

Wohnen in Suburbia

Muster, Motive und städtische Gegenstrategien

Kathrin Driessen | Angelika Münter

In wachsenden genauso wie in schrumpfenden Städten ist nach wie vor ein Trend zur Suburbanisierung zu beobachten. Um Handlungsstrategien zur Eindämmung einer dispersen Siedlungsentwicklung im Umland von Kernstädten zu entwickeln, ist es notwendig, sich mit den Mustern und Motiven von Stadt-Umland-Wanderern auseinander zu setzen. Solche Strategien sollen die Kernstädte als Wohnstandorte stärken und zugleich zu einem Rückgang der hohen Verkehrsbelastungen in Großstadtreregionen beitragen. Doch unter welchen Rahmenbedingungen greifen Stadtentwicklungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung? Der Beitrag zeigt anhand von Forschungsergebnissen die Strukturen, Motive und das Verkehrsverhalten von Stadt-Umland-Wanderern auf und demonstriert unter anderem, wie bedeutsam es ist, Städter und Städterinnen auf Wohnstandortsuche über die wahren (Folge-)Kosten eines Umzugs ins Umland aufzuklären.

Schlüsselwörter: Stadt-Umland-Wanderung, Mobilitätsverhalten, Befragung, Wohnstandortpräferenzen, Stadtentwicklungsstrategien

Über Jahrzehnte hat die häufig als „Stadtflucht“ titulierte Suburbanisierung die Siedlungsentwicklung in deutschen und europäischen Stadtregionen wie auch die Diskussion um das Städtische geprägt. Seit einigen Jahren dominiert hingegen sowohl in der Fachwelt wie in der Tagespresse die Diskussion um eine „Renaissance der Stadt“ (Hesse 2008). Diese lässt sich aber, bis auf einige Ausnahmen, weder bereits quantitativ belegen, noch wird sie zukünftig ein Selbstläufer sein (BBR 2008). Jede Stadtregion, ob wachsend oder schrumpfend, muss sich daher nach wie vor mit Stadt-Umland-Wanderungen als selektivem Abwanderungsprozess auseinander setzen. Bestimmte Haushalte oder Haushaltstypen wandern weiterhin von der Stadt in das Umland ab (Siebel 2007). Das Thema Suburbanisierung bleibt daher nach wie vor aktuell. Und nach wie vor hat eine disperse Siedlungsentwicklung im Umland höchst problematische Folgewirkungen, wie sich etwa am zunehmenden Verkehrsaufkommen und an erhöhten CO₂-Emissionen zeigt. Aus klimapolitischer und demographischer Sicht ist es daher nötig, Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung¹ und zur Stärkung der Kernstädte als Wohnstandort zu entwickeln und in die Planung zu implementieren. Da auch in Wachstumsregionen noch Entwicklungspotenzial innerhalb der Kernstädte vorhanden ist, erscheinen solche Strategien auch realisierbar.

Sinnvoll und erfolgreich können aber nur solche Maßnahmen sein, die an den Ursachen des Problems anknüpfen und sich an den Mustern und Motiven der Stadt-Umland-Wanderung orientieren. Von ihnen handelt dieser

LIVING IN SUBURBIA. PATTERNS, MOTIVES AND URBAN COUNTERMEASURES

Suburbanization is an ongoing phenomenon both in growing and shrinking cities. This calls for analysing the structure and motives of migrants from cities to surrounding areas, the goal being to develop strategies to stop the suburbanization process. Such strategies should strengthen central cities as residential locations and at the same time help to reduce traffic in metropolitan regions. One focus of such strategies should be on the calculation of all costs – not only the cost for habitation but also the individual costs for traffic – for all those persons searching for a new location. This article shows the structures, motives and traffic behaviour of households who migrate to the surrounding areas of central cities. It also highlights the basic conditions under which potential urban development strategies can be realized.

Keywords: suburbanization, residential preferences, mobility patterns, survey, household structures, urban development strategies

Beitrag. Er basiert auf dem Forschungsprojekt „Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung“, das im Rahmen des Forschungsprogramms „Stadtverkehr“ des deutschen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am Institut für Stadtbaubewesen und Stadtverkehr (ISB) der RWTH Aachen und dem Fachgebiet Raumordnung und Landesplanung der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund durchgeführt und 2007 abgeschlossen wurde.

Im Zentrum des Untersuchungsdesigns stand das Gespräch mit den „Stadtflüchtlingen“. Zunächst wurde in vier deutschen Fallregionen – Köln, Leipzig, Münster und Magdeburg – abgegrenzt, was jeweils als das „Umland“ dieser Kernstädte zu verstehen ist, nämlich jener räumliche Bereich, der im Untersuchungszeitraum 2001 bis 2003/04 am meisten von Abwanderungen profitierte und intensive Verflechtungen mit der Kernstadt aufweist (vgl. Abbildung 1). In jeder Region wurde dem Einwohnermelderegister der Kernstadt anschließend eine Zufallsstichprobe von aus der Stadt ins Umland abgewanderten Haushalten entnommen, auf deren Basis Anfang 2006 durchschnittlich 250

Haushalte je Region befragt werden konnten. 19 qualitative Interviews mit Stadt-Umland-Wanderern aus den Regionen Köln und Magdeburg erbrachten vertiefte Erkenntnisse, ebenso wie 16 Interviews mit „Rückwanderern“, die nach einer Phase im Umland in die Stadt zurückgekehrt waren und über einen Zeitungsaufruf angesprochen werden konnten.

Im Folgenden sollen nicht nur Abwanderungsmotive beleuchtet werden, sondern der gesamte Such- und Entscheidungsprozess der befragten Haushalte, deren Verkehrsverhalten und ihre Kostenkalkulationen zum neuen Wohnstandort. Aus diesen Erkenntnissen heraus werden mögliche Handlungsstrategien zur Eindämmung der Suburbanisierung vorgestellt und diskutiert.

Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung

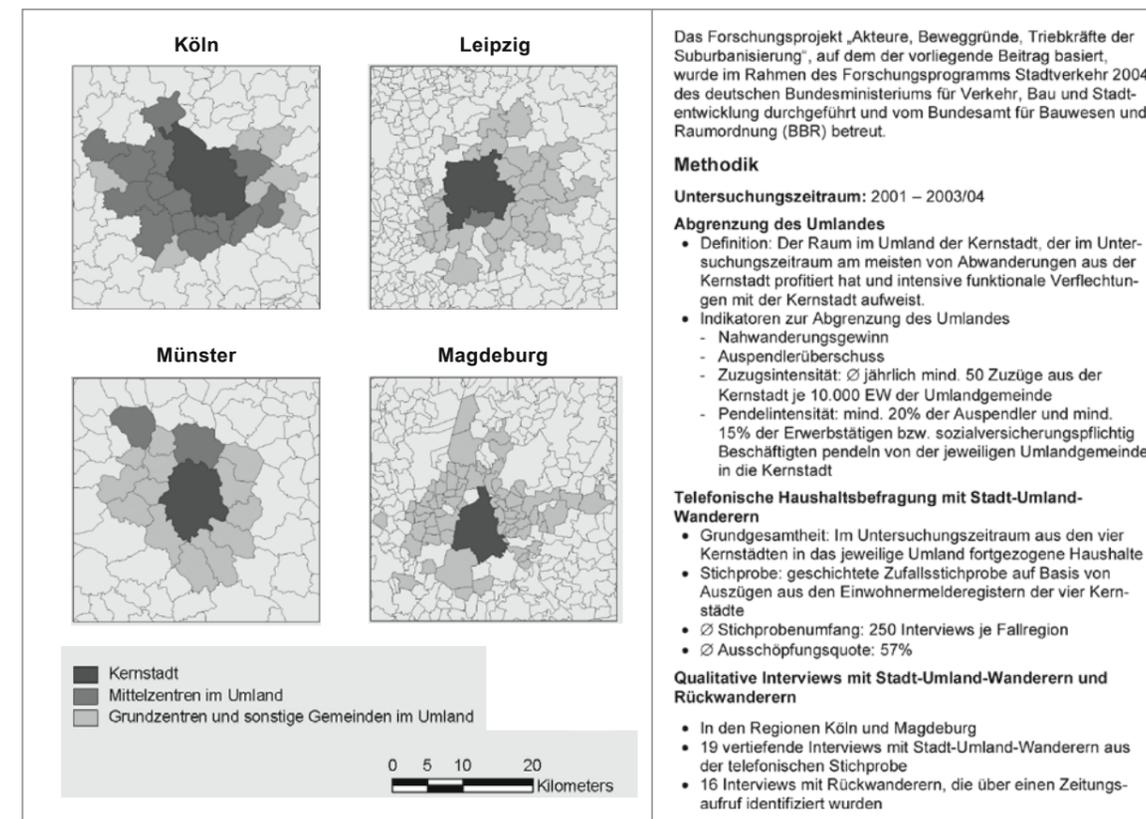
Die Stadt-Umland-Wanderung ist in zweierlei Hinsicht ein selektiver Prozess: Zum einen wandern in einem überproportionalen Verhältnis größere Haushalte mit mindestens drei Personen ab, zu einem Großteil (Ehe-)Paare mit Kindern. In den Fallregionen Köln und Münster beträgt der Anteil der Haushalte mit mindestens drei Personen unter den Stadt-Umland-Wanderern 57,2 Prozent. In den Großstädten Nordrhein-Westfalens, die 200.000 Einwohner und mehr haben, ist er allerdings mit nur 22,8 Prozent nicht einmal halb so hoch (Stand 2004, eigene Berechnung nach LDS NRW 2005, S. 21). Unter den Familienhaushalten dominieren in den Fallregionen in den alten Bundesländern Familien in der Expansionsphase, in denen mindestens ein Kind jünger als sieben Jahre alt ist (vgl. Abbildung 2).² In den neuen Bundesländern sind beide Phänomene, die selektive Abwanderung von Familienhaushalten sowie der besonders hohe Anteil an Familien in der Expansionsphase, nicht ganz so ausgeprägt. Dies lässt vermuten, dass die Stadt-Umland-Wanderung in den neuen Bundesländern zum Teil immer noch Nachholbedarfe bedient.

Zum anderen ist der Abwanderungsprozess davon geprägt, dass die Mehrheit (56 %) der Stadt-Umland-Wanderer im Umland Wohneigentum bezieht (vgl. Abbildung 3). Vor dem Umzug lag der Eigentümeranteil der abwandernden Haushalte deutlich unter jenem der Gesamtbevölkerung in deutschen Großstädten.³ Haushalte, die im Umland Eigentum bilden, sind als Zielgruppe im Hinblick auf die Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung von be-

(1) Die untersuchten Fallregionen Köln, Leipzig, Münster und Magdeburg

Gebietsstand: 30.6.2004

Quelle: eigene Erhebung und Darstellung



sonderem Interesse: Der Umzug ins Wohneigentum stellt in der Regel den Endpunkt einer längeren Wanderungskette dar. Wenn diese Kette im Wohnungs- oder Hauseigentum im Umland endet, gehen diese Haushalte den Städten auch langfristig als Einwohner verloren. Zwischen jenen Haushalten, die im Umland Eigentum erwerben, und Familienhaushalten besteht darüber hinaus eine erhebliche Schnittmenge: Ein Drittel aller Haushalte, die ins Umland abwandern, sind Familienhaushalte, die Wohneigentum beziehen. 70 Prozent aller abwandernden Familienhaushalte erwerben im Umland auch Wohneigentum.

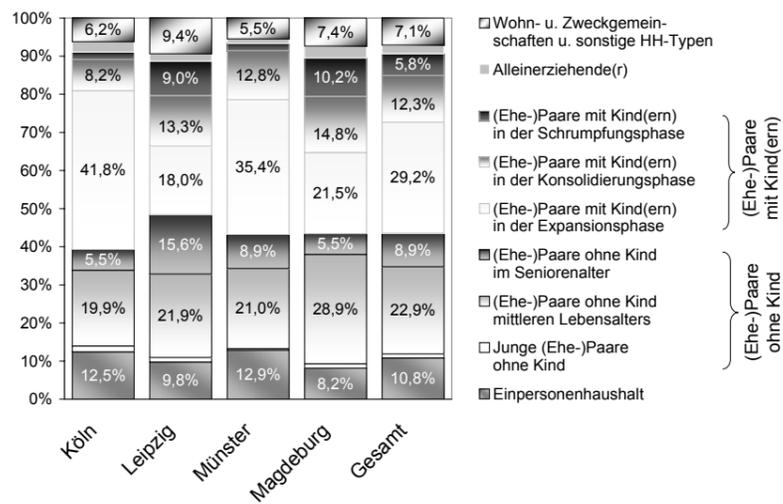
Haushalte, die von der Kernstadt in das Umland wandern, verbessern ihre Wohnsituation mit dem Umzug erheblich. Im Durchschnitt steht ihnen im Umland eine um fast die Hälfte (46 %) höhere Wohnfläche als in der Kernstadt zur Verfügung und mehr als die Hälfte der Haushalte bezieht im Umland ein Einfamilienhaus. Ob eher frei stehende Einfamilienhäuser, Doppel- oder Reihenhäuser bezogen werden, hängt vom Verdichtungsgrad des Umlandes und von dem dort herrschenden Preisniveau ab (vgl. Abbildung 4).

Insgesamt sind die Tendenzen zur Vergrößerung der Wohnfläche und zu siedlungsstrukturell weniger verdichteten Bauformen bei Familien und Eigentümern sehr viel ausgeprägter als bei den übrigen Stadt-Umland-Wanderern. Wenn im Umland Eigentum erworben wird,

dann mehrheitlich in Form eines frei stehenden Einfamilienhauses. Das Streben nach einer besseren Wohnsituation sowie die Eigentumsbildung stellen somit insbesondere für Familien die wesentlichen Triebkräfte der Stadt-Umland-Wanderung dar. Dies zeigen nicht nur die Umzugsdaten, sondern es spiegelt sich auch in den von den Haushalten genannten Motiven, die Kernstadt zu verlassen, und kommt in den Anforderungen zum Ausdruck, die an den neuen Wohnstandort gestellt werden. Bezogen auf alle befragten Haushalte nehmen in diesem Anforderungskatalog⁴ Standortkriterien die obersten Ränge ein, die sich direkt auf die Wohnung, deren Preis und direktes Wohnumfeld beziehen. Dabei geht es beispielsweise um ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis, eine ansprechende Wohnumgebung, ein als angenehm empfunden soziales Umfeld oder eine angemessene Wohnfläche. Der Haushalt versucht, seinen neuen Wohnstandort unter Preis-Leistungs-Gesichtspunkten zu optimieren (vgl. Abbildung 5). Wird der Anforderungskatalog der Haushalte nach Haushaltstypen differenziert ausgewertet, zeigt sich, dass sich bei den Grundanforderungen an die Wohnung und das direkte Wohnumfeld, die obersten Ränge im Anforderungskatalog belegen, die Anforderungen aller Haushaltstypen ähneln. Deutliche Unterschiede zeigen sich aber bei den nachfolgenden Standortkriterien. So spielen kinderbezogene Anforderungen für Einpersonen-

(2) Die Verteilung unterschiedlicher Haushaltstypen in den Regionen Köln, Leipzig, Münster und Magdeburg

In allen vier Regionen wurden insgesamt 1.027 Haushalte befragt.
Quelle: Beckmann et al. 2007, S. 46



und Paarhaushalte nur eine untergeordnete Rolle, während diese für Familienhaushalte erwartungsgemäß eine deutlich höhere Bedeutung haben als für die gesamte Stichprobe. Beispielsweise messen Familienhaushalte den Kriterien „kinderfreundliche Wohnumgebung“ (81 Prozent), „eigener Garten bzw. Möglichkeit zur Gartennutzung“ (79 %) und „Qualität der Schulen“ (68 %) eine besondere Bedeutung zu.

Als entscheidendes Motiv dafür, dass sie ihre Anforderungen im Umland besser erfüllt sehen als in der Kernstadt, nennen die Haushalte finanzielle Gründe. Diese sind auf das Boden- und Mietpreisgefälle zwischen Kernstädten und ihrem Umland zurückzuführen. Insbesondere ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis im Umland wird von einer deutlichen Mehrheit der Stadt-Umland-Wanderer als ausschlaggebender Grund dafür genannt, die Kernstadt zu verlassen. Zwischen den vier Fallregionen bestehen aber erhebliche Unterschiede in der Bedeutung dieses Motivs. In den hochpreisigen westdeutschen Regionen wird es deutlich häufiger genannt als in den ostdeutschen Regionen, die nur ein vergleichsweise schwaches Gefälle der Baulandpreise und gar kein Mietpreisgefälle aufweisen (vgl. Beckmann et al. 2005, S. 133). Auch in den Abwanderungsmotiven, die an zweiter und dritter Stelle genannt werden, den wohnumfeld- und wohnungsbezogenen Motiven, zeigen sich deutliche regionale Unterschiede. So sticht insbesondere die überproportionale Bedeutung wohnumfeldbezogener Gründe in Leipzig hervor (Abbildung 6).

Diese regionalen Unterschiede verdeutlichen, dass zur Entwicklung neuer Handlungsansätze zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung allgemeingültige Patentrezepte nicht greifen werden, sondern Strategien entwickelt werden müssen, die an die jeweiligen regionalen Ausgangs- und Rahmenbedingungen angepasst sind.

Strukturen in den ÖV-Achsenräumen und -zwischenräumen

Um auch den Einfluss der Verkehrsinfrastrukturen auf die Wahl des Wohnstandortes aufzeigen zu können, wurden Wohnlagen in Achsenräume und Achsenzwischenräume des öffentlichen Verkehrs (ÖV) unterschieden. Da bisher keine einheitliche Definition solcher Achsenräume vorlag, wurden diese eigens definiert und operationalisiert und sämtliche Ortsteile der Umlandgemeinden aller vier Fallregionen nach ihrer Zugehörigkeit zu einem ÖV-Achsen- oder -Achsenzwischenraum eingeteilt. Für die Definition des ÖV-Achsenraums wurden die folgenden Kriterien herangezogen:

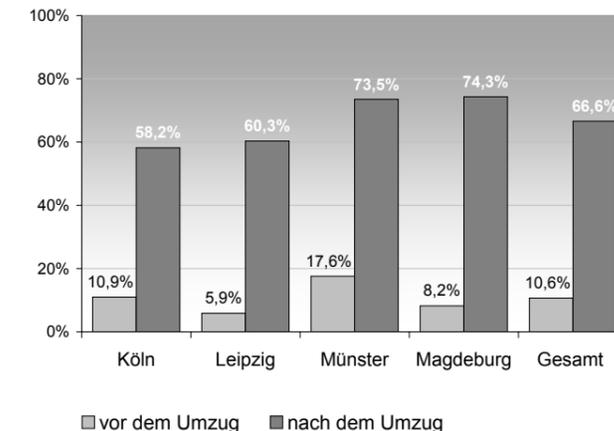
- ♦ ÖV-Verbindung in das Zentrum der jeweiligen Kernstadt mit maximal einem Wechsel des öffentlichen Verkehrsmittels,
- ♦ ÖV-Anbindung mit einem Takt von mindestens 30 Minuten zur Berufsverkehrszeit (6–9 und 15–19 Uhr),
- ♦ ÖV-Verbindungen mit einer „zumutbaren“ Fahrzeit (Verbindungen mit mehr als doppelt so langen Fahrzeiten wie der kürzesten Fahrzeit wurden vernachlässigt) und
- ♦ eine Distanz für den Zubringerverkehr zu den schieneengebundenen ÖV-Haltestellen, die zwei Kilometer nicht überschreitet.

49 Prozent aller der im Rahmen des Projekts befragten Haushalte in den vier Fallregionen lagen in ÖV-Achsenzwischenräumen, 51 Prozent in den so definierten Achsenräumen. Das ergibt ein relativ ausgeglichenes Verhältnis. Werden die einzelnen Fallregionen jedoch näher betrachtet, zeigt sich ein spezifischeres Bild (vgl. Abbildung 7).

In Tabelle 1 sind die unterschiedlichen Strukturen der befragten Haushalte nach ihrer Lage in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel dargestellt. Wo das Angebot

(3) Anteil von Haushalten mit Wohnungseigentum vor und nach der Abwanderung ins Umland

Datengrundlage: 1.027 Haushalte
Quelle: Beckmann et al. 2007, S. 57



an öffentlichen Verkehrsmitteln mangelhaft ist, in den ÖV-Achsenzwischenräumen also, liegt der Anteil an Eigentumbildung sowie an frei stehenden Einfamilienhäusern und Doppelhaushälften deutlich höher als in den ÖV-Achsenräumen. Für diese Haushalte scheint die Realisierung des Wunsches nach einem eigenen Haus im Grünen mit einem günstigen Preis-Leistungs-Verhältnis im Vordergrund gestanden zu haben. Dass hier auch der Anteil an Zweit- und Drittmotorisierung höher ausfällt, ist aufgrund der schlechteren Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz im ÖV-Achsenzwischenraum leicht zu erklären.

Mobilitätsverhalten

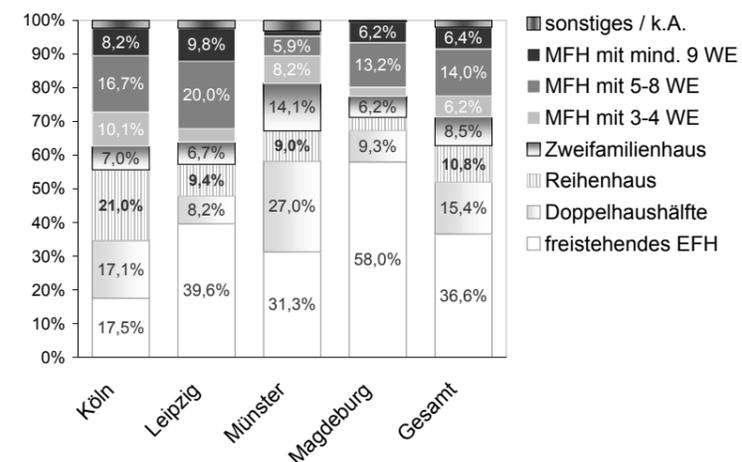
Ein Analyseschwerpunkt dieses Forschungsprojekts war es, das Verkehrsverhalten vor und nach dem Umzug – insbesondere im Zusammenhang mit der Wohnstandortwahl und dem vorangegangenen Suchprozess der ins Umland abgewanderten Haushalte – zu analysieren. Städtische Gegenstrategien müssen das Mobilitätsverhalten von Stadt-Umland-Wanderern berücksichtigen, da beispielsweise eine hohe Pkw-Affinität entscheidend für die Wohnstandortwahl sein kann. Untersucht wurden Veränderungen in der Alltagsmobilität (Arbeitswege, Begleitwege für Kinder, Einkaufswege für den täglichen Bedarf), aber auch Veränderungen in der Freizeitmobilität.

Nahezu alle der befragten Haushalte (96 %) verfügen nach dem Umzug ins Umland über mindestens einen Pkw. 93 Prozent der befragten Haushalte besaßen schon vor dem Umzug mindestens einen Pkw. Daher kann die Frage nicht lauten, ob Haushalte ein Auto besaßen oder besitzen, sondern ob sich mit dem Umzug die Pkw-Nutzung und die Zweit- oder Drittmotorisierung verändert haben. Lediglich 13,9 Prozent der befragten Haushalte haben nach ihrem Umzug in den suburbanen Raum einen zusätzlichen Pkw angeschafft, während die Pkw-Ausstattung für 82,8

Prozent gleich blieb. Die Analyse der Verkehrsmittelnutzung zeigt jedoch eine starke Zunahme der Pkw-Nutzung einschließlich der so genannten Begleitmobilität (Erwachsene begleiten Kinder auf ihren Wegen).

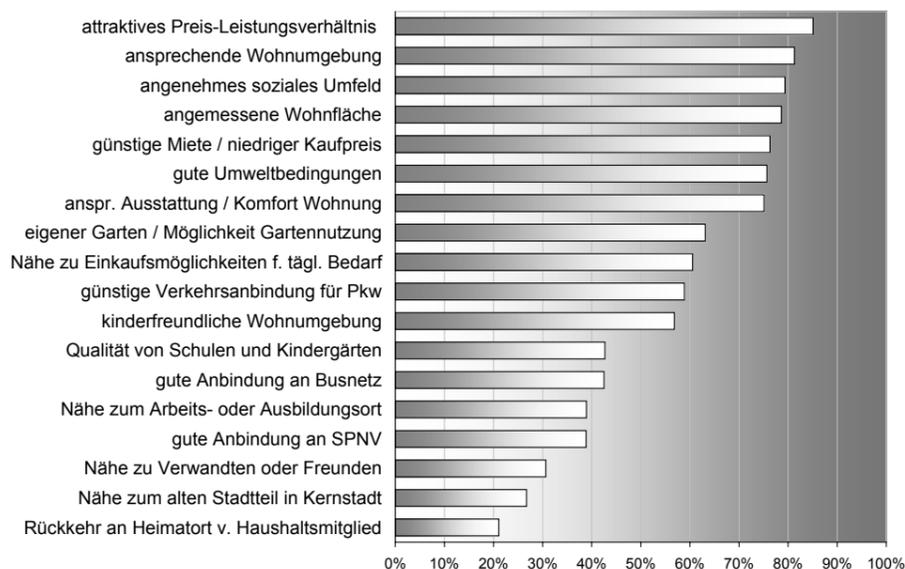
Die hohe Bedeutung der Pkw-Verwendung im suburbanen Raum spiegelt sich auch bei der Wohnstandortwahl wieder: 89 Prozent der befragten Haushalte messen der Anbindung des neuen Wohnstandortes an das höherwertige Straßennetz höchste Priorität bei.

Wenngleich regionspezifisch unterschiedlich ausgeprägt, so unterscheidet sich das Verkehrsverhalten in ÖV-Achsen- oder ÖV-Achsenzwischenräumen in einigen Bereichen markant. Haushalte im ÖV-Achsenzwischenraum besitzen insgesamt mehr Zweit- und Drittautos. Die Nutzung des Pkws für Alltagswege überwiegt deutlich, insbesondere für den Weg zur Arbeit. Das Verhältnis von Haushalten, die nach dem Umzug verstärkt Bahn und



(4) Anteile von Gebäudetypen in den Regionen nach dem Umzug

Datengrundlage: 1.027 Haushalte
Quelle: Beckmann et al. 2007, S. 54



(5) Anforderungen der Haushalte an ihren neuen Wohnstandort: Anteil der Haushalte, die ein Standortkriterium auf einer Skala von 1 bis 6 mit „1“ oder „2“ bewertet haben
Datengrundlage: 1.007 Haushalte
Quelle: nach Beckmann et al. 2007, S. 65

S-Bahn nutzen, zu solchen, die dies nun weniger oft tun, fällt zwar insgesamt leicht positiv zugunsten dieser Verkehrsmittel aus; in ÖV-Achsenzwischenräumen ist dieser schwache Überhang aber geringer ausgeprägt. Dort besitzen auch nur 25,1 Prozent der Haushalte eine ÖV-Zeitkarte (im Vergleich zu 30,8 Prozent in ÖV-Nähe), und es werden weniger häufig Straßen- und U-Bahnen genutzt, wobei deren Nutzung erwartungsgemäß insgesamt stark abnahm (vgl. Abbildung 8 und 9).

In beiden Raumlagen zeigt sich mit dem Umzug ins Umland eine deutliche Zunahme der Pkw-Nutzung. Erstaunlicherweise ist diese Zunahme in ÖV-Achsenräumen sogar noch deutlicher ausgeprägt als in den Zwischenräumen. Dieses Ergebnis relativiert sich allerdings, wenn man die Veränderung der Pkw-Nutzung auf unterschiedliche Aktivitäten bezieht. So nimmt die Nutzung des Automobils für den Weg zur Arbeit durch erwerbstätige Haushaltsmitglieder deutlich zu, während die Pkw-Nutzung für Aktivitäten wie Einkaufen oder Freizeit sinkt. Offenbar sind solche Wege im Umland nicht durchwegs vom Auto abhängig. Einige Haushalte erledigen ihre Besorgungen für den täglichen Bedarf zu Fuß oder mit dem Fahrrad in der Umlandgemeinde. Gerade die Nutzung des Fahrrads im Freizeitbereich nimmt bei den ins Umland gezogenen Haushalten stark zu, und zwar in den ÖV-Achsenzwischenräumen (45,9 % Zunahme im Vergleich zu 13,7 Prozent Abnahme) noch stärker als in den ÖV-Achsenräumen (40,8 Prozent Zunahme im Vergleich zu 15 Prozent Abnahme) (vgl. Abbildung 9).

Kosten der Wohnstandortwahl

Die am neuen Wohnstandort anfallenden Kosten können in Wohn- und Mobilitätskosten differenziert werden. Im Durchschnitt haben die befragten Haushalte mit dem Umzug ins Umland in allen Fallregionen in beiden Bereichen

höhere Kosten als vor dem Umzug zu tragen.

Abbildung 10 zeigt die Veränderung der Wohnkosten mit dem Umzug. Weniger als ein Fünftel der Haushalte verringern mit dem Umzug ins Umland ihre Wohnkosten. 50,8 Prozent der Haushalte haben nach dem Umzug sogar mehr Wohnkosten zu tragen. Bezogen auf Eigentümer- und Familienhaushalte, haben deutlich mehr als die Hälfte der Haushalte höhere Wohnkosten zu tragen. Eindeutige regionale Unterschiede zeigen sich bei der Betrachtung der Wohnkosten hingegen nicht (ohne Abbildung).

Die Veränderung der Mobilitätskosten mit dem Umzug wurde im Rahmen von qualitativen Interviews erhoben. Dabei zeigte sich, dass die Stadt-Umland-Wanderer selbst einer Steigerung der Mobilitätskosten in der Regel zunächst wenig Bedeutung beimessen und diese Kosten bei ihrer Entscheidung für einen Wohnstandort im Allgemeinen nicht mit einkalkulieren. Erst rückblickend stellen sie eine deutliche Erhöhung der Kosten für ihre Fortbewegung fest.

Haushalte, die von der Kernstadt in Bereiche gezogen sind, die weniger gut vom öffentlichen Verkehr erschlossen werden, reagieren in der Regel preissensibler, da in den ÖV-Achsenzwischenräumen die Immobilien- und Bodenpreise geringer sind als in den ÖV-Achsenräumen. Die Zunahme des Pkw-Besitzes pro Haushalt und der Pkw-Nutzung lässt vermuten, dass für diese Haushalte die Mobilitätskosten stärker gestiegen sind als für Haushalte, die in die ÖV-Achsenräume gezogen sind. Die Auswertungen der qualitativen Interviews zu den Mobilitätskosten bestätigen diese Vermutung.

Was die Wohnkosten anbelangt, so steht den potenziell geringeren Preisen und Mieten in ÖV-Achsenzwischenräumen entgegen, dass dort die Eigentumsbildung eine höhere Bedeutung hat, obwohl gerade diese mit einer erheblichen Steigerung der Wohnkosten verbunden ist.

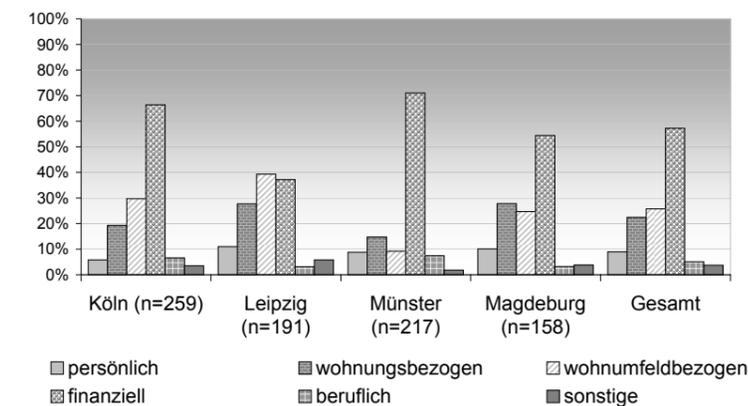
Das Resultat ist, dass sowohl die Wohnkosten wie die Mobilitätskosten nach einem Umzug in den ÖV-

Achsenzwischenraum deutlich stärker zunehmen als bei einem Umzug in die Nähe einer Bahn- oder S-Bahn-Strecke. Diese Tatsache gibt einen ersten empirischen Hinweis darauf, dass finanziell bedingte Abwanderungen in siedlungsstrukturell gering verdichtete und schlecht an den öffentlichen Nahverkehr angebundene Räume für Haushalte tatsächlich nicht mit relevanten Kosteneinsparungen gegenüber einem Umzug an einen – zwar im Hinblick auf die Wohnkosten teureren, aber – integrierten Standort verbunden sind. Für städtische Vermeidungsstrategien bedeutet dies, dass umzugswillige Haushalte über die tatsächlichen Kosten am neuen Wohnstandort informiert oder besser informiert und die städtischen Vorteile von niedrigeren Mobilitätskosten in den Vordergrund gestellt werden müssen.

Kommunale Handlungsansätze zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung

Die Ergebnisse der Wanderungsmotivbefragung zeigen, dass ein guter Teil der Stadt-Umland-Wanderer auch für einen städtischen Wohnstandort aufgeschlossen gewesen wäre – mehr als fünfzig Prozent der Haushalte haben ihre Wohnungssuche nämlich nicht auf das Umland beschränkt, sondern auch in der Kernstadt gesucht (42 %) oder wären sogar lieber dort wohnen geblieben (14 %). Die abwandernden Haushalte kamen aber häufig zu dem Schluss, dass ihr verfügbares Wohnkostenbudget ihnen die Erfüllung ihrer Wohnbedürfnisse nur im Umland erlaube. Wie dargestellt, handelt es sich bei den abwandernden Haushalten vielfach um Familienhaushalte und solche, die Eigentum zu bilden beabsichtigen. Wollen Kernstädte ihre Wanderungsverluste an das Umland effektiv eindämmen, müssen sie auf die Wohnbedürfnisse dieser beiden Zielgruppen, zwischen denen eine erhebliche Schnittmenge besteht, eingehen. Strategien und Maßnahmen

(6) Motive, die Kernstadt zu verlassen
Mehrfachnennungen möglich
Quelle: Beckmann et al. 2007, S. 73



zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung sind nicht neu. Aber gehen die bislang gewählten Handlungsansätze hinreichend auf die Wohnbedürfnisse potenzieller Umlandwanderer ein und können sie diese an die Kernstadt binden?

Diese Frage kann nicht pauschal für alle Stadtregionen beantwortet werden, denn ihre Beantwortung setzt eine Analyse der jeweiligen lokalen Rahmenbedingungen voraus. Die regional vergleichende Analyse der Muster und Motive der Stadt-Umland-Wanderung zeigt, dass in schrumpfenden und wachsenden Regionen generell unterschiedliche Herangehensweisen notwendig sind. Somit ist es zumindest möglich die grundlegenden Anforderungen an Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung in schrumpfenden und wachsenden Regionen zu benennen.

In schrumpfenden Regionen sind Abwanderungen häufiger eine bewusste Entscheidung für einen Wohnstandort im Umland (Wahlfreiheit in Nachfragermärkten). Denn in diesen Regionen besteht mittlerweile auch innerhalb der Kernstädte in nahezu allen Wohnungsmarktsegmenten ein ausreichendes quantitatives Angebot, auch wenn dies von den abwandernden Haushalten häufig als zu teuer oder zu wenig attraktiv angesehen wird. In wachsenden Regionen hingegen besteht immer noch ein quantitatives Versorgungsproblem in bestimmten Teilsegmenten (insbesondere an großen Wohnungen), das nur über eine Ausweitung des Wohnungsangebots gedeckt werden kann. Im Folgenden liegt der Fokus auf den wachsenden Regionen und der Frage, ob sich das derzeitige Baugeschehen in den Kernstädten mit den Bedürfnissen potenzieller Stadt-Umland-Wanderer deckt.⁵

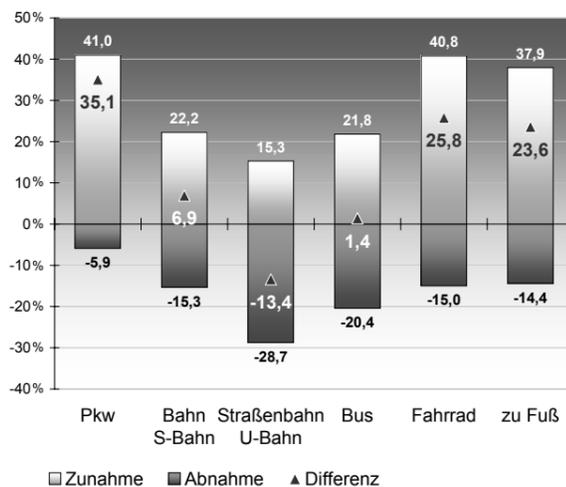
Eine Stärke des Umlands gegenüber der Kernstadt liegt im größeren Angebot an vergleichsweise preisgünstigen Einfamilienhäusern. Bisher reagierten die Kernstädte darauf vor allem mit der Ausweisung von Bauland für den

individuellen Wohnungsbau und sahen dies häufig als „Königsweg“ zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung an.⁶ Baulandausweisungen sollen dazu dienen, das Angebot an Einfamilienhäusern in der Stadt quantitativ auszudehnen, das Bodenpreisgefälle zu dämpfen und die Eigentümerquote in der Stadt zu erhöhen. Doch städtische Einfamilienhäuser können häufig nicht mit Wohnstandorten im Umland konkurrieren, da sie meist entweder immer noch teurer sind oder weniger Wohn- und vor allem Grundstücksfläche bieten als preislich vergleichbare Angebote im Umland. Über die rein quantitative Ausdehnung des Angebotes an Einfamilienhäusern in den Städten hinaus sind daher neue Lösungen zu entwickeln, die den finanziellen Restriktionen potenzieller Stadt-Umland-Migranten Rechnung tragen.

Der Preis für Wohnbauland ist ein Marktpreis, der sich über Angebot und Nachfrage bildet. Möglichkeiten für eine Kommune, direkten Einfluss auf den Baulandpreis zu nehmen, bestehen nur, wenn sie selbst Grundstücke in den Markt einbringt. Dazu bedarf es einer aktiven Bodenvorratspolitik, die über den Zwischenerwerb von Grundstücken funktioniert. Zur langfristigen Finanzierung des kommunalen Zwischenerwerbs und zur Umsetzung einer langfristigen Bodenpolitik böte sich an, einen kommunalen Grundstücksfonds einzurichten. Eine Anschubfinanzierung kann durch die Einlage städtischer Grundstücke erfolgen, spätere Verkaufserlöse fließen wiederum dem Fond zu. Solch ein Fonds kann darüber hinaus dazu genutzt werden, Brachflächen zu mobilisieren, also diese zu erwerben und als Bauland nutzbar zu machen (Ferber 2006, S. 14). Zudem kann die Entwicklung von Flächen im Außenbereich durch solche im Innenbereich quersubventioniert werden (Dransfeld/Pfeiffer 2004, S. 12). Die Vergabe von kommunalen Grundstücken kann dann, geknüpft an soziale Kriterien⁷, unterhalb des Marktpreises erfolgen und Baulandpolitik auf diese Weise auf bestimmte Ziel-

(8) Änderung der Verkehrsmittelnutzung im ÖV-Achsenraum

Quelle: Beckmann et al. 2007, S. 150

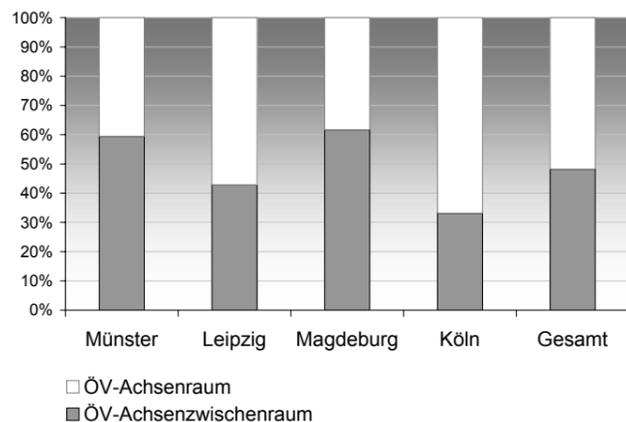


gruppen ausgerichtet werden. So sind auch Mitnahmeeffekte bei Haushalten zu vermeiden, die sich Grundstücke in der Stadt zu Marktpreisen leisten können. Zudem kann nicht bloß die Vergabe der Grundstücke, sondern auch deren Preis an soziale Kriterien geknüpft werden. So erhalten etwa in Hannover Haushalte mit Kindern einen sogenannten „Kinder-Bauland-Bonus“, einen Rabatt von 10 Prozent je Kind bis 16 Jahren (höchstens jedoch 40 %) auf den Preis städtischer Baugrundstücke (vgl. Website Landeshauptstadt Hannover).

In den Städten sind die Grundstückskosten häufig so hoch, dass sie bis zur Hälfte der Kosten eines Einfamilienhauses ausmachen. Mit der Vergabe von Erbbaurechten, umgangssprachlich auch „Erbpacht“ genannt, kann der

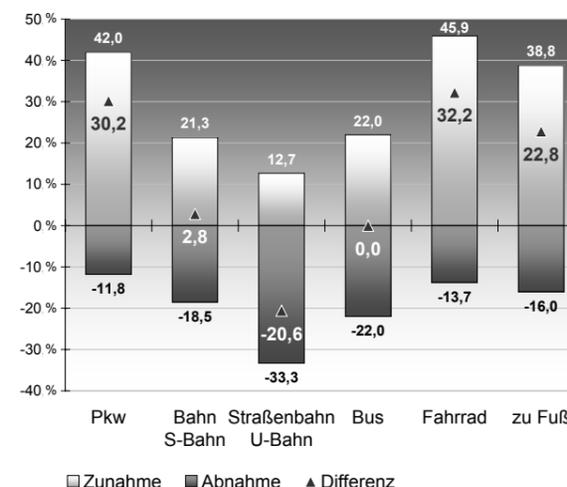
(7) Anteil der Haushalte in ÖV-Achsenräumen und -Zwischenräumen

Quelle: Beckmann et al. 2007



(9) Änderung der Verkehrsmittelnutzung im ÖV-Achsenzwischenraum

Quelle: Beckmann et al. 2007, S. 151



Eigenkapitalbedarf für Bauwillige gesenkt werden. Mit geringeren anfänglichen Belastungen als beim Grundstückskauf wird die Schwelle zum Eigentumserwerb in der Stadt gesenkt. Es besteht außerdem die Möglichkeit, den Erbpachtern eine Kaufoption für das Grundstück zu einem späteren Zeitpunkt einzuräumen. Für den Bauwilligen werden so die Vorteile des Erbbaurechtes (geringe finanzielle Anfangsbelastung) und des Grundstückskaufs oder Eigentumserwerbs (langfristig geringere Wohnkostenbelastung) kombiniert (vgl. Thiel 2004).⁸

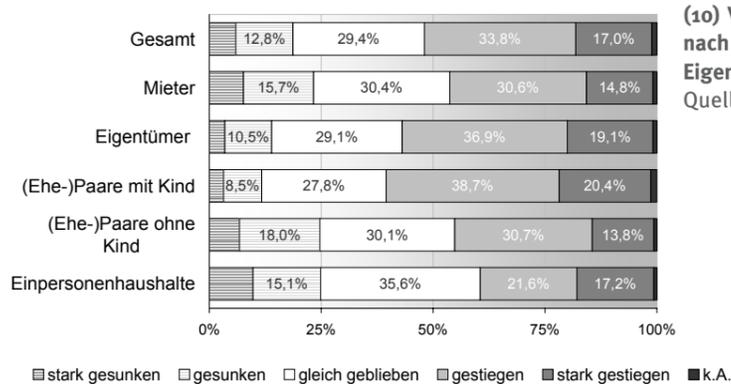
Problematisch bei allen Strategien, die auf eine Ausdehnung des städtischen Wohnungsangebotes ausgerichtet sind, ist jedoch der Umstand, dass diese neuen Angebote, sofern sie nicht auf Brachflächen entstehen, meist zu Lasten innerstädtischer Freiräume – und damit auch zu Lasten der Lebensqualität der ortsansässigen Bevölkerung – gehen. Problematisch ist auch, dass Wohnfolgeinfrastrukturen geschaffen werden müssen, die selbst in wachsenden Regionen häufig über den mittel- und langfristigen Bedarf der Kernstadt hinausgehen. Auch wachsende Kernstädte sind daher gut beraten, einen möglichst hohen Anteil der Wohnungsnachfrage durch eine bauliche Anpassung jenes Bestands zu decken, der nicht mehr den Wohnbedürfnissen der Nachfrager entspricht. Bislang ist die kommunale Förderung des Erwerbs oder der Sanierung und Modernisierung von Wohneigentum im Bestand in der kommunalen Praxis aber weniger verbreitet als die Subventionierung des Eigentumserwerbs im individuellen Wohnungsneubau. Einen Beitrag hierzu können unter anderem kommunale Programme zur energetischen Sanierung von Bestandsimmobilien leisten. Durch solch eine Förderung kann ein doppelter Nutzen erzielt werden: Die Senkung des Energieverbrauchs im Wohnungsbestand trägt nicht nur zum Klimaschutz bei, sie entlastet Eigentümer und Mieter

vor dem Hintergrund steigender Energiepreise und daraus resultierender steigender Wohnnebenkosten auch finanziell. Entsprechende Maßnahmen werden in Deutschland staatlich über das CO₂-Gebäudesanierungsprogramm der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gefördert (Website KfW Förderbank). Zur Stärkung städtischer Wohnstandorte wären ergänzende finanzielle Zuschüsse oder Darlehen zur energetischen Gebäudesanierung seitens der Kernstädte denkbar.⁹

Neben Instrumenten, die mit der direkten finanziellen Förderung von Haushalten beim Eigentumserwerb verbunden sind, haben die Kommunen auch eine Vielzahl an anderen Möglichkeiten, Eigentumsbildung in der Stadt zu unterstützen. Dies kann in Form von Beratungsleistungen etwa für Baugruppen (bekanntestes Beispiel: Selbstnutzerprojekt Leipzig) oder über öffentliche Fördermöglichkeiten (insbesondere Förderprogramme der Kreditanstalt für Wiederaufbau) geschehen. Aber trotz einer Subventionierung städtischen Baulands und trotz Beratungen über weitere Fördermöglichkeiten werden Wohnstandorte in der Stadt, bezogen auf die reinen Wohnkosten, immer teurer sein als vergleichbare Standorte im Umland. Städtische Strategien, mit denen die Stadt-Umland-Wanderung wirksam abgebremst werden soll, dürfen sich daher nicht lediglich darauf beschränken, suburbane Wohnqualitäten in der Stadt zu kopieren und zu subventionieren. Sie sollten darüber hinaus die Vorteile des urbanen Wohnens stärken und vermitteln.

So sind suburbane Wohnstandorte im Wesentlichen auf Familienhaushalte mit kleinen Kindern und lediglich einem Erwerbstätigen ausgerichtet. Heutige Lebensformen weichen aber immer mehr von diesem traditionellen Rollenmodell ab. Der Anteil der Haushalte, bei denen beide Elternteile arbeiten und an der Kindererziehung beteiligt sind, nimmt stetig zu. Für diese „neuen“ Lebensformen sind suburbane Wohnstandorte nicht sonderlich gut geeignet. Bei der Organisation des Alltags treten häufig unüberwindbare Hindernisse auf, da es in vielen suburbanen Gemeinden etwa an flexiblen Betreuungsangeboten für Kinder mangelt. Außerdem wird bei der Entscheidung, mit kleinen Kindern ins Umland zu ziehen, vielfach übersehen, dass sich die Ansprüche von Kindern an ihr Umfeld schnell ändern und ein suburbaner Standort, insbesondere wenn er schlecht an öffentliche Verkehrsmittel angebunden ist, nur für eine vergleichsweise kurze Zeitspanne (Kinder im Alter von zwei bis zwölf Jahren) tatsächlich Vorteile bietet (vgl. Menzl 2006).

Informations- und Beratungsangebote für potenzielle Stadt-Umland-Wanderer sollten diese und andere urbane Qualitäten, die ein Wohnstandort im suburbanen Raum nicht bietet, berücksichtigen. Einen besonderen Stellenwert bei solchen Beratungsleistungen sollten aber stets auch Informationen über die Kosten des Wohnens in Stadt und Umland einnehmen. Zu empfehlen ist ein internetbasiertes und zielgruppenspezifisch ausgerichtetes Beratungstool, das die Kosten von Wohnstandorten in



der Kernstadt nach Wohnkosten, Wohnnebenkosten und Verkehrskosten differenziert und jenen im Umland gegenüberstellt und dessen Anbieter möglichst „neutral“ und transparent agieren sollten.

Auch die bauliche Umsetzung familienfreundlichen Wohnens in der Stadt sollte sich nicht vorrangig an suburbanen Einfamilienhäusern orientieren, sondern originär urbane Varianten familienfreundlicher Wohnungen und Einfamilienhäuser entwickeln. Hierzu wurde in den letzten Jahren bereits eine Vielzahl an Modellprojekten umgesetzt.¹⁰

Fazit und Ausblick

Wie die empirischen Ergebnisse zu den Mustern und Motiven der Stadt-Umland-Wanderung zeigen, lassen sich einige generelle Trends wie die überproportionale Abwanderung von Familien und Haushalten, die Eigentum bilden, ausmachen. Andererseits sind aber auch erhebliche regionale Unterschiede zu beobachten, etwa was die Bedeutung verschiedener Abwanderungsmotive angeht. Die Ableitung von Handlungsansätzen zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung erfordert daher vorab eine Analyse der jeweiligen regionalen Rahmenbedingungen.

Generell haben Strategien und Maßnahmen, Suburbanisierungsprozessen über die Schaffung familienfreundlichen Wohnraums in den Städten zu begegnen, derzeit vor dem Hintergrund des hohen Anteils an Familienhaushalten unter den Stadt-Umland-Wanderern

in allen Regionen ein erhebliches Erfolgspotenzial. Es ist allerdings absehbar, dass das gesamtgesellschaftliche Gewicht dieses Haushaltstyps im Zuge der demographischen Alterung der Gesellschaft spürbar abnehmen wird. Die Städte sollten daher zum einen kontinuierlich beobachten, welche Bedeutung der Zielgruppe der Familienhaushalte unter den Stadt-Umland-Wanderern noch zukommt und zum anderen bereits heute ihre Strategien und Maßnahmen nicht ausschließlich auf diese Gruppe, sondern auch auf andere relevante Nachfragergruppen, wie die zunehmende Zahl älterer Haushalte, ausrichten.

Ziel von städtischen Strategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung muss es sein, nicht nur – wie dies in der Vergangenheit mit der Konzentration auf die Ausweisung von Bauland für Einfamilienhäuser häufig geschehen ist – suburbane Wohnungsangebote innerhalb der Stadtgrenzen zu imitieren, sondern eine eigenständige „städtische Variante“ der von Familien und Eigentümern gesuchten Qualitäten zu entwickeln und anzubieten.

Ein entscheidendes Argument, mit dem diese potenziellen Stadt-Umland-Wanderer möglicherweise von einem städtischen Wohnstandort überzeugt werden können, liegt in den überschätzten Kostenvorteilen im Umland. Um entsprechende Informations- und Beratungsangebote umzusetzen, ist der Zeitpunkt günstig, da die steigenden Energiepreise vor dem Hintergrund des letzten Preissprungs bei den Ölpreisen im Sommer 2008 den Menschen sehr präsent sind.

AUTORINNEN:

Kathrin Driessen, Jg. 1974, Studium der Wirtschaftsgeographie an der RWTH Aachen, M.A.; wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen University; Themenschwerpunkte Siedlungsentwicklung, verkehrliche Effekte von Siedlungsstrukturen, volkswirtschaftliche Kosten des Verkehrs. E-Mail: driessen@isb.rwth-aachen.de

Angelika Münter, Jg. 1978, Studium der Raumplanung an der Universität Dortmund, Dipl.-Ing.; wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Raumordnung und Landesplanung der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund; Themenschwerpunkte Siedlungsentwicklung, räumliche Mobilität in Stadtregionen, Wohnungsmarktbeobachtung. E-Mail: angelika.muenter@tu-dortmund.de

ÖV-Achsenraum	ÖV-Achsenzwischenraum
▶ überwiegend Singlehaushalte und Paare ohne Kind	▶ Überwiegend Paare mit Kind(ern)
▶ Höherer Anteil an Haushalten, die zur Miete wohnen	▶ Hoher Anteil an Eigentümern
▶ Überwiegend geprägt durch Reihen- und Mehrfamilienhäuser	▶ Deutlich höherer Anteil an frei stehenden Einfamilienhäusern u. Doppelhaushälften
▶ ÖV-Zeitkartenbesitz höher (30,8% zu 35,1%)	▶ Zweit-/Drittmotorisierung der Haushalte deutlich höher (60,5% zu 45,8%)
▶ Zunahme der Pkw-Nutzung	▶ Deutliche Abnahme der ÖV-Nutzung

(T.1): Strukturen in den ÖV-Achsenräumen und Zwischenräumen

Quelle: eigene Erhebung und Darstellung

ANMERKUNGEN:

- 1 Wanderungen von Kernstadtbewohnern in das Umland, sogenannte Stadt-Umland-Wanderungen, sind nur eine Komponente der Bevölkerungsentwicklung in Stadtregionen, die zu einer Suburbanisierung, also einem wachsenden Anteil der Umlandbevölkerung an der Bevölkerung einer Stadtregion insgesamt, führen. Hinzu kommen Unterschiede zwischen der Kernstadt und dem Umland im Hinblick auf die natürliche Bevölkerungsentwicklung und Wanderungen über die Regionsgrenzen hinaus. Stadt-Umland-Wanderungen sind aber zum einen in der Regel die bedeutendste dieser Komponenten und zum anderen die einzige Komponente, die von den Kernstädten in gewissem Maße zu beeinflussen ist. Der vorliegende Beitrag beschäftigt sich daher lediglich mit der Stadt-Umland-Wanderung, die gelegentlich auch als „Suburbanisierung im engeren Sinne“ (z.B. Vogenauer/Schulz 1998) bezeichnet wird.
- 2 In Anlehnung an Blotvogel/Jeschke 2003 (S. 59 ff.) wurden der Haushaltstyp „(Ehe-)Paare ohne Kind“ nach dem Alter des ältesten Haushaltsmitglieds – „jüngere (Ehe-)Paare“: ältestes Haushaltsmitglied jünger als 30 Jahre; „(Ehe-)Paare mittleren Alters“: ältestes Haushaltsmitglied zwischen 30 und 64 Jahren; „ältere (Ehe-)Paare“: ältestes Haushaltsmitglied älter als 64 Jahre – und der Typ „(Ehe-)Paare mit mindestens einem Kind“ nach dem Alter des jüngsten Kindes – „(Ehe-)Paare mit Kind(ern) in der Expansionsphase“: jüngstes Kind jünger als 7 Jahre; „(Ehe-)Paare mit Kind(ern) in der Konsolidierungsphase“: jüngstes Kind zwischen 7 und 17 Jahren; „(Ehe-)Paare mit Kind(ern) in der Schrumpfungsphase“: nur erwachsene Kinder – differenziert.
- 3 Die Eigentümerquote in deutschen Großstädten über 500.000 Einwohnern betrug im Jahr 2003 22 % (LBS research 2004).
- 4 Dieser Anforderungskatalog ist nicht nur für Wohnstandorte im suburbanen Raum, sondern auch für kernstädtische Wohnstandorte relevant.
- 5 In dieser Zusammenfassung der Ergebnisse des Forschungsprojektes kann nur ein kleiner Ausschnitt der identifizierten Handlungsstrategien zur Begrenzung der Stadt-Umland-Wanderung dargelegt werden. Weiterführende Strategien, z.B. im Hinblick auf die Schaffung familienfreundlichen Wohnraums in der Stadt und die Qualifizierung des städtischen Wohnumfeldes, werden in Beckmann et al. 2007, S. 163 ff. aufgezeigt. Der räumliche Fokus auf die wachsenden Regionen wird gewählt, da hier das Niveau der Suburbanisierungsprozesse und damit auch der Problemdruck in diesem Handlungsfeld in den letzten Jahren deutlich höher waren als in den schrumpfenden Regionen.
- 6 So hat es in den Kernstädten in den letzten Jahren eine deutliche Verschiebung der Bautätigkeit vom Geschosswohnungsbau hin zum Einfamilienhausbau gegeben. Mittlerweile wird selbst in den westdeutschen Kernstädten, in denen über Jahrzehnte der Geschosswohnungsbau dominiert hat, jede zweite neue Wohnung in einem Ein- oder Zweifamilienhaus errichtet (vgl. BBR 2007, S. 135).
- 7 Z.B. Familien mit Kindern, Haushalte unterhalb einer bestimmten Einkommensgrenze, Einheimische oder Personen, die in der Stadt arbeiten
- 8 Auch im Hinblick auf die Vergabe von Erbbaurechten seitens des Kommunen bietet sich die Einrichtung eines revolvingierenden Grundstücksfonds an, und ebenso wie beim Verkauf städtischer Grundstücke kann die Vergabe von Erbbaurechten an soziale Kriterien geknüpft oder mit Rabatten für bestimmte soziale Gruppen kombiniert werden. Eine weitere Form der Subventionierung von Wohnbaugrundstücken für bestimmte Bevölkerungsgruppen besteht in der Vergabe kommunaler Baudarlehen.
- 9 So hat die Stadt Münster z.B. bereits im Jahr 1997 ein Förderprogramm „Energieeinsparung und Altbausanierung“ aufgelegt, aus dem derzeit ein Zuschuss von bis zu 7.500 € je Gebäude zu einer qualitativ hochwertigen energetischen Sanierung gewährt werden. Die festgesetzten Mindeststandards, die als Mindestanforderung für den Zuschuss zugrunde gelegt werden, liegen über den gesetzlichen Vorgaben nach der Energieeinsparverordnung (EnEV 2007). (Website Stadt Münster)
- 10 Nachahmenswerte Beispiele sind zum Beispiel in den Forschungsfeldern „Kostengünstiger qualitätsbewusster Neubau von Ein- und Zweifamilienhäusern in prosperierenden Regionen“ (BMVBS/BBR 2008) und „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“ (Website BBR) des Programms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) oder im Projekt „LBS-Stadthaus“ (Website LBS) entstanden.

LITERATUR UND QUELLEN:

- Adam, B. / Driessen, K. / Münter, A. (2008):** Wie Städte dem Umland Paroli bieten können. Forschungsergebnisse zu Wanderungsmotiven, Standortscheidungen und Mobilitätsverhalten. In: *Raumforschung und Raumordnung* 5/2008, S. 398–414
- BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2008):** Raumordnungsprognose 2025. (BBR-Berichte KOMPAKT 2/2008) Bonn
- BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2007):** Wohnungs- und Immobilienmärkte in Deutschland 2006. (Berichte, Band 27) Bonn
- BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung:** Modellvorhaben „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“. http://www.bbr.bund.de/nn_21686/DE/Forschungsprogramme/ExperimentellerWohnungsStaedtebau/Forschungsfelder/Innovationen-FamilieStadtquartiere/01__Start.html [28.8.2008]
- BMVBS, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung / BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2008):** Kostengünstiger qualitätsbewusster Neubau von Ein- und Zweifamilienhäusern in prosperierenden Regionen. (Werkstatt: Praxis 55) Bonn
- Beckmann, K.J. / Blotevogel, H.H. / Driessen, K. / Münter, A. / Witte, A. (2005):** Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs – Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten. 2. Zwischenbericht (überarbeitete Fassung). Unveröffentlichtes Dokument
- Beckmann, K.J. / Blotevogel, H.H. / Driessen, K. / Münter, A. / Witte, A. (2007):** Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs – Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf das Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten. urn:nbn:de:0093-ON2107R126 (BBR-Online-Publikationen 21/2007)
- Blotevogel, H.H. / Jeschke, M. (2003):** Stadt-Umland-Wanderung im Ruhrgebiet. Abschlussbericht – gefördert durch den Kommunalverband Ruhrgebiet. Duisburg.
- Dransfeld, E. / Pfeiffer, P. (2004):** Strategien des Baulandmanagements zur Entwicklung des Innenbereichs. In: *Forum Baulandmanagement (Hg.): Baulandmanagement auf neuen Wegen: strategisch – kooperativ – finanzierbar*. Dortmund
- Ferber, U. (2006):** Grundstücksfonds zur Mobilisierung von Flächenpotenzialen. In: *BMVBS / BBR (Hg.): Fläche im Kreis. (ExWoSt-Informationen Nr. 25/4 – Fläche im Kreis – Kreislaufwirtschaft in der städtischen / stadregionalen Flächennutzung – Neue Instrumente)* Bonn, S. 14
- Hesse, M. (2008):** Reurbanisierung: Urbaner Diskurs, Deutungskonkurrenzen, konzeptionelle Konfusion. In: *Raumforschung und Raumordnung* 66 (5), S. 415–428
- KfW Förderbank:** CO₂-Gebäudesanierungsprogramm http://www.kfw-foerderbank.de/DE_Home/Bauen_Wohnen_Energiesparen/Darlehensprogramme_fuer_Wohnimmobilien/Co2-Gebaeudesanierungsprogramm_neu/index.jsp (Stand: 28.8.2008)
- Landeshauptstadt Hannover:** Hannover-Kinder-Bauland-Bonus. http://www.hannover.de/de/buerger/verwaltungen/dez_fb_lhh/dezer-nate_fachbereiche_LHH/fa_wirts/wifo_lhh/awlmbeli/eigenhei/hakibabo.html [28.8.2008]
- LBS research (Hg.) (2004):** Größte Fortschritte für Wohneigentum in den Städten. www.lbs.de/microsite-presse/lbs-research/fortschritte [24.05.2004]
- LBS:** Das LBS-Stadthaus – im Zentrum Zuhause. <http://www.lbs.de/west/immobilien/wohnen-mit-zukunft/lbs-stadthaus> [28.8.2008]
- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen, LDS NRW (2005):** Privathaushalte und Familien in Nordrhein-Westfalen 2004. Ergebnisse des Mikrozensus. Düsseldorf
- Menzl, M. (2006):** Alltag in Suburbia. Betrachtungen zu einer Schlüsselkategorie in der Konkurrenz um junge Familien. In: *Berichte zur deutschen Landeskunde, Heft 3*, S. 433–451
- Siebel, W. (2007):** Neue Lebensbedingungen in der Stadt. In: *BMVBS / BBR (Hg.): Stadtquartiere für Jung und Alt. Das ExWoSt-Forschungsfeld – „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“*. Berlin, Bonn, S. 12–21
- Stadt Münster:** Förderprogramm Energieeinsparung und Altbausanierung http://www.muenster.de/stadt/umwelt/altbausanierung_foerderprogramm.html [28.8.2008]
- Thiel, F. (2004):** Das Erbaurecht. Ein verkanntes Instrument zur Steuerung der kommunalen Flächennutzung. (UFZ-Diskussionspapiere 4/2004) Leipzig
- Vogenaier, T. / Schulz, M. (1998):** Untersuchung der demographischen Suburbanisierung in der Stadtregion Berlin. (Arbeitsberichte – Geographisches Institut, Humboldt-Universität zu Berlin, Heft 28) Berlin