozialräumliche Zusammenhänge auf, rückt Distanzorientierung an die Stelle von Raumbindung, verliert der (Wohn-)Ort die ihm in der Funktion der „Umgebung“ zukommenden handlungsstrukturierende Rolle und herrscht statt dessen eine „*Situietheit ohne Ortsbezug*“ (Keim 1998:). Raumnutzungen erfolgen nach individuellen Mustern, und auch die bei den „Szenarien“ vorfindbaren gemeinsamen Lesarten räumlicher Eigenschaften sind nicht mehr vorfindbar.

Abbildung 8.1: Beziehung der Bewohner zu ihrem Raum zwischen Bindung und Entankerung (eigene Darstellung)



Diese Unterscheidungen dienen uns hier als Analyse- und Bewertungswerkzeug – als „Brille“, um dem Zusammenhang von sozialer Differenzierung und konkretem Raum auf den Grund zu gehen. Die Forschungsfragen, die sich aus diesem Blick auf räumlich-soziale Kontexte ergeben, richten sich auf das spannungsreiche Verhältnis zwischen Raumbindung und Distanzorientierung:

- Welchen Bezug haben die Bewohner zu ihrem Raum? Wie nehmen sie ihren Wohnort wahr und welche Bedeutung messen sie ihm bei?
- Inwiefern spielt die Entwicklungsphase des Gebietes eine Rolle für die beobachteten räumlich-sozialen Zusammenhänge?
- Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Planung?

Die in den Milieukonstruktionen enthaltene Frage nach dem Zusammenhang von Gesellschaft und Raum bietet nicht nur eine theoriegeleitete Strukturierung für die Stadtforschung, sondern ist auch handlungsrelevant. Eine Rekonstruktion

dieses Zusammenhangs gilt Schulze als zentrale Voraussetzung für die Aufwertung städtischer Lebensräume: „Bürgerinitiativen, die sich gegen Gefährdungen des Quartiers wenden, müssen zunächst einmal die Raumvorstellungen zu erweitern versuchen, was nur möglich ist, wenn die Bewohner ihre Disparatheit überwinden und beginnen, sich als Milieu zu begreifen, das durch das Bewohnen eines bestimmten Raumes definiert ist.“ (Schulze 1994: 51)

Operationalisierung und Auswertung

Die skizzierten Beziehungen zwischen dem Raum und seinen Bewohnern werden für die zehn Untersuchungsgebiete von StadtLeben anhand der räumlichen Bindung der Bewohner an den Wohnort bzw. ihrer Entkopplung davon analysiert. Grundlage dafür bilden insbesondere die Leitfadeninterviews sowie ergänzend für die Bewertung und Einordnung dieser Befunde die Ergebnisse der standardisierten Empirie (vgl. Kap. 3.3)⁴.

Resultierend aus der empirischen Herangehensweise setzt die Wohnmilieuanalyse bei den untersuchten Gebieten an. Sie betrachtet die Frage, *ob* und *auf welche Weise* zwischen diesen Räumen und ihren Bewohnern Beziehungen und Bindungen bestehen und *welche Bedeutung* der Wohnort in den alltagsweltlichen Bezügen der Menschen hat. Mittels einer explorativen Datenauswertung der Leitfadeninterviews werden verschiedene Aspekte der Raumbindung und im weiteren Sinne der Raumbildung (vgl. Werlen 1995) identifiziert. Dies erfolgt nicht zuletzt unter Bezugnahme auf Fragen von lokaler Identität und Raumbindung (vgl. Reinhardt 1999, Reuber 1993, Binder 2003). Entsprechend werden auf den Raum bzw. Standort bezogene Aussagen aus den Bereichen der Wohnstandortentscheidungen, der tatsächlichen Raumnutzungen sowie der Bewertungen des Raumes berücksichtigt. Die explorative Datenanalyse ergibt dabei sieben Bereiche, über die die Bewohner ihr Verhältnis zu ihrem Wohnort bzw. ihre Bindung an diesen beschreiben. Dies sind

- sozial-biographische Faktoren, insbesondere emotionale Bindung an den Raum auf Grund der eigenen Lebensgeschichte sowie durch soziale Netze,

⁴ Die Leitfadeninterviews wurden mit ausgewählten Befragten der standardisierten Empirie durchgeführt. Die Auswahl orientierte sich vordergründig an den ermittelten Lebensstilen sowie in einer zweiten Stufe an der Vielfalt soziodemographischer Eigenschaften, Haushaltstyp und Wohnbiographie. Die Aussagen der Befragten werden also als „Stimmen aus den Gebieten“ verstanden, die an Hand der Eigenschaften der Befragten stellvertretend für bestimmte Bewohnergruppen dargestellt werden.

- soziale Merkmale des Wohnumfeldes, die v. a. die Zusammensetzung der Nachbarschaft betreffen und von den Bewohnern auch als identitätsstiftende Merkmale benannt werden,
- strukturelle Merkmale des Wohnumfeldes, vor allem Freizeit- und Versorgungsmöglichkeiten sowie die Aufenthalts- und Freiraumqualität, die ausdrücklich als Qualität des Standortes bewertet werden,
- das Image eines Gebietes, von dem man sich angesprochen fühlt bzw. mit dem man sich identifiziert, bspw. der Ruf des Exklusiven,
- unmittelbar die Wohnung bzw. das Haus betreffende Bezüge, die oft mit der Realisierung bestimmter Wohnwünsche einhergehen,
- Aspekte der Erreichbarkeit, die auch verschiedene Verkehrsträger berücksichtigen, sowie
- relationale Lagebeziehungen, die den eigenen Wohnstandort mit Blick auf seine Lage zu anderen Zielen einschätzen.

Innerhalb dieser sieben Bereiche lassen sich, gestützt auf das empirische Material sowie an Hand der Literatur (vgl. Reinhardt 1999, Reuber 1993, Binder 2003), insgesamt 24 verschiedene Kategorien unterscheiden, die für Bindungen und Bezügen der Bewohner zu ihrem Raum relevant sind (Tab. 8.1). In Anlehnung an die milieurelevanten Unterscheidungen räumlicher Bezüge von Schulze weisen insbesondere sozial-biographische sowie das soziale Umfeld betreffende Faktoren auf ein hohes Maß von Bindung bis hin zu Formen lokaler Identität hin (vgl. Reinhardt 1999).

Die eher relational angelegten Kategoriengruppen Erreichbarkeit und Lage deuten im Vergleich dazu auf weniger stark auf den Wohn-Ort bezogene räumliche Bezüge hin bzw. beinhalten für die Bewohner als wichtige Eigenschaft des Gebietes bereits den Bezug zu einem anderen Teilraum. Häufig steht dieser Bezug in Zusammenhang mit spezifischen Funktionen. Eine Definition des Bezugs der Bewohner zu ihrem Wohnort ausschließlich über relationale Merkmale steht als Extremfall bereits klar für eine Auflösung der räumlichen Bezüge und wird in Anlehnung an Schulze als eine „Situiertheit ohne Ortsbezug“ gedeutet.

Tabelle 8.1: Übersicht über die ermittelten Kategorien von Bindung und Bezug

Sozial-biographisch <ul style="list-style-type: none"> ▪ Emotional-biographische Bindung ▪ Soziale Netze 	Umfeld – Sozial <ul style="list-style-type: none"> ▪ Homogene Nachbarschaft/Soziale Nähe ▪ Heterogene Nachbarschaft/Vielfalt ▪ Soziale Kontrolle
Umfeld – Strukturell <ul style="list-style-type: none"> ▪ Freiraumqualität/Naturraum ▪ Aufenthaltsqualität ▪ Spez. Infrastruktur Alte ▪ Spez. Infrastruktur Kinder ▪ Infrastruktur Versorgung ▪ Infrastruktur Bildung ▪ Infrastruktur Freizeit ▪ Kurze Wege im Quartier 	Image <ul style="list-style-type: none"> ▪ Image/Ruf
Haus <ul style="list-style-type: none"> ▪ Haus/Wohnung ▪ Garten ▪ Kosten ▪ Miete/Eigentum 	
Erreichbarkeit <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung ÖV ▪ Erreichbarkeit MIV ▪ Notwendigkeit individuelle Verkehrsmittelverfügbarkeit 	Lagebeziehungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lage in/zu Köln ▪ Lage zu Arbeitsplatz ▪ Lage zu Bekannten/Familie

Raum als ‚Umgebung‘
‚Stüertheit ohne Ortsbezug‘

Auf das Haus bzw. die Wohnung bezogene Artikulationen von räumlicher Bindung weisen auf den privaten Raum hin und lassen keine Schlussfolgerungen auf die quartiersbezogene Ortsbindung zu. Diese Äußerungen alleine lassen sich als ‚Szenerie‘ deuten, der räumliche Bezug besteht über ausgewählte Orte im Raum. In Zusammenhang mit einer ansonsten stark relational bestimmten Beziehung wird die Funktion von Raum als „Szenerie“ unterstrichen, während sie im Zusammenwirken mit Bezügen im Sinne der ersten vier Kategorien die Bedeutung von Raum als „Umgebung“ bestärken können.

Zu berücksichtigen ist, dass sich die Art und Intensität der räumlich-sozialen Beziehungen nicht übertragen lässt auf Aussagen zu räumlicher Nutzung und Mobilitätsverhalten der Befragten. Zudem ist zu beachten, dass es sich bei der Beschreibung von Wohnmilieus um Momentaufnahmen handelt. Entsprechend dient die Vorstellung der strukturellen Eigenschaften der Untersuchungsgebiete

in Kapitel 4.1 als Rahmenbedingung und Hintergrund für die folgenden Beschreibungen an Hand der o. g. Kategorien und Interpretationen.

Gebietsbezogene Wohnmilieubeschreibungen

Die untersuchten Gebiete in der Stadtregion Köln unterscheiden sich hinsichtlich der Art der Bezüge der Bewohner zu ihrem Wohnstandort sowie der Ausprägung der jeweiligen Faktoren von Bindung und Bezügen deutlich. Entsprechend „funktionieren“ die Gebiete als räumlich-soziale Gefüge in unterschiedlicher Art und Weise und stellen u. E. verschiedene Wohnmilieus dar.

Die Wohnmilieus in *Nippes* und *Ehrenfeld* sind geprägt durch eine stark gemischte Wohnbevölkerung mit sehr unterschiedlichen Wohnbiographien und in sehr verschiedenen Lebensphasen. Raumbezüge umfassen das gesamte Spektrum zwischen enger emotional-biographischer Bindung und aufgelösten räumlichen Bezügen. Ihre räumliche Mischung ist stark ausgeprägt, setzt aber eine hohe Aufnahmefähigkeit der Gebiete und ihrer Bewohner voraus. Da es sich bei den beiden Gebieten um innerstädtische Einkaufs- und Ausgehviertel handelt, werden die Beziehungen der Bewohner zu ihrem Quartier und damit die Wohnmilieus überlagert von den temporären Nutzungen durch Besucher, für die dieser städtische Teilraum nicht als Wohnort fungiert (vgl. Kap. 4.1).

Je nach Wohnbiographie und Lebenssituation werden *Nippes* und *Ehrenfeld* von den Bewohnern sehr unterschiedlich wahrgenommen. Die Alteingesessenen beklagen vor allem einen Verlust der ursprünglichen Atmosphäre im Viertel, die eine sehr persönliche Ebene hatte und u. a. dadurch geprägt war, dass sich viele zwischenmenschliche Kontakte im öffentlichen Raum sowie den „urigen Kölschen Kneipen“ abspielten. Eine relativ homogene Zusammensetzung der Bevölkerung begünstigte die Entstehung dieser Nachbarschaften. Seit einigen Jahren werden diese Strukturen, die den traditionellen Arbeitermilieus entsprachen, jedoch u. a. in Zusammenhang mit der Aufwertung des Wohnungsbestandes von immer mehr Zuziehenden überformt, die die Sozialstruktur deutlich verändern. Nicht zuletzt dadurch verändert sich die Angebotsstruktur in *Nippes* und *Ehrenfeld*, was von den Alteingesessenen skeptisch betrachtet wird. Damit verbunden ist ein Rückzug der Alteingesessenen aus dem öffentlichen Raum und eine Verlagerung der sozialen Kontakte in die privaten Räume: „[...] mittlerweile sind die schönsten Kneipen alle wieder weg, alles Bistros und irgend welche italienischen Dinger oder Cafés, das ändert sich alles sehr. Die richtigen urigen Kneipen gibt es kaum noch. [...] Also ich bin früher allein in die Kneipen gegangen. Aber das war ja in dem Sinn auch nicht alleine. Da kamen

Sie rein, da standen immer fünf, sechs Mann, die man gut kannte. [...] Das ist nicht mehr so.“ (Frau S., 68 J., Nippes)

Wichtige Elemente, die zu einer Identifikation dieser Bewohnergruppe mit ihrem Raum und einer entsprechenden Bindung an diesen geführt haben, sind damit in dieser Form nur noch eingeschränkt vorhanden. Dennoch hat das Quartier für sie die Funktion der „Umgebung“: „[...] das ist schon das Nonplusultra, auch wenn man älter ist. Man kann doch mehr unternehmen, und durch die Freunde und Bekannten, die hier leben, die entweder zurückgekommen sind oder noch hier leben, kann man sich doch anders bewegen“ (Herr R., 66 J., Nippes).

Aus Sicht der hinzugezogenen, vor allem jungen Haushalte fällt eine gewisse „Familiarität“ auf, die den beiden Vierteln ein besonderes Flair gibt. Dabei spielen die vielen Aufenthaltsorte im Gebiet eine wichtige Rolle. Attraktiv sind Nippes und Ehrenfeld für diese Zuziehenden vor allem auf Grund der vergleichsweise günstigen Wohnungs- und Mietpreise bei gleichzeitig innenstadtnaher Lage. Aber auch die Atmosphäre im Viertel wird mit Lebendigkeit und Betriebsamkeit beschrieben, wobei die ausländischen Bewohner und Handeltreibenden häufig als Bereicherung betrachtet werden. Während die Auflösung der vergleichsweise homogenen Nachbarschaft und die Entstehung eines sozial vielfältigen Quartiers von den Alteingesessenen häufig als Verlust assoziiert wird, stellt dieser Charakter des sozialen Umfelds oft die Attraktivität für Zuziehende dar. So äußert Herr Q., der 1998 nach Nippes zog: „Also ich sag mal so, mir hat das immer schon gut gefallen, dass das hier ziemlich gemischt ist von den Leuten die hier so wohnen in Nippes. [...] halt auch ein ziemlich hohen Ausländeranteil. Aber ich mag sowas eigentlich ganz gerne weil es dann halt auch ein bisschen entspanntere Atmosphäre hier so ist“ (Herr Q, 31 J., Nippes). Für diese Zuziehenden stellen Nippes und Ehrenfeld einerseits einen wohnungsnahen Erlebnisort, andererseits einen guten Ausgangspunkt für Aktivitäten in anderen städtischen Teilräumen dar. Die Bezüge sind insofern vorrangig punktuell und die Wahl als Wohnstandort insbesondere auch durch die MIV-unabhängige Eignung der Quartiere für die Kombination von lokalen mit überörtlichen Aktivitäten bedingt: „[...] Ich habe immer gesagt, ich brauche ein verkehrsgünstiges Ding. Ich muss irgendwo sein, dass ich schnell am Bahnhof bin. Und mit der U-Bahn bin ich innerhalb von sieben Minuten am Bahnhof. [...]“ (Herr A., 36 J., Nippes). Innerhalb der Gruppe der Zugezogenen sind schließlich jene gesondert zu nennen, die zwar (noch) nicht über langjährig gewachsene soziale Netze im Quartier verfügen, abhängig von ihrer Lebens- und Haushalts-situation jedoch eine starke Orientierung auf das direkte Wohnumfeld haben und dadurch schnell Bezüge entwickeln, beispielsweise Haushalte mit Kindern. Neben der Wohnung spielen die Möglichkeiten im Quartier eine zentrale Rolle

in der Alltagsorganisation dieser Personen, und durch die Aktivitäten der Kinder entwickeln sich nicht selten soziale Kontakte im unmittelbaren Wohnumfeld, die entsprechende Ausstattung vorausgesetzt. Dadurch gewinnt das Quartier in den alltäglichen Bezügen an Bedeutung, wird verstärkt zur „Umgebung“: „Nach einer Weile, wenn man dann auf die Straße geht, trifft man bekannte Gesichter, was man von einer Großstadt eigentlich nicht so erwartet. Aber hier ist das so. Man kennt diesen und jenen, geht auf den Markt und hält ein Pläuschchen. Es ist eigentlich Kleines im Großen. Das finde ich schon schön. [...] Ja, es ist natürlich enger geworden. Die Bindung. Durch die Kinder auch. Man lernt ja vielmehr Leute kennen. [...] Ich fühle mich zu Hause mittlerweile. Ich bin jemand, der auch, wenn er mal Wurzeln geschlagen hat, dann schwer wieder weg zu ziehen ist.“ (Frau G., 41 J., Nippes). „Ich denke, man wächst auch durch die Kinder in einen Stadtteil rein. Es sind sehr viele soziale Kontakte hier. Und es ist nicht so, wie ich am Anfang dachte, dass es hier so ein reines Arbeiter-Viertel ist.“ (Frau S., 51 J., Ehrenfeld).

Zusammenfassend bilden Nippes und Ehrenfeld sehr inhomogene räumlich-soziale Konstellationen. Einige Bewohner sind in den Quartieren fest verortet. Sie weisen deutliche sozial-biographische bzw. soziale Bindungen an das Umfeld auf. Die Bedeutung der Ausstattung ist hier nachrangig. Für andere ist die Ortsbindung deutlich geringer. Die Qualität der Quartiere besteht insbesondere in der guten Ausstattung, ggf. in der Qualität der eigenen Wohnung sowie der guten Erreichbarkeit anderer Gebiete. Eine dritte Gruppe von Bewohnern beschreibt ihren Bezug zu den Quartieren ausschließlich über den eigenen Wohnraum und über relationale Eigenschaften. Diese sind vor Ort kaum noch (oder noch nicht) verankert. Das Nebeneinander dieser unterschiedlichen Bezüge ist charakteristisch für die Situationen in diesen Gebieten und kennzeichnet ein sehr diversifiziertes lokales Milieu.

Eine Überprüfung der durch die Leitfadeninterviews ermittelten unterschiedlichen Bezüge zum Raum in Nippes bzw. Ehrenfeld an Hand der tatsächlichen räumlichen Nutzungen lässt die standardisierte Empirie auf Grund der Stichprobengröße nur bedingt zu. Als Hinweise lassen sich jedoch die durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen für Teilpflicht- und Freizeitaktivitäten heranziehen, wo Nippes im Vergleich zu den anderen Gebieten die geringste Distanz aufweist, obwohl die Lebensstilgruppe der Distanzierten, die zu einem großen Teil in dem Gebiet vertreten ist, über die gesamte Stichprobe die größten Distanzen im Bereich der Freizeitaktivitäten zurücklegt. Dies wird als ein Hinweis darauf gesehen, dass in Nippes sowohl Personen mit sehr stark auf das Quartier bezogenen Aktionsräumen und folglich geringen Distanzen als auch Personen mit großen Aktionsräumen leben, so dass im Mittel die unterdurchschnittliche km-Entfernung zu Stande kommt. Unterstützt wird diese Annahme

durch die Befunde der Auswertungen der Behavior Settings, die die Zielwahl für Freizeitaktivitäten in Bezug zur Standortqualität gesetzt haben (vgl. Kap. 6.2)

Während die Wohnmilieus der beiden Gründerzeitgebiete durch das Nebeneinander unterschiedlichster Raumbezüge gekennzeichnet sind, gestaltet sich die Situation in den anderen Untersuchungsgebieten weniger heterogen. Vielmehr lässt sich hier in stärkerem Maße zwischen Alteingesessenen und Zugezogenen unterscheiden. In Abhängigkeit von Lage, Wohnungsbestand und Entwicklungsverlauf haben die Milieus dieser Gebiete unterschiedlichen Charakter.

Die Eigenschaften der Wohnmilieus in *Overath*, *Heiligenhaus* und *Sindorf* sind wesentlich durch die Überformung der ursprünglich dörflichen Strukturen durch die umfangreiche Erweiterung der Siedlungsbereiche geprägt. Während für die Alteingesessenen das Gebiet eng an die eigene Biographie gebunden und somit hinsichtlich vielfältiger Aspekte Bezugsgröße ist, lässt sich die Beziehung der Zugezogenen zusammengefasst als „dualistisch“ bezeichnen: die Ansiedlung vor allem junger Familien resultiert aus der Lage der Gebiete zu Köln, der Möglichkeit der Wohneigentumsbildung zu vergleichsweise günstigen Preisen sowie dem vermeintlich kinderfreundlichen Wohnumfeld bei gleichzeitig schneller Erreichbarkeit der Kölner Innenstadt: „Wir wollten halt ein anderes Wohnumfeld haben. Wir haben früher mitten in der City gewohnt, Straßenbahn vor der Tür, nebenan so ein großer Platz mit sehr viel Verkehr, 4. Etage, altes Haus, ohne Fahrstuhl. Das sind so Dinge gewesen, Lärm und Abgase etc., die uns da nicht so richtig gepasst haben. Da haben wir uns dann mal überlegt, was wir machen können. Da wir bauen wollten, irgendwie, sind an die Peripherie gegangen, da war es dann relativ teuer noch, sind dann ein Stück weiter rausgegangen, und da war dann dieser Bereich hier.“ (Herr U., 60 J., Overath). Relevant sind also das Eigenheim und sein unmittelbares Umfeld einerseits sowie die Stadt Köln und deren Erreichbarkeit andererseits. Grundlegende Aktivitäten des Alltags sind dabei vom Wohnort entkoppelt: „[...] und die Bahnverbindung halt. Na, das wir also zu Fuß runter zum Bahnhof gehen können, in den Zug steigen können und z. B. nach Köln fahren können, oder woanders hin. Zum Einkaufen, zum richtig Einkaufen.“ (Herr L., 60 J., Overath). Dies spiegelt sich bspw. in den großen zurückgelegten Entfernungen für Freizeitaktivitäten wider.

In den zeitgleich entstandenen Siedlungen entwickeln sich auf der anderen Seite enge nachbarschaftliche Kontakte: „Also wir leben jetzt hier in einem Neubaugebiet, wo mehrere Kinder in den selben Altersstufen sind, das ist das Ideale dabei. Wir haben früher ganz alleine gewohnt, da waren dann die zwei Kinder, da war dann kein Verabreden eben so möglich, wie das eben grade wieder passiert ist. Da kommt dann einer schellen: kommst du mit raus. Also das ist das, was die Wohnqualität hier darstellt.“ (Herr J., 39 J., Sindorf). „Straßenfeste

machen wir. Klar, jedes Jahr einmal. Nur für diesen Hang hier. Nicht nur diese Straße sondern noch ein paar aus anderen Straßen. Das hat sich so historisch entwickelt, weil das die ersten auf diesem Hang waren. Die sind noch sozusagen aus der Gründerzeit und wir sind dann ja dazugekommen.“ (Herr U., 60 J., Overath).

Im Gegensatz dazu haben sich die einst dörflichen Strukturen bei der alteingesessenen Bevölkerung über die Jahre hinweg insofern erhalten, als dass die sozialen Netzwerke und vor allem die Kommunikationsstrukturen weiterhin funktionieren, das gesellschaftlich-politische Leben häufig durch die alten Familien und ihre Netzwerke beeinflusst und gestaltet wird. Der Ort hat im bzw. für das Leben dieses Teils der Bevölkerung eine zentrale Bedeutung. In bewusster Abgrenzung zu den Zugezogenen, etwa „denen vom Ferrenberg“, spielt dies für das eigene Selbstverständnis eine wichtige Rolle. So berichtet Herr U. bspw. über die „alten Overather“: „[...] z. B. hat mein erster Vorsitzender, das ist so ein sogenannter „alter Overather“, der kennt da [in der Kneipe, *Anm. der Verf.*] jeden und der weiß auch über jeden irgendwelche Geschichten zu erzählen und so, aber da komm ich ja natürlich nie dran, an diesen Informationsstatus, also auch an das Beschaffen von Intiminformationen dieser Art, also das was ihm gelingt, dass gelingt mir nicht.“ (Herr U., 60 J., Overath). Für sie ist der Ort eindeutig gemeinsamer Lebensraum und also „Umgebung“.

Im Detail lassen sich für die Wohnmilieus dieser drei Gebiete auf Grund der zeitlich verschiedenen Entwicklungsphasen Differenzierungen festzustellen: Während *Overath* insbesondere in den 1970er und 1980er Jahren stark expandierte und heute nur noch in kleinem Maßstab wächst (insbesondere in Form der Innen- und Nachverdichtung), wurde *Sindorf* seit der zweiten Hälfte der 1980er Jahre bis heute in großem Maßstab erweitert. *Heiligenhaus* schließlich ist in den späten 1970er Jahren stark gewachsen, seine Bevölkerung nimmt derzeit ebenso stark zu. Bedingt durch diese zeitlichen Unterschiede blicken die Bewohner auf unterschiedliche Wohnbiographien in den Gebieten selber zurück und befinden sich in verschiedenen Lebenslagen und Haushaltssituationen. Hinzu kommen Unterschiede in der räumlichen Organisation der Siedlungserweiterungen.

In *Overath* wird die Trennung von Alteingesessenen und Zugezogenen durch die topographisch bedingte räumliche Trennung der Siedlungsbereiche verstärkt. So leben die Alteingesessenen insbesondere zentrumsnah in den Tal-lagen Overaths, während die neuen Siedlungsbereich am und auf dem Hang entstanden sind.

Die inzwischen langjährige Wohndauer vieler Zugezogener in vergleichsweise stabilen Nachbarschaften, dadurch entstandene soziale Netze sowie der Bezug zu verschiedenen Institutionen haben inzwischen zu einem veränderten Bezug der Bewohner zu ihrem Wohnort geführt. Dabei sind zwei Entwicklun-

gen kennzeichnend: einerseits relativiert sich die Entkopplung grundlegender Aktivitäten des Alltags, alltagsweltliche Bezüge richten sich auf den Wohnort, die räumliche Bindung nimmt zu: „Also ich bin in einem Bürgerverein tätig und von daher habe ich, sagen wir mal, so auch den Hebel angesetzt, um mit dabei zu sein, denn das muss man ja; ich meine, wenn irgendwo einer wo hin zieht, dann muss der mitmachen, muss den Leuten sagen: passt auf, ich bin jetzt bei euch hier und will mitmachen und es geht ja nicht, wenn man Bürger ist, soll man ja in der Burg sein und nicht vor der Burg sein Kamel anschnallen und dann sagen, so jetzt mache ich meine eigene Jurte auf und alles andere interessiert mich nicht.“ (Herr U., 60 J., Overath). Individuelle räumlich-soziale Arrangements, die über einen langen Zeitraum auf Grund von Distanzorientierung und teils aufgelösten räumlichen Bezügen Bestand hatten, kommen hier unter veränderten Rahmenbedingungen zu einer stärkeren räumlichen Bindung. Von zentraler Bedeutung ist hierfür neben den individuellen Präferenzen und Einstellungen unbedingt auch die *Möglichkeit* der Integration durch das Vorhandensein entsprechender gesellschaftlicher Strukturen und Institutionen.

In anderen Fällen bedeuten Veränderungen der Haushaltssituation und damit verbunden der Wegfall von an den Ort gebundenen (Pflicht-)Aktivitäten, bspw. durch schulpflichtige Kinder und einen Bedeutungsgewinn von Orten außerhalb des Quartiers, so dass hier von einer stärkeren Entkopplung des räumlichen Bezugs gesprochen werden muss.

Heiligenhaus unterscheidet sich von Overath insofern, als dass die seit rund 30 Jahren ergänzend zum alten Dorfkern entstandenen Nachbarschaften in stärkerem Maße in die vorhandenen Strukturen integriert sind, dörfliche Strukturen in modifizierter Form auf der sozialen Ebene einen Fortbestand erfahren. Zudem ist die infrastrukturelle Ausstattung Heiligenhaus' nicht vergleichbar mit dem Angebot in Overath. Neben dem eigenen Wohnraum kommt in Heiligenhaus den sozialen Netzen sowie dem Vereinsleben (Infrastruktur Freizeit) identitätsstiftende Bedeutung für die alltagsweltlichen Bezüge zu. Insbesondere die in der ersten Erweiterungsphase vor rund 30 Jahren Zugezogenen haben sich inzwischen in das gesellschaftliche Leben in Heiligenhaus integriert. Sie gestalten dieses mit: „Man lernt natürlich durch kleine Kinder sehr schnell Leute kennen oder Hund oder was auch immer und alle Leute sind hier so offen und man wurde so aufgenommen: „Ach, ihr seid die Neuen,“, und so ist das bis heute geblieben. [...] Andererseits ist das ganz wichtig, dass man sich solidarisch erklärt mit den Geschäftsleuten. Mit dem Installateur, mit dem Schreiner, mit dem Elektriker und so was. Ich würde niemals einen Installateur aus einem anderen Dorf holen, es sei denn, ich wäre nicht zufrieden. Und da ist das dann auch so, dass man sich duzt, dass man zum Polterabend eingeladen wird, wenn die Tochter heiratet und so.“ (Frau O., 57 J., Heiligenhaus). Auch der Verbleib bzw. die

Rückkehr von Kindern und Enkeln nach Heiligenhaus spielt eine Rolle für die starke Integration.

Mit der Entstehung eines weiteren großen Einfamilienhausgebietes am Ortsrand ziehen gegenwärtig nochmals verstärkt vor allem jüngere Haushalte nach Heiligenhaus. Dabei erreicht der Ort eine Größe, die die bestehenden dörflichen Strukturen nur noch in Teilgebieten erkennen lässt. Das Image des Exklusiven, das mit dem Wohnen in Heiligenhaus von Zuziehenden beansprucht wird, trägt zur Ausdifferenzierung des räumlich-sozialen Gefüges bei. Die hohe Mobilität der Bewohner sowie eine teilweise starke Außenorientierung verstärken diesen Prozess.

Die Analyse der zurückgelegten Distanzen für verschiedene Aktivitäten sowie der Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger zeigt für Heiligenhaus einerseits große Distanzen sowie die Organisation der Mobilität zu einem erheblichen Teil mit privaten Verkehrsmitteln, weist jedoch für die für das dörfliche Gemeinschaftsleben zentralen (Freizeit-)Aktivitäten, etwa den Besuch von Sportveranstaltungen, einen hohen Anteil der Nutzung im eigenen Quartier nach (vgl. Kap. 6.1, Tab. 6.6). Für den Bereich der Pflichtaktivitäten fördert das Fehlen infrastruktureller Angebote die realisierte Außenorientierung. Die Ergebnisse der standardisierten Erhebung zu Standortanforderungen (vgl. Kap. 5.1) und Alltagsmobilität bestätigen diese milieuspezifischen Beobachtungen: als Standortkriterien erfahren insbesondere die Wohnung und das Wohnumfeld große Bedeutung (vgl. Kap. 5.1, Tab. 5.2).

In *Sindorf* schließlich werden die Milieueigenschaften stark durch die Siedlungsentwicklung beeinflusst. Der Ort hat sich die Suburbanisierung Kölns zu Nutze gemacht und innerhalb von 25 Jahren seine Bevölkerungszahl etwa verdreifacht. Damit geht eine erhebliche Überformung des ursprünglich dörflichen *Sindorf* und seiner sozialen Strukturen einher: „[...] Da meine Großeltern ja schon in *Sindorf* gewohnt hatten, hieß es „Mensch, Du bist doch das Enkelchen von XY“, und heute kennt man eigentlich niemanden mehr. Das ist schon alles anonym. Aber ich sage mal, die alten *Sindorfer* schon. Die kennen mich nicht mehr vom Sehen, aber wenn ich sage, wer ich gebürtig bin, oder wer meine Großeltern waren oder meine Mutter, das ist bekannt, bei den alten *Sindorf*ern.“ (Frau R., 42 J., *Sindorf*).

Die Bezüge der Bewohner zu ihrem Raum stehen stärker als in den anderen beiden Gebieten in unmittelbarem Zusammenhang mit der jeweiligen Nachbarschaft.

Im Vergleich zu den Milieus in Overath und Heiligenhaus ist der skizzierte Dualismus zwischen Verankerung am Wohnort durch Haus und unmittelbare Nachbarschaft sowie der Entkopplung zentraler Aktivitäten in Relation zur Stadt Köln am wenigsten stark ausgeprägt, auch wenn es häufig Nähe und Erreich-

barkeit Kölns waren, die die Standortwahl neben finanziellen Aspekten beeinflussten. „Von meiner Frau aus war das Wollen eher „so nah wie möglich dran“. Das war aber dann eher eine geldliche Sache. Von der Örtlichkeit her, also von der Anbindung her und von der Entfernung, Erreichbarkeit, mit dem Auto und so war das hier ... also hier war letztlich der Preis der entscheidende Punkt.“ (Herr J., 39 J., Sindorf). So werden von den Befragten in Sindorf im Vergleich der drei Gebiete jedoch auch in fast allen Fällen der erfassten Teilpflicht- und Freizeitaktivitäten der größte Anteil der Ziele innerhalb des eigenen Gebietes gewählt (vgl. Kap. 6.1, Tab. 6.6). Die durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen für Freizeitaktivitäten sind im Vergleich der vier Umlandgebiete am geringsten.

Kerpen als viertes untersuchtes Umlandgebiet unterscheidet sich von den o. g. insofern, als dass die Bevölkerungszunahme weniger aus der Lage zu Köln begründet ist. Entsprechend sind die Bezüge der Bewohner dorthin weniger stark ausgeprägt. Die Bindung an Kerpen ist wesentlich stärker gegeben als im Falle von Overath, Heiligenhaus und bedingt Sindorf. Die Funktion des Raumes als „Umgebung“ ist kleinstädtisch geprägt. Karneval und auch die Kirche spielen eine wichtige Rolle für das gesellschaftliche Leben im Ort, darüber hinaus kommt den nachbarschaftlichen Beziehungen sowie bestehenden sozialen Netzen eine wichtige Rolle zu: „Also, das ist ja in Kerpen so, zwischen dem 1. und 23. Dezember wird irgendwo ein Fenster geöffnet, d. h. eine Familie hat eine Krippenfigur oder was Gebasteltes im Fenster zu stehen und dann kommen die Nachbarn und gucken und dann öffnet man das Fenster und singt etwas. Und das haben wir dieses Jahr gemacht und da war dann auch die ganze Straße da und dann haben die hinterher noch Glühwein getrunken, Plätzchen gegessen und waren noch eine Weile hier.“ (Frau Y., 35 J., Kerpen). Dabei können die entwickelten Wohngebiete vor dem Hintergrund vergleichbarer Lebenslagen und Haushaltssituationen ihrer Bewohner als Träger sozialer Netze fungieren. Kinder im Haushalt spielen dabei eine zentrale Rolle für den Prozess der Integration: „Wir haben hier unheimlich viele Freunde gefunden, wir verstehen uns mit den Nachbarn super, alle haben hier Kinder, die wirft man nachmittags einfach auf die Straße. Die spielen dann schön zusammen, und da der Kindergarten auch gleich hier vorne ist, wo die meisten auch hingehen, [...] und man versteht sich dann mit den Müttern auch gut und trifft sich mal ... Da sind ganz gute Freundschaften entstanden.“ (Frau Z., 30 J., Kerpen).

Insbesondere die älteren Bevölkerungsteile pflegen einen Großteil ihrer sozialen Kontakte im öffentlichen und halböffentlichen Raum. Kneipen sowie Einzelhandelseinrichtungen übernehmen dabei nicht selten die Funktion von Kommunikations- und Treffpunkten: „Wenn man hier z. B. ein Stammlokal hat und geht ab und an mal hin ... mein Lebensgefährte ist sofort hier aufgenommen

worden. [...] Also, wo wir hingehen sind alte Kerpenener, die schon seit Generationen hier sind, und auch die, die hier gebaut haben. [...] Wenn die Wirtsleute z. B. Geburtstag haben, dann, Karneval, Silvester. Oder wir geben ein Fest. Dass wir sagen, einer von uns hat Geburtstag ... Wie das in einer Stammkneipe eben so ist. da ist zum Beispiel jeden Samstag Tanz. Und da sind wir z. B. fast immer. Da ist ein DJ, der ist auch schon über 60, und der macht dann Musik für uns. Also nicht die Jugendmusik sondern wirklich für uns die Musik. Ja, und da kann man Tanzen, muss aber nicht, und das ist doch schön!“ (Frau T., 62 J., Kerpen). Die Verlagerung wichtiger Versorgungseinrichtungen an den Stadtrand sowie die teils fehlende Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bedeuten dabei eine deutliche Einschränkung: „Wie gesagt, dadurch, dass ich tagsüber jetzt erstmal ohne Auto bin, ist es für mich positiv, dass der Kinderarzt, Ärzte, Apotheke, Bäckereien, Geschäfte, alles, ein Schwimmbad, Turnhalle, Schule, alles ist direkt in der Nähe. Das ist positiv. [...] und dass viel außerhalb gebaut wird, wo man ohne Auto nicht hinkommt. Das stört einen schon.“ (Frau Y., 35 J., Kerpen).

Mit dem Bau von Arbeiterwohnheimen der Fordwerke entwickelte sich im Norden ein vorwiegend von ausländischen Personen bewohntes Gebiet, das kaum in das städtische Leben integriert ist. Während das Gebiet von den Kerpenern als „Klein-Manhattan“ bezeichnet und größtenteils gemieden wird, fühlen sich die Bewohner dort trotz teils schlechter Wohnbedingungen auf Grund der sozialen Kontakte und Netze sehr wohl: „Weil wir es gewöhnt sind. Wir haben Bekannte und kennen die Umgebung usw. [...] Sie [die Frau] sagt, man könnte auch woanders hin umziehen und sich da eingewöhnen, aber am Anfang ist das immer schwer. [...] Ich könnte auch in Köln eine Wohnung kaufen, weil das in der Nähe von meiner Arbeit ist. Aber ich habe gesagt, da kenne ich doch keinen, ich muss mich da an eine neue Umgebung anpassen. Und die Kinder auch, die Kinder müssen ja auch ... am Anfang ist das dann immer schwierig. Und da habe ich gesagt, in Kerpen kennst du alle, kauf doch in Kerpen eine. Also haben wir die Wohnung gekauft. [...] Bei uns sagt man ein Sprichwort: bevor man sich eine Wohnung kauft, sollte man sich die Nachbarn kaufen. D. h., die Wohnung spielt eine große Rolle, aber die Nachbarn spielen auch eine große Rolle. Bevor man die Wohnung kauft, muss man seine Nachbarn besser kennen. Also, dass man mit seinen Nachbarn sich versteht. Klar. Sie kaufen eine Wohnung und Sie sind mit der Wohnung zufrieden aber nicht mit den Nachbarn, und da hat man dann ja auch keine Ruhe.“ (Herr O., 37 J., Kerpen).

Diese stärkere Fokussierung auf das Gebiet und im Vergleich zu den anderen drei Gebieten des Umlandes wesentlich eindeutiger ausgeprägte Funktion des Raumes als „Umgebung“ äußert sich in der realisierten Alltagsmobilität ins-

besondere durch die höchsten Anteile von im eigenen Quartier durchgeführten Freizeitaktivitäten (vgl. Kap. 6.1, Tab. 6.6).

Ähnlich wie die Gebiete des Umlandes sind *Zündorf* und *Esch* als suburbane Wohnstandorte auf dem Gebiet der Kernstadt durch einen erheblichen Bevölkerungszug und die Entstehung neuer Siedlungsbereiche in Ergänzung zu alten Dorflagen geprägt. Dabei vermittelt die Lage innerhalb des Kölner Stadtgebietes das Gefühl der Nähe zum Stadtzentrum, auch wenn es grade das ruhige, fast ländliche Wohnen ist, was die Bewohner besonders an ihren Gebieten schätzen. Anders als in den Umlandgebieten wird die Distanz teilweise weniger bewusst bedacht, was insbesondere im Falle vom durch den ÖPNV schlechter angebundenen Esch z. T. zu negativen Überraschungen der Zuziehenden führte.

Auf der so genannten „Schäl-Sick“ Kölns (d. h. der rechten Rheinseite) gelegen, hat sich in *Zündorf* ein Wohnumfeld entwickelt, das einerseits durch den anhaltenden Bevölkerungszug und gleichzeitig durch die Bewahrung einer gehobenen dörflich-kleinstädtischen Atmosphäre geprägt ist.

Den im Volksmund mit der rechtsrheinischen Lage verbundenen negativen Konnotation zum Trotz, ist es vor allem die lagebedingte Freiraum- und Erholungsqualität in Verbindung mit den wichtigsten Versorgungseinrichtungen, die die Zündorfer, unabhängig von Wohndauer und Wohnform, Lebenssituation und Lebensstil, als besondere Qualität ihres Wohnstandortes hervorheben: „Wir sind jeden Tag da mit unserem Hund spazieren gegangen und haben das immer gesehen.[...] Wir hatten erst total umgebaut, gemacht, getan. Das war einfach die Lage. Und da wir uns schon eher unserem Arbeitsende nähern und das hier vom Erholungswert und Freizeitwert einfach einen viel, viel größeren Stellenwert hat, haben wir uns dazu entschlossen. Weil früher sind wir mit dem Hund immer drei Kilometer zum Hafen gefahren und dann haben wir unsere Runde gedreht. Jetzt brauchen wir nur noch aus dem Haus zu gehen. [...] Die hohen Bäume, der weiße Hain, davor die großen Weiher. Und was auch wesentlich ist, wir können, eben wenn wir mal älter werden und nicht mehr Auto fahren wollen, wir sind in dreißig Minuten längstens am Neumarkt. Mit der Straßenbahn. Und laufen fünf Minuten dahin. Von daher ist es auch ein Grund mit gewesen. Ich wäre nicht in den Nächsten Ort gezogen. Auch mit dem Einkaufen. Wir können alles hier zu Fuß erreichen innerhalb kürzester Zeit. Das sind alles so Dinge, die sich auch im nachhinein gezeigt haben, dass es richtig war.“ (Herr T., 64 J., Zündorf). Der öffentliche und halböffentliche Raum spielt für das gesellschaftliche Leben in dem Ort eine wichtige Rolle; so finden sich zahlreiche Treffpunkte im Quartier (vgl. Kap. 5.4, Tab. 5.11).

Dies scheint neben den funktionierenden Nachbarschaften ein wichtiger Grund für die Integration der Zuziehenden zu sein, die sich nach Wohndauer, Wohnform, Lebenssituation und Lebensstil deutlich unterscheiden. Außerdem

ist es die eher dörfliche und behütete Atmosphäre, die vor allem auch junge Familien mit Kindern nach Zündorf zieht: „Häufig sind es die Kinder Zündorfer Familien, die nun mit ihren eigenen Familien zurück kommen bzw. nie das Gebiet verlassen haben: „[...] da sind auch viele wieder der erwachsenen Kinder der Zündorfer, die da auch wieder gebaut haben. [...] So sind viele Familien auch alle hier geblieben.“ (Frau Z., 57 J., Zündorf).

Während Zündorf trotz der guten Verkehrsanbindung und hohen Wohnqualität lange als Geheimtipp galt, haben sich diese Vorzüge inzwischen herumgesprochen. Das Gebiet ist zu einem bevorzugten und exklusiven Standort geworden. Diese Exklusivität ist im Bewusstsein der Bewohner präsent, erscheint z. T. als Qualitätsmerkmal. Das Bewusstsein über die eigene günstige Situation führt zu einem hohen Maß an Identifikation mit dem Gebiet und als Zündorfer: „Bis jetzt war es auch immer eigentlich ganz ruhig hier. Hier gibt es keine sozialen Brennpunkte oder sonst irgendwas.“ (Frau M., 38 J., Zündorf).

Dieses Selbstverständnis des Exklusiven und Besonderen verbindet die Bewohner insbesondere auch in der Abgrenzung zu den „Anderen“: „[...] weil diese Sozialwohnungen gebaut wurden. [...] Das ist ein Problem geworden. Das ist zwar ziemlich weit weg, aber die schwärmen zum Teil aus. [...] Es hat sich da herausgestellt, dass es welche waren aus der Ecke. Die haben hier diese Müllcontainer angezündet und immer wieder, immer wieder. So eine Gang. Jetzt war wieder ein Autoaufbruch. Das waren auch welche. [...] Die kommen aus der Ecke da vorne.“ (Frau U., 60 J., Zündorf). Es entsteht der Eindruck, sich und seinen Lebensraum demgegenüber verteidigen zu müssen.

Die starke Identifikation mit dem Raum und die damit verbundene Bindung äußern sich in der Alltagsmobilität in sofern, als dass die durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen für Teilpflicht- und Freizeitaktivitäten unterdurchschnittlich sind und insbesondere freiraumbezogene Aktivitäten überdurchschnittlich häufig im eigenen Quartier realisiert werden (vgl. Kap. 6.1, Tab. 6.6).

In *Esch* ist es dagegen weniger der vorhandene Gedanke des Exklusiven („Esch ist ein gehobener Vorort“ (Frau K., 35 J., Esch)) als vielmehr die Idee einer großen Familie, der identitätsstiftend ist und zusammenhält: „Und hier grüßt man sich, hier kennt man jeden mit Namen, hier macht man Sommerfeste zusammen – hier säuft man einfach mal, wenn man Bock hat, miteinander. Nachteil ist natürlich, jeder kennt jeden und jeder weiß natürlich, was jeder macht. Geheimnisse gibt es hier auch keine.“ (Herr L., Esch). „Vor allem, weil die Siedlung hier gewachsen ist, sind all die Leute zusammengewachsen.“ (Frau St., Esch).

Die Wohnqualität im Grünen und die sozialen Kontakte sind wichtige Aspekte von Lebensqualität in Esch. „Meine Eltern sind hier hingezogen, dann bin

ich mit 21 Jahren (1970) ausgezogen und bin dann immer mit Unterbrechungen wieder hier gewesen. Mein Bruder war hier und ich war aber auch in Köln, in Köln war es leichter, das Studium zu machen und abends mal ein bisschen ausgehen. Ich war aber auch zwischendurch immer gerne hier wegen dieser Sachen, die man in der Stadt eben nicht hat, zum Beispiel Garten und Ruhe. Ich hatte auch in der Stadt einige Probleme, die man hier eben nicht hat. 1977 bin ich dann endgültig wieder hier hin gezogen. Da habe ich meine erste Tochter bekommen und ich dachte, Kind und Garten ist besser als Kind und Mersheimerstraße. [...] Meine älteste Tochter zieht jetzt bald aus, natürlich nach Köln, ich kann das gut nachvollziehen, aber ich möchte nicht mit ihr tauschen. Man muss das erleben, als junger Mensch, mitten im Geschehen zu sein, aber wenn das die Sturm und Drang Zeit vorbei ist, dann kann man hier seine Ruhe haben. Ich habe hier meinen Freiraum und ich kann den genießen“ (Frau M., 54 J., Esch).

Dabei wird ähnlich wie in Heiligenhaus unterschieden zwischen den Alteingesessenen und den Zugezogenen. Durch die räumliche Mischung dieser Bewohnergruppen und einen Bewohnerwechsel im alten Teil Eschs wird diese Trennung aufgeweicht. Die Rückkehr der zweiten Generation in das Gebiet ihrer Kindheit wirkt dabei hinsichtlich der Integration positiv.

Eine weitere Ähnlichkeit zwischen Esch und Heiligenhaus besteht darin, dass die Ausstattung mit Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie die ÖPNV-Anbindung schlecht ist. Ein Großteil der Pflicht- und Teilpflichtaktivitäten findet außerhalb statt. Dabei sind in Esch nur bedingt Institutionen vorhanden, die vergleichbar mit den Vereinen in Heiligenhaus Integrations- und Identifikationspotenzial besitzen. Nachbarschaften haben hier eine große Bedeutung .

In den Stadterweiterungsquartieren *Stammheim* und *Longerich* fand die für Umlandgebiete typische Überformung eines dörflichen Ortskerns durch die Entwicklung von Siedlungsgebieten im großen Maßstab sowie die daraus ergebende Trennung von ‚Alteingesessenen‘ und ‚Zugezogenen‘ statt – allerdings wurden die Siedlungen vorrangig in Reihen-, Zeilen- und Punkthochhausbauweise für Haushalte mit niedrigen Einkommen errichtet. In diesen beiden Quartieren am Innenstadtrand sind Nachbarschaften entstanden, die lange Zeit stabil waren. Dennoch unterscheiden sich die Gebiete hinsichtlich ihrer Milieueigenschaften insbesondere seit einigen Jahren deutlich:

Longerich „funktioniert“ wesentlich über nach Siedlungsbereichen getrennte Nachbarschaften, die sich im Laufe von bis zu 50 Jahren in Abgrenzung zu „den Anderen“ zu stabilen räumlich-sozialen Gefügen entwickelt haben. Ältere Bewohner identifizieren sich mit ihrem jeweiligen Teilgebiet . Die Nachbarschaften sind sich dabei sehr ähnlich und basieren zu einem großen Teil auf je-

weils kollektiv geteilten Erfahrungen und Lebenssituationen, die zu ausgeprägten sozialen Netzen und engen nachbarschaftlichen Beziehungen innerhalb der Teilgebiete geführt haben: „Und da wurde diese Siedlung erstellt mit diesen Wohnungen für kinderreiche Familien. Hier mit 3 Kindern, und auf der Seite sind Leute mit 5 Kindern gewesen. [...] und deshalb sind wir auch alle, jetzt werden wir ja eine ganz alte Siedlung. [...] Erstmal ist jeder eher für sich geblieben, weil wir das Haus fertig machen mussten und alle mit ihren Kindern zu tun hatten. Und dann waren die Häuser ja neu, da kamen dann all die Krankheiten, die durch feuchte oder noch nicht gelüftete Häuser kamen, da waren die Frauen also so viel beschäftigt, dass die an Freundschaften gar nicht denken konnten, aber im Laufe der Zeit hat sich das ja alles gegeben und hat sich entwickelt. Ganz schön entwickelt. Ich denke mal, wir waren, oder wir sind, weil ich jetzt nicht mehr so flexibel bin, weiß ich das jetzt nicht mehr, aber wir sind eine intakte Gemeinde gewesen. Also, jeder für den anderen und jeder war am Anfang arm und so langsam sind wir hochgeklettert, jeder hat die Berufsleiter erklommen, die Kinder sind groß geworden, und es haben sich natürlich Freundschaften gebildet.“ (Frau E., 74 J., Longerich). Dieser Prozess der Identifikation lässt sich als enge biographische und emotionale Verbindung der älteren Bewohner mit ihrem jeweiligen Teilgebiet verstehen: „Ich habe viel Heimweh gehabt, als ich hier gewohnt habe. Das hätte ich mir nie vorgestellt. So richtig wohl fühle ich mich erst, kann man sagen, 25 Jahre. Als der Junge geboren wurde und kam dann in den Kindergarten und ich lernte dann diverse Mütter mit Kindern kennen. Da kam so langsam dieses Wohlfühl-Gefühl. Da fühlte ich mich auch dazugehörig, weil verschiedene auch nicht von Köln gebürtig waren. Wir haben uns dann mit unseren Kindern getroffen, auf dem Spielplatz. Und so hat sich diese Freundschaft entwickelt, die heute noch besteht, und wo ich ganz, ganz stolz drauf bin und die mir ganz, ganz gut tut.“ (Frau F., 56 J., Longerich).

Die darüber entstandenen Systeme sozialer Kontrolle bedienen das mit dem Alter steigende Sicherheitsbedürfnis. Nach Schulze (1994) lassen sich diese Nachbarschaften jeweils als „Umgebung“ bezeichnen. Im öffentlichen Raum werden die sozialen Netze und die soziale Nähe insbesondere durch Kommunikation gelebt und aufrecht erhalten. Die kleinteiligen Einkaufsmöglichkeiten bieten dazu einen entsprechenden Rahmen. Hier kommt es auch zu Berührungspunkten zwischen den drei „Umgebungen“: „Da habe ich öfter mit älteren Damen gesprochen. Die waren sehr dankbar und sehr glücklich darüber, dass sie das, was sie für ihren täglichen Bedarf brauchten, kaufen konnten. Ich muss sagen, dieser Supermarkt war auch nicht billig, und trotzdem bin ich gern hingegangen. Ich kannte die Verkäuferinnen alle. Ich bin auch so ein Mensch, der gern so ein bisschen Bindungen aufbaut. Ich kannte die nachher mit Namen, man kannte mich mit Namen. Ich wurde auch mit Namen angesprochen. Ich

fand das so schön. Zu sagen: ‚Guten Tag, Frau Sowieso. Wie geht es Ihnen denn heute?‘ Man kann sich auch so ein bisschen fallen lassen – je nachdem, wie die Bindung entstanden ist. Ich habe das sehr bedauert, wie die zugemacht haben. Ich habe das sehr bedauert.“ (Frau F., 56 J., Longerich).

Diese stabilen, in den Nachbarschaften räumlich stark verankerten Strukturen werden seit einigen Jahren durch Zuzug jüngerer Personengruppen aufgebrochen, da altersbedingt vermehrt Wohnraum neu belegt werden kann. Die damit verbundenen milieurelevanten Entwicklungen ergeben sich aus der unmittelbaren Berührung der verschiedenen lebensweltlichen Bezüge. Die Nachbarschaften werden als in ihrer Homogenität gestört wahrgenommen: „Das hat sich sehr verändert. In unserem Haus weniger, aber hier die Leute kenne ich gar nicht. Früher kannte ich alle.“ (Frau C., 81 J., Longerich). Als Reaktion auf das Auftauchen von „Fremden“ im bisher vertrauten Kontext ziehen sich die Altingesessenen verstärkt in den privaten Raum zurück. Haus und Garten erfahren eine neue Bedeutung. Die Zugezogenen entwickeln weniger durch die Nachbarschaften als vielmehr durch die Nutzung vor Ort vorhandener Gelegenheiten einen Bezug zum neuen Wohnort: „Ansonsten haben wir relativ wenig mit unseren Nachbarn zu tun. Aufgrund wirklich des Alters.“ (Herr I., 34 J., Longerich). Da es sich häufig um junge Familien mit Kindern handelt, spielen entsprechende Angebote eine wichtige Rolle zum Aufbau sozialer Kontakte und räumlicher Bezüge. Dabei findet auch eine Integration in die Nachbarschaft statt, die z. T. in der Übernahme der Rolle als „Ersatzoma“ mündet: „Als ich, Weihnachten, da war ich alleine, weil ich ja nicht mit in den Schnee fahren konnte, da kamen die mich dann besuchen. Haben Poster gemalt, also auch sehr schön, wirklich.“ (Frau E., 74 J., Longerich).

In *Stammheim* hat dagegen der Umbruch im Quartier früher begonnen, die von den Bewohnern als Gemeinschaft empfundenen Nachbarschaften sind stärker von Auflösung begriffen. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Während in Longerich der einstige Mietwohnungsbau inzwischen zu einem erheblichen Teil in Privatbesitz übergegangen ist, hat dieser Prozess in Stammheim nicht stattgefunden. Die Bindung der Bewohner an ihren Raum erfolgt daher weniger über die Wohnung selbst. Mit der Einrichtung eines Übergangswohnheimes für Spätaussiedler ist seit den 1990er Jahren zudem der Durchgangscharakter des Gebietes für einige Bewohner entstanden. Die Belegung der Wohnung mit sozial schwächeren Schichten sowie ausländischen Bewohnern hat dabei einerseits den Ruf Stammheims in der Stadt Köln negativ beeinflusst, zum anderen die benachbarten dörflichen Strukturen von „Alt-Stammheim“ inklusive ihrer „Spielregeln“ überfordert. Damit verbunden ist das Gefühl der Infragestellung des eigenen Lebensraumes. Nicht zuletzt dadurch löst sich die gesellschaftliche Integrationskraft des Raumes zunehmend auf. Das Gefühl der Angst im öffentli-

chen Raum bzw. das Fehlen von Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten für verschiedene Bewohnergruppen sowie die Raumeignung durch die Zugezogenen führen zu einer weiteren Lösung räumlicher Bindung. Soziale Kontrolle, die lange Zeit in Zusammenhang mit dem Gemeinschaftsgefühl bestand, funktioniert inzwischen weniger als integrierendes denn als trennendes Moment.

Synthese und Ausblick

Zusammenfassend hat die Wohnmilieuanalyse für die untersuchten städtischen Teilräume mit Blick auf die Frage nach Art und Intensität der Beziehungen von Raum und Gesellschaft zu einem differenzierten Bild geführt. Die dafür ausschlaggebenden Faktoren liegen sowohl auf Ebene der Gebiete als auch auf Ebene der Individuen. Sie erklären sich erst in der Gesamtschau von Ausstattung, Struktur und Lage einerseits und den alltagsweltlichen Erfahrungen und Wahrnehmungen innerhalb dieser Strukturen vor dem Hintergrund individueller Präferenzen andererseits. Erst das *Zusammenwirken* verschiedener Perspektiven und Ansprüche ergibt spezifische, die „Funktionsweise“ des Gebiets erklärende Milieukonstellationen.

Das eingangs in Anlehnung an Schulze skizzierte Gegensatzpaar von räumlich verankerten Milieus und daraus resultierenden „Umgebungen“ (bzw. die Dichotomie von Entankerung vs. Distanzorientierung) lassen sich in den Lebenswirklichkeiten der untersuchten Gebiete so nicht wieder finden. Der Bezug der Bewohner zu ihrem Wohnort ist nicht nur durch eine Auflösung räumlicher Bindung gekennzeichnet. Vielmehr finden in Abhängigkeit von der individuellen Wohnbiographie und Lebensgeschichte auch neuerliche räumliche Bindungen statt. Gesunkene Raumwiderstände und ein größeres Maß an Alltagsmobilität sind dabei teilweise erst Voraussetzung für bestimmte Bindungsprozesse (vgl. etwa Heiligenhaus oder Overath). Der konstatierte Trend der räumlichen Entankerung im Zuge gesellschaftlicher Modernisierung lässt sich nicht insofern unmittelbar auf die individuellen räumlichen Bindungen übertragen.

So würden Gebiete wie Heiligenhaus und Overath aber auch Esch und Zündorf ohne ihre Lagebeziehung zu bzw. in Köln nicht in ihrer heutigen Form bestehen können. Die Bewohner haben häufig einen unmittelbaren Bezug zu Köln etwa als Arbeitsort oder nutzen das dortige Angebot in Abhängigkeit von ihren lebensstilspezifischen Freizeitpräferenzen. Gleichzeitig sind sie jedoch an ihrem Wohnstandort etwa über nachbarschaftliche Kontakte sowie über das eigene Haus stark verankert. Neben Veränderungen in der Zusammensetzung der Bewohnerschaft spielen zusätzlich individuelle Situationen wie etwa der Auszug von Kindern oder der Übergang in den Ruhestand eine zentrale Rolle für

empfundene Raumbedürfnisse und entsprechende Bewertungen, die die Frage der Raumbindung wiederum neu betreffen (vgl. Nippes oder Longerich).

Andererseits stehen langjährig sehr stabilen Gebieten mit gemeinsamen räumlichen Kontexten und hoher Quartiersbindung der Bewohnerschaft durch den einsetzenden Zuzug anderer Bewohnergruppen Brüche bevor. Die Integrationsfähigkeit ist hier weit weniger ausgeprägt als etwa in Gebieten, in denen kontinuierlich verschiedenste Raumansprüche bestehen und integriert werden (vgl. Ehrenfeld, Nippes). Vielmehr kommt es zwischen einzelnen Bewohnergruppen zu konkurrierenden Raumansprüchen und Ausweichreaktionen, die für das Erscheinungsbild und das Funktionieren des Raums von Bedeutung sind. Sind die dabei eintretenden Brüche zu groß, kann dies eine Negativentwicklung des gesamten Quartiers zu Folge haben (vgl. Stammheim).

Bei den dargestellten Wohnmilieus handelt es sich um Momentaufnahmen der räumlich-sozialen Zusammenhänge auf Ebene von Gebieten. Dennoch lassen sich daraus bestimmte Funktionsweisen und Zusammenhänge von Prozessen der räumlichen Verankerung bzw. Entkopplung erkennen, die für die Gebiete relevant sind und somit Ansatzpunkte für die Planung bieten:

- Die bauliche Entwicklung von Gebieten ist für die räumliche Bindung und den Bezug der Bewohner zu ihrem Wohnstandort durchaus von Bedeutung. In großflächigen Wohngebieten mit einheitlicher Zielgruppe, die zeitgleich bezogen werden, ist die Entstehung nachbarschaftlicher Kontakte innerhalb des Wohngebietes wahrscheinlich, führt jedoch ggf. zu Abgrenzungen gegenüber anderen Teilräumen und ihren Bewohnern sowie des bereits bestehenden gesellschaftlichen Lebens vor Ort. Somit erlaubt ein Blick auf die ortsspezifische Entwicklungsgeschichte bereits eine erste Einschätzung der räumlich-sozialen Konstellationen.
- Die räumliche Bindung von Zugezogenen basiert zu einem nicht geringen Teil auf der eigenen Wohnung bzw. der unmittelbaren Nachbarschaft. Alltägliche Aktivitäten stehen dagegen nur bedingt in Zusammenhang mit dem Wohnort (vgl. Overath, Heiligenhaus, Sindorf). Dies gilt um so mehr, wenn die Wohnstandortwahl auf Grund der räumlichen Lage zu anderen aufgesuchten Zielen erfolgt und die infrastrukturelle Ausstattung nur begrenzte Möglichkeiten bietet. Veränderungen der Haushaltssituation und Lebensphase können hier deutliche Veränderungen in der Raumwahrnehmung und -bewertung hervorrufen und ggf. einen Anpassungsprozess erforderlich machen. Dieser Anpassungsprozess kann auf individueller Ebene ansetzen (bspw. Veränderung der eigenen Wohnsituation, etwa durch Umzug), aber auch auf räumlicher Ebene (z. B. durch Schaffung neuer Versorgungsangebote).

- Soziale Netze entwickeln sich nicht nur durch zielgerichtete Aktivitäten, sondern auch über Pflichtaktivitäten am Wohnort. Dies fördert räumliche Bindungen und stärkt die Funktion von Raum als „Umgebung“. Der Besuch der Schule am Ort von Kindern des Haushalts und die daraus entstehenden Kontakte zwischen Eltern sind hierfür ein treffendes Beispiel.
- Neben sozialen Netzen spielen Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten eine wichtige Rolle, entsprechend sind diesbezügliche Merkmale der Teilräume eine wichtige Voraussetzung für räumliche Bindung. Eine Gestaltung und Sicherung der Qualität des öffentlichen bzw. halböffentlichen Raumes sind dazu essentiell.
- Das tatsächliche Mobilitätsverhalten bietet nicht zwingend Aufschluss über die räumliche Bindung der Bewohner. Hier spielen vielmehr Ausstattungsmerkmale der Gebiete eine wesentliche Rolle. Die Bereitschaft zu einem hohen Maß an Alltagsmobilität kann auch bei schlechter Ausstattung durchaus mit räumlicher Bindung einhergehen. Für die raumbezogene Planung ist hier von Relevanz, ob diese präferierten Gebietsqualitäten abhängig von bestimmten Haushalts- und Lebenssituationen sind und sich ggf. im Laufe der Zeit ändern, um so frühzeitig darauf reagieren zu können.

Diese Kenntnisse über entsprechende 'Funktionsweisen' der räumlich-sozialen Beziehungen in konkreten Gebieten weisen auf Ansatzmöglichkeiten zur Gestaltung und Unterstützung gebietsimmanenter Entwicklungen unter unterschiedlichen milieuspezifischen Bedingungen hin. Sie kann dabei frühzeitig Handlungsbedarfe aufzeigen bzw. Unverträglichkeiten deutlich machen und somit Gebietsentwicklungen steuern helfen.

9 Praxisrelevante Schlussfolgerungen

Klaus J. Beckmann, Andreas Witte

Im Vordergrund von StadtLeben stand ein umfassendes Verständnis der komplexen Sachverhalte und Wechselwirkungen von Lebensstilen, Lebenslagen, Wohnstandortwahlen und Alltagsmobilität. Gestützt auf dieses Grundlagenwissen sollen hier abschließend zentrale planungsrelevante Schlussfolgerungen gezogen werden. Diese sollen vor allem die Zielgenauigkeit von Handlungskonzepten bzw. von Maßnahmen zur Gestaltung und Beeinflussung der sozial-räumlichen Lebensumwelt von Menschen ('Alltagswelt der Wohngebiete') sowie der Mobilitätsangebote verbessern. Im Vordergrund stehen Folgerungen für die Erfassung und Analyse von Zuständen, für die Ausgestaltung von Handlungskonzepten, Maßnahmenbündeln oder Einzelmaßnahmen sowie von Rahmenbedingungen der Stadt- und Verkehrsplanung.

Die aus den empirischen Untersuchungen (Standortanalysen, standardisierte Erhebungen, Behavior Setting Survey sowie qualitative Interviews) hervorgegangenen Erkenntnisse wurden in dieser Hinsicht ergänzt durch das Vorverständnis und die praktischen Erfahrungen des Bearbeiterteams. Außerdem waren im Rahmen von StadtLeben verschiedene Vertreter der Planungspraxis sowie von Unternehmen aus der Region Köln in einem begleitenden Arbeits- und Workshopprozess eingebunden.

Zu den Praxispartnern gehörten u. a. Vertreter von kommunalen Verwaltungen, insbesondere entscheidungslegitimierten Gremien, der Regionalplanung, der Wohnungswirtschaft sowie von Mobilitätsdienstleistern. Sie sollten die empirischen Befunde von StadtLeben vor dem Hintergrund ihrer beruflichen Erfahrungen kommentieren und mögliche Handlungskonzepte diskutieren. Ihre Einbindung erfolgte stufenweise und mit zunehmender Konkretisierung der Untersuchungsergebnisse in einem Symposium, in einer zweistufigen Planungsworkstatt gegen Ende der Empiriephase und in einem abschließenden Kongress zu drei Themen:

- Reflektion der theoretischen Konzepte und des empirischen Ansatzes,
- Diskussion der empirischen Ergebnisse,
- Ableitung planungspraktischer Empfehlungen.

Die nachfolgend dokumentierten Hinweise und Vorschläge für Handlungskonzepte sind insofern aus einem gemeinsamen Diskussionsprozess entstanden.

Der spezifische Untersuchungsansatz von StadtLeben erlaubt keine Einschätzung der Wirkungen von Handlungskonzepten aus kontrollierten Vorher-Nachher-Untersuchungen. Die Überlegungen beruhen vielmehr auf der vergleichenden Analyse der sozial-räumlichen Gegebenheiten und Abläufe in den untersuchten Quartieren einschließlich der Alltags- und Wohnstandortmobilität ihrer Bewohner. Sie beruhen zudem auf den Diskussionen mit den Vertretern der Planungspraxis – also auf Grundlage von deren Kenntnissen sowie ihren Fähigkeiten zur ganzheitlichen Analyse und Interpretation der Befunde.

Diese Vorgehensweise konstituiert Orientierungswissen für die Planungspraxis hinsichtlich Handlungsmöglichkeiten und deren Wirkungen aus den Bereichen

- Siedlungs- und Standortentwicklung, Stadt- und Regionalentwicklung,
- Verkehrssystem- und Verkehrsangebotsgestaltung (Infrastruktur, Dienste, Betrieb/Management, Anreize, Informationen),
- Beeinflussungsmöglichkeiten von Nutzer-/Bewohnerkollektiven sowie deren Verhaltensweisen, Nutzungspräferenzen usw.,

aber auch aus der

- zweckmäßigen Einbindung von Akteuren der Gestaltung von Wohngebieten, Wohnungs- und Mobilitätsangeboten (kommunale Gebietskörperschaften, Wohnungswirtschaft, Entwickler/Investoren, gewerblicher Wirtschaft, Mobilitätsdienstleister, soziale Dienstleister, Bewohner, Eigentümer).

Die Ergebnisse dieses Arbeitsprozesses sind bei ausreichendem Abstraktionsgrad als Handlungsprinzipien und Grundstrukturen von Maßnahmenbündeln durchaus verallgemeinerbar und insofern auf andere Regionen übertragbar. Sie erfordern jedoch zur Anwendung auf einzelne Quartiere oder Problemsituationen jeweils eine situationsbezogene Differenzierung. Dies gilt vor allem unter solchen Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung, die von den Gegebenheiten der Region Köln stark abweichen, also z. B. in Regionen mit wirtschaftsstrukturellen Anpassungsproblemen, starken Bevölkerungsverlusten und entsprechend bereits zu Nachfragermärkten 'umgekippten' Wohnungsmärkten.

9.1 Handlungserfordernisse und Handlungsmöglichkeiten

Der Beitrag von StadtLeben zur Planungspraxis besteht somit in einem auf ein umfassendes Grundlagenwissen gestützten Orientierungswissen mit Blick auf eine nachhaltige Entwicklung der Bereiche Bauen, Wohnen und Mobilität. Ziel ist die langfristige Sicherstellung der sozialen, ökonomischen und ökologischen Lebens- und Bestandsfähigkeit von Siedlungsstrukturen und Infrastruktursystemen.

Die Sicherung der Bestandsfähigkeit von Stadträumen und Wohngebieten setzt insbesondere auch deren Anpassungsfähigkeit voraus, was bedeutet,

- dass die Teilräume für Menschen in unterschiedlichen Lebenslagen und in unterschiedlichem Lebensalter nutzbar sind,
- dass eine Nutzung auch ohne einen besonders hohen Aufwand im Verkehr möglich ist,
- dass Teilräume in ihrem jeweiligen Alterungszustand nutzbar sind und Erneuerungsoptionen enthalten.

Bei mangelnder Anpassungsfähigkeit ist davon auszugehen, dass Bewohner das jeweilige Wohngebiet im Zuge von Umzügen verlassen. Der vermehrte Übergang zu Nachfragermärkten im Wohnungsbereich hat zur Folge, dass seltener eine Gewöhnung an mangelbehaftete Wohn- und Quartierssituationen erfolgen muss und stattdessen eine höhere Bereitschaft zu Wohnstandortwechseln resultiert. Die bisherige Gewöhnung an Quartiere mit ihren Mängeln infolge fehlender Umzugsmöglichkeiten nimmt eher ab. Dies hat eine nachträgliche subjektive Rationalisierung der ursprünglichen Wohnstandortwahl, aber auch das Erleben von versteckten Qualitäten, das Sich-Arrangieren im Alltag und gegebenenfalls die Substitution von Ausstattungsmängeln durch Alltagsmobilität zur Folge.

Aufgrund der vermehrten großräumigen Lebenszusammenhänge (Ausbildungs- und Arbeitsplätze, Urlaubsziele, Geschäftskontakte ...) nimmt außerdem voraussichtlich die tatsächliche wie auch die emotionale dauerhafte Bindung an Orte (Geburtsort, Heimatort, Ort der ersten eigenen Immobilie usw.) ab, so dass die Wahrscheinlichkeit von Wohnstandortwechseln, aber auch von Verkauf oder Vermietung von Wohnimmobilien zunimmt. Dies erleichtert zum einen das Management von Immobilien, es erfordert aber zum anderen eine genauere Adressierung von Wohnungsangeboten auf die relevanten Nachfragergruppen.

Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der vergangenen Dekaden wird diesbezüglich nicht als nachhaltig eingeschätzt, da Wohnstandortwahl und Mo-

bilitätshandeln zu anhaltendem Flächenverbrauch und wachsendem Verkehrsaufkommen beigetragen haben. Im Mittelpunkt dieser Problematik steht die Entwicklung zu immer stärker verflochtenen Stadtregionen, die sich sowohl in der Suburbanisierung als auch in der Umnutzung und im Umbau der Stadtquartiere ausdrückt. Eine der wichtigen Triebkräfte dieser Entwicklung sind neben dem gestiegenen Wohlstand spezifizierte Ansprüche an den Wohnstandort durch verschiedene Gruppen, in unterschiedlichen Lebenszusammenhängen sowie in verschiedenen Lebensphasen. Suburbanisierung, Stadt- und Verkehrswachstum sind in dieser Hinsicht auch Indiz für nicht hinreichend an die jeweiligen Bedürfnisse angepasste Siedlungsräume bzw. Ausdruck sozialer Konflikte und ökologischer Belastungen (vor allem Lärm).

In den nächsten Jahren werden Ausweisungen wie auch endgültige Umsetzungen neuer Siedlungsgebiete (Wohnen, Gewerbe) bzw. neuer Standorte für Großeinrichtungen (Handel, Freizeit usw.) einer verstärkten Überprüfung unterzogen. Unter den Aspekten der Bestandsfähigkeit dieser Quartiere/Standorte über ihre Lebensdauer, der Gesamtkosten der Quartiere (inklusive internalisierter externer Kosten), der kollektiven und individuellen Lebenszykluskosten werden nur noch selten periphere Siedlungsgebiete und Nutzungsstandorte ausgewiesen und realisiert. Es ist damit gleichermaßen möglich wie erforderlich, Beiträge zu leisten zum flächensparenden Bodenmanagement, zur Flexibilisierung und Mehrfachnutzbarkeit von Wohnraum- und Infrastrukturangeboten, zur Funktionsvielfalt/Mischung in den Quartieren, zur Stärkung der jeweiligen Quartiersqualitäten und zum Abbau strukturbestimmender Mängel. Die Forderungen nach einer nachhaltigen Raumentwicklung machen ebenso wie die regionalen Wahlmöglichkeiten von Wohnstandorten regionale Kooperationen sowie regionale Sichtweisen erforderlich.

Handlungsbedarf für die Planungspraxis und in der Planungspraxis begründet sich nicht nur aus den jeweils aktuellen Problemsituationen, bisherigen Veränderungen sowie damit einhergehenden spezifischen Problemen, sondern auch aus zukünftig zu erwartenden Veränderungen (z. B. infolge demographischen Wandels, sozial selektiver Zu- und Abwanderungen, Aufgabe von Nutzungen). In dieser Hinsicht ergibt sich aus den Ergebnissen der standardisierten Befragungen (Bereitschaft zu Wohnstandortwechseln, Alltagsmobilität usw.), der qualitativen Interviews (ganzheitliche Quartiersbeurteilungen, Kennzeichnung von (un)erwünschten Veränderungen), aber auch der Aufnahme von Art und Dichte von Behavior Settings in vielen Untersuchungsquartieren ein konkreter Handlungsbedarf.

So werden beispielsweise in Ehrenfeld die Potenziale wie auch die Konflikte der Nutzungsmischung, in Stammheim die Konflikte aus sozial und ethnisch selektiven Zuzügen oder die Mängel der nicht bedarfsgerecht nutzbaren

Freiräume, in Heiligenhaus oder Esch die überproportional hohen Substitutionsleistungen für Ausstattungsmängel in den Bereichen Versorgung und Freizeit durch automobilisierte Mobilität deutlich. Diese Entwicklungen sind, gemessen an den Anforderungen von Ressourcenschutz und Ressourcensparsamkeit, effizienter Auslastung von Anlagen und Einrichtungen, Bestandsfähigkeit der Quartiere usw., als problematisch zu bewerten.

Es ist auch erkennbar, dass sich in allen Gebietstypen – insbesondere aber in monostrukturierten und in Stadt bzw. Umland peripher gelegenen Wohngebieten – der Handlungsbedarf verstärkt. Dies ist auf die veränderten Rahmenbedingungen der Altersstruktur der Bevölkerung, der für einige Bevölkerungsgruppen sinkenden frei verfügbaren Finanzmittel, aber auch der finanziellen Schwäche öffentlicher Haushalte sowie der zunehmenden Entstehung von Nachfragermärkten zurückzuführen. Diese Aussage bleibt auch zutreffend unter Berücksichtigung der relativ hohen Grundzufriedenheit der Befragten mit den Wohnstandorten in allen Quartieren.

Handlungsstrategien sind zwar bezogen auf die jeweiligen Quartierstypen und deren charakteristische Probleme auszugestalten, beruhen aber auf einem gleichartigen Kanon von Maßnahmen zur Steuerung der Raumnutzung durch

- Rechtsetzung von Flächennutzungen, Gestaltung von Erreichbarkeiten, Bau und Betrieb von Einrichtungen der sozialen und technischen Infrastruktur,
- Organisation bzw. Management (z. B. Wohnungstauschbörse), Beratung/Information (z. B. Wohnstandortberatung, Mobilitätsberatung), Anreize finanzieller oder sonstiger Art.

Dabei haben u. a. ökonomische sowie soziale Veränderungen und – damit verbunden – veränderte Handlungsbedingungen der öffentlichen Akteure Konsequenzen für die Realisierung von Handlungskonzepten. Neben die Privatisierung ehemals öffentlicher Leistungen oder deren Erbringung in Public Private Partnerships treten weitere Handlungsmöglichkeiten wie

- die Leistungserbringung nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit im sozialen Umfeld (Nachbarschaftshilfe bei Betreuung, Einkauf, Mobilitätsanforderungen, Sicherung sozialer Kontakte ...),
- die zivilgesellschaftliche Leistungserbringung (Sponsoren, Ehrenamt),
- das Prinzip der Selbstverantwortung und Nutzerfinanzierung in den Bereichen Gesundheitswesen, Bildung, Alterssicherung, aber auch Mobilität usw.

Vor dem Hintergrund der beobachtbaren demographischen und ökonomischen Veränderungen ergibt sich die Notwendigkeit, Handlungsansätze hinsichtlich der Elemente Angebotsmanagement/-organisation, Nachfragemanagement, Information und Beratung der Nachfrager zu verstärken. Dies soll vor allem die Anpassungsfähigkeit bzw. Flexibilität von Angeboten, aber auch von Nutzungsformen fördern.

Zur Vermeidung bzw. Verringerung von unerwünschten gesellschaftlichen Kosten oder von gesellschaftlicher bzw. gesamtwirtschaftlicher Ineffizienz sind demnach die Leistungsmöglichkeiten der Quartiere wie auch die sich verändernden Anforderungen an Quartiere über ihre Lebensdauer zu betrachten. Diese Gegebenheiten stellen eine zunehmend bedeutsamer werdende Informationsgrundlage auch für private Raumakteure dar, um sachgerecht und (betriebs)wirtschaftlich effizient Investitions- und Betriebsentscheidungen treffen zu können (z. B. wirtschaftliche Nutzungsdauer, Abzinsungszeiträume).

Daraus resultiert die Notwendigkeit eines praxistauglichen Quartiersmonitoring, das als 'Frühwarnsystem' für unerwünschte Wirkungen dienen kann. In Fortführung der hier mit StadtLeben vorgelegten empirischen Arbeiten einer Querschnittsbetrachtung bedarf es verstärkter Wirkungsanalysen, die als Längsschnitt- oder sogar als Panelanalysen angelegt werden. Diese Empfehlung wird hier durch die Befunde der aktuellen Daten über Wohnsituation, Mobilitätsverhalten u. a. im Vergleich mit entsprechenden retrospektiven Angaben der Befragten gestützt. StadtLeben leistet hierzu auch erhebungsmethodisch wesentliche Vorarbeiten.

Wie die empirischen Ergebnisse zur Wohnstandortwahl und zu Wohnstandortbiographien, aber auch zum alltäglichen aktionsräumlichen Verhalten zeigen, weisen diese Verhaltenssegmente deutliche regionale Prägungen auf. Dies gilt hinsichtlich der Alltagsmobilität besonders ausgeprägt für Personen/Haushalte, die ihre Wohnstandorte in monostrukturierten peripheren Wohnquartieren gewählt haben. Zur Förderung eines effizienten Einsatzes öffentlicher Ressourcen sowie einer effizienten Nutzung auf gemeinwirtschaftlicher Basis bereitgestellter Leistungen/Angebote bedarf es daher verstärkt einer Formulierung von regionalen Ziel- und Handlungskorridoren.

Bisher fehlen in den meisten deutschen Stadtregionen ein Regionalbewusstsein der Bevölkerung und der relevanten Raumakteure sowie Strukturen, die über die klassische Regionalplanung hinaus Themenbereiche der Standortentwicklung, Wohn- und Alltagsmobilität in interkommunaler oder regionaler Kooperation behandeln. Ein solcher Prozess erfordert neben dem Aufgeben des lokalen 'Kirchtumdenkens' eine offene Diskussion über Kosten und Nutzen der Suburbanisierung sowie die Erarbeitung gemeinsamer Zielvorstellungen für die Entwicklung innerhalb der Region.

Wohngebiete bzw. Wohnstandorte unterschiedlicher Charakteristik wirken im Zusammenhang der regionalen Märkte von Wohnungen und Wohnstandorten zusammen. Sie haben in Anbietermärkten u. U. die Funktion von Ausweichorten bei mangelnder individueller Konkurrenzfähigkeit an anderen Standorten und können dann die Wohnwünsche der ausweichenden Nachfrager nur teilweise erfüllen. So werden nach den vorliegenden empirischen Ergebnissen vornehmlich Lagetypen (z. B. Innenstadt oder Umland), kaum aber einzelne Quartiere von Wohnstandortsuchenden gewählt. Unter den Bedingungen von Nachfragermärkten ergeben sich jedoch stärkere hierarchische Konkurrenzen der Wohnstandorte untereinander mit der möglichen Folge eines Leerlaufens von problematischen Quartieren. Zur Vermeidung unerwünschter Effekte bedarf es somit für die Zukunft verstärkter regionaler Kooperationen.

Eine nachhaltige Wohnstandortentwicklung setzt somit das Zusammenwirken von Markt und öffentlicher Steuerung voraus. Dabei umfasst die öffentliche Steuerung von Standorten Festsetzungen von Rahmenbedingungen für den Markt, aber nur in Einzelfällen Eingriffe in Märkte. Zur Vermeidung unerwünschter Folgen der Marktentwicklung und zur Sicherung abgestimmter Steuerungskonzepte bedarf es wiederum einer verstärkten regionalen Kooperation auf der Ebene der Gebietskörperschaften, aber auch auf der Ebene der weiteren institutionellen Raumakteure.

Regionale Handlungsweisen wie auch regionale Handlungskonzepte begründen sich derzeit noch nicht direkt, da in den Wohnquartieren eine relativ hohe Basiszufriedenheit herrscht. Eine regionale Sichtweise ist unter Nachhaltigkeitskriterien und damit langfristig jedoch unstrittig erforderlich. So ist beispielsweise die Entwicklung und Erschließung von peripheren autoorientierten Siedlungsstandorten – von wenigen Ausnahmefällen abgesehen – kaum zukunftsorientiert. Eine veränderte Planung kann aber nur über einen regionalen Abstimmungs- und Aushandlungsprozess sowie über Leistungstransfers erzielt werden.

9.2 Handlungsmöglichkeiten und Maßnahmenbündel

Die im Projekt StadtLeben abgeleiteten Handlungskonzepte sollen, mit besonderen Schwerpunktsetzungen in den Handlungsfeldern Wohnstandortentwicklung, Wohnmobilität und Alltagsmobilität, vorhandene Stärken und Potenziale von Gebieten im regionalen Zusammenhang ausbauen, vorhandene Schwächen mindern und kontraproduktiven Veränderungstendenzen entgegenwirken. Dabei sind die Präferenzen und Erwartungen der Bewohner des jeweiligen Quartierstyps zu berücksichtigen.

Zur Ausgestaltung zielgenauer(er) Handlungsstrategien bedarf es nicht nur des Einsatzes von Angebotsstrategien (z. B. Flächenausweisung, Objektförderung), sondern auch von Strategien zur Unterstützung individueller Handlungsmöglichkeiten und Entscheidungen (z. B. Individualförderung, Information/Beratung). Handlungsfelder einer solchen systematischen Wohnraumbereitstellung und Wohnraum(qualitäts)gestaltung sind:

- Standortproduktion (Rechtsetzung, Erschließung),
- Bau von Wohngebieten, Umbau vorhandener Wohngebiete,
- Umbau von Gebieten mit bisher anderer Nutzungscharakteristik,
- Betrieb von Wohngebieten,

zunehmend aber auch

- Management und Organisation von Wohnungsangeboten/-märkten,
- Information und Beratung der Akteure im Wohnungsmarkt (sowohl der institutionellen als auch der privaten Raumakteure).

Diese Handlungsfelder müssen 'quartierstypische' Ausgestaltungen erfahren. Dabei unterscheiden sich Quartiere nach Raumlage, Quartiersgeschichte, sozio-kultureller, funktionaler und baulicher Prägung, sind gleichzeitig typzugehörig wie Unikate. Bei zunehmender Ausprägung der Wohnungs- und Standortmärkte zu Nachfragemärkten wird für die Standortanbieter/-entwickler ebenso wie für Wohnungs- bzw. Immobilienanbieter jedoch eine Orientierung an der nach Lebenslagen und Lebensphasen wie auch nach Lebensstilen differenzierten Nachfrage erforderlich.

Handlungsfeld Wohnstandortqualität, Wohnstandortwahl und Wohnzufriedenheit

Nicht erfüllte Wohnwünsche können bei entsprechender Mittelverfügbarkeit, bei bestehenden Wahlmöglichkeiten zwischen Wohnstandorten und bei individueller Information über diese Optionen zur Planung und Durchführung von Umzügen führen. Die Wanderungsbereitschaft und Wanderungsintensität ist bei Wohneigentümern prinzipiell geringer als bei Mieterhaushalten und nimmt mit Umfang und Qualität der Nahraumausstattung ab. Die Wahl neuer Wohnstandorte bei entsprechender Wanderungsdisposition orientiert sich – unter den Bedingungen von Anbietermärkten – eher auf Raumlagekategorien als auf Einzelstandorte. Die Ergebnisse von StadtLeben zeigen, dass Wanderungsbereitschaft

und Wanderungsziele eher von der Lebenslage als von (einstellungsbasierten) Lebensstilen abhängig sind, die erst bei der nachgeordneten Wahl von Einzelstandorten in der gewählten Raumkategorie eine Rolle spielen. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs und teilweise sogar die Ausstattung des jeweiligen Nahraums werden dabei nur am Rande beachtet, auch dann, wenn in späteren Lebensphasen deren alltägliche Bedeutung groß sein kann (z. B. Kinder im Haushalt, Alterung). Neben der Stärkung von Gebietsqualitäten und dem Abbau von Gebietsmängeln kommt der Information und Beratung von potenziellen Wohnstandortwechslern eine zunehmende Bedeutung zu, um Transparenz bezüglich der für das Alltagsleben zu erwartenden Zeitaufwände, Kosten usw. herzustellen.

Denn bisher erfolgt die individuelle Wohnstandortwahl häufig aus der Kurzfristperspektive und ist mit unerwünschten oder sogar kontraproduktiven Folgen verbunden. Diese umfassen auf individueller Ebene beispielsweise unerwartete Folgeinvestitionen wie die Anschaffung eines (zusätzlichen) Pkw bei peripheren Wohnstandorten, erhöhte Mobilitäts- und Betriebskosten, erhöhte Zeitaufwände für Mobilität, auf kollektiver Ebene gesamtgesellschaftliche Mobilitätsaufwände und deren Auswirkungen sowie die Bereitstellung öffentlicher Mobilitätsangebote zu nicht kostendeckenden Preisen.

Die unerwünschten und kontraproduktiven Effekte begründen eine verstärkte Information und Beratung der Wohnungssuchenden. Dazu bedarf es einer gesamthaften Information über Standortoptionen, deren Qualitäten und Erreichbarkeiten, über resultierende individuelle bzw. haushaltsbezogene Zeit-, Weg- und Finanzaufwände. Dem steht keineswegs entgegen, dass die Wohnstandortzufriedenheit an den meisten Standorten vergleichsweise hoch ist, was z. T. auf nachträgliche Rationalisierungen bei auftretenden Defiziten zurückgeführt werden kann. Zum Teil haben Bewohner sich mit den Defiziten der Wohnquartiere arrangiert, zum Teil haben sie vorhandene Qualitäten erkannt und ausgeschöpft, zum Teil erkannt, dass individuell keine Handlungsalternativen bestehen. Die Problembenennung für die Wohnquartiere durch die befragten Bewohner entsprechen den tatsächlichen Gegebenheiten, individuelle Fehler bzw. Fehleinschätzungen bei der Standortentscheidung werden jedoch kaum konstatiert, so dass vielmehr verbesserte Versorgungsleistungen und Erschließungsqualitäten gefordert werden.

Gerade unter den Bedingungen von Nachfragermärkten wird es daher darum gehen, Wohnungs- bzw. Wohnstandortangebote für die entsprechenden Lebenslagen der Nachfrager auf den einzelnen Marktsegmenten aufzubereiten, Informationen über Angebote und deren Qualitäten auch stärker auf Personenkollektive nach Lebensstilen – oder besser: nach spezifischen Wohnstilen – zu adressieren. Die in Ansätzen erkennbaren lebensstilspezifischen Zu- oder Fort-

züge in Wohnquartieren (z. B. Ehrenfeld, Stammheim, Heiligenhaus) können partiell zu Konflikten und damit zur Gefährdung der Bestandsfähigkeit von Quartieren führen. Zur Sicherung der Bestandsfähigkeit und Anpassungsfähigkeit von Quartieren geht es somit auch darum, die Quartiere für Personengruppen anderer Lebenslagen und Lebensstile 'attraktiv' zu erhalten.

Handlungsfeld Wechselwirkungen von Wohnen und (Alltags)mobilität

Bei Wohnstandortwechseln erfolgen zumindest partiell Veränderungen der Ausstattung von Haushalten oder Personen mit Mobilitätsoptionen: Zunahme der Motorisierung bei Umzug ins Umland, Zunahme des Zeitkartenbesitzes bei Zuzug in die Kernstadt. Stadtwanderungen sind im Regelfall nicht mit der Abschaffung aller Pkw im Haushalt, teilweise aber mit der Abschaffung der Zweit- oder Drittwagen verbunden. Dabei ändert sich mit Umzügen die alltägliche Verkehrsmittelnutzung stärker als die Verkehrsmittelausstattung. Entsprechend kann eine Beeinflussung der Wohnstandortwahl die individuell verfügbaren Mobilitätsoptionen und das alltägliche Mobilitätsverhalten beeinflussen und so einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung leisten.

Bei Randwanderungen verbleibt zumeist eine hohe Orientierung auf die gewohnten Standorte wie Arbeits- und Ausbildungsplätze, aber auch Versorgungs- und Freizeitgelegenheiten, soziale Kontaktkreise, so dass der individuelle Verkehrsaufwand z. T. erheblich steigt. Dies gilt insbesondere für Zuzügler in periphere Wohngebiete im suburbanen Raum, zum Teil aber auch für in Umlandzentren Zuziehende. Ziel muss es daher sein, durch entsprechende Wohnungsangebote und Wohnqualitäten die Kernstadtbevölkerung an die Kernstadt zu binden. Falls dies nicht möglich ist, ist eine dezentrale Konzentration – möglichst in der Nähe der Kernstadt – gegenüber einer Dispersion von Wohnstandorten zu bevorzugen. Damit können modale Effekte (Verkehrsmittelnutzung) oder auch eine stärkere Ortsbindung bei einzelnen Alltagsaktivitäten verbunden sein. Das Ausmaß dieser Effekte hängt aber nicht nur von den Angeboten vor Ort oder im ÖPNV ab, sondern auch von den konkurrierenden Angeboten an anderen Orten bzw. bei anderen Verkehrsträgern.

Eine hohe Standortzufriedenheit korrespondiert mit kurzen Wegen und hoher alltäglicher Quartiersbindung. Nutzungsoptionen im Nahraum beeinflussen die Standortzufriedenheit und langfristige Standortbindungen. Gleichzeitig sind sie mit einem vergleichsweise geringen Wegaufwand und einer überproportionalen Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel verbunden.

Handlungsfeld Alltagsmobilität

Im Hinblick auf die Alltagsmobilität geht es vor allem um die Beeinflussung der Zielwahl und der Verkehrsmittelwahl im Sinne eines 'verkehrssparsamen' und Pkw-unabhängigen Alltags. Dabei zeigen sich erhebliche Einflüsse von

- Umfang und Qualität der Nahraumausstattung mit Nutzungsgelegenheiten,
- Verkehrsmittelangeboten und deren Qualität sowie
- mobilitätsbezogenen Einstellungen, die sich eher in Mobilitätsstilen abbilden lassen als in allgemeinen Lebensstilen.

Die Zielwahl der Alltagswege – insbesondere in den Bereichen Versorgung und Freizeit – wird auch durch den Umfang und die Qualität der Angebote im Nahraum beeinflusst (vgl. Kap. 6.2). Durch Informationen über den Nahraum und ein entsprechendes Quartiersmarketing kann diese Tendenz verstärkt werden, wenn gleichzeitig Angebote und Qualitäten erhalten oder sogar verbessert werden. Zur verstärkten Bindung auch der jüngeren und mobileren Wohnbevölkerung ist eine Verbesserung/Erweiterung der Angebote für diese Adressatenkreise erforderlich. Ältere Menschen sind ohnehin tendenziell in ihrer Nachfrage nach Einkaufs-, Dienstleistungs- und Freizeitgelegenheiten stärker wohngebietsorientiert. Angebotsdefizite können für sie infolge der eingeschränkteren Mobilitätsoptionen zu weitreichenden Einschränkungen der Teilhabe führen.

Eine nähräumliche Orientierung wird somit durch die infrastrukturelle Ausstattung der Quartiere und durch die Möglichkeiten formelle und informelle Settings auszubilden (vgl. Kap. 6.2), gefördert. Dies findet Ausdruck in einer persönlichen Verankerung am Wohnort, d.h. der Aneignung des Raumes als „Umgebung“ (vgl. Kap. 8). Sie ist aber auch beeinflusst durch die Art und Bedeutung von Pflichtaktivitäten (z. B. Arbeit), die außerhalb des Quartiers ausgeübt werden (müssen), sowie durch konkurrierende Angebote in größerer Entfernung. Die räumliche Bindung wird zudem durch soziale Netze und Kontakte innerhalb der Quartiere gefestigt. Dabei kommt der Existenz, Art und Qualität öffentlicher und halböffentlicher Räume als Orte für soziale Kontakte und Austausch eine zentrale Bedeutung zu.

Eine nähräumliche Orientierung der Alltagsmobilität kann daher gefördert werden durch

- Art, Umfang und Qualität der infrastrukturellen Ausstattung,
- Existenz, Art und Qualität öffentlicher/halböffentlicher Räume (als Treffpunkte, Aufenthaltsorte ...) für unterschiedliche Nachfragergruppen, die

insbesondere Optionen für die Ausbildung unterschiedlicher Behavior Settings zulassen.

Da die Verkehrsmittelwahl durch die Pkw-Verfügbarkeit stark bestimmt wird, ist eine Bereitstellung nachfragegerechter Wohnungsangebote an Standorten anzustreben, an denen eine vergleichsweise geringere Motorisierung möglich ist. Gleichzeitig sind insbesondere die Wahlmöglichkeiten des nicht-motorisierten Verkehrs und zum Teil auch des öffentlichen Personennahverkehrs zu erhalten, zu erweitern und den potenziellen Nutzern aufzuzeigen. Im Rahmen der Standortwahl sind diese Qualitäten in ihren potenziellen Wirkungen auf die individuelle Alltagsmobilität und die zeitlichen sowie finanziellen Beanspruchungen zu verdeutlichen (Mobilitätsberatung, Wohnstandortberatung, Neubürger-Pakete mit ÖV-Zeitkarten u. ä.). Eine verbesserte und attraktive Nahraummobilität stützt die Standortqualitäten. Insbesondere für älter werdende Bewohner, bei sinkenden frei verfügbaren Finanzmitteln von Privathaushalten und bei eher zu erwartenden Betriebseinschränkungen des ÖPNV infolge fehlender öffentlicher Mittel ist dies die einzige finanzierbare und nachhaltige Alternative zur Automobilität.

Die Verkehrsmittelwahl wird dadurch beeinflusst, dass die Verkehrsteilnehmer die Pkw-Nutzung für sich auch deswegen als vorteilhaft empfinden, weil sie jederzeit und selbstbestimmt darüber verfügen können. Außerdem haben sie die positiv wahrgenommenen Fähigkeiten zur Nutzung/Handhabung (subjektiv wahrgenommene Verhaltenskontrolle bei der Nutzung von Verkehrsmitteln hinsichtlich Verfügbarkeit, Handhabbarkeit, Vertrautheit, Privatraum bei Störungen ...). Je geringer die wahrgenommene Verhaltenskontrolle anderer Verkehrsmittel ist, desto mehr wird der motorisierte Individualverkehr genutzt. Diese für den ÖPNV subjektiv als gering wahrgenommene Verhaltenskontrolle kann nur durch Informationen über das ÖPNV-Angebot und seiner Qualitäten sowie durch Angebote zur testweisen Nutzung vergrößert werden.

9.3 Handlungsmöglichkeiten nach Gebietstypen – beispielhafte Erläuterung

Die Untersuchungen im Projekt StadtLeben stützten sich auf zehn Untersuchungsgebiete, die zu fünf Gebietstypen zusammengefasst und in Kapitel 4 ausführlich beschrieben wurden:

- verdichtete Innenstadtquartiere,
- Innenstadtrandgebiete,

- periphere Gebiete in der Kernstadt,
- suburbane Hauptorte im Umland,
- suburbane Eigenheimquartiere im Umland.

Die Handlungserfordernisse wie auch die Handlungsmöglichkeiten sind von den Eigenschaften und Qualitäten der Quartierstypen abhängig. Diese können hinsichtlich der jeweiligen Grundcharakteristika zusammenfassend – allerdings auch vereinfachend – gekennzeichnet werden (vgl. Tab. 9.1).

Schon in dieser Zusammenstellung wird deutlich, dass die Verantwortung für die Zukunftsfähigkeit einiger Quartierstypen nur schwer eingelöst werden kann (z. B. periphere Eigenheimquartiere in der Kernstadt, suburbane Eigenheimquartiere im Umland). Es wird aber auch deutlich, dass eine Einlösung das Zusammenwirken von kommunalen Gebietskörperschaften, Wohnungswirtschaft, gewerblicher Wirtschaft, Entwicklern und Investoren, Bewohnern/Eigentümern voraussetzt. Die Chancen zur funktionalen und sozialen Mischung wie auch zur Mischung der Wohnungsangebote, Bauformen und Eigentumsformen, sowie zur qualitativen Aufwertung bei Umnutzungen (z. B. Freiraumbereitstellung, Ergänzung von Infrastrukturangebot) sollten hierbei abgestimmt genutzt werden.

Tabelle 9.1: Quartierstypen und ihre Spezifika

<p>Verdichtete Innenstadtviertel als Eingangsquartiere</p> <p>In keinem anderen Gebietstyp konkurrieren Nutzungen, Wohnformen und Nachfragergruppen so stark miteinander wie in den verdichteten Innenstadtvierteln. Neben den Konflikten, die diese Heterogenität mit sich bringt, bedienen die verdichteten Innenstadtviertel jedoch auch die unterschiedlichsten Bedürfnisse mit Blick auf das Wohnen. Entsprechend ist dieser Gebietstyp hinsichtlich der Nutzungs- und Bewohnermischung zu stützen. Für den städtischen und stadtreionalen Wohnungsmarkt ist insbesondere die Funktion des ‘port of entry’ für Neuzuziehende bzw. für Haushaltsgründer von großem Interesse.</p> <p>Dieser Gebietstyp weist eine hohe Anpassungsfähigkeit auf, die allerdings den Erhalt der Nutzungs- und Bewohnermischung ebenso voraussetzt wie eine Begrenzung der aus der potenziellen Überlastung resultierenden Probleme (Verkehr, Parken, Freiraumdefizite, Immissionen).</p>
<p>Die Innenstadtrandgebiete vor dem Umbruch</p> <p>Die Innenstadtrandgebiete werden so stark wie kein anderer Gebietstyp von den Veränderungen im Bereich der öffentlichen Wohnungswirtschaft und den daraus folgenden Verkäufen großer Wohnungsbestände bzw. dem Wegfall von Mietbindungen beeinflusst (werden). Damit stehen diese Gebiete vor starken Veränderungen. Die Bewohnerschaft wird sich hinsichtlich ihrer soziodemographischen sowie sozioökonomischen Eigenschaften erheblich verändern und ggf. polarisieren. Potenziale stellen Freiraumsituation, Verkehrsanbindung sowie das Wohnungsangebot dar. Defizite bestehen jedoch in einer ggf. zielgruppenspezifischen Aus-</p>

<p>stattung mit entsprechenden Wohnungs- und Mobilitätsangeboten sowie einer adäquaten Infrastruktur. Hier besteht Handlungsbedarf, um nicht einen Werte- und Imageverlust der Gebiete zu riskieren.</p> <p>Die Gebiete bieten bei Anpassung des Wohnungsgemenges und bei Qualifizierung der Freiräume Potenziale für Zuzüge aus anderen Stadtquartieren. Die Vielfalt der Wohnungsangebote, die relativ gute Infrastrukturausstattung und Erreichbarkeit bietet auch für ältere Menschen und junge Familien attraktive Lebensmöglichkeiten.</p>
<p>Periphere Eigenheimquartiere in der Kernstadt</p> <p>Dieser Gebietstyp ist durch hohe funktionelle Spezialisierung und geringe Mischung gekennzeichnet und nur durch beträchtliche Substitutionsleistungen des Verkehrs funktionsfähig, es sei denn, die Standorte erfahren eine nachträgliche Anreicherung bzw. Aufwertung. Mit Blick auf ein gegebenes Zuzugspotenzial aus sowohl kernstädtischen als auch Umlandstandorten sollte diese Entwicklungsoption jedoch im Auge behalten werden. In verkehrlicher Hinsicht ist dieser Gebietstyp kritisch, da er einerseits durch eine traditionell hohe Motorisierung gekennzeichnet ist, andererseits aber ein deutlich geringeres ÖV-Erschließungspotenzial aufweist als Standorte in suburbanen Hauptorten.</p>
<p>Suburbane Hauptorte im Umland</p> <p>In der Rolle des Hauptzentrums von Stadtumlandgemeinden weisen diese Quartiere eine vergleichsweise gute soziale und erwerbswirtschaftliche Infrastruktur sowie eine gute Erreichbarkeit der Kernstadt auf. Zum Erhalt ihrer Struktur sind sie auf die quartiersüberschreitende Nachfrage aus den suburbanen Eigenheimquartieren wie aber auch auf die gute Erreichbarkeit des Zentrums der Region angewiesen.</p> <p>Die Gebiete weisen eine gemischte Bevölkerung auf und sind gerade auch für Nachfragergruppen, wie z. B. ältere Haushalte, attraktiv, die auf eine nahräumliche Grundausstattung und gegebenenfalls eine gute Anbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr angewiesen sind oder diese aus anderen Gründen wünschen. Es zeigen sich aber auch zunehmend städtische Problemlagen (Verkehr, soziale Probleme, soziale Segregation). Die grundsätzlich gegebene Anpassungsfähigkeit ermöglicht eine dauerhafte Bestandsfähigkeit.</p>
<p>Suburbane Eigenheimgebiete im Umland</p> <p>Dieser auf die Wohnfunktion spezialisierte Gebietstyp stellt den – derzeit noch – größten Gewinner der Suburbanisierung dar. Als problematisch zeichnen sich jedoch bereits jetzt die Konstellationen der Entstehungsvoraussetzungen dieses Gebietstyps für die künftige Entwicklung ab: Gegenwärtig werden die Ausstattungsdefizite durch eine erhöhte Mobilität der Bewohner kompensiert. Der hohe Anteil von Wohneigentum führt zu einer geringen Fluktuation der Wohnbevölkerung und lässt so ein vergleichsweise einheitliches Altern der Bevölkerung erwarten. Für das Altern in diesen monofunktionalen und zentrumsfernen Gebieten fehlen bislang jedoch geeignete Angebote einer bedürfnisgerechten Versorgung und Betreuung.</p> <p>Gleichzeitig stellt vor allem die starke und schnelle Überformung gewachsener gesellschaftlicher Strukturen in den Ortschaften ein Konfliktpotenzial dar.</p> <p>Aufgrund der hohen baulichen und funktionellen Spezialisierung dieses Gebietstyps ist er keinen grundlegenden Veränderungen der Bevölkerung und ihrer Ansprüche ohne grundsätzliche 'Umstrukturierung' gewachsen. Die Problemlagen entsprechen damit grundsätzlich denen der peripheren Eigenheimquartiere in der Kernstadt, stellen sich aber aufgrund der größeren Zentrumsferne noch kritischer dar.</p>

Die Gebietstypen haben neben allen 'Individualitäten' der einzelnen Gebiete eine jeweils ähnliche Entstehungsgeschichte, ähnliche Raumlage und entsprechende strukturelle und funktionale Ähnlichkeiten. Bei Zugehörigkeit zum gleichen Quartierstyp ergeben sich somit zum Teil ähnliche, jeweils aber auch spezifische Prägungen der Bewohnerschaft, der Wohnstandortattraktivität, der Alltagsmobilität usw. Die Gebiete stehen in ihrer eigenen Quartiersbiographie und sind in dieser zu analysieren, weiterzuentwickeln und zu fördern. Es sind charakteristische Qualitäten zu erhalten oder zu stärken und charakteristische Mängel bzw. Defizite abzubauen.

Für jeden dieser Gebietstypen lassen sich charakteristische Strukturmerkmale (Bebauung, Nutzung, Versorgungs- und Freizeitangebote, verkehrliche Erschließung, ruhender Verkehr, Bebauungsformen, Eigentumsformen, Sozial- und Altersstruktur) ebenso aufzeigen wie aktuelle und zukünftige Problemlagen (vgl. Tab. 9.2 und 9.3). Entsprechend lassen sich Gebietstypen mit spezifischen oder sogar besonderen Gefährdungen der Zukunfts- und Anpassungsfähigkeit identifizieren, beispielsweise:

- (periphere) auf MIV-Mobilität angewiesene Standorte wie Esch im städtischen oder Heiligenhaus im suburbanen Zusammenhang,
- Standorte mit sozialen Konfliktpotenzialen – auch infolge der Belegungspolitik und 'einseitiger' Bauformen/Wohnungsgemeinschaft (z. B. Stammheim, Kerpen-Sindorf),
- Standorte mit nutzungs- und standortspezifischen Ausstattungsdefiziten (z. B. 'Grün'), begrenzten Angebotspaletten im Wohnungsbereich (z. B. Bau- und Eigentumsformen) sowie mit Umfeldbelastungen durch Verkehr, Gewerbe, Parkraum (z. B. Ehrenfeld, Nippes).

Diese Gefährdungen sind allerdings begrenzt bzw. begrenzbar bei

- moderater Mischung (Nutzungsarten, Nutzungsintensitäten, Bauformen, Eigentumsformen ...),
- Qualitätssubstitution in/durch räumliche Nachbarschaft ('Erreichbarkeit'),
- Wandlungsfähigkeit, Anpassungsfähigkeit und bei tatsächlicher Nutzung der Anpassungspotenziale (z. B. Ehrenfeld, Nippes, Longerich).

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit werden aktuelle und zukünftige Problemlagen zunächst für die Gebietstypen Innenstadtrand, Periphere Gebiete in der Kernstadt und suburbaner Hauptort im Umland tabellarisch dargestellt (vgl. Tab. 9.2). Die Problemlagen der Typen verdichtete Innenstadtquartiere und sub-

urbane Eigenheimquartiere im Umland werden dann einschließlich möglicher Handlungsansätze ausführlich behandelt.

Tabelle 9.2: Problemlagen der Gebietstypen

<p>Gebietstyp Innenstadtrandgebiet (hier: Stammheim und Longerich)</p> <p>Aktuelle Problemlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konflikte zwischen ‘unverträglichen’ Lebensweisen im Zuge des Generationen-/Eigentümerwechsels und der Belegungspolitik ▪ Teilweise großer Sanierungsrückstand des Wohnungsbestandes mit Mängeln in Ausstattung, Größe, Zuschnitt, technischen Standards ▪ Von Vernachlässigung bedrohte großflächige halb-öffentliche Freiräume, die nur eingeschränkt von den Bewohnern genutzt werden können/dürfen und teilweise nur geringe Qualitäten aufweisen <p>Zukünftige Problemlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verschlechterung der Versorgungsinfrastruktur sowie des ÖPNV-Angebotes insbesondere in den Schwachverkehrszeiten ▪ Konflikte zwischen ‘unverträglichen’ Lebensweisen im Zuge des Generationen-/Eigentümerwechsels sowie infolge der Belegungspolitik verstärkt ▪ Bedrohung der Wohnfunktion durch sinkende Attraktivität; resultierender Wertverlust bzw. eingeschränkte Vermarktbarkeit von Teilen des Wohnungsbestandes bis hin zu Wohnungsleerstand und Abwertung des Quartiers ▪ Verlust der Attraktivität der öffentlichen/halböffentlichen Freiflächen durch eingeschränkte Nutzbarkeit, Qualitätsverlust (Vernachlässigung) oder Verlust auf Grund starker Nachverdichtung
<p>Gebietstyp Periphere Gebiete in der Kernstadt (hier: Esch und Zündorf)</p> <p>Aktuelle Problemlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Z. T. nur eingeschränktes ÖPNV-Angebot ▪ Z. T. hohe MIV-Belastung auf Durchgangsstraßen ▪ Kompensierung von Angebots- und Funktionsmängeln durch individuelle Mobilitätsorganisation (z. B. Servicewege für Kinder) ▪ Großer Flächenverbrauch <p>Zukünftige Problemlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbleiben von gealterten und verkleinerten Haushalten in nicht angepasstem Wohnraum ▪ Nicht angepasste Strukturen und Angebote für eine alternde Bevölkerung ▪ Weitere Verschlechterung von Anbindung und Versorgungsfunktion
<p>Gebietstyp Suburbane Hauptorte im Umland (hier: Kerpen und Overath)</p> <p>Aktuelle Problemlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebauliche und soziale Folgeprobleme räumlicher Konzentration und nicht integrierten Bevölkerungswachstums ▪ Bedeutungsverlust des zentralen Versorgungszentrums mit der Gefahr von Abwertung und Leerstand ▪ MIV-Belastung des zentralen Versorgungszentrums durch Ziel- (Einkaufs-) und Durchgangsverkehre mit der Folge sinkender Attraktivität für Bewohner und Kunden ▪ Fehlende Angebote für Jugendliche <p>Zukünftige Problemlagen:</p>

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebauliche und soziale Folgeprobleme räumlicher Konzentration und nicht integrierter Bevölkerungswachstums ▪ Stark spezialisierter Wohnungsbestand (familiengerechtes EFH) entspricht nicht dem sich ausdifferenzierenden Nachfragermarkt und der alternden Bevölkerung ▪ Wenig kompakte städtebauliche Strukturen entsprechen nicht den Bedürfnissen einer alternden Bevölkerung ▪ Reduzierung des ÖPNV-Angebotes |
|---|

Anhand der Gebietstypen verdichtetes Innenstadtquartier und suburbanes Eigenheimquartier im Umland werden nachfolgend exemplarisch typische Problemfelder, Handlungserfordernisse und Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt. Der Gebietstyp suburbane Eigenheimquartiere im Umland wird durch die Untersuchungsräume Overath-Heiligenhaus und Kerpen-Sindorf repräsentiert.

Die Vielfalt und Komplexität der Gegebenheiten und Wirkungszusammenhänge der Alltagswelt in den Quartieren bedeutet, dass ein integrierter Ansatz der Aufwertung und Stabilisierung von Quartieren – im Zusammenspiel von zahlreichen Akteuren – erforderlich ist. Die Handlungsansätze für die Bereiche Wohn- und Alltagsmobilität werden gemeinsam beschrieben, da diese im Verständnis des Forschungsansatzes von StadtLeben als eng verflochten und voneinander abhängig gesehen werden.

Verdichtete Innenstadtquartiere

Dem Typ verdichtete Innenstadtquartiere sind im Projekt StadtLeben die Kölner Stadtteile Nippes und Ehrenfeld zuzuordnen.

Tabelle 9.3: Charakteristika sowie beobachtbare und zukünftig zu erwartende Problemlagen in verdichteten Innenstadtquartieren

Gebietstyp Verdichtete Innenstadtquartiere
<p>Charakteristika:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehrstöckige geschlossene Blockrandbebauung aus Gründerzeit und/oder Nachkriegszeit ▪ Überwiegend Wohnungen zur Miete ▪ Differenzierte Eigentümerstruktur (nur z. T. Wohnungsbaugesellschaften o. ä.) ▪ Hochdifferenziertes, nähräumlich erreichbares Angebot von Nutzungen und Settings ▪ Hohe integrierte ÖPNV-Qualität; aufgrund Lage und quartiersüberschreitender Attraktivität z. T. hohe MIV-Belastung und hoher Parkdruck ▪ Mangel an qualitativ hochwertigen Freiräumen, Freiraum überwiegend öffentlich ▪ Kleine, meist kinderlose und überwiegend junge Haushalte dominierend; hoher Anteil von Bewohnern mit Migrationshintergrund

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Viele Selbstständige und Freiberufler, hoher Akademiker- und Studentenanteil, nennenswerte Anteile einkommensschwacher wie einkommensstarker Personen ▪ Hohe Anzahl an Umzügen, niedrige Wohndauer bzgl. Wohnung und Quartier; überdurchschnittliche Verbreitung von Umzugsplänen, Überwiegen von Zuzügen von außerhalb der Region ▪ Hoher Anteil an Haushalten ohne Pkw; hohe Anteile für Verkehrsmittel des Umweltverbundes; hohe Nahraumorientierung bei Versorgungsaktivitäten ▪ Überwiegend junge außenorientierte Lebensstile (Außerhäuslich-Gesellige), wenig Vertreter der Lebensstilgruppe der Traditionellen ▪ Z. T. 'Szeneviertel' <p>Aktuelle Problemlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mangel an qualitativ hochwertigem öffentlichen und privatem Freiraum ▪ Folgeprobleme aufgrund des hoch verdichteten Zusammenlebens (Lärm, Schmutz, Raumkonkurrenzen...) ▪ Verkehrsprobleme durch ruhenden wie fließenden motorisierten Individualverkehr ▪ Konkurrenzen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer im engen öffentlichen Straßenraum ▪ Befürchtungen hinsichtlich gesellschaftlicher Dominanzen sowie Unverträglichkeiten von Lebensvorstellungen infolge der engen Nachbarschaft unterschiedlicher Ethnien u. ä. <p>Zukünftige Problemlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abwertung der Versorgungsangebote: Zunahme von schnell wechselnden Billiganbietern, Verlust des mittelständischen Einzelhandels, Verlust von Grundversorgung (Waren des täglichen Bedarfs) ▪ Homogenisierung der Bevölkerung durch räumliche Konzentration und Stigmatisierung von bestimmten Bevölkerungsgruppen (sozial Schwache, Ausländer usw.) oder durch Gentrification und Verdrängung, wachsende soziale Stigmatisierung

Die Handlungsmöglichkeiten in diesem Gebietstyp konzentrieren sich auf folgende Bereiche:

- Erhalt und Weiterentwicklung einer differenzierter Versorgungs- und Angebotsstruktur,
- Ergänzung und Verbesserung der Ausstattung mit flexibel nutzbaren Freiräumen (Straßen, Plätze, Grünraum),
- Erhalt des Marktsegments preisgünstiger, flexibler Wohnungen für Haushalte mit niedrigem Einkommen,
- Ergänzung des Wohnangebotes durch höherwertige Wohnungen mit privatem Freiraum, insbesondere auch als Wohneigentum,
- Förderung integrativer Angebote für Bevölkerungsgruppen nach Alter und ethnischer Herkunft,
- Eröffnung von Optionen, die Pkw-Nutzung von Pkw-Besitz zu trennen und verstärkt nicht-motorisierte und öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen,
- Verbesserung der Umweltsituation.

Erhalt und Weiterentwicklung einer differenzierten Versorgungs- und Angebotsstruktur

Eine vielfältige Versorgungs- und Dienstleistungsstruktur, wie sie in Innenstadtquartieren anzutreffen ist, geht mit einer erhöhten nahräumigen Zielwahl und damit auch mit erhöhten Fußwegeanteilen einher. Damit Bewohner in 'ihrem Gebiet' auch im Alter selbstständig bleiben können, ist dort eine Mindestversorgung, möglichst sogar ein differenziertes Versorgungsangebot von besonderer Bedeutung. Zum Erhalt der spezifischen Funktion und Attraktivität ist daher eine kontrollierte Entwicklung der Versorgungsinfrastruktur notwendig. Es gilt, von planerischer Seite die kleinteilig strukturierte Versorgung zu unterstützen, bei der Gefahr von Leerstand räumlich zu konzentrieren und ein 'freiwilliges' Standortmanagement von Versorgungsunternehmen, Hauseigentümern usw. zu initiieren. Neben kleinteiligem Einzelhandel für den periodischen Bedarf sind auch größere Geschäfte für die tägliche Grundversorgung mit unterschiedlichen Preiskategorien als 'Versorgungsrückgrat' zu gewährleisten. Aufgrund des zurzeit vergleichsweise hohen Anteils an Bewohnern mit jungen außenorientierten Lebensstilen (Außerhäuslich-Gesellige), aber wenig Vertretern der Lebensstilgruppe der Traditionellen ist darauf zu achten, dass die für diesen Gebietstyp typische, auch quartiersüberschreitend anziehend wirkende Angebotsdiversifikation erhalten bleibt (z. B. Stammkneipen, 'Szene'-Kneipen, Lebensmittel-Angebot für gentrifizierte Haushalte, alteingesessene Einzelhändler).

Neben dem Einzelhandel tragen insbesondere die vielfältigen Freizeitangebote (kommerziell, kirchlich, kommunal) zum Bild des 'lebendigen Quartiers' bei. Auch diese Angebote sollten gezielt gefördert und erhalten werden (z. B. durch reduzierte Mieten, Bereitstellung von Werbeflächen o. ä.). Ergänzend sollten bürgerschaftliche Angebote formeller wie informeller Art durch entsprechende Rahmenbedingungen unterstützt werden.

Ergänzung und Verbesserung der Ausstattung mit flexibel nutzbaren Freiräumen

Aufgrund des sinkenden Nachfrage- und Bewohnerdrucks ist langfristig eine 'Entdichtung' möglich und diese könnte mit der Anlage oder Erweiterung von kleineren öffentlichen Freiräumen zur Verbesserung der Freiraumangebote beitragen.

Auf Kleinbrachen wie Baulücken sind öffentliche Freiraum-Zwischennutzungen denkbar. Einrichtung und Unterhalt können mit kommunaler Unter-

stützung in bürgerschaftlicher Eigenleistung erbracht werden. Ebenso kann der Unterhalt von öffentlichen Freiräumen und öffentlichem Grün durch ehrenamtliches Engagement zumindest unterstützt werden (z. B. 'Straßenbaumpatenschaften' oder Sponsoring zum Betrieb von Brunnen). Die Ausstattung mit Einrichtungen für Kinder wird als besonders defizitär eingestuft (vgl. Kapitel 5.1). Daher bietet sich eine stärkere Beteiligung der Bewohnerschaft an der Gestaltung sowie dem Erhalt öffentlicher Freiflächen etwa im Sinne von Spielplatzpatenschaften an.

Ein großer Teil der Blockinnenbereiche wird derzeit für Stellplätze der Pkw von Bewohnern, Kunden oder Besuchern genutzt. Ob langfristig der Parkdruck so deutlich sinkt, dass hier eine Aufwertung der Wohnqualität durch die Anlage von privatem Freiraum möglich wird, ist zumindest fraglich. Die Umwandlung von Freiflächen für private (einer Wohnung zugeordnet) oder halb-öffentliche (dem Haus zugeordnet) Freiräume sollte ggf. kommunal (finanziell oder durch Beratung) unterstützt werden.

Erhalt des Marktsegments preisgünstiger, flexibler Wohnungen für Haushalte mit niedrigem Einkommen

In die Innenstadtgebiete der Kernstädte ziehen vor allem kleinere Haushalte mit eher niedrigem Einkommen. Sie sind oft noch in der Ausbildung und entscheiden sich bewusst für den Wohnstandort im Inneren der Kernstadt (siehe hierzu auch die Wandermotivuntersuchung der Stadt Köln (Stadt Köln 2003)). Der Gebietstyp der verdichteten Innenstadtviertel dient als städtischer 'port of entry' für junge Haushalte, meist jedoch noch nicht als endgültiger Wohnstandort. Um diese Funktion der verdichteten Innenstadtviertel zu sichern, sollte ein angemessener Anteil von Wohnungen mit niedrigem Mietniveau erhalten bleiben. Darauf kann eine Kommune in der Form eines Wohnraumversorgungskonzeptes Einfluss nehmen, wenn sich im Portfolio einer kommunalen Wohnungsgesellschaft derartige Wohnungen befinden oder wenn es noch einen relevanten Anteil von sozial geförderten Wohnungen mit laufender Belegungsbindung gibt.

Ein derartiges Wohnraumversorgungskonzept sollte in Hinblick auf den Gebietstyp nicht nur der Versorgung von sozial schwachen Wohnungssuchenden und Wohnungsnotfällen dienen, sondern eben auch ein adäquates Angebot (Wohnungen aller Preisstufen und Größen, flexible Grundrisse, teilweise auch altengerechte Grundrisse und Ausstattung) für die zuziehenden eher kleinen Haushalte umfassen, deren zukünftige Bindung im Interesse der Kommune liegt.

Ergänzung des Wohnungsangebotes durch höherwertige Wohnungen mit privatem Freiraum, auch als Wohneigentum

Die innerstädtischen hoch verdichteten Quartiere stellen aufgrund ihres differenzierten Angebots im Nahraum eine geeignete Umgebung für urbane Lebensweisen, bei ergänzender Ausstattung mit privatem oder halb-öffentlichem Freiraum auch für Familien mit Kindern dar. Einige dieser 'Urbaniten' wollen Wohneigentum bilden. Eigentümer wirken auf das Quartier aufwertend und stabilisierend. Sie lassen auch eine stärkere Bindung an das Quartier erwarten.

Förderung integrativer Angebote für Bevölkerungsgruppen nach Alter und ethnischer Herkunft

Der zunehmende städtische Bevölkerungsanteil mit Migrationshintergrund findet sich ebenfalls in diesem Gebietstyp konzentriert. Dies schlägt sich bereits in den Nutzungsangeboten der Gebiete nieder (spezifische Versorgungs- und Freizeitangebote). Um Konflikte und Segregation zu vermeiden, müssen integrative Angebote erhalten und zum Teil ergänzt werden. Aufgrund der schwierigen finanziellen Lage der Kommunen erfordert dies zunehmend bürgerschaftliches Engagement. Die Kommunen können dies durch die Bereitstellung von Räumen, Bezuschussung oder Organisationshilfen unterstützen.

Eröffnung von Optionen, die Pkw-Nutzung von Pkw-Besitz zu trennen und verstärkt nicht-motorisierte und öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen

Generell zeigt der Vergleich der verschiedenen Gebietstypen, dass deren Lage und verkehrsmittelspezifische Erreichbarkeit wesentliche erklärende Faktoren der Alltagsmobilität darstellen. So weisen die Quartiere deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelausstattung auf. Die Ausstattung mit Zeitfahrausweisen des ÖPNV nimmt vom Stadtkern ins Umland ab. Die hohen Anteile des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs in diesem Gebietstyp sollten daher unterstützt werden. Dabei sollte auch bei Änderung der individuellen Situation oder der Haushaltssituation (z. B. Beginn der Erwerbstätigkeit, Geburt von Kindern) die Alltagsorganisation ohne Pkw möglich bleiben. Durch Alternativen zum Pkw-Besitz wird zudem der bei diesem Gebietstyp sehr hohe Parkdruck gesenkt, der die Attraktivität des Gebietstyps und die Lebensqualität mindern kann. Den erwünschten 'autolosen' Haushalten müssen daher Dienstleistungs- und ergän-

zend auch Beratungsangebote zur Alltagsorganisation (Mobilitätsberatung) gemacht werden.

Ortsansässige Gewerbetreibende, die auf Nahraum-Kundschaft angewiesen sind und für die nicht-motorisiertes Einkaufen Vorteile bringt (z. B. reduzierter Platzbedarf für Pkw-Stellplätze und entsprechende Freistellungen vom Stellplatznachweis bei Expansion), können dies durch Transportdienste unterstützen. Dies ist insbesondere für ältere Menschen und berufstätige Klein-Haushalte attraktiv, für Gruppen also, deren Anteil insgesamt zunimmt.

Zur Ausdifferenzierung von Dienstleistungsangeboten der Wohnungswirtschaft kann auch eine Kooperation mit Trägern wohnungsergänzender Mobilitätsdienstleistungen (z. B. Car-Sharing-Anbietern) beitragen. Weitere Maßnahmen sind ein ermäßigter Verkauf von ÖPNV-Tickets, Bring- und Holddienste (in Kooperation mit dem Taxi-Gewerbe), Dienstleistungsangebote für Radfahrer (z. B. Umbau einer nicht-vermietbaren EG-Wohnung zu Radwerkstatt und -abstellanlage).

Bewährte verkehrsplanerische Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind verstärkt umzusetzen (Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung; Ausbau von Radverkehrsanlagen; radfahrerfreundliche Ampelschaltungen ...). Je nach Situation können Parkierungs- oder andere Flächen im Straßenraum für Radabstellanlagen, wie z. B. abschließbare Fahrradhäuser oder -boxen, zur Verfügung gestellt werden.

Verbesserung der Umweltsituation

Umzugspläne werden in den zentrumsnahen und verdichteten Wohngebieten häufig u. a. durch die Umweltsituation und insbesondere durch die hohe Lärmbelastung ausgelöst. Durch die Vielzahl möglicher Lärmquellen ist in diesen Gebieten eine integrierte Behandlung der Lärmproblematik (und ggf. Schadstoffproblematik) erforderlich, z. B. in Form von Lärminderungsplänen.

Suburbane Eigenheimquartiere im Umland

Der Gebietstyp suburbane Eigenheimquartiere im Umland wird durch die Untersuchungsräume Overath-Heiligenhaus und Kerpen-Sindorf repräsentiert. Während es sich beim vorher behandelten Gebietstyp ausschließlich um Bestandsquartiere handelt, muss hinsichtlich suburbaner Eigenheimquartiere zwischen Bestandsquartieren und Neuplanungen unterschieden werden.

Tabelle 9.4: Charakteristika sowie beobachtbare und zukünftig zu erwartende Problemlagen in suburbanen Eigenheimquartieren

Quartierstyp Suburbane Eigenheimquartiere im Umland
<p>Charakteristika:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fast ausschließlich freistehende Einzelhäuser in offener Bauweise um dörflichen Kern ▪ Überwiegender Anteil an selbst nutzenden Eigentümern ▪ Zielquartiere für den Haushaltstyp der (jungen) Familien mit Kindern; je nach 'Entwicklungsstand' unterschiedliche Lebensstilverteilungen ▪ Überdurchschnittliche Anteile von Zuzügen aus der Region ▪ Z. T. stark eingeschränkte nähräumliche Ausstattung mit Versorgungsangeboten, Arbeitsplätzen ▪ Z. T. dörflicher Versorgungskern, teilweise Ergänzung um randlagigen großflächigen Einzelhandel mit quartiersüberschreitender Bedeutung ▪ ÖPNV-Qualität unterschiedlich je nach Lage und vorhandenem ÖPNV-System; hohe Pkw-Verfügbarkeit, oftmals mehrere Pkw pro Haushalt; hoher Anteil an MIV-Nutzung; hoher Anteil an Service- und Versorgungsfahrten ▪ Mängel hinsichtlich der Freizeitangebote für Jugendliche (trotz hoher Relevanz bzw. Nachfrage) ▪ Geringe Wohnmobilität aufgrund eines hohen Anteils von Eigentümern ▪ 'Auseinanderfallen' von (älteren) Alteingesessenen und (jungen) Neuzuziehenden ▪ Soziales Leben und Zusammenhalt (noch) auf der Grundlage 'klassischer' Formen wie Kirche und Vereine ▪ Überwiegend privater Freiraum in der Form von privaten Gärten <p>Aktuelle Problemlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Z. T. nur eingeschränktes ÖPNV-Angebot ▪ Hoher Flächenverbrauch ▪ Kompensierung von Funktionsmängeln durch individuelle Alltagsmobilität (z. B. Servicewege für Kinder) ▪ Abhängigkeit vom MIV <p>Zukünftige Problemlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbleiben von gealterten und verkleinerten Haushalten in nicht angepasstem Wohnraum ▪ Nicht angepasste Strukturen für eine alternde Bevölkerung ▪ Weitere Verschlechterung von Anbindung und Versorgungsfunktion

Auf Neuplanungen sollte weitgehend verzichtet werden. Gegebenenfalls erforderliche Flächen für den Wohnungsbau sind vor allem als Nachverdichtung und Arrondierung bestehender Quartiere zu schaffen. Insbesondere sollten hierzu

Gebiete mit guter Infrastruktur genutzt werden. Gegebenenfalls kann die Arrondierung und Nachverdichtung auch dazu beitragen, gefährdete Infrastrukturen durch zusätzliche Nachfrage zu sichern.

In den Bestandsquartieren konzentrieren sich die Handlungsmöglichkeiten auf folgende Bereiche:

- Verbesserung der Quartiersbindung durch die Unterstützung nachbarschaftlicher Strukturen und bürgerschaftlichen Engagements,
- Umzugsunterstützung in altengerechte Wohnungen innerhalb des Quartiers und/oder in den Hauptort bzw. die Kernstadt (Umzugsmanagement),
- Gewährleistung einer Mindestversorgung für suburbane und periphere Eigenheimquartiere, auch durch mobile Dienste und Nachbarschaftshilfe,
- Sicherstellung der Mobilität durch differenzierte Bedienungsformen.

Verbesserung der Quartiersbindung durch die Unterstützung nachbarschaftlicher Strukturen und bürgerschaftlichen Engagements

Auffällig sind sozial- und altershomogene Nachbarschaften (junge Familien mit Kindern, ältere Paare). Viele Alltagsaktivitäten sind vor allem in der Erwerbsphase des Wohnungseigentums und kurz danach nach außen, häufig zur Kernstadt hin, orientiert. Die Ausstattungsdefizite sozialer Infrastruktur sowie von Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen können nur durch eine häufige Autonutzung kompensiert werden.

Das 'Zurückkehren' von Angehörigen der zweiten suburbanen Generation in der familialen Lebensphase bildet eine Chance für die Weiterentwicklung der älteren suburbanen Wohnquartiere. Deren Ortsbindung kann zukünftigen sozialen Problemen vorbeugen.

Es sollte in diesem Gebietstyp versucht werden, über kommunal unterstützte, aber weitgehend bürgerschaftlich organisierte Ortsaktivitäten (Vereine, Feste, Aktivitäten für Teile der Bewohnerschaft o. ä.) das gegenseitige Kennenlernen über Interessens-, Lebensform- und Lebensphasengrenzen hinweg zu erleichtern und bürgerschaftliche Dienste ('Nachbarschaftshilfe', Betreuung, Versorgung) anzustoßen. Insgesamt liegt bürgerschaftliches Engagement im öffentlichen Interesse und sollte ggf. infrastrukturell, finanziell oder zumindest ideell und organisatorisch unterstützt werden.

Neuzugezogene sollten durch Informationen zur Infrastruktur des Wohnquartiers, zu Mobilitätsangeboten (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) aber auch zu bürgerschaftlichen Gruppen willkommen geheißen werden. Wichtiger erscheint es allerdings langfristig, zur Sicherung einer nachhaltigen Siedlungs- und Ver-

kehrsentwicklung die potenziellen Zuzügler bei der Wohnungs- bzw. Grundstückssuche über die Ausstattungsdefizite und die resultierenden Verkehrsaufwände sowie über notwendige Verkehrsmittelausstattungen der Haushalte zu informieren (z. B. Einkäufe, notwendige Transportdienste für Kinder).

Umzugsunterstützung in altengerechte Wohnungen innerhalb des Quartiers und/oder in den Hauptort bzw. die Kernstadt (Umzugsmanagement)

Ein Problem dieses Gebietstyps stellt die starke Spezialisierung auf familiengerechtes Wohnen im Eigentum mit darauf abgestellter oder zum Teil sogar fehlender Infrastruktur (Einrichtungen zur Kinderbetreuung) dar, die allenfalls stark eingeschränkt auf eine kohortenweise alternde Bevölkerung eingestellt ist. Der hohe Anteil an Eigentümern führt dazu, dass auch nach Auszug der Kinder und/oder Verlust des Partners verkleinerte Haushalte in familiengerechten Wohnungen verbleiben. Als Hinderungsgründe für Wohnmobilität im Alter kommen neben dem Wunsch, im (z. T. 'selbst' gebauten) Haus zu bleiben, die hohen Transaktionskosten eines Umzugs hinzu. Damit werden familiengerechte Wohnformen durch Altenhaushalte belegt, während gleichzeitig weitere Quartiere dieses im Hinblick auf Alterung und Schrumpfung der Bevölkerung sehr problematischen Typs ausgewiesen werden, wohnstandortnahe Grün- und Freiflächen für Neubauten beansprucht werden und die Attraktivität des Gebietstyps in Hinblick auf das Wohnideal 'Wohnen im Grünen' sinkt (Wfa 2001). Zusätzlich führen diese neuen Angebote dazu, dass umzugswillige Ältere ihre Immobilien schwieriger vermarkten können, weil in der Nachbarschaft Neubaugebiete zu einer verminderten Nachfrage nach Alt-Immobilien und zu niedrigen Preisen führen. Bei der Entstehung regionaler Nachfragermärkte für Einfamilienhausangebote an peripheren Standorten kommt der Effekt hinzu, dass die ursprünglichen Erlöserwartungen eines Verkaufs nicht erfüllt werden (können). Dies löst ein Zusatzproblem für die Bewohner dadurch aus, dass eine Säule ihrer Alterssicherung geschwächt wird. Für potenzielle Erwerber sind diese Angebote nicht nur wegen der Lage, der schlechteren Erreichbarkeit und der Ausstattungsdefizite weniger interessant, sondern weil aus den großen Grundstücksgrößen ein ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis resultiert. Die Nachfrage nachfolgender Erwerber richtet sich nicht nur aus Kostengründen, sondern auch aus Aufwandsgründen der Gartenbewirtschaftung auf kleinere Grundstücke. Folge ist, dass Neubauangebote unter Umständen preisgünstiger sind.

Es gilt daher auf regionaler Ebene ein Umzugsmanagement und Umzugshilfen zu entwickeln, die den Umzug in altengerechte Wohnformen unterstützen und so familiengerechte Wohnungen und Häuser im Bestand für andere Ziel-

gruppen frei machen. Das Wohnumfeld der neuen Wohnung sollte durch ein differenziertes Angebot wohnungsnaher und der Lebensphase angepasster Dienstleistungen ausgezeichnet sein. Es könnte bei dem Wunsch des Verbleibens im suburbanen Raum ein Standort im jeweiligen Hauptort sein.

Gewährleistung einer Mindestversorgung für suburbane und periphere Eigenheimquartiere – auch durch mobile Dienste und Nachbarschaftshilfe

Die Zufriedenheit mit der Versorgungsinfrastruktur ist in diesen Bestandsquartieren sehr gering. Der Alltag kann kaum ohne Auto bewältigt werden. Daher gilt es, Modelle zur Mindestversorgung mit Waren des täglichen und periodischen Bedarfs, personen- und haushaltsbezogenen Dienstleistungen sowie Verkehrsdiensten zu entwickeln. Dies ist wichtig, um die Versorgung in diesen Bestandsquartieren nicht ausschließlich von privater Motorisierung abhängig zu machen und die nähräumliche Mobilität im eigenen Quartier zu stützen. Gerade in Hinblick auf die sich abzeichnenden Veränderungen der Altersstruktur ist eine derartige Konzeption von zunehmender Bedeutung.

Die Ansiedlung von kleinteiligem Einzelhandel ist in Hinblick auf die in der Branche ablaufenden Konzentrationsprozesse und die Entwicklung zu immer größeren Einzelhandelsflächen eher unwahrscheinlich. Stattdessen sind bei den vorliegenden Raumstrukturen z. B. neue Modelle 'mobiler' Angebote und Dienste zu entwickeln. Neben erprobten Beispielen aus dem ländlichen Raum wie 'Fahrende Läden' erscheint parallel mit der in allen Alterklassen zunehmenden Nutzung und den erweiterten Möglichkeiten von IuK-Technologien der Ausbau und die Ausdifferenzierung von Lieferdiensten möglich. Die Ergebnisse von StadtLeben zeigen hohe Anteile von Lieferdienstnutzern bei den jüngsten und bei den ältesten Befragten. Die gelieferten Waren werden vielfältiger und auch die Nutzung von IuK-Medien wird als Kohorteneffekt weiter zunehmen.

Auch im Dienstleistungsbereich wird die Versorgungssicherheit von insbesondere Älteren zunehmend durch mobile Dienste (Fahrdienste, Hauswirtschaftsdienste, Gesundheits-, Pflege- und psycho-soziale Betreuungsdienste, aber auch Angebote zu Kommunikation und Kontakten) gewährleistet. Um einer zunehmenden Vereinzelung entgegen zu wirken, ist hierbei im Bereich von Kommunikation und Kontakt auch auf intergenerative 'bürgerschaftliche' Angebote zu achten.

Den Erhalt von Infrastruktur ist z. T. durch Mehrfachnutzungen (z. B. Post- und Bahnagenturen in Kombination mit Einzelhandel u. ä.) möglich. Zu Finanzierung, Trägerschaft und Betrieb bieten sich Kombinationen aus privater (durch Anbieter wie Nutzer) und öffentlicher Finanzierung an.

Sicherstellung der Mobilität durch differenzierte Bedienungsformen

Im Bereich der Mobilität können bürgerschaftlich organisierte Verkehrsdienste (z. B. 'Bürgerbus', nachfrageangepasste differenzierte Bedienungsformen) die ÖPNV-Angebote ergänzen bzw. diese bei absehbar notwendigen Einsparungen ersetzen und den Erhalt der Mobilität aller Bewohnergruppen sicherstellen. Hinzu kommt die Förderung der privaten Mitnahme. Eine stabile Bevölkerungszusammensetzung und eine längere Wohndauer kann 'informelle' Organisationsformen fördern. Zur Umsetzung ist eine enge Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Bürgern erforderlich.

9.4 Reflektion des Untersuchungsansatzes aus planungspraktischer Sicht

Prüfschema für die planungspraktische Verwertbarkeit von Erklärungskonzept und empirischen Befunden ist zum einen die Frage, ob die empirischen Befunde (Kap. 5, 6, 7 und 8) das theoretische Erklärungskonzept (Kap. 4) bestätigen, und damit verbunden zum anderen die Frage, ob die Befunde unter den Bedingungen der Planungspraxis genutzt werden können. Grenzen für die planungspraktische Verwertbarkeit könnten beispielsweise resultieren aus zu hohen Erhebungs- und Analyseaufwänden, zu geringen zusätzlichen Erklärungsleistungen, begrenztem Maßnahmen- und Handlungsbezug oder der Singularität der zu betrachtenden Planungssituationen.

Werden die Untersuchungsergebnisse synoptisch und gleichermaßen stark verkürzend zusammengefasst, so ergibt sich unter anderem das Folgende.

- Im Vergleich zur Erklärung der Wohnstandortmobilität wie auch der Alltagsmobilität durch soziodemographische Merkmale oder 'Lebenslage-merkmale' der Befragten sowie durch Raumstruktur- bzw. Raumlage-merkmale zeigt sich, dass bei dem gewählten Ansatz der Operationalisierung durch einstellungsorientierte 'Lebensstilmerkmale' zusätzliche Erklärungsleistungen erbracht werden können, die aber nur bei einigen der betrachteten Verhaltensmerkmale deutlich ausfallen. Dies ist auch Folge des für diese Untersuchung gewählten Lebensstilinventars, das für inhaltlich fokussierte Untersuchungen jeweils angepasst und damit in seiner Erklärungsleistung verbessert werden könnte.

Insbesondere hinsichtlich der Wohnungs- und Wohnstandortpräferenzen sowie des Wohnstandortwahlverhaltens (Kap. 5.2 und 5.5) zeigt sich eine starke Überlagerung durch die Effekte der Anbietermärkte, so dass im Untersuchungsraum die Wohnstandortwahl nur unter starken Restriktionen

und mehr auf 'Raumlage-' und 'Angebotskategorien' (z. B. finanzierbares Wohneigentum im Umland) bezogen erfolgt. Dies bedeutet, dass die Wohnungswirtschaft – zumindest in Regionen mit Anbietermärkten – derzeit noch nicht eine Adressierung der Nachfrager nach Lebensstilen für erforderlich hält. In Regionen mit Nachfragermärkten gewinnt aus Sicht der Wohnungswirtschaft der Ansatz der Lebensstile jedoch für eine zielgenaue Adressierung an Bedeutung. Seine Anwendung wird sich dann allerdings nicht auf die grundsätzliche Wanderungsentscheidung und die finanziell bestimmte Entscheidung für ein Marktsegment, sondern auf die nachgeordnete Ebene der Wahl konkreter Einzelstandorte in dem jeweiligen Marktsegment beziehen.

Hinsichtlich der Alltagsmobilität (Kap. 6.1 und 6.3) überlagern Einflüsse soziodemographischer Merkmale, der Lebenslage, der Raumlage und der mobilitätsbezogenen Handlungsmöglichkeiten die Einflüsse von Lebensstilen, so dass Lebensstile zur Präzisierung der Marktsegmente der Alltagsmobilität zwar genutzt werden können, der empirische Aufwand jedoch nur in besonderen Fällen gerechtfertigt erscheint. Zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl sind auf Verkehrsmittel bezogene Einstellungen eher differenzierungsgeeignet als Lebensstile. Gleichzeitig lassen sich aber auch Marketingstrategien entwickeln, die sich auf Personen nach Lebensstilen ausrichten, ohne jeweils vor Ort hierzu eine eigene Erhebung durchführen zu müssen. Dies gilt selbstverständlich – und vor allem in einfacher zu adressierender Form – für Marketingstrategien, die an Lebenslagen der Nachfrager anknüpfen.

- Der Ansatz des Behavior Setting Survey kann sowohl zur Spezifizierung der Grundlagen für Wohnzufriedenheit (Kap. 5.4) als auch zur Erklärung des nahräumlichen Mobilitätsverhaltens hinsichtlich Zielwahl und der damit korrespondierenden Verkehrsmittelwahl (Kap. 6.2) genutzt werden. Außerdem deutet sich an, dass über die quantitative Analyse der Behavior Settings hinaus vor allem auch Analysen, die sich auf die Qualitäten der Settings beziehen, eine Differenzierungsleistung für alltägliche Quartiersbezüge, aber auch für Wohnstandortbezüge der Bewohner leisten können. Dabei sind auch informelle, z. T. zeitlich befristete und durch Nutzerverhalten konstituierte Settings für die planungspraktische Auseinandersetzung mit Qualitäten und Defiziten von Quartiersausstattungen – und damit zur Entwicklung zielgerichteter Handlungsansätze – hilfreich. In welchem Umfang dabei das in diesem Forschungszusammenhang verwendete Behavior Setting Survey angewandt werden sollte, ist sicherlich von Planungsaufgabe zu Planungsaufgabe unterschiedlich. In jedem Fall sollte

aber bei Standortanalysen, Gebietsbegehungen, Gesprächen mit orts- und situations-erfahrenen Experten wie auch bei qualitativen Interviews mit den Bewohnern der Bereich informeller Settings als wichtiges Qualitätsmerkmal einbezogen werden.

- Der Ansatz der 'Milieus' als sozial-räumliche Einheit setzt vor allem den Einsatz qualitativer Erhebungsverfahren voraus. Er stellt in diesem Sinne einen wertvollen Analyse-, Differenzierungs- und vor allem Interpretationshintergrund dar, der in der Planungspraxis aus Intensivgesprächen mit ausgewählten Akteuren und Bewohnern abgeleitet werden kann. Bei intensiven ganzheitlichen stadtplanerischen Auseinandersetzungen mit Quartieren erfolgt dies zum Teil bereits, wenn auch nicht in entsprechend methodisch kontrollierter Form der Erhebung und Auswertung (vgl. beispielsweise die Programme 'Stadtumbau Ost', 'Stadtumbau West' sowie das Handlungskonzept 'Quartiersmanagement'). Dies wird dennoch in den meisten Fällen der Planungspraxis ausreichen.

Mit diesen Grobeinschätzungen wird die Bedeutung des 'genaueren' Blicks auf die soziale Differenzierung, auf die räumliche wie auch auf die sozial-räumliche Differenzierung bei der planungspraktischen Auseinandersetzung mit Wohnen, Wohnstandortmobilität und Alltagsmobilität unterstrichen. In der Planungspraxis ist der Einsatz aufwändigerer Erhebungsverfahren (z. B. Einsatz des Lebensstil-Inventars oder des Behavior Setting Survey) selbstverständlich vor der jeweiligen Problemlage zu entscheiden. Eine problem- und situationsbezogene Vereinfachung der Erhebungsinstrumentarien wird dabei jedoch in den meisten Fällen genügen. So kann auf Existenz, Struktur und Qualität informeller Settings verstärkt bei Ortsbegehungen und bei Gesprächen mit Experten Aufmerksamkeit gerichtet werden, um eventuell auf ein Behavior Setting Survey verzichten zu können.

Bei Analysen zum Thema Lebensstil und Alltagsmobilität könnten im Rahmen der standardisierten Befragung beispielsweise die Differenzierungen der Erhebungskomplexe Wohnsituation, Wohnmobilität, Behavior-Setting-Nutzung reduziert werden. Andererseits ist es empfehlenswert, konventionelle Verkehrsverhaltenserhebungen von Städten und Gemeinden um Frageinhalte zum letzten Wohnstandort, zum Zuzugszeitpunkt, zur Standortzufriedenheit und zu weiteren Standortfaktoren anzureichern.

Den Aufgabenstellungen der Quartiers-, Stadt- und Regionalplanung im Bereich Wohnstandortentwicklung, Wohnungsangebot und Beeinflussung von Wohnstandortwahlen kann schon durch kritisch-reflektierende, verständige und kundige Nutzung der Situations- und Facherfahrungen von Akteuren 'Vor-Ort' weitgehend genügt werden. Dies setzt allerdings den Einsatz ausreichend fach-

kundiger und situationserfahrener Fachplaner sowie die Einbindung der relevanten Raumakteure voraus. Dazu erscheint im Regelfall die Bildung von Arbeitsgruppen der relevanten Raumakteure unter Einbindung von Bürgern mit unterschiedlicher Quartierserfahrungen ('Wohndauer') hilfreich. Eine Ergänzung könnten qualitative Interviews mit ausgewählten Bewohnern leisten.

Das mit diesem Vorhaben im Grundsatz bestätigte theoretische Konzept kann also als Frage-, Analyse- und Interpretationsschema dienen und Hinweise auf potenziell geeignete Interventionen bzw. Maßnahmen sowie Hinweise zu deren Beurteilung erbringen.

9.5 Schlussbemerkungen

Die empirischen Befunde belegen Unterschiede hinsichtlich Wohnstandortmobilität wie auch Alltagsmobilität zwischen den Bewohnern unterschiedlicher Quartiere sowie zwischen unterschiedlichen Personen- und Haushaltstypen. Von besonderer Bedeutung sind dabei sowohl Lage-, Erreichbarkeits- und Ausstattungsmerkmale der Quartiere als auch Lebenslage und zum Teil auch Lebensstile der Wohnbevölkerung.

Unter den Anforderungen einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung sind die Quartiere so zu gestalten, dass sie an veränderte Anforderungen angepasst werden können und dabei keine weitgehende Pkw-Abhängigkeit erzwingen. Unter den erkennbaren Veränderungen demographischer wie auch ökonomischer Rahmenbedingungen erscheint es in allen unterschiedlichen Quartierstypen empfehlenswert

- die Wohnungsangebote vermehrt ausdifferenzieren – z. B. auch für Familien und ältere Mitbürger,
- die Wohnumfeldqualitäten einschließlich der wohnungsnahen Infrastrukturausstattung (Versorgung, Dienstleistung, Ausbildung/Bildung, Freizeit) zu erhalten oder zum Teil durch mobile Dienste zu substituieren,
- Angebote für den nicht-motorisierten Verkehr und den öffentlichen Personennahverkehr weiterzuentwickeln, aber auch Optionen von zivilgesellschaftlich ('nachbarschaftlich') getragenen Mobilitätsdiensten sowie differenzierten Angebotsformen zur Kostenreduktion zu integrieren,
- die Wohnungssuchenden hinsichtlich Wohnstandortangeboten, Wohnumfeldqualitäten, individuellen Mobilitätskonsequenzen verbessert zu informieren,

- die Potenziale eines verstärkten Nutzungsmanagements, einer verstärkten Steuerung der Bewohnerzusammensetzung und eines verstärkten Mobilitätsmanagements zu nutzen.

Diese generellen Handlungserfordernisse und Handlungsmöglichkeiten sind unter Berücksichtigung sowohl der Singularität jedes einzelnen Quartiers als auch dessen regionaler Einbindung auszugestalten und umzusetzen. Dabei treten das Management des Bestandes und die Anleitung aller Akteure zu dessen nachhaltiger Nutzung in den Vordergrund des planenden Handelns. Dazu sollten die Angebote entsprechend der nach Lebenslage und Lebensstil differenzierten Ansprüche spezifiziert und kommuniziert werden.

10 Zusammenfassung

Veranlassung und Hintergrund

Die Entwicklung von Städten und Stadtregionen vollzieht sich unter komplexen Rahmenbedingungen, die sich in den vergangenen Jahrzehnten stark verändert haben. So wird ein umfassender sozialer Wandel konstatiert, der vielen Menschen neue Möglichkeiten der individuellen Entfaltung eröffnet hat. Städtische Lebensweisen sind in diesem Kontext gekennzeichnet durch ausdifferenzierte Ansprüche verschiedener sozialer Gruppen. Einer der Schlüsselbegriffe dieser Diskussion ist der der Individualisierung; darin spielt der Ansatz der Lebensstile eine wichtige Rolle. Gleichzeitig haben sich, z. T. als Ausdruck des sozialen Wandels, die Raum- und Siedlungsstrukturen verändert, wie die Prozesse der Segregation oder der Suburbanisierung zeigen. Dieser räumlich-soziale Wandel vollzog sich im Kontext städtischen Wachstums und veränderter Standortansprüche von Haushalten und Unternehmen. Verschiedene städtische Teilräume entwickelten daraus eine spezifische Attraktivität für unterschiedliche Anforderungen. Heute werden diese Trends teilweise überlagert durch den demographischen Wandel, veränderte ökonomische Bedingungen oder städtische Schrumpfungsprozesse.

Individuelle Mobilität spielt in diesem Zusammenhang auf zwei Ebenen eine Schlüsselrolle: Die Motorisierung breiter Bevölkerungsschichten war eine zentrale Voraussetzung für die Suburbanisierung, die ihrerseits erheblich zum Verkehrswachstum beitrug. Der öffentliche Personennahverkehr konnte den flexibilisierten Lebensweisen und veränderten siedlungsstrukturellen Gegebenheiten mit konventionellen Angeboten nur noch begrenzt genügen.

Zugleich speiste sich diese Wanderungsdynamik aus der geringeren Lebens- und Umweltqualität in der Stadt. Auch haben soziale Konflikte in den Stadtquartieren die Nachfrage nach sozioökonomisch oder ethnisch homogenen Quartieren erhöht. Zusammengefasst konnte sich, ermöglicht durch die hohe Motorisierung der städtischen und suburbanen Haushalte, in Standortwahl und Alltagshandeln eine selektive Raumnutzung durchsetzen. Als deren Resultat wird die Tendenz zur ‚Auflösung‘ der traditionellen europäischen Stadt beobachtet. An deren Stelle tritt die disperse, polyzentrische und kleinräumig funktionsentmischte Stadtregion. Diese fragmentierte Raumstruktur wird vielfach kritisch bewertet (BBR 2005).

Die wesentlichen Probleme können wie folgt benannt werden:

- siedlungsstrukturelles Wachstum und sozial-räumliche Ausdifferenzierung haben im Verbund mit individuellen Dispositionen steigende Verkehrsmengen zur Folge,
- die hohe Wohnflächennachfrage insbesondere durch den gering verdichteten Ein- und Zweifamilienhausbau führt zu anhaltendem Flächenverbrauch,
- sozial-räumliche Polarisierungstendenzen, die in jüngster Zeit offenbar wieder an Bedeutung gewinnen, gehen mit Segregation einher und führen zu abnehmender Quartiersstabilität.

Aus diesen Problemkreisen leitet sich die Forderung nach einer umfassenden nachhaltigen Entwicklung von Bauen und Wohnen in der Stadt ab. Mit Blick auf den Verkehr wurde in diesem Kontext das Leitbild der ‚integrierten Planung‘ von Siedlungsstrukturen und Verkehr abgeleitet, die Verkehrsträger miteinander abstimmt ebenso wie Flächennutzungen und Verkehrsinfrastruktur (vgl. Holz-Rau 1997). Die skizzierten Trends der steigenden Motorisierung der Haushalte sowie der siedlungsräumlichen und sozialräumlichen Ausdifferenzierung haben der wirksamen Umsetzung dieses Leitbildes jedoch bisher enge Grenzen gesetzt. Standortwahl und Mobilitätshandeln sind offenbar schwieriger zu steuern als vermutet, was auch mit der komplexen sozialen Komposition der Stadträume zu tun hat. Hinzu kommen in jüngster Zeit weitreichende technische Innovationen in Information und Kommunikation. Von ihnen wird erwartet, dass sie im Zuge ihrer verbreiteten Anwendung räumliche Bindungen weiter lockern werden, wie dies beispielsweise die populäre Rede vom „Death of Distance“ (Cairncross 1997) formulierte. Diese Prophezeiung hat sich allerdings bisher noch nicht als zutreffend erwiesen: baulich-räumliche Kategorien spielen für Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität weiterhin eine zentrale Rolle.

Vor diesem Hintergrund war es das Ziel des Forschungsverbundes Stadt-Leben, Grundlagen- und Orientierungswissen für eine nachhaltige Entwicklung von Bauen und Wohnen bereit zu stellen, das an den genannten veränderten Rahmenbedingungen des sozialen und räumlichen Wandels ansetzt. Absicht war, aktuelle Einflussgrößen von Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität sowie deren Wechselwirkungen zu ermitteln und auf diese Weise zu einem zeitgemäßen Bild von Stadt und Region sowie deren Veränderungen zu kommen. Dabei wurde in mehrfacher Hinsicht Neuland betreten: es geht um ein differenziertes Verständnis des sozialen Wandels mithilfe des Lebensstilansatzes, um ein dynamisches Konzept von Wohn- und Alltagsmobilität im Kontext von Lebenszyklen und -phasen, und schließlich wurden innerstädtische Standorte wie auch solche am Stadtrand und im Umland betrachtet.

Theoretischer Rahmen

Den theoretischen Rahmen des Forschungsansatzes bilden die Diskussionen um gesellschaftliche Modernisierungsprozesse sowie um die Individualisierung als einen wichtigen Baustein darin (vgl. Kap. 2). Diese Diskurse betonen den Befund einer zunehmenden Entankerung individueller Lebensbezüge von raumzeitlichen Strukturen, den Bedeutungsverlust traditioneller Formen sozialer Ungleichheit sowie den Wertewandel von materialistischen zu stärker hedonistischen oder postmateriellen Werten (vgl. Giddens 1995). Anhand der u. a. auf Bourdieu (1982) zurückgehenden Konzeption der Lebensstile wird versucht, die neuen Muster gesellschaftlicher Differenzierung zu operationalisieren. Auf diese Weise tritt neben das vereinfachte Bild der gesellschaftlichen Schichtenstruktur der fordistischen Industriegesellschaft ein Mosaik mehr oder weniger nebeneinander existierender sozialer Milieus.

Vor diesem Hintergrund bestand die Hypothese, dass die veränderten sozialen Bezüge auch eine erhebliche Bedeutung für die Entstehung und Organisation von räumlicher Mobilität haben. Allerdings ist die konkrete Bedeutung des Lebensstilansatzes in den Gesellschaftswissenschaften durchaus umstritten. So gibt es deutliche Hinweise dahingehend, dass die Lebensstile die klassische Schichtenstruktur der Gesellschaftsanalyse nicht ablösen, wohl aber ergänzen. Es erscheint zumindest unstrittig, dass die Ausformung sozialer Differenzierung im Verbund mit höheren Motorisierungsraten sowie höheren Zeit- und Geldbudgets von Teilen der Bevölkerung auf Engste mit Mobilität und Verkehr verknüpft sind. Diese veränderten Mobilitätsmuster sollen in ihren jeweiligen Wechselwirkungen (Lebensstile, Wohnstandortwahl, Alltagsmobilität) analysiert werden. Sie werden mithin als Prozess aufeinander folgender, kurz- und langfristiger Entscheidungen aufgefasst. Dabei spielt das Standort- und Wanderungsverhalten bestimmter Lebensstilgruppen wie auch von Personen/Haushalten verschiedener Lebensphasen eine zentrale Rolle.

Dieses Erkenntnisinteresse von StadtLeben wurde empirisch in einem vierstufigen Untersuchungsprogramm bearbeitet. Ziel war es, Grundlagen- und Orientierungswissen über die sozial-räumlichen Determinanten von Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität bereitzustellen. Die Analyseergebnisse sollten dann in die Entwicklung von Handlungskonzepten für die verschiedenen Untersuchungsgebietstypen einfließen.

Untersuchungsprogramm und -gebiete

Im Rahmen einer Standortanalyse wurden die raum-strukturellen Merkmale der Untersuchungsgebiete sowie die sozio-strukturellen Merkmale der Bewohnerschaft durch Kartierungen sowie Sekundärauswertungen der amtlichen Statistik aufgenommen (vgl. Kap. 3 und 4.1). Über einen zweiphasigen Behavior Setting Survey wurden die sozial-räumlichen Angebotsstrukturen der Untersuchungsgebiete erfasst. Zur Identifikation der Behavior Settings wurden Dokumentenanalysen, Begehungen und Beobachtungen sowie Befragungen von Passanten bzw. Setting-Teilnehmern durchgeführt. Den Kernbaustein der Empirie stellte eine standardisierte Befragung von 2.691 Personen/Haushalten dar. Zur Vertiefung wurden persönliche Interviews mit insgesamt 136 so genannten lokalen Expertinnen und Experten sowie Bewohnerinnen und Bewohnern geführt.

Diese empirischen Untersuchungen wurden in den Jahren 2002 und 2003 in zehn Teilräumen mit unterschiedlichen Lage- und Ausstattungsmerkmalen durchgeführt: in sechs Gebieten der Kölner Kernstadt sowie in vier Gebieten des Kölner Umlandes. Mit dieser Ausweitung des Blicks über die administrative Grenze der Kernstadt hinaus in den suburbanen Raum wird der anhaltenden Stadt-Land-Wanderung sowie den damit einhergehenden lebensweltlichen Verflechtungen von Kernstadt und Umland Rechnung getragen. Dabei wurden je zwei so genannte Parallelgebiete gewählt, die sich durch spezifische Merkmale hinsichtlich Raumstruktur, ÖPNV-Anbindung und Sozialstruktur auszeichnen.

- Erstens wurden zwei zentrumsnahe Gründerzeitquartiere mit Köln-Ehrenfeld und Köln-Nippes ausgewählt, die um die Jahrhundertwende (1900) entstanden sind und Blockrandbebauung, hohe Nutzungsmischung und eine sehr gute ÖPNV-Anbindung inkl. SPNV aufweisen.
- Mit Köln-Stammheim und -Longerich wurden zwei Stadterweiterungsquartiere am Innenstadtrand ausgewählt (Entstehungszeit ca. 1950-1970), die durch Zeilenbebauung und Punkthochhäuser geprägt sind.
- Als periphere Wohngebiete auf dem Stadtgebiet Köln wurden die Ortsteile Esch und Zündorf untersucht. Ihre Entstehung weist in die Zeit der Stadtexpansion ab 1960 zurück, sie bestehen wesentlich aus Reihenhäusern sowie freistehenden Einfamilien- und Doppelhäusern.
- Als vierte Kategorie wurden suburbane Hauptorte im Umland untersucht, die bis zu 30 km (bzw. eine ÖPNV-Reisezeit von bis zu 45 min.) von Köln entfernt liegen. Sie haben einen historischen Ortskern, dessen Siedlungsbestand durch Neubaugebiete mit Reihenhäusern sowie Einfamilien- und Doppelhäusern stark erweitert wurde. Als Beispiele hierfür dienen die Städte Kerpen und Overath.

- Als letzter Gebietstyp wurden mit Kerpen Sindorf und Overath Heilighaus stark wachsende suburbane Wohngebiete untersucht; sie liegen etwa 30 km von Köln entfernt und bestehen vorrangig aus Reihenhäusern sowie freistehenden Einfamilien- und Doppelhäusern (Wohneigentum).

Lebensstilgruppen

In den Gebieten wurde auf der Basis der standardisierten Befragung ein differenzierter Set von Lebensstilen ermittelt (vgl. Kap. 4.2). Der hier verwendete Lebensstilansatz richtet sich auf Wertorientierungen und Einstellungen, kulturellen Geschmack und Freizeitaktivitäten. Zusätzlich wurde die Dichte des sozialen Netzwerks (erfasst über die Häufigkeit telefonischer und persönlicher Kontakte zu Freunden, Arbeitskollegen, Nachbarn) als Indikator in die Analyse aufgenommen. Die Lebensstilgruppen wurden mittels einer iterativen Clusteranalyse ermittelt. Jeder der fünf Lebensstile weist eine charakteristische Merkmalskombination auf, die sich wie folgt beschreiben lässt:

Die *Erlebnisorientierten* zeichnen sich durch eine große Vorliebe für spannungsgeladene Comics, Action- und Horrorfilme aus. Traditionellen Werten (beispielsweise „für andere da sein“ oder „Annerkennung durch andere“) messen sie ebenso wie selbstverwirklichungsorientierten Werten (beispielsweise „ein aufregendes und abwechslungsreiches Leben führen“) eine leicht überdurchschnittliche Bedeutung bei. Auffällig ist eine leicht unterdurchschnittliche häuslich-familiäre Freizeitorientierung, d. h. sie verbringen weniger Zeit mit der Familie, mit Kindern oder mit Gartenarbeiten.

Die *Kulturinteressierten* haben eine Vorliebe für klassische Literatur, Gedichte, politische oder kulturelle Fernsehmagazine und Dokumentationen. In ihrer Freizeit sind sie im häuslich-familiären Bereich ebenso aktiv wie im außerhäuslichen. So betätigen sie sich beispielsweise künstlerisch, besuchen Kurse oder Weiterbildungen und beschäftigen sich oft mit der Familie, Kindern oder Gartenarbeiten. Ihre Lebensziele liegen im Bereich der Selbstverwirklichung. Kennzeichnend sind zudem ein hohes politisches und gesellschaftliches Engagement sowie der Wunsch, Führungspositionen zu übernehmen. Auffällig ist ihr geringes außerfamiliäres soziales Netzwerk.

Die *Außerhäuslich-Geselligen* besitzen ein sehr dichtes soziales Netzwerk persönlicher und telefonischer Kontakte außerhalb ihrer Familie. Sie gehen im Vergleich zu den anderen Lebensstilgruppen häufiger ins Kino, in Konzerte oder ins Theater, besuchen Weiterbildungen und Kurse und sehen weniger fern (überdurchschnittliche außerhäusliche Freizeitorientierung). Selbstverwirklichungsorientierten Lebenszielen messen sie eine große Bedeutung zu.

Während die *Traditionellen* sich stark an traditionellen Werten und Lebenszielen orientieren, messen sie selbstverwirklichungsorientierten Werten und Lebenszielen eine eher geringe Bedeutung zu. Auffällig ist ihr sehr großes Interesse an trivialer Unterhaltungskultur (wie Shows, Quizsendungen, Heimatfilme, Unterhaltungsserien) bei einem gleichzeitig unterdurchschnittlichen Interesse an spannungsorientierter Unterhaltung (beispielsweise Comics, Action- oder Horrorfilme). Zudem besitzen sie ein schwaches außerfamiliäres soziales Netzwerk sowie eine sehr geringe außerhäusliche Freizeitorientierung. Diese Gruppe geht deutlich seltener als die anderen Lebensstilgruppen ins Kino etc., betätigt sich weniger künstlerisch oder mit Computern.

Kennzeichnend für die *Distanzierten* ist ein unterdurchschnittliches Interesse und Engagement in den meisten der lebensstilbildenden Dimensionen. So weisen sie ein schwaches außerfamiliäres soziales Netzwerk auf, zeigen ein sehr geringes Interesse an traditionellen oder selbstverwirklichungsorientierten Werten und Lebenszielen und üben in ihrer Freizeit wenig familiär-häusliche Aktivitäten aus. In kultureller Hinsicht zeigen sie wenig Interesse an trivialer Unterhaltung oder an hochkultureller Unterhaltung durch Printmedien.

Räumliche Präsenz der Lebensstile

Diese fünf Lebensstilgruppen verteilen sich auf spezifische Weise auf die Untersuchungsgebiete. Dabei heben sich die hochverdichteten Innenstadtquartiere (Ehrenfeld und Nippes) deutlich von den anderen Stadtquartieren ab. Charakteristisch für diese beiden ‚urbanen‘ Stadtquartiere ist ein hoher Anteil Außerhäuslich-Geselliger bei einem geringen Anteil Traditioneller. Lediglich Esch weist einen vergleichbar hohen Anteil an Außerhäuslich-Geselligen auf.

Stammheim, ein Stadtquartier in Innenstadt-Randlage, unterscheidet sich von allen anderen Stadtquartieren durch einen besonders hohen Anteil von Vertretern des traditionellen Lebensstils. Dies ist vermutlich auf einen sehr hohen Rentner-Anteil in diesem Quartier zurückzuführen. In Bezug auf die suburbanen Untersuchungsgebiete fällt ein hoher Anteil Kultur-Interessierter in den beiden Overrather Quartieren auf.

In der Verteilung der Lebensstile auf die Untersuchungsgebiete lässt sich zwar eine Segregation erkennen, die jedoch insgesamt nicht eindeutig ausgeprägt ist. Dies liegt vor allem daran, dass die Auswahl der Untersuchungsgebiete vor allem mit dem Blick auf Unterschiede in der Raumstruktur erfolgte (vgl. Kapitel 3.2). Bezogen auf die in den letzten Jahren Zugezogenen sind die Unterschiede deutlicher ausgeprägt. In Gebieten mit größeren sozialstrukturellen Un-

terschieden ließe sich eine vermutlich stärkere Segregation von Lebensstilen nachweisen.

Wohnstandortwahl, -bewertung und -zufriedenheit

Die räumliche Verteilung der Lebensstilgruppen auf die verschiedenen Untersuchungsgebiete ist Ausdruck individueller Ansprüche an den Wohnstandort und die Umgebung, also an das Wohnumfeld sowie an die Erreichbarkeit des Wohnstandorts (vgl. Kap. 5). Kernstädtische und suburbane Standorte bieten je nach Haushaltssituation, Lebenslage und individueller Präferenz unterschiedliche Vor- und Nachteile für ihre Nutzer. Dies war bereits Gegenstand der Diskussion zur Suburbanisierung, weil die Unzufriedenheit mit einem Standort häufig (Ab-)Wanderungen auslöst. Andererseits sind die Anforderungen an den Wohnstandort ihrerseits von der Lebenslage einer Person abhängig, werden also nicht nur raumspezifisch betrachtet (bzw. beeinflusst).

Im Vergleich der Untersuchungsgebiete zeigen sich insbesondere kontrastierende Einschätzungen von verdichteten, kernstädtischen Standorten einerseits und den suburbanen Gebieten andererseits. In diese Befunde gehen auch die von den Befragten genannten Veränderungswünsche für ihr Quartier ein: 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 (Schließen von Geschäften) zusammen. Das (soziale) Wohnumfeld wird vor allem in Esch, Overath Stadt und Heiligenhaus positiv bewertet. Ehrenfeld, Stammheim, Kerpen Stadt und Zündorf zeigen eher eine negative Bewertung. In Stammheim beruhen die schlechten Bewertungen vor allem auf sozialen Aspekten ('störende Randgruppen', konfliktreiches nachbarschaftliches Miteinander, Sicherheit/Kriminalität, Sauberkeit). In den innerstädtischen Gebieten Ehrenfeld und Nippes mit ihren hohen Migrantenanteilen spielt dies zwar ebenfalls eine, allerdings nicht übermäßig große Rolle. Dort scheint das Miteinander besser zu funktionieren, was aber stark vom Zuzugszeitpunkt und dem sozialen Umfeld abhängig ist.

Insgesamt ist die Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld in 'Suburbia' etwas höher als in der Kernstadt. Speziell Lärm und Abgase werden dort allerdings ebenso häufig beklagt wie in der Großstadt. Einrichtungen für Kinder scheinen im suburbanen Raum seltener vorhanden zu sein als in der Stadt. Die Art der

Verkehrsprobleme korrespondiert hochgradig mit dem jeweiligen Quartierstyp: So werden Probleme für Fußgänger vor allem in den kernstädtischen und Zentrumsgebieten beklagt, während ÖPNV-Probleme eher in den peripheren Teilräumen vorkommen. Probleme mit dem Kfz-Verkehr werden oft widersprüchlich wahrgenommen: Einerseits fehlen Parkmöglichkeiten, andererseits werden Verkehrsberuhigung und -entlastung gefordert.

Die vertiefende Auswertung der persönlichen Interviews hat darüber hinaus gezeigt, dass je nach Lebensstilgruppe unterschiedliche Formen von ‚Raumbindung‘ vorliegen, d. h. dass die Bewohner in unterschiedlichem Maße in ihrem Quartier lebensweltlich ‚verankert‘ sind. Entgegen der gelegentlich geäußerten Einschätzung sind die lokalen Lebenswelten nicht nur durch Prozesse der Auflösung räumlicher Bindung gezeichnet. Vielmehr finden auch genau gegenteilige Prozesse einer neuerlichen Bindung an den konkreten Ort statt. Ausschlaggebende Einflussgrößen sind hierfür neben der Wohndauer die Haushaltssituation der Menschen sowie die Entstehungsgeschichte der Quartiere (großflächige Siedlungsbereiche oder Innenverdichtung ...), außerdem die Homogenität der Nachbarschaften. Als Ergebnis dieses Analyseschrittes wurden Quartiere und Nachbarschaften hinsichtlich ihrer Stabilität sowie möglicher Potenziale zur Stabilitätssicherung beurteilt.

Wohnmobilität und Wanderungsverhalten

In enger Verbindung zu Standortbewertung und -zufriedenheit wurde das Thema Wohnstandortmobilität untersucht, denn Mängel am eigenen Wohnstandort lösen nicht selten Wanderungsprozesse aus, die ihrerseits mit problematischen Konsequenzen für die Quartiere des vorherigen Wohnstandortes verbunden sein können. Mit Blick auf die Wohnmobilität heben sich vor allem vier Gebiete vom Durchschnitt aller untersuchten Teilräume ab: Ehrenfeld, Nippes, Stammheim und Esch.

Als hochmobil präsentiert sich vor allem die Bevölkerung der kernstädtischen Gebiete Ehrenfeld und Nippes. Die Befragten beider Gebiete zeichnen sich durch eine hohe Anzahl an Umzügen, eine niedrige Wohndauer im Quartier und weit verbreitete Umzugspläne aus. Zuzüge erfolgen weit häufiger als in anderen Quartieren von außerhalb der Region. In beiden Gebieten sind berufliche Umzüge stark vertreten. Berufliche Umzüge sind in der Regel an größere Distanzen gekoppelt, so dass sich vor allem Ehrenfeld als eine Art ‚Durchgangsstation‘ darstellt. Besonders viele Befragte aus Ehrenfeld und Nippes planen aber auch aus wohnungsbezogenen Gründen einen Umzug.

Das Gegenstück zu diesen Quartieren sind die randstädtischen bzw. suburbanen Standorte Stammheim und Esch. Beide Quartiere zeichnen sich durch eine hohe mittlere Wohndauer im Quartier und eine geringe Anzahl vergangener Umzüge der Bewohnerschaft aus. Beruflich bedingte Zuzüge (und Umzugspläne) sind selten. Dies liegt aber auch an den unterschiedlichen Lebensphasen dieser Quartiere, der Wohnungsmarktsituation zum Zeitpunkt ihrer Gründung etc. Bei den Zuzügen der letzten fünf Jahre nach Stammheim sind Wohnungsgründe weniger wichtig; stattdessen treten familiäre Motive hervor. In Esch sind dagegen standortbezogene Gründe überdurchschnittlich häufig. Esch ist also als Gebiet(-styp) besonders attraktiv für Zuziehende. Die anderen Untersuchungsräume liegen bezüglich des Umfangs der Wohnmobilität im Mittelfeld.

Im Gegensatz zur hohen Mobilität junger Erwachsener zeigt sich in allen Quartieren die hohe Wohndauer der Lebensstilgruppe der Traditionellen, während die Außerhäuslich-Geselligen und die Erlebnisorientierten unter den Zuzüglern der letzten Jahre besonders häufig vertreten sind. Die Erlebnisorientierten leben andererseits häufig bereits seit ihrer Geburt im Quartier (wenn sie noch bei den Eltern leben). Demographisch formuliert entspricht dieses Muster einem Zuzug von 18- bis 39-Jährigen, während die älteren Menschen meist die alteingesessenen Quartierbewohner sind. Dies ist nicht weiter erstaunlich; bemerkenswert ist allerdings die Prägnanz dieses Musters in den innerstädtischen Quartieren (Ehrenfeld, Nippes). Auch in den Haushaltstypen zeigt sich die demographische und lebensstilbezogene Transformation der Innenstadtgebiete: Während in allen anderen Gebietstypen Haushalte mit Kindern unter den Zuzüglern ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung nach repräsentiert sind, sind sie in der Innenstadt unter den Zuzüglern unterrepräsentiert.

Entsprechend dem Altersaufbau zeigen sich Unterschiede im Umzugsverhalten der Lebensstilgruppen. Ein hohes Ausmaß an Wohnmobilität kennzeichnet die beiden 'jungen' Lebensstile: die Erlebnisorientierten und die Außerhäuslich-Geselligen. Beide sind im Bezugszeitraum (seit 1989) relativ oft umgezogen und weisen eine niedrige Wohndauer im Quartier auf. Personen mit hoher Selbstverwirklichungsorientierung neigen offenbar zu hoher Wohnmobilität. Die demographische Selektivität der Wanderungen zeigt in der Tendenz das klassische lebenszyklische Muster: Die Stadtwanderungen werden vor allem von der Altersgruppe 18 bis 29 Jahre getragen, die Suburbanisierung dagegen eher von Personen über 30 Jahren, wobei die Altersgruppe 30 bis 39 Jahre am stärksten vertreten ist. Entsprechend sind bei der Stadtwanderung Singles stark vertreten, während die Randwanderung eher von Paaren geprägt wird. Insgesamt sind die demographischen Unterschiede zwischen Stadt- und Randwanderern aber bei weitem nicht so stark ausgeprägt, wie man erwarten würde: So

sind Familien unter den Stadtwanderern mit 38 Prozent vertreten, gegenüber 45 Prozent unter den Randwanderern.

Alltagsmobilität und Lebensstile

Hinsichtlich der Verkehrsmittelausstattung sind deutliche Unterschiede zwischen den Lebensstilgruppen zu erkennen, die jedoch nicht primär auf Lebensstileffekte zurück gehen, sondern alters- und soziodemographisch bedingt sind. Vor allem die Erlebnisorientierten, aber auch die Außerhäuslich-Geselligen besitzen häufig Zeitfahrausweise des ÖPNV oder eine BahnCard. Ebenso nutzen beide Lebensstilgruppen als einzige in größerem Umfang Car-Sharing. Die Distanzierten weisen keine Besonderheiten in Bezug auf die Verkehrsmittelausstattung auf. Die hohe Motorisierung der Haushalte der Kulturinteressierten spiegelt die gute Finanzsituation dieser Lebensstilgruppe wieder. Die Traditionellen besitzen seltener Zeitfahrausweise des ÖPNV, und der Anteil der Haushalte ohne bzw. mit nur einem Pkw ist überdurchschnittlich hoch. Dies geht z. T. auf das hohe Durchschnittsalter dieser Gruppe zurück, aber auch auf die Zunahme altersbedingter körperlicher Beeinträchtigungen (und entsprechender Verbreitung von Schwerbehindertenausweisen).

Vielfach sind es nicht auf den Lebensstil zurückführbare Motive und Begründungen, die die Verkehrsmittelausstattung der Befragten beeinflussen. Dies ist auch nicht überraschend, da es Stadtteile gibt, wie z. B. Esch oder Heiligenhaus, in denen der Alltag nicht ohne Auto zu bewältigen ist. Nur mit großem organisatorischen Aufwand oder sehr guten sozialen Netzen ist dort eine autolose Mobilität möglich. Insofern ist dort keine Präferenz für einzelne Verkehrsmittel durch die verschiedenen Lebensstile zu erwarten. Allenfalls in den Stadtteilen, in denen alle Verkehrsmittel nutzbar sind, könnte von einer den Lebensstilen entsprechenden „Wahl“ und in gewissem Grade von einem multimodalen Verkehrsverhalten die Rede sein. Doch auch in Stadtteilen mit guter ÖV-Systemqualität sind keine Lebensstile mit ausgeprägter ÖV-Präferenz identifizierbar. Insofern lässt sich auf Basis dieser Auswertungen nur ein geringer Einfluss der Lebensstile auf die Alltagsmobilität nachweisen.

Als Alternativmodelle zu den Lebensstiltypen haben sich empirisch folgende Faktoren bewährt: Bei der Verkehrsmittelwahl erweisen sich die einstellungsbasierten Mobilitätstypen als überlegen, welche auf der Basis von Konstrukten sozialpsychologischer Handlungstheorien gebildet worden sind. Hinsichtlich der „Zielwahl des eigenen Stadtquartiers“ liefert ein Zielgruppenansatz, der sich an Lebensphasen orientiert, die beste Erklärungsgüte.

Die Ergebnisse aus den multivariaten Analysen weisen übereinstimmend darauf hin, dass zur Erklärung des Mobilitätsverhaltens drei Bereiche von Einflussfaktoren zu berücksichtigen sind: Die sozial-räumliche Angebotsstruktur, die Merkmale des Verkehrssystems, die Verkehrsmittelausstattung und andere personenbezogene Merkmale. Ihre Bedeutung ist vom jeweils betrachteten Aspekt des Mobilitätsverhaltens abhängig. Der „Anteil der MIV-Nutzung“ kann am besten durch die sozial-räumliche Angebotsdichte im Wohnumfeld (z. B. Läden usw.), die Pkw-Verfügbarkeit und die subjektive Bewertung der Kontrollmöglichkeiten hinsichtlich der ÖV-Nutzung erklärt werden. Die „Zielwahl des eigenen Stadtquartiers“ wird dagegen von der sozial-räumlichen Angebotsdichte dominiert. Damit bestätigen die Ergebnisse aus StadtLeben die hohe Bedeutung infrastruktureller Merkmale für das Mobilitätsverhalten.

Zusätzlich wird das Mobilitätsverhalten durch personenbezogene Merkmale beeinflusst. Hier ermöglichen die Ergebnisse aus StadtLeben eine differenziertere Beurteilung der Bedeutung personenbezogener Merkmale für unterschiedliche Aspekte des Mobilitätsverhaltens. Bei der Verkehrsmittelwahl kommt dabei mobilitätsbezogenen Einstellungen im Vergleich zu soziodemographischen Merkmalen und Lebensstilen eine größere Bedeutung zu. Bei der Zielwahl zeigt sich ein anderes Bild: Hier erweisen sich vor allem das Alter und einzelne Lebensstildimensionen als verhaltensrelevant.

Wechselwirkungen zwischen Wohnstandort- und Alltagsmobilität

Es ist eine zentrale These von StadtLeben, dass zwischen Wohnmobilität und Alltagsmobilität enge Beziehungen bestehen. Diese These wurde anhand räumlicher Vergleiche zwischen mehreren Gebieten oder Gebietstypen sowie auf der Basis vertiefender Auswertungen zum Zusammenhang von Wanderungsverhalten und Verkehrsmittelwahl untersucht. Als Fazit kann festgehalten werden, dass mit Standortverlagerungen erhebliche Veränderungen des Verkehrsverhaltens einhergehen. Diese Einflüsse lassen sich vor allem danach unterscheiden, ob die Wanderung „an den Rand“ oder in die Stadt gerichtet ist. Eine Wanderung von der Stadt ins Umland ist häufig mit Pkw-Anschaffungen verbunden, während beim Umzug in die Stadt bei einigen Haushalten die private Motorisierung abnimmt. Dies ist u. a. auch mit dem Ausscheiden aus den Elternhaushalten und der Gründung eines ersten eigenständigen Haushalts verbunden. Dabei spielen jedoch parallele Veränderungen z. B. der Haushaltsgröße (Familiengründung) eine große Rolle, so dass ein entsprechend verändertes Verkehrshandeln nicht allein auf raumrelevante Unterschiede zurückzuführen ist. In der Ver-

kehrsmittelwahl sind Änderungen umso wahrscheinlicher, wenn über die Grenzen der Raumkategorien gewandert wird (Stadt – Umland, Umland – Stadt).

Doch auch innerhalb gleicher Raumkategorien zeigt sich eine große Varianz: Insgesamt existieren sowohl innerhalb der Kernstadt Köln als auch im suburbanen Raum erhebliche Verkehrseffekte durch Wanderungen. Diese Unterschiede korrespondieren erkennbar mit siedlungsstrukturellen Merkmalen. Auch Randwanderungen in das Umland lassen insofern Spielräume für die Verkehrsmittelnutzung offen, je nachdem welcher Standort gewählt wird, und auch innerhalb der Kernstadt zeigen sich erhebliche Differenzen je nach Zentralität, Ausstattung, Anbindung und Lage des gewählten Quartiers. Der Grad dieser Differenzierung ist sehr groß und lässt den Schluss zu, dass Behauptungen über individuelle Fixierungen auf bestimmte Verkehrsmittel ('Autoabhängigkeit') zumindest zu relativieren sind.

Konsequenzen für die Planungspraxis

Das Ziel des Forschungsverbundes StadtLeben war es, Grundlagen- und Orientierungswissen für eine nachhaltige Gestaltung von Bauen Wohnen und Mobilität zu erarbeiten, das dem heutigen Stand des sozialen Wandels und der räumlichen Entwicklung gerecht wird. Es ist dabei deutlich geworden, dass räumliches Handeln nicht allein aus der Lage und Anbindung eines Wohnstandorts sowie der Verfügbarkeit und Qualität der Verkehrsmittel resultiert, sondern sehr stark durch soziale Kontexte bestimmt ist. Im Ergebnis der Analysen entfaltet sich das Bild einer sozial, räumlich und zeitlich (lebenszyklisch) stark differenzierten Stadtregion, die weitaus komplexer strukturiert ist, als es die klassische Dichotomie von Kernstadt und Umland suggeriert. Entsprechend differenziert müssten Handlungsansätze sein, die auf der Basis dieser Befunde zu formulieren sind: für innerstädtische Kernbereiche, für den Stadtrand, für die Peripherie.

Nachhaltigkeit, etwa gemessen am Grad der Verkehrssparsamkeit, lässt sich nicht kausal als Funktion von Dichte, Ausstattungsniveau und Erreichbarkeit planen. Auf der einen Seite ist es zwar richtig, dass lokale Einrichtungen und Infrastrukturen umso häufiger genutzt werden, je dichter und besser die diesbezügliche Ausstattung der Quartiere ist (vgl. die Ergebnisse der Behavior Setting Surveys); damit geht tendenziell eine weniger verkehrsaufwändige, lokale Orientierung der Bewohner einher. Siedlungsstrukturell integrierte, kompakte und funktional durchmischte Wohnstandorte sind also aus Sicht des Verkehrs bzw. der Nachhaltigkeit zweifellos besser einzuschätzen als disperse, gering verdichtete oder monofunktionale Standorte mit tendenziell ausgeprägter Fernorientierung. Die Analysen zeigen, dass es hierfür einen Markt gibt, dass

„Raum“ und Distanz bei längerfristigen Entscheidungen wie im Alltagshandeln eine große Rolle spielen. Die jeweilige Standortstruktur ist jedoch auf der anderen Seite auch Ausdruck konkreter Standortansprüche der Bewohner und Bewohnerinnen, die sich nicht notwendiger Weise in einem verdichteten, „urbanen“ Kontext erfüllen lassen. So stehen der Wunsch nach Angebotsvielfalt und Infrastruktur i. d. R. in einem Spannungsverhältnis zum Wunsch nach Ruhe und qualitativ hochwertigem Wohnumfeld. So sehr die vielen Standortoptimierer, die im Umland der Kernstädte siedeln, auch genau darauf abzielen: Beides kann in den meisten Fällen nicht gleichzeitig am konkreten Ort bereit gestellt werden.

Unter Berücksichtigung dieser Einschränkung gibt es eine Reihe von praktischen Hinweisen, mit denen Wohn- und Alltagsmobilität im Verbund besser als bisher abgestimmt und optimiert werden können (s. Kap. 9). So wird vor allem deutlich, dass nach Umzügen – insbesondere in suburbane Wohngebiete – geäußerten Mängelpfindungen durch „nachsorgende“ Ausstattung der Gebiete nur begrenzt begegnet werden kann (z. B. durch mobile Dienste). Vielmehr ist eine „vorsorgende“ Information und Beratung bei der Wohnstandortwahl erforderlich. Auf dieser Grundlage können auch Gebietsqualitäten vermittelt werden, die durch Ausstattungen mit Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeitgelegenheiten, sowie durch formelle und informelle Behavior Settings konstituiert werden. So zeigen vor allem die innerstädtischen und die innenstadtnahen Wohnquartiere eine hohe Anpassungsfähigkeit hinsichtlich Nutzungsarten, Wohnungsgemeinschaft oder Bewohnerstruktur, so dass sie eine ausgeprägte Bestandsfähigkeit aufweisen. Darüber hinaus ändern sich die Randbedingungen weiter: Mit dem demographischen Wandel werden sich die Wohnungsmärkte als eines der für dieses Thema zentralen Entscheidungsfelder weiter zu Nachfragermärkten entwickeln. Dies heißt, dass die jeweiligen Teilräume sich viel mehr als heute mit Blick auf ihre spezifischen Stärken profilieren werden. Bestandssicherung, qualitative Aufwertung und Arrondierung können dazu ganz wesentlich beitragen – aber nicht die mehr oder weniger ungebremste Ausweitung von Wohnstandorten, denen kein passendes (und bezahlbares) Infrastrukturangebot gegenübersteht. Auch wird Kooperation im Kontext der Stadtregion (Fläche, Infrastruktur, Kultur) eine notwendige Aufgabe der Gemeinden sein, wollen sie sich den Herausforderungen der Zukunft stellen.

Ausblick

Die integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität hat sich als Forschungsansatz u. E. als zielführend erwiesen, um der komplexen Entwicklung der Lebenswelt und ihren spezifischen Ausprägungen

in Kernstadt, Stadtrand und Umland gerecht zu werden. Die umfangreichen empirischen Erhebungen haben dabei die Frage aufkommen lassen, ob der hohe Aufwand jeweils gerechtfertigt ist. Dieser muss im Einzelfall geprüft und begründet sein. Ungeachtet dessen dürften robuste Instrumente zur Identifikation sozialer Milieus, zum rechtzeitigen Erkennen sozialer Spannungen und zur Entwicklung tragfähiger Handlungskonzepte für Wohnen und Mobilität künftig zum Standard der Stadtplanung/-entwicklung gehören. Wenn es stimmt, dass die gesellschaftliche Polarisierung zunimmt und sich diese immer auch räumlich abbildet, ist damit auch bereits das Spektrum für weitere Forschungsfragen definiert. Eine ressourcenschonende, sozial ausgewogene Stadt- und Standortentwicklung bleibt somit auf der Agenda von Forschung und Praxis. Die Umsetzung ihrer einzelnen Bausteine wird auch die Frage nach der Beeinflussung durch die politisch-ökonomischen Rahmenbedingungen wieder in den Mittelpunkt rücken.

Literaturverzeichnis

- Adams, John S.* (1969): Directional Bias in Intra-Urban Migration. In: *Economic Geography* 45. 302-323.
- Ajzen, Icek* (1991): The Theory of Planned Behavior. Some unresolved issues. In: *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50. 179-211.
- Archiv für Stadtteilgeschichte Köln-Nippes e.V.*: Loß mer jet durch Neppes jon. Ein Stadtteilführer. Köln.
- ARD-Forschungsdienst* (2000): Entwicklung und Nutzung neuer Medien. In: *Media Perspektiven*. 7. 326-333.
- Backhaus, Klaus et al.* (2000): *Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung*. 9. Auflage. Berlin, Heidelberg, New York.
- Bähr, Jürgen* (2003): Binnenwanderungen. In: *Geographische Rundschau* 55/6. 4-8.
- Bamberg, Sebastian/ Hunecke, Marcel/ Blöbaum, Anke* (2005): Moral norm, social context and the use of public transportation results of two field studies. Manuscript submitted for publication.
- Bamberg, Sebastian/ Schmidt, Peter* (2003): Incentives, morality or habit. Predictiong students' car use for university routes with the model of Ajzen, Schwartz, and Triandis. In: *Environment and Behavior* 35. 264-285.
- Barker, Roger G.* (1978): Behavior Settings. In: *Barker, Roger G. and Associates* (1978): 29-35.
- Barker, Roger G. and Associates* (Hrsg.) (1978): *Habitats, environments and human behavior*. San Francisco.
- Barker, Roger G./ Schoggen, Phil* (Eds.) (1973): *Qualities of Community Life*. San Francisco.
- Bauer, Uta/ Holz-Rau, Christian/ Scheiner, Joachim* (2003): Standortbedingungen und Standortanforderungen privater Haushalte. In: *Stein, Axel* (2003): 47-71.
- Bauer, Uta/ Holz-Rau, Christian/ Scheiner, Joachim* (2005): Standortpräferenzen, intraregionale Wanderungen und Verkehrsverhalten. Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in der Region Dresden. Erscheint in: *Raumforschung und Raumordnung* 63.
- BBR* (2005): *Raumordnungsbericht 2005. Berichte, Bd. 21*. Bonn.
- Bechtel, Robert R./ Marans, Robert W./ Michelson, William* (Eds.) (1987): *Methods in environmental and behavioral research*. New York.
- Bechtel, Robert B.* (1987): Ecological psychology. In: *Bechtel, Robert R./ Marans, Robert, W./ Michelson, William* (1987): 191-215.
- Beck, Ulrich* (1986): *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*. Frankfurt/Main.
- Beck, Ulrich/ Bonß, Wolfgang* (Hrsg.) (2001): *Die Modernisierung der Moderne*. Frankfurt/Main.
- Beckmann, Klaus J.* (Hrsg.) (2001): Tagungsband zum 2. Aachener Kolloquium „Mobilität und Stadt“ AMUS 2001 (= Stadt Region Land 71). Aachen.
- Benthaus-Apel, Friederike* (1995): *Zwischen Zeitbindung und Zeitautonomie*. Wiesbaden.
- Berger, Peter A.* (1990): Ungleichheitsphasen. Stabilität und Instabilität als Aspekte ungleicher Lebenslagen. In: *Berger, Peter A./ Hradil, Stefan* (1990): 319-350.
- Berger, Peter A./ Hradil, Stefan* (1990): Die Modernisierung sozialer Ungleichheit – und die neuen Konturen ihrer Erforschung. In: *Berger, Peter A./ Hradil, Stefan* (1990): 3-24.
- Berger, Peter A./ Hradil, Stefan* (Hrsg.) (1990): *Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile. Soziale Welt, Sonderband 7*. Göttingen.
- Binder, Beate* (2003): „Heimat“ Berlin? Einige Überlegungen zur Produktion von Ortsbezogenheit als Ziel stadtentwicklungspolitischer Maßnahmen.
http://www.kulturation.de/t_text.php?uebergabe=13.

- BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen)* (2003): Verkehr in Zahlen 2003/2004. Hamburg.
- BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen)* (2004): Aktuelle Mobilitäts-erhebungen des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen und ihre Ergebnisse. <http://www.bmvbw.de/Mobilitaet-643.17156/.htm>, 27.12.2004.
- Bonß, Wolfgang/ Kesselring, Sven* (2001): Mobilität am Übergang von der Ersten zur Zweiten Moderne. In: Beck, Ulrich/ Bonß, Wolfgang (2001): 177-190.
- Bourdieu, Pierre* (1982): Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Frankfurt/Main.
- Bourdieu, Pierre* (1991): Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In: Wentz, Martin (1991): 25-34.
- Brake, Klaus/ Dangschat, Jens S./ Herfert, Günter* (2001): Suburbanisierung in Deutschland. Opladen.
- Brüderl, Josef* (2004): Die Pluralisierung partnerschaftlicher Lebensformen in Westdeutschland und Europa. In: Aus Politik und Zeitgeschichte B19. 3-10.
- Brunotte, Ernst et al.* (Hrsg.) (2001): Lexikon der Geographie in vier Bänden. Heidelberg, Berlin.
- Cairncross, Frances* (1997): The Death of Distance. How the Communication Revolution Will Change Our Lives. Boston/MA.
- Campbell, Angus/ Converse, Philip E./ Rodgers, Willard L.* (1976): The quality of American life: Perceptions, evaluations, and satisfactions. New York.
- Castells, Manuel* (2004): Das Informationszeitalter. 3 Bände. Opladen.
- Chapin Jr., F. Stuart* (1974): Human Activity Patterns in the City: Things People Do in Time and in Space. New York.
- Clark, Lincoln H.* (Hrsg.) (1955): Consumer Behaviour. Vol. 2. New York.
- Clark, William AV./ Dieleman, Frans M.* (1996): Households and Housing – Choice and Outcomes in the Housing Market. New Brunswick.
- Curdes, Gerhard/ Ulrich, Markus* (1997): Die Entwicklung des Kölner Stadtraums. Der Einfluss von Leitbildern und Innovationen auf die Form der Stadt. Dortmund.
- Dalkmann, Holger/ Lanzendorf, Martin/ Scheiner, Joachim* (Hrsg.) (2004): Verkehrsgenese. Entstehung von Verkehr sowie Potenziale und Grenzen der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität. Mannheim.
- Dangschat, Jens* (1996): Raum als Dimension sozialer Ungleichheit und Ort als Bühne der Lebensstilisierung? Zum Raumbezug sozialer Ungleichheit und von Lebensstilen. In: Schwenk, Otto G. (1996): 99-135.
- Dangschat, Jens/ Blasius, Jörg* (Hrsg.) (1994): Lebensstile in den Städten. Opladen
- Dargay, Joyce M./ Hanly, Mark* (2004): Volatility of Car Ownership, Commuting Mode and Time in the UK. Paper presented at the World Conference on Transport Research, Istanbul, Turkey, July 2004.
- DB Personenverkehr GmbH - Kundenbindung* (2004): Aktuelle Daten BahnCard-Nutzer, E-Mail von Frank Plaumann [Frank.Plauman@bahn.de] (5.11.2004).
- Dittrich-Wesbuer, Andrea/ Frehn, Michael* (2004): Wohnen Sie nur oder leben Sie schon? Raumorientierung und Mobilität von Umlandbewohnern. In: PlanerIn 1. 24-26.
- Dobroschke, Wolfhard* (1999): Frankfurter Wegzugsbefragung 1998. In: Frankfurter Statistische Berichte 2-3. 131-155.
- Düben, Ansgar* (2004): Rückwanderung aus dem Umland in die Kernstadt. Unveröffentlichte Diplomarbeit am Geographischen Institut der Humboldt-Universität zu Berlin. Berlin.
- Eberling, Matthias* (2003): Wer macht die Zeit? Gesellschaftliche Zeitstrukturen im Wandel. In: Henckel, Dietrich/ Eberling, Matthias (2003): 189-207.

- Fischer-Cyrulies, Antje* (2000): Wohnen im mittleren und höheren Alter. Eine Analyse der Leipziger Stichprobe. In: Martin, Peter/ Etrich, Klaus U./ Lehr, Ursula/ Roether, Dorothea/ Martin, Mike/ Fischer-Cyrulies, Antje (2000): 185-200.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen* (Hrsg.) (2000): Zukunftsfähige Mobilität in Stadt und Region. FGSV-Kolloquium am 31. Mai und 1. Juni 1999 in Bonn. Köln.
- Frick, Joachim* (1996): Lebenslagen im Wandel: Determinanten kleinräumlicher Mobilität in Westdeutschland. Frankfurt/Main, New York.
- Friedrichs, Jürgen/ Blasius, Jörg* (2000): Leben in benachteiligten Wohngebieten. Opladen.
- Friedrichs, Jürgen/ Hollaender, Kirsten* (Hrsg.) (1999): Stadtökologische Forschung. Theorien und Anwendungen. Berlin: Analytica.
- Galster, Georg C.* (1987). Identifying the Correlates of Dwelling Satisfaction. An empirical critique. In: *Environment and Behavior* 19/5. 539-568.
- Geier, Stefan/ Holz-Rau, Christian/ Krafft-Neuhäuser, Heinz* (2001): Randwanderung und Verkehr. In: *Internationales Verkehrswesen* 53/1-2. 22-26.
- Gensicke, Thomas* (1996): Sozialer Wandel durch Modernisierung, Individualisierung und Wertewandel. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte* B42. 3-17.
- Georg, Werner* (1995): Soziale Lage und Lebensstil – eine Typologie auf der Grundlage repräsentativer Daten. In: *Angewandte Sozialforschung* 19/1. 107-118.
- Gestring, Norbert / Glasauer, Herbert / Hannemann, Christine* (Hrsg.) (2004): *Jahrbuch Stadtregion 2003*. Opladen.
- Giddens, Anthony* (1995): *Konsequenzen der Moderne*. Frankfurt/Main.
- Gluchowski, Peter/ Henry-Huthmacher, Christine* (1998): *Weibliche Lebensstile in West- und Ostdeutschland*. Sankt Augustin.
- Götz, Konrad/ Jahn, Thomas/ Schultz, Irmgard* (1997): *Mobilitätsstile: ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz*. Forschungsbericht „Stadtverträgliche Mobilität“ 7. Frankfurt/Main.
- Götz, Konrad/ Jahn, Thomas/ Schultz, Irmgard* (1998): *Mobilitätsstile in Freiburg und Schwerin*. In: *Internationales Verkehrswesen* 50/6. 256-261.
- Götz, Konrad/ Loose, Willi/ Schmied, Martin/ Schubert, Steffi* (2002): *Mobilitätsstile in der Freizeit*. Frankfurt/Main.
- Götz, Konrad/ Loose, Willi/ Schmied, Martin/ Schubert, Steffi* (2003): *Mobilitätsstile in der Freizeit - Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs*. Berlin: Erich Schmidt Verlag.
- Grund, Egon* (1997): Die Stadt der kurzen Wege – eine Illusion. In: *Straßenverkehrstechnik* 41/2. 57-61.
- Harland, Paul/ Staats, Henk/ Wilke, Henk* (1999): Explaining Proenvironmental Intention and Behavior by Personal Norms and the Theory of Planned Behavior. In: *Journal of Applied Social Psychology* 29/12. 2505-2528.
- Hartmann, Peter H.* (1999): *Lebensstilforschung. Darstellung, Kritik und Weiterentwicklung*. Opladen.
- Häußermann, Hartmut* (Hrsg.) (2000): *Großstadt. Soziologische Stichworte*. Opladen.
- Heath, Yuko/ Gifford, Robert* (2002): Extending the theory of planned behavior: prediction the use of public transportation. In: *Journal of Applied Social Psychology* 32/10. 2154-2189.
- Henckel, Dietrich/ Eberling, Matthias* (Hrsg.) (2003): *Raumzeitpolitik*. Opladen
- Herlyn, Ulfert* (2000): Milieus. In: Häußermann, Hartmut (2000): 152-162.
- Hesse, Markus* (2001a): Mobilität und Verkehr in (Post-) Suburbia. Ein Ausblick. In: *RaumPlanung* 95. 65-69.
- Hesse, Markus* (2001b): Mobilität und Verkehr in Ostdeutschland. Auflösung der Städte, Verflüssigung der Lebensstile, Freiheit statt Planung. Diskussionspapier 12 aus dem Querschnittsprojekt „Raum-Zeit-Strukturen, Mobilität und Verkehr im Prozess der gesellschaftlichen Modernisierung“ des IRS Erkner). http://www.irs.net.de/berichte_4.htm 10.09.2001.

- Heydenreich, Susanne* (2000): Aktionsräume in dispersen Stadtregionen. Münchener Geographische Hefte 81. Passau.
- Hjorthol, Randi Johanne* (2002): The Relation Between Daily Travel and Use of the Home Computer. In: *Transportation Research A* 36. 437-452.
- Holz-Rau* (1997): Siedlungsstrukturen und Verkehr. Materialien zur Raumentwicklung, Bd. 84. Bonn.
- Holz-Rau, Christian/ Kutter, Eckhard* (1995): Verkehrsvermeidung. Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte. Materialien zur Raumentwicklung 73. Bonn.
- Holz-Rau, Christian et al.* (1999): Nutzungsmischung und Stadt der kurzen Wege: Werden die Vorzüge einer baulichen Mischung im Alltag genutzt? Werkstatt Praxis 7/1999. Bonn.
- Holz-Rau, Christian/ Scheiner, Joachim* (2005): Siedlungsstrukturen und Verkehr: Was ist Ursache, was ist Wirkung? In: *RaumPlanung* 119. 67-70
- Hörning, Karl H.* (1994): Die Umkehrbarkeit der Zeit. In: *Noller, Peter/ Prigge, Walter/ Ronneberger, Klaus* (1994): 170-177.
- Hradil, Stefan* (1987): Sozialstrukturanalyse in einer fortgeschrittenen Gesellschaft. Opladen.
- Hradil, Stefan* (1992): Alte Begriffe und neue Strukturen. Die Milieu-, Subkultur- und Lebensstilforschung der 80er Jahre. In *Hradil, Stefan* (1992): 15-55.
- Hunecke, Marcel* (1999): Lebensstile, Mobilitätsstile und mobilitätsbezogene Handlungsmodelle. In: *Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Nordrhein-Westfalen* (1999): 30-39.
- Hunecke, Marcel* (2000): Ökologische Verantwortung, Lebensstile und Umweltverhalten. Heidelberg.
- Hunecke, Marcel* (2002a): Lebensstile, Mobilitätsstile und Mobilitätstypen. In: *Hunecke, Marcel/ Tully, Claus/ Bäumer, Doris* (2002): 89-97.
- Hunecke, Marcel* (2002b): Umweltbewusstsein, symbolische Bewertung der Mobilität und Mobilitätsverhalten. In: *Hunecke, Marcel/ Tully, Claus/ Bäumer, Doris* (2002): 47-63.
- Hunecke, Marcel/ Blöbaum, Anke/ Matthies, Ellen/ Höger, Rainer* (2001): Responsibility and environment - Ecological norm orientation and external factors in the domain of travel mode choice behavior. In: *Environment and Behavior* 33. 845-867.
- Hunecke, Marcel/ Schubert, Stefanie/ Zinn, Frank* (2005): Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsmittelwahl im Nahverkehr: Ein einstellungsbasierter Zielgruppenansatz. In: *Internationales Verkehrswesen* 57/1-2. 26-33.
- Hunecke, Marcel/ Schweer, Indra R.* (2004): Der Behavior Setting Ansatz als Methode zur Analyse sozialräumlicher Angebotsstrukturen. In: *Dalkmann, Holger/ Lanzendorf, Martin/ Scheiner, Joachim* (2004): 91-100.
- Hunecke, Marcel/ Tully, Claus/ Bäumer, Doris* (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. Opladen.
- Hunecke, Marcel/ Wulfhorst, Gebhard* (2000): Raumstruktur und Lebensstil – wie entsteht Verkehr? In: *Internationales Verkehrswesen* 52/12. 556-561.
- IMU-Institut für Medienforschung und Urbanistik* (2002): Raus aus der Stadt? Untersuchung der Motive von Fortzügen aus München in das Umland 1998-2000. München.
- Inglehart, Ronald* (1977): *The silent revolution. Changing Values and Political Styles Among Western Publics.* Princeton.
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Nordrhein-Westfalen* (Hrsg.) (1999): *U.MOVE – Jugend und Mobilität.* ILS-Schriften 150. Dortmund.
- Jäger, Heribert* (1989): Zielgruppenmodell im öffentlichen Personennahverkehr. In: *Die Bundesbahn* 8. 665-668.
- Jahn, Thomas/ Wehling, Peter* (1999): Das mehrdimensionale Mobilitätskonzept – Ein theoretischer Rahmen für die stadtökologische Mobilitätsforschung. In: *Friedrichs, Jürgen/ Hollaender, Kirsten* (1999): 127-141.

- Kagermeier, Andreas* (1997): Siedlungsstruktur und Verkehrsmobilität. Eine empirische Untersuchung am Beispiel von Südbayern. Dortmund.
- Kalter, Frank* (1994): Pendeln statt Migration? Die Wahl und Stabilität von Wohnort-Arbeitsort-Kombinationen. In: Zeitschrift für Soziologie 23/6. 460-476.
- Kalter, Frank* (1998): Partnerschaft und Migration. Zur theoretischen Erklärung eines empirischen Effekts. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 50/2. 283-309.
- Kaminski, Gerhard* (Hrsg.) (1986): Ordnung und Variabilität im Alltagsgeschehen. Göttingen.
- Kasper, Birgit* (2003): „Wohnen wie in den Ferien“ – Lebensstile, Mobilität und Wohnen im suburbanen Raum. In: Raum und Mobilität – Arbeitspapier des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Nr. 7, Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund.
- Keim, Karl-Dieter* (1979): Milieu in der Stadt. Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz.
- Keim, Karl-Dieter* (1998): Sozial-räumliche Milieus in der zweiten Moderne. In: Matthiesen, Ulf (1998): 83-100.
- Kesselring, Sven* (2004): Bewegliche Identitäten. In: Durchblick 4. 8-11.
- Killisch, Winfried F.* (1979): Räumliche Mobilität. Grundlegung einer allgemeinen Theorie der räumlichen Mobilität und Analyse des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung in den Kieler Sanierungsgebieten. Kieler geographische Schriften 49. Kiel.
- Klee, Andreas* (2001): Der Raumbezug von Lebensstilen in der Stadt. Münchener Geographische Hefte 83. Passau.
- Klee, Andreas* (2003): Lebensstile, Kultur und Raum. Anmerkungen zum Raumbezug soziokultureller Gesellschaftsformationen. In: Geographische Zeitschrift 91/2. 63-74.
- Klocke, Andreas* (1994): Dimensionen, Determinanten und Handlungsrelevanz von Lebensstilen. In: Dangschat, Jens/ Blasius, Jörg (1994): 273-285.
- Kreibich, Volker* (2000): Regionale Wohnungsmarktbeobachtung und Wohnsiedlungspolitik. In: vhw Forum Wohneigentum 1/2. 60-66.
- Kruse, Lenelis/ Graumann, Carl-Friedrich/ Lantermann, Ernst-Dieter* (Hrsg.) (1990): Ökologische Psychologie: ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. Weinheim.
- Kuhm, Klaus* (1997): Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozess technologischer Integration und sozialer Vernetzung. Pfaffenweiler.
- Kutter, Eckhard* (1972): Demographische Determinanten städtischen Personenverkehrs. Braunschweig: Institut für Stadtbauwesen.
- Labonte, Bianca* (1996): Lebensstile und Alltagsmobilität. Unveröffentlichte Diplomarbeit im Fachbereich Gesellschaftswissenschaften. Gießen: Justus-Liebig-Universität.
- Lansing, John B./ Morgan, James N.* (1955): Consumer finances over the life cycle. In: Clark, Lincoln H. (1995).
- Lanzendorf, Martin* (2001): Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie 56. Trier.
- Lanzendorf, Martin/ Scheiner, Joachim* (2004): Verkehrsgenese als Herausforderung für Transdisziplinarität – Stand und Perspektiven der Forschung. In: Dalkmann, Holger/ Lanzendorf, Martin/ Scheiner, Joachim (2004): 11-37.
- LBS Hamburg* (1999): Immobilienmarktinformationen: Gesamtkostenvergleich von Wohnstandorten in der Stadt und im Umland Hamburgs. Hamburg.
- Lenz, Barbara* (2002): Substitution von städtischem Verkehr durch I&K-Technologien – Illusion oder realistischer Beitrag zur Lösung von Verkehrsproblemen? In: Mayr, Alois/ Meurer, Manfred/ Vogt, Joachim (2002): 646-656.
- Lüdtko, Hartmut* (1995): Zeitverwendung und Lebensstile. Empirische Analysen zu Freizeitverhalten, expressiver Ungleichheit und Lebensqualität in Westdeutschland. Marburger Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Forschung 5. Marburg.
- MacLuhan, Marshall/ Fiore, Quentin* (1968): War and Peace in the Global Village. New York.

- Manderscheid, Katharina* (2004): Städtische Vielfalt im Quartier als milieuspezifische Vorstellung vom „guten Wohnen“? In: *Die alte Stadt* 1. 38-57.
- Martin, Peter/ Eitrich, Klaus U./ Lehr, Ursula/ Roether, Dorothea/ Martin, Mike/ Fischer-Cyrlies, Antje* (Hrsg.) (2000): Aspekte der Entwicklung im mittleren und höheren Lebensalter. Ergebnisse der Interdisziplinären Längsschnittstudie des Erwachsenenalters (ILSE). Darmstadt.
- Matthiesen, Ulf* (1998): Milieus in Transformationen. Positionen und Anchlüsse. In: *Matthiesen, Ulf* (1998): 17-79.
- Matthiesen, Ulf* (Hrsg.) (1998): Die Räume der Milieus. Berlin: Edition Sigma.
- Mayr, Alois/ Meurer, Manfred/ Vogt, Joachim* (Hrsg.) (2002): Stadt und Region – Dynamik von Lebenswelten. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen, 53. Deutscher Geographentag Leipzig. Leipzig.
- Mayer, Karl U./ Tuma, Nancy B.* (1990): Event history analysis in life course research. Madison.
- Motzkus, Arnd* (2001): Verkehrsmobilität und Siedlungsstrukturen im Kontext einer nachhaltigen Raumentwicklung von Metropolregionen. In: *Raumforschung und Raumordnung* 59/2-3. 192-204.
- Mulder, Clara H.* (1993): Migration dynamics: a life course approach. Amsterdam.
- Müller, Hans-Peter* (1992): Sozialstruktur und Lebensstile. Frankfurt/Main.
- Nerlich, Mark R./ Reichling, Thomas* (2002): Telemobilität – Verkehrliche Wirkungen von Internet & Co. Ergebnisse einer bundesweiten Expertenbefragung. ECTL Working Paper 9. Hamburg.
- Noller, Peter/ Prigge, Walter/ Ronneberger, Klaus* (Hrsg.) (1994): Stadt-Welt. Über die Globalisierung städtischer Milieus. Frankfurt/Main, New York.
- Nordlund, Annika M./ Garvill, Jörgen* (2003): Effects of values, problem awareness, and personal norm on willingness to reduce personal car use. In: *Journal of Environmental Psychology* 23. 339-347.
- O'Bryant, Shirley L.* (1982): The Value of Home to Older Persons: Relationship to Housing Satisfaction. In: *Research on Aging* 4/3. 349-363.
- Pietsch, Heidegund* (1983): Wohnqualität aus psychologischer Sicht. Dissertation an der Grund- und Integrativwissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien.
- Priebs, Axel* (2004): Vom Stadt-Umland-Gegensatz zur vernetzten Stadtregion. In: *Gestring, Norbert/ Glasauer, Herbert/ Hanneman, Christine* (2004): 17-42.
- Przybylski, Hartmut/ Rinderspacher, Jürgen P.* (1988): Das Ende gemeinsamer Zeit? Risiken neuer Arbeitszeitgestaltung und Öffnungszeiten. Bochum.
- Rammler, Stephan* (2001): Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. Berlin.
- Reinhardt, Christina* (1999): Die Richardstraße gibt es nicht. Frankfurt/Main.
- Reuber, Paul* (1993): Heimat in der Großstadt. Eine sozialgeographische Studie zu Raumbezug und Entstehung von Ortsbindung am Beispiel Kölns und seiner Stadtviertel. Kölner Geographische Arbeiten, 58. Köln: Geographisches Institut.
- Rinderspacher, Jürgen P.* (1988): Sonntags nie. Über den Sinn einer gemeinsamen Wochenruhezeit. In: *Przybylski, Hartmut/ Rinderspacher, Jürgen P.* (1988): 11-28.
- Rudinger, Georg/ Holz-Rau, Christian/ Grotz, Reinhold* (2004): Freizeitmobilität älterer Menschen. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung: Verkehr 4. Dortmund.
- Scheiner, Joachim* (1997): Individualisierung von Aktionsräumen. Beitrag zu einer Geographie des Alltags. Unveröffentlichte Diplomarbeit am Geographischen Institut der Freien Universität Berlin. Berlin.
- Scheiner, Joachim* (2000): Eine Stadt – zwei Alltagswelten? Ein Beitrag zur Aktionsraumforschung und Wahrnehmungsgeographie im vereinten Berlin. *Abhandlungen Anthropogeographie* 62. Berlin.
- Scheiner, Joachim* (2001): Räumliche Mobilität in der Mediengesellschaft. In: *Raumplanung* 97. 196-201.

- Scheiner, Joachim* (2004): Langfristige und aktivitätsübergreifende Orientierungen – aktionsräumliche Analysen. In: Rudinger, Georg/ Holz-Rau, Christian/ Grotz, Reinhold (2004): 142-157.
- Scheiner, Joachim* (2005a): Methodische Anmerkungen zu den Analysen der Haushaltsbefragung im Projekt StadtLeben. Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung 11. Dortmund.
- Scheiner, Joachim* (2005b): Lebensstile und Lebenslage: Sind Lebensstile „eigensinnig“ oder strukturell abhängig? Analysen der Haushaltsbefragung des Projekts StadtLeben. Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung 12. Dortmund.
- Scheiner, Joachim* (2005c): Lebensstile, Standortbewertungen und Wohnmobilität. Analysen der Haushaltsbefragung des Projekts StadtLeben. Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung 13. Dortmund.
- Scheiner, Joachim* (2005d): 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 14. Dortmund.
- Scheiner, Joachim* (2005e): Housing Mobility and Travel Behaviour: A Process-oriented Approach to Spatial Mobility. Evidence from a New Research Field in Germany. In: Journal of Transport Geography 13.
- Schiml-Neimanns, Bernhard* (2000): Hat die Bildungsexpansion zum Abbau der sozialen Ungleichheit in der Bildungsbeteiligung geführt? Methodische Überlegungen zum Analyseverfahren und Ergebnisse multinomialer Logit-Modelle für den Zeitraum 1950-1989. ZUMA-Arbeitsbericht Nr. 2000/02. Mannheim.
- Schmitz, Stefan* (2001): Revolutionen der Erreichbarkeit. Opladen.
- Schneider, Nicole/ Spellerberg, Annette* (1999): Lebensstile, Wohnraumbedürfnisse und räumliche Mobilität. Opladen.
- Schöb, Anke* (2001): Die Wohlfahrtssurveys 1978 bis 1998. Zeitreihendaten zur Wohlfahrtentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland. (Auszug Tabellenteil. Kapitel 1: Wohnen). Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen. Abteilung Soziale Indikatoren. Mannheim 2001.
- Schulze, Gerhard* (1992): Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart. Frankfurt/Main, New York.
- Schulze, Gerhard* (1994): Milieu und Raum. In: Noller, Peter/ Prigge, Walter/ Ronneberger, Klaus (1994): 40-53.
- Schwanen, Tim* (2005): What Affects Commute Mode Choice: Neighborhood Physical Structure or Preferences Toward Neighborhoods? In: Journal of Transport Geography 13/1. 83-100.
- Schwarz, Karl* (1992): Erwerbstätigkeit im Lebenslauf. Erwerbslebensgeschichte der Geburtsjahrgänge 1893/97-1968/72. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (1992): 105-124.
- Schwenk, Otto G.* (Hrsg.) (1996): Lebensstil zwischen Sozialstrukturanalyse und Kulturwissenschaft. Opladen.
- Sieverts, Thomas* (1997): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Bauwelt Fundamente 118. Braunschweig, Wiesbaden.
- SINUS Sociovision* (2000): Die SINUS-Milieus 2000. Heidelberg.
- Spellerberg, Annette* (1996): Soziale Differenzierung durch Lebensstile. Eine empirische Untersuchung zur Lebensqualität in West- und Ostdeutschland. Berlin.
- Spellerberg, Annette/ Berger-Schmitt Regina* (1998): Lebensstile im Zeitvergleich: Typologien für West- und Ostdeutschland 1993 und 1996. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Arbeitspapier FS III 98-403.
- Stadt Köln* (2003): Das Wanderungsgeschehen in Köln. Kölner Statistische Nachrichten 9. Köln.
- Stadt Overath* (2003a): Geschichte. <http://www.overath.de/histerov.htm>, 26.06.2003.
- Stadt Overath* (2003b): Heiligenhaus <http://www.overath.de/heiligen.htm>, 26.06.2003.

- Stadt Overath* (2003c): Städtebauliche Rahmenplanung <http://www.overath.de/planung.htm>, 26.06.2003.
- Statistisches Bundesamt* (2001): Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Fachserie 1, Reihe 4.1.2: Beruf, Ausbildung und Erwerbstätige 2000. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt* (2004): Statistisches Jahrbuch 2004, S.42; unter: <http://www.destatis.de/download/jahrbuch/bevjb04.pdf>, 5.11.2004.
- Steg, Linda* (2005): Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. In: *Transportation Research Part A* 39. 147-162
- Stein, Axel* (Hrsg.) (2003): Siedlungsstrukturelle Leitbilder und Standortpräferenzen. Voraussetzungen für eine Abstimmung. ECTL Working Paper 20. Hamburg.
- Stutzer, Alois / Frey, Bruno S.* (2004): Stress that Doesn't Pay: The Commuting Paradox. Working Paper 151 of the Institute for Empirical Research in Economics, University of Zürich. <http://ideas.repec.org/p/zur/iewwpx/151.html>, 13.5.2005.
- Topp, Hartmut* (1994): Weniger Verkehr bei gleicher Mobilität? In: *Internationales Verkehrswesen* 46/9. 486-493.
- Trostorff, Britta* (2000): Räumliche Mobilität und Lebensstil. Unveröffentlichte Diplomarbeit am Institut für Geographie der Universität Potsdam. Potsdam.
- Urry, John* (2000): Mobile Sociology. In: *British Journal of Sociology* 51. 185-203.
- Van Wee, Bert/ Holwerda, Hans/ Van Baren, Rick* (2002): Preferences for Modes, Residential Location and Travel Behaviour: the Relevance for Land-Use Impacts on Mobility. In: *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 2/3-4. 305-316.
- Vogt, Walter* (2000): Verkehrliche Wirkungen von Telearbeit und Telecommerce. In: *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen* (2000): 72-82.
- Vogt, Walter/ Lenz, Matthias/ Kalter, Frank/ Dobeschinsky, Harry/ Breuer, Peter* (2001): Die Bedeutung des täglichen Fernpendelns für den sekundär induzierten Verkehr. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik V 88*. Bergisch Gladbach.
- Vogt, Walter/ Lenz, Matthias/ Schwarz, Henrik/ Glaser, Wilhelm/ Glaser, Margrit/ Kuder, Thomas* (2002): Verkehrliche Auswirkungen von Teleshopping und Telecommerce auf die Mobilität privater Haushalte. Stuttgart.
- Waddell, Paul* (2001): Towards a Behavioral Integration of Land Use and Transportation Modeling. Paper presented at the 9th International Association for Travel Behavior Research Conference, Queensland, Australia. <http://www.urbansim.org/papers/>, 13.5.2005.
- Wagner, Michael* (1989): Räumliche Mobilität im Lebensverlauf. Stuttgart.
- Wahl, Anke* (2001): Lebensstile im Kontext von Generationen, Lebenslauf- und Zeitgeisteinflüssen. Dissertation TU Berlin, Fachbereich 7 Umwelt und Gesellschaft. Berlin.
- Wentz, Martin* (Hrsg.) (1991): *Stadt-Räume*. Frankfurt/Main, New York.
- Werlen, Benno* (1995): *Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierung*. Band 1: Zur Ontologie von Gesellschaft und Raum. Stuttgart.
- Werlen, Benno* (2001): Alltag. In: Brunotte, Ernst et al. (Hrsg.) (2001): 37.
- Wfa (Wohnungsbauförderungsanstalt Nordrhein-Westfalen)* (2001): Städte zu Dörfern – Dörfer zu Städten. Juli 2001. Düsseldorf.
- Wieland, Dirk* (2004): *Die Grenzen der Individualisierung*. Opladen.
- Wiktorin, Dorothea et al.* (2003): *Köln. Der historisch-topographische Atlas*. Köln 2001.
- Wissing, Beate* (1995): Die „Gartenstadt Nord“ in Köln-Longerich. Ein Beitrag der Angewandten Historischen Geographie zur Inventarisierung Kölner Wohnsiedlungen, In: *Rheinische Heimatpflege* 32/1. 31-39.
- Zerger, Frithjof* (2000): *Klassen, Milieus und Individualisierung. Eine empirische Untersuchung zum Umbruch der Sozialstruktur*. Frankfurt/Main, New York.

Abbildungsverzeichnis

Alle Abbildungen und Fotos: Projektgruppe StadtLeben

Abbildung 2.1:	Dimensionen des Mobilitätsbegriffs	19
Abbildung 2.2:	Struktur des Forschungskonzepts	27
Abbildung 3.1:	Die Lage der 10 Untersuchungsgebiete in der Stadtregion	34
Abbildung 4.1:	Verteilung der Lebensstile auf die Untersuchungsgebiete	60
Abbildung 5.1:	Standortzufriedenheit vor der letzten Wanderung und Wanderungstyp	74
Abbildung 5.2:	Unzufriedenheit mit wichtigen Eigenschaften der suburbanen Quartiere nach Wohndauer und Wanderungstyp	77
Abbildung 5.3:	Letzter Wohnort der Befragten nach Untersuchungsgebiet	89
Abbildung 5.4:	Wanderungstyp (räumliche Klassifikation des letzten Umzugs)	91
Abbildung 5.5:	Behavior-Setting-Dichte (Personenkennwert) und Standortzufriedenheit am Beispiel Einkauf	110
Abbildung 5.6:	Aufgeklärte Varianzanteile (Güte) multipler Regressionsmodelle zur Erklärung der Wohnmobilität	122
Abbildung 6.1:	Behavior-Setting-Dichte und Zielwahl (Einkauf täglicher Bedarf)	143
Abbildung 6.2:	Behavior-Setting-Dichte und Zielwahl (Gastronomiebesuch)	144
Abbildung 6.3:	Behavior-Setting-Dichte und Verkehrsmittelwahl (Einkauf des täglichen Bedarfs und Gastronomiebesuche)	145
Abbildung 6.4:	Zielwahl und Verkehrsmittelwahl (MIV- und Fußwegeanteile) für den Einkauf des täglichen Bedarfs	146
Abbildung 7.1:	Veränderung der Anzahl der Pkw im Haushalt nach dem Zuzug in eines der Untersuchungsgebiete	168
Abbildung 7.2:	Veränderung der ÖPNV-Zeitkartenverfügbarkeit nach dem Zuzug in eines der Untersuchungsgebiete	169
Abbildung 7.3:	Änderungen der Verkehrsmittelnutzung nach dem letzten Umzug – Differenzierung nach räumlichen Verflechtungen	171
Abbildung 7.4:	Räumliche Verteilung von Aktivitäten nach letztem Wohnort	175
Abbildung 7.5:	Zurückgelegte Distanz je Aktivität nach letztem Wohnsitz	175
Abbildung 7.6:	Reisedistanzen von Vollzeit Erwerbstätigen nach Wohngebiet und Wanderungstyp	177
Abbildung 8.1:	Beziehung der Bewohner zu ihrem Raum zwischen Bindung und Entankerung	189

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1:	Gebietstyp, typische Merkmale und Untersuchungsgebiete	33
Tabelle 4.1:	Synopse der Untersuchungsgebietseigenschaften	38
Tabelle 4.2:	Überblick über die Lebensstil-Indikatoren	56
Tabelle 4.3:	Charakteristika der Lebensstile	57
Tabelle 4.4:	Erklärungskraft soziodemographischer und räumlicher Merkmale für den Lebensstil	64
Tabelle 5.1:	Skalen der Standortanforderungen und Standortzufriedenheit	68
Tabelle 5.2:	Standortanforderungen nach Untersuchungsgebiet	69
Tabelle 5.3:	Unzufriedenheit mit wichtigen Eigenschaften der Quartiere	71
Tabelle 5.4:	Anteil der Befragten mit Umzugsplänen nach Standortzufriedenheit	73
Tabelle 5.5:	Veränderung der Standortzufriedenheit nach letztem Umzug	75
Tabelle 5.6:	Wohnmobilität in den Untersuchungsgebieten	80
Tabelle 5.7:	Verbreitung von Umzugsplänen und Gründe dafür in den Untersuchungsgebieten	83
Tabelle 5.8:	Wohnmobilität der Lebensstilgruppen	85
Tabelle 5.9:	Befragte mit Umzugsplänen nach Wohnsituation und Wohnstatus	88
Tabelle 5.10:	Behavior-Setting-Dichte der Untersuchungsgebiete	105
Tabelle 5.11:	Behavior-Setting-Dichte (Personenkennwerte)	106
Tabelle 5.12:	Setting-Dichte und Standortzufriedenheit (Gebietskennwerte)	108
Tabelle 5.13:	Regressionen zur Zufriedenheit mit der Versorgungsinfrastruktur	111
Tabelle 5.14:	Standardisierte Regressionskoeffizienten und Güte von Erklärungsmodellen der Wohnmobilität – ‘Grundmodelle’	115
Tabelle 5.15:	Standardisierte Regressionskoeffizienten und Güte von Erklärungsmodellen der Wohnstandortwahl – ‘Grundmodelle’ und ‘erweiterte Modelle’ sowie ‘Gesamtbevölkerung’ und ‘Zuzügler’	117
Tabelle 6.1:	Ergebnisse der Regressionsanalysen (Bestimmtheitsmaße)	127
Tabelle 6.2:	Binär logistische Regressionsmodelle zur Verkehrsmittelausstattung (standardisierte Effektkoeffizienten)	128
Tabelle 6.3:	Multiple lineare Regressionsmodelle zur Aktivitätenhäufigkeit (Beta-Gewichte)	129
Tabelle 6.4:	Verkehrsmittelausstattung nach Untersuchungsgebieten	131
Tabelle 6.5:	Aktivitätenhäufigkeit pro Woche nach Untersuchungsgebieten	132
Tabelle 6.6:	Zielwahl der Aktivitäten <i>innerhalb des eigenen Quartiers</i> nach Untersuchungsgebieten	133
Tabelle 6.7:	Verkehrsmittelwahl (ÖV-Anteil) nach Aktivitäten in den Untersuchungsgebieten– nur Befragte, die über einen Pkw im Haushalt verfügen	135
Tabelle 6.8:	Verkehrsmittelausstattung der Lebensstilgruppen	137
Tabelle 6.9:	Aktivitätenhäufigkeit der Lebensstilgruppen pro Woche	139
Tabelle 6.10:	Zielwahl <i>innerhalb des eigenen Quartiers</i> nach Aktivitäten der Lebensstilgruppen	140
Tabelle 6.11:	Verkehrsmittelwahl (Anteil Fußwege) nach Aktivitäten der Lebensstilgruppen – nur motorisierte Haushalte	140

Tabelle 6.12:	Regressionsanalysen mit der abhängigen Variable „Anteil der MIV-Nutzung“	153
Tabelle 6.13:	Regressionsanalysen mit der abhängigen Variable „Zielwahl eigenes Stadtviertel“	156
Tabelle 6.14:	Der sozialstrukturell geerdete Lebensstilansatz: Charakterisierung der sechs Lebensstilgruppen anhand der konstituierenden Merkmale	159
Tabelle 6.15:	Einstellungsbasierte Mobilitätstypen und ihre Charakterisierung durch die konstituierenden Einstellungsdimensionen	161
Tabelle 6.16:	Vergleich der Verhaltensvorhersage durch vier Zielgruppenansätze	162
Tabelle 7.1:	Änderungen der Verkehrsmittelnutzung nach dem letzten Umzug Differenzierung nach räumlichen Verflechtungen und Zielort	172
Tabelle 7.2:	Lage des Arbeitsplatzes von Umlandbewohnern nach letztem Wohnort, Wohndauer und Typ des Untersuchungsgebiets	176
Tabelle 7.3:	Zurückgelegte Distanzen nach Wohnzufriedenheit	178
Tabelle 7.4:	Gründe für Umzugspläne nach Umzugsdistanz	180
Tabelle 7.5:	Mobilitätsbezogene Gründe für Umzugspläne nach Wanderungstyp	181
Tabelle 8.1:	Übersicht über die ermittelten Kategorien von Bindung und Bezug	192
Tabelle 9.1:	Quartierstypen und ihre Spezifika	223
Tabelle 9.2:	Problemlagen der Gebietstypen	226
Tabelle 9.3:	Charakteristika sowie beobachtbare und zukünftig zu erwartende Problemlagen in verdichteten Innenstadtquartieren	227
Tabelle 9.4:	Charakteristika sowie beobachtbare und zukünftig zu erwartende Problemlagen in suburbanen Eigenheimquartieren	233

Verzeichnis der Autorinnen und Autoren

Beckmann, Klaus J., Univ.-Prof. Dr.-Ing.; Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen, Mies-van-der-Rohe-Straße 1, 52074 Aachen
Arbeitsschwerpunkte sind Integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung, Mobilitätsforschung, Infrastrukturplanung, Verkehrspolitik, Raumordnung/Raumentwicklung, verhaltensbezogene und mikroskopische Verkehrsmodelle, Stadtplanung.

Hammer, Antje, Dipl.-Ing.; Stadt Freiburg, REGIO-VERBUND GmbH/Tiefbauamt, Generelle Planung ÖPNV, Fehrenbachallee 12, 79106 Freiburg
Arbeitsschwerpunkte sind Freizeitverkehr, Mobilitätsverhalten, ÖPNV/SPNV, Mobilitätsmanagement.

Hesse, Markus, Priv.-Doz., Dr. rer. pol., Dipl.-Geogr.; Institut für Geographische Wissenschaften, Freie Universität Berlin, Malteserstr. 47-100, 12249 Berlin
Arbeitsschwerpunkte sind Mobilität, Verkehr, Logistik, Raumentwicklung in Metropolen, Suburbanisierung.

Holz-Rau, Christian, Univ.-Prof. Dr.-Ing.; Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund, 44221 Dortmund
Arbeitsschwerpunkte sind Strategien und Konzepte einer integrierten Verkehrsplanung und Verkehrspolitik, Raum und Verkehr sowie Verkehrserhebungen und Verkehrsmodelle.

Hunecke, Marcel, Dr. phil., Dipl.-Psych.; Lehrstuhl Kognitions- und Umweltpsychologie, Ruhr-Universität Bochum, Universitätsstraße 150, 44780 Bochum
Arbeitsschwerpunkte sind Mobilitätspsychologie, Umweltpsychologische Interventionen, Behavior Settings, Ökologische Verantwortung, Lebensstile in der sozial-ökologischen Forschung.

Jürgens, Claudia, Dipl.-Ing.; Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen, Mies-van-der-Rohe-Straße 1, 52074 Aachen
Arbeitsschwerpunkte sind Mobilitätsforschung, Kinder- und Jugendmobilität, Methoden der empirischen Sozialforschung.

Kasper, Birgit, Dipl.-Ing. Dipl.-Verw.; Büro für kommunale Entwicklungsplanung, Ohmstraße 62, 60486 Frankfurt am Main
Arbeitsschwerpunkte sind Stadt- und Verkehrsplanung, Gesundheit und Mobilität, Demographischer Wandel, Genossenschaftliches Wohnen, Qualitative Empirie.

Scheiner, Joachim, Dr.; Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund, 44221 Dortmund
Arbeitsschwerpunkte sind Wohnmobilität, Standortwahl und Verkehr, Sozialer Wandel und Verkehr, Siedlungsentwicklung und Verkehr.

Schweer, Indra R., Dipl.-Psych.; Arbeitseinheit Kognitions- und Umweltpsychologie, Ruhr-Universität Bochum, Universitätsstraße 150, 44780 Bochum
Arbeitsschwerpunkte sind Mobilitätsverhalten, Behavior Settings, Kriminalitätsfurcht und subjektive Sicherheit im öffentlichen Raum, Dienstleistungsqualität im öffentlichen Personen-Nahverkehr, Sick Building Syndrom.

Trostorff, Britta, Dipl.-Geogr.; Bauhaus Universität Weimar, Lehrstuhl Raumplanung und Raumforschung, Belvederer Allee 4, 99421 Weimar
Arbeitsschwerpunkte sind Stadtforschung, Mobilitätsforschung, Neue Kulturgeographie.

Witte, Andreas, Dr.-Ing.; Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen, Mies-van-der-Rohe-Straße 1, 52074 Aachen
Arbeitsschwerpunkte sind Wechselwirkungen Siedlung und Verkehr, Mobilitätsmanagement, Planungsprozesse und Projektmanagement, Stadtplanung.