

Bruns, André; Manz, Wilko

Book Part

Standortwahl "bewusster Stadtbewohner": Die Bedeutung von Mobilitätsaspekten bei der Standortwahl von Haushalten in Mittestädten am Beispiel Aalens

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Bruns, André; Manz, Wilko (2011) : Standortwahl "bewusster Stadtbewohner": Die Bedeutung von Mobilitätsaspekten bei der Standortwahl von Haushalten in Mittestädten am Beispiel Aalens, In: Hege, Hans-Peter Knapstein, Yvonne Meng, Rüdiger Ruppenthal, Kerstin Schmitz-Veltin, Ansgar Zakrzewski, Philipp (Ed.): Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft. 13. Junges Forum der ARL 13. bis 15. Oktober 2010 in Mannheim, ISBN 978-3-88838-371-7, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 79-93,
<https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-3717095>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/60209>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de/>

André Bruns, Wilko Manz

Standortwahl „bewusster Stadtbewohner“ – Die Bedeutung von Mobilitätsaspekten bei der Standortwahl von Haushalten in Mittestädten am Beispiel Aalens

URN: urn:nbn:de:0156-3717095



CC-Lizenz: BY-NC-ND 3.0 Deutschland

S. 79 bis 93

Aus:

Hans-Peter Hege, Yvonne Knapstein, Rüdiger Meng, Kerstin Ruppenthal,
Ansgar Schmitz-Veltin, Philipp Zakrzewski (Hrsg.)

Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft

13. Junges Forum der ARL
13. bis 15. Oktober 2010 in Mannheim

Arbeitsberichte der ARL 1

Hannover 2011

André Bruns, Wilko Manz

Standortwahl „bewusster Stadtbewohner“ – Die Bedeutung von Mobilitätsaspekten bei der Standortwahl von Haushalten in Mittelstädten am Beispiel Aalens

Gliederung

- 1 Ausgangspunkte und Fragestellungen
- 2 „Renaissance der Städte“
 - 2.1 Bedeutungsdimensionen und Ursachen
 - 2.2 Empirisch quantitative Befunde
- 3 Standortwahl „bewusster Stadtbewohner“ am Beispiel von Aalen
 - 3.1 Hintergrund der Erhebung Aalen
 - 3.2 Die „bewussten Stadtbewohner“ und der Standortwahlprozess
 - 3.3 Kriterien der Standortwahl: allgemein und Erreichbarkeit
- 4 Fazit

Literatur

Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund der Bedeutung der Standortwahl für die Alltagsmobilität vertieft der Beitrag die Frage, ob die intensiv in der Fachwelt diskutierte „Renaissance der Städte“ eine Chance für eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrsnachfrage darstellt. Schwerpunkt ist hierbei, inwieweit auch Mittelzentren (am Beispiel von Aalen) von einer Renaissance der Städte profitieren und welche Rolle hier Aspekte der Erreichbarkeit bei der Standortwahl einnehmen. Grundlage der Ausführungen sind erste Auswertungen aus dem Forschungsprojekt „Chancen des ÖPNV in Zeiten einer Renaissance der Städte“ (FoPS FE-Nr. 70.0336) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. Es wird gezeigt, dass die „Renaissance der Städte“ ein stark standortselektiver Prozess ist, der bisher insbesondere in einigen Innenstädten prosperierender Großstädte festzustellen ist, dass jedoch auch Anzeichen dafür bestehen, dass von diesem Trend auch strukturell starke Mittelzentren profitieren. Am Beispiel Aalen kann gezeigt werden, dass sich auch hier etwa 50% der Zu- und Umzügler gezielt für einen innerstädtischen Standort entscheiden. Die Analyse der Standortwahlkriterien von Zu- und Umzüglern zeigt eine verhältnismäßig große Bedeutung von Aspekten der Erreichbarkeit insbesondere bei Bewohnern der Kernstadt. Deutlich wird auch die große Bedeutung der Erreichbarkeit von Aktivitätenebenen mit dem Rad oder zu Fuß für Stadtbewohner. Die Analyse der Alltagsmobilität verdeutlicht jedoch deutlich die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs und somit die Notwendigkeit flankierender Maßnahmen der Nachfragesteuerung zur Erreichung einer nachhaltigen Alltagsmobilität.

Schlüsselwörter

Renaissance der Städte – Standortwahl – Standortwahlkriterien – Mobilität – Stadt Aalen

Abstract

Against the background of the influence residential location choice has for mobility behavior the following paper explores the question of which opportunities the often discussed phenomenon of reurbanisation offers for a sustainable development of daily mobility. In this context the paper focuses on the relevance of reurbanisation for middle-size cities and the importance of mobility aspects in the course of residential location choice. The paper is based on first empirical data stemming from the research project “Opportunities for Public Transport in a Decade of Reurbanisation” (FoPS 73.336), launched by the Federal Ministry of Transport and Urban Development. It is shown that reurbanisation up to now can only be detected in certain prospering metropolises and thus cannot be regarded as a common trend. Nevertheless there are hints that even medium-size cities may under certain circumstances profit from the development. The example of Aalen shows that app. 50% of all new citizens choose a location within the city center. Analyzing the location choice of households moving into central areas shows a relatively high importance of accessibility related aspects, especially the accessibility of opportunities as well as shops and key infrastructures using non-motorized transport modes. Despite this a look at actual mobility behavior shows the dominance of car traffic and makes clear that a shift towards sustainable traffic modes requires additional measures e.g. transport demand management.

Keywords

Urban renaissance – locational choice – criteria of locational choice – mobility – city of Aalen

1 Ausgangspunkte und Fragestellungen

Eine wesentliche Voraussetzung für nachhaltige (Alltags-)Mobilität sind verkehrssparende Siedlungsstrukturen. Die Zusammenhänge zwischen Siedlungsstruktur und Verkehr sind seit langem fester Bestandteil der Verkehrsursachenforschung (z. B. Motzkus 2002; Holz-Rau 1997; Kagermeier 1997; zusammenfassend Scheiner 2009). Siedlungsstrukturen im Sinne von „Opportunitätsstrukturen“ (z. B. Scheiner 2005) beeinflussen die Entstehung von Verkehr sowohl über die räumliche Lage verschiedener Funktionen zueinander (Wegelängen) als auch durch die Qualität des Angebots verschiedener Verkehrsträger (Verkehrsmittelwahl) und wirken sich somit auf die verkehrsmittelspezifische Verkehrsleistung aus. Die Ergebnisse der Erhebung „Mobilität in Deutschland 2008“ zeigen einen Unterschied des verkehrsleistungsbezogenen Modal Splits zwischen verschiedenen räumlichen (Dichte-)Kategorien. In der Kategorie „Kernstädte“ haben die als nachhaltig betrachteten Modi des Umweltverbundes (öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)) einen deutlich höheren Anteil als in der weniger dichten Kategorie der „ländlichen Kreise“ (Infas/DLR 2010: 45).

Zentral für eine nachhaltige Entwicklung der Verkehrsnachfrage sind daher die in der Regel langfristigen Standortentscheidungen von Haushalten. Nachhaltige Verkehrsplanung im Sinne der Trias aus „Verkehr vermeiden, verlagern oder verträglich abwickeln“ muss vor diesem Hintergrund als Voraussetzung immer mit einer Planung verkehrssparender Siedlungsstrukturen einhergehen. Dies spiegelt sich in etablierten Leitbildern der räumlichen Planung (z. B. „Stadt der kurzen Wege“ oder „Transport Oriented Develop-

ment“) wider, welche prinzipiell darauf abzielen, „Erreichbarkeiten“ zu schaffen und somit ein verkehrssparsames Mobilitätsverhalten zu ermöglichen.

Im Rahmen der in den letzten Jahrzehnten dominanten (Wohn-)Suburbanisierung erfolgte jedoch dementsgegen eine Wanderung von Haushalten in Räume mit vergleichsweise schlechter Erreichbarkeit mit öffentlichem Nahverkehr und nichtmotorisiertem Individualverkehr. In der Konsequenz entwickelte sich die Alltagsmobilität der Bewohner stark auf den motorisierten Individualverkehr zentriert, was zu entsprechenden Folgeaufwänden für Mobilität (zeitlich und monetär) führte. Verschiedene Studien zeigen, dass Grund für diese Entwicklung insbesondere auch die Vernachlässigung von Aspekten der Mobilität im Rahmen der Standortwahl ist (BMVBS/BBR 2007; Beckmann/Hesse/Holz-Rau et al. 2006). In den letzten Jahren wird jedoch zunehmend der Trend einer „Reurbanisierung“ bzw. einer „Renaissance der Städte“ im Sinne einer bewussten Entscheidung von Haushalten für den Standort (Innen-)Stadt diskutiert (z.B. Brühl/Echter/Frölich von Bodelschwingh et al. 2005; Siedentop 2008; Hesse 2008). In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach den Ursachen und den Chancen, die hieraus für eine nachhaltige Entwicklung der Alltagsmobilität entstehen:

Inwieweit ist dieser Trend darauf zurückzuführen, dass die Erreichbarkeitsvorteile urbaner Wohnstandorte von den neuen „bewussten Stadtbewohnern“ höher bewertet werden? Bedeutet die „Renaissance der Städte“ also auch eine Renaissance bewusst verkehrssparender Lebensformen, wie es die bisherigen Erkenntnisse zur Standortwahl von Stadtbewohnern nahelegen?

Wenn ja, wie umfänglich ist dieser Trend? Werden nur Großstädte betroffen sein oder „das Städtische“ insgesamt? In der Literatur wird Reurbanisierung primär für größere und entsprechend attraktive Städte bejaht. Ein Drittel der Bundesbürger lebt jedoch in Mittelzentren. Hieraus ergibt sich die Frage, inwieweit auch Mittelzentren von der Renaissance der Städte profitieren und welche Rolle bei der Standortwahl in Mittelzentren verkehrliche Erreichbarkeiten haben.

Vor diesem Hintergrund werden in diesem Beitrag die folgenden Fragen betrachtet:

- Gibt es eine Renaissance „des Städtischen“ allgemein oder gewinnen nur Metropolen?
- Inwieweit profitieren Mittelzentren von diesen Entwicklungen? Gibt es auch in Mittelzentren „bewusste Stadtbewohner“?
- Welche Rolle spielen „harte“ Aspekte wie die Erreichbarkeit von Aktivitätenebenen bei der Standortwahl „bewusster Stadtbewohner“ in Mittelzentren?

Die folgenden Ausführungen basieren primär auf ersten Ergebnissen des Forschungsprojekts „Chancen des ÖPNV in Zeiten einer Renaissance der Städte“ im „Forschungsprogramm Stadtverkehr“ (FoPS FE-Nr. 70.0336) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Das Projekt wird durch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) fachlich betreut und durch das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) der RWTH Aachen und der STRATA GmbH, Karlsruhe, bearbeitet. Die Ergebnisse des Projektes sollen nach Abschluss in einer BMVBS-Online-Publikation veröffentlicht werden. Die Verantwortung für den vorliegenden Artikel liegt bei den Autoren.

Ziel des Forschungsprojekts ist es, den Einfluss der „Renaissance der Städte“ bzw. von Reurbanisierungsprozessen auf die Entwicklung des ÖPNV für verschiedene Stadttypen zu analysieren und hieraus resultierende Chancen und Risiken für den ÖPNV zu identifizieren. Schwerpunkt des Vorhabens ist die Analyse des Stellenwerts des ÖPNV als

Standortfaktor bei der Wohnstandortwahl. Hierzu wird eine Charakterisierung des Typs der „bewussten Stadtbewohner“ hinsichtlich Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelpräferenzen anhand einer umfangreichen Primärempirie in den drei Modellstädten Hamburg, Leipzig und Aalen vorgenommen. Auf Basis von Szenarien werden zudem verschiedene verkehrs- und stadtplanerische Interventionsstrategien hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den ÖPNV bewertet. Hierauf aufbauend werden praxisnahe Empfehlungen für die strategische Ausrichtung von ÖPNV und Stadtplanung in Zeiten einer „Renaissance der Städte“ erarbeitet.

2 „Renaissance der Städte“

Seit einigen Jahren wird in der Forschung und in der Planungspraxis verstärkt das Phänomen einer „Renaissance“ bzw. einer „Reurbanisierung“ der (Innen-)Städte diskutiert. Demzufolge stehen die Innenstädte bei Stadtplanung und kommunaler Politik wieder im Fokus des Interesses und genießen bei der Standortwahl der Bevölkerung und der Wirtschaft eine wachsende Aufmerksamkeit. Insbesondere zum letzteren Aspekt der Reurbanisierungsthese besteht im fachwissenschaftlichen Diskurs jedoch keineswegs Einigkeit. Grund ist vor allem der Mangel an belastbaren empirischen Belegen für eine Rückkehr bzw. einen bewussten Verbleib in innerstädtischen Lagen.

Entsprechend den obengenannten Fragestellungen wird im Folgenden zunächst die Diskussion zur „Renaissance der Städte“ skizziert. Im Mittelpunkt stehen hierbei die unterschiedlichen Begriffsdimensionen sowie Erklärungsansätze. Hieran anschließend werden die vorhandenen empirischen Erkenntnisse dargestellt. Schwerpunkt ist die Frage, inwieweit verschiedene Städtetypen und insbesondere Mittelzentren von dieser Entwicklung profitieren.

2.1 Bedeutungsdimensionen und Ursachen

Die Diskussion zur „Renaissance der Städte“ ist vielschichtig (vgl. Hesse 2008), der Begriff umfasst mehrere Bedeutungsdimensionen, die jeweils verschiedene Aspekte des Grundthemas beleuchten:

- Die „planerisch normative“ Dimension bezieht sich auf den Bedeutungsgewinn der Innenstadt als Wohnstandort in der räumlichen Planung und stellt sozusagen die „Angebotsseite“ des Phänomens dar: in der Folge des Ziels, attraktive (Innen-)Städte zu schaffen, forcieren die Städte die Entwicklung entsprechenden Wohnraums in innerstädtischen Lagen.
- Die „psychologisch qualitative“ Dimension bezieht sich auf den Bedeutungsgewinn der Innenstadt als Wohnstandort aus Sicht der „Kunden“ und stellt somit die „Nachfrageseite“ des Phänomens dar. In dieser Hinsicht wird in der Literatur insbesondere der Wandel des Images der (Innen-)Stadt als Wohnstandort diskutiert. War bis in die 1990er Jahre das „Eigenheim im Grünen“ der dominierende Wohnwunsch vieler Menschen, so wird nun ein zunehmender Wandel hin zum Wunsch nach einem urbanen Wohnumfeld konstatiert.
- Die „analytisch quantitative“ Dimension des Begriffs bezieht sich auf die tatsächlich empirisch feststellbaren Entwicklungen im Städtesystem im Sinne einer „feststellbare(n) Anteilsveränderung verschiedener Raumtypen [...] an der Gesamtbevölkerung und -beschäftigung eines Staates oder einer Region“ (Siedentop 2008: 194). Diese Dimension entspricht somit am ehesten dem, was unter dem Begriff der „Reurbanisierung“ im Sinne einer charakteristischen Phase der Stadtentwicklung gefasst wird.

Im Folgenden wird der Begriff „Renaissance der Städte“ als Bezeichnung für den gesamten beschriebenen Komplex verwendet, während der Begriff „Reurbanisierung“ im Sinne der zuvor beschriebenen „quantitativ analytischen“ Dimension verwendet wird.

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

- Demographische und sozialstrukturelle Veränderungen: relative Zunahme stadtaffiner Haushaltstypen bei gleichzeitiger Entspannung urbaner Wohnungsmärkte durch Bevölkerungsrückgänge (z. B. Siedentop 2008: 204).
- Ökonomische Veränderungen: Entwicklung von Wissensökonomien und hierdurch Entstehung neuer, stadtaffiner Arbeits- und Lebensformen (z. B. Läßle 2006: 6).
- Veränderungen der Konsumgewohnheiten: insbesondere gut verdienende Arbeitnehmer und Kreative, aber auch Haushalte der Mittelschicht schätzen zunehmend die konsumtiven und kulturellen Angebote eines urbanen Umfelds und wählen entsprechende Standorte (z. B. Siedentop 2008: 202). Die stadtaffine Bevölkerungsgruppe insgesamt wird breiter und differenzierter (Brühl 2005: 13 f.).
- Internationale Migration: Städte werden weiterhin bevorzugtes Ziel von Migranten sein und somit überproportional durch Zuwanderung gewinnen (z. B. Bucher/Schlömer 2003: 123).
- Planerische und (stadt-)politische Interventionen: bewusste, zielgruppenspezifische Angebotsplanung der Städte und Anpassung an die konsumtiven Vorlieben verschiedener Nachfragergruppen (z. B. Innenstadtrevitalisierung, Eigenheimprogramme), Veränderung fiskalischer Rahmenbedingungen (Wegfall der Eigenheimzulage) (Siedentop 2008: 205).

2.2 Empirisch quantitative Befunde

Insgesamt kann empirisch derzeit noch keine stabile und umfassende Trendumkehr von Suburbanisierung zu Reurbanisierung belegt werden. So zeigen z. B. Analysen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung auf Basis der Daten aus der laufenden Raumbefragung und insbesondere der innerstädtischen Raumbefragung ein uneinheitliches Bild: Werden die Städte als Ganzes betrachtet, weisen seit 2000 lediglich Großstädte (mit Ausnahmen von Regionen mit strukturellen Problemen) ein absolutes Wachstum auf, während Mittel- und Kleinstädte tendenziell schrumpfen. Sowohl in Ost- als auch in Westdeutschland sind demnach insgesamt Tendenzen zu einer Stabilisierung der Großstädte seit Anfang der 2000er Jahre zu beobachten, wobei es zwischen den Städten zu größeren Abweichungen kommen kann (BBSR 2010a: 2).

Für den Nachweis von Reurbanisierung in oben beschriebenem Sinne ist jedoch eine differenzierte Betrachtung unterschiedlicher innerstädtischer Lagetypen notwendig. Eine entsprechende Auswertung der Daten der innerstädtischen Raumbefragung zeigt insgesamt eine Tendenz zur Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung sowohl in Innenstädten (seit 2003) als auch am Stadtrand. Am Rand zeigen sich seit 2007 Bevölkerungsrückgänge, was auf einen Bedeutungsgewinn der Innenstadt zurückzuführen sein könnte (BBSR 2010b). Das gilt jedoch nicht für alle 85 in der innerstädtischen Raumbefragung erfassten Städte: In der Zeit zwischen 2000 und 2008 entwickelten sich in immerhin 53 Städten die Innenstädte dynamischer als die Stadtränder (auch im Sinne einer geringeren Schrumpfung). Bis 2010 steigt die Anzahl dieser Städte sogar auf 63 (BBSR

2010a: 3). Insgesamt weist die Untersuchung jedoch auf die starke regionale Heterogenität der Entwicklungen insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung unterschiedlicher Altersgruppen hin (BBSR 2010b).

Trotz dieser offensichtlichen empirischen Unsicherheiten sehen viele Autoren Anzeichen, dass sich das Wanderungsverhalten von Bevölkerung und Unternehmen dauerhaft ändert. Dies geschieht laut Siedentop (2008: 206) auch unabhängig von zyklischen konjunkturellen und demographischen Schwankungen, die häufig von den Kritikern der Reurbanisierungshypothese als Begründung für die Abschwächung der Stadt-Umland-Wanderung angeführt werden (Kaiser/Thebes 2006; Aring 2004). Zusammenfassend kommt Siedentop auf Basis der vorliegenden Daten zu dem Schluss, dass es sich bei der Reurbanisierung somit um den „Übergang von absoluter zu einer relativen Dekonzentration innerhalb der Agglomerationsräume bei moderater interregionaler Konzentration zulasten agglomerationsferner Räume“ handelt (Siedentop 2008: 206). Allgemein bejaht wird jedoch, dass der Prozess der Reurbanisierung standortselektiv stattfindet und auf wenige prosperierende Regionen begrenzt ist. Schrumpfende und wachsende Städte und Quartiere existieren nebeneinander. Suburbanisierung findet parallel zu Reurbanisierungsprozessen statt (Siedentop 2008; Beckord 2009).

Die Entwicklungen der Mittelstädte fallen vergleichsweise etwas weniger positiv aus als bei Großstädten. Dies gilt sowohl für Mittelstädte innerhalb von Stadtregionen als auch für solche außerhalb. Nach Bevölkerungsgewinnen in den 1990er Jahren weisen die Mittelstädte seit 2000 im Vergleich zu Großstädten stärkere Bevölkerungsverluste auf. Es gibt starke regionale Unterschiede: Im Osten schließen sich die neuerlichen Bevölkerungsverluste an die Nachwendeverluste an, im Westen setzten die Verluste erst um etwa 2000 ein (BBSR 2010b). Insgesamt profitieren Mittelstädte tendenziell derzeit scheinbar noch nicht im gleichen Maße von einer Renaissance der Städte, wie dies bei den Großstädten der Fall ist. Dementgegen stellt das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung jedoch fest, dass zumindest empirische Anzeichen bestehen, dass auch die Innenstädte der Mittelstädte an Attraktivität gewinnen (BBSR 2010a: 7), sich also auch hier Reurbanisierungstendenzen abzeichnen.

3 Standortwahl „bewusster Stadtbewohner“ am Beispiel von Aalen

Im Folgenden wird der Standortwahlprozess „bewusster Stadtbewohner“ dargestellt. Nach der Definition dieser Gruppe werden die Motive der Standortwahl (Innen-)Stadt aufgezeigt. Dazu werden sowohl die Fachdiskussion als auch eigene Erhebung in Aalen herangezogen. Entsprechend der Fragestellung liegt der Schwerpunkt der Ausführungen auf der Analyse der Bedeutung von Aspekten der Erreichbarkeit.

3.1 Hintergrund der Erhebung Aalen

Die nachfolgend zitierten Befunde zur Standortwahl in Aalen sind Ergebnisse einer Befragung, die in der Stadt Aalen (Baden-Württemberg) im Rahmen des oben beschriebenen Projekts durchgeführt wurde. Die Befragung in Aalen erfolgte als Ergänzung zu zwei weiteren Erhebungen in den Großstädten Hamburg und Leipzig, um Erkenntnisse auch zur Situation in Mittelstädten zu gewinnen.

Die kreisangehörige Stadt Aalen liegt als Mittelzentrum im Ostalbkreis in der Raumordnungsregion Ostwürttemberg zwischen der Region Stuttgart im Westen (ca. 70 km) und der Stadt Ulm im Süden (ca. 50 km). Ausgewählt wurde Aalen, da es als Mittelzentrum nicht im unmittelbaren Verflechtungsraum eines Oberzentrums liegt, sondern zent-

rale Funktionen für ein „eigenes Umland“ bereitstellt. Neben der eigentlichen (Kern-)Stadt gehören weitere, suburbane aber teilweise auch ländliche Orte zur Stadt Aalen. Die Einwohnerzahl der Stadt stieg von 2000 bis 2004 moderat an (auf 66.793), um bis 2008 leicht auf 66.058 zurückzugehen. In Prognosen wird von einem weiteren Bevölkerungsverlust von etwa 4% bis in das Jahr 2025 ausgegangen, wobei in der Kernstadt eine stabile Entwicklung erwartet wird. Aalen ist ein traditioneller Standort des produzierenden Gewerbes und weist dementsprechend einen verhältnismäßig hohen und stabilen Anteil an Arbeitnehmern in diesem Sektor auf. Der Anteil der Beschäftigten in Dienstleistungsbranchen verzeichnet starke Zuwächse. Von der traditionellen Metallverarbeitung her hat sich ein erfolgreicher Wandel hin zu Hochtechnologie-Branchen vollzogen. Die Stadt ist Sitz international erfolgreicher Unternehmen aus den Bereichen Metall, Optik, Papier, Informatik und Textil. Zudem ist eine Fachhochschule angesiedelt. Aufgrund dieser guten strukturellen Voraussetzungen ist Aalen insgesamt als attraktiver Wohnstandort auch für Personen in der Familiengründungsphase anzusehen. Mit Blick auf die oben formulierten Fragestellungen ist jedoch fraglich, ob hiervon die Kernstadt profitiert oder die ebenfalls attraktiven ländlichen Orte, insbesondere vor dem Hintergrund insgesamt geringerer Entfernungen sowie verkehrlicher Probleme der Stadt im motorisierten Individualverkehr.

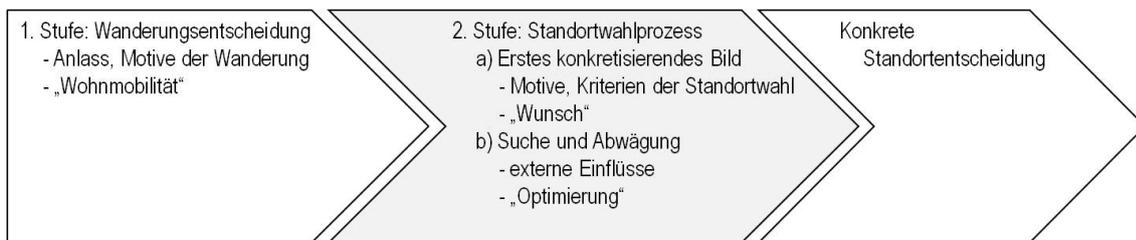
Im Rahmen der schriftlichen Erhebung wurden insgesamt 1.450 Haushalte im gesamten Stadtgebiet Aalen zwischen Mai und Juni 2010 angeschrieben. Die Stichprobe bestand aus Haushalten, die in den letzten drei Jahren entweder nach Aalen zugezogen oder innerhalb der Stadt umgezogen waren (Zu- und Umzügler). Der Rücklauf betrug insgesamt 24,4% (354 Fragebögen). Hiervon entfielen 56% auf Haushalte, die in die Innenstadt gezogen waren. Der Rücklauf verteilte sich annähernd gleichmäßig auf Zu- und Umzügler. Hinsichtlich der Haushaltstypen dominieren junge Paare ohne Kinder (36%) sowie junge Singles (23%). 15% des Rücklaufs kam von Familienhaushalten mit Kindern, Rentnerhaushalte waren mit 4% sehr gering repräsentiert, was aufgrund der lebensphasenbedingten geringeren Umzugswahrscheinlichkeit im Zusammenhang mit der Auswahl der Stichprobe zu erwarten war.

3.2 Die „bewussten Stadtbewohner“ und der Standortwahlprozess

Der im Projekt entwickelte Begriff „bewusste Stadtbewohner“ beschreibt Personen, die sich bewusst und insbesondere langfristig für ein Leben in der Stadt bzw. in einem städtischen Umfeld entscheiden. Anders als bei den traditionell stadtaffinen Personengruppen, bestehend aus jungen, ungebundenen Haushaltstypen (ohne Familie, vor der Familiengründungsphase) oder Migranten, erfolgt die Entscheidung der bewussten Stadtbewohner für einen urbanen Wohnstandort nicht nur vorübergehend (z. B. zur Ausbildung) oder aufgrund bestimmter ökonomischer oder praktischer Notwendigkeiten (z. B. bei Zuwanderern aus dem Ausland). Vielmehr wird der Standort Innenstadt aufgrund seiner besonderen Qualitäten (Vielfalt konsumtiver und kultureller Angebote) als dauerhafte Lebensperspektive gewählt. Anders als in der von der Gentrifizierung geprägten Diskussion der 1980er Jahre, als insbesondere die beiden Gruppen der „Yuppies“ und der „Alternativen“ zu den „Neuen Urbaniten“ (Häußermann/Siebel 1987: 14 f.) gezählt wurden, liegt der aktuellen Diskussion zur Renaissance der Städte die Hypothese zugrunde, dass sich die Gruppe der stadtaffinen Bevölkerungsteile durch Personen unterschiedlicher Lebensphasen, Haushaltsgrößen und Lebensstile deutlich verbreitert hat. Insbesondere würden nun auch Familien, bisher die Kernklientel der Suburbanisierung, die Innenstadt als langfristigen Wohnstandort wählen (Brühl 2005: 11).

Standortentscheidungen gehen komplexe Abwägungsprozesse voraus, in die zahlreiche objektive „Faktoren“ und subjektive „Motive“ einbezogen werden. Grundsätzlich lassen sich wie in Abbildung 1 dargestellt im Entscheidungsprozess zwei Stufen unterscheiden, die sich auf unterschiedliche Aspekte der Wanderung beziehen (Dittrich-Wesbuer/Brzenczek 2007: 39, BMVBS/BBR 2007: 9): An erster Stelle steht die Entscheidung für eine Wanderung aufgrund bestimmter Anlässe („push-Faktoren bzw. -Motive“). Erklärungsansätze auf dieser Stufe beziehen sich folglich auf die Gründe der Wohnmobilität, also das Ausmaß der Standortveränderungen von Personen oder Haushalten. Die zweite Stufe stellen die Kriterien der eigentlichen Wahl eines neuen Standorts, also die Standortwahlmotive im engeren Sinne dar („pull-Faktoren bzw. -Motive“). Sie sind somit zentraler Betrachtungsgegenstand der folgenden Ausführungen. Vor dem Hintergrund eines z. T. angespannten Wohnungsmarktes (insbesondere in den im Kontext der Renaissance der Städte immer wieder genannten attraktiven Großstädten) ist zudem eine Differenzierung der zweiten Stufe des Suchprozesses sinnvoll, zunächst in den ursprünglichen „Wohnwunsch“ als Ausdruck der eigentlichen Standortpräferenzen eines Haushalts. Hieran schließt sich eine Abwägungsphase an, die im Rahmen eines Optimierungsprozesses vor dem realen Angebot an Wohnraum erfolgt („trade-offs“) und ggf. zur Wahl eines deutlich anderen Standorts als ursprünglich intendiert führen kann.

Abb. 1: Stufen des Standortwahlprozesses



Quelle: eigene Darstellung nach BMVBS/BBR (2007: 9)

Da eine vollständige Verifizierung der zuvor genannten Kriterien bewusster Stadtbewohner auf alleiniger Basis der Befragungsergebnisse insbesondere hinsichtlich der Langfristigkeit der Standortentscheidung nicht möglich ist, werden die bewussten Stadtbewohner in Aalen in erster Näherung anhand ihres Standortsuchprozesses identifiziert. Als zentrales Merkmal wird hierbei die gezielte Suche eines urbanen Wohnumfelds herangezogen. Hierzu werden sowohl die Suchräume als auch der tatsächlich gewählte Standort analysiert und darüber hinaus die Bedingungen des Wohnungsmarktes kontrolliert. Diejenigen, die gezielt in der Innenstadt Aalens nach einem Wohnstandort gesucht haben und schließlich auch dort hingezogen sind, werden hier folglich als bewusste Stadtbewohner kategorisiert.

Hinsichtlich des Wohnungsmarktes zeigen die Einschätzungen der Befragten, dass die Standortsuche in Aalen grundsätzlich unproblematisch ist, d.h. in keinem Stadtteil wurden Schwierigkeiten bei der Verfügbarkeit von Wohnraum gesehen. Insgesamt ist daher davon auszugehen, dass prinzipiell die Wahl eines „Wunschstandorts“ möglich ist. Ein Vergleich der Suchräume der Befragten mit den gewählten Standorten zeigt zudem eine hohe Übereinstimmung: Bewohner innerstädtischer Stadtteile hatten überwiegend (75 %, n=146) auch ausschließlich in der Innenstadt gesucht, während Umlandbewohner zu 80 % (n=117) im suburbanen und ländlichen Umland gesucht hatten. Eine Analyse nach Haushaltstypen zeigt zudem keine eindeutigen Präferenzen bestimmter Haushaltstypen für eine der beiden Standortkategorien (Senioren- und Alleinerziehendenhaushalte werden in Aalen wegen zu geringer Fallzahlen nicht betrachtet). Diese Ergebnisse le-

gen nahe, dass es in Aalen trotz der verhältnismäßig geringen Entfernungen zwischen den Ortsteilen und der hieraus resultierenden guten Erreichbarkeit des Stadtzentrums durchaus größere Teile der Zu- und Umzügler gibt, die sich zielgerichtet für einen Standort in der dichteren Innenstadt entscheiden und somit in erster Näherung als bewusste Stadtbewohner bezeichnet werden können.

3.3 Kriterien der Standortwahl: allgemein und Erreichbarkeit

Laut einer Metaanalyse von Bleck (2005: 57) dominieren im Standortwahlprozess generell wohnungsbezogene und wohnumfeldbezogene Gründe mit einem in etwa gleichen Gewicht. Hinzu tritt als weiteres zentrales Kriterium die Frage der Kosten bzw. des Preis-Leistungs-Verhältnisses (Ismaier 2002: 26). Erst danach folgen weitere Aspekte mit deutlich geringerem Gewicht. Beispielhaft illustrieren auch die Ergebnisse einer Wohnmotivstudie im Projekt Bahn.Ville 2 in Hessen diese Rangreihung der Motive (Bahn.Ville 2 Konsortium 2010: 63). Mit jeweils knapp 83% Anteil dominieren hier wohnungs- und wohnumfeldbezogene Aspekte vor dem Aspekt eines „attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnisses“ mit 72% (Nennungen „sehr wichtig“ und „wichtig“). Der Stellenwert der Kosten als zentraler Aspekt wird auch in der Studie des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung im Bergischen Land und in der Region Bonn deutlich. Insgesamt bezeichneten hier mehr als 50% der Befragten in allen analysierten Raumtypen (sowohl urban als auch suburban) die Kosten als „sehr wichtig“ für die Standortwahl (Dittrich-Wesbuer/Osterhage 2008: 7).

Auch die Ergebnisse aus Aalen zeigen über alle Antworten die Kosten an erster Stelle – jedoch ohne den zu erwartenden Abstand zu anderen Kriterien (vgl. Abb. 2). Bereits an zweiter Stelle, mit nur marginal geringerem Stellenwert folgt das Kriterium „Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes“. Ein Vergleich zwischen Stadt- und Umlandbewohnern (nach Umzug) zeigt die gleiche Reihenfolge bei den ersten drei Kriterien. Umlandbewohner messen den ersten beiden Kriterien generell zwar etwas weniger Bedeutung bei, das Verhältnis zwischen den Kriterien weist jedoch nahezu keine Unterschiede auf. Auch das Kriterium „ruhige Lage“ liegt bei einer nach Wohnortkategorie differenzierten Betrachtung jeweils an dritter Stelle, wobei dies von Umlandbewohnern als etwas wichtiger eingeschätzt wird, ebenso wie die Bedeutung eines Gartens oder einer generell „grünen Umgebung“. Die größte Differenz zwischen Stadt- und Umlandbewohnern tritt, wie zu erwarten war, bei der Beurteilung der Wichtigkeit einer „zentralen Lage“ auf.

Insgesamt über alle Antworten zeigt die Rangreihung die offensichtlich generell hohe Bedeutung von Erreichbarkeitskriterien, die in Aalen so vor dem Hintergrund von Ergebnissen aus anderen Erhebungen nicht unbedingt zu erwarten war. Im Folgenden werden die Standortwahlkriterien, welche die Erreichbarkeit betreffen, daher einer nach Stadt und Umland differenzierten Betrachtung unterzogen (vgl. Abb. 3).

Abb. 2: Standortwahlkriterien in Aalen

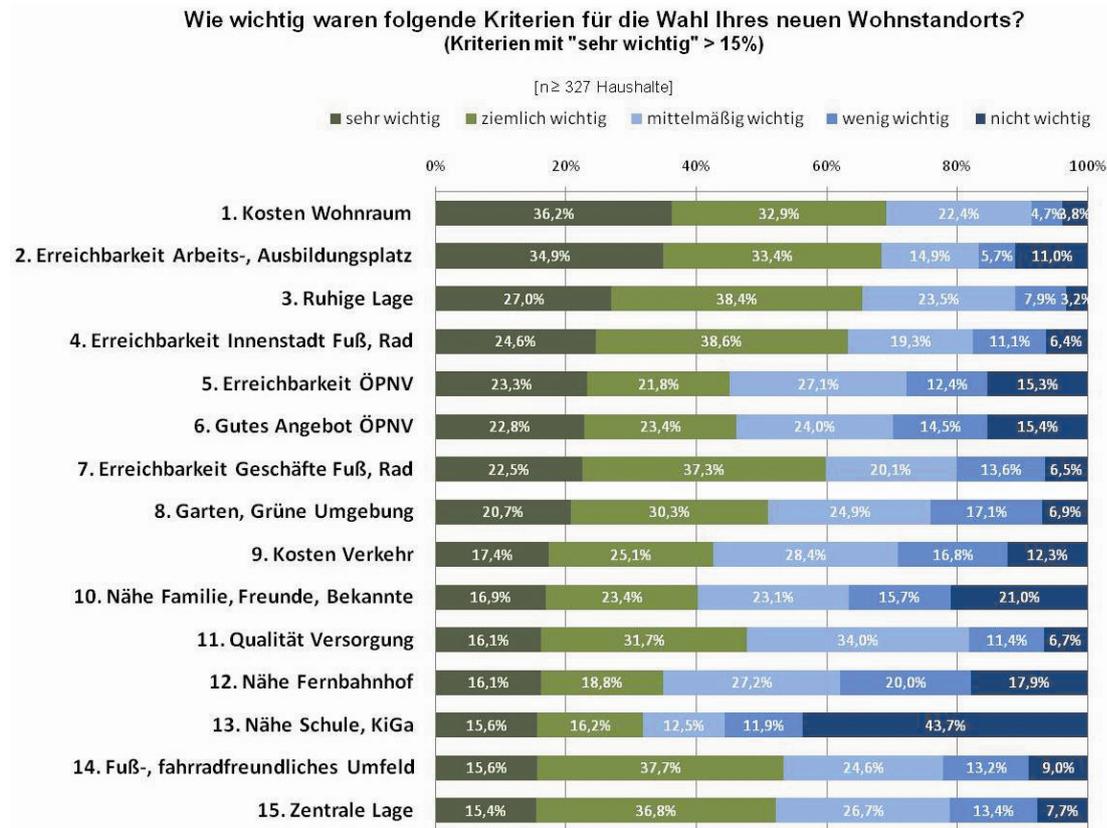
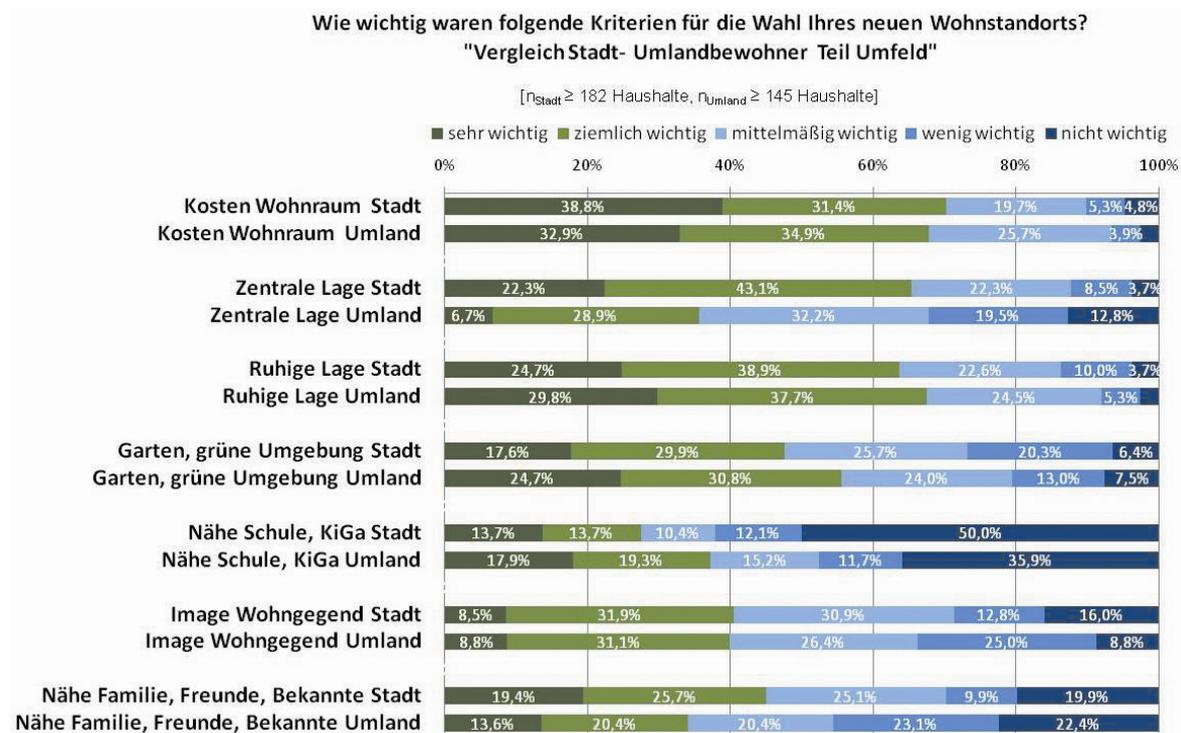


Abb. 3: Vergleich Standortwahlkriterien Stadt-Umland Teil „Umfeld“



Unter den Begriff der Erreichbarkeit werden hierbei die folgenden Aspekte gefasst:

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

Aspekte der Mobilität und der Erreichbarkeit sind bei den Anlässen zur Wanderung (1. Stufe) noch relativ nachrangig, ihre Bedeutung steigt jedoch generell in der zweiten Phase der Standortwahl. Dies wird in der Literatur insbesondere für die Gruppe der Stadtwanderer bejaht, während bei Stadt-Umland-Wanderungen eher davon ausgegangen wird, dass Aspekte der Erreichbarkeit tendenziell eine geringere Rolle spielen (BMVBS/BBR 2007). Dass Stadtwanderer oder -bewohner eine gute Erreichbarkeit von Einrichtungen insbesondere im Hinblick auf die tägliche Versorgung sowie eine gute ÖPNV-Anbindung als „urbane Qualitäten“ mit „dem Städtischen“ verbinden, zeigen auch andere Untersuchungen (Haase/Kabisch/Steinführer 2005: 91; Fuchte 2006: 109; Kasper/Scheiner 2006: 181). Die bereits zitierte Studie im Bergischen Land zeigt zudem den Unterschied des Stellenwerts von Erschließung mit öffentlichem und motorisiertem Individualverkehr zwischen urbanen und suburbanen Quartieren. Obwohl die Autoren bemerken, dass der Unterschied zwischen Stadt und Land weniger groß ist als erwartet, zeigt sich, dass der ÖPNV insbesondere für Wanderer in urbane und semiurbane Quartiere relevant ist, während im suburbanen Bereich der motorisierte Individualverkehr in den Vordergrund rückt (Dittrich-Wesbuer/Osterhage 2008: 7).

Auch die Befragungsergebnisse aus Aalen zeigen einen Unterschied in der Bewertung von Erreichbarkeiten zwischen Stadt- und Umlandbewohnern (vgl. Abb. 4). Für die Stadtbewohner scheinen Kriterien der Erreichbarkeit generell eine wichtigere Rolle bei ihrer Standortwahl einzunehmen als für Umlandbewohner. Dennoch zeigen sich auch in Aalen Unterschiede hinsichtlich der Bedeutung verschiedener Verkehrsarten für Stadt- und Umlandbewohner. Wie Abbildung 4 zeigt, sind die Unterschiede im Hinblick auf den ÖPNV vor dem Hintergrund der in der Literatur beschriebenen Befunde mit knapp 5% (nur „sehr wichtig“) relativ gering. Deutliche Unterschiede zeigen sich jedoch in der Bewertung der Bedeutung von Fuß- und Radverkehr für das Erreichen der Innenstadt (36,9% zu 9,9%) und von Geschäften (31,7% zu 10,7%). Vor dem Hintergrund der generell geringen Entfernungen in der Kernstadt Aalens erscheint diese offensichtlich geringe Bedeutung des ÖPNV als innerstädtisches Verkehrsmittel im Vergleich zum Fuß- und Radverkehr durchaus plausibel.

Diese ersten Auswertungen der Befragungsdaten legen nahe, dass insbesondere die nahräumliche Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Rad ein relevantes Standortwahlkriterium für die bewussten Stadtbewohner in der Mittelstadt Aalen darstellen. Der ÖPNV wird dagegen weniger als innerstädtisches Verkehrsmittel angesehen. Relativiert werden müssen diese Aussagen jedoch vor dem Hintergrund der realen Verkehrsmittelnutzung der Befragten. Hier zeigt sich sowohl bei Stadt- als auch bei Umlandbewohnern eine deutliche Dominanz des PKW vor allen anderen Modi. Insbesondere bei den Stadtbewohnern wäre hier auf Basis der Standortpräferenzen ein stärkerer Unterschied der Nutzung von Rad und Fuß zu erwarten gewesen. Vor dem Hintergrund der eingangs beschriebenen Hypothese, dass gut erreichbare Standorte potenziell auch eine nachhaltige Mobilität fördern, ist dieses Ergebnis, bei aller gebotenen Vorsicht hinsichtlich der Aussagekraft der Daten, dennoch ernüchternd. Offensichtlich werden ÖPNV, Fuß und Rad eher als Rückfallebene betrachtet, im Alltag wird dennoch dem motorisierten Individualverkehr der Vorzug gegeben (vgl. Abb. 5).

■ Standortauswahl „bewusster Stadtbewohner“

Abb. 4: Vergleich Standortwahlkriterien Stadt-Umland, Teil „Verkehr“

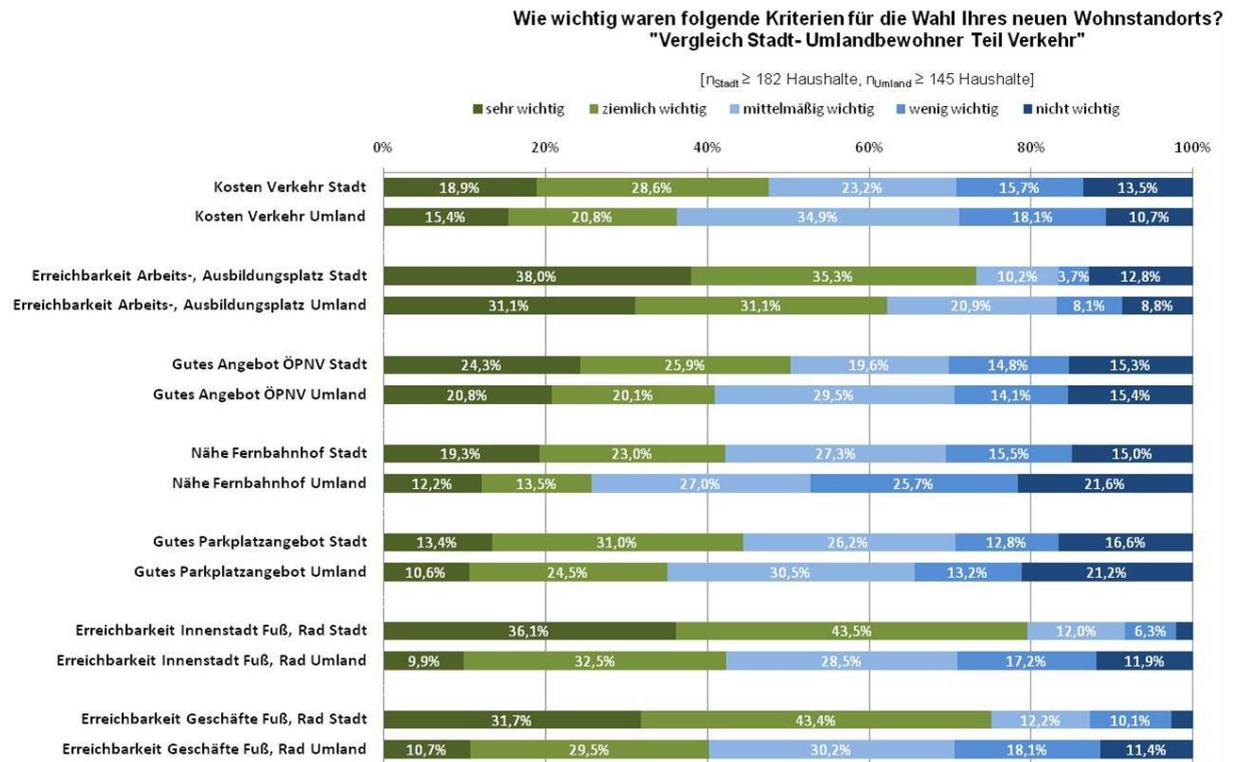
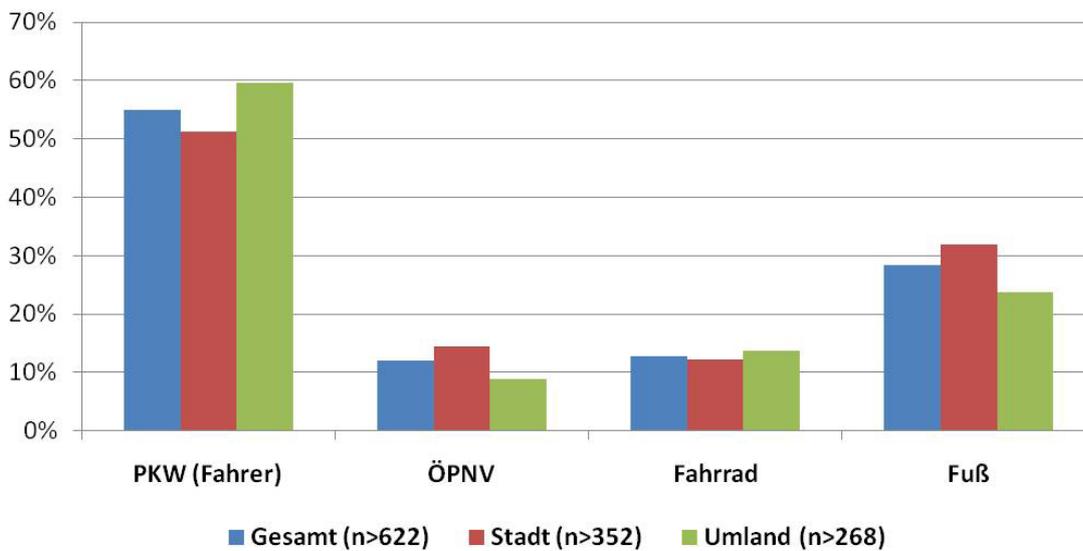


Abb. 5: Tatsächliche Verkehrsmittelnutzung nach Umzug

**Wie häufig nutzen Sie auf Ihren Wegen die folgenden
Verkehrsmittel?**

(nur Antworten "(fast) täglich" in %)



4 Fazit

Die vorliegenden Daten zur Stadtentwicklung zeigen, dass Reurbanisierung als Teil einer „Renaissance der Städte“ in einzelnen Großstädten als verhältnismäßig stärkere Dynamik ihrer Innenstädte festzustellen ist. Es handelt sich jedoch nicht um einen das gesamte Städtesystem erfassenden Trend. Vielmehr wird in der fachlichen Diskussion betont, dass es sich bei der Reurbanisierung um einen stark räumlich selektiven Prozess zwischen Regionen, Städten aber auch einzelnen Quartieren handelt. Zudem wird keine Umkehr des bisherigen Trends der Suburbanisierung durch die Reurbanisierung angenommen, sondern ein nebeneinander beider Prozesse, jedoch unter Verschiebung der Intensitäten zugunsten einer Stärkung der Stadtzentren. Insgesamt erscheint es jedoch nicht so, als würden ausschließlich Großstädte von der Reurbanisierung profitieren, vielmehr gibt es auch im Hinblick auf Mittelstädte empirische Anzeichen für Entwicklungen analog denen in Großstädten. Auch in Mittelstädten werden die strukturellen Ausgangsbedingungen, wie z. B. Attraktivität des Arbeitsmarktes und des kulturellen Angebots, sowie die jeweiligen Anstrengungen der Städte darüber entscheiden, inwieweit diese profitieren können. Am Beispiel Aalens konnte gezeigt werden, dass sich, unabhängig vom Haushaltstyp, etwa 50 % der Zu- und Umzügler gezielt für einen innerstädtischen Standort entscheiden und somit als „bewusste Stadtbewohner“ klassifiziert werden können.

Die Analyse der Standortwahlkriterien von Zu- und Umzüglern zeigt eine verhältnismäßig große Bedeutung von Aspekten der Erreichbarkeit (Nähe zu Aktivitätenegelegenheiten und Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln) über alle Befragten. Ein Vergleich zwischen Stadt- und Umlandbewohnern macht jedoch deutlich, dass für Erstere Erreichbarkeitsaspekte generell eine höhere Bedeutung haben. Zudem zeigt sich, dass Stadtbewohner insbesondere die nahräumliche Erreichbarkeit von Aktivitätenegelegenheiten mit dem Rad oder zu Fuß höher bewerten. Der ÖPNV wird offenbar als für Innenstädte kaum relevantes Verkehrsmittel wahrgenommen. Trotz der großen Bedeutung „nachhaltiger“ Verkehrsmittel bei der Standortwahl zeigt sich in der Alltagsmobilität eine deutliche Dominanz des PKW. Dies legt die Vermutung nahe, dass die Möglichkeit zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren eher als eine Art Rückfallebene angesehen wird. Insgesamt wird deutlich, dass Erreichbarkeitskriterien trotz insgesamt geringer Entfernungen in der Gesamtstadt auch in der Mittelstadt Aalen eine große Bedeutung für eine Standortwahl in der „Innenstadt“ haben.

Literatur

- Aring, J. (2004): Suburbanisierung als Neuordner des Städtesystems? Ein Diskussionsbeitrag vor dem Hintergrund der Entwicklung in Nordrhein-Westfalen. In: Gestring, N.; Glasauer, H.; Hannemann, C.; Petrowsky, W.; Pohlan, J. (Hrsg.): Jahrbuch StadtRegion 2003. Schwerpunkt: Urbane Regionen. Opladen, 109-120.
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (2010 a): Fokus Innenstadt – Aspekte innerstädtischer Bevölkerungsentwicklung. Bonn. = BBSR-Berichte KOMPAKT, 11/2010.
- BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (2010 b): „Bevölkerungsentwicklung nach Siedlungsform in Bundesländern – Stadtbeobachtung“. Online unter: http://www.bbsr.bund.de/nn_23744/BBSR/DE/Raumbeobachtung/GlossarIndikatoren/indikatoren__dyncatalog.lv2=102816,lv3=517722.html (letzter Zugriff am 08.12.2010).
- Beckmann, K.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.) (2006): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden.

- Beckord, C. (2009): Renaissance der (Innen-)Stadt. In: Raumplanung 144/145, 159-163.
- Bleck, M. (2005): Stadt-Umland-Wanderungen in Nordrhein-Westfalen. Eine Meta-Analyse. Magisterarbeit am Seminar für Soziologie, Universität zu Köln.
- BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung); BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (Hrsg.) (2007): Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Bonn. = BBR-Online-Publikation 21/07.
- Brühl, H. (2005): Wiederentdeckung innenstadtnahen Wohnens. In: PlanerIn 1, 9-11.
- Brühl, H.; Echter, C-P.; Frölich von Bodelschwingh, F.; Jekel, G. (2005): Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance? Berlin. = Difu-Beiträge zur Stadtforschung, Band 41.
- Bucher, H.; Schlömer, C. (2003): Der demographische Wandel und seine Wohnungsmarktrelevanz. In: vhw Forum Wohneigentum 2, 121-126.
- Dittrich-Wesbuer, A.; Brzenczek, K. (2007): Wanderungsentscheidungen von Haushalten im Bergischen Land: Ergebnisse einer qualitativen Untersuchung. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (Hrsg.): Demographischer Wandel in Nordrhein-Westfalen. Dortmund. = ILS NRW Schriften, Band 203.
- Dittrich-Wesbuer, A.; Osterhage, F. (2008): Wohnstandortentscheidungen in der Stadtregion: das Beispiel „Bergisches Land“. Dortmund. = ILS trends 2/08.
- Fuchte, K. (2006): Verkehr und Erreichbarkeit als Kriterien der Wohnstandortwahl. Dortmund. = Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Nr. V5.
- Haase, A.; Kabisch, S.; Steinführer, A. (2005): Reurbanisierung – eine Chance für die dauerhafte Nutzung innerstädtischer Wohngebiete? In: Altrock, U.; Kunze, R.; von Petz, U; Schubert, D. (Hrsg.): Jahrbuch Stadterneuerung 2004/05. Stadtumbau. Berlin.
- Häußermann, H.; Siebel, W. (1987): Neue Urbanität. Frankfurt am Main.
- Hesse, M. (2008): Urbane Diskurse, Deutungskonkurrenzen, konzeptionelle Konfusion. In: Raumforschung und Raumordnung 66, 5, 415-428.
- Holz-Rau, C. (1997): Siedlungsstrukturen und Verkehr. Bonn. = Materialien zur Raumentwicklung, Nr. 84.
- INFAS (Institut für angewandte Sozialwissenschaft); DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) (2010): Mobilität in Deutschland 2008 – Ergebnisbericht. Online unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf (letzter Zugriff am 19.10.2010).
- Ismaier, F. (2002): Strukturen und Motive der Stadt-Umland-Wanderer – Trends in westdeutschen Verdichtungsräumen. In: Schröter, F. (Hrsg.): Städte im Spagat zwischen Wohnungsleerstand und Baulandmangel. Dortmund, 19-29. = RaumPlanung spezial, Band 4.
- Kagermeier, A. (1997): Siedlungsstruktur und Verkehrsmobilität. Eine empirische Untersuchung am Beispiel von Südbayern. Dortmund. = Verkehr spezial, Band 3.
- Kaiser, M.; Thebes, M. (2006): Gibt es eine Rückwanderung? Konsequenzen für die Stadtentwicklung. In: Wohnbund-Informationen 1, 11-12.
- Kasper, B.; Scheiner, J. (2006): Räumliche Mobilität als Prozess kurz- und langfristigen Handelns: Zusammenhänge zwischen Wohn- und Alltagsmobilität. In: Beckmann, K.; Hesse, M.; Holz-Rau, C.; Hunecke, M. (Hrsg.) (2006): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden, 167-186.
- Läpple, D. (2006): Eine Renaissance der Stadt und die Segmentierung der Stadtgesellschaft. In: Wohnbund-Informationen 1, 6-7.
- Motzkus, A. H. (2002): Dezentrale Konzentration – Leitbild für eine Region der kurzen Wege? St. Augustin. = Bonner Geographische Abhandlungen, Nr. 107.
- Scheiner, J. (2005): Auswirkungen der Stadt- und Umlandwanderung auf Motorisierung und Verkehrsmittelnutzung. In: Verkehrsforschung online 1, 1, 1-17. Online unter: http://www.vpl.tu-dortmund.de/cms/Medienpool/PDF_Dokumente/Publikationen/Scheiner_Wanderung_Motorisierung.pdf (letzter Zugriff am 25.03.2011).

- Scheiner, J. (2009): Sozialer Wandel, Raum und Mobilität – Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage. Wiesbaden.
- Siedentop, S. (2008): Die Rückkehr der Städte? In: Informationen zur Raumentwicklung 3/4, 193-207.

Autoren

Dipl.-Ing. André **Bruns**, Wissenschaftlicher Mitarbeiter, RWTH Aachen, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr

Dr. Wilko **Manz**, Geschäftsführer STRATA GmbH, Karlsruhe