



Joachim Scheiner, Katja Schimohr

Wohnstandortanforderungen und ihre Realisierung

Ein Beitrag zum Wohnungsmarkt

Private Haushalte haben unterschiedliche Anforderungen und Wünsche an ihren Wohnort. Diese hängen von der jeweiligen Lebensphase und Lebenslage, aber auch von den individuellen Vorstellungen, Präferenzen, Lebensstilen und Aktivitätsmustern der Haushaltsmitglieder ab (Spellerberg 2007). Für die tatsächlichen Wohnstandortentscheidungen besitzen dann auch die Ressourcen des Haushalts und die Rahmenbedingungen der Angebotsseite zentrale Bedeutung (Bruns/Matthes 2019). Bei begrenzten Ressourcen und einem anbietergesteuerten, knappen Immobilienmarkt wirken diese Ressourcen und Rahmenbedingungen vor allem im Sinne von Beschränkungen des mentalen und räumlichen Suchrasters. Das „mentale Suchraster“ deutet dabei an, dass bereits die Wünsche und Präferenzen durch diese Rahmenbedingungen und Ressourcen „zensiert“ sein können – warum sollte man sich etwas wünschen, von dem man weiß, dass es nicht realisierbar ist?

Eine ambivalente Rolle bei Wohnstandortentscheidungen spielen Anforderungen an Mobilität und Erreichbarkeit. Einerseits ist seit Langem bekannt, dass Kriterien der Wohnung und des unmittelbaren Umfelds für private Haushalte eine herausragende Rolle bei Wohnentscheidungen spielen – etwa Kosten, Größe und Schnitt der Wohnung, Freiräume – und dass Mobilität und Nähe zu alltäglichen Zielorten eher nachgeordnete Bedeutung besitzen (Fuchte 2006, Montgomery/Curtis 2006). Andererseits darf vermutet werden, dass diese Rangordnung sich aus der ubiquitären Erreichbarkeit und der hohen Mobilität begründet, die das hervorragend ausgebaute Straßennetz und der private Pkw ermöglicht haben (van Wee et al. 2002). Dies dürfte dafür sorgen, dass Mobilität und Erreichbarkeit als ohnehin gegeben vorausgesetzt werden und demzufolge keine entscheidungsrelevante Rolle spielen – außer für diejenigen mit weniger autoorientierter Mobilität (Lunke/Böcker 2025). Bei einer künftigen Verknappung des Guts „Mobilität“ durch steigende Energiekosten, Parkraumbewirtschaftung oder Zufahrtsbeschränkungen in Städten könnte der Wohnstandort in Bezug auf die dort vorhandenen Verkehrsangebote und die im Quartier vorhandenen Aktivitätsmöglichkeiten aber durchaus steigendes Gewicht in der Abwägung eines größeren Anteils privater Haushalte bekommen.

Der Hypothese einer zunehmenden Bedeutung kleinräumlicher Erreichbarkeit steht allerdings ein anderer Megatrend gegenüber: die zunehmende Virtualisierung von Aktivitätsmustern, insbesondere das sich etablierende Homeoffice, das die räumliche Bindung zwischen Wohnen und Arbeitsplatz lockert, sowie die Nutzung virtueller Angebote für Einkauf und Dienstleistungen (Dolls/Lay 2023, Osterhage 2023, Scheiner et al. 2023). Es lohnt sich also, die Wohnstandortanforderungen privater Haushalte weiter zu untersuchen. Bereits im Projekt StadtLeben deutete sich eine

tendenzielle Dualität der Wohnstandortanforderungen an (Beckmann et al. 2006). Auf der einen Seite standen dabei suburban orientierte Haushalte mit dem Wunsch nach großen Wohnflächen, Privatsphäre, Garten, sozialer Homogenität in der Nachbarschaft und starker Pkw-Orientierung. Auf der anderen Seite standen urban orientierte Haushalte, für die ein lebendiges, „quirliges“ Umfeld mit vielfältigen, möglichst fußläufig erreichbaren Aktivitätsangeboten und ein gutes Angebot des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) im Vordergrund standen. Diese knappe, stark vereinfachende Charakterisierung verdeutlicht, dass Wohnpräferenzen und Verkehrsmiteinstellungen offenbar eine Art Symbiose bilden.

In den vergangenen Jahren wurden im Projekt STAWAL ähnliche Fragestellungen wie in StadtLeben aufgegriffen und mit deutlich weiterentwickelter Methodik untersucht (Projektgruppe STAWAL 2024). Dabei ergaben sich Hinweise darauf, dass besonders Haushalte mit einer urbanen Orientierung auf dem Immobilienmarkt nicht fündig werden und auf eher periphere, flächenintensive, autoorientierte Standorte ausweichen. Aus Sicht einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung bedeutet dies, dass gerade diejenigen mit stadtentwicklungspolitisch unterstützenswerten Präferenzen diese nicht verwirklichen können und stattdessen an Standorte verdrängt werden, die weder aus ihrer eigenen Perspektive noch aus gesellschaftlicher Sicht wünschenswert sind. Vor diesem Hintergrund untersucht dieser Beitrag folgende Fragen:

- Wie lassen sich wohnraumsuchende Haushalte nach ihren Wohnstandortanforderungen und Mobilitätseinstellungen typisieren?
- Inwieweit können die vorgefundenen Typen ihre Anforderungen und Einstellungen verwirklichen?

Bevor wir uns diesen Fragen zuwenden, werden im Folgenden zunächst die verwendeten Daten und die methodische Vorgehensweise vorgestellt.

Daten

Durchführung der Befragung

Die hier verwendeten Daten entstammen einer zweimaligen Befragung umziehender Haushalte im Forschungsprojekt STAWAL¹. Das Projekt erprobte einen neuen methodischen Ansatz zur Ermittlung der Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen Raumstruktur, Wohnstandortwahl, Einstellungen und Alltagsmobilität. Im Unterschied zu anderen Projekten haben wir eine Panelbefragung mit zwei Wellen – vor und nach dem Umzug – durchgeführt. Auf diese Weise wurde eine rückblickende Verfälschung der wohnstands- und mobilitätsbezogenen Erwägungen und Aushandlungsprozesse vermieden; Wünsche und Wirklichkeiten, antizipiertes und tatsächliches Verhalten vor und nach dem Umzug konnten verglichen werden. Die hier verwendete standardisierte Befragung diente dabei der statistischen Untersuchung. Parallel wurden – ebenfalls in zwei Wellen vor und nach dem Umzug – qualitative Leitfadeninterviews geführt. Diese dienten zur Rekonstruktion der subjektiven Perspektiven der Befragten in Bezug auf ihre eigenen Entscheidungen und Handlungen. Die Panelbefragungen erfolgten im Zeitraum Juni 2021 bis April 2024. Genauere Informationen zur Erhebung finden sich in Scheiner et al. [2024].

Befragt wurde eine Person je Haushalt. Die Stichprobe umfasst $n=4.938$ Personen (Welle 1, vor dem Umzug) bzw. $n=744$ Personen (Welle 2, nach dem Umzug), die jeweils stellvertretend für ihren Haushalt stehen. Die zweite Welle ist deutlich kleiner, weil viele Befragte die Wohnungssuche abbrechen und nicht alle Befragten der ersten Welle ein zweites Mal teilnehmen. Die meisten Befragten waren zum Zeitpunkt der ersten Befragung noch auf Wohnungssuche, wussten also noch nicht, wohin sie ziehen würden.

Inhalte der Befragung

Der Fragebogen der ersten Welle enthielt Informationen über die Wohnsituation, Verkehrsmittelverfügbarkeit, Zufriedenheit mit diversen Merkmalen der Wohnung und des Quartiers, Wohnstandortanforderungen, die Nutzung ausgewählter Mobilitätsdienstleistungen (Carsharing, Bikesharing, Lastenradsharing) und deren Bedeutung für die Wohnstandortwahl, Umzugsgründe, die genutzten Verkehrsmittel, übliche Wegelänge und Häufigkeiten für drei ausgewählte außerhäusliche Aktivitäten (Ausbildungs- oder

Arbeitsplatz, Lebensmitteleinkauf, wichtigste Freizeitaktivität), Verkehrsmiteileinstellungen und soziodemografische Merkmale. Die Wohnstandortanforderungen wurden ausdrücklich als Suchkriterien bei der gegenwärtigen Wohnraumsuche erfragt („Wichtigkeit dieser Eigenschaften bei der Entscheidung für die künftige Wohnung“). Mittels der Postleitzahl wurden den Befragungsdaten raumstrukturelle Informationen zugespielt. Der Fragebogen der zweiten Welle war sehr ähnlich. Zusätzlich enthielt er die Frage nach dem Datum des Umzugs; gekürzt wurden Fragen über die Kriterien der Wohnstandortwahl.

Die hier verwendeten raumstrukturellen Indikatoren umfassen die Dichte verschiedener städtischer Einrichtungen am Wohnort: Supermärkte/Discounter/Verbrauchermärkte, weitere Geschäfte des täglichen Bedarfs, Geschäfte des mittel- bis längerfristigen Bedarfs, haushaltsnahe Dienstleister, Gastronomie (Restaurants, Cafés und Kneipen), Ausgahmöglichkeiten (Bars, Kinos, Clubs, Theater). Außerdem untersuchen wir die Erreichbarkeit von Bus- und Bahnhaltestellen sowie einen übergreifenden Indikator der Urbanität am Wohnort. Die genauen Operationalisierungen finden sich in den Erläuterungen zu den Tabellen 3 und 4.

Analysemethoden

Die Befragten werden anhand ihrer vor dem Umzug (Welle 1) berichteten subjektiven Wohnstandortanforderungen und ihrer Einstellungen zu Verkehrsmitteln mithilfe einer Clusteranalyse typisiert. Jede Person gehört dann einem Typus an. Alternativ wurde die Typisierung auch ohne die Einstellungen zu Verkehrsmitteln vorgenommen, dabei ergaben sich allerdings sehr schwer interpretierbare Ergebnisse.

In einem zweiten Schritt werden drei Aspekte der getroffenen Wohnstandortentscheidung anhand von Mittelwertvergleichen und Prozentverteilungen untersucht:

- die getroffene Wohnstandortwahl anhand einiger Merkmale der Urbanität am Wohnstandort nach dem Umzug (Welle 2 der Befragung) und die Veränderung der Urbanität durch den Umzug
- die Zufriedenheit mit den erfassten Wohnstandortanforderungen nach dem Umzug und die Veränderung der Zufriedenheit durch den Umzug
- die Länge des Arbeitswegs und ihre Veränderung durch den Umzug.

Gemäß den oben formulierten Überlegungen wird erwartet, dass die Typen mit stadtentwicklungspolitisch unterstützenswerten Präferenzen (1) überdurchschnittlich häufig an Standorte umziehen (müssen), die ihren Wünschen nicht entsprechen, (2) dort weniger zufrieden sind und (3) längere Arbeitswege in Kauf nehmen müssen (oder zumindest ihre Arbeitswege durch den Umzug weniger stark verkürzen können) als Typen mit eher suburbanen, autoorientierten Präferenzen.

¹ STAWAL – Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Gefördert in der Fördermaßnahme „MobilitätsZukunftsLabor 2050“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (2020–2024, FKZ 01 UV2082). Kooperationspartner: TU Dortmund, Fakultät Raumplanung, Fachgebiete Stadtentwicklung (Prof. Dr. Joachim Scheiner) und Stadt- und Regionalsoziologie (Prof. Dr. Susanne Frank), Deutsches Institut für Urbanistik (Uta Bauer).



Ergebnisse 1:
die Wohnstandorttypen

Die Clusteranalyse legt die Unterscheidung von vier Clustern nahe. Zum einen nimmt die innere Homogenität bei einer weiteren Reduzierung der Anzahl auf drei Cluster stark ab, zum anderen lässt sich die Gruppenbildung bei drei Clustern nicht mehr gut interpretieren, während sich bei vier Clustern urban und suburban orientierte Familienhaushalte deutlich unterscheiden lassen.

Tabelle 1 zeigt die Verteilung der Befragten auf die Gruppen. Dass die urbanen Familien eine so große Gruppe bilden (und die suburbanen Familien eine so kleine), hängt mit der Erhebung zusammen (Scheiner et al. 2024). Das Projekt STAWAL startete mit einem Fokus auf drei Metropolregio-

Cluster	Prozent
1 - urbane Familien	34,5
2 - suburbane Kinderlose	29,3
3 - urbane Kinderlose	26,2
4 - suburbane Familien	10,0
Anzahl	4.311

Tab. 1: Wohnstandorttypen nach Wichtigkeit von Suchkriterien vor dem Umzug und Verkehrsmiteinstellungen

nen, und auch nach der Ausweitung der Erhebung auf ganz Deutschland nahmen deutlich mehr Personen aus Großstädten teil, als es aufgrund der Bevölkerungsverteilung zu erwarten gewesen wäre.

Wohnstandortpräferenzen: Suchkriterien der Wohnstandorttypen

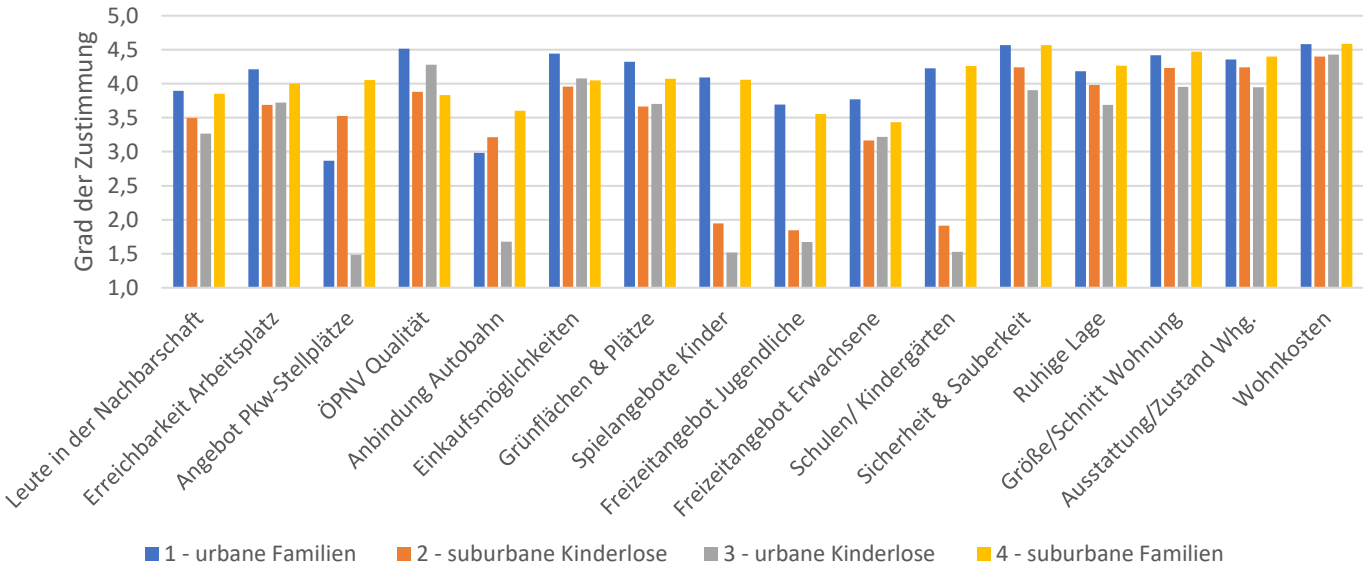


Abb. 1: Suchkriterien der Wohnstandorttypen
Alle Variablen wurden auf einer Skala von 1–5 erhoben, wobei 5 die größte Wichtigkeit ausdrückt.

Verkehrsmiteinstellungen der Wohnstandorttypen

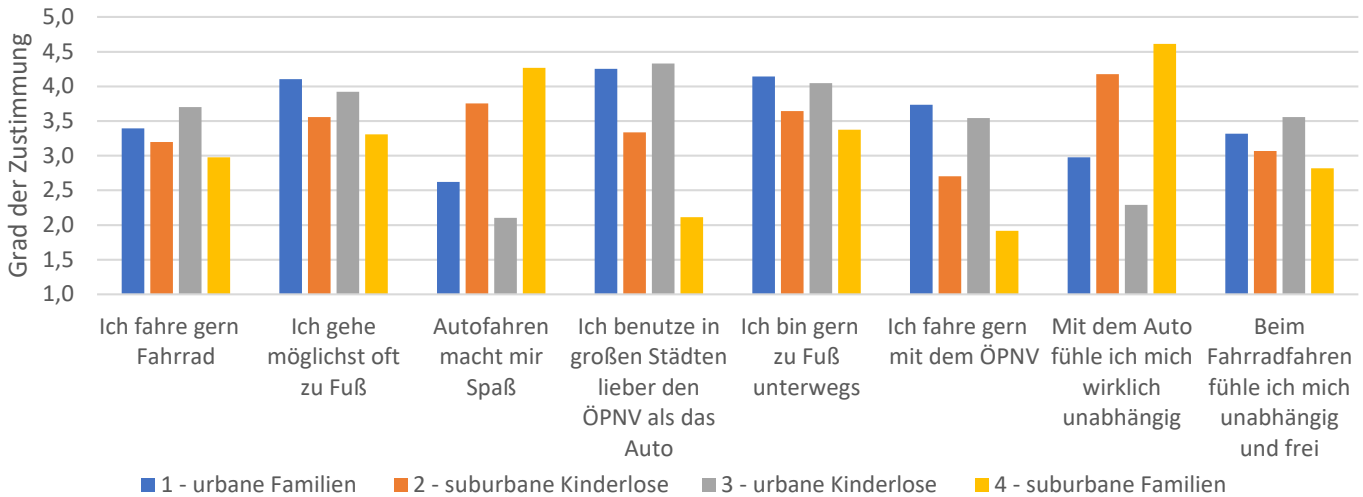


Abb. 2: Verkehrsmiteinstellungen der Wohnstandorttypen
Alle Variablen wurden auf einer Skala von 1–5 erhoben, wobei 5 die stärkste Zustimmung ausdrückt.

Die Mittelwerte der Suchkriterien sind, gegliedert nach den vier Wohnstandorttypen, in Abbildung 1 dargestellt, die Verkehrsmiteinstellungen in Abbildung 2. Besonders wichtige Kriterien der Wohnungssuche beziehen sich auf die Wohnung selbst (Größe/Schnitt und Ausstattung/baulicher Zustand der Wohnung, Wohnkosten) und das soziale Umfeld (Sicherheit und Sauberkeit, Ruhe), auf den ÖPNV und die Einkaufsmöglichkeiten in der Umgebung. Als durchschnittlich wenig wichtig erweisen sich Kriterien, die den Pkw (Stellplätze, Autobahnanbindung) oder die Kinder betreffen.

Kindbezogene Kriterien sind allerdings erwartungsgemäß für diejenigen Befragten besonders wichtig, in deren Haushalt Kinder leben; dies betrifft hier vor allem die urbanen und die suburbanen Familien. Für die urbanen Familien sind darüber hinaus eine Vielzahl weiterer Kriterien überdurchschnittlich wichtig: Leute in der Nachbarschaft, Erreichbarkeit Arbeitsplatz, ÖPNV-Qualität, Einkaufsmöglichkeiten, Grünflächen und Plätze, Freizeitangebote Erwachsene, Sicherheit und Sauberkeit, ruhige Lage, Größe/Schnitt der Wohnung. Es handelt sich also um eine ausgesprochen anspruchsvolle Gruppe. In Bezug auf Mobilität berichten sie überdurchschnittlich

positive Einstellungen zum Zufußgehen und zum ÖPNV. Es ist wichtig zu betonen, dass die Gruppenbezeichnung als Familie nicht bedeutet, dass es sich ausschließlich um Familien handelt (Tab. 2). Nur bei rund der Hälfte der Befragten in der Gruppe urbane Familien leben tatsächlich Kinder im Haushalt; dies ist allerdings ein deutlich überdurchschnittlicher Anteil. Ansonsten kann es sich auch z. B. um Paarhaushalte handeln, denen mit Blick auf eine künftige Familiengründung die kindbezogenen Kriterien bereits im Vorfeld wichtig sind. Altersstrukturell sind 30- bis 50-Jährige überdurchschnittlich stark vertreten. Ansonsten ist diese Gruppe in soziodemografischer Hinsicht unauffällig.

Die Anteile der Haushalte mit Kindern sind weitgehend identisch mit der Summe aus Familien und Alleinerziehenden.

Für die suburbanen Familien sind neben den kindbezogenen Kriterien ebenfalls die Leute in der Nachbarschaft, Sicherheit und Sauberkeit, eine ruhige Lage sowie Größe und Schnitt der Wohnung überdurchschnittlich wichtig, daneben auch Pkw-Stellplätze und die Anbindung an die Autobahn. Sie fahren gern Auto und fühlen sich durch das Auto unabhängig.

	1 - urbane Familien	2 - suburbane Kinderlose	3 - urbane Kinderlose	4 - suburbane Familien	Gesamt
Haushaltstyp					
Ein-Personen-Haushalt	19,0%	36,5%	40,5%	13,5%	29,2%
Paar ohne Kinder	16,6%	28,2%	17,8%	20,0%	20,7%
Wohngemeinschaft	11,4%	11,5%	20,4%	6,0%	13,3%
alleinerziehend mit Kind/ern	12,5%	4,1%	3,5%	10,9%	7,6%
Familie mit Kind/ern	34,2%	13,3%	8,6%	43,7%	22,4%
Sonstiges	6,2%	6,4%	9,1%	5,8%	7,0%
Altersgruppe					
18–29 Jahre	20,5%	25,4%	32,7%	17,6%	24,8%
30–39 Jahre	40,4%	20,5%	29,1%	39,1%	31,5%
40–49 Jahre	22,0%	12,9%	12,2%	20,0%	16,5%
50–59 Jahre	10,1%	20,2%	13,0%	11,5%	14,0%
60+ Jahre	7,2%	21,0%	12,9%	11,8%	13,2%
Schulbildung					
mit Hochschulabschluss	47,4%	34,3%	44,7%	31,2%	41,2%
Erwerbssituation					
Ausbildung, Studium, Lehre, Umschulung, Wehrdienst, FSJ	11,1%	9,6%	17,1%	5,8%	11,7%
Rente, nicht erwerbstätig, geringfügig beschäftigt	26,5%	24,3%	23,2%	20,7%	24,4%
teilzeitbeschäftigt (13–35 Stunden)	19,2%	13,5%	17,8%	17,0%	16,9%
vollzeitbeschäftigt (mind. 35 Stunden)	43,3%	52,6%	42,0%	56,5%	47,0%
Anzahl Pkw im Haushalt					
kein Pkw im Haushalt	58,8%	24,2%	73,5%	11,2%	47,7%
mind. 1 Pkw	41,2%	75,8%	26,5%	88,8%	52,3%

Tab. 2: Charakteristika der Wohnstandorttypen



Auffällig ist im Vergleich, dass ihnen viele Kriterien der Nähe nicht besonders wichtig sind, etwa die Nähe zu Freizeitangeboten und Einkaufsmöglichkeiten. Soziodemografisch ähneln die suburbanen Familien den urbanen Familien, allerdings mit dem deutlichen Unterschied, dass bei ihnen weniger Hochgebildete vertreten sind (mit Hochschulabschluss: 31 %, urbane Familien 47 %). Bei den Schulabschlüssen dominieren hier eher Fachabitur und Mittlere Reife.

Gruppe 2 ist ebenfalls suburban orientiert, allerdings ohne den Fokus auf kindbezogene Kriterien. Die einzigen überdurchschnittlich wichtigen Kriterien der Wohnstandortwahl beziehen sich auf das Auto, und dies spiegelt sich in ihren Mobilitätseinstellungen wider. Nähe ist – ähnlich wie bei den suburbanen Familien – weniger von Bedeutung. Soziodemografisch dominieren Alleinlebende und Paare ohne Kinder. Altersstrukturell sind Personen ab 50 Jahren stark vertreten, es handelt sich allerdings nicht um einen „Rentnercluster“, vielmehr dominieren Vollzeitwerbstätige.

Gruppe 3 nennen wir die urbanen Kinderlosen. Sie bewerten die meisten Kriterien der Wohnstandortwahl als unterdurchschnittlich wichtig, lediglich die ÖPNV-Qualität sticht heraus. Besonders stark fallen die kindbezogenen und die Pkw-Kriterien zurück. Anspruchslos sind sie dennoch nicht, denn ihre Suchkriterien verdeutlichen, dass sie eine schwierige Brücke zu schlagen versuchen, indem für sie gerade urbanitätsbezogene Kriterien, wie ÖPNV und Einkaufsmöglichkeiten, gleichzeitig auch die Wohnkosten von großer Bedeutung sind. Ihnen scheint sehr bewusst zu sein, dass sie bei allem anderen Abstriche machen müssen, wenn sie eine Wohnung in zentraler Lage suchen. Hier wurde quasi das „mentale Suchraster“ eingeschränkt: Wohnkosten und ÖPNV-Anbindung sind nicht verhandelbar, alles andere

steht dahinter zurück. In den Mobilitätseinstellungen dominieren positive Einstellungen zum Fahrrad und zum ÖPNV. Es handelt sich hier schwerpunktmäßig um junge Alleinlebende, häufig bereits mit Hochschulabschluss; Personen mit Kindern sind kaum vertreten.

Ergebnisse 2:

Die Wohnstandortentscheidungen

Urbanität des gewählten Wohnstandorts und ihre Veränderung durch den Umzug

Im Vergleich der Wohnstandorttypen zeigt sich, dass urbane Familien und urbane Kinderlose im Vergleich zu den beiden suburbanen Typen deutlich urbaner leben (Tab. 3, obere Hälfte). In ihrer Umgebung finden sich mehr Supermärkte, weitere Geschäfte des täglichen und längerfristigen Bedarfs, Dienstleistungen, gastronomische Angebote und Ausgehmöglichkeiten. Gleichzeitig haben sie besseren Zugang zum ÖPNV, leben in Gebieten höherer Bevölkerungsdichte und in größerer Nähe zur nächsten Schule. Zusammengefasst erzielen ihre Wohngebiete höhere Werte der Urbanität insgesamt (Tab. 4, obere Hälfte).

Trotz ihrer Präferenzen können jedoch die urbanen Familien diese von ihnen gewünschten „Standards“ nicht halten (Tab. 3 und Tab. 4, jeweils untere Hälfte): Sie ziehen in der Tendenz in weniger urbane Lagen mit entsprechend weniger Einzelhandel, Dienstleistungen und Freizeitangeboten, mit geringerer Dichte, schlechterem ÖPNV-Angebot und geringerer Urbanität insgesamt. Dies gilt zwar auch für die Gesamtstichprobe (Zeilen „insgesamt“), jedoch in wesentlich schwächerem Ausmaß. Zudem deckt sich die Tendenz zur Randwanderung, die hier deutlich wird, sowohl bei den sub-

	Supermärkte	weitere Geschäfte tägl. Bedarf	weitere Geschäfte	Dienstleistungen	Gastronomie	Ausgehmöglichkeiten
Raumstruktur nach Umzug						
1 - urbane Familien	2,7	6,2	13,0	6,6	20,6	2,9
2 - suburbane Kinderlose	2,0	5,0	10,6	5,8	16,7	2,2
3 - urbane Kinderlose	2,6	6,5	14,3	7,4	21,8	3,1
4 - suburbane Familien	1,5	3,5	6,4	3,8	11,9	1,7
Insgesamt	2,4	5,8	12,4	6,4	19,4	2,7
Änderung der Raumstruktur durch Umzug						
1 - urbane Familien	-0,6	-1,9	-3,7	-2,8	-10,6	-1,5
2 - suburbane Kinderlose	-0,4	-0,9	-2,8	-0,9	-4,3	-0,4
3 - urbane Kinderlose	-0,5	-1,6	-4,2	-2,0	-7,3	-1,1
4 - suburbane Familien	-0,2	-0,7	-1,5	-0,7	-2,5	-0,4
Insgesamt	-0,5	-1,5	-3,5	-2,0	-7,4	-1,1

Tab. 3: Das Wohnumfeld der Wohnstandorttypen im Zuzugsgebiet und seine Veränderung durch den Umzug – raumstrukturelle Kennziffern I. Alle Werte stellen Dichteindikatoren dar (Anzahl Einrichtungen je qkm im Postleitzahlgebiet des Wohnorts plus einem 200m-Buffer).

urbanen Familien als auch bei den kinderlosen Suburbanen mit ihren Präferenzen, während sie den Wohnstandortpräferenzen der urbanen Familien diametral entgegensteht.

Einzig die Distanz zur nächsten Schule wird bei den urbanen Familien im Mittel geringer, bei den suburbanen Familien dagegen deutlich höher. Den urbanen Familien gelingt es also offenbar eher, ihren Kindern zumindest potenziell kurze Schulwege zu ermöglichen, auch wenn im Einzelfall hier nicht geklärt werden kann, ob die Kinder der Befragten gerade auf diese (nächstgelegene) Schule gehen. Den urbanen Kinderlosen gelingt es besser als den urbanen Familien, das gewünschte Niveau an Urbanität zu halten (wenn auch nicht vollständig) – allerdings um den Preis, dass sie eine Vielzahl weiterer Kriterien von vornherein als eher wenig bedeutend einstufen.

Zufriedenheit am neuen Wohnstandort und ihre Veränderung durch den Umzug

Bezüglich der subjektiven Zufriedenheit sind die Ergebnisse differenzierter als in Bezug auf die Raumindikatoren (Abb. 3 und Abb. 4). Die stärksten Zuwächse der Zufriedenheit über alle Gruppen hinweg werden in Bezug auf die Wohnung selbst und das soziale Umfeld erzielt (Größe/Schnitt sowie Ausstattung/baulicher Zustand der Wohnung, ruhige Lage, Leute in der Nachbarschaft).

Im Vergleich der Wohnstandorttypen fallen mehrere Punkte

auf. Wir konzentrieren uns auf die Gruppen 1 und 4, weil es sich in beiden Fällen überwiegend um Familien handelt, die sich allerdings in Bezug auf ihre Wohnstandortpräferenzen deutlich unterscheiden.

- 1. Bezüglich der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes sowie der Qualität lokaler Grünflächen und Plätze sind die urbanen Familien die einzige Gruppe, bei der die Zufriedenheit im Mittel leicht abnimmt. Auch die Zufriedenheit mit dem ÖPNV und mit Einkaufsgelegenheiten nimmt bei den urbanen Familien besonders stark ab – und dies, obwohl alle diese Kriterien für diese Gruppe ganz besonders wichtig sind.
- 2. Dafür steigt bei den urbanen Familien die Zufriedenheit mit der Nachbarschaft sowie mit der ruhigen Lage, besonders aber mit der Wohnsituation im engeren Sinn (Größe/Schnitt und Ausstattung/baulicher Zustand der Wohnung, Wohnkosten). Gemeinsam mit Punkt 1 lässt dies darauf schließen, dass diese Haushalte eine passende Wohnung in einem passenden nachbarschaftlichen Umfeld finden, aber auf Kosten ihrer urbanen Präferenzen.
- 3. Die suburbanen Familien sind dagegen die einzige Gruppe, bei der die Zufriedenheit mit Freizeitangeboten für Jugendliche, mit der Qualität örtlicher Schulen und Kindergärten sowie mit der Sicherheit und Sauberkeit des Umfelds abnimmt. Diese Kriterien sind für die suburbanen Familien überdurchschnittlich wichtig. Diese Quali-

	Urbanität	Distanz Schule	Bevölkerungsdichte	Distanz Oberzentrum	Erreichbarkeit Bahn	Erreichbarkeit Bus
Raumstruktur nach Umzug						
1 - urbane Familien	2,8	334	6.276	8,8	34,1%	41,6%
2 - suburbane Kinderlose	2,2	417	4.825	8,6	28,9%	39,8%
3 - urbane Kinderlose	3,3	352	6.085	7,9	37,2%	43,2%
4 - suburbane Familien	1,0	642	3.826	10,9	21,0%	35,1%
Insgesamt	2,7	384	5.682	8,6	32,9%	41,2%
Änderung der Raumstruktur durch Umzug						
1 - urbane Familien	-0,6	-27	-1.262	0,9	-1,2%	-3,4%
2 - suburbane Kinderlose	-0,3	-37	-595	-0,3	-0,6%	1,4%
3 - urbane Kinderlose	-0,2	-51	-751	0,2	2,8%	-3,4%
4 - suburbane Familien	-0,3	89	-852	0,9	-1,3%	0,3%
Insgesamt	-0,4	-28	-907	0,4	0,3%	-2,0%

Tab. 4: Das Wohnumfeld der Wohnstandorttypen im Zuzugsgebiet und seine Veränderung durch den Umzug – raumstrukturelle Kennziffern II.

Urbanität: Index, der als Summe dreier standardisierter Maße zusammengesetzt ist: Erreichbarkeit Bahnhofstellen, Dichte von Geschäften und Dienstleistern sowie Distanz zum Zentrum des nächsten Oberzentrums (umgepolt). Je höher der Wert ist, desto urbaner der Wohnort. Bevölkerungsdichte: Einwohner je qkm. Distanz Schule: mittlere Distanz (Luftlinie in Metern) zur nächstgelegenen Schule unter allen bewohnten 100x100m Rasterzellen innerhalb des Postleitzahlgebiets des Wohnorts. Distanz Oberzentrum: Entfernung vom Mittelpunkt des Postleitzahlgebiets des Wohnorts zum nächstgelegenen Hauptbahnhof eines Oberzentrums. Erreichbarkeit Bus/Bahn: Anteil des Postleitzahlgebiets, der innerhalb von 300m Luftlinie um Bahnhofstellen (Fern-, Regional-, S-, Straßen-, U-Bahn) bzw. 200m Luftlinie um Bushaltestellen liegt.

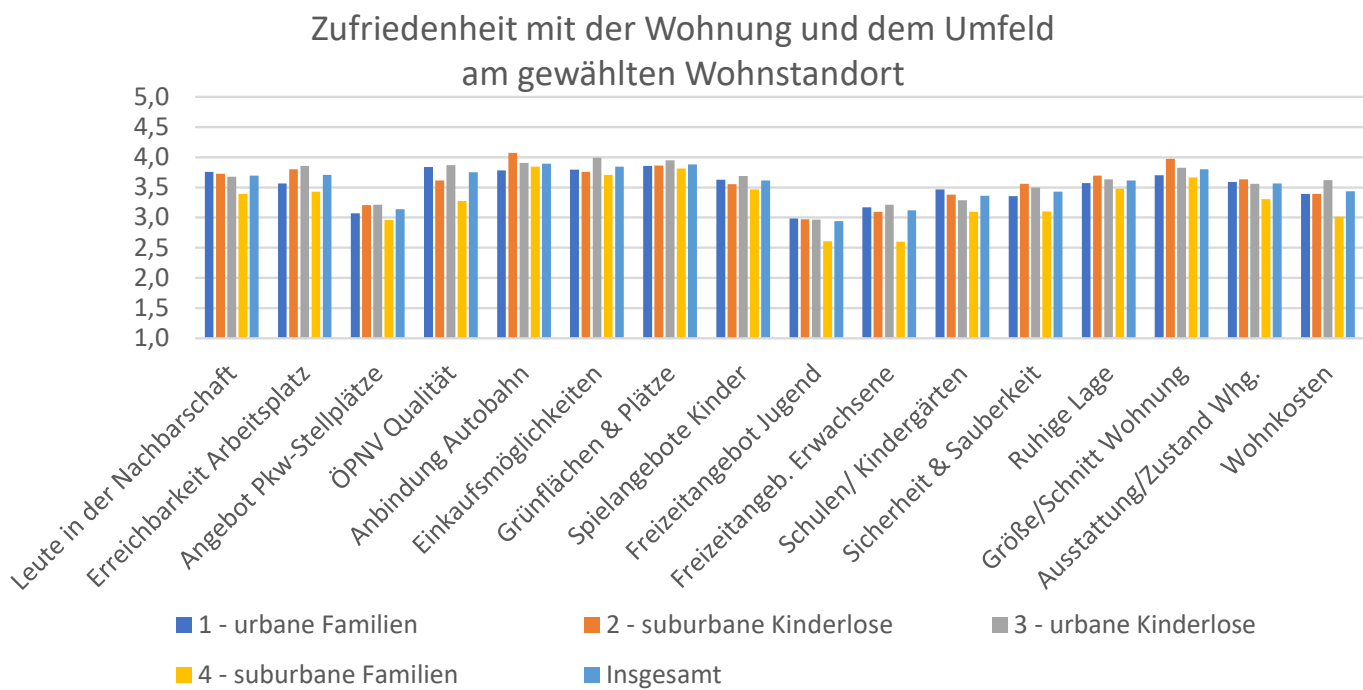


Abb. 3: Zufriedenheit mit der Wohnung und dem Umfeld am gewählten Wohnstandort.
Alle Variablen wurden auf einer Skala von 1-5 erhoben, wobei 5 die höchste Zufriedenheit ausdrückt.

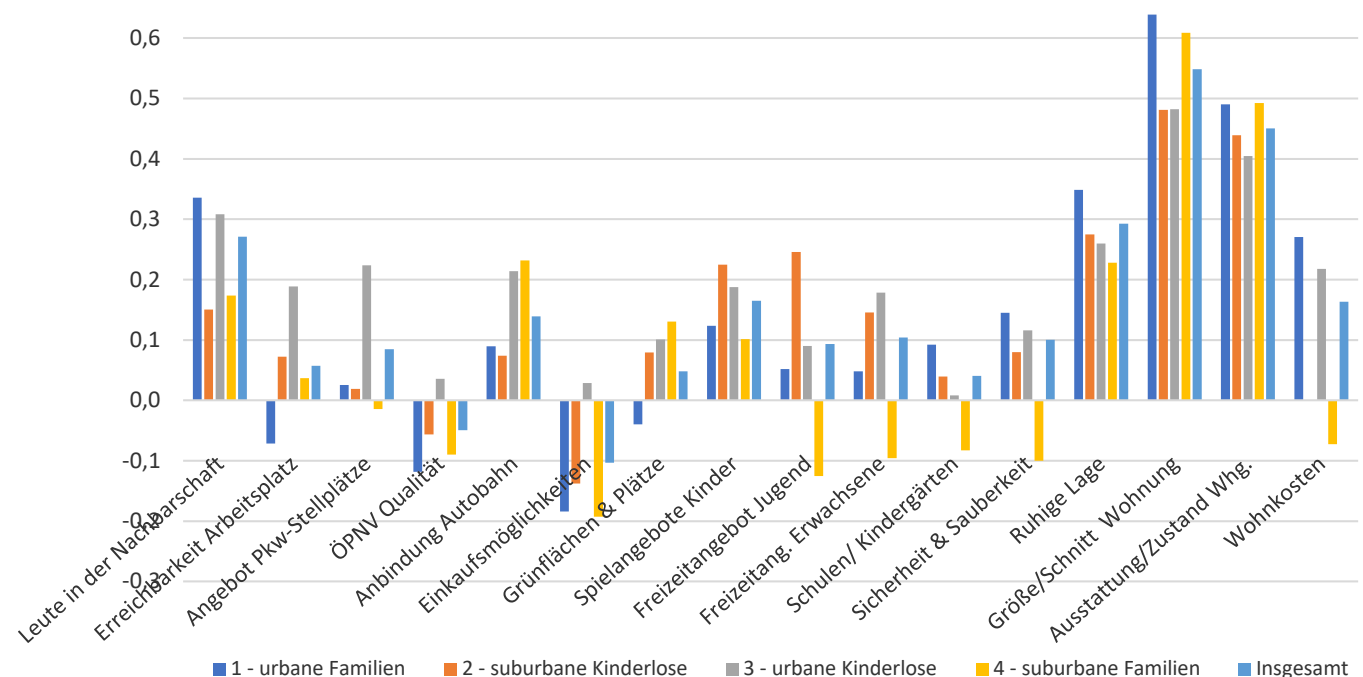


Abb. 4: Veränderung der Zufriedenheit mit der Wohnung und dem Umfeld durch den Umzug
Positive Werte drücken eine Erhöhung der Zufriedenheit aus. Skalen von 1-5.

tätseinbußen im Umfeld werden ähnlich wie bei den urbanen Familien „erkauft“ durch eine passende Wohnung in ruhiger Lage. Bei Betrachtung der absoluten Werte fällt jedoch auch auf, dass diese Gruppe durchgängig die niedrigsten Zufriedenheitswerte aufweist. Etwas zugespitzt könnte man also formulieren, dass die urbanen Familien eine passende Wohnsituation auf Kosten ihrer urbanen Präferenzen finden, die suburbanen Familien eine passende Wohnsituation auf Kosten der Interessen ihrer Kinder. Dies drückt sich in den subjektiven Bewertungen der

Wohnung und des Umfelds deutlich aus, wird also von den betreffenden Haushalten durchaus wahrgenommen.

- 4. Die urbanen Kinderlosen sind die einzige Gruppe, in der sich die Zufriedenheit mit allen erfragten Kriterien durch den Umzug erhöht. Sie gewinnen alles in allem auch mehr an Zufriedenheit hinzu als die suburbanen Kinderlosen. Ihre Suchkriterien zeigen allerdings, dass sie dafür dazu bereit sein müssen, für eine hochgradig urbane, zentrale Lage alles andere zurückzustellen und dann vielleicht schon mit wenig zufrieden sind.

Länge des Arbeitswegs nach dem Umzug

Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ist insgesamt ein sehr wichtiges Kriterium der Wohnstandortwahl (Abb. 1). Besonders wichtig ist sie für die urbanen Familien. Gerade dieser Gruppe gelingt es allerdings nicht, durch den Umzug ihren Arbeitsweg zu verkürzen – stattdessen pendeln sie nach dem Umzug im Gegensatz zu allen anderen Gruppen weiter als vorher (Tab. 5). Auch dies unterstreicht die fehlenden Angebote auf dem Wohnungsmarkt.

Cluster	vor Umzug	nach Umzug	Veränderung
1 - urbane Familien	9,8	11,1	1,3
2 - suburbane Kinderlose	12,7	11,4	-1,4
3 - urbane Kinderlose	9,8	9,8	0,0
4 - suburbane Familien	12,7	12,3	-0,4
Insgesamt	10,7	10,8	0,1

Tab. 5: Länge der Arbeitswege der Wohnstandorttypen vor und nach dem Umzug und Veränderung durch den Umzug (Mittelwerte in Kilometern). Nur innerregionale Umzüge (Distanz < 60 km) und Pendeldistanzen < 100 km, um Extremwerte (Wochenendpendeln) auszuschließen.

Fazit

Urbanität gilt in der Stadtplanung, der Stadtentwicklung und der Wohnsiedlungsentwicklung als positiv besetzter Begriff. Sie ist mit vielfältigen Qualitäten für eine nachhaltige Raumentwicklung verbunden: Verringerung der Flächeninanspruchnahme und der Zersiedlung, kurze Wege und ein hohes Nachfragepotenzial für öffentliche Verkehrsmittel sowie den Fuß- und Fahrradverkehr, energetische Effizienz und geringe Infrastrukturkosten. Umso drängender stellt sich die Frage, warum es offenbar nicht gelingt, wenigstens denjenigen Haushalten, deren Wohnwünsche sich mit diesen politisch und gesellschaftlich gewünschten Zielen decken, entsprechende Angebote zu machen. Stattdessen weisen Gemeinden weiterhin riesige Flächen für suburbane Neubauwohngebiete aus (Klemme 2010, Miosga et al. 2023) und tragen dazu bei, dass urban orientierte Familien ihre Präferenzen aufgeben müssen, weil sie ihren Wohnraumbedarf nicht in siedlungsstrukturell integrierten Lagen hoher Urbanität decken können. Sicher: Die bestehenden Kerne bieten in den meisten Stadtregionen nur wenige Flächenreserven für entsprechende Innenentwicklungen. Gleichwohl sollte es durchaus möglich sein, Neuentwicklungen in räumlich kompakter Form mit hohen Ansprüchen an Urbanität vorzunehmen. Urban orientierten Haushalten ohne Kinder scheint dies immerhin besser zu gelingen als Familien. Dabei handelt es sich in unserer Stichprobe überwiegend um junge Alleinlebende und Mitglieder von Wohngemeinschaften. Diese scheinen allerdings auch alle denkbaren Kriterien hinter der Kombination aus Bezahlbarkeit und zentraler Lage zurückzustellen.



Prof. Dr. Joachim Scheiner

Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Stadtentwicklung, Technische Universität Dortmund



Dr. Katja Schimohr

Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, Forschungsgruppe Verkehrs- und Mobilitätsplanung, ETH Zürich

Quellen:

- Beckmann, K. J./Hesse, M./Holz-Rau, C./Hunecke, M. (Hrsg.) [2006]: Stadt-Leben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden.
- Bruns, A./Matthes, G. [2019]: Moving into and within Cities – Interactions of Residential Change and the Travel Behavior and Implications for Integrated Land Use and Transport Planning Strategies. In: Travel Behaviour and Society 17, S. 46–61. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2019.06.002>.
- Dolls, M./Lay, M. [2023]: Wie wirken sich Homeoffice und steigende Wohnkostenbelastung auf die Wohnortwahl aus? Evidenz aus einer großangelegten Umfrage in Deutschland. ifo Schnelldienst 76(02), S. 37–42.
- Fuchte, K. [2006]: Verkehr und Erreichbarkeit als Kriterien der Wohnstandortwahl. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Verkehr 5. Dortmund.
- Klemme, M. [2010]: Wunsch und Wirklichkeiten in demographisch schrumpfenden Räumen: Handlungslogiken öffentlicher Akteure in der kommunalen Siedlungsflächenentwicklung. In: Flächenmanagement und Bodenordnung, Heft 2, S. 62–71.
- Lunke, E. B./Böcker, L. [2025]: Who Buys Public Transport Accessible Housing? Residential Sorting in the Oslo Region. In: Transportation Research Part D 139, 104595.
- Miosga, M./Schiffner, J./Maschke, L. [2023]: Wohnraumversorgung und Flächensparen. In: ARL Nachrichten 53(2–3), S. 14–20. <https://www.arl-net.de/de/shop/nachrichten-der-arl-2-32023-wohnen>.
- Montgomery, M./Curtis, C. [2006]: Housing Mobility and Location Choice: A Review of the Literature. Working Paper 2. Curtin: Curtin University, Urbanet.
- Osterhage, F. [2023]: Nach der Pandemie. In: ARL Nachrichten 53(2–3), S. 9–13. <https://www.arl-net.de/de/shop/nachrichten-der-arl-2-32023-wohnen>.
- Projektgruppe STAWAL [2024]: Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Neue Befunde für die Stadt- und Verkehrsentwicklung. Berlin und Dortmund. <https://www.doi.org/10.34744/v8jz-yv89>.
- Scheiner, J./Frank, S./Gerwinat, V./Huber, O./Næss, P./Schimohr, K./Van Acker, V./Wismar, A. [2024]: In Search of Causality in the Relationship Between the Built Environment and Travel Behaviour. On the Challenges of Planning and Realising an Ambitious Mixed-Methods Panel Travel Survey among Relocating Households in Germany. In: Progress in Planning 182, 100820. <https://www.doi.org/10.1016/j.progress.2023.100820>.
- Scheiner, J./Frank, S./Gerwinat, V./Schimohr, K./Wismar, A. [2023]: Homeoffice als Chance für den Wohnungsmarkt – und als Rolle rückwärts für die Verkehrswende. Qualitative und quantitative Befunde. In: vhw Forum Wohnen und Stadtentwicklung 3/23, S. 156–162.
- Schimohr, K./Huber, O./Scheiner, J. [2024]: Erhebungsmethodik und Datensatzbeschreibung einer Panelbefragung von Umziehenden im Projekt STAWAL. Arbeitspapiere des Fachgebiets Stadtentwicklung 6. Dortmund: Technische Universität. <http://dx.doi.org/10.17877/DE290R-24709>.
- Spellerberg, A. [2007]: Lebensstile im sozialräumlichen Kontext: Wohnlagen und Wunschlagen. In: Dangschat, J. S./Hamedinger, A. (Hrsg.): Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL 230, Hannover, S. 182–204.
- van Wee, B./Holwerda, H./van Baren, R. [2002]: Preferences for Modes, Residential Location and Travel Behaviour. In: European Journal of Transport and Infrastructure Research 2(4). <https://doi.org/10.18757/ejtr.2002.2.4.3729>.