



Birgit Kasper / Dr. Joachim Scheiner

Wohnmobilität und Standortwahl als Ausdruck lebensstilspezifischer Wohnbedürfnisse

Ergebnisse einer Fallstudie in drei Kölner Stadtquartieren

In den letzten Jahren sind verschiedentlich Bemühungen der Wissenschaft um eine Verknüpfung von Lebensstilen und Wohnstandortwahl festzustellen (Schneider und Spellerberg 1999, Wulfhorst et al. 2000). In dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Projekt „StadtLeben“¹ werden die Zusammenhänge zwischen Lebensstilen und räumlicher Mobilität vertieft empirisch untersucht. Im Folgenden werden methodisches Vorgehen und erste Erkenntnisse des Projektes vorgestellt.

Einleitung

Seit zwei Jahrzehnten wird in den Sozialwissenschaften das Lebensstilkonzept entwickelt, das gegenüber der traditionellen Sozialstrukturanalyse eine genauere Beschreibung der Strukturen hoch entwickelter Gesellschaften erlauben soll. Während die Sozialstrukturanalyse im Wesentlichen von einer vertikalen Gliederung der Gesellschaft in Klassen oder Schichten ausgeht, operiert der Lebensstilbegriff mit der Vorstellung einer horizontalen Gliederung in verschiedene nicht hierarchisch geordnete Gruppen.

Dies hat seinen Hintergrund im sozialen Wandel, der sich seit der Nachkriegszeit vollzieht, und der unter anderem auf der Partizipation breiter Bevölkerungsgruppen an Bildung und Wohlstand, dem Verlust traditioneller Geschlechterrollen und der Restrukturierung der Arbeitswelt beruht. Dieser Wandel besitzt vielfältige Konsequenzen auch für Standortentwicklung, Wohnbedürfnisse und räumliche Mobilität. Individualisierung, Ausdifferenzierung von Lebensstilen und Haushaltsformen sowie variable Berufsbiographien führen zur Verringerung von Standortbindungen und sind mit neuen Anforderungen an Wohnung, Wohnumfeld und Wohnstandort verknüpft: Während der eine Einkaufszentrum, Sporteinrichtungen und Kneipenszene in Wohnungsnähe benötigt, reicht dem anderen

ein schneller Internet-Zugang und ein Verbrauchermarkt mit Lieferservice. Auch die Nutzung neuer Informations- und Kommunikationstechniken und die Flexibilisierung von Zeitstrukturen bedingen die Lockerung von Standortbindungen. Daraus ergeben sich in der Folge auch Veränderungen der Alltagsmobilität, die für den Verkehr erhebliche Konsequenzen haben können. Standortverlagerungen können zur Änderung der Aktivitätsmuster, der alltäglichen Zielwahl, der zurückgelegten Distanzen und der Verkehrsmittelnutzung führen.

Die Vorstellung von einer Nivellierung des sozialen Gefälles hat sich inzwischen als nicht haltbar erwiesen. Als ergänzendes soziales Strukturmerkmal spielen Lebensstile neben „klassischen“ sozioökonomischen und demographischen Merkmalen wie Einkommen, Bildung, Alter und Geschlecht aber inzwischen eine feste Rolle in der Forschung. Dies gilt gleichermaßen für die grundlagen- wie für die anwendungsorientierte Forschung. Letztere nutzt Lebensstilgruppen, um Bedürfnisse, Verhaltensmuster oder Konsumpräferenzen zielgruppenspezifisch zu ermitteln.

Das Projekt „StadtLeben“

In dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Projekt „StadtLeben“ werden die Zusammenhänge zwischen Lebensstilen und räumlicher Mobilität derzeit vertieft empirisch untersucht. Lebensstile werden dabei als (partiell)

¹ Das Projekt „StadtLeben“ ist eine Kooperation zwischen der RWTH Aachen, Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (Koordination), der Freien Universität Berlin (Institut für Geographische Wissenschaften, Abt. Stadtforschung), der Ruhr-Universität Bochum (Arbeitseinheit Kognitions- und Umweltpsychologie) und der Universität Dortmund (Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung). In der ersten Projektphase, auf der die hier präsentierten Ergebnisse beruhen, war darüber hinaus auch die Wohnbund Frankfurt Entwicklungsgesellschaft mbH als praxisorientierter Partner beteiligt.

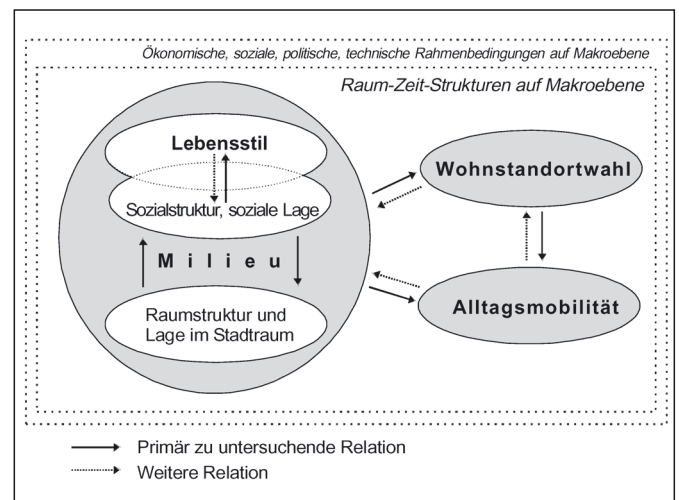


Abbildung 1: Struktur des Forschungskonzepts, Quelle: Projekt „StadtLeben“ (2003)



abhängig von der individuellen Lebenslage begriffen, die sich in sozialen und demographischen Strukturmerkmalen ausdrückt (siehe Abbildung 1).

Besonderes Gewicht liegt auf der Untersuchung der komplexen Wechselwirkungen zwischen Wohnstandortmobilität und Alltagsmobilität sowie auf der Zusammenführung der analytischen Ergebnisse zu Wohnmilieus auf der Ebene von Stadtquartieren, die durch jeweils spezifische Raum-Zeit-Strukturen gekennzeichnet sind, vor deren Hintergrund sich bestimmte Lebensstile und bestimmte Formen der Mobilität erst realisieren lassen.²

Methodischer Ansatz

Der Komplexität des Untersuchungsgegenstandes entsprechend, basiert das Projekt „StadtLeben“ auf einem ineinander greifenden Mix methodischer Bausteine. Dazu zählen Standortanalysen der Untersuchungsgebiete, ein „Behavior Setting Survey“, eine standardisierte Bevölkerungsbefragung sowie Leitfadengestützte Interviews mit Privatpersonen und lokalen Experten in den Untersuchungsgebieten. Erfragt wurden umfangreiche Informationen u. a. zu den Themen Wohnmobilität (z. B. Wohndauer, vorherige Wohnorte, Umzugspläne), Wohnzufriedenheit, Alltagsmobilität (Verkehrsmittelnutzung, Aktionsräume), Lebensstil, soziale Netzwerke, Stadtteilentwicklung und soziodemographische Angaben.

Die im Folgenden präsentierten Ergebnisse basieren im Wesentlichen auf den Ergebnissen der standardisierten Befragung (n=558, Rücklauf 29,4 Prozent) und der 54 Leitfadeninterviews eines so genannten „qualifizierten Pretests“ (Phase 1 des Projekts). Dieser wurde im Frühjahr 2002 in Absprache mit dem Projektträger in drei Kölner Quartieren durchgeführt, um den methodischen Ansatz des Projekts zu prüfen. Aus der Haupterhebung (Phase 2) liegen noch keine Ergebnisse vor. Die Befragung erfolgte mündlich durch geschulte Interviewer in den Wohnungen der Befragten. Die Leitfadeninterviews wurden von Projektmitarbeiterinnen selbst durchgeführt.

Untersuchungsgebiete

Die Untersuchungsgebiete liegen in den Kölner Stadtteilen Ehrenfeld, Stammheim und Esch. Die Auswahl steht für eine starke Kontrastierung in Bezug auf stadträumliche Lage, Raumstruktur und Sozialstruktur.

Ehrenfeld ist ein innerstädtisches Gründerzeitquartier mit hoher Dichte und vielfältiger Nutzungsstruktur (Wohnen, Arbeitsplätze, Einzelhandel, Dienstleistungen usw.). In der demographischen Struktur fällt der geringe Anteil sowohl an Kindern und Jugendlichen als auch an älteren Menschen auf. Die Zuzugs- und

Fortzugsdynamik ist ausgesprochen hoch. Ehrenfeld zeigt sich als dynamisches, urbanes Quartier im Prozess der *Gentrification*.

Stammheim ist ein innenstadtnahes Wohngebiet der sechziger Jahre. Es wurde durch die städtische GAG Immobilien AG mit Zeilenbauten und einzelnen Punkthochhäusern nach dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt errichtet. Ein Teil der Ansässigen gehört zur ursprünglichen Bewohnerschaft und ist mit dem Gebiet gealtert. Bedingt durch den Zuzug jüngerer Aussiedlerfamilien ist der Anteil an Kindern und Jugendlichen dennoch relativ hoch. Zwischen Zugezogenen und Alteingesessenen bestehen latente, zum Teil auch manifeste Konflikte aufgrund der im Viertel spielenden Kinder und der unterschiedlichen kulturellen Hintergründe. Versorgungseinrichtungen für den täglichen und periodischen Bedarf sind fußläufig erreichbar.

Esch ist (obwohl zu Köln gehörend) ein suburbanes Einfamilienhausgebiet mit dörflichem Kern und geringer Dichte. Die Bebauung erfolgte kontinuierlich seit Ende der sechziger Jahre, in der Regel durch Wohnungsbaugesellschaften. Die Versorgungsinfrastruktur ist spärlich, so dass die Bewohner sich überwiegend außerhalb des Stadtteils versorgen. Neben der Wohnnutzung ist auch die Arbeitsplatzdichte in Esch bemerkenswert hoch. Dabei handelt es sich meist um kleinere, dem Publikumsverkehr nicht zugängliche Büros, z. B. von Versicherungsmaklern und Steuerberatern, die in das jeweilige Wohnhaus integriert sind.

Lebensstile und Sozialstruktur – Lebensstile und Raum

Im Folgenden werden einige Ergebnisse der Befragungen in den drei Untersuchungsgebieten dargestellt. Inhaltlich konzentrieren sich diese auf verschiedene Aspekte des Wohnens. Wir beginnen mit der Beschreibung der in den Gebieten gefundenen Lebensstilgruppen.

Die Lebensstile der Befragten basieren in Anlehnung an Müller (1992) auf Präferenzen für bestimmte Freizeitaktivitäten, dem kulturellen Geschmack (Lesen, Fernsehen), Wertorientierungen und Lebenszielen sowie der Dichte des sozialen Netzwerks. Sie wurden zunächst unabhängig von sozialen Strukturen ermittelt, um dann in einem zweiten Schritt danach zu fragen, welche Zusammenhänge zwischen Lebensstil und sozialer Lage auf der Individualebene bestehen.

Mit Hilfe von Faktoren- und Clusteranalysen wurde eine Typologie von sechs Lebensstilgruppen ermittelt: Häuslich-Kultur-Interessierte, Außerhäuslich-Gesellige, Distanzierte, Gesellig-Familiäre, Traditionelle und Erlebnisorientierte. Tabelle 1 zeigt die sechs Gruppen mit ihren wichtigsten Merkmalen. Nach den in der Tabelle dargestellten Zuordnungen von Lebensstilen zu soziodemographischen Merkmalen stellt sich die Frage, ob die Lebensstile einen „Mehrwert“ bieten, also gewissermaßen

² Der theoretische Ansatz des Projekts ist bei Scheiner/Kasper (2003) dargestellt, ein Überblick über zentrale Ergebnisse der ersten Projektphase findet sich bei Hammer et al. (2003).



Lebensstil	Hervortretende Lebensstilmerkmale	Hervortretende soziale und demographische Merkmale	Soziodemographischer Typus
Häuslich-Kultur-Interessiert	Hochkultur Fernsehen und Lesen, eher häusliche Freizeit, eher wenig soziale Kontakte	Verheiratet, keine Kinder im Haushalt, 45 bis 65 Jahre, Vollzeit-Erwerbstätige in leitenden Positionen, hohes Einkommen, Hochschulabsolventen	Bildungsbürger in der postfamilialen Phase
Außerhäuslich-Gesellig	Starke Selbstverwirklichungsorientierung, stark außerhäusliche Freizeit, dichtes soziales Netz, Tendenz zu Hochkultur und Spannung	Ledig, Männer, Singles und in Wohngemeinschaften Lebende, 16 bis 45 Jahre, Studierende oder Angestellte, in leitenden Positionen oder Teilzeit erwerbstätig / geringfügig beschäftigt; hohes Einkommen, Abitur oder Hochschulabschluss	Studierende und jüngere Akademiker
Distanziert	Geringe soziale Orientierung, Ablehnung von Trivial- und Hochkultur, wenig soziale Kontakte	Ledig, Männer, 25 bis 45 Jahre, Angestellte in leitender Position, Abitur, relativ hohes Einkommen	Jüngere Erwerbstätige vor der Familiengründung
Gesellig-Familiär	Häusliche Freizeit, dichtes soziales Netz, Tendenz zur Hochkultur (lesen)	Verheiratet, Frauen, Familien-Haushalte ab 4 Personen, mittleres Alter leicht überwiegend (26 bis 65 Jahre), Hausfrauen, mittleres Haushaltseinkommen	Frauen in der Familienphase und zweiten Lebenshälfte
Traditionell	Geringe Selbstverwirklichungsorientierung, wenig außerhäusliche Freizeit, Triviale Kultur	Verheiratet oder verwitwet, Frauen, keine Kinder im Haushalt, hohes Alter, Hausfrauen/-männer, Rentner, niedriges Einkommen, Volks-/Hauptschulabschluss	Rentner
Erlebnisorientiert	Spannung, Ablehnung von Hochkultur	Ledig, Männer, 16 bis 25 Jahre, Schüler und Azubis oder Vollzeit erwerbstätig, auch geringfügig Beschäftigte, niedriges Einkommen, (noch) niedrige Schulabschlüsse	Schüler, Azubis und jüngere Erwerbstätige

Tabelle 1: Lebensstile und ihre soziodemographischen Merkmale, Quelle: „StadtLeben“ (2003)

einen Eigensinn haben, der sich nicht aus der Sozialstruktur erschließt. Diese Frage ist von großer Bedeutung, denn immerhin wäre eine zielgruppenorientierte Analyse und Politik des Wohnens unter Verzicht auf das relativ aufwändige Lebensstilkonzept sehr viel einfacher zu handhaben.

Eine Diskriminanzanalyse gibt hier ersten Aufschluss. Diese Methode versucht, die Befragten anhand erklärender Merkmale („Determinanten“) zu einer Lebensstilgruppe zuzuordnen. Folgende Merkmale wurden in die Analyse einbezogen: Haushaltgröße, Kinder im Haushalt, Alter, Geschlecht, Familienstand, Schulbildung, Einkommen, Erwerbstätigkeit, Stellung im Beruf und Untersuchungsgebiet.

Die Analyse führt zu einer korrekten Zuordnung zu einer Gruppe in 47 Prozent der Fälle. Demnach kann die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Lebensstilgruppe in der Tat zum Teil mit soziodemographischen Prädispositionen erklärt werden. Gleichzeitig besitzen aber die Lebensstile einen gewissen Eigensinn und sind aus der Sozialstruktur nur unvollständig zu erklären. Dies bietet allerdings noch keinen Beleg dafür, dass Lebensstile auch in Bezug auf Wohnen einen Erklärungswert besitzen. Dieser Frage wird weiter unten am Beispiel der Wohnmobilität nachgegangen. Die drei Untersuchungsgebiete zeichnen sich durch jeweils dominierende Lebensstile aus (Abbildung 2). Während in Esch häusliche Lebensstilgruppen dominieren, sind in Ehrenfeld die Außerhäuslich-Geselligen

besonders stark vertreten. In Stammheim sind Traditionelle, aber auch Erlebnisorientierte überproportional stark vertreten. Dies führt in Stammheim zu den oben erwähnten Konflikten.

Wohnsituation

In Bezug auf die Wohnsituation (Haustyp, Miete/Eigentum, Wohnfläche, Anzahl der Zimmer, private Freiräume) bestehen deutliche Unterschiede zwischen den Lebensstilgruppen. Alles in allem verläuft dabei die Trennungslinie zwischen den Gesellig-Familiären sowie den Häuslich-Kultur-Interessierten einerseits und den übrigen Lebensstilgruppen andererseits. „Trennungslinie“ heißt: Die Gesellig-Familiären und die Häuslich-Kultur-Interessierten wohnen relativ häufig als Eigentümer in Einfamilienhäusern bzw. Doppel-/Reihenhäusern. Sie verfügen über relativ große Wohnungen mit privaten Freiräumen (Balkon, Terrasse, Garten, evtl. Wochenendhaus).

Diese Charakterisierung gilt im Wesentlichen in allen Untersuchungsgebieten. Allerdings sind die Unterschiede zwischen den Gruppen innerhalb einzelner Untersuchungsgebiete eher schwach ausgeprägt. Lebensstilspezifische Wohnsituationen sind demnach vor allem auf die Segregation zwischen den Lebensstilgruppen und die ungleiche räumliche Verteilung bestimmter Wohnformen zurückzuführen. Sie entstehen also vor allem aufgrund von lebensstilspezifischen Entscheidungen für

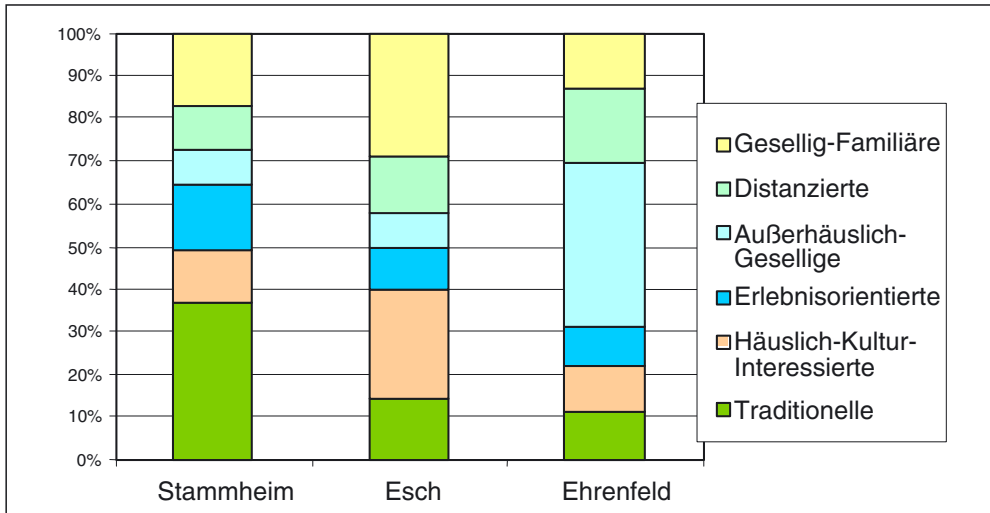


Abbildung 2: Lebensstile in den Untersuchungsgebieten, Quelle: „StadtLeben“ (2003)

Beispielsweise ist die Zufriedenheit mit der infrastrukturellen Ausstattung des Wohngebiets im zentrumsnahen Ehrenfeld sehr hoch, im suburbanen Esch dagegen sehr niedrig. Die Zufriedenheit mit der Wohnung selbst und dem Wohnumfeld ist dagegen in Stammheim und Ehrenfeld gleichermaßen deutlich niedriger als in Esch. Mit anderen Worten: Wie zufrieden eine Person ist, bemisst sich weniger danach, wer sie ist, als danach, wo sie wohnt.

	Stammheim	Esch	Ehrenfeld	Alle		
Mittlere Anzahl Umzüge seit 1989	0,7	0,9	2,7	1,4		
Mittlere Wohndauer im Quartier (Jahre)	24,5	21	13,7	19,7		
Anzahl der Befragten	186	182	189	557		
	Traditionelle	Häuslich-Kultur-Interessierte	Erlebnis-orientierte	Außerhäuslich-Gesellige	Distanzierte	Gesellig-Familiäre
Mittlere Anzahl Umzüge seit 1989	0,5	1,1	0,9	2,8	1,9	1,4
Mittlere Wohndauer im Quartier (Jahre)	29,2	22,5	16	12	15,3	19,7
Anzahl der Befragten	115	91	63	102	75	110
Angaben als Mittelwerte						

Tabelle 2: Ausgewählte Indikatoren der Wohnmobilität nach Untersuchungsgebieten und Lebensstilen, Quelle: „StadtLeben“ (2003)

Standorte, an denen bestimmte Eigentumsformen, Haustypen usw. dominieren.

Wohnzufriedenheit

Die Wohnzufriedenheit wurde differenziert für eine Vielzahl von Aspekten erfragt, die faktoranalytisch zu vier Hauptdimensionen zusammengefasst wurden:

- Wohnung (Größe, Zuschnitt, Ausstattung, baulicher Zustand);
- infrastrukturelle Ausstattung des Wohngebiets (ÖPNV, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitangebote, Dienstleistungen, Erreichbarkeit des Stadtzentrums);
- Wohnumfeld (Lärm, Abgase, Schmutz, Nachbarschaft, Zustand der Grünflächen, Sicherheit vor Kriminalität und Vandalismus) und
- Erreichbarkeit des Arbeits-/Ausbildungsplatzes und Straßenanbindung.

Detaillierte Analysen der Wohnzufriedenheit zeigen, dass die Zufriedenheitswerte zwischen den Quartieren wesentlich deutlicher variieren als zwischen Lebensstilgruppen oder soziodemographischen Gruppen. Dabei korrespondieren die Zufriedenheiten deutlich mit dem Charakter der Gebiete.

Wohnmobilität

Entsprechend dem in Abbildung 1 dargestellten Modell spielt die Wohnmobilität – vor allem in Form der Standortwahl – in „StadtLeben“ eine zentrale Rolle, während Wohnsituation und Wohnzufriedenheit eher indirekt von Bedeutung sind, weil Wanderungsverhalten und Wohnstandortwahl durch die ungleiche räumliche Verteilung von Wohnformen sowie die

Wohnzufriedenheit an einem Standort mit gesteuert werden.

Die Operationalisierung der Wohnmobilität erfolgte über drei Gruppen von Indikatoren:

1. Ausmaß an Mobilität: Anzahl der Umzüge seit 1989³⁾; maximale Umzugsdistanz;
2. Letzter Umzug: Wohndauer im Quartier;
3. Umzugspläne: Existenz und Gründe.

Die Indikatoren der Wohnmobilität unterscheiden sich sowohl zwischen den Untersuchungsgebieten als auch zwischen den Lebensstilgruppen deutlich (siehe Tabelle 2 und Abbildung 3).

Stammheim ist das Gebiet mit der niedrigsten Wohnmobilität: Die mittlere Anzahl der Umzüge seit 1989 ist niedrig, die Wohndauer im Quartier ist lang und hat (entsprechend der Entstehungszeit des Gebiets) ihren Schwerpunkt bei über 30 Jahren. Die Zuzüge speisen sich stark aus der Stadt Köln, in jüngerer Zeit verstärkt auch aus dem Ausland. Allerdings werden in Stammheim vielfach Umzugspläne angegeben, häufig ausgelöst durch Wohnungs- und Wohngebiets-Gründe

³⁾ Die Zeitmarke 1989 wurde mit Blick auf die zweite Projektphase gesetzt, für die ursprünglich vergleichende Untersuchungen in Leipzig geplant waren. Diese werden allerdings in Absprache mit dem Projektträger nicht realisiert.

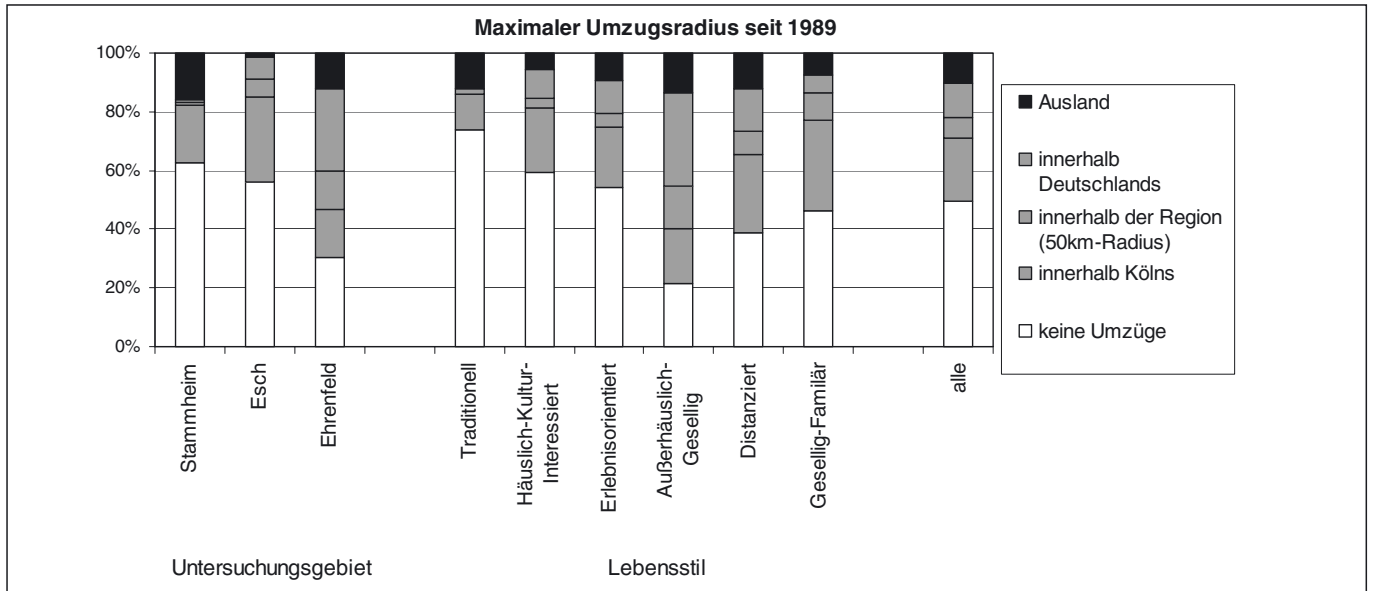


Abbildung 3: Maximaler Umzugsradius seit 1989 nach Untersuchungsgebieten und Lebensstilen, Quelle: „StadtLeben“ (2003)

(Unzufriedenheit mit der Nachbarschaft und dem Umfeld allgemein, Schmutz und Verunreinigungen).

In Ehrenfeld herrscht dagegen eine ausgeprägt hohe Wohnmobilität vor. Die Zuzüge erfolgen häufig aus Deutschland (außerhalb Kölns). Auch Umzugspläne sind weit verbreitet, besonders bei Personen mit eher kurzer Wohndauer im Quartier – ein Hinweis darauf, dass Ehrenfeld für viele Zuziehende eine Durchgangsstation darstellt. Berufliche Gründe spielen bei Zuzügen und Umzugsplänen eine starke Rolle.

Die Wohnmobilität in Esch ist eher niedrig. Der Zuzug erfolgt in starkem Maß aus der Stadt Köln. Umzugspläne sind kaum vorhanden – und falls doch – dominieren familiäre Gründe (z. B. Scheidung).

Die Unterschiede zwischen den Lebensstilen liegen in der gleichen Größenordnung wie diejenigen zwischen den Gebieten. Die „Außerhäuslich-Geselligen“ haben besonders häufig bereits außerhalb Kölns gewohnt (meist auch außerhalb der Region) und sind beruflich sehr mobil. Besonders stark auf Köln „fixiert“ sind die „Traditionellen“, sofern sie nicht aus dem Ausland zugezogen sind. Besonders mobil (niedrige Wohndauer, hohe Anzahl Umzüge) sind wiederum die „Außerhäuslich-Geselligen“, daneben auch die Distanzierten. Die „Traditionellen“ dagegen wohnen meist schon lange im gegenwärtigen Wohnquartier und haben selten Umzugspläne. Auch bei den „Gesellig-Familiären“ sind ausgesprochen selten Umzugspläne vorhanden.

Jenseits der Lebensstile sind zwei soziodemographische Merkmale wichtig für die Bestimmung der Wohnmobilität:

1. Hohes Alter korrespondiert mit hoher Wohndauer und geringer Wohnmobilität – niedriges Alter dagegen mit niedriger Wohndauer, hoher Wohnmobilität sowie großen Umzugsdistanzen und einem hohen Maß an Umzugsplänen.
2. Hoher sozialer Status bringt hohe Wohnmobilität, große Umzugsdistanzen und eine hohe Anzahl beruflicher Umzüge mit sich.

Beides bestätigt bekannte Ergebnisse der empirischen Wanderungsforschung. Die Frage bleibt allerdings, ob Lebensstile gegenüber diesen oder anderen soziodemographischen Merkmalen einen zusätzlichen Erklärungswert besitzen. Dies wurde mit Hilfe von multiplen Regressionsanalysen überprüft. Mit dieser Methode wird der Einfluss der einzelnen erklärenden Variablen stets so gemessen, als wären die anderen erklärenden Variablen konstant.

Variablen	Anzahl der Umzüge seit 1989		Wohndauer im Quartier	
	Nicht standard. B	Standard. B	Nicht standard. B	Standard. B
(Konstante)	3,81		-7,65	
Alter	-0,05	-0,46	0,50	0,57
Erwerbstätigkeit	n.s.		-4,01	-0,12
Leitende Position im Beruf	0,62	0,12	n.s.	
Haushaltsgröße (Anzahl Personen)	-0,51	-0,27	2,57	0,17
Hochschulabschluss	0,58	0,12	-2,84	-0,07
Kind im Haushalt	1,05	0,20	-7,27	-0,17
Häuslich/familiäre Freizeit	-0,28	-0,14	1,77	0,11
Alltagsästhetik: Hochkultur lesen	0,22	0,11	n.s.	
Alltagsästhetik: Trivialkultur	n.s.		1,39	0,08
Feste Partnerschaft	0,39	0,08	-3,37	-0,09
Nationalität	n.s.		5,39	0,08
Pro-Kopf-Haushaltseinkommen	n.s.		0,00	0,08
Haushaltsgröße	n.s.		n.s.	
Aufgeklärte Varianz (R^2_{korrt})	0,36		0,50	

p = 0,05. n.s. = nicht signifikant

Tabelle 3: Ergebnisse multipler Regressionsanalysen der Wohnmobilität, Quelle: „StadtLeben“ (2003)



Die Ergebnisse zeigen, dass sowohl für die Anzahl der Umzüge seit 1989 als auch für die Wohndauer im Quartier einzelne Lebensstildimensionen eine Erklärungskraft besitzen, die über soziodemographische Größen hinausgehen. Tabelle 3 zeigt die Stärke der signifikanten Effekte. Dabei ist zu beachten, dass die Modelle sich auf soziale Merkmale beschränken und die Makroebene (Wohnungsmarkt!) ausgeklammert bleibt.

Das Ausmaß der Mobilität ist danach bei folgenden Personengruppen besonders hoch: Personen in leitenden Positionen, Personen mit Hochschulabschluss, jüngere Personen, Personen in Haushalten mit Kindern und in fester Beziehung sowie Personen in kleinen Haushalten. Außerdem wirken hochkulturelle Freizeitinteressen (z. B. Literatur, zeitgeschichtliche Dokumentationen) im Sinne stärkerer Mobilität und häuslich-familiäre Freizeitinteressen (z. B. mit Kindern spielen, Gartenarbeit) im Sinne geringerer Mobilität⁴. Entscheidend für die Stärke des Einflusses einer Variablen ist der jeweilige standardisierte Koeffizient („Standard. B“). Demnach sind Alter, Haushaltsgröße und Kind(er) im Haushalt in dieser Reihenfolge die wichtigsten Prädiktoren für das Ausmaß der Mobilität.

Der zweiten Analyse zufolge (Spalten rechts) leben Personen bereits relativ lange in ihrem Quartier, die im höheren Alter sind, in Haushalten ohne Kinder leben, nicht erwerbstätig sind, die deutsche Staatsangehörigkeit besitzen, keinen Hochschulabschluss haben, in größeren Haushalten leben, stark häuslich-familiäre Freizeitinteressen haben und dem trivialen alltags-ästhetischen Schema (z. B. Quizsendungen, Arzt-/Schicksalsromane) zuneigen. Wiederum erweisen sich also zwei Lebensstildimensionen als bedeutsam. Der bei weitem wichtigste Prädiktor ist auch in dieser Analyse das Alter.

Der Projektansatz von „StadtLeben“ spricht Lebensstilen eine hohe Relevanz für die Erklärung von Wohnmobilität zu. Gleichzeitig postuliert er, dass Lebensstile die „traditionellen“ Muster der Erklärung von Mobilität nicht ersetzen, sondern ergänzen sollen.

Beide Thesen werden durch diese Analysen bestätigt: Für die Erklärung der untersuchten Indikatoren der Wohnmobilität spielen Lebensstile eine wichtige Rolle, allerdings in Form eines ergänzenden Bausteins. Gewichtiger Einflussfaktoren liegen in der Demographie, insbesondere in Alter und Haushaltsstruktur, zum Teil auch in der Sozioökonomie. Im weiteren Projektverlauf sind vertiefte Analysen auf der Basis einer größeren Stichprobe erforderlich, beispielsweise aufgrund der räumlich sehr ungleichen Verteilung der Lebensstile. Dies verlangt getrennte, vergleichende Analysen für eine größere Zahl von Gebieten, um systematische Einflüsse von Lebensstilorientierungen über verschiedene Gebietstypen hinweg aufdecken zu können.

⁴ Zwei Ergebnisse scheinen sich zu widersprechen: Höhere Wohnmobilität eher in Haushalten mit Kindern und in kleineren Haushalten. Scheinbar ziehen also sowohl Single-Haushalte (hier junge Singles) als auch Familien relativ häufig um. Man beachte dabei, dass bereits zwei Umzüge seit 1989 „relativ häufig“ ist, und dass Personen in Haushalten mit Kindern normalerweise relativ jung sind und die meisten von ihnen zumindest vor ihrer Familiengründung (Zusammenziehen mit Partner = oft nach 1989), viele sicher auch danach noch einmal (wegen Kindergeburt) umgezogen sind.

Ausblick

Die anspruchsvolle Aufgabe des Projekts „StadtLeben“ ist es, nicht nur statistische Ergebnisse zu erarbeiten, sondern darauf aufbauend ein detailliertes und praktisch verwertbares Bild der Zusammenhänge von Gesellschaft, Raum und (Wohn-)Mobilität zu vermitteln. Bei der Frage nach der Anwendungsorientierung und dem Praxisbezug von „StadtLeben“ wird in der zweiten Phase des Projekts den Wohnmilieus eine wichtige Rolle zukommen. Dabei geht es vor allem darum, wie sich der Zusammenhang von sozial-räumlicher Struktur und lebensstilspezifischem Handeln darstellt. Berücksichtigt werden die zunehmende Wahlfreiheit und die erweiterten Handlungsspielräume der Bewohner, aber auch die sich immer stärker polarisierenden gesellschaftlichen Unterschiede, die sich gegenwärtig in räumlicher Fragmentierung und Segregation zeigen. Mit der Untersuchung von weiteren sieben Gebieten in der Stadt und der Region um Köln können aufbauend auf den Erkenntnissen zu Wohnzufriedenheit und Wohnmobilität diese Wechselwirkungen von Raumstruktur und Lebensstil überprüft werden. Außerdem sollen mit dem Vergleich verschiedene räumlich-soziale Konstellationen hinsichtlich ihrer verkehrsgenerierenden Wirkung bewertet werden. Ziel wird es sein, planungspraktische Konzepte zur Gestaltung oder Förderung von räumlichen Bindungsprozessen auf gesamtstädtischer und regionaler Ebene zu entwickeln. Dabei wird es von den Ergebnissen der Analysen abhängen, welche Implikationen für Wohn- und Alltagsmobilität daraus abgeleitet werden können.

Literatur:

- Hammer, Antje et al. (2003): StadtLeben – integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnmilieus, Raum-Zeit-Strukturen und Mobilität. In: Stadt – Region – Land 74. Aachen, S. 79-94
- Müller, Hans-Peter (1992): Sozialstruktur und Lebensstile. Frankfurt am Main
- Scheiner, Joachim und Birgit Kasper (2003): Lifestyles, Choice of Housing Location and Daily Mobility: The Lifestyle Approach in the Context of Spatial Mobility and Planning. In: International Social Science Journal 55/176, S. 319-332
- Schneider, Nicole und Annette Spellerberg (1999): Lebensstile, Wohnraumbedürfnisse und räumliche Mobilität. Opladen
- StadtLeben (2002): Vorläufiger Meilensteinbericht. Aachen, Berlin, Bochum, Dortmund, Frankfurt am Main
- Wulffhorst, Gebhard (2000): Raumnutzung und Mobilitätsverhalten: Wechselwirkungen zwischen Stadtentwicklung, Lebensstil und Verkehrsnachfrage. In: Hunecke, Marcel (Hg.): Gestaltungsoptionen für eine zukunftsfähige Mobilität (= Werkstattbericht des Sekretariats für Zukunftsforschung 27). Gelsenkirchen. S. 5-48

Birgit Kasper
Projekt „StadtLeben“

Wissenschaftliche Mitarbeiterin des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund

Dr. Joachim Scheiner
Projekt „StadtLeben“

Wissenschaftlicher Mitarbeiter des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund / Pretoria