



DIPLOMARBEIT

Multilokalität Ein Lebensstil und seine Herausforderung für die örtliche Raumplanung

Eine Untersuchung am Beispiel Wien

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines

Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

Univ.Ass. Dipl.-Ing. Dr.techn. Emanuela Semlitsch

E280/4 Fachbereich Örtliche Raumplanung Department für Raumplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung von

Christian Zeilinger, BSc

01025446

Kurzfassung

Residenzielle Multilokalität meint das Wohnen an mehreren Orten und damit die Verteilung der Funktionen des Lebensalltags auf ebendiese. In den vergangenen Jahren hat sich die deutschsprachige Raumforschung zunehmend diesem Phänomen gewidmet und verdeutlicht, dass es hierbei um mehr als nur den klassischen Zweitwohnsitz mit "Haus im Grünen" geht. Gesellschaftliche und technologische Veränderungen infolge der Globalisierung ermöglichen und erfordern einen Lebensstil, dessen Aktionsraum sich über mehr als einen Wohnort erstreckt. Gelebte Mehrörtigkeit ist jedoch nicht einer elitären, kosmopolitischen Schicht vorbehalten, Multilokalität zieht sich durch alle Milieus, wenn auch in unterschiedlich starker Ausprägung. Die Motive zu einem multilokalen Leben sind verschieden orientiert und reichen von den berufsbedingten Fernpendlern, über Studierende als Wochenpendler, Paare in Fernbeziehungen (living apart together), häufig umziehenden Jobnomaden, den erholungssuchenden Zweitwohnsitzern bis hin zu zwischen den Wohnsitzen getrennt lebender Eltern pendelnden Kindern. Damit verbunden sind unterschiedliche Anforderungen an den Raum und somit an die räumliche Planung. Für die örtliche Raumplanung haben sich insbesondere die drei Bereiche Wohnen, Verkehr und Partizipation herauskristallisiert, die die Schnittmenge von Multilokalität und Planung bilden.

Die Herausforderung besteht vor allem in der bisher nur bedingt möglichen Quantifizierung der temporär anwesenden, multilokalen Bevölkerung. Die für das Untersuchungsgebiet Wien vorhandenen Zahlen bauen auf den Meldedaten der amtlichen Statistik auf und lassen Tendenzen in der räumlichen Verteilung erkennen: Mehrörtig wohnende Menschen suchen vor allem die Nähe zur Innenstadt, jedoch sind ebenso am Stadtrand räumliche Konzentrationen beobachtbar. Im Falle Wiens zeigt sich quantitativ zudem, dass Multilokalität vor allem ein stadtregionales Phänomen ist, wobei in den vergangenen Jahren der Anteil der Personen, die nur mit Nebenwohnsitz in Wien und keinem Hauptwohnsitz in Österreich gemeldet sind (transnationale Multilokalität), deutlich zugenommen hat, obwohl die Zahl der Nebenwohnsitzfälle insgesamt gesunken ist. Im Gegensatz dazu ist die Zahl der Fernpendler unter den Einpendlern (in dieser Untersuchung Pendler von außerhalb der Bundesländer Niederösterreich und Burgenland) nach Wien gestiegen und dies ist ein Indiz dafür, dass berufsbedingte Formen von Multilokalität an Bedeutung gewinnen. Nicht zuletzt deshalb lassen sich neue, auf den temporären Aufenthalt ausgerichtete Wohnformen vermehrt am städtischen Immobilienmarkt beobachten. Angebote des Zeitwohnens, vollausgestatteter Pendlerwohnungen, servicierter Appartements und Boardinghouses sowie die Errichtung neuer Wohnheime für Studierende und junge Berufstätige verdeutlichen den Einfluss des multilokalen Lebensstils auf die Stadtentwicklung. Raumwirksam ist aber genauso das regelmäßige Pendeln zwischen den Wohnorten. Dies umfasst jedoch nicht nur Fragen verkehrsplanerischer Aspekte, die temporäre Anwesenheit multilokal lebender Personen stellt die Raumplanung im Bereich der Partizipation genauso vor neue Herausforderungen. Die Arbeit schließt mit möglichen Handlungsansätzen und gibt damit einen differenzierten Blick auf die Folgen von Multilokalität und versucht die Potentiale dessen hervorzuheben, um als Basis Ideen für künftige, neue planerische Ansätze im Umgang mit dem Phänomen des multilokalen Lebensstils für die örtliche Raumplanung zu bieten.

Abstract

Residential multilocality describes a lifestyle having more than one residence and this means the distribution of purposes of daily life to different places. Spatial researchers in German-speaking countries have dedicated their work in recent years to explore this phenomenon and demonstrated, that this is not only about second home residences in terms of holiday apartments or houses of urban citizens on the countryside. Changes in society and technology as a consequence of globalisation allow and sometimes require a lifestyle, which covers an area beyond the borders of only one city. Multilocality is not only a phenomenon of a cosmopolitan elite, it covers all social milieus, but each to a different extent. The reasons and motives a for multi-local life vary from long-distance commuters with a job residence, weekly commuting of (university) students, long-distance relationships of so called living apart together people, working nomads (job nomads), people owning second residences for recovery purposes (weekend house) and commuting children of divorced parents. Related to different forms of multi-local living are various demands on spatial planning. Regarding urban planning there are the three areas of housing, traffic and participation, which are the most important matters concerning multilocality and planning. One of the major challenges urban planning is facing in this context, is the quantification of the temporary present people, who are living multi-local.

The data for Vienna are based on the official registration data, which show tendencies in spatial distribution: Multi-local living people with one of their residences located in Vienna are especially concentred close to the city centre and as well in some parts of the outskirts. In this case it becomes clear, that multilocality is quantitatively seen an urban regional phenomenon, but the share of those, who are only registered with a secondary residence in Vienna and do not have a main residence in Austria (transnational multilocality), has increased in the past years, although the total number of people only registered with a secondary home in Vienna is decreasing constantly over recent years. In contrast the number of long-distance commuters to Vienna (commuters without those of the provinces Niederösterreich and Burgenland) has risen over the years and this may be an indicator for growing numbers of job-related multilocality. This is also the reason for the development of different forms of temporary housing, such as full equipped flats, serviced apartments or boarding houses and student residences, which demonstrates the spatial implication of multi-local lifestyles. But also commuting shows its spatial impacts. Regarding this does not only cover the area of transport planning issues, it also refers to the temporary presence of multi-local living people and questions of participation. The master thesis finally suggests possible approaches regarding urban planning dealing with multilocality and highlights its potentials.

Erklärung

Hiermit erkläre ich, Christian Zeilinger, die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst und keine weiteren Hilfmittel als die angegebenen hierzu verwendet zu haben. Aus fremden Quellen direkt beziehungsweise indirekt übernommene Formulierungen und Gedanken sind durch entsprechende Vermerke im Text, gemäß den wissenschaftlichen Standards, kenntlich gemacht.

Wien, am 4.12.2017

Christian Zeilinger

Danksagung

Mein Dank geht an Emanuela Semlitsch, die durch ihre ausgezeichnete Betreuung mit inhaltlichen Anmerkungen die Arbeit fachlich unterstützt hat. Darüber hinaus möchte ich mich bei all jenen für ihre Offenheit und ihren persönlichen Einsatz bedanken, die mit ihrem Expertenwissen im Rahmen von Interviews, mit Literaturhinweisen oder der Bereitstellung von Daten diese Arbeit in der Form erst ermöglicht haben.

Ganz besonderer Dank gilt allen voran meinen Eltern Sabine und Werner Zeilinger, die mir das Studium ermöglicht und mich in allen Lagen immer persönlich unterstützt haben. Ebenso möchte ich meinen Großeltern Johanna und Franz Presch sowie Alice und Leopold Zeilinger danken.

Für eine besonders schöne Zeit während des Studiums abseits der Universität möchte ich mich bei all meinen Freunden bedanken.

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	2
Abstract	3
Erklärung	4
Danksagung	5
1. Problemstellung	9
2. Inhaltliche und räumliche Abgrenzung, Ziele und Aufbau der Arbeit	
2.1. Ziele der Arbeit2.2. Aufbau	
3. Definitionen	19
3.1. Multilokalität	
3.2. Lebensstil	24
3.3. Herausforderung	
3.4. (örtliche) Raumplanung und Raumbegriff	
3.5. Stadtentwicklung	
3.6. Mobilität und Motilität	28
4. Forschungsfrage und Methodik	29
4.1. Forschungsfragen	
4.2. Methodik	
4.2.1. Allgemeine Anmerkungen zur Methodik	
4.2.2. Literaturrecherche	
4.2.4. ExpertInneninterviews	
4.2.5. Inhaltliche Strukturierung - Eine Technik der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring	
4.2.6. Methodenmix zur Untersuchung der Fokusgebiete	
4.2.7. Fragebogen (Online-Befragung)	
5. Theoretischer Rahmen	59
5.1. Zeitgeographie	61
5.2. New mobilities paradigm	62
6. Übersicht und Stand der Forschung	65
6.1. Histor. Überblick und Verbindung mit Globalisierung, Verhältnis zu Zweitwohnsitzthematik	66
6.2. Entstehungsbedingungen	
6.3. Voraussetzungen für Multilokalität	71
6.3.1. Information	
6.3.2. Erreichbarkeit	
6.3.3. Finanzierbarkeit	
6.4. Wer lebt multilokal und warum?	
6.5. Typologien	81
6.6. Ein temporäres Phänomen – Warum Multilokalität zeitlich begrenzt ist	
6.7. Probleme der diffiassenden Erfassung des Phanomens Multilokalität	0/
7. Multilokalität und Planung	89
7.1. Bisherige Auseinandersetzung der Raumplanung und Raumforschung mit Multilokalität	
7.2. Herausforderungen und Chancen für die örtliche Raumplanung	92
7.3. Schnittstellen von Planung und Multilokalität	
7.3.1. Wohnen	
7.3.2. Verkerii	103 107

7.4. Mit Multilokalität in Verbindung stehende Nutzungen u. der Einfluss übergeordn. Planung	
7.5. Anforderungen für die Planung nach den unterschiedlichen Typen multilokalen Wohnens	
7.5.1. Shuttles	
7.5.2. Ausbildung7.5.3. Nomaden (Häufig-Umzieher)	
7.5.4. Living apart together (LAT)	110
7.5.5. Freizeit	
7.5.6. Familienpendler	
8. Multilokalität in Wien	
8.1. Rechtliche Bestimmungen – Das Melderecht als Basis zur Quantifizierung von Multilokalität	
8.2. Probleme bei der Quantifizierung des Phänomens Multilokalität	
8.3. Die multilokale Bevölkerung Wiens und ihre "Herkunft" 8.4. Berufsbedingte Multilokalität – eine Annäherung über die Pendlerstatistik	
8.5. Räumliche Verteilung von multilokal Wohnenden	
8.5.1. Die Verbindung zwischen Bebauungsstruktur und Multilokalität	
9. Einfluss von Multilokalität auf die Stadtentwicklung	157
9.1. Wohnen auf Zeit – Altes Phänomen mit neuen Ausprägungen	
9.2. Bestehende Angebote und entstehende Projekte im Kontext von Multilokalität in Wien	
9.3. Parallelen zu Privatzimmervermietung u. Auswirkungen auf bestehendes Wohnungsangebo	
9.4. Auswirkungen Verkehr: Transitionsräume und ihre Bedeutung für Stadtentwicklung	170
10. Planerische Herangehensweisen im Umgang mit Multilokalität	173
10.1. Wiener Planung und ihre Instrumente	
10.2. Wahrnehmung des Phänomens Multilokalität in der Wiener Stadtplanung	
10.3. Aktuelle Herangehensweise abseits planerischer Instrumente	
10.4. Weitere (mögliche) Instrumente und deren Wirkung	
10.5. Blick nach außen: Wolfsburg – Multilokalität als Potential	182
11. Ausblick und mögliche Handlungsansätze	185
11.1. Laborraum Stadt für Experimente rund um multilokales Wohnen	
11.2. Multilokale als Zwischennutzende – Temporärer Aufenthalt und temporäre Nutzung	
11.3. Übergangsräume: Mehr als nur "Portale" zur Stadt – Wo Mobilität immobil wird	
11.4. beteingung Wie martiokale bewormer in Quartiersentwicklungsprozesse eingebanden	1 72
12. Schlussfolgerungen	195
Quellen, Verzeichnisse und Anhang	
Literatur	
Abbildungsverzeichnis	
Tabellenverzeichnis	222
Interviewpartnerinnen und InterviewpartnerLeitfäden Interviews (Fragen)	224 225
Online-Befragung: Fragebogen und Ergebnis	225 227
	227 237
THE DISTRICT OF A CONTROL OF A PRODUCT OF A	

1

Problemstellung

Menschen scheinen immer mehr in Bewegung zu sein. Schnelle und leistbare Verkehrsmittel ermöglichen heute Reisen zu fast jedem Punkt des Planeten. Aber nicht nur die globale Mobilität wächst (vgl. Urry 2007: 3/4), lokal und regional steigt der Verkehrsbedarf durch immer mehr Pendler (vgl. Statistik Austria 2017: online), also jene Menschen, die nicht in ihrer Wohngemeinde, sondern an einem anderen Ort arbeiten und dabei verschiedene administrative und nationalstaatliche Grenzen überschreiten. Diese Grenzen spielen im Lebensalltag der Menschen eine immer geringere Rolle, das transnationale Pendeln wurde unter anderem durch die Erweiterung der europäischen Union erleichtert. Dennoch sind Politik und Verwaltung bedingt durch die bestehenden Strukturen in ihrem Denken nationalstaatlich geprägt und dadurch entstehen Probleme der Erfassbarkeit von Phänomenen, deren Hintergründe jenseits der eigenen Grenze liegen. Städte sind demnach noch immer zu sehr "in ihrer territorialen Logik" (Dittrich-Wesbuer und Plöger 2013: 195) verhaftet geblieben. Neben dem Pendeln oder der Migration hat sich zunehmend in den letzten Jahren eine eigene, immer häufiger zu beobachtende, individuelle Strategie herauskristallisiert, die unter dem Begriff "Multilokalität" Einzug in die Sozialwissenschaften gehalten hat. Hierbei geht es darum, dass Menschen ihren Lebensalltag auf mehrere Orte aufteilen (Dittrich-Wesbuer et al. 2015: 122; Rolshoven 2006: 181), hierfür aber, zumindest im Verständnis dieser Arbeit, mehrere Wohnsitze einrichten. Zu Deutsch Mehrörtigkeit umschreibt es also das Wohnen und das Leben an mehreren Orten. Dies bedeutet wiederum, dass die jeweiligen Wohnsitzgemeinden der Multilokalen vor der Herausforderung stehen, mit den Anforderungen temporärer Bewohnerinnen und Bewohner umgehen zu müssen (vgl. Schad et al. 2015: 197) und genauso mit den Folgen ebendieses mehrörtigen Lebensstils. Ein höherer Bedarf an und vor allem zeitlich, je nach Anwesenheit, variierende Nachfrage nach bestimmten Infrastrukturen stellen die Gebietskörperschaften vor Fragen finanzieller Effizienz (vgl. Gruber 2015: 111).

Bekannt ist diese Problematik aus zahlreichen, in Österreich eher touristisch geprägten, Gemeinden vorrangig in Westösterreich, die eine große Zahl an so genannten Zweitwohnsitzen aufweisen. Die jeweiligen Bundesländer haben bereits mit ihren Instrumenten in der Landesgesetzgebung (z.B. Raumordnungsgesetze in Salzburg und Tirol) auf diese Entwicklungen reagiert. Doch wie Baumhackl bereits 1989 in seiner Arbeit zur Zweitwohnsitzthematik aufzeigt, handelt es sich bei dem Phänomen der Zweitwohnsitze vor allem um ein Städtisches beziehungsweise um ein Stadtregionales (Baumhackl 1989: 20; Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 6). Seit den 1970er bzw. 1980er-Jahren gab es vermehrt analytische und planungsbezogene Arbeiten, die dieses Thema aufgegriffen haben, hierbei allerdings meistens so genannte Freizeitwohnsitze, also jene, die der Funktion der Erholung gewidmet waren, im Vordergrund der Untersuchungen standen. Berufsbedingte oder ausbildungsbedingte Zweitwohnsitze wurden in diesen Betrachtungen meistens vernachlässigt, was vor allem daran gelegen sein mag, dass die quantitative Dimension letzterer gegenüber den Freizeitwohnsitzen deutlich geringer war. Lediglich einige Arbeiten aus dieser Zeit beschäftigen sich mit Wochenpendlern (Hesse und Scheiner 2007: 139; Scheiner 2017). Zunehmend lässt sich jedoch aktuell beobachten, dass eine größere Zahl an Menschen berufsbedingt mehrere Wohnsitze aufsucht (vgl. Reuschke 2010: 18), denn berufsbedingte Mobilität ist nach Limmer und Schneider sogar schon zu einem Merkmal moderner Gesellschaften geworden (Limmer und Schneider 2008: 37). Aber nicht nur Arbeit ist ein Grund für ein Leben an mehreren Orten, genauso sind es soziale Motive dahinter, sei dies durch Fernbeziehungen bedingt oder durch die Trennung von Elternteilen, wodurch Kinder zwischen den Wohnsitzen ihrer Eltern pendeln müssen. So haben viele sozialstrukturelle Veränderungen in den letzten Jahrzehnten dazu beigetragen, dass eine Betrachtung des Wohnens an mehreren Orten deutlich differenzierter sein muss, als dies in den früheren Zweitwohnsitzuntersuchungen der Fall war. Noch hinzukommt, dass der Begriff der Zweitwohnsitze heutzutage deutlich zu kurz greifen würde, bedienen sich doch, zwar in Relation zu Personen mit zwei Wohnsitzen deutlich geringer, einige Tausend mehr als lediglich zweier Wohnsitze (Wisbauer et al. 2015: 88). Doch gerade hier bestehen Probleme in der konkreten Erfassung des Phänomens (vgl. Petzold 2015: 249), wobei eher von einer Unter- als einer Übererfassung (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 6) ausgegangen wird.

Wie bereits erwähnt, sind es aktuell nicht nur rein freizeitmotivierte Hintergründe, die hinter der Begründung mehrerer Wohnsitze stehen. Durch die Globalisierung und mit ihr einhergehende Prozesse ist zunehmend berufsbedingte, oftmals transnationale, Multilokalität zu beobachten. Nicht nur das Arbeiten an sich, sondern ebenso das Pendeln wird internationaler (vgl. Petzold 2013: 87) und aufgrund der teils zu großen Distanzen sowie Reisezeiten für die tägliche Hin- und Rückfahrt werden zusätzliche Wohnstandorte erforderlich. Über einige, hier muss man hinzufügen außergewöhnliche und im Vergleich doch eher selten vorkommende (Perlik 2009: 71), Beispiele wurde bereits in mehreren Tagesund Wochenzeitungen, vor allem in Deutschland, berichtet. So etwa von einem Büroangestellten, der in Stuttgart arbeitet, aber in Barcelona wohnt (Engelhardt 2012), von einem englischen Studenten, der in London studiert, dort einige Tage die Woche zwecks Studium verbringt und den Rest der Woche in Danzig in Polen lebt (Fiedler 2016) oder von einer Universitätsprofessorin, die zwischen ihren drei Wohnorten Lindau (Schweiz), Berlin und Graz pendelt (Bürgler 2017). Aber nicht nur innereuropäische Fernpendler werden in Medienberichten beleuchtet, genauso Transkontinentalpendler nach Asien oder Afrika (Hirn 2016). Gelegentlich berichten die von einigen Medien bezeichneten "Extrempendler" selbst von ihren Problemen und den Umgang mit dem Fernpendeln, wie beispielsweise eine Person, die wöchentlich zwischen Wien und Berlin pendelt und das Reisen selbst mittlerweile zur Erholung und nicht mehr zum Arbeiten nutzt, hierfür die Lounges an den Flughäfen aufsucht und während des Fluges schläft (vgl. Spiegel Online 2017). Neben diesen Formen des Fernpendelns sind häufiger jene auf kürzeren Distanzen zu beobachten und hier wird deutlich, dass multilokales Leben nicht nur einer reichen, kosmopolitischen Elite (Petzold 2011: 158) vorbehalten ist. Ein allgemein bekanntes Beispiel sind Pflegekräfte aus Mittelund Osteuropa, die für einige Tage im Monat an ihrem Arbeitsplatz in Österreich wohnen und nach Erledigung des Dienstes wieder in ihre Heimatgemeinden pendeln, wie die österreichische Tageszeitung "Der Standard" anhand einer Geschichte einer Pflegerin aus der Slowakei illustriert (Stuiber 2017), die in einer Vorstadtgemeinde von Wien arbeitet. Häufig multilokal leben auch junge Absolventinnen und Absolventen von Universitäten, die am Beginn ihrer Karriere Erfahrungen im In- und Ausland sammeln (zum Beispiel für Praktika) und dafür oft umziehen müssen, so wie beispielsweise so genannte digitale Nomaden, die jeweils nur für die Dauer eines Projektes ihren Wohnort verlagern beziehungsweise einen zusätzlichen begründen. Was diese Beispiele schlussendlich verdeutlichen, ist, dass das Phänomen der Multilokalität, wie in der Literatur mehrfach erwähnt, mittlerweile zu einem "Massenphänomen" (Weichhart und Rumpolt 2015: 12) geworden ist, das nicht nur kosmopolitische Eliten (Petzold 2011: 158) umfasst, sondern in "der Mitte der Gesellschaft" (Hilit 2013: 19) angekommen ist.

Deswegen ist davon auszugehen, und darauf deuten Ergebnisse bereits durchgeführter empirischer Studien wie auch statistische Daten hin, dass die absolute Zahl an multilokal lebenden Menschen beträchtlich ist. In Wien allein betrug die Zahl der gemeldeten Nebenwohnsitze (Nebenwohnsitzfälle, entspricht nicht Anzahl der Personen) im Jahr 2009 rund 210.000 und circa 288.000 Nebenwohnsitze wurden österreichweit von Personen mit Wiener Hauptwohnsitz gemeldet (Wisbauer et al. 2015: 104). Diese Zahlen müssen jedoch relativiert werden, denn ein großer Teil der in Wien gemeldeten Nebenwohnsitzfälle wurde von Personen mit Wiener Hauptwohnsitz gemeldet, also von den rund 210.000 gemeldeten Nebenwohnsitzfällen in Wien waren ca. 90.000 von Personen mit Hauptwohnsitz ebenfalls in Wien (Wisbauer et al. 2015: 104). Dennoch waren im Jahr 2009 fast 44.000 Nebenwohnsitzfälle in Wien zu verzeichnen, die nicht von Personen mit Hauptwohnsitz in der Ostregion (Bundesländer Wien, Niederösterreich und dem Burgenland) stammen (Wisbauer et al. 2015: 104). Fast 140.000 Nebenwohnsitzfälle waren zudem von Personen mit in Wien gemeldetem Hauptwohnsitz in Bundesländern außerhalb der Ostregion zu verzeichnen (Wisbauer et al. 2015: 104). Dass man aber aus diesen Daten nicht automatisch die Zahl der in Wien multilokal lebenden Personen eruieren kann, darauf wird in späteren Kapiteln konkret eingegangen.

Hierbei lässt sich schon erahnen, warum der multilokale Lebensstil eine Herausforderung für Planung darstellen kann, denn eine nur sehr, sehr grob abschätzbare Menge an Personen ist sozusagen als temporäre Bevölkerung an einem Ort zu betrachten. Damit verbunden sind unterschiedliche Anforderungen an die Infrastruktur und je nach Intensität des Pendelns zwischen den Orten eine entsprechende Verkehrsnachfrage zu erwarten. Darüber hinaus benötigt es zusätzlichen Wohnraum und auch die Art der Einbindung der temporären Bewohnerinnen und Bewohner im Rahmen von Partizipationsprozessen spielt aus planerischer Sicht eine Rolle. Einige Tageszeitungen sprechen bereits von durch Multilokalität induzierten Veränderungen in Städten (Münch 2017). Bisher ist man allerdings von Seiten städtischer Politik, der Verwaltung und im Speziellen auch von planerischer Seite zu wenig auf das Thema eingegangen, wie einige Autorinnen und Autoren konstatieren (Dittrich-Wesbuer und Plöger 2013: 195, Hilti 2017). Es stellt sich die Frage, inwieweit die Steuerungsfähigkeit von Planung und im Zuge dieser Arbeit speziell betrachtete Ebene der örtlichen Raumplanung im Umgang mit einem gesellschaftlichen Phänomen wie dem mehrörtigen Leben noch greifen kann und inwiefern sie wirksam ist. Zudem stellt sich die Frage, inwiefern sich Multilokalität auf die Raumentwicklung auswirkt, welche Einflüsse auf bestehende Nutzungsstrukturen, die gebaute Umwelt, erkennbar sind (Hilti 2013: 259) und wie mit diesen planerisch umgegangen werden kann.

2

Inhaltliche und räumliche Abgrenzung Ziele und Aufbau der Arbeit

Eine der Schwierigkeiten der Multilokalitätsforschung besteht in der nicht einheitlichen Terminologie (Weichhart und Rumpolt 2015: 16 ;Petzold 2015: 249; Petzold 2013; Scheiner 2017), denn es gibt, wie bereits Baumhackl bei der Zweitwohnsitzthematik angemerkt hat (vgl. Baumhackl 1989: 36/37), fast ebenso viele Definitionen wie Autorinnen und Autoren, wobei sich diese nicht nur leicht, sondern teilweise eklatant inhaltlich voneinander unterscheiden und dies insofern auch problematisch wird, als die Abgrenzung und schlussendlich auch die Operationalisierung schwierig werden. Dies führt genauso dazu, dass die Bearbeitung des Themas methodisch herausfordernd ist. Aus diesem Grund wird versucht jeden Schritt genauestens zu erklären, damit die Vorgehensweise im Rahmen dieser Arbeit für die Leserinnen und Leser nachvollziehbar erscheint und somit die Anforderungen wissenschaftlichen Arbeitens erfüllt werden. Grundsätzlich handelt es sich beim Begriff der residenziellen Multilokalität um ein sehr breites Thema (vgl. Petzold 2013: 16), es werden damit viele Bereiche des täglichen Lebens abgedeckt und manchmal nur oberflächlich behandelt. Diese inhaltliche Weite führt wiederum in der Bearbeitung zu einem entsprechenden Aufwand, wobei dies im konkreten Fall notwendig erscheint, um das Thema mit Planung zu verbinden, um in einem weiteren Schritt nach den unterschiedlichen Ausprägungsformen differenziert vorgehend konkrete Handlungsmöglichkeiten im Rahmen der Raumplanung ableiten und entwickeln zu können. Die meisten Studien und Publikationen, die zur residenziellen Multilokalität vorhanden sind, spezialisieren sich auf einen bestimmten Aspekt, meist abhängig von Ausprägung und dem Motiv hinter dem multilokalen Lebensstil. In dieser Arbeit jedoch, und dies sei an dieser Stelle betont, wird aber bewusst nicht ein spezifischer Aspekt herausgegriffen, sondern versucht möglichst alle Facetten multilokalen Lebens in Kürze darzustellen, um daraus Ansprüche und Anforderungen an die Planung aus diesen grob ableiten zu können. Es ist hierbei umso wichtiger im Zuge der Typologie genau unter den Ausprägungsformen von Multilokalität und ihren unterschiedlichen Wirkungen zu unterscheiden, um auf dieser Differenzierung aufbauend seriöse Schlussfolgerungen für Planung ziehen zu können.

2.1. Ziele der Arbeit

Ziel ist es die Komplexität des Themas soweit verständlich zu machen, dass die Zusammenhänge aus planerischer Sicht erkannt werden und die Relevanz für die Planung selbst ersichtlich wird. Bisherige Analysen stützen sich vor allem auf die Untersuchung des Phänomens an sich, versuchen die Hintergründe zu verstehen, die Entstehungsbedingungen zu erörtern und mit den Erkenntnissen auch individuelles Handeln erklären oder umgekehrt allgemein auf das Verhalten von multilokal lebenden Personen schließen zu können. Letzteres scheint gerade in Anbetracht der Vielfalt an Ausprägungen multilokalen Lebens äußerst diffizil zu sein. Dennoch versucht diese Arbeit einen Einblick auf das Handeln von Multilokalen, auf die Beweggründe und Motive hinter diesem Lebensstil zu geben und Aussagen über den Aktionsraum von Multilokalen zu treffen. So wird untersucht, ob bestimmte räumliche Muster beispielsweise bei der Wohnstandortwahl zu erkennen sind (Verteilung von multilokal lebenden Personen innerhalb der Stadt) und nach welchen subjektiven Kriterien diese ausgewählt werden. Die Arbeit soll damit nicht nur eine ganzheitlich-analytische Sicht abdecken, sondern ebenso die Perspektive

der multilokal Lebenden selbst beleuchten.

Da es kaum Publikationen gibt, die sich mit dem Thema Multilokalität planerisch auseinandersetzen, soll diese Arbeit eine thematische Brücke schlagen. Konkret wird mit dem Untersuchungsgebiet Wien gearbeitet, das in den letzten Jahren, unter anderem bedingt durch Grenzöffnungen zu den Nachbarstaaten und der EU-Osterweiterung, eine gewisse Zentrumsfunktion innerhalb Mitteleuropas wiedererlangt hat und damit zu einem Anziehungspunkt für Zuwandernde aus Österreich selbst und vielen europäischen Ländern geworden ist. Insofern ist davon auszugehen, dass neben der Zuwanderung ebenso Multilokalität eine Rolle spielt und gerade vor diesem Hintergrund und dem damit verbundenen Bevölkerungswachstum in Wien hier planungsrelevante Fragen aufkommen.

Dabei muss abgeklärt werden, in welchen Bereichen Planung überhaupt von Multilokalität betroffen ist und inwiefern die Verbindung zwischen diesen besteht. Unabhängig von der Kosten- und Infrastrukturfrage betrifft dies vor allem die Bereiche Wohnen, Verkehr und Partizipation bei Quartiersentwicklung. Gerade der Wohnbau ist in Wien sehr bedeutsam, ist doch die öffentlich Hand stark in der Entwicklung des Wohnungsmarktes durch das eigene Auftreten als Wohnungsanbieterin eingebunden und kann durch ihre Dominanz die Preise deutlich beeinflussen. Ebenso ist in Wien der geförderte Wohnbau zu nennen, der einen wichtigen Teil der Wiener Wohnbaupolitik ausmacht und damit folglich Stadtentwicklungspolitik gemacht wird.

Vor allem in diesem Bereich wird Multilokalität und der Einfluss auf die Entwicklung der Stadt deutlich werden. Ziel ist hierbei genau zu analysieren, welche Veränderungen in der Nutzungsstruktur erkennbar sind und welche Angebote in Verbindung mit Multilokalität entstehen und künftig erforderlich sind. Damit verbunden sind Fragen nach Handlungsmöglichkeiten aus Sicht der örtlichen Raumplanung. In dieser Arbeit wird darauf eingegangen, indem gezeigt wird wie Planung mit der Thematik im weitesten Sinne umgehen kann, welche Instrumente zur Verfügung stehen und welche Wirkungen ebendiese haben. Dabei soll erörtert werden, wie sinnvoll der Einsatz mancher planerischer oder nicht-planerischer Instrumente ist und in welcher Form sie ihre raumrelevanten Wirkungen entfalten. Das heißt, dass Vorund Nachteile bestehender Instrumente, Strategien und Maßnahmen anhand von Erkenntnissen aus anderen bereits durchgeführten, empirischen Studien gezeigt und kritisch eingeordnet werden. Ziel ist hierbei die Grenzen planerischen Handelns zu verdeutlichen und damit bewusst zu machen, welche Rolle Planung im Kontext von Multilokalität spielt.

2.2. Aufbau

Diese Arbeit umfasst inhaltlich drei große Abschnitte: Im ersten soll das Thema genauer vorgestellt werden und ein Einblick in den bisherigen Stand der Forschung gegeben werden. Der zweite Abschnitt versucht die Schnittstellen zwischen dem gesellschaftlichen Phänomen Multilokalität und der Planung herauszuarbeiten und die damit verbundenen Herausforderungen zu benennen, während im dritten Block der aktuelle Umgang von Planung mit dem Thema am Beispiel Wiens analysiert wird und mit möglichen Handlungsansätzen abschließt.

Diese Abschnitte umfassen jeweils mehrere Kapitel, auf die kurz inhaltlich einzeln eingegangen wird. Zu Beginn der Arbeit erfolgte bereits eine Einführung in das Thema, wo anhand mehrfacher Beispiele gezeigt wurde, welche Ausprägungsformen von Multilokalität beobachtet werden und inwiefern hier eine Relevanz für die Planung besteht. Darauf folgend werden der Inhalt der Arbeit, genauso wie Ziele und Aufbau ebendieser erläutert, bevor mit den verschiedenen Begriffsdefinitionen eine wichtige Basis zum Verständnis dieser Arbeit gelegt wird. Unterschiedliche Autorinnen und Autoren haben bereits ihre Definitionen für den breit angelegten Begriff der Multilokalität veröffentlicht, wobei hier auch durch die verschiedenen Disziplinen bedingt differenzierte Auffassungen bestehen. Auf Basis der in der Literatur diskutierten Begriffsbestimmungen wird der Terminus "Multilokalität" für diese Arbeit definiert und daraufhin die Forschungsfragen und die dahinterstehenden Hypothesen formuliert und inhaltlich sowie die methodische Herangehensweise erläutert, wobei den Methoden selbst ein eigener Abschnitt gewidmet ist und diese in ihrer konkreten Anwendung beschrieben werden. Danach folgt eine theoretische Einordnung, die insofern schwierig ist, als dass eigentlich keine eigene Theorie zur Erklärung von Multilokalität bisher entwickelt wurde. Hier wird ebenfalls geklärt, auf welche Theorien zurückgegriffen beziehungsweise welchem sozialwissenschaftlichen Paradigma das Thema zugeordnet wird.

Mit dem Stand der Forschung, einem kurzen historischen Überblick, den Voraussetzungen für multilokales Leben und einer Übersicht der wichtigsten Typologien von Multilokalität beschäftigt sich das darauffolgende Kapitel, wobei danach gleich der Übergang zu den Schnittstellen von Multilokalität und Planung folgt und die bisherige Auseinandersetzung der Planung mit diesem oder verwandten Themen erläutert wird. Die Quantifizierung ist einer der wesentlichen Fragen und soll bezogen auf Wien, soweit dies anhand der vorhandenen Daten möglich ist, geklärt werden. Das Kapitel, das sich konkret mit Multilokalität in Wien befasst, untersucht anhand verschiedener Indikatoren die räumliche Verteilung von Multilokalen. Kombiniert mit Ergebnissen aus der Literatur und denen der online durchgeführten Befragung, beschäftigt sich dieser Teil der Arbeit mit der räumlichen Logik der Multilokalen, um unter anderem zu sehen, welche Kriterien bei der Wohnstandortwahl ausschlaggebend sind, ob es hier Unterschiede zu unilokal lebenden Personen gibt und ob bestimmte Tendenzen anhand der aggregierten Daten ablesbar sind. Danach folgt ein erster Blick auf mögliche Auswirkungen des gesellschaftlichen Phänomens Multilokalität auf die räumliche Entwicklung und inwiefern sich die bestehende Nutzungsstruktur verändert, wobei hier speziell der Bereich Wohnen bearbeitet wird. Hierauf Bezug nehmend wird der Umgang der Wiener Stadtplanung (kommunale Verwaltung), also der örtlichen Raumplanungsebene, mit dem Thema Multilokalität beschrieben und anhand der Ergebnisse von Literaturrecherche, ExpertInneninterviews und einer Dokumentenanalyse interpretiert und im Vergleich mit anderen Städten und deren Instrumenten sowie Herangehensweisen kritisch eingeordnet. Darauf aufbauend folgt ein Kapitel, das Projektideen und mögliche Handlungsansätze im planerischen Umgang mit dem Thema Multilokalität liefert. Abschließend werden die Schwierigkeiten der Bearbeitung des Themas gerade in Bezug auf Planung nochmals erläutert und Fragen für künftige, weiterführende Arbeiten aufgeworfen.

2.3. Räumliche Abgrenzung und Fokusgebiete

Das Untersuchungsgebiet für diese Arbeit ist die Stadt Wien und die Grenzen hierbei stimmen mit denen der administrativen Grenzen überein. Das heißt Wien, wie es als politisch-administrative Einheit als Bundesland und Gemeinde geographisch definiert ist, wird als Bezugsraum herangezogen. Eine stadtregionale Betrachtung wurde anfangs angedacht, aber aufgrund der einerseits nicht vorliegenden, einheitlichen Definition einer Wiener Stadtregion und andererseits aus Ressourcengründen im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht durchgeführt.

Wien hat seit Ende des Kalten Krieges und dem Fall des Eisernen Vorhanges durch seine wiedererlangte Bedeutung als mitteleuropäische Metropole und damit seine Rolle als Zentrum in Zentral- und Osteuropa in den vergangenen Jahren steigende Einwohnerzahlen (vgl. Reinprecht 2017: 221). Durch diese Lage im Wirkungsbereich von Ost- und Westeuropa hat die Stadt eine Anziehungskraft, die über die Grenzen Österreichs hinausgeht und weshalb Zuwandernde zu einem großen Teil nicht nur aus Österreich selbst, sondern genauso aus umliegenden Staaten kommen (Deutschland, den so genannten Visegrad-Ländern, Staaten des Balkans) (Vgl. Novakovic 2016). Insofern ist auch anzunehmen, dass sich Multilokalität im Wiener Kontext, wie auch beim Pendeln, nicht nur auf Personen aus Österreich beschränkt (vgl. Wieselberg 2015). Durch die Mitgliedschaft in der Europäischen Union und der damit verbundenen Niederlassungsfreiheit steht es allen Bürgerinnen und Bürgern der EU frei sich beispielsweise in Wien niederzulassen. In Bezug auf den Arbeitsmarkt gab es allerdings Einschränkungen. So haben Bürgerinnen und Bürger aus jenen Mitgliedsstaaten, die 2004 der Union beigetreten sind, erst seit 1. Mai 2011 vollen Zugang zum österreichischen Arbeitsmarkt (Wiesböck 2016: 392; Haindorfer 2013: 116; Verwiebe et al. 2017: 261). Dazu zählen unter anderem Länder wie Ungarn, die Slowakei, die Tschechische Republik oder Polen. Für Migrantinnen und Migranten aus den drei erst genannten Ländern, die zum Arbeiten nach Österreich kommen, war Wien der wichtigste Zielort (Verwiebe et al. 2017: 262). Gerade wegen dieser dynamischen Bevölkerungsentwicklung der Stadt scheint es naheliegend, sich mit dem Thema Multilokalität auseinanderzusetzen.

Innerhalb Wiens werden außerdem zwei so genannte Fokusgebiete genauer betrachtet, da gerade auf Quartiersebene die Auswirkungen auf räumliche Entwicklungen sichtbar werden (Dittrich-Wesbuer und Plöger 2013: 199). Es handelt sich hierbei um das Gebiet um den Hauptbahnhof und die UNO-City. Diese wurden deshalb gewählt, weil sie gerade in Bezug auf multilokales Wohnen in der Stadt prädestiniert scheinen. Die UNO-City (offizielle Bezeichnung lautet zwar Vienna International Centre, der Name "UNO-City" wurde jedoch gewählt, da dieser im Alltagsgebrauch üblich ist) als Ort der Zusammenkunft internationaler Delegationen, von Diplomatinnen und Diplomaten und Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern, die, aus verschiedenen Ländern der Welt kommend, in Wien arbeiten und durch ihre Tätigkeit in intensivem Austausch mit ihren Heimatländern stehen und eine verstärkte Reisetätigkeit angenommen wird.

Das Areal des Wiener Hauptbahnhofes umfasst nicht nur die Entwicklung eines neuen Bahnhofs, sondern zudem von Flächen des ehemaligen Bahngeländes, die für Wohnbau und Büronutzungen entwickelt werden. Durch die Anbindung an den hochrangigen öffentlichen Verkehr wird angenommen, dass gerade für so bezeichnete Wochenpendler ("Shuttles") das Wohnen an diesem Ort attraktiv ist und hier entsprechende Angebote für diese Gruppe an Nachfragenden entstehen könnten.

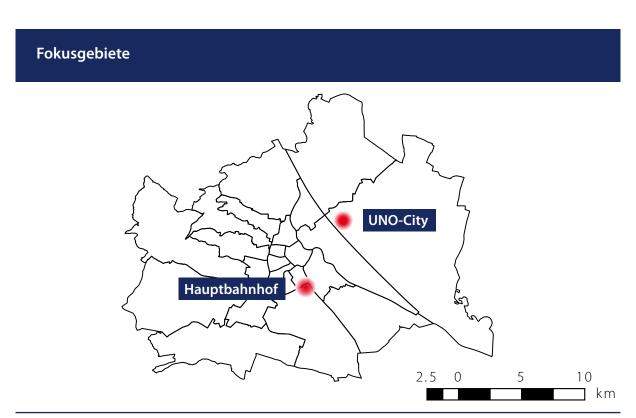


Abb. 1: Fokusgebiete zur tiefergehenden Analyse. Eigene Darstellung. Geodaten: Stadt Wien (2016): Bezirksgrenzen.

Definitionen

Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit der Definition der in dieser Arbeit verwendeten, zentralen Begriffe. Diese sind einerseits jene aus dem Titel und auf der anderen Seite häufig verwendete Begriffe im Rahmen der Arbeit, derer es auch einer näheren Beschreibung und eingehenderen Erklärung benötigt, um Missverständnisse zu vermeiden und den wissenschaftlichen Rahmen abzustecken, denn der Themenbereich der Multilokalität wird von mehreren Disziplinen aus unterschiedlichen Perspektiven heraus bearbeitet, wodurch unterschiedliche Auslegungen hinter dem Terminus stehen (vgl. Reuschke 2010: 23).

3.1. Multilokalität

Multilokalität ist der zentrale Begriff dieser Arbeit, der erst seit den 2000er-Jahren in sozial- und in den letzten Jahren in raumwissenschaftlichen Publikationen im deutschsprachigen Raum immer häufiger zu finden ist, wobei der Begriff in anderen Disziplinen bereits seit einigen Jahrzehnten bekannt ist (vgl. Petzold 2013: 27; vgl. Reuschke 2010: 21 und 35) und schon in einer Publikation zur Zweitwohnsitzthematik der Österreichischen Raumordnungskonferenz im Jahr 1987 erstmals Erwähnung findet (Österreichische Raumordnungskonferenz 1987: 9). Der Soziologe Ulrich Beck war einer der ersten deutschsprachigen Autoren, der im Zuge seines Buches über Globalisierung von "Vielörtlichkeit" (Beck 2007: 130) beziehungsweise "Mehrörtigkeit" (Beck 2007: 133) im Zusammenhang mit dem von ihm geprägten Begriff der "Ortsypolygamie" (Beck 2007: 131) gesprochen hat. Davor wurde schon im Rahmen der Bearbeitung der Zweitwohnsitzthematik mit einem ähnlichen Phänomen gearbeitet, letztendlich entwickelte sich die Diskussion im deutschsprachigen Raum in der heutigen Ausprägung jedoch erst in den letzten rund zehn bis fünfzehn Jahren. Mit dafür verantwortlich dürfte der "Mobility turn" innerhalb der Sozialwissenschaften gewesen sein, mit der Einführung des von John Urry geprägten new mobilities paradigm, wodurch Mobilität zunehmend in den Fokus sozialwissenschaftlicher Untersuchungen gerückt ist (vgl. Rolshoven 2009: 285; Weichhart 2009: 1). Hiermit sollte nicht nur der verkehrstechnisch-logistische Aspekt betrachtet werden, sondern ebenso die Entstehungsbedingungen und gesellschaftliche Wirkungen von Mobilität in seinen unterschiedlichen Ausprägungsformen analysiert werden.

Grundsätzlich bedeutet der lateinische Begriff übersetzt "Mehrörtigkeit", doch darunter kann vieles verstanden werden, weshalb dieser Terminus einer Präzisierung bedarf. Die Schwierigkeit hierbei liegt darin, dass bisher, und da sind sich zahlreiche Autorinnen und Autoren einig, keine einheitliche Terminologie im Kontext von Multilokalität vorliegt (vgl. Weichhart und Rumpolt 2015; Reuschke 2010: 23). Im Rahmen dieser Arbeit wird meist allgemein und zur besseren Lesbarkeit vereinfacht von Multilokalität gesprochen, obwohl eigentlich korrekterweise von "residenzieller Multilokalität" gesprochen werden müsste. Denn unter Mehrörtigkeit an sich kann genauso das tägliche Handeln an mehreren Orten gesehen werden, wie zum Beispiel von Tagespendlern, die morgens zum Arbeiten in eine andere Gemeinde fahren, am Rückweg noch in einer dritten Ortschaft einkaufen und dann wieder zurück zum eigentlichen Wohnort zurückkehren. Doch dies würde bei Weitem zu viel umfassen. Deshalb kommt der Zusatz "residenziell" ins Spiel, denn bei residenzieller Multilokalität wird davon ausgegangen, dass Personen an mehreren

Orten über Wohngelegenheiten verfügen. Dies kann als Mieterin oder Mieter beziehungsweise als Eigentümerin oder Eigentümer einer Immobilie sein, genauso aber auch das schlichte Mitbewohnen bei Freundinnen und Freunden, Lebenspartnerinnen und Lebenspartnern oder der Familie. Zentral hierbei ist jedoch, dass diese Wohnorte wiederkehrend aufgesucht werden und zwischen diesen gependelt wird. In welcher Intensität dies aber geschieht, hängt häufig vom Motiv des multilokalen Lebens ab und kann pauschal nicht bestimmt werden.

Wie hier bereits angedeutet, bedeutet Multilokalitäte in Lebenan mehreren Orten, das heißt der Lebensalltag in Lebensalltag inwird auf verschiedene Orte aufgeteilt und diesen werden subjektiv Funktionen zugeordnet. Gerade dieses Verständnis scheint im Kontext der Raumplanung von zentraler Bedeutung zu sein, denn die räumliche Aufteilung von alltäglichen Funktionen bestimmt auch die Nachfrage nach entsprechenden Nutzungen, weshalb eingangs mit einer allgemeinen Definition von Multilokalität von der Kulturwissenschaftlerin Johanna Rolshoven begonnen wird. Sie spricht hierbei von einer "vita activa" an unterschiedlichen Orten und beschreibt damit genau diesen Aspekt: "Multilokalität bedeutet Vita activa an mehreren Orten: Der tätige Lebensalltag in seiner Gesamtheit verteilt sich auf verschiedene Orte, die in mehr oder weniger großen Zeiträumen aufgesucht werden. Dauer und Funktion zählen demnach zu ihren wichtigen Bestimmungsgrößen. Da die multilokale Lebensweise ein gesellschaftliches Phänomen ist, ist das Spektrum der schicht-, alters- und kulturspezifischen Variationen, der traditionellen und spätmodernen Äußerungsformen sehr vielfältig. Entsprechend schwierig gestaltet sich die Zusammenschau." (Rolshoven 2006: 181). Rolshoven versteht vita activa als "grundlegend und akteurszentriert [im] von Hannah Arendt beschriebenen Sinne des alltäglichen Tuns als der gesellschaftlichen und politischen Erzeugung seiner selbst." (Rolshoven 2009: 288). Rolshoven zeigt in ihrer Definition den räumlichen und zeitlichen Charakter von Multilokalität auf, spricht aber genauso soziale Aspekte an. Letzteres umfasst die unterschiedlichen Arten von gelebter Mehrörtigkeit, denn diese tritt nicht nach einem bestimmten, immer gleichartigen Muster auf, sondern ist sehr ausdifferenziert und als gesamtgesellschaftliches Phänomen zu betrachten, weshalb unter anderem die Bildung von Typologien schwierig erscheint, worauf später genauer eingegangen wird. Multilokalität kann aus dieser Sicht ebenso in seiner sozialen Dimension betrachtet als Gelegenheit in unterschiedlichen Milieus zu leben verstanden werden (vgl. Rolshoven 2008: 19), denn mit der räumlichen Mobilität ist oft eine soziale Mobilität verbunden (vgl. Weichhart 2009: 6). Multilokale sind zudem "Menschen, die sich zwischen verschiedenen Plätzen und Referenzsystemen hin und her bewegen und zu lokalisieren vermögen." (Rolshoven 2009: 291). Rolshoven sieht hiermit Multilokalität auch als "Strategie der Lokalisierung" (ebenda) und geht dabei, ähnlich wie Weichhart (vgl. 2009: 7) und Hilti (vgl. 2009: 84), von Mehrörtigkeit als eigener, individueller Vorgehensweise/Handlungsoption aus. Der Sozialgeograf Weichhart sieht Multilokalität als eigene Strategie neben Migration und Zirkulation und ordnet sie "als eigenständige Form einer spezifischen sozialen Praxis der Lebensführung" (Weichhart 2009: 7) ein. Damit stellt Multilokalität auch keine Übergangsform von der Sesshaftigkeit beziehungsweise der Zirkulation, also beispielsweise dem Tagespendeln (ebenda: 6), und Migration, einem dauerhaften Wohnortswechsel, dar (ebenda; vgl. Hilti 2009a: 84; Hilti 2013: 29).

Der Unterschied zu diesen beiden anderen Formen räumlicher Mobilität besteht in der Verfügbarkeit von mehreren Wohnmöglichkeiten für multilokal lebende Personen, wie Weichhart und Rumpolt in ihrer Definition konkretisieren: "In einer ersten Annäherung lässt sich residenzielle Multilokalität als das Leben und Wohnen an zwei oder mehreren Orten verstehen. Voraussetzung dabei ist, dass die Personen, die eine solche Lebensweise angenommen haben, an diesen Orten jeweils über eine Behausung verfügen und für deren Benutzung eine Art Rechtstitel oder Genehmigung aufweisen können." (Weichhart und Rumpolt 2015: 11). Letzteres bedeutet, dass Multilokale nicht unbedingt über zusätzliche Immobilien als Besitzende oder Mietende verfügen müssen, sondern können genauso als multilokal lebend gelten, wenn diese eine Gelegenheit des Mitbewohnens aufweisen. D.h. auch das Schlafen auf einem Sofa bei Freunden oder das Wohnen bei einem Lebensgefährten oder einer Lebensgefährtin zählen hierzu, sofern die anderen Bedingungen eines multilokalen Lebensstils erfüllt sind. Neben dem Aspekt des Wohnens ist ebenso der raum-zeitliche von Bedeutung: "Diese Behausungen werden alternativ in regelmäßigen oder unterschiedlichen Abständen genutzt." (Weichhart und Rumpolt 2015: 11). Auf die Raumplanung bezogen heißt dies, dass eine multilokal lebende Person in bestimmten zeitlichen Abständen von einem Wohnort zum anderen pendelt und damit eine regelmäßige Verkehrsnachfrage erzeugt. Da die Motive für multilokales Leben unterschiedlich ausgeprägt sind, schließen Weichhart und Rumpolt verallgemeinernd auf die räumlichen Rahmenbedingungen und sehen die Angebote des jeweiligen Ortes, so genannte Standortofferten, hier ausschlaggebend, wobei diese objektiv (z.B. jeweiliges Infrastrukturangebot, Freizeitangebot, Ausbildungs- oder Jobangebote) oder subjektiv (z.B. emotionale Bindung an den Ort durch Freunde und Familie, Fernbeziehung) sein können: "Denn Multilokalität ist generell eine gängige Praxis, die Ressourcen und Standortofferten mehrerer Orte gleichsam miteinander zu verknüpfen und damit einen subjektiv empfundenen Mehrwert gegenüber einer unilokalen Handlungspraxis zu erzielen." (Weichhart und Rumpolt 2015: 16). Weichhart geht außerdem davon aus, dass im individuellen Entscheidungsprozess zwischen Migration und Multilokalität bei Wahl letzterer so etwas wie "kritische Standortofferten" (Weichhart 2009: 8; Weichhart und Rumpolt 2015: 27) vorhanden sein müssen, die die entstehenden Kosten für das Individuum den damit verbundenen Mehraufwand rechtfertigen lassen. Dies verdeutlicht wiederum, wovon einige Autorinnen und Autoren sprechen, dass Multilokalität nicht zwangsläufig eine Loslösung von Orten oder von Raum an sich ist, sondern im Gegenteil, sogar die Bindung an unterschiedliche Orte sein kann, worauf beispielsweise Cédric Duchêne-Lacroix (2015: 219) hinweist: "Im Folgenden wird die Auffassung vertreten, dass residenzielle Multilokalität nicht als "Deterritorialisierung", sondern als multiple Territorialisierung aufzufassen ist. Diese soziale Praxis im Umgang mit der Räumlichkeit der Welt heißt nicht notwendigerweise, dass Menschen in geringerem Maße lokal verwurzelt sind, sondern verweist auf eine komplexe "Mehrfach-Verwurzelung"."

Unter anderem abhängig davon gestalten sich unterschiedliche Typen multilokalen Lebens, die Hilti in ihrer Arbeit näher beschreibt, worauf in einem späteren Kapitel genauer eingegangen wird. Hilti (2013: 17) schlägt bei ihrer Definition von Multilokalität jedenfalls eine Brücke zu den Entstehungsbedingungen und den Wirkungsbereichen: "Multilokales Wohnen bezeichnet eine spezifische Organisation des Lebensalltags über zwei oder mehr Wohnstandorte hinweg.[…] Als raum-zeitlich strukturierter und strukturierender

Rahmen der alltäglichen Lebensführung wirkt es auf zahlreiche Lebensbereiche: Wohnen, Arbeit, Freizeit, soziale Beziehungen u. a. m. Zugleich ist multilokales Wohnen eine konkrete, aktiv gewählte Form der Lebensgestaltung, deren Akteurinnen und Akteure in bedeutsamer Wechselwirkung mit Prozessen und Bedingungen der spätmodernen westlichen Gegenwartsgesellschaft stehen: Globalisierung, Individualisierung, Pluralisierung von Lebensstilen und Haushaltsformen, Flexibilisierung der Arbeitswelt, Entwicklung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien sowie neuer Transporttechnologien, das Aufkommen des (internationalen) Massentourismus, die weibliche Emanzipation u. a. m.". Was hier auffällig ist, ist die deutliche Hervorhebung des multilokalen Wohnens und nicht von Multilokalität an sich, denn Hilti verweist auf die Bedeutung der Unterscheidung beider Begriffe (vgl. Hilti 2009a: 77). Auch Petzold betont bei seiner Definition die Differenzierung zwischen den Begriffen Multilokalisierung, Multilokation und multilokalem Wohnen (vgl. Petzold 2010: 241/242). Multilokalität wird in diesem Zusammenhang als allgemeiner Begriff aufgefasst, der "keinen formalen Einschränkungen" (Petzold 2010: 241) unterliege, sondern jegliches alltägliches Handeln an verschiedenen Orten beschreibt: "Festzuhalten bleibt, dass die Verwendung des Begriffs des multilokalen Wohnens demnach an eine irgendwie geartete Behausung geknüpft sein muss, die eine Übernachtung gewährleistet, während "Multilokalität" z.B. auch ein alltägliches Alternieren zwischen verschiedenen Orten in ihrer Funktionsteiligkeit, also vielfältige Bewegungen, impliziert." (Petzold 2013: 43). Der nun verbleibende Begriff der Multilokation beschreibt die Einordnung von Multilokalität nach Petzold, analog zu Weichhart, neben Zirkulation und Migration: "Um eine Kohärenz zu diesen beiden Mobilitätsformen und -begriffen herzustellen, wird der Begriff der Multilokation sinnvoll zwischen Zirkulation und Migration gesetzt. Eine Multilokation beginnt demnach dann, wenn sich ein Aufenthalt über mindestens einen Tag erstreckt und endet dann, wenn kein Pendeln zwischen den Orten mehr stattfindet (vgl. Petzold 2009a: 60). So entsteht ein konzeptioneller "Dreiklang" als Kontinuum von der Zirkulation über die Multilokation hin zur Migration." (Petzold 2013: 43). Das heißt auch in diesem Verständnis wird Multilokalität als eigene Lebens- und Handlungspraxis und weder als untergeordnete Ausprägung noch als Übergang von Sesshaftigkeit zur Wanderung (vgl. Hilti 2009a: 84) gesehen.

Schwieriger wird hingegen die Abgrenzung zum Thema der Varimobilität, das betrifft jene Personen, die häufig unterwegs sind, nicht aber zwangsläufig mehrere fixe Wohnorte aufweisen. Einige Autorinnen und Autoren subsummieren dennoch diese Lebensform unter dem Begriff der Multilokalität. Der Unterschied besteht jedoch darin, dass es sich um jeweils ständig wechselnde Aufenthaltsorte neben dem eigentlichen "Hauptwohnort" handelt. Dies trifft beispielsweise auf bestimmte varimobile Berufsgruppen zu, also jene, die arbeitsbedingt unterwegs sind und für diese Reisetätigkeiten Unterkünfte an den jeweiligen Orten aufsuchen müssen, wie zum Beispiel Fernfahrerinnen und Fernfahrer, Pilotinnen und Piloten beziehungsweise Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter, Künstlerinnen und Künstler und ähnliche mobile Berufsgruppen. (vgl. Dittrich-Wesbuer et al. 2015: 124/125). Hesse und Scheiner sehen genauso "Häufig-Umzieher" oder "moderne Nomaden" (2007: 145) als Form multilokalen Lebens an, also jene, die zum Beispiel als digitale Nomaden unterwegs sind und nur jeweils projektbezogen für einen bestimmten Zeitraum an einen Ort ziehen und dort arbeiten, solange ein Auftrag dauert. Nähere

Erläuterungen hierzu erfolgen im Kapitel über Typologien multilokalen Lebens in einem späteren Teil dieser Arbeit (Kapitel 6.5.).

Abschließend sei im Zusammenhang mit der Definition des Begriffs Mutlilokalität noch der Aspekt der "Kernorte" (Huchler et al. 2009: 50) erwähnt, denn was im Zuge mehrerer Studien genannt wird, ist das Wiederkehren von Multilokalen an bestimmte Orte. Das heißt, unabhängig davon, wie mobil jemand ist, so lässt sich doch erkennen, dass es fixe Kernorte gibt, zu denen Multilokale, sei es als einer ihrer Wohnstandorte oder das Aufsuchen während einer nomadischen Phase, immer wieder kommen. Zusammenfassend soll nun der Begriff aus den unterschiedlichen, oben dargestellten, Definitionen für diese Arbeit festgelegt werden. Bei Multilokalität handelt es sich also um ein Leben an mehreren Orten (Mehrörtigkeit), das das Aufsuchen von, für die jeweilige Person zugänglichen (Nutzungsrechte), mehreren Wohngelegenheiten ("Behausungen") und das Pendeln zwischen diesen voraussetzt. Ebenso zählen hierunter solche Formen multilokalen Lebens, die häufig umziehend als "(Job-)Nomaden" an unterschiedlichen Orten zugegen sind und sich nur temporär an diesen aufhalten, aber dennoch länger vor Ort sind als in der Regel Varimobile. Letztere werden im Rahmen dieser Untersuchung nicht genauer betrachtet. Somit soll nochmal verdeutlicht werden, dass sich diese Arbeit, auch wenn sie sprachlich von Multilokalität spricht, hierunter eigentlich das Konzept der residenziellen Multilokalität verstanden wird, da das Wohnen an mehreren Orten eine Grundbedingung dieser Untersuchung darstellt und somit eine Abgrenzung zu anderen (z.B. tagesrhythmischen) Formen von Multilokalität erfolgt.

3.2. Lebensstil

In einigen Arbeiten, die sich mit dem Thema der (residenziellen) Multilokalität auseinandersetzen, ist immer wieder von gelebter Mehrörtigkeit als Lebensstil die Rede. So sprechen Weichhart und Rumpolt (2015: 45) in ihrem Text explizit von einem "multilokalen Lebensstil". Dabei gehen sie davon aus, dass man unter einem Lebensstil, die Art und Weise, wie Menschen ihr Alltagsleben organisieren" (ebenda) versteht, zitieren hierbei eine Definition nach Hradil (2005: 46, zitiert nach Weichhart und Rumpolt 2015: 45): "Ein Lebensstil [...] ist der regelmäßige wiederkehrende Gesamtzusammenhang der Verhaltensweisen, Interaktionen, Meinungen, Wissensbestände und bewertenden Einstellung eines Menschen [...]" und schlussfolgern: "Menschen, die ihr Alltagsleben auf ähnliche Weise organisieren, können demgemäß zu Lebensstilgruppen zusammengefasst werden. Es ist deshalb durchaus sinnvoll, von einem multilokalen Lebensstil zu sprechen und zu versuchen, ihn in verschiedene Typen oder Klassen zu untergliedern.". Auch Petzold (2011: 165) führt aus, dass es sinnvoll wäre "über einen spezifisch multilokal-urbanen Lebensstil nachzudenken. Möglicherweise wird der urbane Lebensstil mehr und mehr von einem multilokalen Lebensstil durchsetzt.". Dieser Aspekt bekommt insofern mehr an Bedeutung, da Petzold die Frage aufwirft, ob das Leben an mehreren Orten nicht ein Charakteristikum der "postmodernen europäischen Stadt" (ebenda) in Zukunft sein könnte. Genauso geht Leubert (2013) in ihrer Arbeit von multilokalen Lebensstilen aus und auch Perlik (2009: 76) spricht im Kontext von Multilokalität von einem "mobilitätsintensiven Lebensstil". Somit wird klar, dass einige Autorinnen und Autoren Multilokalität dem

soziologischen Konzept des Lebensstils zuordnen. Doch wie einige andere Autorinnen und Autoren kritisch hinweisen, erfährt der Lebensstilbegriff eine "Konjunktur" (Dangschat 2005: 600) und sie suggerieren damit eine übermäßige Verwendung des Begriffs in aktuellen Untersuchungen. Rössel und Hoelscher (2012: 304) kritisieren in diesem Zusammenhang, gezeigt am Beispiel einer Untersuchung zu Lebensstilen und den Einfluss auf die Wohnstandortwahl, dass in der Raumforschung allzu häufig der Bedeutung von Lebensstilen ein zu hoher Wert beigemessen wird. Gemäß der soziologischen Lebensstilforschung gehe es vor allem darum über die klassischen Analysemodelle hinaus individuelles Verhalten durch zusätzliche Erklärungen ergänzen zu können (Rössel und Hölscher 2012: 305). Ihrer Ansicht nach sollten Lebensstile "erklären können, warum Personen mit einer vergleichbaren sozioökonomischen Position deutliche Unterschiede in ihren Verhaltensmustern aufweisen." (ebenda). Im Kontext von Multilokalität könnte dies zum Beispiel bei der Frage der Wohnstandortwahl oder Verkehrsmittelwahl zutreffen, wobei hier berechtigterweise wiederum die Frage im Raum steht, inwiefern der Lebensstil Multilokalität allein einen Einfluss hat und welche anderen Faktoren hier noch berücksichtigt werden müssten.

Um aber nochmal genau sowohl auf Multilokalität, als auch den Terminus "Lebensstil" einzugehen und die Verbindung zwischen diesen zu erklären, soll letzterer begrifflich nochmal genau dargelegt werden. Hradil (2016: 196) definiert dies folgendermaßen: "Als Lebensstil wird der Gesamtzusammenhang des Verhaltens, das ein Einzelner regelmäßig praktiziert, bezeichnet. Er beruht auf der individuellen Organisation und expressiven Gestaltung des Alltags, wird in biografischen Prozessen entwickelt und bildet eine Synthese von bewusst vorgenommenen und unbewusst routinisierten Verhaltensweisen, von Einstellungen und Zielvorstellungen, von Kontakten und Interaktionen mit Mitmenschen. Individuelle Lebensstile finden sich meist in gleicher oder ähnlicher Form auch bei anderen Menschen.". Das heißt, dass multilokal Lebende in ihrem Handeln in einem erweiterten Aktionsraum, der über einen einzigen Ort hinausgeht, agieren, somit ihren Lebensalltag auf mehrere Orte verteilt organisieren, dies teils bewusst wie unbewusst und "routinisiert" tun. Obwohl jedes Individuum anders handelt, können dennoch Ähnlichkeiten und bestimmte Muster erkannt werden, wobei dies von den jeweiligen Motiven und Ausprägungsformen des jeweiligen multilokalen Lebens abhängig ist. Nach dieser Definition kann, da auch andere Autorinnen und Autoren aus der Multilokalitätsforschung bei mehrörtigem Leben von einem Lebensstil ausgehen, von einem ebensolchen gesprochen werden. Insbesondere sei in diesem Zusammenhang erwähnt, dass in der Literatur oft von einer zunehmenden Ausdifferenzierung und Individualisierung von Lebensstilen die Rede ist. Dies trifft, bei Betrachtung verschiedener Beispiele, ebenso auf Multilokalität zu, worauf in einem späteren Kapitel genauer eingegangen wird.

3.3. Herausforderung

Der Duden (2017) definiert Herausforderung als einen "Anlass, tätig zu werden" oder als eine "Aufgabe, die einen fordert". Im Planungskontext sind mit Herausforderungen meist gesellschaftlich-räumliche Prozesse gemeint, die entweder den eigentlichen Planungszielen entgegenstehen oder diese gefährden beziehungsweise neue Entwicklungen beschreiben, für die andere Zugänge erforderlich sind, um bestimmte politisch beschlossene Ziele zu erreichen. Hierfür braucht es ein strategisches Vorgehen,

das mittels planerischer Instrumente möglich sein soll. Im konkreten Fall dieser Arbeit wird davon ausgegangen, dass das gesellschaftliche Phänomen Multilokalität raumrelevante Veränderungen sowie Anforderungen mit sich bringt und damit eine "Aufgabe, die fordert" (ebenda) und somit für die Planung auch ein "Anlass, tätig zu werden" (ebenda) vorliegt. Man könnte in diesem Zusammenhang auch synonym von einem Planungsproblem sprechen, das Schönwandt und Voigt (2005: 772) wie folgt definieren: "Planungsprobleme sind ungelöste Aufgaben. Ausgangspunkte können negativ bewertete Ist-Zustände sein, die verbessert werden sollen, oder positiv bewertete Ist-Zustände, bei denen unterstellt wird, dass sie nicht von alleine erhalten bleiben, sondern, dass zu ihrer Erhaltung etwas geplant und unternommen werden muss.". Doch was tatsächlich im jeweiligen Fall als Problem angesehen wird, hängt vom verfolgten Planungsansatz, sozusagen der planerischen Perspektive, ab und zeichnet sich somit durch einen eher subjektiven Charakter aus (vgl. ebenda).

3.4. (örtliche) Raumplanung und Raumbegriff

Vor der Definition des Begriffs der Raumplanung sei an dieser Stelle noch kurz vorweggenommen, dass die Begriffe Raumplanung und Planung im Zuge dieser Arbeit synonym verwendet werden. Wie bereits angesprochen erfordert eine raumwirksame Herausforderung auch räumlich-strategisches Handeln in Form von Raumplanung. Nun gibt es unterschiedliche Verständnisse was hierunter genau zu verstehen ist, wobei bereits mit einer Differenzierung der Begriffe Raum und Planung begonnen werden muss. Allein "Raum" an sich zu definieren fällt schwer und hierzu gibt es unterschiedliche Zugänge und Betrachtungsweisen, die das Verständnis von Raum prägen. Dazu gehören zum Beispiel jene, die Raum eher als etwas Physisch-materielles verstehen, Raum einigen Verständnissen nach erst durch die Relation zwischen Dingen entsteht, wohingegen wiederum andere der Meinung sind, dass Raum etwas sozial Konstruiertes ist und erst durch die Wahrnehmung der Subjekte entsteht (vgl. Blotevogel 2005). Dahinter steht eine komplexe philosophische Debatte, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll. Da Multilokalität ein räumlich beobachtbarer gesellschaftlicher Prozess ist, liegt hier der Bezug und das Verständnis von "gesellschaftlichem Raum" (Blotevogel 2005: 836) nahe. Dieser Arbeit liegt ein mehr planungsorientiertes Raumverständnis zugrunde, das Blotevogel so beschreibt, dass der Raumbegriff in der gängigen Verwendung der Raumplanung zwischen Raum als "Erdraum und natürliche Umwelt des Menschen" (ebenda: 833) und Raum im Sinne eines gesellschaftlichen Raumes verstanden wird (vgl. ebenda: 839). Raum hat somit physische wie soziale Dimensionen, wobei zwischen diesen Wechselwirkungen bestehen, mit denen Planung umgehen muss.

Bei letzterer geht es um aktives Handeln in Bezug auf einen bestimmten Themenbereich: "Unter Planung versteht man ein systematisches Vorgehen zur Entwicklung von Handlungszielen und -abfolgen über einen längeren Zeitraum." (Fürst und Ritter 2005: 765). Die kurz zuvor beschriebenen Herausforderungen bedingen ein solches planerisches Handeln, das sich in diesem Fall um raumrelevante Wirkungen und Aspekte dreht. Schindegger (1999: 26) verweist hier auf die unterschiedlichen Ebenen, die individuelle und gesellschaftliche Ebene, planerischen Handelns. Dadurch sei eine einzige Definition von Planung per se nicht möglich, da jedem planerischen Handeln unterschiedliche Handlungslogiken zugrunde

liegen (vgl. ebenda). Unabhängig von den jeweiligen Perspektiven und den Akteuren ist das Produkt jeder Planung schlussendlich ein Plan. Dieser ist das Ergebnis am Ende eines (Planungs-)Prozesses, wobei Schindegger (1999: 28) in Planung allgemein "entscheidungsorientiertes Handeln" sieht. Dabei wird vor allem die politische Dimension deutlich, denn "Planung ist ein Instrument gesellschaftlicher Problembearbeitung und Steuerung." (Fürst und Ritter 2005: 766). Die Politik, die Ziele festsetzt und auf gesellschaftliche Veränderungen reagiert, handelt hierbei in einer anderen Logik als die Planung, die eher auf langfristiges Handeln ausgelegt ist. Da heutzutage strukturelle Veränderungen rasch vonstattengehen und entsprechend schnell reagiert wird, kommt es mit öfter wechselnden politischen Konstellationen auch zu Änderungen der planerischen Ausrichtung aufgrund geänderter Ziele, was wiederum der benötigten Langfristigkeit von Planung entgegensteht und dadurch komplexere Entscheidungsfindungsprozesse die Steuerungsfähigkeit von Planung beeinflussen (vgl. Fürst und Ritter 2005: 767).

Aus den beiden Komponenten Raum und Planung gilt es nun den Begriff der Raumplanung zu erörtern. Nach Ansicht Schindeggers kann "Raumplanung als jene Tätigkeit beschrieben werden, die die Grundlagen dafür schafft, daß (sic!) seitens der öffentlichen Hand auf die Entwicklung der räumlichen Verhältnisse aufgrund von politischen Vorgaben (gesetzlich geregelten Zielen und Verfahrensvorschriften) Einfluß (sic!) genommen werden kann." (Schindegger 1999: 30). Raumplanung handelt demnach nach politisch vorgegebenen Zielen und soll damit räumliche Entwicklung steuern, zum Beispiel auf der lokalen Ebene der örtlichen Raumplanung beziehungsweise der Stadtplanung. So beschreibt Albers Stadtplanung als "die vorausschauende Lenkung der räumlichen Entwicklung einer Stadt" (Albers 2005: 1085), was im Falle dieser Arbeit von Relevanz ist, denn es wird die Reaktion der örtlichen Raumplanung auf ein bestimmtes gesellschaftliches Phänomen untersucht, wobei hier vor allem die Zielsetzungen aus den entsprechenden Entwicklungsleitbildern (den Stadtentwicklungsplänen) für die Analyse herangezogen werden, denn aus ebendiesen lassen sich die politischen Vorgaben für das planerische Handeln ableiten. Die örtliche Raumplanung findet, wie die Bezeichnung schon andeutet, auf lokaler Ebene statt. Auf Österreich bezogen entspricht dies der administrativen Ebene der Gemeinden, die für die Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung zuständig sind und damit über wesentliche planerische Instrumente verfügen, die rechtlich verbindende Vorgaben hinsichtlich der Nutzungsstruktur und den Bebauungsmöglichkeiten geben. Es sind dies doch die wirksamsten räumlichen Steuerungsinstrumente zur Verwirklichung raumrelevanter Ziele und damit für die Stadtentwicklung wesentlich.

3.5. Stadtentwicklung

Letztere lässt sich als Prozess verstehen, der von unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren im Zuge der Entwicklung einer Stadt eine Rolle spielen. Dies umfasst nicht nur die administrative Stadtplanung, sondern genauso das Handeln von privaten Akteurinnen und Akteuren in der Stadt und deren Einflussmöglichkeiten auf die räumliche Entwicklung. Dieser prozesshafte Charakter spiegelt sich auch in der Definition von Friedrichs (2005: 1059) wider: "Unter Stadtentwicklung lassen sich alle Veränderungen der Stadtstruktur verstehen, z. B. solche des Bevölkerungsaufbaus, der Beschäftigtenstruktur, der Arbeitsplätze, der räumlichen Verteilung der Bevölkerung und der Flächennutzung.". Vor allem die

räumlichen Aspekte stehen hier im Vordergrund dieser Arbeit, denn das gesellschaftliche Phänomen der Multilokalität soll auf seine räumlichen Wirkungen in Bezug auf Verteilung von multilokal lebenden Personen (auf städtischer Ebene) sowie eine entsprechende Veränderung von Nutzungen aufgrund der Nachfrage bestimmter Angebote von Multilokalen untersucht werden.

3.6. Mobilität und Motilität

Grundsätzlich wird in der sozialwissenschaftlichen Literatur zwischen zwei Hauptformen der Mobilität unterschieden. Einerseits der räumlichen Mobilität, also der Bewegung von Individuen im Raum, und andererseits der sozialen Mobilität, also der Änderung des sozialen Status (Weichhart 2009: 6). Wenn im Zuge dieser Arbeit lediglich von Mobilität die Rede ist, so ist damit die räumliche gemeint. Im Falle der sozialen Mobilität würde dies explizit erwähnt werden, bei der räumlichen allerdings aufgrund des Alltagsverständnisses des Begriffs nicht, da mit Mobilität meist Verkehr und die Fortbewegung zwischen Orten assoziiert wird.

Kaufmann hat außerdem den Begriff Motilität in Diskussion gebracht, der die Fähigkeit zur Mobilität (räumlich, sozial und öknomisch) beschreiben soll (Kaufmann et al. 2010: 95). Dies umfasst dem Verständnis nach drei Dimensionen: Zugang, Fähigkeiten, Bereitschaft zur Mobilität (Kaufmann et al. 2010: 99). Im Rahmen dieser Arbeit wird das Konzept der Motilität aufgegriffen, um ansatzweise die Grundvoraussetzungen für Multilokalität aus planerischer Sicht herauszuarbeiten, damit nicht nur die sozialen, sondern auch technischen Voraussetzungen in den Blick nehmen.

Forschungsfrage und Methodik

4.1. Forschungsfragen

Im Wesentlichen dreht sich diese Arbeit um drei Forschungsfragen, die in diesem Kapitel genauer erläutert werden. Zu Beginn sei nochmals auf die Ausgangslage und die Rahmenbedingungen verwiesen, denn Multilokalität als beobachtetes Phänomen hängt von verschiedenen Faktoren ab, auf die im Rahmen dieser Arbeit später noch genauer eingegangen wird. Generell soll und muss zum besseren Verständnis abgeklärt werden, seit wann Menschen multilokal leben, inwiefern dies auch im Zusammenhang mit historischen Entwicklungen steht und aktuell durch Prozesse wie Globalisierung bedingt wird. Dabei stellt sich natürlich genauso die Frage, inwiefern Technologien einen Einfluss auf multilokales Leben und ihr Entstehen haben, gerade in einer Zeit der Digitalisierung, einer engeren Vernetzung der Welt und ihrer Bevölkerung durch moderne Kommunikationsmittel und bessere Erreichbarkeiten. Und schlussendlich steht die Frage im Raum, ob denn Multilokalität ein Phänomen ist, das nur bei einem gesellschaftlichen Milieu festzustellen ist, oder ob dies bei unterschiedlichen Gruppen beobachtet werden kann. Die hier aufgeworfenen Fragen sind nicht die spezifischen Forschungsfragen dieser Arbeit, sie werden allerdings insofern behandelt, als dass sie zum Verständnis von Multilokalität essentiell und in der späteren Formulierung von Handlungsschritten im planerischen Kontext von Bedeutung sind. Hier wird es zu Überschneidungen mit den eigentlichen Forschungsfragen kommen und die Inhalte der hier kurz skizzierten Fragen sind eine wichtige Basis, um die eigentlichen Forschungsfragen zu beantworten.

Nun hat diese Arbeit zum Ziel sich näher mit dem gesellschaftlichen Phänomen Multilokalität und seiner Relevanz für die Raumplanung auseinanderzusetzen und schlussendlich Empfehlungen und Handlungsansätze für die örtliche Raumplanung zu liefern. Wie schon zuvor erwähnt, verweisen mehrere sozialwissenschaftliche Autoren auf die Relevanz des Themas für die Raumplanung (vgl. Weichhart 2009: 12; Hilti 2009a: 84; Schad et al. 2015), wobei hervorgehoben wird, dass sich sowohl Planungswissenschaft (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 9; Reuschke 2010: 39) wie auch Städte selbst in ihrem planerischen Handeln (Dittrich-Wesbuer und Plöger 2013: 195) kaum mit der Materie auseinandergesetzt haben beziehungsweise damit aktuell nur teilweise beschäftigen.

Auf Basis der bisherigen Erkenntnisse aus der wissenschaftlichen Literatur und der konkreten Betrachtung des Fallbeispiels Wien wurden folgende drei Forschungsfragen für diese Arbeit formuliert, die drauffolgend einzeln inhaltlich, methodisch und den ihnen zugrunde liegenden Hypothesen, nach ihren Zielen bzw. dem erhofften Erkenntnisgewinn hin erläutert werden:

- Wo und wie leben Multilokale in Wien?
- Welche Auswirkungen und welchen Einfluss hat Multilokalität auf die Stadtentwicklung Wiens?
- Wie geht Stadtplanung in Wien mit dem Thema Multilokalität um?

Die erste Forschungsfrage (Wo und wie leben Multilokale in Wien?) setzt sich mit den multilokal lebenden Personen selbst auseinander. Es geht unter anderem darum herauszufinden, welche Motive hinter der multilokalen Lebensweise stehen und welche Logik dadurch in der Wahl des Wohnstandortes begründet liegt. Genauso interessiert hierbei, welche Wohnformen von den Multilokalen gewählt werden und wie sich sozusagen räumlich organisieren. Das impliziert unter anderem das räumliche Verhalten in Form der Mobilität und des eigenen Aktionsradius innerhalb der Stadt. Dies ist insofern relevant, als dass Multilokale als temporäre Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner in ihrem Nutzungsverhalten analysiert werden, um gerade im Hinblick auf genutzte Infrastrukturen das Verhalten bzw. die Nutzungsintensität zu erfahren und genauso ihre Bindung an den Ort zu eruieren, um beispielsweise gerade für partizipative Quartiersentwicklungsprozesse zu wissen, wie Multilokale agieren und wie diese im Rahmen von Beteiligung erreicht werden können. Während einerseits somit eher die Mikroebene, also die individuelle Ebene, betrachtet wird, erfolgt genauso eine Sicht auf die Makroebene, um hier mögliche räumliche Konzentrationen oder andere Tendenzen zu untersuchen. Durch die Verschneidung beider Betrachtungsebenen können hiermit Zusammenhänge erkannt beziehungsweise besser erklärt werden. So tragen zum Beispiel bei der Beobachtung von räumlichen Konzentrationen auf der Makroebene die Erkenntnisse aus der Analyse der Mikroebene zu einem klareren Verständnis der möglichen Zusammenhänge bei und unterstützen dabei einen differenzierten Blick zu liefern.

Methodisch wird diese Forschungsfrage mittels Literaturrecherche, einer schriftlichen Befragung in Form eines (Online-)Fragebogens sowie durch Sekundärdatenanalyse bearbeitet. Über die Literaturrecherche werden bestehende Erkenntnisse zum Thema Multilokalität gesucht, um über Motive, die Entstehungsgründe von Multilokalität und über die Logik des Handelns multilokaler Personen zu erfahren. Hierzu werden vor allem empirische Studien aus dem deutschsprachigen Raum herangezogen. Dies umfasst somit Erkenntnisse vorrangig aus den Ländern Deutschland, Österreich und der Schweiz. Zudem wird ein eigener Fragebogen entwickelt, der die Ergebnisse aus diesen Studien für Wien sozusagen prüft, um mögliche Parallelen und ähnliche Tendenzen herauszufinden. Auf dieser Basis wurden die Fragen für die schriftliche Befragung formuliert und mit dieser in Form eines Onlinefragebogens über das Internet "ins Feld" gegangen. Nähere methodische Erläuterungen dann im unten folgenden Abschnitt zur Online-Befragung. Da dies bisher eher die Mikroebene abdeckt, kommt nun methodisch noch die Makroebene hinzu, die vorrangig, neben der Literaturrecherche, in Bezug auf Wien durch die Auswertung statistischer Daten in Form einer Sekundärdatenanalyse untersucht wird und deren Ergebnisse mithilfe von Darstellungsformen der deskriptiven Statistik sowie der Visualisierung der Daten im räumlichen Kontext mithilfe eines GIS-Programmes (Geografisches Informationssystem) in kartografischer Form aufbereitet werden.

Die formulierte Frage (Wo und wie leben Multilokale in Wien?) setzt gewisse Annahmen voraus, die sich einerseits durch eine erste Auseinandersetzung mit dem Thema und durch die Benennung der Problemstellung, sowie andererseits persönlichem Vorwissen aus Gesprächen mit und Berichten über Multilokale ergeben:

• 1a. Es bestehen Unterschiede in der räumlichen Verteilung von Multilokalen (Konzentration) innerhalb einer Stadt (im konkreten Fall Wien)

- 1b. Wohnformen sind von Motiv und Art der Multilokalität abhängig
- 1c. Multilokale unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Prioritäten und Anforderungen bei der Wohnstandortwahl von Unilokalen
- 1d. Multilokale unterscheiden sich als Stadtbewohner in ihrem Nutzungsverhalten und in ihren Anforderungen an einen Ort von Unilokalen

An dieser Stelle sei allerdings betont, dass es sich hier nicht um eine Vergleichsstudie zwischen Multilokalen und Unilokalen handelt und dass auch die Befragung dies nicht erfüllen kann. Aus Ressourcengründen wird auf bestehende Erkenntnisse aus der Literatur zurückgegriffen und diese als Hypothesen durch die Befragung auf ihre Übertragbarkeit hin geprüft, aber nicht mit dem Ziel repräsentative Aussagen tätigen zu können, sondern um herauszufinden, ob ähnliche Tendenzen unter ausgewählten multilokal Lebenden in Wien zu beobachten sind. Zudem sei an dieser Stelle erwähnt, dass generell repräsentative Aussagen über das Phänomen Multilokalität schwer bis gar nicht möglich sind, wie auch schon Weichhart und Rumpolt (2015: 18) betonen, da die tatsächliche Grundgesamtheit nicht bekannt ist und somit auch Stichproben nicht möglich sind, was vor allem damit zusammenhängt, dass die Meldedaten nicht unbedingt der gelebten Realität entsprechen müssen, worauf dieselben Autoren ebenfalls hinweisen (ebenda).

Ziel dieser Frage ist mehr über multilokal lebende Personen in Wien zu erfahren, ihre Motive und Bewegründe dazu zu verstehen, ihr Leben in der Stadt und ihr Agieren als Stadtbewohner zu beleuchten und gleichzeitig auf der Makroebene Tendenzen in der räumlichen Verteilung zu analysieren. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse können eine Basis für planungsrelevante Handlungsoptionen darstellen.

Die zweite Forschungsfrage (Welche Auswirkungen und welchen Einfluss hat Multilokalität auf die Stadtentwicklung Wiens?) soll nun die beiden Themengebiete miteinander verbinden und versuchen die Schnittstellen zu finden, indem mögliche Auswirkungen sowie Einflüsse auf die Stadtentwicklung (Siedlungsentwicklung, Raumnutzung) geprüft werden und damit erklären, inwiefern Multilokalität eine Herausforderung für die örtliche Raumplanung sein kann. Unter dem Begriff Stadtentwicklung soll in diesem Kontext die prozesshafte Entwicklung von Stadt verstanden werden (siehe hierzu Erläuterungen in Kapitel 3.5.), die nicht nur durch Akteurinnen und Akteure der Politik und Planung mitgeformt wird, sondern ebenso durch private Akteure im Sinne nachfragender Stadtnutzerinnen und Stadtnutzer, wodurch das städtische Angebot beeinflusst wird, genauso wie durch Wirtschaftstreibende, die Angebote am Markt schaffen und damit einerseits der Nachfrage nachkommen beziehungsweise durch neue Angebote erst wiederum Nachfrage entstehen lassen und in diesem Kontext Projekte entwickeln. Dies können aber genauso zivilgesellschaftliche Initiativen ohne wirtschaftlichem Interesse sein, die durch ihr Handeln Projekte initiieren und damit Stadt mitformen und gestalten. Stadtentwicklung wird somit hier als dynamischer Prozess verstanden, der durch unterschiedliche Akteurinnen und Akteure begleitet und gestaltet wird. Dabei orientiert sich das Verständnis von Stadtentwicklung an der Definition von Friedrichs (2005: 1059): "Unter Stadtentwicklung lassen sich alle Veränderungen der Stadtstruktur verstehen, z. B. solche des Bevölkerungsaufbaus, der Beschäftigtenstruktur, der Arbeitsplätze, der räumlichen Verteilung der Bevölkerung und der Flächennutzung". Hierbei stehen die räumlichen Aspekte im Vordergrund und die für die örtliche Planung interessanten, hinsichtlich der eigentlichen Nutzungen und deren mögliche, durch Multilokalität beeinflusste, Veränderungen.

Multilokalität im Sinne von Wohnen an mehreren Orten erfordert, unabhängig von einzelnen Fällen, theoretisch mehr Infrastruktur als bei Unilokalen, sei es im Bereich Wohnen, Verkehr oder sonstiger Grundausstattungen, wie zum Beispiel bei Freizeit- und Erholungsinfrastruktur. Einige Autoren gehen daher von einem erhöhten Flächenbedarf sowie allgemein einem größeren Ressourcenbedarf aus (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 19; vgl. Schad et al. 2015: 197), wodurch von einer Herausforderung für Gemeinden und damit im Speziellen für die örtliche Planung ausgegangen wird. Dadurch ist der Begriff "Multilokalität" gerade im raumwissenschaftlichen Kontext tendenziell negativ konnotiert (vgl. Rolshoven und Winkler 2009: 99; vgl. Rolshoven 2008: 21). Dieser Aspekt ist insofern relevant, als dass die Stadt Wien selbst in ihren Bevölkerungsszenarien im Stadtentwicklungsplan 2025 von weiterem Wachstum ausgeht (vgl. Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 15) und somit von einem weiter steigenden Bedarf an Wohnfläche und Nachfrage nach technischer wie auch sozialer Infrastruktur auszugehen ist.

Bei dieser Forschungsfrage geht es grundsätzlich darum, inwiefern das untersuchte gesellschaftliche Phänomen Einfluss auf die Stadtentwicklung nimmt, beispielsweise in Form geänderter Nutzungen durch die Nachfrage von Multilokalen, die sich von denen der unilokalen Bevölkerung in bestimmten Bereichen unterscheidet. Damit einher geht auch der Aspekt der Belastung örtlicher Infrastrukturen und die damit verbundene, vielfach diskutierte Kosten- beziehungsweise Finanzierungsfrage, inwiefern beispielsweise nur mit Nebenwohnsitz gemeldete Personen ihren finanziellen Beitrag für die Nutzung von notwendiger Infrastruktur leisten sollen.

Wie bereits bei der ersten Forschungsfrage, stellt auch hier die Literaturrecherche die methodische Basis der Bearbeitung dar. Einerseits wird anhand der Literatur herausgefunden, inwiefern sich Multilokalität auf den Raum und insbesondere auf die hier genannte Stadtentwicklung auswirken kann, welche Erscheinungsformen hier möglich sind sowie welche Beispiele aus anderen Ländern bekannt sind, wo konkrete Auswirkungen und mögliche Problemfelder durch diese Entwicklung dokumentiert wurden. Darüber hinaus werden ExpertInneninterviews, schriftlich und mündlich, eingesetzt, um Einschätzungen von Personen aus Planungspraxis und Wissenschaft einzuholen. Warum diese Interviews teilweise schriftlich bzw. mündlich durchgeführt wurden, wird in einem späteren Abschnitt zur Methodik der ExpertInneninterviews näher erläutert. Die Ergebnisse der Onlinebefragung sollen zudem dazu dienen, multilokal lebende Personen als Stadtnutzerinnen und Stadtnutzer und damit als Nachfragende bestimmter Angebote und deren Anforderungen an Stadt zu verstehen, um daraus wiederum Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie diese in ihrer Handlungslogik die Stadtentwicklung beeinflussen können. Gerade auf Multilokale ausgerichtete Angebote und deren räumliche Verteilung werden analysiert, wie beispielsweise solche am Wohnungsmarkt.

Die Hypothesen, die dieser Forschungsfrage zugrunde liegen, können folgendermaßen zusammengefasst werden:

- 2a. Multilokale beeinflussen durch ihre Nachfrage und ihre Anforderungen an die Stadt die Entwicklung am Immobilienmarkt, wodurch es infolge zu Nutzungsänderungen im Bestand kommt und neue Projekte auf dieser Basis entwickelt werden
- 2b. Durch das Pendeln zwischen mehreren Orten ist von einer höheren Verkehrsnachfrage auszugehen, die sich zu bestimmten Zeiten auf den Nah- und Fernverkehr auswirken
- 2c. Da Multilokale die Funktionen des Lebensalltages auf verschiedene Orte aufteilen (können), werden Infrastrukturen eher dort genützt, wo das Angebot breiter und vielfältiger ist, wodurch von höheren Aus- und Belastungen von Infrastrukturen in den jeweils größeren Städten auszugehen ist

Die Forschungsfrage wurde mit dem Ziel formuliert Erkenntnisse über die räumlichen Auswirkungen von Multilokalität im Hinblick auf Veränderungen bestehender Nutzungen und der Entwicklung neuer Projekte zu gewinnen. Auch wenn Multilokalität und dessen Wirkungen von der Planung vielleicht gar nicht wahrgenommen werden, kann es bereits zu Auswirkungen speziell am Wohnungsmarkt durch die entsprechende Nachfrage von und Angebote für Multilokale kommen, womit auch eine Veränderung bestehender Nutzungen möglich ist. Hier soll zusammenfassend im Speziellen herausgefunden werden, wie das gesellschaftliche Phänomen Multilokalität in Verbindung zu Planung steht und somit die dritte Forschungsfrage gestellt werden kann: "Wie geht Stadtplanung in Wien mit dem Thema Multilokalität um?"

Im Zuge dieser Forschungsfrage soll herausgefunden werden, wie die Stadtplanung Wiens (kommunale Verwaltung) aktuell das Thema Multilokalität betrachtet, ob sie die Existenz in seinen unterschiedlichen Ausprägungen wahrnimmt und Folgen sowie Auswirkungen multilokalen Lebens für planungsrelevant hält beziehungsweise hier eine Herausforderung für die örtliche Planung sieht. Durch die föderale Struktur der Republik Österreich und die damit verbundene, besondere Bedeutung und Stellung der Bundesländer, können die "Länder" durch ihre Planungskompetenz die Regeln und die Instrumente der Raumplanung individuell festlegen, auch wenn sich diese in den jeweiligen Bundesländern inhaltlich ähneln. Wien als Bundeshauptstadt kommt insofern eine Sonderstellung zu, als diese Gemeinde und Bundesland zugleich ist, somit können die planerischen Instrumente formell festlegt werden, was in diesem Fall über die Wiener Bauordnung passiert. Die bedeutendsten Instrumente der Wiener Planung sind einerseits der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, sowie andererseits der so genannte Stadtentwicklungsplan, der alle zehn Jahre erarbeitet wird und konkrete Ziele, Strategien und Maßnahmen für die räumliche Entwicklung festlegen soll. Der abgekürzt bezeichnete STEP hat aber dabei mehr empfehlenden als bindenden Charakter (vgl. Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2005: 19), ist aber dennoch, gerade im Zuge der Erstellung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes, wichtige inhaltliche Basis für konkrete Festlegungen. Durch die Dezentralisierung der städtischen Politik und Administration kommt auch den Bezirken, auf Stadtteilebene, eine bedeutende (realpolitische) Rolle zu, indirekt auch planerisch. Auf die planerischen Kompetenzen wird im Kapitel 10 näher eingegangen. Kurz gefasst ist das Repertoire an formellen Instrumenten begrenzt und hier stellt sich auch die Frage, inwiefern diese klassischen planerischen Instrumente zur Bearbeitung des Themas Multilokalität zielführend sind. Dies soll anhand der eben beschriebenen Forschungsfrage erörtert werden, genauso wie anderswo damit umgegangen wird, ob es eventuell auch andere Formen planerischen Handelns auf dem informellen Wege gibt, um sinnvoll mit den Folgen von Multilokalität umzugehen.

Methodisch heißt dies, dass einerseits anhand einer Dokumentenanalyse die letzten beiden Stadtentwicklungspläne, der STEP 05 wie auch der STEP 2025 der Stadt Wien, untersucht werden. Dabei wird auf die inhaltliche Strukturierung, eine Technik der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring, zurückgegriffen (siehe dazu Kapitel 4.2.5.). Weiters wird auf Basis der Literaturrecherche nach nationalen und internationalen Beispielen und Ansätzen gesucht, um hier andere Zugänge im Umgang der Planung mit dem Thema Multilokalität zu finden und weitere planerische Instrumente zu eruieren. In einem ExpertInneninterview mit einem Vertreter der Stadt Wien wird der aktuelle planerische Stand besprochen, wie derzeit das Phänomen Multilokalität wahrgenommen und wie planerisch auf die Folgen reagiert wird. Ebenso wird über ExpertInneninterviews der Umgang Wiens mit Multilokalität durch Forschende kritisch eingeordnet und mögliche weitere Entwicklungen in diesem Bereich erörtert, auch inwiefern bestehende planerische Instrumente hier geeignet in der Anwendung sind, welche es nicht sind und an welchen Instrumenten es möglicherweise fehlt.

Die Hypothesen dieser Fragestellung gehen hier davon aus, dass Multilokalität, wie auch in anderen Städten, weder viel Beachtung bekommt (vgl. Dittrich-Wesbuer und Plöger 2013: 195), noch in seinen Ausprägungsformen bekannt ist und folglich nicht darauf eingegangen beziehungsweise reagiert wird:

- 3a. Planung ordnet das Thema wie Zweitwohnsitzthematik vor einigen Jahrzehnten ein und sieht deswegen wenig Handlungsbedarf. Es wird auf bewährte Methoden und Instrumente zurückgegriffen, sofern das Thema in einer Großstadt überhaupt wahrgenommen wird.
- 3b. Gesellschaftliche Veränderungen, die auch in Verbindung mit Multilokalität stehen, werden zwar wahrgenommen, aber das Phänomen der Multilokalität nicht explizit genannt.
- 3c. Multilokalität wird nicht als Entwicklung in Städten wahrgenommen, weil die Nebenwohnsitzthematik eher als Problem von ländlich-touristischen Gemeinden von Planerinnen und Planern in der Verwaltung gesehen wird.

Ziel ist es, den Umgang der Wiener Stadtplanung mit dem Thema Multilokalität, dessen Wahrnehmung als städtisches Phänomen und seine Auswirkungen auf Stadtentwicklung, einzuordnen und nach Methoden und Instrumenten zu suchen, um planerisch mit Multilokalität umzugehen. Dabei werden im Zuge des Forschungsprozesses eigene Ideen entwickelt und ausgearbeitet, um mögliche Handlungsansätze für die Planung zu liefern.

Insgesamt sollen die Forschungsfragen dazu führen, dass einerseits mehr über das Phänomen der Multilokalität und dessen Auswirkungen herausgefunden wird, und andererseits Handlungsmöglichkeiten für die örtliche Raumplanung entwickelt werden können.

4.2. Methodik

4.2.1. Allgemeine Anmerkungen zur Methodik

Bevor nun auf die einzelnen Methoden jeweils genauer eingegangen wird, werden an dieser Stelle einige An merkungen gemacht, um die Vorgangsweise im Rahmen dieser Arbeit und vor allem die Schwierigkeitenim Zusammenhang mit der Bearbeitung des Themas Multilokalität zu verstehen. Zuallererst sei nochmal auf die Definition des Begriffes verwiesen, denn hier liegt auch innerhalb der wissenschaftlichen Szene kein einheitliches Verständnis des Terminus vor, eher scheint es so, dass ebendieser je nach genauem Bearbeitungsthema angepasst wird und damit jede Autorin und jeder Autor ein eigenes Verständnis hat. Bei dieser Arbeit wird mit jenem Begriff gearbeitet, der von vielen Autorinnen und Autoren verwendet wird und der aus Sicht des Autors im Kontext der Planung am besten geeignet erscheint. Ein Problem hierbei ist jedoch, und dies wurde auch von Multilokalitätsforschern im persönlichen Gespräch mit dem Autor betont, die Definitionen rund um Multilokalität, auch wegen der erwähnten Uneinheitlichkeit, teilweise unpräzise sind und es im Rahmen der wissenschaftlichen Diskussion hier einer einheitlichen Festlegung bedarf, um die Ergebnisse vergleichen zu können (Scheiner 2017). Dieser Umstand führte zu dem Schritt abzuklären, welche Formen von Multilokalität im Zuge dieser Untersuchung überhaupt bearbeitet werden und welche nicht, wie zusammenfassend gesagt die Abgrenzung erfolgt. Dies ist insbesondere im Rahmen der Erstellung einer Typologie wichtig, genauso wie bei der Quantifizierung. Letztere ist vorrangig auf Basis der vorhandenen Meldedaten möglich, die Aussagekraft der Ergebnisse muss allerdings kritisch eingeordnet werden, worauf in späteren Kapiteln (6 und 8) genauer eingegangen wird und die Grenzen der Erfassbarkeit des Phänomens erklärt werden. Deswegen ist es umso wichtiger zu erläutern, dass das vorrangige Ziel der Arbeit nicht darin besteht, eine allumfassende quantitative Analyse vorzulegen und davon ableitend planerische Maßnahmen für die Zahl an in Wien lebende Multilokale zu formulieren, sondern darin aufzuzeigen, welche Tendenzen beobachtet werden und inwiefern dies auf die Entwicklung einer Stadt Einfluss nimmt und wie Planung damit umgeht oder umgehen kann. Zusätzlich muss erwähnt werden, dass die Bearbeitung durch lediglich eine Person erfolgt, was wiederum bei der Breite des Themas zu einem entsprechenden Aufwand führt und eine Präzisierung erforderlich macht und manche Methoden aus Ressourcengründen nicht angewendet beziehungsweise nicht im vollen Umfang ihrer Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Aus dieser Perspektive heraus soll die Arbeit und die Anwendung der unten folgenden Methoden verstanden werden.

4.2.2. Literaturrecherche

Die Literaturrechercheist die methodische Basis der Arbeit und damit sozus agen inhaltlicher Ausgangspunkt für die Anwendung weiterer Methoden. Aufbauend auf einigen wissenschaftlichen Grundlagentexten wurden erste Inhalte und Ansätze formuliert, auf deren Basis wiederum die Forschungsfragen entwickelt wurden. Daneben waren auch einige Artikel aus Tageszeitungen und Onlinemedien insofern relevant, als diese die Aktualität und das gesellschaftliche Interesse verdeutlichten. Es zeigt allerdings das Interesse

der Medienöffentlichkeit, die oft Extrembeispiele heranziehen, um über Multilokalität zu berichten, wie dies in einem vorigen Kapitel bereits illustriert wurde. Diese mögen zwar spannend klingen, sind aber vom wissenschaftlichen Standpunkt her nüchtern zu betrachten und einzuordnen wie andere Formen von Multilokalität. Dabei hilft vor allem die angesprochene Literatur. Hierbei wurde vorrangig auf deutschsprachige Literatur zurückgegriffen, weil einerseits gerade im Planungskontext und auch von den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen her der deutschsprachige Raum in vielerlei Hinsicht ähnlich erscheint. Einige Texte wurden von Autorengemeinschaften aus Deutschland, Österreich und der Schweiz publiziert. Im Zuge dieser Arbeit sei allen voran das Positionspapier der Akademie für Raumforschung und Landesplanung "Multilokale Lebensführung und räumliche Entwicklungen" erwähnt, da es die wesentlichen Punkte aktueller Forschungskenntnisse zu Multilokalität zusammenfasst und gleichzeitig als einer der wenigen Texte den Bezug zur Raumplanung herstellt. Vielmehr sind Texte zu finden, die dem allgemeinen sozialwissenschaftlichen Interesse dienen und damit eher analytisch arbeiten, um das Phänomen der Multilokalität zu erklären, in seinen Dimensionen zu erfassen und dieses quantitativ einzuordnen. Doch der Bezug zur Raumplanung fehlt meist oder wird nur am Rande erwähnt. Diese Lücke versuchen einige Masterarbeiten zu füllen, im großstädtischen Kontext ist bisher jedoch wenig auf das Thema eingegangen worden. So wird genauso auf Literatur zurückgegriffen, die zwar nicht explizit mit dem Begriff "Multilokalität" arbeitet, sondern mit der Thematik der Zweitwohnsitze, wozu vor allem Literatur ab den 1970er- und 1980er-Jahren publiziert wurde.

Um in die Thematik vertieft einzusteigen wurde zu Beginn sozialwissenschaftliche Literatur herangezogen, die versucht den Begriff Multilokalität zu definieren und in seinen unterschiedlich auftretenden Formen und Dimensionen einzuordnen. Hierbei tauchen einige wenige Namen immer wieder auf, die gerade in Bezug auf Multilokalitätsforschung hervorzuheben sind und deren Texte eine wichtige Basis für die Inhalte der Arbeit lieferten, unter anderem: Johanna Rolshoven, Peter Weichhart, Peter Rumpolt, Nicola Hilti, Knut Petzold, Andrea Dittrich-Wesbuer, Cédric Duchêne-Lacroix, Manfred Perlik, Joachim Scheiner, Caroline Kramer, Gabriele Sturm, Cornelia Tippel, Christine Weiske, Darja Reuschke und Robert Nadler, um hier einige zu beispielhaft zu nennen. Diese Autorinnen und Autoren haben unterschiedliche disziplinäre Hintergründe und kommen aus den Bereichen Kultur- und Sozialanthropologie, der Geographie, der Soziologie und der Raumforschung beziehungsweise Raumplanung. Damit wird deutlich, dass diese je nach Disziplin auch unterschiedliche inhaltliche und methodische Ausrichtungen in ihren jeweiligen Untersuchungen haben und damit verbunden genauso das Verständnis von Multilokalität unterschiedlich geprägt ist.

Das Ziel dieser Methode besteht vor allem darin, die wesentlichen Erkenntnisse und den Stand der aktuellen Forschung herauszufinden und darauf aufbauend (methodisch) weiterzuarbeiten, um damit schlussendlich Wissen und darauf aufbauend Handlungsmöglichkeiten für die örtliche Raumplanung abzuleiten.

4.2.3. Methoden der deskriptiven Statistik

Vor allem um der Frage der Quantifizierung von Multilokalität nachzugehen, bedient sich diese Arbeit der so genannten Sekundäranalyse. Es werden folglich bestehende und nicht selbst erhobene Daten für die Untersuchung verwendet, mit dem Vorteil Ressourcen und Zeit zu sparen, was vor allem im Rahmen einer Masterarbeit notwendig ist (vgl. Kromrey et al. 2016: 101/102). Der Nachteil dieser Analyseform besteht allerdings darin, von den bestehenden Daten abhängig zu sein, worauf Kromrey et al. (2016: 102) hinweisen, denn die Fragestellung muss mit diesen beantwortbar sein, wodurch sich Einschränkungen ergeben können. In konkret diesem Falle werden amtlich-statistische Daten herangezogen, um mit diesen weitere Berechnungen sowie Analysen durchzuführen und damit eine Annäherung an die Zahl multilokal Lebender und die Struktur dahinter zu erhalten. Mit dem Begriff der residenziellen Multilokalität, der ein Wohnen an mehreren Orten voraussetzt, lässt sich die Quantifizierung anhand der Meldedaten von Hauptwohnsitzen und Nebenwohnsitzfällen darstellen. Dass diese jedoch nicht alle Formen multilokalen Wohnens abdecken, somit nicht alles erfasst wird und außerdem die Daten nicht zwangsläufig Multilokalität widerspiegeln müssen, darauf verweisen mehrere Autorinnen und Autoren (vgl. Petzold 2013: 48; Petzold 2015: 249; Wisbauer et al. 2015: 85; Weichhart und Rumpolt 2015: 18), weshalb diese Zahlen kritisch eingeordnet werden müssen und damit die Grenzen dieser Methode deutlich werden (vgl. Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 6). Die quantitative Analyse ist dennoch unerlässlich, um den Umfang an multilokal lebender Bevölkerung einzuordnen und auch die Strukturierung ebendieser zu analysieren, beispielweise um abzuklären, ob Multilokalität nur bei bestimmten Milieus beobachtbar ist.

Die Ergebnisse dieser quantitativen Sekundärdatenanalyse werden mithilfe von Methoden deskriptiver Statistik in Form von Tabellen, Diagrammen und Karten dargestellt, denn Ziel der deskriptiven Statistik ist nach der Methodenliteratur "die in einem Datensatz enthaltenen Informationen möglichst übersichtlich darzustellen, so dass "das Wesentliche" schnell erkennbar wird." (Kromrey et al. 2016: 394).

4.2.4. ExpertInneninterviews

Im Rahmen von ExpertInneninterviews werden alle Forschungsfragen inhaltlich berührt, allerdings unterscheiden sich diese Interviews abhängig von der jeweiligen Person und ihrem disziplinären Hintergrund. Einerseits werden hier vor allem Forschende kontaktiert, die sich mit dem Phänomen Multilokalität auseinandersetzen, also selbst Autorinnen und Autoren fachlicher Publikationen sind und in facheinschlägigen Arbeitskreisen vertreten sind, und andererseits Personen der Planungspraxis in Wien. Davon abhängig ist auch der jeweils entwickelte Leitfaden, wobei sich diese inhaltlich ähnlich sind. Die Interviews wurden sowohl mündlich als auch schriftlich durchgeführt, wobei letzteres über E-Mail erfolgte. In diesem Kontext sei darauf hingewiesen, dass schriftliche Interviews kaum in der klassischen Methodenliteratur behandelt werden oder eine eher untergeordnete Rolle spielen (vgl. Schiek 2014: 382). Sie erlangen aber durch die steigende Bedeutung der Internetkommunikation auch im Rahmen von Forschungsarbeiten einen anderen Stellenwert innerhalb der qualitativen Methoden.

Kommunikation über Onlinemedien, wie in diesem Fall per E-Mail, ist möglich (ebenda: 381) und hat zudem Vorteile gegenüber persönlichen, mündlichen Interviews. Hier sei zum Beispiel im Zuge dieser Arbeit hervorgehoben, dass einige Expertinnen und Experten nicht am Untersuchungsort sind, sondern teilweise über hunderte Kilometer entfernt, was wiederum im Rahmen von mündlichen Interviews zu enormen Reisekosten führen würde. Deswegen wird unter anderem auf diese Methode der schriftlichen Interviews zurückgegriffen, die außerdem den Befragten selbst mehr Zeit einräumt, das heißt diese auch ihre Antworten überdenken und im Falle neu formulieren können. Für den Forschenden ergibt sich hier insofern ein Nachteil, als Ergebnisse mehr Zeit benötigen und oft die situative Antwort in manchen Untersuchungen sinnvoller erscheint als eine mehrfach überlegte. In diesem Fall ist dies allerdings für das Ergebnis nicht relevant. Darüber hinaus suggeriert ein schriftliches Interview eine gewisse Anonymität und Distanz, die fachlich relevant sein könnte, da bei persönlichen Interviews emotionale Verfassung (z.B. Nervosität, Stress) in der Situation, Mimik und Gestik auch zur Beeinflussung der Interviewsituation beitragen und damit schlussendlich das Ergebnis verändern können.

Es wurden aber genauso mündliche Interviews, persönlich ("face to face") und telefonisch, durchgeführt, weil es bei manchen Interviewpartnerinnen und –partnern sinnvoll erscheint, dass diese aus der Situation heraus antworten. Dies erfolgte bei einem Vertreter der Wiener Stadtplanung (kommunale Verwaltung), damit die Antworten nicht erst durch eine lange Vorbereitungsphase entstehen, sondern auf dem Adhoc-Wissen basieren. Hiermit ist die Situation selbst für das Interview und das Ergebnis bedeutend. Diese in Summe vier mündlichen Interviews dauerten jeweils rund 30 Minuten.

Insgesamt wurden sechs Personen interviewt, wobei zwei Interviews schriftlich per E-Mail, zwei telefonisch und zwei im persönlichen Gespräch durchgeführt wurden. Die Befragten selbst haben unterschiedliche disziplinäre Hintergründe und haben deswegen unterschiedliche Zugänge zum Thema. Zwei Personen haben einen soziologischen Fokus, haben bereits mehrfach zum Thema Multilokalität publiziert und sind an ausländischen Universitäten tätig, bieten somit einen fachlichen Blick von außen. Weitere zwei Befragte, ebenfalls mit einer "Perspektive von außen", haben einen planerischen Zugang zum Thema und ihre Arbeiten und Publikationen damit einen mehr raumbezogenen Fokus. Diese sind ebenfalls im akademischen Bereich an einer ausländischen Universität beziehungsweise an einem ausländischen Forschungsinstitut tätig. Im Untersuchungsgebiet selbst wurde eine Person der Stadtentwicklungsplanung (kommunale Verwaltung) interviewt, die mit mehreren anderen die Erstellung des Stadtentwicklungsplanes koordiniert und damit sowohl einen Überblick über den Wissensstand der Stadtplanung auf Verwaltungsebene, als auch über aktuelle planerische Herausforderungen und dazugehörige Lösungsansätze hat. Zusätzlich wurde eine zum Thema forschende und in Wien tätige Person befragt, die einerseits den wissenschaftlichen Stand der Forschung zum Thema Multilokalität bestens kennt und andererseits mit der Situation im Untersuchungsgebiet vertraut ist.

Übersicht Expertinnen und Experten (Interviews)	Fachlicher Hintergrund	Art des Interviews
Nicola Hilti: publiziert im Fachbereich der Soziologie, forschte an der ETH Zürich zum Thema Multilokalität und ist aktuell an der FHS St. Gallen (Hochschule für Angewandte Wissenschaften) tätig. Hilti war Mitglied des bis 2016 bestehenden Arbeitskreises "Multilokale Lebensführung und räumliche Entwicklungen" an der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) in Hannover und ist ebenfalls Mitglied des Netzwerks Multilokalität.	Soziologie	Schriftlich Durchgeführt am 06.09.2017
Knut Petzold: publiziert im Fachbereich der Soziologie zum Thema Multilokalität, war wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Eichstätt-Ingolstadt und ist akademischer Rat an der Ruhr-Universität Bochum. Petzold war ebenfalls Mitglied im Arbeitskreis der ARL und dem Netzwerk Multilokalität der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster.	Soziologie	Schriftlich Durchgeführt am 15.08.2017
Andrea Dittrich-Wesbuer: Ist stellvertretende wissenschaftliche Institutsleiterin des in Dortmund ansässigen Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung. Dittrich-Wesbuer hat als eine der wenigen Autorinnen zu Multilokalität vor allem im Kontext von Planung Texte publiziert und war Mitglied im ARL-Arbeitskreis zu Multilokalität sowie beim Netzwerk Multilokalität.	Raumplanung	Mündlich (telefonisch) Durchgeführt am 27.09.2017
Joachim Scheiner: Ist Professor für Verkehrswesen und Verkehrsplanung an der Fakultät für Raumplanung der Technischen Universität Dortmund. Scheiner publizierte ebenfalls mehrfach zum Thema und entwickelte gemeinsam mit Markus Hesse 2007 eine der ersten Typologien zu Multilokalität. Seine Expertise brachte Scheiner ebenfalls im Arbeitskreis der ARL ein.	Raum- und Verkehrsplanung	Mündlich (telefonisch) Durchgeführt am 29.08.2017
Michael Rosenberger: Ist Stadtplaner in der Planungsabteilung der Wiener Stadtverwaltung (Magistratsabteilung 18) und einer der Autoren des Stadtentwicklungsplans sowie Projektleiter für den STEP 2025.	Raumplanung	Mündlich (Persönliches Gespräch) Durchgeführt am 03.09.2017
Peter A. Rumpolt: Ist Wissenschaftler im Bereich der Stadt- und Regionalforschung an der Österreichischen Akademie der Wissenschaften und Herausgeber einer der umfangreichsten (deutschsprachigen) Publikationen zum Thema ("Mobil und doppelt sesshaft - Studien zur residenziellen Multilokalität"). Rumpolt ist assoziiertes Mitglied des internationalen und interdisziplinären "Netzwerks Multilokalität".	Raumforschung (Geographie)	Mündlich (Persönliches Gespräch) Durchgeführt am 18.10.2017

Tab. 1: Übersicht Expertinnen und Experten (Interviews). Eigene Darstellung.

Ziel ist es abseits der Literaturrecherche und der Auswertung statistischer Daten, mehr über das Phänomen Multilokalität, dessen Auswirkungen und den Bezug zur Planung anhand dieser Methode zu erfahren. Somit ist diese Methode inhaltlich für alle drei Forschungsfragen relevant.

Die Auswertung der ExpertInneninterviews soll mittels inhaltlicher Strukturierung, einer Technik der qualitativen Inhaltsanalyse, erfolgen, die aber im Rahmen der Dokumentenanalyse zu den Stadtentwicklungsplänen bereits ausführlich beschrieben wird und hier auf diese verwiesen wird. Ähnlich wie bei diesem Teil, werden anhand vorab gebildeter Kategorien die Interviews ausgewertet und interpretiert.

4.2.5. Inhaltliche Strukturierung - Eine Technik der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring

Diese Methode soll vor allem dazu dienen, die Forschungsfrage "Wie geht Stadtplanung in Wien mit dem Thema Multilokalität um?" zu bearbeiten und sie wurde deshalb gewählt, weil die qualitative Inhaltsanalyse einerseits durch ihre Flexibilität als Anforderung immer an den jeweiligen Untersuchungsgegenstand und die Rahmenbedingungen der jeweils definierten Fragestellung durch den Forschenden angepasst werden muss (vgl. Mayring 2010: 49), sowie andererseits, weil hier nach vorher definierten Regeln und Kategorien die wesentlichen Inhalte aus dem Untersuchungsgegenstand systematisch nach den gesuchten Inhalten hin gefiltert und zusammengefasst werden (vgl. Mayring 2010: 98) und schlussendlich eine Interpretation auf dieser Basis möglich ist.

Bei der Anwendung dieser Methode wird vorrangig auf die Definition des Entwicklers, Philipp Mayring, und sein Werk "Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken." inhaltlich zurückgegriffen. Die Vorgehensweise ist also an dieser Form der qualitativen Inhaltsanalyse ausgerichtet. Mayring (2010: 11) sieht den Zweck bzw. die Funktion der Methode allgemein in der Analyse von Kommunikation, die in irgendeiner Form dokumentiert ist: "Ziel der Inhaltsanalyse ist, darin besteht Übereinstimmung, die Analyse von Material, das aus irgendeiner Art von Kommunikation stammt." Das heißt auch mündliche Kommunikation, beispielsweise in Form eines Interviews, sollte in Form eines Textes für die Auswertung verfügbar sein. Mayring (2010: 12) spricht in diesem Kontext von fixierter Kommunikation, die eine der sechs Charakteristika qualitativer Inhaltsanalyse entspricht: "Zusammenfassend will also Inhaltsanalyse

- Kommunikation analysieren.
- fixierte Kommunikation analysieren.
- dabei systematisch vorgehen.
- dabei also regelgeleitet vorgehen.
- dabei auch theoriegeleitet vorgehen.
- das Ziel verfolgen, Rückschlüsse auf bestimmte Aspekte der Kommunikation zu ziehen." (Mayring 2010: 13).

Unter theoriegeleitet wird hier verstanden, dass der Analyse Annahmen und Fragestellungen vorausgehen. Dies impliziert ein notwendiges Vorwissen, das durch andere Studien und Erkenntnisse, durchaus den Stand der Forschung entsprechend, vorliegt und für die der Untersuchung zu Grunde liegenden Frage erforderlich ist (vgl. Mayring 2010: 13). Ein systematisches und regelgeleitetes Vorgehen ist im Hinblick auf den Aspekt der Intersubjektivität unumgänglich (vgl. Mayring 2010: 13). Das heißt der oder die Forschende muss das eigene Vorgehen, u.a. bei der Bildung von Kategorien, genau beschreiben und definieren, sodass auch eine andere forschende Person die Arbeit nachprüfen kann. Im Falle einer Durchführung anhand der definierten Regeln kann diese das Untersuchungsobjekt bearbeiten und sollte damit nicht zu einem völlig anderen Ergebnis kommen als der ursprüngliche Autor oder die Autorin. Deshalb ist es insbesondere bei der Kategorienbildung wichtig, die dahinterstehende Logik, das Vorwissen des Autors und die gesetzten Handlungen präzise darzustellen. Kromrey et al. (2016: 305) verweisen ebenfalls auf die Bedeutung der intersubjektiven Nachprüfbarkeit im Rahmen empirischer Inhaltsanalysen: "Zusammengefasst: "Objektiv" soll für die systematische empirische Inhaltsanalyse bedeuten: Das Verfahren der Zerlegung eines Textes in seine zu analysierenden Bestandteile sowie der Zuordnung zu analytischen Kategorien ist "objektiviert". Jeder Sachkundige kann die Vorgehensweise exakt nachvollziehen, sie ist intersubjektiv überprüfbar. "Systematisch" heißt, dass vor der Inhaltsanalyse ein Kodierschema erarbeitet wird, an das die Vercoder sich zu halten haben." (Kromrey et al. 2016: 305).

In diesem Falle wird ein grundlegendes Dokument für die Wiener Planung und ihre jeweilige politischstrategische Ausrichtung für die jeweils folgenden zehn Jahre, der so genannte Stadtentwicklungsplan, herangezogen, in dem aktuelle Beobachtungen und Erkenntnisse der auf Wien bezogenen Raumforschung dargestellt, daraus ablesbare Herausforderungen benannt, Ziele für die künftige Entwicklung beschrieben und schlussendlich Strategien und Maßnahmen formuliert werden. Es handelt sich somit hierbei um einen Leitfaden für die künftige Entwicklung der Stadt, der die grobe Ausrichtung, den Weg in die Zukunft, zeigen soll, von dem sich planerisches Handeln ableiten lässt. Die genaue Bedeutung für die Planung wird in einem späteren Kapitel genauer ausgeführt.

Der Stadtentwicklungsplan ist als Textdokument ausgeführt und damit für eine qualitative Inhaltsanalyse geeignet. Dieser verbindet fachlich erarbeitete Inhalte der für Stadtplanung zuständigen Verwaltung mit den Zielen der politisch Verantwortlichen in der Stadtregierung. Welche Inhalte nun im Stadtentwicklungsplan zu finden sind und inwieweit dieser inhaltlich in die Tiefe geht, hängt schlussendlich von den politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern ab und wird damit von den jeweiligen politischen Konstellationen beeinflusst. Das heißt in einem Stadtentwicklungsplan spiegeln sich somit politische Interessen wider und vor diesem Hintergrund muss das Dokument auch in seiner politischen Dimension eingeordnet werden und kann nicht als nur rein fachliche Publikation der Wiener Stadtplanung gesehen werden. Dies ist insofern von Bedeutung, als die qualitative Inhaltsanalyse die Entstehungsbedingungen solcher zu untersuchenden Texte erfordert (vgl. Mayring 2010: 52/53). Die Funktion des Stadtentwicklungsplans, seine Adressaten und seine Wirkung seien hier in Form eines Zitats aus dem STEP 05 wie folgt zusammengefasst:"Der Stadtentwicklungsplans stellt eine Leitlinie für jene dar, die

in der Verwaltung für die detaillierteren Planungen und die finanziellen Prioritäten im Infrastrukturausbau verantwortlich sind. Er soll aber auch allen BürgerInnen dieser Stadt sowie den regional und international agierenden InvestorInnen, ProjektentwicklerInnen und Großunternehmen eine eindeutige Orientierung bieten, wo die Entwicklungsinteressen der Stadt liegen und in welchen Zeithorizonten und Prioritäten der Infrastrukturausbau vorgesehen ist." (Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2005: 18). Nach Erarbeitung des Stadtentwicklungsplans durch die Fachabteilungen der Verwaltung, muss der Stadtentwicklungsplan noch vom Wiener Gemeinderat politisch beschlossen werden, damit dieser offiziell in Kraft treten kann: "Mit Beschluss im Gemeinderat ist der STEP 05 nun als Grundlage und Leitlinie für die raumwirksamen Handlungen der Fachabteilungen, der nachgelagerten Dienststellen und Unternehmungen der Stadt Wien zu verstehen. So sollen sich u.a. Widmungsverfahren an den Vorgaben des STEP 05 orientieren, Abweichungen erfordern eine substanzielle Begründung. [...]Diese Funktion als räumliche Leitlinie des städtischen Handelns ist vorwiegend nach innen (für die städtischen Dienststellen nachgelagerten Einrichtungen und Unternehmungen der Stadt Wien) als bindend zu betrachten. Nach außen dient sie als Information und Orientierung für die gesamte Bevölkerung und die Wirtschaft." (Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2005: 19).

Nach der Festlegung des Analysematerials für die Inhaltsanalyse (vgl. Mayring 2010: 52f) muss die "Richtung der Analyse" (Mayring 2010: 56) in ein Kommunikationsmodell eingeordnet werden. Hierfür wird das von Mayring entwickelte inhaltsanalytische Kommunikationsmodell herangezogen (ebenda: 57). Nachdem der Stadtentwicklungsplan ein planerisches Instrument ist, das die Ausrichtung planerischen Handelns für jeweils zehn Jahre definieren soll und inhaltlich dieser aktuelle Ergebnisse aus raumwissenschaftlichen Analysen heranzieht, Herausforderungen benennt und anhand von Zielen strategische Handlungen definiert und daraus Maßnahmen ableitet, interessiert der Handlungshintergrund im Rahmen des inhaltsanalytischen Kommunikationsmodells.

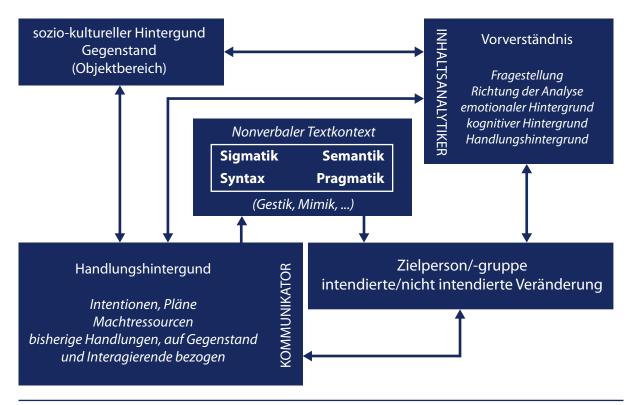


Abb. 2: Inhaltsanalytisches Kommunikationsmodell. Eigene Darstellung nach Mayring (2010): 57 (abgeändert).

Es wurde im Zuge dieser Analyse der Frage nachgegangen, welche Herausforderungen wahrgenommen werden, ob hierbei auch Multilokalität explizit oder implizit erwähnt wird, und welche planerischen Ansätze in diesem Kontext verfolgt werden. Die aktuelle sozial- bzw. raumwissenschaftliche Literatur geht bisher davon aus, dass Städte das Phänomen kaum wahrnehmen und in ihren Strategien ebenso wenig Bezug auf das Thema nehmen (vgl. Dittrich-Wesbuer und Plöger 2013: 195). Näheres wurde bereits im Zuge der Erklärung der Forschungsfragen erläutert und dies sei, neben den inhaltlich-analytischen Kapiteln, die Basis für die "theoriegeleitete Differenzierung der Fragestellung" (Mayring 2010: 57), worauf wiederum die Kategorienbildung in einem weiteren Schritt aufbaut.

Damit das Vorgehen im Zuge der Inhaltsanalyse genau dokumentiert ist, muss ein Schema des Analyseablaufs erstellt werden. Mayring hat hierzu (2010: 60) ein allgemeines inhaltsanalytisches Ablaufmodell erstellt, das sozusagen als Basis zur weiteren Entwicklung und Anpassung an den jeweiligen Untersuchungsgegenstand dienen kann, denn wie bereits zuvor angeführt, kann und muss die Inhaltsanalyse den jeweiligen Rahmenbedingungen entsprechend adaptiert werden.

Festlegung des Materials

Analyse der Entstehungssituation

Formale Charakteristika des Materials

Richtung der Analyse (Autor, soziokultureller Hintergrund)

Theoretische Differenzierung der Fragestellung

Bestimmung der passenden Analysetechnik => Strukturierung Festlegung des konkreten Ablaufmodells Festlegung und Definition der Kategorien

Definition der Analyseeinheiten

Analyseschritte gemäß Ablaufmodell mittels Kategoriensystem
Rücküberüprüfung des Kategoriensystems
an Theorie und Material
bei Veränderung erneuter Materialdurchlauf

Zusammenstellung der Ergebnisse und Interpretation in Richtung der Fragestellung

Anwendung der inhaltsanalytischen Gütekriterien

Abb. 3: Allgemeines inhaltsanalytisches Ablaufmodell. Eigene Darstellung nach Mayring (2010): 60 (abgeändert).

Diese Anpassungen hängen auch von der ausgewählten Analysetechnik ab, wobei hier Mayring unter drei "Grundformen des Interpretierens" (Mayring 2010: 65) unterscheidet: Zusammenfassung, Explikation und Strukturierung. Im Zuge diese Arbeit habe ich mich für die Strukturierung und dabei wiederum für die Wahl der skalierenden beziehungsweise der inhaltlichen Strukturierung entschieden. Das Ablaufmodell dieser Analysetechnik ist dem oben angeführten vom Prinzip her ähnlich, erfordert allerdings noch eine Präzisierung der eigentlichen Vorgangsweise. Die genaue Definition der inhaltlichen Strukturierung lautet nach Mayring: "Ziel inhaltlicher Strukturierungen ist es, bestimmte Themen, Inhalte, Aspekte aus dem Material herauszufiltern und zusammenzufassen. Welche Inhalte aus dem Material extrahiert werden sollen, wird durch theoriegeleitet entwickelte Kategorien und (sofern notwendig) Unterkategorien bezeichnet." (Mayring 2010: 98). Zentral hervorzuheben ist, egal welche Analysetechnik der Inhaltsanalyse schlussendlich angewandt wird, die Bildung eines intersubjektiv nachvollziehbaren Kategoriensystems (vgl. Kromrey et al. 2016: 304f; vgl. Mayring 2010: 83). Grundsätzlich gibt es bei der qualitativen Inhaltsanalyse zwei Möglichkeiten der Kategorienbildung: Einerseits eine induktive, das heißt die Kategorien werden im Zuge der Analyse aus dem Untersuchungsgegenstand selbst erstellt (vgl. Mayring 2010: 83), sowie andererseits eine deduktive Vorgehensweise, die bereits Vorwissen erfordert beziehungsweise den Stand der Forschung aufgreift und anhand von vorab gebildeten Theorien Kategorien ableitet (vgl. Mayring 2010: 83). Letzteres trifft für die inhaltliche Strukturierung zu, das heißt es wurden vorab auf Basis des aktuellen Stands der Forschung und des Vorwissens aus der Literaturrecherche Kategorien abgeleitet. Da aber bisher wenig dazu vorhanden ist und, wie schon mehrfach erwähnt, Autoren eher davon sprechen, dass Multilokalität wenig bis gar nicht von den Städten wahrgenommen, nicht explizit als Herausforderung gesehen oder auch strategisch damit nicht umgegangen wird, werden im Zuge dieser Inhaltsanalyse zur skalierenden Strukturierung drei Kategorien angewandt, mit denen der Text der beiden ausgewählten Stadtentwicklungspläne analysiert wird. Diese und die im weiteren Verlauf zugeordneten Kategorien zur inhaltlichen Strukturierung werden nun genauer erklärt, um den Anspruch der intersubjektiven Geltung gerecht zu werden (vgl. Kromrey et al. 2016: 304). Wesentlich bei empirischen Inhaltsanalysen sei demnach, dass das "Interpretationsobjekt" im Vordergrund stehe und das Ergebnis nicht allzu sehr vom durchführenden Subjekt abhängig ist (Kromrey et al. 2016: 304). Aus diesem Grund wird jede Zuordnung zu einer Kategorie zusätzlich erklärt, um Missverständnisse zu vermeiden und um dem Anspruch der intersubjektiven Nachvollziehbarkeit gerecht zu werden.



Abb. 4: Ablaufmodell der inhaltlichen Strukturierung der vorliegenden Untersuchung. Eigene Darstellung in Anlehnung an Mayring (2010): 93 und 99.

Nach der Bestimmung der Analyseeinheit und der Definition der Strukturierungsdimension, erfolgte die theoriegeleitete Kategorienbildung, dem Ablaufmodell inhaltlicher Strukturierung folgend (vgl. Mayring 2010: 93 und 99). Auf Basis der Forschungsfrage "Wie geht Stadtplanung in Wien mit dem Thema Multilokalität um?" werden die beiden Stadtentwicklungspläne hin analysiert. Das heißt es geht vor allem darum herauszufinden, ob die Stadtentwicklungspläne Multilokalität als beobachtetes Phänomen benennen, ob sie dieses als Herausforderung ansehen, ob dem folgend auch Ziele genannt werden

und vor allem wie strategisch und in Form von zu ergreifenden Maßnahmen mit dem Thema planerisch umgegangen werden soll. Da das Thema allerdings erst in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren unter dem Begriff bekannt in der Wissenschaft behandelt wird, war davon auszugehen, dass es hierzu kaum explizite Erwähnungen gibt. Aus diesem Grund wurden in einem ersten Schritt drei Kategorien gewählt, um die vorliegenden Texte zu filtern, wobei zwei inhaltliche Kategorien festgelegt wurden und eine Ausschlusskategorie, unter die all jene Stellen fallen, die mit dem Thema nicht in Verbindung stehen. Auf letztere wird aber inhaltlich nicht tiefer eingegangen, sondern nur die Abgrenzung erläutert, um den Filterprozess formal zu verstehen. Vorweg sei hier noch erwähnt, dass Vorwissen zum Thema Multilokalität zur Kategorienbildung unbedingt erforderlich ist (siehe auch Erklärungen zu Theoriegeleitetheit), denn ohne diesem kann die Kategorienbildung und damit die Vorgehensweise und der Filterprozess im Zuge der Inhaltsanalyse nicht verstanden werden. Die Erkenntnisse aus den analytischen Kapiteln sind deswegen notwendig, um im Sinne der Intersubjektivität das Zustandekommen der Kategorien und schlussendlich die Interpretation nachvollziehen zu können.

Wie bereits erwähnt, besteht der Zweck dieser Methode darin abzuklären, ob überhaupt Aussagen zum Phänomen Multilokalität getroffen werden und inwiefern Multilokalität von den Stadtentwicklungsplänen abgedeckt wird, weshalb drei Kategorien gewählt wurden, die einerseits die Stellen identifizieren, die einen Bezug zu Multilokalität haben, und andererseits gleichzeitig diese nach der Intensität des Zusammenhangs einstufen. Dabei handelt es sich um einen ersten Filterprozess, auf den darauffolgend die Ergebnisse weiteren, inhaltlichen Kategorien zugeordnet werden.

Da in diesem ersten Teil der Inhaltsanalyse vorrangig der Text nach den Überlegungen der Verbindungen und Schnittstellen von Multilokalität mit Planung analysiert wird und dies vor dem Hintergrund der Annahme geschieht, dass keine oder nur wenige Textteile explizit Multilokalität oder damit verbundene Erscheinungen erwähnen, wie dies in der Literatur (Dittrich-Wesbuer und Plöger 2013: 195) bereits erörtert wird, wurden die Kategorien so gewählt, dass eine erste Einordnung auf Basis von inhaltlichen Zusammenhängen hinsichtlich Multilokalität selbst, dessen Entstehung im Kontext gesellschaftlicher Entwicklungen und damit verbundener räumlicher Rahmenbedingungen, dessen Wirkung und damit entstehende Herausforderungen möglich ist. Die Wahl der Kategorien erfolgte deswegen nach folgenden Gesichtspunkten und differenziert nach Grad des Zusammenhangs von im Text genannten Aspekten und der Relevanz für den Themenbereich Multilokalität, um eine skalierende Strukturierung (vgl. Mayring 2010: 101) für den ersten Schritt der Inhaltsanalyse durchzuführen (es müssen aber nicht alle Punkte der hierunter genannten Aspekte gleichzeitig auftreten, um unter die jeweilige Kategorie zu fallen, sondern es muss eine der Bedingungen erfüllt werden):

direkter Bezug zum Thema Multilokalität und seinen Entstehungsbedingungen und Auswirkungen
 hohe Relevanz: Hierunter sollen jene Textstellen fallen, bei denen unter anderem vordefinierte
 Schlüsselbegriffe fallen, die im Zusammenhang mit dem Phänomen Multilokalität und Planung stehen
 beziehungsweise für diese Arbeit als relevant gelten (z.B. Begriffe aus dem Titel oder Erwähnungen
 zu den Fokusgebieten). Diese sind: Multilokalität, multilokal, Hauptwohnsitz(e), Nebenwohnsitz(e),
 Zweitwohnsitz(e), Lebensstil, Globalisierung, Flexibilisierung, Internationalisierung, Tertiärisierung,

Hauptbahnhof Wien bzw. synonym Bahnhof Wien, UNO-City, Fernpendler und Wochenpendler. Zudem trifft diese Kategorie zu, falls Multilokalität explizit oder implizit aus der jeweiligen Textstelle inhaltlich herauszulesen ist. Dies trifft vor allem auch dann zu, wenn bestimmte Gruppen erwähnt werden, die der Literatur nach tendenziell dazu neigen auch multilokal zu leben, wie zum Beispiel Studierende, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, Kunstschaffende und ähnliche. Genauso seien hier in der Kategorie Textstellen umfasst, bei denen Nutzungen erwähnt werden, die in Verbindung mit Multilokalität stehen, wie zum Beispiel Studenten- oder Arbeiterwohnheime, Kleingärten (mit nicht ganzjährigem Wohnen), Kasernen, Firmenzentralen als Steuerungszentralen (für bestimmte Regionen), internationale Institutionen und ähnliche Nutzungen.

- indirekter Bezug zum Thema Multilokalität und seinen Entstehungsbedingungen und Auswirkungen
 => mittlere bis geringe Relevanz: Hierunter fallen beispielsweise Aspekte, die mögliche Herangehensweisen im Umgang mit den Auswirkungen beziehungsweise dem Phänomen Multilokalität an sich darstellen, dabei aber keine Schlüsselbegriffe enthalten beziehungsweise auch nicht implizit von Multilokalität sprechen müssen. Dies kann zum Beispiel die Einordnung sein, dass im Rahmen von Analysen bestimmte Tendenzen aufgefallen sind und hier die Stadtentwicklungspläne Maßnahmen oder Empfehlungen aussprechen, von denen multilokal Lebende betroffen sind, obwohl die eigentliche Intention des Textes auf andere Herausforderungen und Wirkungen abzielt. Solche indirekten Zusammenhänge werden in dieser Kategorie beleuchtet.
- kein Bezug => keine Relevanz: Hierunter fallen alle Textstellen, die nicht in direktem bzw. indirektem Zusammenhang mit dem Thema Multilokalität stehen. Dies sind insbesondere jene Bereiche, die Aussagen treffen, die für alle Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner gleichermaßen gelten und damit für alle von Relevanz sind, unabhängig davon, ob diese nun uni- und damit hauptsächlich in dieser Stadt oder multilokal und damit nur temporär bzw. teilweise in Wien leben.

Nachdem die Abgrenzung der oben beschriebenen Kategorien im Einzelfall unklar sein kann, wird im Zuge der Aufbereitung der strukturierten Inhaltsanalyse bei jedem Fall eine Begründung der gewählten Kategorie angeführt, um die Zuteilung verständlich und damit nachvollziehbar zu machen. Um dies zu verdeutlichen, werden hierzu Beispiele gegeben, gemäß dem von Mayring angeführten Verfahren (vgl. Mayring 2010: 92):

Kategorie	Ankerbeispiel	Kodierregel (Abgrenzung)/ Erklärung
Direkter Bezug/ hohe Relevanz	STEP 05 Seite 50: Gesellschaftspolitische und ökonomische Rahmenbedingungen - Die fortschreitende Internationalisierung und Flexibilisierung der Wirtschaft und damit auch der Arbeitswelt wird steigende Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse mit sich bringen. Die Arbeitswege werden länger, flexiblere Arbeitszeiten benötigen flexiblere Angebote auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Daraus ergeben sich neue Anforderungen an die Qualität und die Quantität des Angebotes etwa im Bereich der privaten und öffentlichen Infrastruktur (z.B.Wohnen und Arbeiten, Kinderbetreuungseinrichtungen, Gesundheit, Versorgung älterer und hochbetagter Menschen, Verkehrsangebote, Geschäftszeiten usw.).	Enthält Schlüsselbegriffe und spricht Multilokalität indirekt an, insofern als hier Multilokalität als Folge der hier genannten steigenden Mobilitätsanforderungen der Arbeitswelt eingeordnet werden kann.
Indirekter Bezug/ mittlere bis geringe Relevanz	STEP 2025 Seite 11: Regionale Kooperationen und internationale Vernetzung stärken die Metropolregion Wien als mitteleuropäischen Zentralraum. Tragfähige Kooperationsstrukturen, eine gerechte Verteilung von Lasten und Vorteilen und eine gemeinsame Siedlungsund Nahverkehrspolitik sind Kernelemente regionaler Zusammenarbeit	Es handelt sich hierbei um ein Ziel, das Multilokalität nicht direkt anspricht, das aber insofern relevant ist, als Multilokalität oftmals als stadtregional auftretendes Phänomen (vgl. Wisbauer et al. 2015: 107) aus den Zahlen ablesbar ist und hier somit planerisch ein Zusammenhang besteht, der für weitere Handlungsschritte im Umgang mit Multilokalität sinnvoll ist.
Kein Bezug/ keine Relevanz	STEP 2025 Seite 117: Grün- und Freiraumnetze stärken und weiterentwickeln	Ein Ziel, dessen Wirkung alle Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner betrifft, unabhängig von unilokalem oder multilokalem Lebensstil.

Tab. 2: Kategorienbildung Inhaltsanalyse 1. Eigene Darstellung.

Konkret sollen also Punkte in den beiden Stadtentwicklungsplänen gefunden werden, die entweder direkt oder indirekt einen Bezug zum Thema Multilokalität aufweisen und damit entweder eine hohe beziehungsweise mittlere bis geringe Relevanz haben. Weiters wurden diese Funde zur inhaltlichen Strukturierung in Kategorien unterteilt, die die Funktion der jeweiligen Textstelle im Stadtentwicklungsplan erläutern sollen. Es handelt sich hierbei um Punkte, die einen Stadtentwicklungsplan typischerweise inhaltlich und im Aufbau charakterisieren:

- Analytische Erkenntnisse und Beobachtungen: Darunter fallen Basisinformationen aus den raumwissenschaftlich-analytischen Beobachtungen der Stadtentwicklungspläne, die zu den Herausforderungen weiterleiten.
- Herausforderungen: Die Aspekte, die für die kommenden Jahre für die Stadtentwicklung Wiens als Herausforderungen angesehen werden, da bestimmte Folgen und Auswirkungen von beobachteten, raumrelevanten Phänomen entgegen der gesetzten Ziele zu unerwünschten Entwicklungen führen können.
- Prinzipien: Beschreibt die allgemeine Einstellung und die Logik planerischen Handelns, unabhängig von konkreten Herausforderungen und Zielen.
- Ziele: Diese sollen den gewünschten Zustand im angepeilten Zeitraum widerspiegeln.
- Strategien & Maßnahmen: Werden entwickelt, um auf die erwähnten Herausforderungen zu reagieren und die gesetzten Ziele im Rahmen der Prinzipien zu erreichen. Hier werden planerische Instrumente erwähnt oder werden durch die Erläuterung klar.

Um auch hier die einzelnen Kategorien darzustellen und ihre Abgrenzung untereinander zu verdeutlichen, werden folgende Beispiele angeführt:

Kategorie	Ankerbeispiel	Kodierregel (Abgrenzung)/Erklärung
Analytische Erkenntnisse und Beobachtungen	STEP 2025 Seiten 16 und 18: Die Veränderungen haben einen deutlichen städtebaulichen und architektonischen Abdruck im Stadtbild hinterlassen: Moderne Bildungs- und Forschungsstandorte, allen voran der neue Campus der Wirtschaftsuniversität Wien, neue Campusstandorte (Konzept "Universitätsstandort Wien"), Infrastrukturprojekte, wie Hauptbahnhof oder Westbahnhof, Unternehmensstandorte, wie die "Siemens City" in Floridsdorf oder das Viertel Zwei" in der Leopoldstadt, und neu entstandene Stadtteile, wie die Donau City, veränderten die Stadt.	Beschreibung von Wirkungen umgesetzter Projekte auf das Stadtbild, aber ohne weitergehende Nennung von Folgen und
Herausforderungen	STEP 2025 Seite 18: Mehr Menschen in der Stadt heißt, dass diese intensiver "genutzt" wird; mehr Interaktion und Mobilität bedeutet wachsende Nachfrage nach effizienten und smarten Transportangeboten	in intensiverer Nutzung

Prinzipien	STEP 2025 Seite 23: Wien begreift die Diversität der Bevölkerung als wesentlichen Entwicklungsfaktor, der die Stadt auch zukünftig attraktiv macht für Talente aus aller Welt, für internationales Investment, für zukunftsweisende Forschungseinrichtungen und internationale Organisationen. Die Stadtentwicklung berücksichtigt die Bedürfnisse, unterschiedlichen Lebensstile und Interessen der neu Zugewanderten.	gegenüber (neuen) Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern,
Ziele	STEP 2025 Seite 11: Wien ist als Standort eingebettet in einen internationalen Austausch und orientiert sich an den Herausforderungen einer globalisierten Welt. Die Weiterentwicklung von Wien als Knotenpunkt transeuropäischer Infrastrukturnetze ist dabei von fundamentaler Bedeutung.	wird ein Ziel abgeleitet, wie Entwicklung Wiens
Strategien und Maßnahmen	STEP 05 Seite 96: Maßnahmen zur Abstimmung der regionalen Entwicklung von Wien, Niederösterreich, dem Burgenland sowie des Bundes	zur Erreichung des Ziels

Tab. 3: Kategorienbildung Inhaltsanalyse 2. Eigene Darstellung.

Neben der Kategorienbildung werden vor der eigentlichen durchzuführenden Analyse die bereits oben erwähnten Schlüsselbegriffe in den Stadtentwicklungsplänen gesucht und gezählt. Darauffolgend findet die Auswertung des Materials statt, das zuerst den Kategorien der skalierenden Strukturierung sowie den Kategorien der inhaltlichen Strukturierung zugeteilt und dann paraphrasiert wird. Das Ergebnis wird in Tabellenform aufbereitet, in einem späteren Kapitel dieser Arbeit inhaltlich erläutert und ist als Anhang dieser Arbeit beigefügt.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Methode als systematisch vorgehendes, regelund theoriegleitetes qualitatives Instrument, den Vorteil bietet, dass es sich dem jeweiligen Untersuchungsgegenstand anpassen lässt und somit eine gewisse Flexibilität in der Handhabung besteht, was sich gerade in diesem Falle anbietet. Da sich wenig konkrete Textteile zum Thema Multilokalität finden lassen, ist hier der Aspekt der Interpretation im Zuge der qualitativen Inhaltsanalyse von wesentlicher Bedeutung. Dies birgt allerdings insofern einen Nachteil und Gefahren in sich, als die Analyse durch den Autor und dessen Vorwissen geprägt ist, die detaillierte Schilderung des Vorgehens und die genaue Erklärung der Kategorien und ihrer jeweiligen Abgrenzung sollen aber dazu beitragen, dennoch dem Anspruch der intersubjektiven Nachvollziehbarkeit gerecht zu werden.

4.2.6. Methodenmix zur Untersuchung der Fokusgebiete

Für die Untersuchung der bereits erwähnten Fokusgebiete, die in einem Kapitel zuvor bereits festgelegt wurden, wird ein eigener Methodenmix angewandt, der nicht streng den Regeln der Wissenschaftlichkeit

folgt. Hierbei steht das Sammeln von Informationen durch Begehungen vor Ort im Vordergrund, wobei dies mittels Fotografie und schriftlichen Kurzprotokollen dokumentiert und damit nachvollziehbar sein soll. Es ist aus Sicht des Autors gerade bei raumrelevanten Untersuchungen wichtig, die jeweiligen Orte nicht nur über Literatur und andere Quellen zu erfahren, sondern auch durch das persönliche Erlebnis vor Ort, da die subjektive Wahrnehmung und Beobachtung eine Rolle spielen sollen, was gerade in Bezug auf Planung essentiell erscheint. Durch die Anwesenheit in den Fokusgebieten ergibt sich gelegentlich Kontakt mit den "Expertinnen und Experten" dieser Orte, seien es Anwohnerinnen und Anwohner oder auch dort Berufstätige sowie sonstige diesen Räumen verbundene Personen, die mit ihren Informationen für weiterführende Recherchen helfen, wobei diese als informelle Gespräche und nicht als wissenschaftliche Interviews zu klassifizieren sind. Zudem wurden für diese beiden Fokusgebiete die jeweils vorhandenen Plandokumente, also der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan samt Begleittexten, analysiert.

4.2.7. Fragebogen (Online-Befragung)

Im Zuge der Analyse war von Anfang an eine Befragung von Multilokalen vorgesehen. Zuerst wurde dabei an eine mündlich Befragung gedacht, in Form von leitfadengestützten oder narrativen Interviews. Da diese in ihrer Vorbereitung und Organisation aufwändig sind und zudem die Terminfindung mit multilokal lebenden Personen sich äußerst schwierig darstellt, wird auf die Methode des Fragebogens zurückgegriffen. Dies hat, außer den bereits genannten, folgende Gründe: Einerseits soll der Fragebogen dazu dienen die bereits aus der Literaturrecherche gezogenen Erkenntnisse zu prüfen. Das heißt im konkreten Fall sollen aus bereits durchgeführten empirischen Studien zum Thema Multilokalität und dem Verhalten multilokal lebender Personen aus anderen Ländern und Städten Ergebnisse als Hypothesen geprüft werden, mit dem Ziel mögliche Parallelen herauslesen und eine Umlegbarkeit der Erkenntnisse auf das Untersuchungsgebiet Wien anwenden und interpretieren zu können. Andererseits kann durch die Ausgabe eines Fragebogens eine höhere Zahl an Befragten in kurzer Zeit erreicht werden (vgl. Petzold 2013: 225). Außerdem wird angenommen, dass die Hemmschwelle zur Beantwortung der Fragen in Form eines anonymen Fragebogens deutlich geringer ist als bei persönlichen Interviews, wo aus Sicht des Befragten die Anonymität nicht sicher scheint, zusätzlich zum organisatorischen Aufwand auch für die Befragtenseite (Terminfindung).

Gerade letzteres ist ein besonderes Problem im Kontext von Multilokalitätsuntersuchungen. So verweisen auch mehrere Autoren, wie u.a. Petzold (vgl. 2013: 225) und Nadler et al. (2015: 204 und 205), auf die Vorteile von schriftlichen Befragungen in Form von Fragebögen bzw. Online-Befragungen, wie sie auch in diesem Fall zur Anwendung kommt. Dieselben Autoren vertreten auch die Ansicht, dass raumwissenschaftliche Arbeiten durchaus auf diese Methode zurückgreifen können, gerade bei eher neueren und wenig bearbeiteten Themen erfülle dies ihren Zweck: "Insbesondere für explorative und experimentelle quantitative Erhebungen zu neuen und komplexen raumbezogenen Themenfeldern lassen sich Online-Befragungen vorteilhaft einsetzen." (Nadler et al. 2015: 203). Zudem ist gerade im Zuge dieser Masterarbeit eine Online-Befragung auch aus Ressourcengründen sinnvoll, um eine möglichst

große Zahl an gewünschten Personen zu erreichen (vgl. Nadler et al. 2015: 214) und das zu einem möglichst geringen Kosten- und Zeitaufwand (vgl. Nadler et al. 2015: 214).

Ziel der Befragung und erwarteter Erkenntnisgewinn

Da das Thema Multilokalität als neuer, zu untersuchender Bereich gesehen wird und diese Arbeit insofern einen explorativen Charakter aufweist, ist das Heranziehen der Methode aus dieser Sicht sinnvoll. Die Online-Befragung soll als ein Teil zur Bearbeitung der Forschungsfrage "Wo und wie leben Multilokale in Wien?" beitragen. Ihr Zweck besteht allerdings nicht darin im Endergebnis repräsentative Aussagen über die Verteilung und das Leben von Multilokalen in Wien zu präsentieren. Vielmehr geht es hierbei darum mehr über die Beweggründe, das Verhalten, ihre Handlungslogik und ihren Aktionsraum herauszufinden, wie diese als Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt diese nützen. Dabei soll auf die Erkenntnisse von empirischen Studien zurückgegriffen werden, im Speziellen auf die Arbeit von Reuschke "Multilokales Wohnen. Raum-zeitliche Muster multilokaler Wohnarrangements von Shuttles und Personen in einer Fernbeziehung." (Reuschke 2010), die u.a. als Ausgangspunkt für die Hypothesen zur Formulierung der Fragen des Online-Fragebogens dienen. Es sei an dieser Stelle betont, dass das Erkenntnisinteresse viel mehr in den qualitativen Aussagen des Ergebnisses liegt als in seinen quantitativen Dimensionen, auch wenn dies auf den ersten Blick in Bezug auf die angewandte Methode widersprüchlich erscheint (Online-Befragungen bzw. Fragebögen zeichnen sich grundsätzlich durch ihren eher quantitativen Charakter aus und sollen Aussagen über eine große Menge an Befragten treffen können, was hier aber nicht im Vordergrund steht). Jedoch sei anzumerken, dass der Fragebogen nicht nur aus geschlossenen, sondern ebenso aus offenen Fragen besteht. Es soll herausgefunden werden, ob Aspekte in den bereits vorliegenden Untersuchungen noch nicht berücksichtigt wurden, ob bei den Fragen basierend auf den Erkenntnissen anderer Studien ähnliche Zusammenhänge erkennbar sind und vor allem welche Ansprüche aus den Ergebnissen für die Planung erwachsen. Die Methode wurde auch deswegen gewählt, dies ist bereits angedeutet worden, weil andere Befragungsformen von ihrem Aufwand her mehr Ressourcen benötigen und zudem das Erreichen von Multilokalen sich schwierig darstellt. Über das Internet soll dies leichter möglich sein, sprechen doch einige Autorinnen und Autoren im Zusammenhang von multilokal lebenden Personen von einer "hohen Internetaffinität" (Nadler et al. 2015: 204). Geschlossene Fragen mit vorgegebenen Antworten sollen zudem den Befragten das Antworten erleichtern (teilweise mit einer Option "Sonstiges", wo sie aus ihrer Sicht fehlende Antwortmöglichkeiten erwähnen können) und damit den Ablauf schneller machen, sodass die Motivation bis zum Ende des Fragebogens erhalten bleibt. Dies hat außerdem den Vorteil, dass die Auswertung weniger aufwändig ist und die Ergebnisse schneller verglichen werden können. Die offenen Fragen sind zwischendurch gereiht, sodass der oder die Befragte nicht den Eindruck bekommt, man müsse hier viel Text auf einmal selbst verfassen. Die Abwechslung soll die Spannung halten, eine "Überlastung" der befragten Person vermeiden und damit ein vorzeitiges Abbrechen verhindern.

Die Erstellung des Fragebogens selbst bedurfte mehrfacher Überarbeitungen und neuer Überlegungen, nicht zuletzt auch deshalb, um ebendiesen verständlich und für die befragten Personen einfach, wie

auch übersichtlich, anzulegen. Die Schwierigkeit besteht darin, die Komplexität des Themas auf einfache Formulierungen und eine möglichst umgängliche Sprache zu wählen, sodass keine Personen von Vornherein durch Verständnisprobleme bzw. Informationsdefizite von der Befragung ausgeschlossen würden. Dies erforderte Zeit und das mehrfache Heranziehen von Methodenliteratur, um hier eine entsprechende Qualität der Befragung zu garantieren. Zudem war die Länge des Fragebogens ein Kriterium, das sozusagen in Konkurrenz mit dem erhofften Erkenntnisgewinn stand. Einerseits sollen viele neue Informationen die Arbeit bereichern, andererseits sollte die Befragung nicht zu lange sein, um Abbrüche von Seiten der Befragten weitestgehend zu vermeiden. Ziel war eine Länge zu erreichen, die eine durchschnittliche Bearbeitungszeit von fünf bis zehn Minuten benötigt. So mussten im Laufe der Überarbeitung des Fragebogens Fragen ausgetauscht, anders positioniert, umformuliert und einige Fragen zugunsten der besseren, übersichtlichen und logisch nachvollziehbaren Strukturierung und einer zumutbaren Länge sowie einige Antworten und deren Kategorien bzw. die Antwortform geändert werden.

Inhaltlich werden die Fragen auf Basis des Stands der Forschung beziehungsweise auf Grundlage von Erkenntnissen aus empirischen Studien zum Thema Multilokalität herangezogen. Am wichtigsten hierbei waren die Erkenntnisse aus der Arbeit von Reuschke, die sozusagen als Hypothesen für die Erstellung des Fragebogens dienen. Reuschke hat sich mit den raumzeitlichen Mustern von Shuttles (u.a. Wochenpendler) und Personen in Fernbeziehungen auseinandergesetzt, womit natürlich bei weitem nicht alle Formen von Multilokalität abgedeckt sind und hier der Fokus auf berufs- und der beziehungsbedingten Mehrörtigkeit liegt. Einige von den Ergebnissen als Hypothesen seien hier als Zitate mit der jeweiligen Seitenzahl angeführt (Reuschke 2010):

- S. 165: "Angesichts der in empirischen Untersuchungen immer wieder betonten arbeitszentrierten Lebensweise von Shuttles an ihrem beruflich genutzten Wohnsitz überrascht, dass Kultur- und Freizeitangebote in der Wohngegend für fast die Hälfte wichtig und für immerhin jeden fünften Mann und mehr als jede vierte Frau sogar sehr wichtig sind"
- S. 170: "Ein Vergleich der Wertigkeiten der Verkehrsanbindung der Wohngegend von Shuttles und erwerbstätigen Fernwandernden zeigt (siehe Tab. 6.26), dass die Erreichbarkeit eines Fernverkehrsbahnhofs für Shuttles, die zwischen einer der Metropolen und einer weiteren Großstadt pendeln, gegenüber erwerbstätigen Fernwandernden von größerer Bedeutung ist. Shuttles aus kleineren Städten und Landgemeinden bevorzugen gegenüber der Vergleichsgruppe Wohngegenden mit einer guten Anbindung an Autobahnen."
- S. 171: "Generell nimmt die Bedeutung der Erreichbarkeit von Autobahnen mit steigender Entfernung zwischen den Wohnorten ab"
- S. 171: "Generell wird mit steigender Entfernung zwischen den Wohnorten die Erreichbarkeit eines Flughafens am Zweitwohnsitz wichtiger."
- S. 172: "Shuttles, die auch am Hauptwohnsitz in einer Großstadt wohnen, ist die Erreichbarkeit von öffentlichen Nahverkehrsmitteln wichtiger als Shuttles aus kleineren Städten und ländlichen Gemeinden (siehe Tab. 6.25), deren Wohngegend am Hauptwohnsitz in der Regel nicht an

- den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angebunden ist und die auch im Vergleich zu erwerbstätigen Fernwandernden in den Metropolen einen geringeren Wert auf die Erreichbarkeit von Bussen und Stadtbahnen legen (siehe Tab. 6.26)."
- S. 174: "Die Verteilung der befragten Shuttles über die drei städtischen Wohnlagen zeigt, dass der größte Anteil am Zweitwohnsitz in der Innenstadt wohnt. Die Konzentration auf innerstädtische Wohnstandorte ist bei ihnen deutlicher ausgeprägt als in der Gesamtstichprobe, denn insgesamt wohnen von den befragten Zugezogenen 38 % in den Metropolen in innerstädtischen Wohnlagen (siehe Anhang-Tab. 1). (S. 174)
- S. 175: "Dieser Vergleich mit der räumlichen Verteilung städtischer Bevölkerung insgesamt verdeutlicht, dass die befragten Shuttles und erwerbstätigen Fernwandernden weit häufiger als die restliche Stadtbevölkerung in innerstädtischen Wohnlagen und seltener in Stadtrandlagen wohnen. [...] Denkbar ist folglich, dass Shuttles am Zweitwohnsitz aufgrund geringerer Wohnkosten Wohnungen im Innenstadtrand nachfragen."
- S. 176/177: "Bekanntlich wird der Handlungsspielraum für Wohnstandortentscheidungen durch Zwangsfaktoren eingeschränkt. Genauer wird das Wohnstandortverhalten durch das Wohnungsmarktangebot (u. a. räumliche Verteilung der Wohnungsbestände) und auf der individuellen Ebene durch die Verfügbarkeit von finanziellen Ressourcen, aber auch durch nichtmonetäre Zwangsrestriktionen wie den Zugang zu Informationen über den Wohnungsmarkt bestimmt (Kreibich/Petri 1982)."
- S. 178/179: "Daraus lässt sich schließen, dass innerstädtisches Wohnen für Shuttles aufgrund kurzer Wege zur Arbeit eine prominente Rolle spielt."
- S. 189: "Es ist davon auszugehen, dass Shuttles häufiger als der repräsentative Querschnitt der Stadtbevölkerung am beruflich genutzten Wohnsitz in Innenstadtlagen wohnen, allerdings nicht häufiger als überregional zugewanderte Erwerbstätige ohne weitere Wohnung."
- S. 208: "In siedlungsstruktureller Hinsicht ist festzuhalten, dass Shutteln zwischen Großstädten eher eine vorübergehende, zeitlich begrenzte Mobilitätsform ist."
- S. 260: "Frauen und Personen mit geringem Einkommen präferieren Wohnstandorte mit einer guten Nahverkehrsanbindung. Männer in einer Fernbeziehung bevorzugen eher als Frauen Wohngegenden, die gut an einen Flughafen angebunden sind. Mit steigendem Einkommen wird die Erreichbarkeit eines Flughafens wichtiger."
- S. 272: "Der Wohnflächenverbrauch weist in einer Fernbeziehung zwar keine Besonderheiten auf, aber wird das Pendelarrangement betrachtet, scheinen Männer, die immer zu ihrer Partnerin pendeln und nur in der Wohnung der Partnerin zeitweilig zusammenleben, deutlich kleinere Wohnungen zu bewohnen. Wahrscheinlich haben sie durch die multilokale Lebensführung keine größeren Wohnflächenansprüche."

Da es sich hier um eine Online-Befragung handelt, ist davon auszugehen, dass Personen ohne Zugang zu einem PC oder Internet für die Befragung nicht beziehungsweise sehr unwahrscheinlich nur über Dritte erreicht werden können. Es wird allerdings angenommen, dass dies heutzutage kaum mehr zutrifft und

im Rahmen dieser Untersuchung die besonders als internetaffin geltenden Multilokalen (vgl. Nadler et al. 2015: 204) erreicht werden können. Multilokal lebende Personen, die einen ihrer Wohnorte in Wien haben, sollen im Zuge dieser Online-Befragung kontaktiert werden. Der Begriff Wohnort mag in diesem Kontext nicht immer zutreffend und von zu befragenden Personen nicht als solcher wahrgenommen werden (beispielsweise das temporäre Mitbewohnen bei einer Partnerin oder einem Partner), wurde aber hier aus pragmatischen Gründen und der einfacheren Verständlichkeit für die Befragten gewählt. Hier liegt genauso das Problem vor, dass sich einige Personen gar nicht als multilokal einordnen würden und sich deswegen von vornherein von der Befragung ausschließen. Grundsätzlich handelt es sich beim Auswahlverfahren der Online-Befragung nach der Einordnung von Kromrey et al. (vgl. 2016: 265f) um eine bewusste Auswahl: "Bei der bewussten Auswahl wird die Auswahl planvoll, aufgrund vorheriger Überlegungen nach angebbaren und intersubjektiv nachvollziehbaren Kriterien gezielt vorgenommen." (Kromrey et al. 2016: 268). Es wird bewusst nach multilokal lebenden Personen gesucht, wobei diese Wien als einen ihrer Wohnorte benennen müssen. Die Kontaktaufnahme erfolgt teils in persönlichen Gesprächen, über E-Mail und über soziale Netzwerke im Internet (im Besonderen Studierendengruppen). Es ist davon auszugehen, dass hierbei vor allem Studierende, tendenziell jüngere Personen und gut ausgebildete Personen (Akademiker) erreicht werden, die vorrangig ausbildungs- oder berufsbedingt multilokal leben und deswegen vermutlich häufig als Shuttles (u.a. Wochenpendler) identifiziert werden können.

Das Erkenntnisinteresse liegt vor allem in der persönlichen Sichtweise von multilokal lebenden Personen und wie ein Stück weit ihr Lebensalltag aussieht beziehungsweise organisiert wird, mit einem beabsichtigten, planungsspezifischen Fokus im Hintergrund. Der Fragebogen sollte demnach Erkenntnisse in folgenden Bereichen liefern:

- Multilokalisierung von wo aus gestartet und warum (Motiv für das multilokale Leben)
- Logik hinter Wohnstandortwahl und Wohnformen
- Erkennen von "Nutzerverhalten", Aktionsraum und Zeitaufteilung (Rhythmus des Pendelns, Zeitaspekt Aufenthalt in Wien und an anderen Orten, Funktionen der jeweiligen Wohnorte)
- Mobilitätsverhalten
- Meldeverhalten
- Schwierigkeiten und Herausforderungen multilokales Lebens aus persönlicher Sicht der Befragten
- Vorteile multilokaler Lebensweise aus persönlicher Sicht
- Funktionen von Abfahrtsorten in der Stadt und Funktion des Pendelns neben dem Verkehrszweck

An dieser Stelle sei nochmals betont, dass das Ergebnis der Befragung keine repräsentativen Aussagen treffen soll, was allein schon durch die Datenlage und die erwähnte Vorgangsweise ausgeschlossen wird. Nach Nadler et al. (vgl. 2015: 213) ist dies im Zuge dieser Methode nicht erforderlich, sondern hängt vom gewünschten Erkenntnisinteresse der jeweiligen Forschungsarbeit ab. Vielmehr geht es um die persönliche Sicht der Befragten, den qualitativen Output aus diesen Aussagen und die Prüfung der angeführten Hypothesen, um mögliche Parallelen zu Ergebnissen anderer Studien in Form von

beobachteten Tendenzen identifizieren zu können, wobei hier eben kein Rückschluss auf irgendeine Gesamtheit gezogen werden kann.

Vorbereitung, Pretest und Durchführung

Bevor der Online-Fragebogen, der mithilfe des Programms "Google Formulare" umgesetzt wurde, in den Pretest kann, musste dieser nochmals einer Prüfung durch den Autor unterzogen werden, wo der "vollständig ausgearbeitete Fragebogen schrittweise formal und inhaltlich kontrolliert" (Kromrey et al. 2016: 361) wird. Die Methodenliteratur verweist auf die Notwendigkeit einer Prüfung des Fragebogens vor der eigentlichen Durchführung (vgl. Kromrey et al. 2016: 361), wobei dies ebenso auf Online-Befragungen anzuwenden ist, wie Nadler et al. hinweisen (vgl. 2015: 206). Kromrey et al. (2016: 261) sehen zwei Schritte, die für die Durchführung notwendig sind: "zum einen muss der Fragebogen selbst von der Forscherin oder dem Forscher geprüft werden, und zum anderen muss der Fragebogen im Rahmen eines Pretests "im Feld" erprobt werden." Kromrey et al. (ebenda: 361) empfehlen für den ersten Punkt das von Faulbaum, Prüfer und Rexroth (2009, zitiert nach Kromrey et al. 2016: 361) entwickelte Fragebewertungssystem, anhand dessen der Fragebogen geprüft wurde. Dies umfasst folgende Aspekte (Faulbaum et al. 2009: 114, zitiert nach Kromrey et al. 2016: 362):

- "Probleme mit Worten/Texten
- Unzutreffende Annahmen über Befragte
- Erinnerungsvermögen
- Berechnung/Schätzung
- Komplexität der mentalen Leistung
- Nicht intendierte Nebeneffekte
- "Weiß-nicht"-Kategorie bei Einstellungsfragen
- Kontext der Frage/Fragensukzession
- Antwortvorgaben/Antwortskalen
- Offene Fragen
- Instruktionen bei Interview-administrierten Fragen
- Probleme im Zusammenhang mit der Aufgabenbeschreibung in selbst-administrierten Fragen"

Außerdem wurde der Fragebogen durch die fachliche Betreuerin dieser Arbeit, Dr. Emanuela Semlitsch, geprüft und ihre Rückmeldungen wurden in die Überarbeitung miteingebaut.

Der Pretest wurde "im Feld" durchgeführt (durch persönliches Ansprechen des Autors), wobei zwei Personen an der Befragung teilnahmen. Beide hatten grundsätzlich keine Schwierigkeiten, wobei eine Person Unverständlichkeiten bei einer offenen Frage anmerkte. Bei dieser fiel in der Auswertung zudem auf, dass zur Erklärung und der besseren Verständlichkeit der hinzugefügte Zusatz die Beantwortung insofern anscheinend beeinflusste, als eine Person den komplett selben Wortlaut wiedergegeben hat.

Diese Frage wurde daraufhin neu formuliert und kam geändert in den Fragebogen. Bei der Angabe der Verortung in Wien, wo um die Nennung der nächstgelegenen ÖV-Haltestelle gebeten wurde, wurden von den Befragten U-Bahn-Stationen genannt, in Bereichen, wo die Haltestellendichte sehr hoch ist und die nächstgelegene Station womöglich eine andere ist. Hier scheint die Annahme nahezuliegen, dass Befragte eher dazu neigen U-Bahn-Stationen zu nennen, sei es aus mangelnden Kenntnissen der Namen der eigentlich nächstgelegenen Station oder um absichtlich eine gewisse Anonymität zu wahren. Letzteres ist der Grund, warum nicht nach der eigentlichen Wohnadresse gefragt wird, sondern nach der nächstgelegenen Haltestelle. Damit soll aber eine ungefähre Verortung innerhalb Wiens trotzdem möglich sein, weshalb die Frage, trotz der eventuell verzerrenden und etwas ungenauen Angaben, in dieser Form bleibt. Zudem wird dem Fragebogen zum Schluss eine Möglichkeit für allgemeine Anmerkungen hinzugefügt, damit eventuelle, nicht über den Fragebogen abgedeckte, aber durch die Befragten als wichtig erachtete Aspekte multilokalen Lebens Erwähnung finden können. So wurde im Pretest von einer Person im Nachhinein angemerkt, dass Aspekte wie sprachliche Barrieren oder Schwierigkeiten mit Behörden nicht thematisiert würden. Diese wurden deswegen nicht in die Überarbeitung aufgenommen, da sie nicht dem Fokus der Befragung entsprechen, aber es wird dennoch von Seiten des Autors als notwendig erachtet, dass die befragten Personen die Möglichkeit haben, im Rahmen dieses allgemeinen Anmerkungsfeldes, hier aus Befragtensicht nicht beachtete Aspekte zu erwähnen.

Wie bereits kurz angedeutet, wurde der Online-Fragebogen über soziale Netzwerke im Internet geteilt (u.a. Pendlerforum Burgenland, Studierendengruppen in sozialen Netzwerken), per E-Mail verschickt oder durch persönliches Ansprechen von multilokal lebenden Personen um die Teilnahme an der Befragung ersucht. Zur Befragung eingeladen waren alle jene, die bereits einmal multilokal gelebt haben oder aktuell mehrörtig wohnen, wobei einer der Wohnorte Wien sein musste. Die Auswertung erfolgt mit Methoden der deskriptiven Statistik sowie bei den offenen Fragen nach der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring.

Insgesamt haben 19 Personen an der Befragung von Ende August bis Mitte September 2017 in einem Zeitraum von etwa drei Wochen teilgenommen, wovon alle entweder berufs- und/oder ausbildungsbedingt multilokal leben. 15 von 19 Befragten waren weiblich und die Altersangabe lässt zudem auf vorrangig studentische Teilnehmerinnen und Teilnehmer schließen. Bei 13 von den 19 Teilnehmenden lagen die weiteren Wohnsitze in Österreich, bei den verbleibenden sechs im Ausland. Einzelne Ergebnisse dieser Online-Befragung werden im Laufe der Arbeit themenspezifisch in den Kapiteln eingebaut und genauer erläutert. Die Ergebnisse und der Fragebogen selbst sind als Anhang dieser Arbeit beigefügt.

Theoretischer Rahmen

Das Thema Multilokalität ist noch relativ jung und damit fand bisher eine eher oberflächliche theoretische Auseinandersetzung statt, auch wenn hinter den bisherigen Arbeiten sehr wohl theoriebezogene Annahmen stehen (vgl. Weichhart und Rumpolt 2015: 47). Doch wie Weichhart und Rumpolt in ihrem Text hinweisen, ist eine allumfassende Theorie, die sowohl Entstehungsgründe, individuelle Handlungen und die Rahmenbedingungen für multilokales Leben beschreibt, unmöglich, denn diese müsste eine "Super-Theorie" (ebenda) sein und dazu imstande die maßgeblich beeinflussenden Prozesse hinter Multilokalität, wie beispielweise Globalisierung beziehungsweise Flexibilisierung von Arbeit und ähnliches, erklären zu können. Nach Weichhart und Rumpolt sind "Theorien immer auch Behauptungen über die ontologische Struktur der Realität" (ebenda) und sie sollen "verallgemeinernde Behauptungen über Beeinflussungs- oder Kausalzusammenhänge zwischen Phänomenen" (ebenda) aufstellen. Das heißt, dass auch die bisherigen Erkenntnisse im Rahmen der Multilokalitätsforschung eine fundierte Basis für weitere Forschungsarbeiten, wie diese, in theoretischer Form bieten. Gerade in Bezug auf theoretische Überlegungen werden von den gängigen Autorinnen und Autoren von Multilokalitätsuntersuchungen häufig dieselben Theorien und deren Entwickler angeführt. Als eine der in diesem Zusammenhang meist genannten Theorien zur Erklärung von Multilokalität gilt die 1970 von Torsten Hägerstrand mit seinem Artikel "What about people in regional science" begründete Zeitgeographie, auf die in diesem Kapitel genauer eingegangen wird. Darüber hinaus wird auf den so genannten "mobility turn" in den Sozialwissenschaften Bezug genommen. Hierfür wird das von mehreren Autorinnen und Autoren erwähnte "New mobilities paradigm" von Mimi Sheller und John Urry herangezogen. Auch wenn zusätzlich noch weitere theoretische Überlegungen möglich wären, konzentriert sich diese Arbeit vor allem auf die Zeitgeographie und den angesprochenen Paradigmenwechsel innerhalb der Sozialwissenschaften.

Darüber hinaus führen mehrere Autorinnen und Autoren weitere Theorien an (vgl. Weichhart und Rumpolt 2015; Seebacher 2013; Moser 2016), die das Thema Multilokalität in bestimmten Bereichen, beispielsweise die Entstehungsbedingungen und Motive multilokalen Wohnens, erklären können. Weichhart und Rumpolt teilen diese Theorien in drei Gruppen ein: Mikrotheorien (hierunter fallen Migrationstheorien, Livelihood-Theorie, Rational-Choice-Theorien, Bedürfnistheorien, Handlungstheorien), Makrotheorien (hierunter zählen die Autoren Regulationstheorie, Globalisierungstheorie, Zeitsoziologische Theorien, Theorie der "Zweiten Moderne") und Ermöglichungstheorien (dazu zählen Artefakte-Theorien, Ressourcentheorien und Akteursnetzwerktheorien) (Weichhart und Rumpolt 2015: 50).

Da diese Arbeit weniger versucht das Phänomen an sich sozialwissenschaftlich zu erklären und sich dabei vorrangig auf bereits bestehende Ergebnisse beruft, soll der Fokus weiterhin auf der Erklärung von Multilokalität für die Raumplanung liegen, und hierbei eignet sich aus Sicht des Autors die Zeitgeographie nach Hägerstrand am besten, da diese versucht das räumliche Handeln von Individuen und dessen Einschränkungen ("constraints") zu erklären.

5.1. Zeitgeographie

Die von Torsten Hägerstrand entwickelte Zeitgeographie basiert vor allem auf dem so genannten Constraints-Konzept (vgl. Weichhart und Rumpolt 2015: 48). Es wird hierbei davon ausgegangen, dass menschliches Handeln gewissen Zwängen und Einschränkungen unterliegt. Das heißt, dass der jeweilige individuelle Aktionsraum durch diese Basiszwänge beeinflusst wird und somit letzterer in gewisser Weise seine natürlichen Grenzen aufweist. Die Zeitgeographie wird gerade wegen des erwähnten Constraints-Konzepts herangezogen, da es in Bezug auf Planung insofern relevant ist, als die angeführten Zwänge bestimmte Nutzungen für jede Person erforderlich machen. Das sind zum Beispiel die biologischen Zwänge des Essens und Schlafens, genauso wie der Bedarf an persönlichen Rückzugsorten zur Erholung, wo diese Bedürfnisse erfüllt und ebenso persönliche Gegenstände gelagert werden (vgl. Hägerstrand 1970: 12). Neben den "capability constraints" zugeordneten biologischen Zwängen sind auch "coupling constraints" Einschränkungen nach dem Konzept von Hägerstrand. Diese umfassen den Kontakt zu anderen Individuen, sei es in Form von Konsum (z.B. täglicher Einkauf), ganz allgemein gesprochen von Produktion (Arbeit) und sonstigen menschlichen Interaktionen (vgl. Hägerstrand 1970: 14). All diese Punkte erfordern Nutzungen für die Erfüllung von lebensalltäglichen Funktionen. In Bezug auf Multilokalität stellt sich damit die Frage, welche Funktionen an allen Wohnorten erfüllt werden müssen und welche unter den Wohnorten von den Multilokalen selbst aufgeteilt werden und damit nicht überall zwingend verfügbar sein müssen. Obwohl Weichhart und Rumpolt die Zeitgeographie als "theoretisches Zentrum der Forschungen zur residenziellen Multilokalität" (Weichhart und Rumpolt 2015: 48) sehen, sind die Autoren der Ansicht, dass die Zeitgeographie lediglich eine Erklärung für das Wohnen an mehreren Orten gibt, jedoch nicht darüber hinaus andere Aspekte von Multilokalität abdeckt (vgl. ebenda).

Der Ansatz der Zeitgeographie verfolgt das Ziel "sich mit der zeitlichen Dimension des räumlichen Handelns von Akteuren im Alltag" (Kramer 2001) auseinanderzusetzen, wobei vor allem die Erkennung bestimmter Verhaltensmuster im Vordergrund steht: "Zentrales Erkenntnisinteresse der Zeitgeographie ist die Identifizierung von zeit-räumlichen Mustern menschlichen Handelns, das häufig erweitert wird um die Frage nach den Motiven dieses Handelns." (Kramer 2001). Zur Zeit der Veröffentlichung des Textes von Torsten Hägerstrand und der damit einhergehenden Begründung der Zeitgeographie um 1970 herum, war die Betrachtung der Ebene individuellen Handelns völlig neu und ein innovativer Zugang im Bereich der Regionalwissenschaften, wie auch in der Humangeographie (vgl. Kramer 2012: 84/85). Die Zeitgeographie geht in ihrer Erklärung davon aus, dass ein Individuum unteilbar und dessen Zeit begrenzt ist (Hägerstrand 1970: 21), das heißt anders formuliert, dass ein Mensch zu einem Zeitpunkt nur an einem Ort anwesend sein kann. Somit kann in einem Zeit-Raum-Modell die Anwesenheit an unterschiedlichen Orten im Verlauf der Zeit anhand eines Lebenspfades eines Individuums grafisch dargestellt werden (vgl. ebenda: 10). Das raum-zeitliche Handeln wird, wie schon bereits angedeutet, von drei so genannten "constraints", also Zwängen oder Einschränkungen, beeinflusst. Hägerstrand (1970: 12) unterscheidet hierbei zwischen den "capability constraints", sozusagen biologischen Zwängen (z.B. Essen, Schlafen), "coupling constraints", diese umfassen Koordinierung und Interaktionen zwischen Individuen, und den

"authority constraints", die Zugangseinschränkungen beziehungsweise -möglichkeiten beschreiben (z.B. Öffnungszeiten, Eintrittspreise etc.). Durch diese Einschränkungen lässt sich das individuelle raumzeitliche Handeln eingrenzen. Eine der Schwächen der Zeitgeographie liegt allerdings nach Kramer in der "Beschränkung des Ansatzes auf die Mirkoebene" (Kramer 2001). Die Zeitgeographie wurde unter Sozialwissenschaftlern immer wieder kritisiert und deswegen laufend überarbeitet (vgl. Weichhart und Rumpolt 2015: 48). Hamedinger weist beispielsweise auf den "biologistischen" Charakter der Theorie hin, "der in eine Determinierung der Handlungen der Subjekte durch objektive Zwänge mündet" (Hamedinger 1998: 152) und dadurch "Fragen der Genese von Sozial- und Raumstrukturen, sowie Fragen der Produktion von Macht ausgespart bleiben müssen." (ebenda). Dadurch sei die Einordnung der Zeitgeographie in sozialwissenschaftliche Theorien für Hamedinger problematisch (vgl. ebenda).

5.2. New mobilities paradigm

Mitte des ersten Jahrzehnts der 2000er-Jahre begann in den Sozialwissenschaften der so genannte "mobility turn", begründet durch die Einführung des "New mobility paradigm" von Sheller und Urry (2006). Kurz darauf erschienen im deutschsprachigen Raum erste Publikationen zum Thema der Multilokalität, was mit dem erwähnten Paradigmenwechsel einhergegangen sein könnte. Auch Weichhart und Rumpolt (vgl. 2015: 12) ordnen Multilokalität dem neuen sozialwissenschaftlichen Paradigma zu, das zum Ziel hat sich von der bisherigen Logik der Sesshaftigkeit zu lösen, Sheller und Urry aber gleichzeitig betonen, dass sich das new mobilities paradigm genauso von solchen abgrenzt, die von Enträumlichungsprozessen sowie dem Ende von Nationalstaaten als Containerräume für Gesellschaft sprechen (Sheller und Urry 2006: 210). Grundsätzlich versucht dieses Paradigma neue Forschungsfragen aus einer anderen Perspektive aufzuwerfen, dabei neue Theorien zu entwickeln und ebenso mit anderen oder adaptierten Methoden zu arbeiten (Sheller und Urry 2006: 210; vgl. Urry 2007: 18). Es gehe den Autoren weniger darum eine "reduzierende Beschreibung der aktuellen Welt" (Sheller und Urry 2006: 210) zu liefern als vielmehr um eine neue wissenschaftliche Sicht und dem folgend neue Arbeitsweisen, Fragestellungen und Untersuchungsobjekte. Dies ist insofern für die Raumplanung interessant, als diese in ihrem Handeln, das liegt in der Natur der Disziplin, der Sesshaftigkeit verschrieben ist und der Umgang mit alternativen Lebensformen und Lebensstilen zum klassischen sesshaften Konzept deswegen nicht einfach ist, da sich das System und die entwickelten Instrumente am Prinzip an der Sesshaftigkeit orientieren. Dies liegt schlussendlich am Aufbau und der Ordnung hiesiger administrativer und politischer Strukturen, die für das staatliche Agieren und die Verwaltung notwendig sind, worauf Weichhart und Rumpolt hinweisen: "Die Sesshaftigkeit und damit die eindeutige territoriale Zuordnung der Bürger bildet eine wesentliche und unabdingbare Grundlage des staatlichen Verwaltungshandelns." (Weichhart und Rumpolt 2015: 17). Aus dieser Sicht ist es besonders spannend Raumplanung und Raumforschung auf ihre Methoden und Fragestellungen hin aus Sicht des "new mobility paradigm" zu betrachten. Noch dazu kommt, dass hier der Kontrast zwischen mobil und immobil in ein neues Licht rückt, denn das eine ist ohne dem anderen nicht möglich. Mobilität sei auch immer mit Immobilitäten verbunden, betonen Sheller und Urry und verweisen auf benötigte Infrastrukturen, die sehr wohl auch lokal relevant sind (Sheller und Urry 2006: 210). Hier besteht wiederum die Verbindung zur Raumplanung, die eine mobile Welt erst ermöglichen kann, denn für Mobilität wird immobile, ortsgebundene Infrastruktur benötigt, seien es Kabel für Kommunikationsmittel oder Straßen, Schienen oder Flughäfen für den Transport von Menschen und Gütern (Sheller und Urry 2006: 210/211). Das verdeutlicht wiederum, dass selbst eine "Welt in Bewegung" (Urry 2007: 3) immer in irgendeiner Form einen räumlichen Bezug hat. Dies spiegelt auch Parallelen zur Multilokalität wider, denn auf den ersten Blick scheinen mobile Menschen sich von Räumen zu lösen. Aber gerade dem Terminus Multilokalität wohnt auch die Betonung des Lokalen inne, das bedeutet zwar ein Leben an mehreren Orten, kann aber genauso eine starke Bindung an diese bedeuten und Mobilität ein Ausdruck starker Ortsgebundenheit sein, obwohl dies im ersten Augenblick widersprüchlich erscheinen mag. Dieser Bezug zu Raum per se spiegelt sich im theoretischen Zugang des neuen Paradigmas wider, denn es wird hier ebenso auf den so genannten "spatial turn" zurückgegriffen (Sheller und Urry 2006). In den 1980er-Jahren kam es zu einem Paradigmenwechsel innerhalb der Sozialwissenschaften, weil zunehmend erkannt wurde, dass Raum einen Einfluss auf soziale Verhältnisse hat (Urry 2007: 34). Dies steht auch in Zusammenhang mit Mobilität, denn mit räumlicher Mobilität ist oft eine soziale Mobilität verbunden (vgl. Weichhart 2009: 6). Hier möchte das new mobilities pradigma ansetzen und unabhängig von der Mobilität im reinen Transportsinne nicht nach Verkehrsmittelwahl oder Art des Pendelns unterscheiden, sondern die Hintergründe der Mobilität von Individuen erklären (vgl. Sheller und Urry 2006: 213). Urry unterscheidet bei Mobilitäten unter fünf voneinander unabhängigen Arten, die über Distanz soziales/gesellschaftliches Leben ermöglichen (Urry 2007: 47):

- "corporeal travel": Die Fortbewegung von Personen zu unterschiedlichen Zwecken (z.B. Arbeit, Freizeit, Familie, Migration, etc.)
- "physical movement": Transport von Gütern
- "imaginative travel": über visuelle Medien
- "virtual travel": in Echtzeit, geographische und soziale Entfernungen überschreitend
- "communicative travel": von Person zu Person über Briefe, Textnachrichten(SMS), Telefon etc.

Untersuchungen im Rahmen des new mobilities paradigm sollen die Verflechtungen zwischen diesen genannten Mobilitäten genauer betrachten (Urry 2007: 48). Gerade das Thema Multilokalität ist hier geeignet und so können hier einige dieser "Mobilitäten" in ihren Zusammenhängen untersucht werden, wobei vor allem in diesem Kontext "corporeal travel" und "communicative travel" im Vordergrund stehen. Aber nicht nur ihnhaltlich, genauso methodisch kommt das neue Paradigma zum Tragen, denn, wie bereits erwähnt, erfordert die neue Forschungsperspektive neue beziehungsweise adaptierte Methoden, die zum Einsatz kommen. Sheller und Urry (2006: 217-219) beziehungsweise Urry (2007: 39-42) nennen hier folgende Methoden:

- Beobachtung
- teilnehmende Methode: Begleitung von Mobilen, Mix aus Beobachtungen und Interviews
- Zeit-Raum-Tagebücher: Mobile berichten über ihre Wege (Warum und wohin); kann in Form von

Texten und/oder Bildern umgesetzt werden

- Cyber-Research, digitale Recherche über Webseiten oder Foren (soziale Netzwerke) zur Analyse von "imaginative" und "virtual mobilities"
- Beschreibung der Atmosphäre von Orten
- "Erinnerungen": Analyse von Bildern, Briefen, Objekten
- Analyse von Transferorten (Warteräume, Lounges, etc.) als immobile Orte der Mobilität

Im Falle dieser Arbeit kommen einige dieser, auch dem new mobilities paradigm zuordenbaren, Methoden zum Einsatz, die im entsprechenden Kapitel bereits erläutert und deren konkrete Anwendung detailliert erörtert wurde. So wurde zum Beispiel im Rahmen der Online-Befragung teilweise über soziale Netzwerke und spezielle Gruppen gearbeitet, in denen multilokal lebende Personen vermutet werden (z.B. Studierendengruppen, Pendlerforen und ähnliche). Ebenso kamen Beobachtungen, unter anderem die Begehung von Transferorten, im Zuge der Analyse der Fokusgebiete Hauptbahnhof und UNO-City zum Einsatz.

6

Übersicht und Stand der Forschung

Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit den wesentlichen aktuellen Erkenntnissen der Multilokalitätsforschung und versucht diese zusammenfassend wiederzugeben. Nach einem historischen Überblick und der Beschreibung von Entstehungsbedingungen von Multilokalität, werden im Rahmen der Darstellung mehrerer Typologien unterschiedliche Ausprägungsformen multilokalen Wohnens anhand der dahinter stehenden Motive klassifiziert, um so weiters die Verbindung zur Planung im nächsten Kapitel herzustellen.

6.1. Historischer Überblick und Verbindung mit Globalisierung, Verhältnis zu Zweitwohnsitzthematik

In der Literatur ist teilweise die Rede davon, dass (räumliche) Mobilität oder auch Multilokalität Charakteristika moderner Gesellschaften seien (vgl. Limmer und Schneider 2008: 13; Limmer et al. 2010: 15; Rolshoven 2006: 187; Rolshoven 2009: 297; Baumhackl 1989: 33; Weichhart und Rumpolt 2015: 11). Doch wie ein Blick zurück in die Vergangenheit zeigt, ist gelebte Mehrörtigkeit nichts besonders Neues, im Gegenteil, lebten seit der Sesshaftwerdung Menschen immer wieder multilokal (vgl. Sturm und Weiske 2009: I; Weichhart und Rumpolt 2015: 11; Weichhart 2009: 1; Petzold 2013: 27/28; Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 2; Limmer und Schneider 2008: 13). Bereits in der Antike hatten reichere Bürgerinnen und Bürger neben ihrem Wohnsitz in der Stadt einen Landwohnsitz (Baumhackl 1989: 32), aber auch zu späteren Zeiten pflegten Herrschaftsfamilien und Adelige zusätzliche Wohnsitze außerhalb von Städten (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 2). Neben dem Erholungszweck sollten gerade die zusätzlichen Wohnsitze von Herrschenden den territorialen Anspruch verdeutlichen, so wie es auch heute noch ebenso die Sommerresidenzen von Staatsoberhäuptern gibt (Rolshoven 2009: 294). Aber es waren nicht nur, jedoch mehrheitlich, Mitglieder der so genannten Oberschicht, die an mehreren Orten lebten. So werden genauso Formen studentischen Wohnens an mehreren Orten bereits im 14. und 15. Jahrhundert vermutet (Kramer 2015: 144), wobei natürlich die Intensität des Pendelns zwischen den Heimatgemeinden und den Universitätsstädten wahrscheinlich deutlich geringer ausfiel, als dies heute der Fall ist. Aber auch Formen berufsbedingter Mobilität und Multilokalität waren bei Händlern, Seefahrern, Baumeistern oder Künstlern früh beobachtbar (Limmer und Schneider 2008: 13). Doch die "Mobilen" waren in der Vergangenheit nicht hoch angesehen, ihnen schlug oft eine gewisse Skepsis entgegen, die sich wiederum später in einigen Gesetzen und gesellschaftlicher Ausgrenzung beziehungsweise Ächtung widerspiegelte (vgl. Limmer et al. 2010: 16).

Mit dem Einsetzen der Industrialisierung begann vermutlich infolge massiver siedlungsstruktureller Veränderungen die Grundsteinlegung für die Entwicklung von Multilokalität im weitesten Sinne. Durch die Trennung von Wohn- und Arbeitsplatz (Baumhackl 1989: 24; Huchler et al. 2009; Läpple et al. 2009: 11; Österreichische Raumordnungskonferenz 1987: 9) und deren Aufteilung an unterschiedliche Orte, waren Transportmittel erforderlich, um diese Änderung der Nutzungsstrukturen zu ermöglichen. Dies erfolgte durch die Errichtung von Eisenbahnen und Straßenbahnen. Die Mehrheit der arbeitenden Bevölkerung pendelte zu dieser Zeit täglich zwischen dem Ort des Wohnens und des Arbeitens (Österreichische

Raumordnungskonferenz 1987: 9), wobei teilweise Arbeiterheime errichtet wurden und somit bereits zu diesem Zeitpunkt eine Art des Wochenpendelns als Option bei zu großen Entfernungen für den täglichen Fußmarsch zur Arbeitsstätte bei den Arbeitenden möglich war (Limmer und Schneider 2008: 15; Reuschke 2010: 21). Neben der Errichtung zahlreicher Fabriken in den Städten und deren negative Auswirkungen in Hinblick auf Luftqualität, waren durch die starke Zuwanderung aus dem ländlichen Räum in die Städte Wohnungen erforderlich, was in Wien in der Phase der so genannten "Gründerzeit" einen regelrechten Bauboom auslöste. Diese Periode beschreibt einen Zeitraum, in dem ein großer Teil des noch heute stadtbildprägenden Gebäudebestandes in Wien errichtet wurde, wobei hier infolge von Spekulation und der starken Nachfrage extrem dicht gebaut wurde. Dies führte wiederum zu großer Unzufriedenheit der Stadtbevölkerungen in Europas Metropolen, war einerseits die Umweltsituation aufgrund der zahlreichen Fabriken massiv belastet und Wohnraum durch die starke Zuwanderung rar beziehungsweise das vorhandene Wohnungsangebot auch qualitativ unattraktiv. Daraufhin entwickelte sich eine "Anti-Stadt"-Stimmung, da mit dem städtischen Raum Schmutz, Krankheiten, schlechte Luft, wenig Platz und Stress assoziiert wurden (vgl. Baumhackl 1989: 32). Um diesem Trend entgegenzutreten wurden Forderungen nach "Licht, Luft und Sonne" laut und so entstanden, teilweise aus der Not des Ersten Weltkrieges heraus, informelle Siedlungen durch die so genannte Siedlerbewegung (vgl. Czeike 2004: 218; Österreichische Raumordnungskonferenz 1987: 23). Politisch wurden die Prinzipien dieser Bewegung vom "Roten Wien" aufgegriffen und in weiterer Folge, darauf aufbauend, die ersten Gemeindebauten errichtet, die als Höfe ausgeführt einen Paradigmenwechsel im Wohnbau einläuteten und mit großen Grünanlagen der Dichte der Gründerzeitbebauung entgegentraten. Aus der Siedlerbewegung, die allgemein der damals international stärker werdenden Gartenstadtbewegung zuzuordnen ist, entwickelten sich schlussendlich die Wiener Kleingartenvereine und damit die so genannten Schrebergärten (Czeike 2004: 218). Anfänglich stand bei diesen der Selbstversorgungscharakter im Vordergrund der eigentlichen Nutzung (v.a. in der Zwischenkriegszeit und während des Zweiten Weltkrieges), während im Laufe der Nachkriegszeit vermehrt der Erholungscharakter hervortrat, wobei die ursprünglich temporär vorgesehene Wohnnutzung vorrangig auf den Sommer beschränkt war und damit multilokales Wohnen innerhalb der Stadt ermöglichte. Doch mit dem steigenden Wohlstand ab den 1970ern, änderten auch diese ihre Funktion zunehmend und wurden in den darauffolgenden Jahren zu ständigen Wohnsitzen umgebaut und Kleingärtenhäuser unterschieden sich dadurch nur noch geringfügig vom klassischen Einfamilienhausbau, der ebenfalls ab dieser Zeit verstärkt, vor allem im Stadtumland (Baumhackl 1989: 36), einsetzte. Damit einher ging auch die Entwicklung der Zweitwohnsitze, die vor allem dem Erholungszwecke dienten. Hierzu gibt es auch einige Untersuchungen, wie beispielsweise von Baumhackl (1989), der in diesem Kontext von einer "Aufspaltung der Wohnfunktion" spricht und das Wohnen demnach auf mehrere Orte verteilt wird.

Neben dem klassischen Zweitwohnsitz im Verständnis der damaligen Zeit als vorrangig dem Erholungszweck dienenden Wohnsitz, begann im Zuge der Globalisierung und der Tertiärisierung ab den 1980er-Jahren die berufsbedingte Multilokalität Bedeutung zu erlangen (Baumhackl 1989: 36). Verbesserte Infrastrukturen und damit verbunden bessere Erreichbarkeiten ermöglichten einen größeren

Aktionsraum auch für multilokal Wohnende (vgl. Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 11). Ein Großteil der Erde ist heutzutage innerhalb mehrerer Stunden Reisezeit erreichbar, während in Vergangenheit Tage, Wochen oder Monate für manche Ziele benötigt wurden. Informationen können teilweise sogar in Sekunden um den Erdball geschickt werden und diese Geschwindigkeit beschleunigt das Tempo gesellschaftlicher Entwicklung und Veränderungen. Aber es sind nicht nur die Technologien und damit die technischen Möglichkeiten selbst, die das ermöglichen, denn ebenso wichtig ist der Zugang zu ebendiesen für eine große Menge an Personen durch deren Leistbarkeit (Weichhart 2015: 61). Nicht zu vernachlässigen sind zudem, abseits der technischen, zahlreiche soziale Veränderungen in den vergangenen Jahrzehnten, die vor allem in westlichen Gesellschaften beobachtet werden können. Oft ist in der Literatur von einer Individualisierung von Lebensstilen zu lesen (Hilti 2013: 17; vgl. Petzold 2013: 28), neuen Formen des Zusammenlebens abseits des klassischen Familienmodells und ebenso von Transformationsprozessen im Arbeitsbereich (Flexibilisierung von Arbeit zeitlich und räumlich) (Hilti 2009b: 45; Hilti 2013: 17; Reuschke 2009: 41; Reuschke 2010: 16; Hesse und Scheiner 2007: 141; Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 2; Dittrich-Wesbuer und Plöger 2013: 196). Die Kombination aus sozialen und auch technischen Veränderungen beeinflussen die Entstehung und weitere Entwicklung von Multilokalität. Es kann deswegen nicht einfach pauschal behauptet werden, es gebe lediglich einen Grund für multilokales Wohnen. Ganz im Gegenteil muss eher davon ausgegangen werden, dass jede individuelle Entscheidung zu einem solchen selbst einem komplexen individuellen Entscheidungsprozess unterliegt, der von verschiedenen objektiven, aber genauso subjektiven, Faktoren abhängt (vgl. Weichhart und Rumpolt 2015: 16).

6.2. Entstehungsbedingungen

Ein in der Literatur häufig genannter Prozess, der oftmals von den Autorinnen und Autoren mit Multilokalität in Verbindung gebracht wird, ist Globalisierung (vgl. Hilit 2013: 17; Weichhart 2009: 1; Beck 2007: 131). Eine der meist zitierten deutschsprachigen Autoren in diesem Zusammenhang ist der Soziologe Ulrich Beck, der Globalisierung als Prozess, "der transnationale soziale Bindungen und Räume schafft" (Beck 2007: 30), versteht. Er spricht hier auch von "Ortlosigkeit von Gemeinschaft, Arbeit und Kapital" (Beck 2007: 31f) und sieht damit verbunden das Aufkommen von Mehrörtigkeit in seiner Bezeichnung als "Ortspolygamie der Lebensformen" (Beck 2007: 131). Doch es gibt kritische Stimmen, die den Zusammenhang von räumlicher Mobilität und Globalisierung als nicht vollständig empirisch erwiesen ansehen (vgl. Limmer und Schneider 2008: 15). Der Begriff an sich ist nicht einheitlich definiert und so stehen unterschiedliche Verständnisse und Konzepte hinter der Beschreibung von Internationalisierungsprozessen (Esser und Weiß 2005: 403). Doch grundlegend geht es um zunehmend intensivere internationale Verflechtungen und Abhängigkeiten, sei es auf wirtschaftlicher, politischer oder sozialer Ebene (Esser und Weiß 2005: 397). Dadurch entwickeln sich international agierende Akteurinnen und Akteure, die für unterschiedliche räumliche Ebenen relevant sind, wobei dies nicht nur internationale Institutionen oder große Wirtschaftskonzerne betrifft. In den vergangenen Jahren haben genauso Nicht-Regierungsorganisationen oder Klein- und Mittelunternehmen die internationale Ebene für sich zunehmend beansprucht, was durch verbesserte

Erreichbarkeiten, die entsprechend vorhandenen Kommunikationstechnologien und die Leistbarkeit des überörtlichen Agierens in Form finanzierbarer Standort- und Reisekosten möglich ist. Insofern kann hier von einer Pluralisierung international wirkender Akteurinnen und Akteure ausgegangen werden und damit einer Ausdifferenzierung arbeitsbedingt multilokal agierender Personen. Gerade aus der Wirtschaft ist multilokales Handeln im Sinne des Betriebs mehrerer Standorte bekannt und hierbei stellt sich natürlich die Frage, inwiefern diese Entwicklung die Basis für individuelle Multilokalität ist. Es ist davon auszugehen, dass durch das internationale Handeln wirtschaftlicher Akteure, wie beispielsweise international tätiger Unternehmen, Multilokalität in gewissen Bereichen erforderlich ist und somit sozusagen strukturell eine Voraussetzung oder eine Entstehungsbedingung für multilokales Wohnen besteht. Vermutlich gibt es hier Wechselwirkungen zwischen Angebot und Nachfrage, das eine kann das andere bestimmen oder zu einem gewissen Grad mitbeeinflussen. Dies klingt zwar sehr theoretisch, lässt sich doch an einigen Beispielen festmachen: So genannte Expatriates (ursprünglich aus dem Englischen kommend, mittlerweile auch offiziell deutscher Begriff) arbeiten für ihre Unternehmen für eine bestimmte Zeit, also temporär, im Ausland. Damit ist nicht zwangsläufig von Multilokalität auszugehen, eine gelebte Mehrörtigkeit ist jedoch wahrscheinlich, da eine intensive Reisetätigkeit zwischen den Standorten und längere Aufenthalte nachvollziehbar vermutet werden können. Hier zu erwähnen sind spezielle Berufsgruppen, die prädestiniert für multilokales Wohnen sind. Kramer (2015: 172) sieht vor allem im akademischen Bereich Multilokalität als Bestandteil des Ausbildungs- und Berufslebens von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern. Somit gibt es so etwas wie erwünschte Multilokalität, die bei einigen Berufen beziehungsweise Positionen grundsätzlich erwartet werden, wie beispielsweise bei Politikerinnen und Politikern, die einerseits an einem Ort ihres Wahlkreises sowie in der jeweiligen Hauptstadt oder dem Ort des Sitzes des entsprechenden Parlamentes wohnen. Ebenso trifft dies auf Soldatinnen und Soldaten zu, wobei hier auch zwecks nationalen Zusammenhaltes ein Austausch des Personals zwischen den Regionen erfolgt. Dies geschieht umso mehr in Ländern mit regional-separatistischen Bewegungen, um deren Rückhalt in der Bevölkerung zu schwächen und ein nationales Einheitsgefühl durch den intendierten Austausch zu fördern. Doch nicht nur die Erwartung an bestimmte Berufsformen sind Basis für multilokales Leben, auch der Wunsch des Individuums selbst an mehreren Orten zu leben ist in diesem Kontext hervorzuheben. Rolshoven (2007: 20) betont, dass hier die persönliche Einstellung an sich von Bedeutung ist und sieht Multilokalität als bewusst gewählte Lebensweise. Außerdem wird gerade bei jüngeren Menschen während ihrer universitären Ausbildung beziehungsweise nach deren Abschluss eine Bereitschaft zu Mobilität (vgl. Reuschke 2010: 15), beispielsweise in Form von Multilokalität, vorausgesetzt und ein gewisses kosmopolitisches Weltbild aufgrund derzeitiger Wertvorstellungen erwartet (vgl. Petzold 2013: 393/394; Perlik 2009: 85). Aus dieser Betrachtung heraus könnte man von Multilokalität als Selbstzweck sprechen, das Leben an mehreren Orten verbinde nicht mehrere unterschiedliche Funktionen, sondern sei selber das Ziel, um neue Erfahrungen und Wissen an unterschiedlichen Orten parallel zu sammeln. Aus diesem Grund wurde im Zuge dieser Arbeit auch bewusst der Begriff Lebensstil im Kontext von Multilokalität gewählt.

Doch neben der gesellschaftlichen oder auch individuellen Erwünschtheit von multilokalem Wohnen, spielen genauso regionalentwicklungspolitische Faktoren eine Rolle bei der Entstehung von

Multilokalität. Wie schon an einigen Stellen dieser Arbeit erwähnt, hängen soziale und geographischräumliche Mobilität häufig zusammen. In welcher Form hängt vom jeweiligen Arrangement und dem Werdegang des Individuums ab. Wie Petzold hervorhebt ist mit räumlicher Mobilität nicht zwangsläufig eine positive Veränderung bei sozialer Mobilität verbunden (Petzold 2015: 246/247). Multilokalität kann somit als Folge von regionalen Disparitäten und sozialer Ungleichheit gesehen werden (Petzold 2015: 254; Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 15). Das Phänomen des mehrörtigen Wohnens erfüllt damit den Zweck einer individuellen Strategie, um diese Ungleichheiten auszugleichen (Petzold 2015: 251). Insofern stellt sich auch die Frage, inwieweit die Entscheidung zu einem multilokalen Arrangement von den Individuen freiwillig gewählt oder aufgrund struktureller Rahmenbedingungen (z.B. ökonomisch) erzwungen wird (Hesse und Scheiner 2007: 142). Hinzu kommt, dass bedingt durch den Prozess der Globalisierung sich "räumliche Mobilitätsbereitschaft und zeitliche Flexibilität […] zu wesentlichen Elementen einer erfolgreichen Berufslaufbahn entwickelt" (Reuschke 2010: 15) haben. In diesem Kontext könnte man Multilokalität auch als Strategie sehen, um dem "Zwang" der Migration im Zuge einer Karriereentwicklung zu entgehen. Vermutlich sind aber die Einzelentscheidungen sowohl von Zwängen, als auch der eigenen Entscheidungsfreiheit und dem bewussten Willen zur multilokalen Lebensweise gleichermaßen von Bedeutung (vgl. Hesse und Scheiner 2007: 142/143; Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 4; Perlik 2009: 81).

Ermöglicht oder begünstigt wird die individuelle Entscheidung zu multilokalem Leben ebenso durch das infrastrukturelle Angebot. So können Verkehrsverbindungen der Bahn im Fernverkehr, günstige Flugverbindungen oder eine entsprechende Straßenverbindung zwischen bestimmten Standorten die Entscheidung pro multilokalem Wohnen beeinflussen (vgl. Petzold 2015: 254). Das heißt, dass die Ergebnisse planerischen Handelns ebenso die Entstehungsbedingungen von Multilokalität mitgestalten, wobei dies einer von vielen (äußeren) Faktoren ist.

Durch die Aufteilung von Funktionen, wie der räumlichen Trennung von Arbeit und Wohnen, besteht logischerweise ein Bedarf die Entfernung zwischen den Orten zu überwinden. Bei Überschreitung eines gewissen Zeitbudgets scheinen Migration oder Multilokalität geeignete Strategien und damit als Alternative zum täglichen Pendeln. Durch die Internationalisierung von Arbeit infolge des Globalisierungsprozesses ist das multilokale Wohnen eine Möglichkeit ein Verlassen des ursprünglichen Wohnortes zu vermeiden und trotzdem an einem weit entfernten Ort zu arbeiten. Die verbesserten politisch-rechtlichen Rahmenbedingungen erlauben dies beispielsweise innerhalb der Europäischen Union ohne größeren Aufwand für den einzelnen EU-Bürger oder EU-Bürgerin (vgl. Limmer et al. 2010: 15; Limmer und Schneider 2008: 19). Damit wird auch von institutioneller Seite ermöglicht, die "Standortofferten" (Weichhart und Rumpolt 2015: 16) mehrerer Orte durch multilokales Wohnen miteinander, auch über staatliche Grenzen hinweg, zu verbinden (Weichhart 2009, Weichhart und Rumpolt 2015: 16). Das würde vom Prinzip auch dem Konzept der so genannten Glokalisierung (vgl. Esser und Weiß 2005: 401) entsprechen, denn Multilokalität als mögliches Ergebnis der Globalisierung ist nicht mit einer Deterritorialisierung oder Enträumlichung gleichzusetzen, sondern im Gegenteil mit der Betonung des Lokalen und der Bindung an mehrere Orte (vgl. Duchêne-Lacroix 2015: 219).

Abschließend sei noch ein Punkt erwähnt, der zwar nicht direkt zu multilokalem Wohnen führt, das

Entstehen aber entscheidend beeinflussen kann und speziell im Wiener Fall von Bedeutung ist. Durch die Präsenz der Stadt Wien am Wohnungsmarkt durch den Besitz von Gemeindewohnungen (kommunaler Wohnbau) kann ebendiese die Preisentwicklung beeinflussen. Neben diesen kommunalen Wohnungen wird ein beträchtlicher Teil an Wohnungen gefördert und dadurch der Mietpreis am Wohnungsmarkt insgesamt gesenkt. Dies führte in den 1970er-Jahren und später dazu, dass viele Städterinnen und Städter, die von diesen günstigen Wohnungen profitierten, das ersparte Geld in die Errichtung eines Zweitwohnsitzes in Form von Einfamilienhäusern oder Ferienwohnungen investierten (BAUMHACKL 1989: 142). Noch hinzu kamen offenbar Förderungen vom an Wien angrenzenden Bundesland Niederösterreich im Sinne der Wohnbauförderung. Davon sollten die Stadtumlandgemeinden von Wien einwohnermäßig profitieren. Dies ist insofern relevant, als dass die Gemeinden langfristig versuchen nur mit Nebenwohnsitz gemeldete Personen durch Angebote an den jeweiligen Ort zu binden, um langfristig gesehen diese zu Hauptwohnsitzenden zu machen. Folglich bedeutet das wiederum zusätzliches Geld durch den Finanzausgleich für die Kommunen und größere politische Macht, denn mehr Einwohnerinnen und Einwohner bedeuten schlussendlich auch mehr politische Mandate. Von diesem Konkurrenzkampf zwischen Wien und anderen Gemeinden sowie unter den Stadtumlandgemeinden selbst dürften gerade multilokal Lebende innerhalb der Stadtregion mit zusätzlichem Erholungswohnsitz profitiert haben.

6.3. Voraussetzungen für Multilokalität

Neben den Entstehungsbedingungen von Multilokalität sind die Voraussetzungen für multilokales Wohnen zu erörtern, da sie gerade aus planerischer Sicht relevant sind. Es sind, wie dies bereits im vorigen Abschnitt schon durchgeklungen ist, nicht nur soziale Faktoren, die ein mehrörtiges Leben bedingen, sondern genauso infrastrukturell-technische Voraussetzungen, die das Handeln an mehreren Orten und das Pendeln zwischen diesen möglich machen, und hierbei ist die Rolle der Raumplanung nicht unwesentlich. Im folgenden Teil soll dies auf theoretischer Basis kurz erläutert werden und die aus Sicht des Autors drei wesentlichsten Faktoren näher erklärt werden, wobei dies inhaltlich dem Konzept der Motilität nach Kaufmann (Kaufmann et al. 2010: 95f) folgt.

Aus den Ergebnissen der bisherigen wissenschaftlichen Publikationen zum Thema Multilokalität lassen sich drei Grundvoraussetzungen für ein multilokales Leben ableiten: Information, Erreichbarkeit und Finanzierbarkeit. Diese drei sind sozusagen die Basis jeder Form multilokalen Wohnens, unabhängig von politischen oder rechtlichen Rahmenbedingungen (letztere sind länderweise zu betrachten und jeweils spezifisch zu erörtern). Sie wurden auch deshalb gewählt, weil sie alle einen Bezug zur Raumplanung im weitesten Sinne haben. Dies mag am deutlichsten beim Punkt Erreichbarkeit sein, wo der Zusammenhang in Form von Verkehrsverbindungen offensichtlich ist, aber auch bei Information (hierunter fallen auch Kommunikationsinfrastrukturen) oder Finanzierbarkeit (Regionalentwicklung, Standort- und Reisekosten) ist zumindest eine indirekte Verbindung gegeben.

6.3.1. Information

Um die Entscheidung für das Wohnen an mehreren Orten treffen zu können, braucht es Informationen, sozusagen das Wissen über die jeweiligen Standorte. Während in der Vergangenheit früher über persönliche Kontakte oder über Bücher und Zeitungen Informationen über den potentiellen weiteren Wohnstandort eingeholt werden mussten und damit die Aktualität nicht immer gegeben war, so ist die Informationsbeschaffung heutzutage über das Internet möglich, auch mit dem Vorteil am aktuellen Stand zu sein. Hierzu benötigt es allerdings die erforderliche Kommunikationsinfrastruktur, wobei nicht unbedingt ein Computer notwendig ist, sondern auch schon Mobiltelefone über entsprechende Recherchemöglichkeiten verfügen, um an dieselben Informationen zu gelangen. Somit können theoretisch von überall, sofern eine Verbindung mit dem Internet besteht, und ohne detailliertem Vorwissen die wichtigsten Informationen über einen potentiellen weiteren Standort, wie Lage und Preise von Immobilien sowie die Erreichbarkeit, in kurzer Zeit recherchiert werden. Es ist deswegen anzunehmen, dass der Entscheidungsprozess selbst durch die verbesserten Informationsmöglichkeiten schneller verläuft als dies noch vor dem Bestehen und dem breiten Zugang zu einer Internetverbindung möglich und vorrangig eine Abhängigkeit des Wissens von anderen Personen gegeben war.

Neben dem hier geschilderten "Wissen" soll auch Kommunikation unter dem Punkt Information subsumiert werden. Denn zur Organisation von Multilokalität braucht es den Kontakt zu anderen Menschen. Da dies aber aufgrund der räumlichen Distanz nicht persönlich möglich ist, werden entsprechende Kommunikationsmittel erforderlich. Inwieweit moderne Informations-Kommunikationstechnologien das Entstehen von multilokalen Lebensstilen beeinflussen, ist aktuell nicht genau erforscht. Es ist aber davon auszugehen, dass diese das Leben an mehreren Orten erleichtern (Schad 2015: 301), wobei in diesem Zusammenhang erwähnt werden muss, dass die dadurch geschaffenen Möglichkeiten wie Videotelefonie oder Sofortnachrichtendienste keine persönlichen Treffen ersetzen, sondern lediglich eine ergänzende Funktion einnehmen (vgl. Kramer 2015: 162). Wie Kramer in ihrer Studie unter Studierenden und Mitarbeitenden am Karlsruher Institut für Technologie feststellte, sind diese Formen der Kommunikation über die genannten Medien vor allem in der Aufrechterhaltung von Kontakten zu weit entfernt lebenden Personen relevant (ebenda). Auch im Bereich der Wirtschaft stellte sich immer wieder die Frage, ob denn die vereinfachte Kommunikation mittels moderner Medien zu einem Rückgang an Besprechungen vor Ort und damit auch von erforderlichen Dienstreisen führen würde. Es ist jedoch eher von einem Anstieg an Geschäftsreisen auszugehen, wie bereits ältere Studien empirisch belegen konnten (vgl. Rangosch 2000: 287; Kasarda 2013: 16). Demnach haben Unternehmen durch das Internet mehr Informationen über andere Standorte und erweitern somit ihren Aktionsraum, was wiederum zur Gründung von Tochterunternehmen bzw. der Begründung von weiteren Standorten führt. Schlussendlich wird der Kontakt über den eigenen Ort hinaus intensiver und damit auch das Reisen erforderlich, denn trotz aller technischen Möglichkeiten erweisen sich persönliche Treffen und damit die physische Anwesenheit bei wichtigen Entscheidungen noch immer als wesentlich und unverzichtbar (Rangosch 2000: 287; vgl. Petzold 2013: 22).

6.3.2. Erreichbarkeit

Und genau diese persönliche Anwesenheit und die Nicht-Substituierbarkeit von physischer Anwesenheit dürften ein wesentlicher Entscheidungsgrund für die Wahl von Multilokalität als persönlicher Strategie sein. Weichhart und Rumpolt sprechen in diesem Zusammenhang auch von so genannten kritischen Standortofferten (Weichhart 2009: 8; Weichhart und Rumpolt 2015: 27), unter die persönliche Kontakte zu den Wichtigsten zu zählen sind, unabhängig davon, ob dies beruflicher (Anforderung des Arbeitgebers) oder privater Natur (Familien, Fernbeziehung, Freunde) ist. Um schlussendlich multilokal leben zu können, braucht es zwischen den Wohnorten Verbindungen beziehungsweise müssen diese zeitlich so erreichbar sein, dass das mehrörtige Wohnen in den Lebensalltag integrierbarist. Daanzunehmen ist, dass die Wohnorte nicht im fußläufigen Umkreis liegen, sind entsprechende verkehrsinfrastrukturelle Voraussetzungen notwendig. Das heißt es benötigt Straßen, Schienen und entsprechende Personenzugsverbindungen oder Flüge beziehungsweise gegebenenfalls Schiffsverbindungen zwischen den nachgefragten Orten (Petzold 2015: 254; Schad 2015: 267). Abseits von Formen der individuellen Mobilität wie beispielsweise dem Autofahren, sind bei öffentlichen Verkehrsmitteln die Bedienhäufigkeiten für ein Leben an mehreren Orten relevant und somit eine gewisse Fahrplanabhängigkeit gegeben.

6.3.3. Finanzierbarkeit

Aber nicht nur die Verbindungen selbst sind hier notwendig, sondern auch eine Leistbarkeit der Benützung ebendieser. Der Fahrpreis ist vermutlich neben dem zeitlichen Aspekt ein wesentlicher Bestimmungsfaktor in der Distanz zwischen den Orten eines multilokalen Arrangements. Die Nähe zu einem Flughafen mit beispielsweise kostengünstigen Verbindungen durch so genannte Billigfluggesellschaften ermöglichen eine Erweiterungen des Aktionsradius von Multilokalen (Hesse und Scheiner 2007: 147). Ebenso dürfte dies beim Fernverkehr der Bahn zutreffen, wobei bestimmte Angebote wie Jahresnetzkarten (zum Beispiel Österreich-Card der Österreichischen Bundesbahn, Bahncard 100 der Deutschen Bahn oder das Generalabonnement in der Schweiz) das Pendeln zwischen den Wohnorten erleichtern und bei diesen keine zeitliche Einschränkung und somit eine individuelle Flexibilität besteht (vgl. Schad 2015: 267). Neben den Reisekosten sind noch die jeweiligen Standortkosten relevant, also Kosten für eine Wohnung beziehungsweise eine Form von Behausung (Weichhart 2009: 9), die Nutzung von Verkehrsangeboten vor Ort (sofern diese nicht durch bereits laufende Kosten gedeckt werden) und sonstige Lebenshaltungskosten (Einkauf, Freizeit etc.). Diese können für die einzelne Person wegfallen, wenn diese bei anderen mitwohnen kann und die Kosten hierfür nicht selber tragen muss (Kinder, Familienmitglieder und ähnliche).

6.4. Wer lebt multilokal und warum?

Wie bereits in einem früheren Kapitel erwähnt, lässt sich Multilokalität nach Johanna Rolshoven (2006: 181) als die Organisation des Lebensalltags an mehreren Orten beschreiben. Das heißt Funktionen des

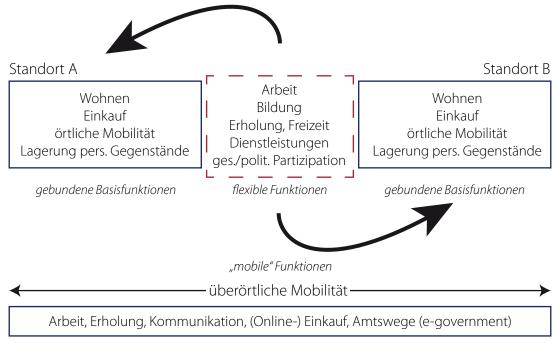
alltäglichen Lebens werden von einem Individuum auf unterschiedliche Orte verteilt, an denen gewohnt wird. Diese Verteilung bedeutet ebenso differenzierte Anforderungen an die jeweiligen Wohnorte, je nach Funktionen, die diesen zugeteilt werden. Welche Orte schließlich welche Funktion für das jeweils multilokal lebende Individuum haben, das hängt ganz klar vom Motiv hinter dem mehrörtigen Wohnen ab. In diesem Abschnitt werden einige dieser skizziert, bevor eine konkrete Typologisierung nach einigen Autorinnen und Autoren erfolgt. Doch zu Beginn seien noch einige theoretische Gedanken angeführt, um gerade im Hinblick auf die Verteilung der Funktionen einen Überblick zu bekommen, der die Erfordernisse für Planung verdeutlichen soll.

Zunächst einmal gilt es festzuhalten, dass unabhängig von der jeweiligen Form multilokalen Wohnens gewisse Basisfunktionen an jedem der aufgesuchten Orte vorhanden sein müssen. Dies ist eine Wohnmöglichkeit in irgendeiner Art von Behausung (auch zum Mitbewohnen), der Zugang zu Gütern des täglichen Bedarfs (zum Beispiel Lebensmittel), die Möglichkeit sich an diesem Ort fortzubewegen und persönliche Gegenstände zu lagern, was meist in der eigenen Wohnung oder der zuvor genannten Wohnmöglichkeit sein kann.

Andere Funktionen des Lebensalltags können jedoch auf die jeweiligen Orte des multilokalen

Verteilung von Funktionen des Lebensalltags

Nachfrage nach unterschiedlichen Nutzungen an verschiedenen Standorten



Mobilsein | Transitionsraum* | Zwischenwelt*

Abb. 5: Verteilung von Funktionen des Lebensalltags. Eigene Darstellung

^{*}Transitionsraum: Begriff nach Weichhart 2009 Zwischenwelt: Begriff nach Hilti 2013

Arrangements bewusst aufgeteilt oder parallel an allen beziehungsweise an einigen nachgefragt werden, so zum Beispiel Arbeit, Bildung, Erholung und Freizeit, die Nachfrage nach Dienstleistungen und Gütern des nicht-täglichen Bedarfs sowie gesellschaftliches oder politisches Engagement. Auch das Mobilsein zwischen den Wohnorten kann für bestimmte Zwecke genutzt werden, wie zum Beispiel das Arbeiten während einer Fahrt, vorausgesetzt es gibt eine bestehende Internetverbindung, Bestellungen über das Internet oder genauso die Erledigung von Amtswegen (e-government). Das Unterwegssein kann aber genauso eine Erholungsfunktion erfüllen und für persönliche Gespräche mit anderen Personen, zum Musikhören oder beispielsweise Lesen genutzt werden. Das heißt der "mobile Raum" kann einen Zweck im Lebensalltag multilokaler Personen haben.

Doch dann stellt sich die Frage, wen das betrifft und wieviele das sind. Diese Fragen sind nicht einfach mit einer Zahl zu erklären. Vielmehr braucht es neben Zahlen noch weitere Erklärungsversuche, um das Beobachtete zu verstehen. Wie bereits angeführt und von einigen Autorinnen und Autoren mehrfach erwähnt, ist das Phänomen der Multilokalität kein schicht- oder gruppenspezifisches Phänomen, das nur einer kleinen Menge an hochmobilen Personen vorbehalten ist. Vielmehr handelt es sich um einen mittlerweile als Massenphänomen bezeichneten Lebensstil, der sich durch alle Gesellschaftsbereiche und Milieus, in unterschiedlicher Ausprägung, durchzieht (Weichhart und Rumpolt 2015: 11). Dies zeigen auch die Zahlen aus Österreich anhand der Auswertung von Haupt- und Nebenwohnsitzdaten der Statistik Austria.

Getrennt nach Altersgruppen lassen sich einige Unterschiede herauslesen und zeigen damit, welche besonders für Multilokalität in Frage kommen. Auffällig ist vor allem, dass unter den 20-30 Jährigen der Anteil an Multilokalen an der Wohnbevölkerung in derselben Altersgruppe im Vergleich zu anderen hoch ist. Wisbauer et al. (2015: 92) argumentieren hier, dass vor allem Studierende einen Nebenwohnsitz melden, wovon einer der Wohnsitze vermutlich der Wohnort der Eltern und der andere der jeweilige Studienort sein wird. Ebenso können hierunter Personen fallen, die einen Nebenwohnsitz beim Partner oder der Partnerin anmelden, so genannte "LATs" (living apart together) (Wisbauer et al. 2015: 92).

Anteil der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Bevölkerung nach Altersgruppen (2009)		Anteil der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Bevölkerung nach Altersgruppen (2013)	
0 bis unter 10 Jahre	3,0%	Unter 6 Jahre	2,1%
10 bis unter 20 Jahre	6,7%	6 bis 14 Jahre	4,7%
20 bis unter 30 Jahre	16,2%	15 bis 17 Jahre	6,5%
30 bis unter 40 Jahre	11,7%	18 bis 24 Jahre	14,0%
40 bis unter 50 Jahre	10,4%	25 bis 49 Jahre	11,6%
50 bis unter 60 Jahre	0.7%	50 bis 64 Jahre	9,5%
		65 bis 84 Jahre	8,9%
60 bis unter 70 Jahre	9,9%	85 Jahre	9,3%
70 bis unter 85 Jahre	8,0%		7,77.
85 Jahre und älter	9,4%	Zudem fällt hier auf, dass Kin	der kaum an weiteren

Tab. 4: Anteil der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Bevölkerung nach Altersgruppen (2009). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA: Mini-Registerzählung und Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009 nach Wisbauer et al. (2015): 93. Tab. 5: Anteil der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Bevölkerung nach Altersgruppen (2013). Eigene Darstellung.

Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 nach Bauer (2015): 16.

Wohnsitzen gemeldet sind. Dies kann daran liegen, dass Eltern ihre Kinder nicht an den weiteren Wohnsitzen melden, zum Beispiel im Falle von Scheidungskindern, die zwischen den Wohnorten der Eltern pendeln, oder bei Zweitwohnsitzen mit Erholungsfunktion, wo vielleicht nur erwachsene Familienmitglieder gemeldet werden und hier die Meldemoral nicht sonderlich ausgeprägt erscheint (Wisbauer et al. 2015: 92). Außerdem ist im Erwerbstätigenalter vermutlich bedingt durch berufsbezogene Multilokalität der Anteil der Personen mit weiteren Wohnsitzen höher als in anderen Altersgruppen. Dies trifft vor allem auf junge Erwerbstätige im Berufseinstieg zu, die eher dazu bereit sind mehrere Wohnsitze aufgrund der beruflichen Tätigkeit zu begründen und tendenziell mobiler sind.

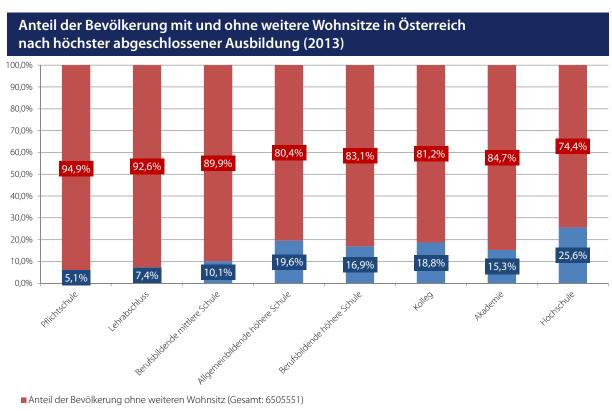
Anteil der Personen in laufender Ausbildung mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Bevölkerung nach Ausbildungsart (2013)			
Aktuell laufend in Ausbildung gesamt	1454212	100%	
davon mit mind. einem weiteren Wohnsitz	162633	11,2%	
Anteile unter denen mit weiterem Wohnsitz	absolut	relativ (Bev)	
Allgemein bildende Pflichtschule	24473	4,3%	
Allgemein bildende höhere Schule	14257	7,0%	
Berufsbildende mittlere und höhere Schulen	24630	7,6%	
Hochschule	94149	30,2%	
Sonstige laufende Bildung	4741	14,6%	
Schulbesuch unbekannt	383	2,9%	

Tab. 6: Anteil der Personen in laufender Ausbildung mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an Bevölkerung nach Ausbildungsart (2013). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 nach Bauer (2015): 17.

Die Zahlen bezogen auf Personen in laufender Ausbildung bestätigen, dass besonders Studierende für ihre Ausbildung und die Zeit während des Studiums einen multilokalen Lebensstil wählen. Im Jahr 2013 hatten somit rund 30 Prozent aller Studierenden zu diesem Zeitpunkt mindestens einen weiteren Wohnsitz in Österreich. Insgesamt lebten jedoch nur etwa 11% der in Ausbildung befindlichen Personen in Österreich multilokal, wobei dieser Wert vor allem durch den hohen Anteil Studierender (rund 58% der in Ausbildung befindlichen multilokalen Personen sind Studierende) so ausfällt.

Anteil der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Bevölkerung nach höchster abgeschlossener Ausbildung (2013)				
Abgeschlossene Ausbildung gesamt	7279671	100%		
davon mit mind. einem weiteren Wohnsitz	774120	10,6%		
Anteile unter denen mit weiterem Wohnsitz	absolut	relativ (Bev)		
Pflichtschule	101671	5,1%		
Lehrabschluss	170653	7,4%		
Berufsbildende mittlere Schule	105436	10,1%		
Allgemeinbildende höhere Schule	86045	19,6%		
Berufsbildende höhere Schule	95209	16,9%		
Kolleg	8406	18,8%		
Akademie	21433	15,3%		
Hochschule	185267	25,6%		

Tab. 7: Anteil der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an Bevölkerung nach höchster abgeschlossener Ausbildung (2013). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 nach Bauer (2015): 17.



■ Anteil der Bevölkerung mit mind. einem weiteren Wohnsitz (Gesamt: 774120)

Abb. 6: Anteil der Bevölkerung mit und ohne weitere Wohnsitze in Österreich nach höchster abgeschlossener Ausbildung (2013). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 nach Bauer (2015): 17.

Aber auch nach Abschluss eines Hochschulstudiums leben diese, zumindest den Daten nach, anteilsmäßig öfter multilokal als Personen mit anderem Ausbildungsgrad. Ein Viertel der Akademikerinnen und Akademiker verfügen neben dem Hauptwohnsitz über mindestens einen weiteren Wohnsitz in Österreich. Der Anteil wäre noch höher, würden hier auch ausländische Nebenwohnsitze berücksichtigt, was aber aufgrund der derzeitigen Datenlage nicht möglich ist (Behörde erfasst nur Daten für Österreich). Ähnlich hoch ist der Anteil unter den Absolventinnen und Absolventen von allgemein bildenden höheren Schulen, wo fast jeder Fünfte über einen weiteren Wohnsitz in Österreich verfügte. Deutlich niedriger fallen hier die Ergebnisse bei Personen mit Pflichtschulabschluss sowie Lehrabschluss aus, wo deutlich unter zehn Prozent einen weiteren Wohnsitz in Österreich gemeldet hat.

Anteil der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Bevölkerung nach Stellung im Beruf (2013)			
Erwerbstätige gesamt	4101145	100%	
davon mit mind. einem weiteren Wohnsitz	485090	11,8%	
Anteile unter denen mit weiterem Wohnsitz	absolut	relativ (Bev)	
Arbeiterinnen und Arbeiter	80239	6,0%	
Angestellte	290084	14,9%	
Sonstige unselbständig Erwerbstätige	51288	15,9%	
Selbständige und mithelfende Familienangehörige	63479	12,9%	

Tab. 8: Anteil der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Bevölkerung nach Stellung im Beruf (2013). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 nach Bauer (2015): 16.

Ebenso bei der Stellung im Beruf zeigen sich Differenzen, wobei hier Angestellte und sonstige unselbständig Erwerbstätige, worunter unter anderem Beamtinnen und Beamte fallen, besonders hohe Anteile im Vergleich zu anderen aufweisen, während hingegen unter den Arbeiterinnen und Arbeitern mit sechs Prozent diesen Zahlen nach relativ wenige Personen multilokal wohnen. Auffällig ist hierbei auch, dass von den insgesamt rund 485.000 erwerbstätigen Personen mit mindestens einem weiteren Wohnsitz in Österreich 60% Angestellte sind.

Die Betrachtung der erwerbstätigen Bevölkerung nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit verdeutlicht zudem, dass tendenziell Personen, die im Dienstleistungssektor tätig sind, eher multilokal leben als jene in anderen Bereichen. Vor allem primärer und sekundärer Sektor treten hingegen weniger im Zusammenhang mit Multilokalität auf. Dies ist insofern nicht weiter überraschend, als beispielsweise in der Landwirtschaft beschäftigte Personen oft Nichtpendler und durch die Tätigkeit an den Ort gebunden sind (Wisbauer et al. 2015: 97). Besonders stechen jedoch die Bereiche "Information und Kommunikation"

sowie "freiberufliche, wissenschaftliche technische Dienstleistungen" hervor, bei denen jeweils um die 20% multilokal leben. Dies bestätigt gängige Thesen, da diese Gruppe als besonders mobil gilt. Wisbauer et al. (2015: 98f) argumentieren zudem, dass in diesen Bereichen häufig Studierende neben dem Studium arbeiten und deswegen der Anteil entsprechend hoch ist, aber genauso, dass Lehrerinnen und Lehrer durch die langen Ferienzeiten eher die Möglichkeit haben einen weiteren aufzusuchen Wohnsitz wie auch freiberuflich Tätige.

Beinäherer Betrachtung der Bevölkerung nach Haushaltsgröße fällt auf, dass vor allem Personen in Ein-Personen-Haushalten überdurchschnittlich oft über mindestens einen weiteren Wohnsitz verfügen (Bauer 2015: 8). So haben 13,6 Prozent der in Ein-Personen-Haushalten lebenden Personen

Anteil der aktiv erwerbstätigen Wohnbevölkerung mit Nebenwohnsitz in Österreich am 31.Oktober 2009 nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit		
Information und Kommunikation	21,4%	
Freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen	20,2%	
Erziehung und Unterricht	18,3%	
Kunst, Unterhaltung, Erholung	18,2%	
Exterritoriale Organisationen und Körperschaften	16,4%	
Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	15,9%	
öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung	15,6%	
Gesundheits- und Sozialwesen	15,0%	
Grundstücks- und Wohnungswesen	14,6%	
Sonstige Dienstleistungen	13,0%	
Energieversorgung	12,9%	
Private Haushalte	11,7%	
Verkehr und Lagerei	10,2%	
Waserversorgung und Entsorgung	9,6%	
Handel und Kfz-Reperatur	9,6%	
Beherbergung und Gastronomie	9,3%	
sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen	9,0%	
Bauwesen	8,3%	
Warenherstellung	7,7%	
Bergbau	6,3%	
Land- und Forstwirtschaft	5,0%	

Tab. 9: Anteil der aktiv erwerbstätigen Wohnbevölkerung mit Nebenwohnsitz in Österreich am 31.Oktober 2009 nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit. Eigene Darstellung in Anlehnung an Wisbauer et al. (2015): 98. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009 nach Wisbauer et al. (2015): 98.

mindestens einen Nebenwohnsitz in Österreich, wobei Bauer (2015: 8) die Gründe hierfür vor allem bei jungen Leuten sieht, die entweder noch bei den Eltern mit einem Wohnsitz gemeldet sind oder bei der Partnerin oder einem Partner. Auch im Rahmen der Online-Befragung zeigt sich, dass am Wohnort Wien mehr als ein Drittel der Befragten alleine und circa ein weiteres Drittel mit einem (Ehe-)Partner beziehungsweise mit einer (Ehe-)Partnerin im Haushalt wohnt.

Anteil Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz an der Bevölkerung nach Haushaltsgröße (2013)		
Haushaltsgröße (Privathaushalt)	Anteil an Bev	
1 Person	13,6%	
2 Personen	10,8%	
3 Personen	9,9%	
4 Personen	7,6%	
5 Personen	6,4%	
6 und mehr Personen	5,4%	

Tab. 10: Anteil Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz an der Bevölkerung nach Haushaltsgröße (2013). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 nach Bauer (2015): 18.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Multilokalität in der Tat ein Massenphänomen ist, bei dem einige Gruppen besonders hervortreten, andere hingegen weniger stark.

Dies hängt neben dem finanziellen Aspekt der Leistbarkeit unter anderem mit dem jeweiligen Hintergrund und dem Motiv der Multilokalität zusammen. Grundsätzlich findet sich in der Literatur häufig die grobe Unterscheidung in berufsbedingte und freizeitorientierte Multilokalität (Rolshoven 2006: 182; Hilti 2013: 58). Bei näherer Betrachtung von Beispielen der alltäglichen Praxis kommt man aber relativ schnell zu dem Schluss, dass diese Einteilung zu grob ist und einer weiteren Differenzierung bedarf. Aus Sicht des Autors ist es sinnvoll diesen beiden zwei weitere Hauptkategorien hinzuzufügen. Oft wird beispielsweise ausbildungsbedingte Multilokalität der berufsbedingten zugerechnet. Da diese aber, und das haben die oben angeführten Zahlen deutlich belegen können, ein wesentlicher Faktor ist und, wie im späteren Verlauf dieser Arbeit noch deutlich wird, gerade Angebote für die Studierende am Wohnungsmarkt aktuell wesentlich erscheinen. Ebenso sollte freizeitorientierte Multilokalität nicht als eine Kategorie alles andere umfassen, was nicht der berufsbedingten entspricht. Vielmehr ist es sinnvoll neben dieser noch eine Kategorie anzudenken, die soziale Gründe wie Fernbeziehungen oder familiäre Motive berücksichtigt, diese aber vom Begriff der Freizeit losgelöst werden sollte. Freizeitinduzierte Multilokalität sollte vor allem Zweitwohnsitze im klassischen Sinne, wie sie vor allem früher gesehen wurden, umfassen, die vorrangig einer Erholungsfunktion dienten.

Es ist jedoch anzumerken, dass auch diese Einteilung zu kurz greift, aber dennoch für eine grobe Klassifizierung geeignet erscheint, vor allem in Hinblick auf die raumplanungsorientierte Einordnung. Zudem besteht das Problem der Trennschärfe, wie sie allerdings auch bei anderen Typologien der Fall ist (vgl. Weichhart und Rumpolt 2015: 34), denn oftmals können auch mehrere Motive gleichzeitig hinter einem multilokalen Lebensstil begründet liegen (Dittrich-Wesbuer et al. 2015: 125; Weichhart und Rumpolt 2015: 35; Hilti 2013: 59). Die Vielzahl an beobachtbaren multilokalen Arrangements macht

eine Klassifizierung schwierig, sie ist aber dennoch wichtig, um die Komplexität des Beobachteten zu strukturieren und damit in weiteren Bereichen mit den Ergebnissen arbeiten zu können (vgl. Weiske et al. 2009: 70; Hesse und Scheiner 2007: 144). Dies ist insbesondere für die Raumplanung relevant, um auf die Wirkungen des Phänomens Multilokalität zu reagieren.

Um die bisher erfolgte grobe Einteilung zu verdeutlichen, werden an dieser Stelle einige Beispiele multilokalen Wohnens angeführt und deren Einordnung erläutert. Im darauffolgenden Teil werden dann Typologien einiger Autorinnen und Autoren angeführt, um die bisher beobachteten Formen von Multilokalität einzuordnen.

Beginnend mit den berufsbedingten Formen von Multilokalität ist das "Shutteln" vermutlich die bekannteste. Diejenigen, die umgangssprachlich häufig als "Wochenpendler" bezeichnet werden, werden in der wissenschaftlichen Debatte durch die Einführung des Begriffs (Reuschke 2010: 23; Scheiner und Hesse 2007: 145) durch Schneider, Limmer und Ruckdeschel (2002: 81) als "Shuttles" beschrieben. Dieser Terminus soll letztlich das Pendeln zeitlich nicht auf das Wochenende einschränken und damit nicht eine rein wöchentliche Frequenz unterstellen, sondern die Periodizität offen halten, obwohl eine gewisse Regelmäßigkeit vorausgesetzt wird (Reuschke 2010: 23/24). Shuttles sind also Personen, die des Berufes wegen einen zusätzlichen Wohnstandort begründen (damit eventuell die Hoffnung auf einen besseren Lebensstandard verbinden) und zwischen dem ursprünglichen und dem neuen Wohnort regelmäßig pendeln. Dies kann zum Beispiel dann der Fall sein, wenn das tägliche Pendeln nicht möglich ist oder vom Einzelnen als nicht sinnvoll erachtet wird. So werden Personen aus peripheren Regionen und großen Distanzen zu den Kernstädten vermutlich eher dazu tendieren multilokal zu leben als täglich zu pendeln. Auch auf kurzen Strecken kann dies der Fall sein, wenn subjektiv die tägliche Hin- und Rückfahrt als zu anstrengend bewertet wird, um hier ein Beispiel zu geben. Zu den berufsbedingten werden manchen Autorinnen und Autoren nach ebenfalls Häufig-Umzieher, so genannte Job-Nomaden, gerechnet (Hesse und Scheiner 2007: 147). Dies können beispielsweise so genannte Digitalnomaden sein, die projektweise einen Wohnstandort begründen, wobei unter diesen oft zu einem Kernort zurückgekehrt wird und damit von einem multilokalen Lebensstil gesprochen werden kann. In einigen Fällen werden ebenso varimobile Berufsgruppen hinzugezählt, also jene, die regelmäßig unterwegs und dafür an bestimmten, (teils) wechselnden Orten wiederkehrend Behausungen aufsuchen, wie zum Beispiel Pilotinnen und Piloten, Fernfahrerinnen und Fernfahrer und ähnliche. Bei anderen Berufsgruppen wiederum wird ein multilokaler Lebensstil erwartet oder sogar vorausgesetzt. Hierunter fallen beispielsweise Politikerinnen und Politiker, die sowohl in ihrem Wahlkreis, als auch am Ort der Gesetzgebung wohnen, genauso wie Soldatinnen und Soldaten oder Künstlerinnen und Künstler, die an mehreren Orten parallel beschäftigt sind. Genauso sind hier Forschende betroffen, die beispielsweise an unterschiedlichen Universitäten arbeiten und zwischen den jeweiligen Städten pendeln müssen.

Gerade Universitäten sind Orte, an denen besonders häufig multilokal Wohnende anzutreffen sind, aber nicht nur auf Seiten der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler. Vor allem Studierende sind oft am Ort der jeweiligen Universität sowie im Haushalt der Eltern gemeldet und leben daher, zumindest den Daten

nach, multilokal. Ob dies dann in der Realität auch immer so zutrifft, sei dahingestellt. Über die Diskrepanz zwischen quantitativ erhobener und tatsächlich gelebter Multilokalität wird später genauer eingegangen. Aber Studierende sind nicht die einzigen, die in Ausbildung befindlich multilokal leben. Hierunter fallen ebenso Lehrlinge, die an ihrem Ausbildungsort wohnen oder genauso Internatsschülerinnen und – schüler. Eine der Hauptgründe von Multilokalität von Personen in Ausbildung mag zu einem großen Anteil darin begründet liegen, dass bestimmte, oft auch spezialisierte Ausbildungsformen, nur an wenigen Orten möglich sind (Wisbauer et al. 2015: 96).

Darüber hinaus wurde bereits oben angeführt, was im Rahmen dieser Arbeit als sozial bedingte Multilokalität bezeichnet wird, auch wenn dies von vornherein etwas verwirrend klingend mag. Hierunter sollen jene Formen von Multilokalität verstanden werden, die in irgendeiner Weise durch eine soziale, emotionale oder familiäre Beziehung hervorgerufen wird (vgl. Hilti 2013: 59; Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 4). Sei dies zum Beispiel durch eine Fernbeziehung oder eine Art von livingapart-together (LAT), also das teilweise Zusammenwohnen in einer Lebensgemeinschaft, oder genauso durch familiäre Motive bedingt, wie zum Beispiel das Pendeln von Scheidungskindern zwischen den Wohnorten der getrennten Elternteile oder das Wohnen an mehreren Orten von Großeltern, die zwischen dem eigenen Wohnort und dem der Kinder und Enkelkinder pendeln.

Die vierte angesprochene Art der Multilokalität betrifft die in der Planung bisher am häufigsten angesprochene, die der freizeitorientierten Mehrörtigkeit. Darunter fallen zum Beispiel die klassischen Zweitwohnsitze mit Haus oder Wohnung "im Grünen" in eher ländlich geprägten oder suburbanen Regionen. Hier liegt offenbar das Bedürfnis vor neben dem Hauptwohnsitz, der meist am Arbeitsort ist, einen zweiten Wohnort zu begründen, der voll dem Erholungszweck gewidmet sein soll und in einer Umgebung eingebettet, die landschaftlich einen Kontrast bietet oder den individuellen Wunsch nach einem bestimmten Ort erfüllt.

6.5. Typologien

Nachdem hier eine eher grobe Anordnung an Beispielen für den multilokalen Lebensstil angeführt wurde, werden im nun folgenden Abschnitt drei Typologien erläutert, die in der (deutschsprachigen) Literatur zum Thema Multilokalität oft herangezogen und zitiert werden. Es handelt sich hierbei um die Klassifizierungen nach Hilti, die auf multilokale Haushalte fokussierende Typisierung nach Weiske, Petzold und Zierold sowie eine der ersten Typologien zur Multilokalität von Hesse und Scheiner aus dem Jahr 2007. Grundsätzlich ist zu betonen, dass die Vielfalt an Ausprägungsformen eine für alle Formen zutreffende Typologie schwierig macht (vgl. Petzold 2015: 249), wie beispielsweise Rolshoven anmerkt: "Das Spektrum der multilokalen Lebensweise ist in der Realität so breit, wie es die Verschiedenheiten der Menschen und sozialen Gruppen innerhalb einer Gesellschaft sind." (Rolshoven 2009: 292). Dies bestätigte sich bei der online durchgeführten Befragung im Rahmen dieser Arbeit, denn oft sind mehrere Gründe für multilokales Wohnen verantwortlich. Deswegen können die folgend dargestellten Typologien nicht alles abdecken und hierzu werden die Vor- und Nachteile der jeweils angeführten Typenbildung erläutert.

Hilti (2013) unterscheidet in ihrer Dissertation vier Typen multilokalen Wohnens, wobei eine Form mit den anderen drei verbunden ist. Es sind dies vier so genannter Lebenswelten, die sich in Parallelwelt, Gegenwelt, Doppelwelt und Zwischenwelt differenzieren lassen (Hilti 2013: 114).

- Die Parallelwelt beschreibt dabei jenes multilokale Arrangement, das berufsbedingt entsteht und bei dem die Personen klar zwischen Haupt- und Nebenwohnsitz unterscheiden. Die Orte des multilokalen Lebens werden somit hierarchisiert und "funktional-räumlich getrennt". (ebenda)
- Gegenwelt wird von den Kontrasten der Wohnorte geprägt. Ihnen werden somit unterschiedliche Funktionen zuteil, wobei diese nicht hierarchisiert werden. (Hilti 2013: 115)
- Doppelwelt umschreibt jene Formen von Multilokalität, bei denen alle Wohnorte gleichartig behandelt werden und die Ausgestaltung des Lebens ähnlich bis ident ist. (ebenda)
- Die Zwischenwelt beschreibt den "Übergangsraum" und ist somit "Grundbedingung und Wesensmerkmal aller obigen Typen". Hierbei wird das Dazwischen, das Unterwegssein verräumlicht und als eigener Raum betrachtet, womit dieser ebenso Funktionen innerhalb des multilokalen Arrangements zugewiesen bekommt. (ebenda)

Diese Typologie erweist sich für Raumplanung insofern als spannend, als auch dem Dazwischen (dem Transitionsraum) und dem Mobilsein Aufmerksamkeit geschenkt wird, damit verbunden auch im Raum zwischen den Wohnorten des multilokalen Lebens Funktionen gesehen werden und somit dieser in der konkreten Betrachtung an Bedeutung gewinnt (Hilti 2013: 213). Dies trifft beispielsweise auf Orte wie Bahnhöfe, Autobahnraststätten, Flughäfen oder die sich bewegenden Objekte als mobile Räume (Züge, Flugzeuge etc.) an sich zu, so zum Beispiel dem Zug als Ort des Arbeitens oder der Erholung während des Mobilseins.

Weiske, Petzold und Zierold gehen bei ihrer Typologie von Multilokalität nicht von Individuen an sich, sondern von Haushalten aus. Wie viele sozialwissenschaftliche Publikationen betrachten die Autorinnen und Autoren Haushalte als "gesellschaftliche Basiseinheit" (Weiske et al. 2009: 67), obwohl das Konzept des Haushalts innerhalb der Sozialwissenschaften aufgrund der bereits erfolgten und noch immer fortsetzenden Ausdifferenzierung, einer weiterhin beobachtbaren Individualisierung und damit auch Pluralisierung von Lebensstilen und –formen zunehmend hinterfragt wird. Krompholtz weist hier insbesondere auf die Nachteile im Kontext der Multilokalitätsforschung hin (Krompholtz 2015: 207). Die Verfasserinnen und der Verfasser dieser Typologie beschreiben den Haushalt als sozialen Verband, dessen "Hauptfunktionen [...] in der Produktion und Konsumtion von Gütern und Leistungen zum Zwecke der direkten oder indirekten Selbstversorgung gesehen" (Weiske et al. 2009: 67) werden. Im Vordergrund steht dabei die Analyse des Wirtschaftens und weniger die "intimen Beziehungen" (Weiske et al. 2009: 267). Wesentlich unterscheidet sich die Typologie nach Weiske, Petzold und Zierold zu den anderen beiden darin, dass diese lediglich berufsbedingte Formen von Multilokalität berücksichtigt (Weichhart und Rumpolt 2015: 32; vgl. Hesse und Scheiner 2007: 144). Die von der Autorengemeinschaft sieben, auf Basis einer empirischen Studie, entwickelten Typen, werden hier kurz inhaltlich zusammengefasst:

- Typ Verschickung: Temporäres Arrangement zur Erhaltung des Haushalts. Multilokalität wird eher als Belastung gesehen und am Arbeitsort deswegen kaum weitere Kontakte oder ein Freizeitleben neben der Arbeit gepflegt. Hierarchisierung der Wohnorte, wobei einer familien-, der andere arbeitszentriert ist. (Weiske et al. 2009: 70/71)
- Typ Kolonisierung: Nachfamiliale Phase nach Auszug der Kinder. Bestehende Gewohnheiten werden am Arbeitsort dupliziert, wobei auch hier soziale Kontakte gepflegt werden. (Weiske et al. 2009: 71/72)
- Typ Re-Zentrierung: Vorfamiliale Phase und bewusste Wahl des Lebensortes. Die Phase der Multilokalität dient der besseren beruflichen Qualifizierung sowie der Karriere und soll langfristig in Unilokalität münden. (Weiske et al. 2009: 72)
- Typ Doppelleben: Unterschiedliche Lebensentwürfe an den jeweiligen Wohnstandorten. (Weiske et al. 2009: 72/73)
- Typ Bi-Polarisierung: Arbeitsort und gemeinsamer Wohnort des Haushaltes haben gleichen Wert und kommen beide im Falle der Auswahl bei Wechsel zu Unilokalität in Frage. (Weiske et al. 2009: 73)
- Typ Expedition: Multilokalität wird als Teil des Berufslebens erachtet. Uni- und multilokale Phasen wechseln sich ab. Das Leben an mehreren Orten wird als wichtige Erfahrung betrachtet, auch wenn das Leben sehr arbeitslastig ist und starke Abhängigkeit von den Sesshaften des Haushalts besteht. (Weiske et al. 2009: 73/74)
- Typ Drift: Kaum Festlegungen und sehr offen angelegt. Es sind noch keine Entscheidungen über künftige Handlungen gefallen. (Weiske et al. 2009: 74)

Diese Typologie ist mehr aus soziologischer Perspektive interessant und kann allerdings wenig für planerische Zwecke genutzt werden. Dafür scheint die folgende geeigneter.

Hesse und Scheiner vollzogen mit ihrer Typologie eine erste Systematisierung der Ausprägungsformen des multilokalen Lebensstils (Hesse und Scheiner 2007: 138; Weichhart und Rumpolt 2015: 31). Diese, von Hilti als raumbezogene Typologie bezeichnet (Hilti 2013: 55), unterscheidet hier sechs Typen (zwei davon werden in Untertypen gegliedert) von Multilokalität mit jeweils sechs Dimensionen, anhand derer die einzelnen Typen miteinander verglichen werden können (Hesse und Scheiner 2007: 144). Unter Letzteren sind Entstehungsbedingung (Zwang oder Freiwilligkeit), Anlass (Beruf, Lebensform oder Freizeit), Haushaltsorganisation (ja, teilweise, nein), Periodizität des Pendelns (Häufigkeit), Distanz (gering bis sehr groß) und Hierarchie der Wohnsitze (ja, nein) zu verstehen (Hesse und Scheiner 2007: 142f). Die gebildeten Typen basieren auf empirischen Ergebnissen. Ziel dieser Typologie "ist es weniger, empirische Regelhaftigkeiten aufzudecken [...]; es sollen vielmehr Sinnzusammenhänge nachvollziehbar gemacht werden." (Hesse und Scheiner 2007: 144). Weichhart und Rumpolt sehen zwar die vorgelegte Typisierung als "verdienstvoll" (Weichhart und Rumpolt 2015: 32), kritisieren jedoch "dass [diese die] für eine allseits anwendbare Typisierung erforderliche analytische Schärfe derzeit (noch) nicht erreichen kann." (Weichhart und Rumpolt 2015: 32). Eine kurze Übersicht soll die Typologie nach Hesse und Scheiner (2007) zusammenfassen und die wesentlichen Eigenschaften anhand der von den Autoren definierten

Dimensionen erklären:

- Typ 1 Wochenpendler/Shuttles: Berufsbedingtes (nicht tägliches) Pendeln zwischen Wohnsitzen, bei einigen Berufsgruppen wechselt der weitere Wohnsitz laufend (Flugpersonal, Künstlerinnen und Künstler und ähnliche). Anlass ist hier der Beruf, wobei häufig gependelt wird und die dabei zurückgelegten Distanzen als groß eingeschätzt werden. (Hesse und Scheiner 2007: 145)
- Typ 2 Transmigranten: Deutlich geringere Pendelfrequenz als bei Shuttles, aber intensiver Kontakt mit Heimat und dortigem Haushalt. Hier ist ebenfalls die Arbeit Anlass, wobei wegen der großen Distanzen selten in die Heimat (wo der ursprüngliche Haushalt ist) gereist wird. (Hesse und Scheiner 2007: 146)
- Typ 3A LATs über große Distanzen: Living apart together als Beziehungsform, also das teilweise Zusammenleben und Beziehung über große Entfernung hinweg (Fernbeziehung), beispielsweise bei Transmigranten. Hier kann der Anlass sowohl berufsbedingt wie auch aufgrund der gewählten Lebensform gesehen werden. Es wird über große Distanzen in unterschiedlicher, nicht eindeutig einordenbarer Frequenz gependelt, wobei hier häufiges Pendeln angenommen wird. (ebenda)
- Typ 3B LATs über kleine Distanzen: Living apart together als Beziehungsform auf kurze Distanzen. Teilweises Zusammenleben an einem Wohnsitz bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des jeweils eigenen Wohnsitzes aus "Gründen der persönlichen Freiheit" oder der "Beschränkung gegenseitiger Verantwortung". Als Anlass wird hier die Lebensform betrachtet, wegen der in kurzer Distanz zwischen den Wohnorten der Partner häufig gependelt wird. (ebenda)
- Typ 4A Zweitwohnsitz als Altersruhesitz/Freizeitwohnsitz: Periodisches Pendeln zwischen Wohnorten über eher große Distanzen. (ebenda)
- Typ 4B Freizeitwohnsitz in der Nähe des Hauptwohnsitzes: Nahe dem eigentlichen Hauptwohnsitz.
 Dienen vor allem dem Erholungszweck, aber genauso ist permanentes Wohnen theoretisch möglich.
 Pendeln zwischen Hauptwohnsitz und weiterem Wohnsitz findet aufgrund der räumlichen Nähe häufig statt und ist vor allem freizeitmotiviert. (ebenda)
- Typ 4C Gemeinsamer Zweitwohnsitz als Arbeitswohnsitz: Periodisches Pendeln zwischen den Wohnsitzen (die auch Arbeitsorte sind). Bei diesem Typ ist der Beruf der Anlass zum Pendeln über unterschiedlich weite Distanzen. (ebenda)
- Typ 5 Häufig-Umzieher: Befristete (Berufs-)Tätigkeit veranlasst zu mehrfachen Wohnsitzwechsel innerhalb kurzer Zeit und kann auch in Kombination mit "Shuttlen" auftreten. Diesen Typ prägen große Entfernungen zwischen den Wohnsitzen und ein eher seltenes Pendeln. (Hesse und Scheiner 2007: 147)
- Typ 6 Pendelnde Kinder/Jugendliche: Kinder, die infolge von Scheidung zwischen den Wohnsitzen ihrer Eltern pendeln. Demnach wird häufig über unterschiedlich große Distanzen gependelt. (ebenda)

Die Typologie von Hesse und Scheiner mag zwar aus sozialwissenschaftlich-theoretischer Sichtweise nicht allen Ansprüchen gerecht werden, wie es Autoren wie Weichhart kritisieren, sie ist aber gerade aus Sicht des Autors dieser Arbeit für die Verwendung als Typisierung in der Planung eine geeignete, übersichtliche und allgemein verständliche Grundlage, auf deren Basis es auch möglich erscheint planerische Handlungen abzuleiten. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, dass im Zuge dieser Arbeit auf der Typologie nach Hesse und Scheiner aufbauend weitergearbeitet wird. Sie muss aber für die weitere Vorgehensweise den Rahmenbedingungen dieser Arbeit angepasst werden. Während bei Hesse und Scheiner von multilokalen Haushalten ausgegangen wird, so sind es hier Individuen und deren multilokaler Lebensstil (unabhängig von der Haushaltsform), die genauer betrachtet werden sollen, denn einem Haushalt können mehrere multilokal lebende Personen mit unterschiedlichen Gründen hierfür angehören und genauso Multilokale mehreren Haushalten, wodurch die Zuordnung schwierig wird (Krompholtz 2015: 207). Auf die Probleme der Verwendung des Konzepts der Haushalte im Kontext von Multilokalitätsuntersuchungen weist Krompholtz (2015) hin. Außerdem werden die einzelnen Typen multilokalen Wohnens zusammengefasst und geändert, inhaltlich bleiben sie den oben angeführten jedoch ähnlich.

- Shuttle: Auch umgangssprachlich als Wochenpendler bekannt pendeln Shuttles zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort, können dies aber aufgrund der Entfernung oder anderen Gründen nicht täglich und haben deswegen zwei Wohnorte (vgl. Schneider et al. 2002: 81). Unter diese Kategorie fallen genauso Transmigranten, die nicht so häufig pendeln wie Wochenpendler, sich also vor allem in der Frequenz des Pendelns unterscheiden, jedoch vom Prinzip her ähnlich sind, was Wohnen und die Hierarchisierung der Wohnorte betrifft. Der Vorteil des Begriffs "Shuttle" besteht darin, dass keine bestimmte Periodizität des Pendelns vorausgesetzt wird, sondern lediglich das regelmäßige Aufsuchen der Wohnorte auch in unterschiedlicher Frequenz.
- Ausbildung: Obwohl bei Hesse und Scheiner nicht vorkommend, soll dieser Typ hinzugefügt werden, da ein wesentlicher Anteil der multilokal lebenden Personen sich in Ausbildung befindet, wie bereits bei den vorher erläuterten Zahlen deutlich wurde. Hierunter fallen vor allem Studierende, neben Schülerinnen und Schülern oder Lehrlingen.
- Nomaden (Häufig-Umzieher): Beschreibt jene Personen, die arbeitsbedingt häufig den Wohnort wechseln, dabei aber oft an einen fixen (Heimat-)Ort regelmäßig zurückkehren. Der Aufenthalt hängt vom jeweiligen beruflichen Arrangement ab (Hesse und Scheiner 2007: 147). Dies kann auch nur monateweise in Rahmen von einem Auftrag oder eines Projektes sein, nach deren Abschluss dann weitergezogen wird. Oftmals werden hierfür die Begriffe "Jobnomaden" oder für spezielle Bereiche auch "Digitalnomaden" verwendet. Es beschreibt im Wesentlichen Personen, die häufig als so genannte "Ich-AG" allein als eigenständiges Unternehmen arbeiten, damit unabhängig sind und ihre Kunden an verschiedenen Standorten betreuen.
- LATs: LAT ist die Abkürzung für living apart together und beschreibt das temporäre Zusammenleben von Menschen in einer Beziehung, die grundsätzlich in zwei Haushalten leben (Reuschke 2010: 24). Ein klassisches Beispiel wären in diesem Zusammenhang Fernbeziehungen, aber auch jene Paare, die ihre eigenen Wohnungen behalten (auch bei geringer Entfernung zwischen den Haushalten).
- Freizeit: Dieser Typ beschreibt jene Personen, die wegen freizeitorientierten Motiven weitere Wohnsitze haben. Hierunter fallen beispielsweise die bekannten und in der Planung häufig

- erwähnten Zweitwohnsitze mit Erholungsfunktion im Stadtumland oder aber auch in ländlichperipheren, touristisch geprägten Regionen. Weitere Wohnsitze können aber auch aufgrund von Freizeitaktivitäten beispielsweise zum Nachgehen bestimmter Hobbies begründet werden.
- Familienpendler: Wie auch schon Hesse und Scheiner (2007) erwähnen, sind immer öfter Kinder Pendler zwischen den Wohnorten ihrer Eltern. Da aber nicht nur Kinder aus familiären Gründen zwischen mehreren Wohnorten pendeln, wurde für diesen Typ die Bezeichnung "Familienpendler" gewählt, um möglichst alle Formen multilokalen Lebens aufgrund familiärer Situationen abzudecken. Darunter kann auch das regelmäßige Pendeln von Großeltern oder Onkel und Tanten zu den Wohnorten anderer Familienmitgliedern gezählt werden (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 4), um hier Beispiele zu nennen.

Zudem erscheint es sinnvoll die Entfernungskategorien zu präzisieren. Dies soll anhand einer Dreiteilung passieren. Die Differenzierung hierbei umfasst drei räumliche Kategorien, die in Bezug auf das Untersuchungsgebiet gewählt wurden: städtisch, stadtregional und überregional. Auf Basis der Ergebnisse aus der Auswertung der Meldedaten und der Erkenntnisse aus der Literatur (auf die in einem späteren Kapitel detailliert eingegangen wird) wurden diese drei Kategorien formuliert, die hier kurz näher beschrieben werden sollen:

- Städtisch: Dieser Bereich umfasst die Kernstadt, also das Untersuchungsgebiet Wien innerhalb seiner Grenzen als Bundesland.
- Stadtregional: Hierunter werden das unmittelbare Stadtumland (Nachbargemeinden) und die angrenzende Regionen verstanden. Es ist dies ein Bereich, bei dem durch die geographische Nähe und die Erreichbarkeiten ein tägliches Pendeln möglich ist und etwa einen Radius von etwa 100-150 Kilometern beziehungsweise einer Fahrzeit von einer Stunde (erreichte Distanzen abhängig vom Verkehrsmittel) zur Kernstadt umfasst. Aufgrund der Datenlage werden in diesem Zusammenhang vereinfacht die Bundesländer Niederösterreich und Burgenland der Stadtregion zugerechnet, auch wenn manche Bereiche weiter entfernt sind als dies dem angegebenen geographischen Radius entspricht und somit ebenso Bereiche im Ausland oder anderen Bundesländern aus pragmatischen Gründen nicht der Stadtregion hinzugerechnet werden.
- Überregional: Hiermit sind alle jene Bereiche gemeint, die nicht durch die zuvor definierten abgedeckt werden. Im Wesentlichen sind dies Gebiete mit Entfernungen jenseits von 150 Kilometern zur Kernstadt, wo anzunehmen ist, dass bei solch einer Distanz kaum noch Personen täglich pendeln (siehe hierzu die von Einig und Pütz gesetzte Grenze von 150km; Einig und Pütz 2007: 80)

6.6. Ein temporäres Phänomen – Warum Multilokalität zeitlich begrenzt ist

Multilokal zu wohnen umfasst in vielen Fällen nur einen bestimmten Zeitabschnitt. Rolshoven spricht in diesem Zusammenhang von residenzieller Multilokalität als "Provisorium" (Rolshoven 2009: 298). Auch Hilti (2013) zeigt auf, dass das mehrörtige Wohnen nach bestimmten Lebensphasen variiert. Nicht nur, dass diese Phasen zeitlich begrenzt sind, auch die Anforderungen ändern sich je nach Lebensphase. Angefangen bei den Kindern, die multilokal bei den geschiedenen Eltern leben, deswegen pendeln müssen und dabei an unterschiedlichen Orten wohnen, wo diese Zimmer benötigen. Eine Phase, die viele betrifft, die studieren, aber nicht an einem Standort einer Universität wohnen, müssen umziehen und viele wählen hierfür den multilokalen Lebensstil, um an beiden Orten verankert zu sein. Hier ist anzunehmen, dass mit zunehmender Studienzeit womöglich die Intensität des Pendelns abnimmt und nach Abschluss des Studiums eine unilokale Phase beginnt. Aber es sind genauso multilokale Phasen beim Berufseinstieg möglich (Reuschke 2009: 37). Neben den zahlreichen Formen berufsbedingter Multilokalität kommen freizeitorientierte Motive oder partnerschaftliche Gründe hinzu, mehrörtig zu leben. Im höheren Alter wiederum können Alterswohnsitze neben dem eigentlichen Hauptwohnsitz begründet werden und diese dienen vor allem der Regeneration. (Hilti 2013: 22f)

Dieser Aspekt der zeitlichen Begrenzung ist insofern relevant, als multilokale Personen als Bewohnerinnen und Bewohner einer Stadt nicht nur an sich während ihrer mehrörtigen Lebensphase temporäre Einwohnerinnen und Einwohner sind und damit unterschiedliche Anforderungen verbunden sind, sondern auch, dass Wohnen an mehreren Orten an sich einen abgrenzbaren zeitlichen Rahmen umfasst. Bei Studierenden ist dies beispielsweise die Studienzeit und der Berufseinstieg danach. Bei längerfristig angelegten Arrangements, wie beispielsweise bei Shuttles, endet, je nach subjektiver Empfindung des Individuums gegenüber dem multilokalen Wohnen, die mehrörtige Lebensphase mit Beendigung der beruflichen Tätigkeit. Somit kann je nach Typ auch von bestimmten Zeiträumen ausgegangen und damit das Phänomen besser abschätzbar gemacht werden. Dazu benötigt es aber noch zusätzliche Forschung und weitere Erkenntnisse zum Leben von Multilokalen.

6.7. Probleme der umfassenden Erfassung des Phänomens Multilokalität

Ein Teil hiervon ist eine umfassende Quantifizierung von multilokal lebenden Personen, die sich, ebenso wie die Klassifizierung nach Typen, aufgrund der Vielfalt und der bisher vorhandenen, aber in Bezug auf die gelebte Realität unvollständigen statistischen Daten nur schwer festmachen lässt (Petzold 2013: 44; Petzold 2015: 249). Die Basis für die zahlenmäßige Erfassung sind die Meldedaten, wobei die Wohnbevölkerung die Zahl der Hauptwohnsitze widerspiegelt und darüber hinaus die Nebenwohnsitzfälle erfasst werden. Letztere sind allerdings nicht mit Personen gleichzusetzen, da in Österreich unbegrenzt viele weitere Wohnsitze (der Begriff Nebenwohnsitz hat sich zwar etabliert, ist aber rechtlich nicht existent, denn im

Melderecht ist von weiteren Wohnsitzen die Rede) gemeldet werden können und somit nicht auf die Zahl der Personen automatisch rückgeschlossen werden kann. Ein wesentlicher zu beachtender Punkt hierbei ist, dass die vorhandenen statistischen Daten per se seriös erhoben sind, allerdings der Nachteil besteht, dass diese nicht unbedingt die Realität wiedergeben müssen. Wie mehrere Autorinnen und Autoren betonen, gibt es nämlich eine Diskrepanz zwischen der gemeldeten und der gelebten Realität (Weichhart und Rumpolt 2015: 18; Sturm und Meyer 2009: 16; Hilti 2013: 60; Wisbauer et al. 2015: 84). Es ist deswegen sowohl von einer Über-, als euch einer Untererfassung von Multilokalität auszugehen (Wisbauer et al. 2015: 85). Einerseits werden viele Fälle vermutlich gar nicht erfasst, da sich die Personen gar nicht bei den Behörden melden, wenn sich diese beispielsweise nur für eine kurze Zeit hier aufhalten und damit nicht am "Radar" erscheinen. Weichhart und Rumpolt sprechen in diesem Zusammenhang von "verdeckter Multilokalität" beziehungsweise von "Kryptomultilokalität" (Weichhart und Rumpolt 2015: 18). Dies ist beispielsweise bei LATs zu vermuten, wo trotz längeren Aufenthalts kein weiterer Wohnsitz beim Partner oder der Partnerin gemeldet wird oder ebenfalls bei einem zusätzlichen Wohnsitz von Scheidungskindern bei einem der beiden Elternteile, was vor allem die niedrigen Zahlen von multilokal lebenden Kindern erklären würde. Andererseits sind Meldungen zu beobachten, die eine Mehrörtigkeit suggerieren würden, tatsächlich aber gar nicht als solche gelebt werden, was Weichhart und Rumpolt (2015: 18) als "Schein-Multilokalität" bezeichnen. Hier sei als Beispiel die Meldung von Personen im elterlichen Haushalt angeführt, obwohl gar kein multilokales Wohnen praktiziert wird. Folglich scheint eine umfassende und der Realität entsprechende Erfassung des Phänomens Multilokalität schwierig zu sein und dies stellt die Forschung vor die Herausforderung im methodischen Umgang mit dem Thema, wobei hier eindeutig Kompromisse eingegangen werden müssen. Auf die spezifischen Probleme der Quantifizierung in Wien wird in einem späteren Kapitel genauer eingegangen. An dieser Stelle sollte für den Stand der Forschung klar gemacht werden, dass die Erfassbarkeit des Phänomens seine Grenzen aufweist und damit die Wissenschaft vor Schwierigkeiten gestellt wird, die wiederum in einem weiteren Schritt in Bezug auf den Umgang der Planung mit dem Thema erschweren und somit Lösungsansätze nicht trivial erscheinen.

Multilokalität und Planung

Bisher beschäftigte sich die Arbeit mit den grundlegenden Erkenntnissen zu Multilokalität und seinen Ausprägungsformen. In diesem Kapitel soll nun geklärt werden, inwiefern das Phänomen in Verbindung zu Planung steht, denn wie mehrere Autorinnen und Autoren schreiben, hat Multilokalität räumlich Auswirkungen, die planerisch relevant sind (Reuschke 2009: 41; Sturm und Meyer 2009: 15; Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 9f; Dittrich-Wesbuer und Plöger 2013: 200f). Worum es sich genau handelt und inwiefern Multilokalität als Herausforderung für die, in diesem Fall örtliche, Raumplanung zu sehen ist, wird in diesem Kapitel erläutert.

7.1. Bisherige Auseinandersetzung der Raumplanung und Raumforschung mit Multilokalität

Die bisherige Auseinandersetzung der Planung mit dem Thema fokussierte sich vorrangig auf den Bereich der Zweitwohnsitze mit Erholungsfunktion und streifte nur am Rande berufsbedingte Mehrörtigkeit. Vor allem in den 1970er- und vermehrt in den 1980er-Jahren nahmen sich mehrere Publikationen und wissenschaftliche Arbeiten, darunter auch einige Diplomarbeiten, dem Thema der Freizeitwohnsitze an. Eine der umfangreichsten Arbeiten zu Wien lieferte Herbert Baumhackl mit seiner Habilitation im Jahr 1989, der von einer Aufspaltung der Wohnfunktion spricht und dabei vor allem die Erholungsfunktion von Wohnen an einem anderen Ort als der städtischen (Hauptwohnsitz-)Wohnung thematisiert (Baumhackl 1989: 24). Der genannte Autor verweist darauf, dass zum Zeitpunkt der Arbeit sich "die kaum mehr überschaubare internationale Literatur zum Thema Zweitwohnen fast ausschließlich auf "Freizeitwohnsitze" (Baumhackl 1989: 36) bezieht, obwohl einerseits die beruflich motivierten Zweitwohnsitze aufgrund des Strukturwandels zunehmen würden, und andererseits das Phänomen des Zweitwohnens aufgrund der hauptwohnsitzähnlichen Ausstattung der weiteren Wohnsitze eine Art des Übergangs zur Stadt-Umland-Migration darstellt (Baumhackl 1989: 36). Eine zentrale Aussage dieser Arbeit ist, dass das Zweitwohnen "v.a. ein großstädtisches Phänomen [ist] und kann daher nur von der Großstadt aus erklärt werden." (Baumhackl 1989: 20). Die Österreichische Raumordnungskonferenz (1987: 10) führt hierfür vor allem siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen als Grund an, denn vor allem in Ostösterreich waren zum Zeitpunkt des Erscheinens der Publikation 1987 knapp mehr als die Hälfte der Wohnbevölkerung der so bezeichneten Ostregion in den Kernstädten Wien, Krems, St. Pölten und Wiener Neustadt wohnhaft, wodurch, im Gegensatz zu den anderen Bundesländern, wo rund ein Viertel der Wohnbevölkerung in den Städten zu verzeichnen war, ein größerer Bedarf an naturnahen und freizeitgewidmeten weiteren Wohnsitzen mit Erholungsfunktion gesehen wurde. Auch hier kommt man zum Schluss, dass Zweitwohnsitze ein städtisches Phänomen sind, das auf ganz Österreich betrachtet vor allem den Osten des Landes besonders stark betrifft (Österreichische Raumordnungskonferenz 1987: 24,25).

Die zitierte Publikation der Österreichischen Raumordnungskonferenz dürfte nach Kenntnistand des Autors die bisher umfangreichste Arbeit in Bezug auf das Thema Multilokalität und Planung in Österreich sowie in der Betrachtung und Differenzierung nach unterschiedlichen Formen und Ausprägungen des Phänomens sein. Trotz der mittlerweile vergangenen dreißig Jahre seit Veröffentlichung dieses

Dokuments, scheinen einige Punkte (v.a. in Bezug auf freizeitmotivierte Formen von Multilokalität und den damit verbundenen Auswirkungen für ländliche Gemeinden) wenig an Aktualität verloren zu haben. Dennoch haben sich durch gesellschaftliche Veränderungen und durch den Umbruch der politischen Rahmenbedingungen nach dem Fall des Eisernen Vorhangs 1989 einige Faktoren (Globalisierung, geopolitische Lage und wirtschaftliche Bedeutung in Europa, politisch-institutionelle Veränderungen durch den Beitritt zur Europäischen Union) wesentlich geändert, die gerade in der Betrachtung des Fallbeispiels Wien von essentieller Bedeutung sind. Auch in Deutschland gab es bisher wenige Arbeiten, die sich explizit mit Raumplanung und deren Umgang mit Multilokalität beschäftigten (Reuschke 2010: 22; Dittrich-Wesbuer und Plöger 2013: 195). Meist haben bestehende Arbeiten zum Thema einen rein analytischen Fokus, der aber nicht darüber hinaus in planerische Empfehlungen oder Strategien mündet. Gerade im großstädtischen Kontext sind Betrachtungen auf rein urbaner Ebene bisher ausgeblieben. Auch wenn einige Autorinnen und Autoren von Zweitwohnsitzen oder Multilokalität als städtischem Phänomen (Baumhackl 1989:20; Österreichische Raumordnungskonferenz 1987: 29f; Dittrich-Wesbuer und Plöger 2013: 199; Reuschke 2010: 40) sprechen, werden deren Wirkungen meist auf kleinere Gemeinden im Umland ebendieser oder ländlichen Regionen genauer betrachtet. Dies mag daran liegen, dass die temporäre Anwesenheit beziehungsweise Abwesenheit in Großstädten weniger stark auffällt als in ländlichen Gemeinden, wo die soziale Kontrolle zudem stärker ausgeprägt ist. Erst durch entsprechend konzentrierte Erscheinungen auf Quartiersebene können die Auswirkungen deutlich werden, wobei davon auszugehen ist, dass Personen mit Nebenwohnsitz in einer Stadt tendenziell dort mehr Zeit als an ihren anderen (ländlichen) Wohnorten verbringen, sofern diese Ausbildungs- oder Berufsstandort ist, wie sich dies auch in den Ergebnissen der für diese Arbeit durchgeführten Befragung ableiten lässt.

Während in der Vergangenheit vor allem Zweitwohnsitze mit Erholungsfunktion Beachtung in der Raumforschung und Raumplanung fanden, so sind es in der raumwissenschaftlichen Literatur zunehmend $differenzierte\,Blickweisen\,auf\,das\,Thema.\,Nicht zuletzt\,wurde\,dadurch\,der\,Begriff\,Multilokalität\,etabliert, um$ hier präziser die Entwicklungen beschreiben zu können, denn es lassen sich auch Mehrfachverortungen, die über zwei Orte hinaus gehen, beobachten und anhand der Meldedaten ablesen. Es ist somit einerseits die mehrfache Verortung neu, andererseits haben sich die Motivlagen und die Akteurinnen und Akteure selbst geändert. Veränderte Familienstrukturen haben unter anderem zu einem erweiterten Aktionsraum geführt, wie das Beispiel der pendelnden Kinder von geschiedenen Eltern zeigt. Aber auch Normen und Werte haben sich geändert und nach Perlik (2009: 85) "Multilokalität objektiv erforderlich und subjektiv wünschbar" gemacht. Ein multilokales Leben ist aber ebenso aufgrund der technischen Voraussetzungen bedingt durch verbesserte Erreichbarkeiten und neue Kommunikationsmöglichkeiten erleichtert worden und zudem für große Teile der Bevölkerung auch finanziell leistbar. Außerdem ist davon auszugehen, dass die Entfernungen zwischen den Wohnorten eines multilokalen Arrangements in den letzten Jahren zugenommen haben, was einerseits durch die eben schon erwähnten technischen wie finanziellen Voraussetzungen möglich ist, andererseits durch institutionelle Rahmenbedingungen leichter fällt, vor allem innerhalb der Europäischen Union, auch wenn einige Autorinnen und Autoren die tatsächliche Mobilität in Europa im Vergleich zu anderen Räumen der Welt eher niedrig einschätzen (Limmer und Schneider 2008). Das heißt, dass die Zusammensetzung und innere Struktur der heute als multilokal geltenden Bevölkerung wesentlich komplexer ist als jene, die vor einigen Jahrzehnten bei der Untersuchung der Zweitwohnsitze beobachtet werden konnte. Hinzu kommt, dass, ebenfalls bedingt durch die veränderten Erreichbarkeiten und Kommunikationsmöglichkeiten, die Geschwindigkeiten gesellschaftlicher Veränderungen ebenso rasant zugenommen haben wie die der entwickelten "Raumüberwinder" oder anders ausgedrückt der zugänglichen Verkehrsmittel. Personen, die temporär an einem Ort wohnen, als einen von mehreren Wohnorten, ziehen von ebendiesem genauso schnell wieder weg, wie sie zu diesem gekommen sind. Dies geht auch aufgrund des veränderten städtischen Wohn- und Verkehrsangebots, das sich zunehmend auf die multilokale Bevölkerung eingestellt hat, worauf später näher eingegangen wird. Berufliche Flexibilität erfordert räumliche Flexibilität und damit einher geht somit eine anzunehmende gesteigerte Umzugsmobilität.

7.2. Herausforderungen und Chancen für die örtliche Raumplanung

Diverse Tages- und Wochenzeitungen berichteten schon über verschiedene Formen von Multilokalität und lenken dabei die Aufmerksamkeit auf das Pendeln zwischen weit voneinander entfernten Orten und die nachgefragten zusätzlichen Immobilien. Einige sprechen auch schon davon, dass dieser Trend die Städte verändern würde (Münch 2017). Die Immobilienwirtschaft wüsste darauf schon zu reagieren und biete entsprechende Angebote (Stölb 2012), die Raumplanung stehe dem multilokalen Lebensstil eher ratlos gegenüber, wie von Ascheraden (2017: 30) im Schweizer Kommunalmagazin überspitzt formuliert. Doch ganz unwahr ist die These nicht, entstehen hier vor allem im städtischen Kontext neue Bedürfnisse am Wohnungsmarkt, die vor allem durch Multilokale getrieben werden. Aber auch die Wissenschaft spart nicht an Kritik und sieht Handlungsbedarf, zum Beispiel in der Betrachtung des Themas: "Politik und Planung hinken der Entfaltung und Ausdifferenzierung neuer Wohnarrangements hinterher" (Schad et al. 2015: 180). Es besteht die Gefahr, dass Planung erst darauf reagiere, wenn, wie auch bei anderen Bereichen, "Schmerzgrenzen erreicht sind" und "sie die Scherben – Verkehrskollaps, Abwanderung, Zersiedlung oder Segregation mit all ihren Folgen – wegzukehren" (Holzinger 2007: 58) habe, wie Holzinger die Nachteile zu spät ergriffener raumbezogener Politik beschreibt. Wie sich die Raumplanung bisher mit dem Thema auseinandergesetzt hat, wurde bereits in Kapitel 7.1. erörtert. Es zeigt sich, dass die Probleme mit dem mehrörtigen Leben nicht unbedingt neu sind, sondern sich vielmehr quantitativ und qualitativ geändert haben. Die aktuelle Form der Verwaltung baut auf dem Konzept der Sesshaftigkeit auf (Dittrich-Wesbuer und Plöger 2013: 201) und versuchte bereits mit der Einführung der Meldung weiterer Wohnsitze (oft als Nebenwohnsitze bezeichnet) den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, ihre Mehrfachverortung auch den Behörden mitzuteilen. Doch dies verlangt eine Hierarchisierung der Wohnorte, was meist nicht der Lebenspraxis entsprechen würde, wie Rolshoven in ihren Arbeiten kritisiert (Rolshoven 2006: 184). Planung und die staatliche Verwaltung benötigen allerdings diese Informationen, um im Sinne der staatlichen Ordnung handeln zu können. Mit der Nennung des Hauptwohnsitzes sind bestimmte Rechte (zum Beispiel Wahlrecht für ein bestimmtes Gebiet, die jeweilige Gemeinde und das Bundesland, in dem man wohnt) und Pflichten (zum Beispiel Steuern) verbunden (Weichhart und Rumpolt 2015: 17, Rumpolt 2017). Darauf aufbauend werden wiederum die Finanzmittel an die unterschiedlichen Ebenen verteilt (Weichhart und Rumpolt 2015: 17), mit denen diese arbeiten können und beispielsweise die Errichtung und der Erhalt von Infrastrukturen finanziert werden. Das Problem für die Planung bei der Diskrepanz zwischen gemeldeter und gelebter Realität (Reuschke 2010: 80) besteht in der Einschätzbarkeit, denn auf Basis der Meldedaten muss gearbeitet und die städtische Infrastruktur ausgelegt werden. Doch gerade in der nicht möglichen allumfassenden Quantifizierung des Phänomens liegt vermutlich die größte Herausforderung. Deswegen muss mit der differenzierten Betrachtung nach den unterschiedlichen beobachteten Ausprägungsformen von Multilokalität gearbeitet werden, denn je nach Motiv entstehen auch unterschiedliche räumliche Anforderungen und somit Herausforderungen für die Planung.

Um letztere konkret zu benennen, benötigt es nochmals den theoretischen Blick auf das Handeln von Multilokalen. Wie bereits in einem früheren Kapitel erörtert wurde, verteilen Multilokale die Funktionen des Lebensalltags auf verschiedene Orte. Einige Funktionen müssen allerdings, unabhängig von der subjektiven Aufteilung, an allen Orten für das Individuum verfügbar sein, wie eben eine Möglichkeit zu wohnen und persönliche Gegenstände zu lagern, zu essen, Güter des täglichen Bedarfs einzukaufen und sich fortbewegen zu können. Funktionen wie Arbeit oder Ausbildung können allerdings an unterschiedlichen Orten erfüllt werden. Nun stellt sich für die Planung die Frage, welche der Funktionen auf welche Orte konkret verteilt werden. Das ist nicht einfach zu beantworten, da dies jeweils vom Individuum selbst entschieden wird und nur anhand der vorhandenen Angebote der Entscheidungsspielraum eingegrenzt wird. Somit kann davon ausgegangen werden, dass in Großstädten oder allgemein gesprochen in Zentren mit ihrem verdichteten Angebot an Funktionen attraktiv für Individuen erscheinen und damit davon ausgegangen werden kann, dass Multilokale an diesen Orten tendenziell mehr Zeit verbringen als an solchen mit weniger Angeboten. Dies kann aber beispielsweise auch nur temporär sein, falls ein Angebot zeitlich abgrenzbar ist und nur eine Lebensphase umfasst (vgl. Reuschke 2010: 281), wie das bei vielen während des Studiums der Fall ist.

Unabhängig vom Motiv und dem Ort, von dem sie sich aus multilokalisieren, sind Multilokale als temporäre Bewohnerinnen und Bewohner einzustufen (Schad et al. 2015: 197). Damit verbunden ist eine zeitlich eingeschränkte und von der Aufenthaltsdauer abhängige Nachfrage und Nutzung nach bestimmten Angeboten und Infrastrukturen (Schad et al. 2015: 197; Sturm und Meyer 2009: 28). Wie bereits angesprochen, sind einige Bereiche jedenfalls von einem multilokalen Arrangement betroffen und in diesen stellen sich somit Herausforderungen für die Planung.

Es ist dies zum einen der Bereich des Wohnens und damit verbunden die Frage des Flächenbedarfs im Kontext der Siedlungsentwicklung, wobei grundsätzlich einige Autorinnen und Autoren von einem erhöhten Flächenbedarf pro Kopf sowie von einem größeren Ressourcenbedarf aufgrund des multilokalen Lebensstils ausgehen (Schad et al. 2015: 197; Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 19; Hesse und Scheiner 2007: 150). Aus Sicht des Autors ist es jedoch essentiell hier nach Motiv und Ausprägung des jeweiligen multilokalen Arrangements zu differenzieren, denn eine

wertende Pauschalisierung scheint im Rahmen dieser Diskussion gerade für planerische Fragestellungen nicht sinnvoll. Zudem spielt neben der räumlichen die zeitliche Dimension eine wesentliche Rolle, denn hier muss unter den jeweiligen Arten von Multilokalität und den Anforderungen an beziehungsweise die Nachfrage nach bestimmten Angeboten genauer betrachtet werden, denn nicht für alle Formen gelebter Multilokalität ist zusätzlicher Wohnraum notwendig.

Der Bereich, der alle Formen von Multilokalität gleich betrifft, ist der Sektor des Verkehrs. Je nach Lage der jeweiligen Wohnorte und deren Anbindung an das Straßen- oder Schienennetz beziehungsweise das Vorhandensein eines Flughafens gestaltet sich das Mobilitätsverhalten von multilokal lebenden Personen. Durch das Wohnen an mindestens zwei Orten erfordert der mehrörtige Lebensstil ein regelmäßiges Pendeln zwischen ebendiesen und setzt deswegen ein entsprechendes Verkehrsangebot voraus, sei es in Form von Straßen, die benutzt werden können, oder das Fahrplanangebot im Personenverkehr von Fernbus, Bahn oder Flug- beziehungsweise womöglich auch im Schiffsverkehr. Es ist gerade in diesem Bereich davon auszugehen, dass das vorhandene Angebot an Verkehrsverbindungen die Entscheidung zu einem multilokalen Lebensstil begünstigen kann (vgl. Hesse und Scheiner 2007: 147f). Insofern betrachtet kann (überörtliche) Planung durch die Verbesserung von Erreichbarkeiten dazu beitragen, dass Menschen Multilokalität Migration vorziehen, wobei statt des täglichen Pendelns auf Multilokalität gesetzt werden kann und wiederum die Verkehrsnachfrage gesenkt wird (Hilti 2017). Das heißt also, dass folglich einerseits Planung die Rahmenbedingungen zu Multilokalität beeinflussen kann, diese aber andererseits aus planerischer Sicht nicht unbedingt von Nachteil sein müssen.

Ein dritter wesentlicher Punkt um die Frage des Umgangs der Planung mit temporären Bewohnerinnen und Bewohnern ist die der Beteiligung im Rahmen von Quartiersprozessen. Partizipation ist heutzutage in der Raumplanung unumstritten ein wesentlicher Faktor für die Entwicklung von Projekten und hierbei muss berücksichtigt und vorrangig von den Durchführenden reflektiert werden, wer beteiligt werden soll, wie diese in diesem speziellen Fall erreicht werden und ob beziehungsweise wie temporäre Bewohnerinnen und Bewohner ihren Beitrag leisten können. Dabei soll aber Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung nicht als einseitige Aufgabe der Planerinnen und Planer gesehen werden, sondern es geht hier ebenso darum, dass multilokal Lebende von sich aus die Möglichkeit ergreifen und an der Weiterentwicklung ihres Quartiers mitwirken können.

Darüber hinaus gibt es natürlich weitere Bereiche der Planung, auf die man hier noch näher eingehen könnte, wie zum Beispiel das Freizeit- und Erholungsangebot. Doch bei diesen wird kein spezieller Bedarf in der Betrachtung mit Multilokalität gesehen und deswegen nicht näher darauf eingegangen, da sich hier multilokale von unilokalen Bewohnerinnen und Bewohnern nach derzeitigem Kenntnisstand des Autors nicht unterscheiden. Vielmehr sollen die bereits erwähnten Bereiche genauer vor dem Hintergrund multilokal lebender Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner beleuchtet werden. Es geht darum die jeweiligen Bedürfnisse, die sich durch das multilokale Wohnen ergeben, abzuklären, um schlussendlich die Handlungslogik hinter dem Agieren von Multilokalen zu identifizieren und

weitergehend Steuerungsmöglichkeiten aus planerischer Sicht zu erörtern. Das Grundproblem und damit die Herausforderung für Planung besteht jedoch vor allem darin, dass Planung auf Langfristigkeit ausgelegt ist und in der Umsetzungsgeschwindigkeit nicht mit den raschen Veränderungen gesellschaftlicher Entwicklung mithalten kann, es daher flexible Zwischenlösungen braucht: "Ein Dilemma, das kaum zu lösen ist, ist wohl, dass das Gebaute und das Soziale ganz andere Zeitlichkeiten haben: Die Lebensweisen sind dynamisch, verändern sich chronologisch im Lebensverlauf, zyklisch (Stichwort: "atmende Bewohnerschaft") etc.; das Gebaute verändert sich weniger schnell als die gesellschaftlichen Transformationen im Kleinen wie im Grossen vonstattengehen." (Hilti 2017).

7.3. Schnittstellen von Planung und Multilokalität

Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass es vor allem die drei Bereiche Wohnen, Verkehr und Partizipation sind, die im Kontext von Multilokalität für Planung relevant erscheinen und näher beleuchtet werden müssen. Schließlich muss es möglich sein, anhand der bisherigen Erkenntnisse aus der wissenschaftlichen Literatur Handlungsmöglichkeiten für die Planung im Umgang mit Multilokalität auf der örtlichen Ebene abzuleiten. Dabei ist es jedoch wichtig sich vor Augen zu halten, dass sowohl die Herausforderungen, als auch die möglichen Chancen des Phänomens für planerische Tätigkeiten erörtert werden. Dafür sind sowohl die Betrachtung der planerischen, wie auch die der individuellen Perspektive der multilokal lebenden Personen selbst notwendig und sinnvoll. Deswegen wird in diesem Abschnitt versucht beide Seiten nicht nur aufzuzeigen, sondern eben die Schnittstellen beider hervorzuheben.

7.3.1. Wohnen

Jede Person, unabhängig ob uni- oder multilokal, benötigt irgendeine Form der Unterkunft oder Behausung (Weichhart und Rumpolt 2015: 20). Die jeweils genutzte Wohnform der multilokal lebenden Personen hängt oft vom Motiv dahinter ab und damit sind unterschiedliche Wohnbedürfnisse verbunden. Während beispielsweise Shuttles, Transmigranten oder Jobnomaden (Häufig-Umzieher) beziehungsweise Studierende meist zusätzliche Wohnflächen zu denen eines anderen Wohnsitzes (des ursprünglichen Hauptwohnsitzes) nachfragen, ist dies bei Personen in einer Fernbeziehung (living apart together, auch bei kurzen Distanzen zwischen den Wohnorten) oder den im Rahmen dieser Arbeit bezeichneten Familienpendlern nicht unbedingt der Fall, da letztere bestehende Unterkünfte anderer Haushalte mitbenützen (können). Somit zeigt sich, dass durch ein multilokales Arrangement nicht zwangsläufig mehr Wohnfläche erforderlich ist, dies hängt vor allem vom Grund des mehrörtigen Lebens ab. Ähnlich ist dies bei der Wahl des Standortes, der einerseits durch die Mitbenützung einer bereits bestehenden Wohnung eines Familienmitglieds, von Freunden oder Bekannten beziehungsweise der Partnerin oder des Partners vorgegeben sein kann, andererseits die tatsächliche Standortentscheidung von verschiedenen Faktoren wiederum abhängig vom jeweiligen multilokalen Arrangement ist. Doch hierbei stellt sich natürlich die Frage, inwiefern der multilokale Lebensstil per se eine Rolle dann schlussendlich bei der Wahl des Wohnstandortes spielt und ob hier nicht die üblichen Faktoren, die auch bei der Entscheidung durch

Unilokale einen Einfluss haben, überwiegen. Rössel und Hoelscher (2012) analysierten hierzu mehrere Publikationen der Disziplinen Soziologie, Raumforschung, Geographie und Lebensstilforschung zum Thema Lebensstile und deren Einfluss auf die Wohnstandortwahl, wobei hier unterschiedliche Ergebnisse diesbezüglich auftreten (Rössel und Hoelscher 2012: 304). Die Autoren führen in diesem Zusammenhang aufgrund der eher widersprüchlichen Ergebnisse der Literatur eine eigene empirische Studie an und kommen zu dem Schluss, dass ein gewählter Lebensstil an sich weniger entscheidend bei der Wahl eines Wohnstandortes ist als die Faktoren Einkommen und Lebensform, womit vor allem der Preis ein bestimmendes Element ist und die Auswahlmöglichkeiten abhängig vom jeweiligen Einkommen und den zur Verfügung stehenden (finanziellen) Ressourcen sind (Rössel und Hoelscher 2012: 320). Ebenso sei die Lebensform eine Determinante, also beispielsweise die Zusammensetzung des Haushalts, wobei hier anzumerken ist, dass in diesem Kontext Multilokalität als Lebensform verstanden werden könnte, und zwar im Sinne von multilokal organisierten Haushalten. Insofern betrachtet kann ein multilokales Leben, vor allem in einem Haushalt mit mehreren Personen, durchaus ein Faktor bei der Wohnstandortwahl sein, so zum Beispiel, wenn ein Elternteil eines Familienhaushalts einen zusätzlichen Wohnstandort für den Arbeitsstandort sucht, wird beispielsweise die Bereitschaft mehr Geld für diesen auszugeben eher gering ausgeprägt sein, da der Wohnsitz des Familienhaushaltes als Hauptwohnsitz eine höhere subjektive Bedeutung hat. Das heißt, dass in diesem Kontext klar differenziert werden muss und die Begrifflichkeiten genau eingeschätzt werden müssen. In diesem Fall ist hier Vorsicht geboten. Dennoch lässt sich ableiten, dass eben ein wesentlicher Faktor bei der Wohnstandortwahl, und das ist nicht weiter überraschend, der Preis ist. Auch im Rahmen der durchgeführten Befragung gaben acht von neunzehn Befragten an , dass der Preis für die Wohnstandortwahl in Wien entscheidend war. Etwas wichtiger scheinen jedoch die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (9 von 19) und die Nähe zum Arbeitsplatz beziehungsweise zum Ausbildungsort (ebenfalls 9 von 19), die ebenfalls als entscheidende Faktoren angegeben wurden. Erst danach folgen Faktoren wie unbefristeter Mietvertrag, Lage in den Bezirken 1-9 und Ausstattungsmerkmale der Wohnung. Der Preis mag in diesem Zusammenhang insofern eine bedeutende Rolle spielen, als unter den Befragten mehrheitlich Studierende sind und diese damit, so ist zumindest anzunehmen, über ein geringes Einkommen verfügen, wodurch diesem Kriterium eine wichtigere subjektive Bedeutung zukommt (Rössel und Hoelscher 2012: 320).

Des Weiteren sollen nun einige Erkenntnisse aus bisher durchgeführten Untersuchungen zur Wohnstandortwahl von Multilokalen angeführt und die Ergebnisse der eigenen Befragung damit in Relation gesetzt werden. Hierbei werden vorrangig die umfassenden und häufig in der Fachliteratur zitierten Arbeiten von Darja Reuschke (2009 und 2010) herangezogen, die raum-zeitliche Muster von multilokalen Arrangements von Shuttles und Personen in Fernbeziehungen ("LATs") anhand von Stichproben in vier deutschen Städten untersucht hat. Die Ergebnisse sollen weiterhelfen die räumliche Handlungslogik von Multilokalen besser zu verstehen, auch wenn sich diese nur auf die genannten beiden Formen von Multilokalität beziehen. Im Vordergrund steht hierbei das bisher beobachtete Phänomen anhand dieser empirischen Ergebnisse zu erörtern, wobei damit keine repräsentativen Aussagen über multilokal lebende Personen getätigt werden können.

Faktoren der Wohnungswahl in Wien

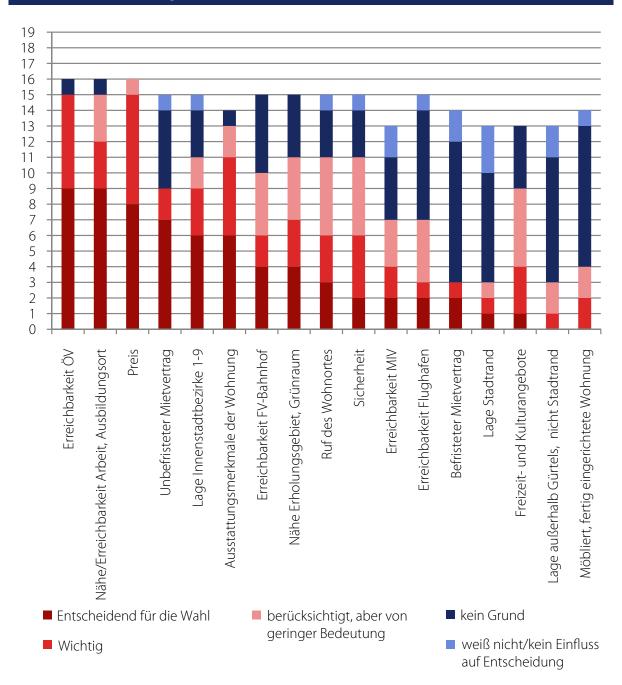


Abb.. 7: Faktoren der Wohnstandortwahl von befragten Multilokalen in Wien (2017). Eigene Darstellung. Daten: Eigene Erhebung durch Online-Befragung mit 19 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.

Die Wohnstandortwahl hängt ebenso von der nachgefragten Wohnform ab, deren Angebot räumlich variieren kann, wenn es um spezielle Arten des Wohnens geht. So kann beispielsweise eine Wohnung oder ein Haus, das vor allem dem Erholungszweck dienen soll, tendenziell eher am Stadtrand gefunden werden, wobei allgemein davon auszugehen ist, dass im Vergleich zu anderen Arten von Multilokalität im Kontext einer Großstadt wie Wien diese Form, abgesehen von den klassischen Kleingärten, eine eher untergeordnete Rolle spielen wird. Vielmehr schreiben mehrere Autorinnen und Autoren, dass besonders in innerstädtischen beziehungsweise innenstadtnahen Bereichen höhere Anteile an Multilokalen, die

nur mit Nebenwohnsitz in den jeweiligen Städten gemeldet sind, zu beobachten sei (Reuschke 2009: 38; Reuschke 2010: 174; Dittrich-Wesbuer et al. 2015: 141; Sturm und Meyer 2009: 20). Hier dürften vor allem Studierende (Sturm und Meyer 2009: 20) und Shuttles (Reuschke 2009: 38f; Reuschke 2010: 175; Leubert 2013: 84/85) die Nähe zur Innenstadt suchen. Im Vergleich zur gesamtstädtischen Bevölkerung beobachtet Reuschke bei den in ihrer Arbeit untersuchten Städten München, Stuttgart, Düsseldorf und Berlin, dass Shuttles häufiger innenstadtnah leben (Reuschke 2009: 39; Reuschke 2010 S. 175). Ein ähnliches Bild zeichnet sich beim Ergebnis der Online-Befragung ab, wo die Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer Wohnorte in Wien angab, die innerhalb des Gürtels oder nahe zu diesem sind, damit als innerstädtisch beziehungsweise ebenso als innenstadtnah bezeichnet werden können. Keiner der 19 befragten Personen gab hier einen Wohnort am äußersten Stadtrand an. Hier muss zudem erwähnt werden, dass unter diesen sowohl Personen sind, die nach Wien gezogen sind und damit ihr multilokales Arrangement begonnen hat, sowie auch jene, die ursprünglich aus Wien sind und sich von hier aus sozusagen multilokalisiert haben.

Verteilung der Wohnstandorte der Befragten

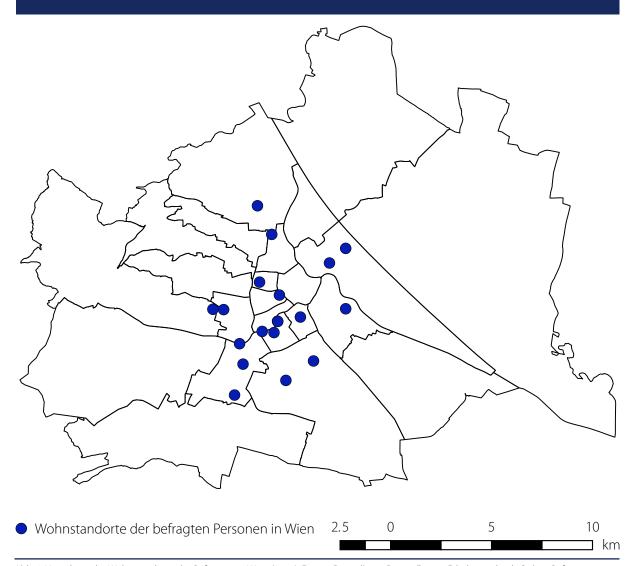


Abb. 8: Verteilung der Wohnstandorte der Befragten in Wien (2017). Eigene Darstellung. Daten: Eigene Erhebung durch Online-Befragung mit 19 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.

Die Nähe zur Innenstadt dürfte aber auf zwei Gründe zurückzuführen sein: Einerseits ist die Nähe zum Arbeitsplatz oder dem Ausbildungsort ein Kriterium (Leubert 2013: 84; Reuschke 2009: 40; Reuschke 2010: 178), das wesentlich bei der Wohnstandortwahl sein dürfte, sowie andererseits die Erreichbarkeit von Bahnhöfen. Letzteres trifft nach Reuschke vor allem auf jene Shuttles zu, die zwischen Großstädten pendeln (Reuschke 2010: 170), wobei solche, die zwischen einer Großstadt und einer ländlichen Gemeinde pendeln, eher die Nähe zu Fernverkehrsstraßen, wie zum Beispiel Autobahnen, suchen und die Erreichbarkeit eines (Fernverkehrs-)Bahnhofs eine untergeordnete Rolle spielt (Reuschke 2010: 170). Im Rahmen der für Wien durchgeführten Befragung zeigte sich, dass gerade die Nähe zum Arbeitsplatz beziehungsweise dem Ausbildungsort ein Kriterium war, das neunmal als entscheidender Faktor für die Wohnstandortwahl angegeben wurde. Nur der Faktor "Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln" wurde genauso oft als entscheidend angegeben und von weiteren sechs Personen als wichtig erachtet. Nebendem Preis der Wohnung waren diese beiden Faktoren som it die aus Sicht der Befragten angegebenenwichtigsten Faktoren bei der Wohnstandortwahl in Wien. Die Erreichbarkeit eines Fernverkehrsbahnhofs wurde hingegen nur von vier von neunzehn Personen als entscheidender beziehungsweise weiteren zwei als wichtiger Faktor angegeben. Der Grund hierfür könnte sein, dass durch die hohe Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und die Nähe zu einer Haltestelle möglicherweise kurze Fahrzeiten zu den Bahnhöfen von Seiten der Befragten erwartet werden und damit die Erreichbarkeit bei der Standortwahl nicht so in den Vordergrund tritt. Neben der Lage und Erreichbarkeiten von Arbeitsplatz, Ausbildungsort und Bahnhöfen spielen unter Shuttles auch Freizeit- und Kultureinrichtungen bei der Wohnstandortwahl eine Rolle, sofern das multilokale Leben längerfristig geplant ist (Reuschke 2010: 154 und 165f). Unter den Befragten der Online-Befragung waren Freizeit- und Kulturangebote keine nennenswerten Faktoren bei der Wohnstandortwahl, was womöglich durch die Erreichbarkeit mittels öffentlichen Verkehrs und damit der Zugang zu Freizeit- und Kulturangeboten innerhalb der Stadt kompensiert wird.

Aber auch die Anbieterseite hat mittlerweile das Phänomen Multilokalität für sich entdeckt und bietet spezielle Offerten für "young professionals" und ähnliche mobile Gruppen neue Wohnmodelle an (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 9; Schad et al. 2015: 178f). Diese zeichnen sich dadurch aus, dass die Wohnungen bereits möbliert sind und sozusagen schon alle Voraussetzung für den sofortigen Einzug und die Nutzung bieten. Bei Studierendenheimen ist dies bereits länger der Fall, allerdings werden diese Angebote nun sukzessive für andere Gruppen erweitert, so unter anderem für die vorhin kurz erwähnten, nach dem Studium in der Berufseinstiegsphase befindlichen Personen, die in der Regel wenig Geld zur Verfügung haben und Bedarf an kleinem Wohnraum besteht. Aber dieses Konzept schließt nicht nur junge Personen mit ein. So genannte Boardinghouses mit servicierten Appartements bieten einer breiten, eher zahlungsfreudigen Klientel meist hochwertig ausgestattete Zimmer beziehungsweise Wohnungen an, die ähnlich wie Hotelzimmer betreut werden. Der Unterschied zu einem Hotel besteht vor allem in der Mietdauer, denn diese kann bei einem servicierten Appartement bis zu mehrere Monate lang sein. Das Angebot richtet sich vor allem an Personen, die nur für einen bestimmten kurzen Zeitraum, beispielsweise für ein Projekt oder einen Arbeitsauftrag, in einer Stadt tätig sind. Damit sind sie für so genannte Häufig-Umzieher oder auch Jobnomaden interessant, die jeweils nur

für wenige Monate an einem Ort tätig und wohnhaft sind. Da diese Wohnform allerdings oft mit eher höheren Preisen angeboten wird (aufgrund der inkludierten Leistungen ähneln die Preise denen üblicher Hotels und diese werden teilweise ebenfalls pro Nacht angegeben), setzt das sowohl Verfügbarkeit über entsprechende finanzielle Ressourcen voraus, als auch die Bereitschaft diese Summen zu zahlen. Deswegen sind weitere Wohnformen am Immobilienmarkt zu beobachten, die deutlich günstiger sind und gegenüber konventionellen Wohnungen zumindest ähnliche Preise aufweisen. Diese finden sich unter den Begriffen wie Zeitwohnen, Wohnen auf Zeit oder beispielsweise als Pendlerwohnungen wieder. Hier werden ebenso häufig möblierte und voll ausgestatte Wohnungen angeboten, die aber keine darüber hinausgehenden Leistungen umfassen.

Die Mietdauer ist hier variierend begrenzt, von wenigen Monaten bis hin zu ein bis zwei Jahren sind je nach Angebot möglich. Ebenfalls sind an dieser Stelle auch Wohngemeinschaften zu erwähnen, die sich aber heutzutage nicht nur mehr auf rein studentisches Wohnen beziehen lassen. Gerade in diesem Bereich ist viel Dynamik zu beobachten, denn das "Sharing"-Konzept, also jenes des Teilens, scheint sich immer mehr im Bereich des Wohnens zu etablieren, unabhängig von der Altersgruppe. Dies basiert einerseits auf der Freiwilligkeit mit anderen Personen in einem größeren Haushalt wohnen zu wollen, kann aber auch ein Ausdruck infolge steigender Mietpreise in städtischen Regionen sein, wie es auf besonders angespannten Wohnmärkten wie beispielsweise aktuell in München zu beobachten ist.

In Bezug auf Multilokalität hat sich bei den Wohngemeinschaften ein Modell entwickelt, das unter dem Begriff "Business-WG" läuft (Moser 2012; ZDF 2012). Meist junge, karriereorientierte Menschen, die werktags viel und lange unterwegs sind, schließen sich zu einer Wohngemeinschaft zusammen, um bei der spätabendlichen Heimkehr oder am Wochenende die Freizeit mit den Mitbewohnerinnen und Mitbewohnern zu verbringen und auch somit der Einsamkeit in neuen, ihnen fremden, Städten zu entkommen. Zudem bieten diverse international tätige Internetplattformen zeitlich befristet Wohnungen an (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 9; Schad et al. 2015: 179). Eigentlich für den touristischen Markt gedacht offerieren diese durch mehrmonatiges Vermieten ebenso berufsbedingt multilokal Lebenden, wie beispielsweise den vorher erwähnten Häufig-Umziehern und Jobnomaden, Wohnungen, die ebenfalls voll ausgestattet und möbliert sind und für die sofortige Nutzung geeignet.

Aktuell beschäftigen sich mehrere wissenschaftliche Arbeiten und einige von den entsprechenden Internetplattformen besonders häufig angebotenen, meist vom Tourismus geprägte, Städte mit den Auswirkungen des derzeitigen Erfolgs ebendieser und den Auswirkungen auf die lokalen Wohnungsmärkte (vgl. Urban 2017; Müller 2016; Martel 2016). Hier sind in einigen Städten durch die massenhafte Kurzzeitvermietung Verdrängungseffekte zu beobachten, wobei die Politik kaum den schnellen Veränderungen folgen und entsprechend darauf reagieren kann. Doch dazu sei zu erwähnen, dass diese über Internetplattformen angebotenen Wohnungen vor allem auf Touristen ausgerichtet sind, da durch die kurzzeitigen Vermietungen mehr Umsatz als mit langfristigen Mieterinnen und Mietern gemacht werden kann. Für bestimmte Formen von Multilokalität kommen diese Angebote,

wie bereits aufgezeigt, zwar in Frage, wobei unklar ist in welcher quantitativen Dimension. Aber auch in Zusammenhang mit Multilokalität werfen einige Autorinnen und Autoren den Aspekt der Verdrängung und von Segregationserscheinungen auf (Perlik 2009: 75; Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 10), wobei genauere Untersuchungen hierzu nicht vorliegen.

Im Zuge der Online-Befragung zeigte sich, dass die erwähnten neuen Formen des Wohnens nicht genutzt werden beziehungsweise auch noch nicht in dieser Art bekannt sind. Sowohl in Wien, als auch an den anderen Wohnorten werden Wohnungen zur Miete oder im Eigentum beziehungsweise Einfamilienhäuser im Eigentum genützt. Es präsentieren sich deutliche Differenzen zwischen Wien und den anderen Wohnorten hinsichtlich Art der Wohnung und mit wem zusammen gewohnt wird. Hier wird jedoch deutlich, dass vor allem Studierende an der Befragung teilgenommen haben, denn für den anderen Wohnort (nicht Wien) geben acht der 19 Befragten an, bei Familie oder Verwandten zu wohnen, während in Wien eine Wohnung vorrangig allein (7 von 19) oder gemeinsam mit der Partnerin oder dem Partner (6 von 19) genützt wird.



Abb.. 9: Verhältnis Miete /Eigentum beim Wohnen unter den Befragten (Wien und weiterer Wohnort). Eigene Darstellung. Daten: Eigene Erhebung durch Online-Befragung mit 19 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.

Wie und mit wem wohnen die Befragten in Wien und am weiteren Wohnort

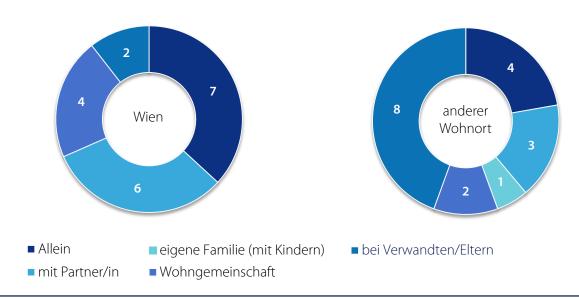


Abb.. 10: Wie und mit wem wohnen die Befragten in Wien und am weiteren Wohnort. Eigene Darstellung. Daten: Eigene Erhebung durch Online-Befragung mit 19 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.

Abschließend soll ein zusammenfassender Überblick über Wohnformen multilokal Wohnender in (Groß-) Städten (zur Illustration am Untersuchungsbeispiel Wien), die ihren weiteren Wohnsitz dort begründen, gegeben und diese kurz anhand ihrer Eigenschaften beschrieben werden:

- Eigentumswohnung: Nicht nur diverse Formen des Mietens, auch Eigentum spielt eine Rolle am Wohnungsmarkt für Multilokale. So ist allerdings anzunehmen, dass diese von eher finanzkräftigen Personen nachgefragt werden, wie dies im Falle so genannter Luxuswohnungen in "Toplagen" von Städten der Fall ist. In Wien betrifft dies vor allem zwei Bezirke: die Innere Stadt und Döbling. Während der erste Bezirk große Wohnungen im Altbau bietet, so sind im anderen genannten Stadtbezirk Villengegenden unter ausländischen Immobiliensuchenden begehrt (Mezler-Andelberg 2016). Explizit genannt werden hier ausländische Staatsangehörige, wie auch Auslandsösterreicherinnen und Auslandsösterreicher, die einen zusätzlichen Wohnsitz für unterschiedliche Zwecke suchen (Repräsentation für wirtschaftliche Tätigkeiten und/oder Erholung, Nähe zu Kulturangeboten) (Trummer 2012).
- Mietwohnung und Zeitwohnen/Wohnen auf Zeit: Klassische Mietwohnungen kommen für multilokal Wohnende genauso in Frage wie Wohnen auf Zeit, wobei letzteres den Vorteil bietet bereits bei Einzug eine vollausgestatte Wohnung vorzufinden. Angebote für Zeitwohnen sind dadurch tendenziell ein wenig teurer gegenüber den sonst angebotenen Mietwohnungen. Die Wohnungsgrößen können hier je nach Angebot variieren, wobei bei Studierenden oder berufsbedingt multilokal Wohnenden davon auszugehen ist, dass diese eher kleine Wohnungen in zentraler, innerstädtischer beziehungsweise innenstadtnaher Lage suchen.
- Studierenden- und Arbeiterwohnheime: Sind meist in eigenen Gebäuden und damit getrennt von

- anderen Wohnformen und zeichnen sich durch eine bereits vorhandene Ausstattung mit Möbeln, diversen Geräten sowie sonstiger erforderlicher Angebote (z.B. W-Lan) aus und haben zudem oft Gemeinschaftseinrichtungen.
- Wohngemeinschaften: Können in Eigentums- oder Mietwohnungen sein, in denen mehrere Personen gemeinsam eine Wohnung teilen. Jede dieser Bewohnerinnen und Bewohner hat ein eigenes Zimmer, wobei andere Einrichtungen wie Bad und Küche gemeinschaftlich genutzt werden.
- Boardinghouse und servicierte Appartements: Hotelähnliche, voll ausgestatte Wohnungen mit (inkludierten) Dienstleistungen im hochpreisigen Segment. Diese Wohnform eignet sich vor allem für Häufig-Umzieher sowie Jobnomaden, die nur temporär in einer Stadt wohnen.
- Einfamilienhaus mit Garten und Kleingärten: Weitere Wohnsitze mit Erholungsfunktion sind durchaus auch in Städten zu finden, meist für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt selbst, was gerade in Wien auf die Nutzung von Kleingärten zutrifft. Ursprünglich wurden diese nur jahreszeitabhängig genutzt (ab dem Frühling bis in den Herbst), mittlerweile erlauben jedoch die Widmung (ganzjähriges Wohnen) und die infrastrukturelle Ausstattung einen dauerhaften Aufenthalt mit Hauptwohnsitz (Magistratsabteilung 23 der Stadt Wien 2017).

7.3.2. Verkehr

Einen wesentlichen Faktor für multilokale Arrangements stellt der Verkehrsbereich dar. Von diesem abhängig gestalten sich die Entfernungen und damit der Aktionsraum von Multilokalen. Je nach technischen Voraussetzungen variiert die Geschwindigkeit der Verkehrsmittel und danach ist der erreichbare Raum in einer bestimmten Zeit vorgegeben. Obwohl die Gesellschaft mobiler geworden zu sein scheint, hat sich das Zeitbudget oder die Zahl der Wege beziehungsweise die Anzahl der Reisen über die Jahre kaum verändert (Urry 2007: 4). Der Unterschied besteht allerdings in den Entfernungen der zurückgelegten Wege (ebenda), denn diese sind durch die höheren Geschwindigkeiten zunehmend gewachsen und haben damit den potentiellen Aktionsraum erweitert. Grundsätzlich ist von durchschnittlich einer Stunde am Tag auszugehen, die Menschen unterwegs sind (Marchetti 1994: 75; Urry 2007: 4). In diesem Zusammenhang wird teilweise von der Marchetti-Konstante gesprochen (Randelhoff 2016), die von einer Konstanz des täglichen Reisezeitbudgets ausgeht. Demnach hängt die Ausbreitung von Siedlungsräumen von der Geschwindigkeit der jeweils genutzten Verkehrsmittel ab und dadurch wird der entsprechende Aktionsraum von Individuen definiert (Marchetti 1994: 77; Schad et al 2015: 197). Hierbei stellt sich folglich die Frage, inwiefern auch im Zuge von Multilokalität von einer Konstanz der Reisezeiten auszugehen ist. Da das Pendeln bei residenzieller Multilokalität nicht täglich zwischen den Wohnorten stattfindet, sondern wöchentlich oder mehrmals monatlich, und das tägliche Reisezeitbudget womöglich kürzer ausfällt, denn wie beispielsweise vorher bei der Wohnstandortwahl gezeigt wurde, suchen Multilokale Wohnungen eher in innenstadtnahen Bereichen mit guter Erreichbarkeit ihres Arbeitsortes und damit verbunden sind kurze Wegzeiten (Reuschke 2010: 178), kann es sein, dass das hier nicht täglich aufgebrauchte Zeitbudget von einer Stunde schlussendlich zum weiteren Pendeln an den anderen Wohnort über die Werktage sozusagen akkumuliert wird. Diesbezüglich liegen allerdings keine Untersuchungen vor, die eine Konstanz von Reisezeiten unter multilokalen Arrangements bestätigen oder widerlegen würden. In diesem Zusammenhang wäre insbesondere die kritische Reisezeit beziehungsweise eine kritische Distanz erforschenswert, an denen die Entscheidung zu einem multilokalen Lebensstil fällt und damit dem täglichen Pendeln vorgezogen wird. Reuschke (2010: 281) kommt in ihrer Arbeit zum Ergebnis, dass unter ihren Befragten eine tägliche Reisezeit des Pendelns von über zwei Stunden (das Fernpendeln) abgelehnt wird. Natürlich ist dies einer von mehreren Faktoren, der aber gerade im Kontext von stadtregionaler Multilokalität relevant erscheint. Anzunehmen ist jedoch, dass die endgültige Entscheidung von vielen, nicht nur von objektiv messbaren Faktoren, wie eben der Erreichbarkeit, sondern genauso von subjektiven Faktoren (z.B. Bereitschaft zum täglichen Pendeln) abhängig ist. Jedenfalls ist von den "kritischen Standortofferten" (Weichhart und Rumpolt 2015: 27) auszugehen, die zur Wahl eines multilokalen Arrangements führen und gegenüber einem Wohnortwechsel präferiert wird. Das jeweilige Verkehrsangebot kann hierbei ein mitentscheidendes Kriterium sein, das Multilokalität erst ermöglicht. Der eigentliche Grund für den Beginn eines multilokalen Lebens kann beispielsweise in besseren Arbeitsmöglichkeiten in Städten infolge auftretender wirtschaftlicher Disparitäten unter Regionen sein (Petzold 2015: 254).

Die Erreichbarkeit dieser Städte von wirtschaftlich schwachen Regionen aus ermöglicht den dort lebenden Menschen den Zugang zum Arbeitsmarkt in der Stadt, wofür eben auch der multilokale Lebensstil in der Hoffnung auf künftig verbesserte Lebensumstände in Kauf genommen wird. Mehrere Autorinnen und Autoren gehen davon aus, dass Verkehrsangebot und Multilokalität in einer engen Wechselbeziehung zueinander stehen (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 11). Somit muss berücksichtigt werden, dass Planung bereits vor dem Beginn von multilokalen Arrangements einen Einfluss auf dessen Entstehung hat. Dies mag insofern relevant sein, als dies bei Planungen von Hochgeschwindigkeitsstrecken bei der Bahn oder dem Ausbau von Fernverkehrsstraßen im Hinblick auf die infolge zu erwartende, räumliche Entwicklung berücksichtigt werden sollte, da durch bessere Erreichbarkeiten neue Räume erschlossen werden und somit der Austausch zwischen den verbundenen Regionen intensiviert wird, wodurch auch Multilokalität häufiger auftreten kann, insbesondere dann, wenn die wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den verbundenen Regionen entsprechend groß sind und das Pendeln nicht nur zeitlich, sondern auch finanziell, aus individueller Sicht günstig erscheint. Hier können insofern die Bedeutung und der funktionelle Einflussbereich von Zentren hervortreten, als die Herkunft der Multilokalen die sozialen und wirtschaftlichen Verflechtungen der Regionen miteinander verdeutlicht. Man könnte in diesem Zusammenhang von einem erweiterten stadtregionalen Einflussbereich sprechen, der über die Grenzen des Einzugsbereichs täglicher Pendeldistanzen deutlich hinausreicht. Damit sind keine trennscharfen Linien von abgrenzbaren Bereichen gemeint, sondern eher sich überschneidende Einflussgebiete von Agglomerationsräumen, deren Kernstädte aufgrund ihrer Zentrumsfunktion über regionale und nationale Grenzen hinweg von Bedeutung sind. So werden beispielsweise unter anderem in Wien multilokal lebende Personen ursprünglich aus Regionen stammen, von denen aus Personen sich über andere Städte multilokalisiert haben, die möglicherweise näher zur "Heimatregion" liegen. In Westösterreich würde das beispielsweise auf die Städte München oder Zürich

zutreffen, die von dort gesehen schneller erreichbar sind als Wien. Dass Personen aus diesem Raum jedoch auch in Wien einen weiteren Wohnsitz haben, verdeutlicht wiederum, dass nicht unbedingt die Nähe und damit die Erreichbarkeit eine Rolle spielen müssen, sondern auch, wie in dem Fall, aufgrund bürokratischer Hürden doch eher das multilokale Wohnen innerhalb desselben Landes gegenüber einem transnationalen Arrangement bevorzugt wird.

Doch wie bereits erwähnt spielen bei der individuellen Entscheidung viele Kriterien eine Rolle, wovon der Verkehr jedoch ein wichtiges Kriterium ist und das Angebot zu einem gewissen Grad die Nachfrage steuern oder zumindest beeinflussen kann. Letzterer Aspekt ist auch entscheidend für die Verkehrsmittelwahl, denn abhängig vom Angebot an Infrastrukturen, den Reisezeiten, dem Fahrpreis beziehungsweise den Bedienhäufigkeiten (Fahrplan) nutzen multilokal Wohnende entweder Auto, Bus, Bahn oder in einigen Fällen sogar den Flugverkehr. Reuschke kam im Rahmen ihrer Arbeit zum Ergebnis, dass Shuttles zwischen Großstädten eher dazu neigen öffentliche Verkehrsmittel zum Pendeln zu nützen (Reuschke 2010: 172), während hingegen jene, die zwischen einer ländlichen Gemeinde und einer Großstadt pendeln mehr die Nähe zur Anbindung an eine Autobahn suchen und damit den motorisierten Individualverkehr für den Pendelweg nutzen (Reuschke 2010: 170f). Die Nähe zu einem Flughafen sei der Untersuchung Reuschkes nach weniger von Bedeutung, sie steigt aber bei jenen mit mehreren Wohnsitzen über große Distanz und bei solchen, die in bestimmten Branchen arbeiten und auftrags- beziehungsweise projektbedingt häufig unterwegs sind (Variomobile) (Reuschke 2010: 171). Das Flugzeug als Verkehrsmittel zum regelmäßigen Pendeln trifft nach Reuschke (2010: 281) vor allem auf transnationales Pendeln zu.

Für eine Untersuchung zur Ausprägung von Multilokalität in der Schweiz kommen Schad et al. (2015: 193) zu dem Ergebnis, dass sich der modal split für den Weg zwischen Haupt- und dem von Befragten als zweitwichtigsten Wohnsitz angegebenen Ort ähnlich zusammensetzt wie bei Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen: 65% nutzen den motorisierten Individualverkehr, 24% den öffentlichen Verkehr (wobei hier vor allem die Bahn), 6% Fuß- oder Radverkehr und ebenso 6% den Luftverkehr (Schad et al. 2015: 193). Hier muss allerdings hinzugefügt werden, dass die Bahn in der Schweiz einen sehr hohen Stellenwert in der Bevölkerung genießt und eine große Zahl an dort multilokal Lebenden über eine Jahresnetzkarte für den öffentlichen Verkehr der gesamten Schweiz (das so genannte Generalabonnement) verfügt (Schad et al. 2015: 194). In Österreich lässt sich eine starke Fokussierung der Verkehrsmittelwahl bei Urlaubsund Geschäftsreisen auf den motorisierten Individualverkehr beobachten: Bei Urlaubsreisen im Inland beträgt der Anteil 80 Prozent, mit Auslandsreisen eingerechnet etwa 65 Prozent für den motorisierten Individualverkehr (im Jahr 2016) (Laimer und Lebersorger 2017: 7). Bei den Geschäftsreisen ist ebenso der motorisierte Individualverkehr am bedeutendsten, denn der Anteil des MIV am Modal Split beträgt bei diesen 43,4%, wobei gleich nachfolgend der Flugverkehr einen Anteil von rund 28% einnimmt (was vor allem auf dessen Bedeutung bei Auslandsreisen zurückzuführen ist, die zu 55,3% per Flugzeug erledigt werden) (Laimer und Lebersorger 2017: 8). Auch im Inland führt der motorisierte Verkehr bei den Geschäftsreisen mit einem Anteil von etwa 60% gegenüber nur etwa 26% beim Bahnverkehr (Laimer und Lebersorger 2017: 8). Inwiefern sich daraus die Verkehrsmittelwahl von Multilokalen in Österreich beziehungsweise konkret auf das Untersuchungsgebiet Wien ableiten lässt, ist fraglich. Im Zuge der Online-Befragung zu Wien gaben unter den insgesamt 19 Beantwortenden zwölf an (mehrfache Angabe von Verkehrsmitteln möglich, um auch Kombinationen angeben zu können) die Bahn zum Pendeln zwischen den Wohnorten zu nützen. Doch auch das Auto spielt eine ebenso wichtige Rolle, das hier von elf Personen angegeben wurde. Fünf Personen gaben darüber hinaus an, für das Pendeln zwischen ihren Wohnorten den Flugverkehr zu nützen, während hingegen nur zwei auch Busse hierfür verwenden. Das Flugzeug wird hierbei vor allem unter Personen angegeben, die zu weiter entfernten Zielen in Deutschland (v.a. Norddeutschland) oder anderswo in Europa reisen. Durch das in den letzten Jahren ausgebaute Angebot von Billigflugverbindungen ab Wien und Bratislava, ist davon auszugehen, dass der Luftverkehr unter den Multilokalen in Wien an Bedeutung dazugewonnen hat. Vor allem die Aufnahme von Flügen ab dem Flughafen Bratislava von Billigfluggesellschaften in Richtung Ost- und Südosteuropa lässt vermuten, dass es hier zu Verlagerungen vom Fernbusverkehr zum Flugverkehr unter transnational lebenden beziehungsweise berufs- oder ausbildungsbedingt multilokal wohnenden Personen, die zwischen Österreich und Ländern des Balkans, der Ukraine oder Polen pendeln, kommt. Untersuchungen aus dem Vereinigten Königreich, die das Reiseverhalten von polnischen Migrantinnen und Migranten betrachten, bestärken diese Annahme (vgl. Burrell 2011). So hat dort das Angebot von unterschiedlichen Fluggesellschaften im Niedrigpreissegment offensichtlich die Pendelfrequenz und die Verkehrsmittelwahl beim Pendeln zwischen den Ländern beeinflusst (Burrell 2011: 1024). Nähere Untersuchungen zur Bedeutung des Pendelns mit dem Flugzeug in Bezug auf Wien liegen jedoch nicht vor, weshalb hierzu auch keine genaueren Aussagen getätigt werden können.

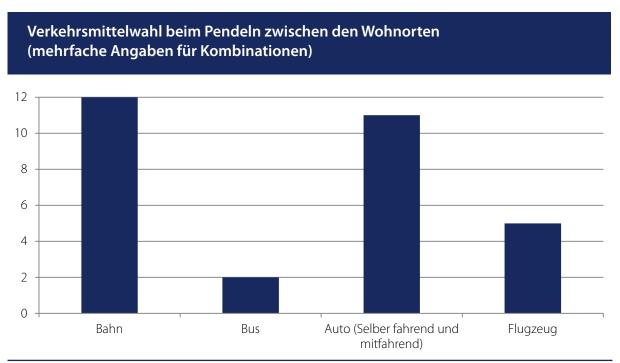


Abb. 11: Verkehrsmittelwahl der Befragten beim Pendeln zwischen den Wohnorten. Eigene Darstellung. Daten: Eigene Erhebung durch Online-Befragung mit 19 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.

Die Häufigkeit des Pendelns zwischen den Wohnorten hängt vor allem von der Entfernung ab (Reuschke

2010: 122). Oft beobachtete Pendelmuster zeigen, dass vor allem um das Wochenende herum, entweder Freitag und Sonntag, oder auch Donnerstagabend und Sonntagabend beziehungsweise montags am Morgen, gependelt wird.

Die Verkehrsmittelwahl für Wege innerhalb der Stadt hängt offenbar maßgeblich von der Verkehrssozialisation der Multilokalen ab, denn mehrörtig lebende Personen mit Hauptwohnsitz in einer Großstadt suchen am anderen Wohnort die Nähe zu öffentlichen Verkehrsmitteln (Reuschke 2010: 172). Auch unter den Befragten der Online-Befragung in Wien gaben 18 von 19 Personen an vorrangig den öffentlichen Verkehr für die Wege innerhalb der Stadt zu nützen und sonst zu Fuß unterwegs zu sein. Der motorisierte Individualverkehr spielt in diesem Kontext eine untergeordnete Rolle, was vor allem auf den hohen Anteil Studierender an der Befragung zurückgeführt werden kann.

Insgesamt sei der Verkehrsaufwand einigen Autorinnen und Autoren zufolge in Bezug auf Multilokalität "beträchtlich" (Schad et al. 2015: 193), wobei mit der damit verbundenen höheren Nachfrage auch "Folgen für die Verkehrsinfrastruktur" (Weichhart und Rumpolt 2015: 54) einhergehen, was wiederum "mit einem hohen Ressourceneinsatz für Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrswege sowie mit Umweltbelastungen verbunden" (Schad et al. 2015: 197) sei.

In Bezug auf die örtliche Planung lässt sich jedoch auch schließen, dass so genannte "Transitionsräume", also das, was Hilti (2013) ihrer Typologie nach als "Zwischenwelt" bezeichnet, durch das regelmäßige Pendeln an Bedeutung gewinnen. Somit sind Ankunfts- und Abfahrtsorte wie Bahnhöfe, Busbahnhöfe oder aber auch Flughäfen ein Bestandteil des multilokalen Lebens und damit Orte in Städten, die für bestimmte Bevölkerungsgruppen in irgendeiner Weise einen Stellenwert im Lebensalltag haben. Damit verbunden sind heutzutage höhere Erwartungen an die Funktionen und die Leistungsfähigkeit dieser Orte, wie auch die Ergebnisse der Online-Befragung bestätigen. Ein reines Ankommen und Abreisen steht hier nicht allein im Vordergrund. Kostenlose Internetverbindungen und Lebensmittelgeschäfte wie auch Restaurants oder Cafés werden schon als selbstverständlich vorausgesetzt. Nicht zuletzt sind heutzutage Bahnhöfe und Flughäfen reich an Infrastruktur und einer breiten Variation an Geschäften, oft mit Einkaufszentren, ausgestattet, was unter anderem daran liegen mag, dass, beispielsweise bei Flughäfen, ein beträchtlicher Teil des erwirtschafteten Umsatzes aus den nicht-aviatischen Bereichen kommt.

7.3.3. Partizipation

Neben den eher infrastrukturellen Fragen der Planung und den mit Multilokalität verbundenen Herausforderungen, soll nun der eher gesellschaftspolitische Aspekt von Planung beleuchtet werden. Dabei steht vor allem die Frage im Vordergrund, wie gemeinsam mit den multilokal Lebenden, sozusagen den temporären Einwohnerinnen und Einwohnern einer Stadt, beispielsweise bei Quartiersentwicklungsprozessen zusammengearbeitet werden kann (Schad et al. 2015: 197; Dittrich-

Wesbuer und Plöger 2013: 203). Das Wohnen an mehreren Orten impliziert das Lokalisieren in mehreren Städten und Gemeinden, womit nach Rolshoven eine gewisse Fähigkeit bei den Multilokalen selbst besteht, sich den unterschiedlichen Rahmenbedingungen der jeweiligen Orte immer wieder anpassen zu können (Rolshoven 2009: 291). Dieses Wissen und die Erfahrung bilden sozusagen die Basis für eine Integrationsleistung, die mit den Ortwechseln verbunden ist. Dies kann natürlich gerade im Zuge von Beteiligungsprozessen ein Mehrwert sein, denn nicht zuletzt hört man auch bei diversen Veranstaltungen von einzelnen Personen immer wieder Phrasen wie "Ich hab eine Zeit lang in XY gelebt und da hat man das so gemacht…" oder "Das ist hier viel besser als in den anderen Städten, in denen ich bisher gewohnt habe…" und ähnliche Argumentationen. Insofern können hierbei genauso wichtige Informationen von den Multilokalen selbst kommen und damit Prozesse unterstützen. Doch stellt sich dabei berechtigterweise die Frage, ob Personen, die an mehreren Orten wohnen, überhaupt die Zeit finden und Motivation haben an solchen partizipativen Veranstaltungen teilzunehmen.

Die Bedeutung von lokaler Identifikation von Multilokalen wird in der Literatur unterschiedlich diskutiert (Petzold 2016: 130). Kramer kommt in ihrer Studie über Multilokalität bei Mitarbeitenden und Studierenden am KIT beispielsweise zum Ergebnis, dass Multilokale stärker sogar als Sesshafte in Vereinen an mehreren Orten aktiv sind (Kramer 2015: 172). Petzold hingegen deutet in seinen Untersuchungen jedoch Unterschiede zwischen Uni- und Multilokalen an, insbesondere sei dies unter anderem bei der Teilnahme an Bürgerinitiativen der Fall (Petzold 2013: 267). Auch unter den beobachteten Multilokalen (bei Petzold Shuttles und LATs) selbst erkennt der Autor Differenzen: LATs seien demnach häufiger am Arbeitsort politisch engagiert, in Bürgerinitiativen aktiv und eher bereit zu spenden im Gegensatz zu Shuttles (Petzold 2013: 267f). Shuttles seien der Studie von Petzold nach dafür häufiger in Vereinen am Arbeitsort tätig (ebenda: 268). Zudem sei es gerade im Hinblick auf politische Partizipation wichtig, dass die Personen denken sie können einen Ort mitverändern (ebenda: 365). Grundsätzlich betont Petzold aber, dass eine lokale Identifikation nicht mit lokalen Handlungen einhergehen muss (ebenda: 366), sich also ein politisches Engagement oder Bereitschaft zur Partizipation somit nicht automatisch ableiten lässt (ebenda 2013: 393), Multilokalität habe "Auswirkungen auf die Handlungshäufigkeiten, nicht aber auf den Entscheidungsprozess selbst." (ebenda: 384). Es lassen die Ergebnisse außerdem die Schlussfolgerung zu, dass auch Multilokale sich mit zumindest einem Ort identifizieren können, dabei sind Shuttles aber tendenziell mehr auf ihren ursprünglichen Wohnort fixiert und LATs eher auf den neuen Ort (ebenda: 389). Grundsätzlich muss allerdings zusammenfassend festgehalten werden, dass die Art und die Intensität politischen oder zivilgesellschaftlichen Engagements weniger von der Multilokalität an sich abhängig sind, als vielmehr von der persönlichen Haltung und Wertevorstellungen (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 13).

Das heißt für Planung, dass eine potentielle Motivation zur Beteiligung an Quartiersprozessen durchaus gegeben sein kann, auch wenn je nach Motiv und Art der Multilokalität unterschiedliche Erwartungen anzusetzen sind. Auch das Zeitbudget sollte hier beachtet werden und auf gegebene Pendelmuster (z.B. Wochenende beziehungsweise am Anfang oder Ende der Woche) Rücksicht genommen werden.

Je nach Beteiligungsformat muss auch von den Planerinnen und Planern abgewogen werden, inwiefern die entsprechenden Personen eingebunden werden können. Hier wäre beispielsweise bei der Wahl von BürgerInnenräten, Nachbarschaftsvertreterinnen und -vertretern oder bei der Teilnahme in einer fixen Agendagruppe der Hinweis notwendig, dass solche Engagements mit einem zeitlichen Aufwand verbunden sind und eine (physische) Anwesenheit erfordern. Dittrich-Wesbuer und Plöger verweisen in diesem Zusammenhang auch auf die hier bisher praktizierten Partizipationsformen, die ihrer Ansicht nach nicht mehr der "zeitlichen und räumlichen Lebensrealität" (Dittrich-Wesbuer 2013: 203) der Menschen entsprechen. Sie empfehlen stattdessen über neue Formen der Beteiligung nachzudenken und erwähnen hierbei insbesondere Formate über neue Kommunikationsmedien sowie e-democracy. Dies ist insofern zu begrüßen, als Multilokale generell als eher internetaffin gelten, wie dies bereits im Methodikteil dieser Arbeit näher erläutert wurde, und damit diese vermutlich am besten über internetbasierte Kommunikationsformen erreicht sowie eingebunden werden können. Im Zuge der online durchgeführten Befragung für diese Arbeit ergab sich in Bezug auf das Thema Beteiligung, politisches Engagement und Aktivitäten in Bürgerinitiativen, dass fast die Hälfte der 19 Befragten an keinem ihrer Wohnorte in diese Richtung gehend aktiv ist, wobei diejenigen, die sich gesellschaftlich engagieren, dies mehrheitlich in Wien tun. Vier Personen sind jedoch nur an den anderen Orten aktiv und nicht in Wien.

7.4. Mit Multilokalität in Verbindung stehende Nutzungen und der Einfluss übergeordneter Planung

An dieser Stelle wird ein Überblick über jene Nutzungen gegeben, die im weitesten Sinne mit residenzieller Multilokalität in Verbindung stehen, die zwar nicht unbedingt Ausdruck dessen sein müssen, aber die ein mehrörtiges Leben beispielsweise (aus subjektiver Sicht) erforderlich machen oder die Wahrscheinlichkeit hierfür groß ist. Dies mag bei einigen nicht weiter überraschen, denn bestimmte Nutzungen sind nur an wenigen Orten möglich beziehungsweise sinnvoll. Hierunter fallen beispielsweise Universitäten, die vor allem in größeren Städten mit einer entsprechenden Zentrumsfunktion vorzufinden sind. Die Verfügbarkeit an nur wenigen Orten macht Migration oder bei starker Bindung an einen weiteren Ort Multilokalität als Alternative erforderlich. Gerade Universitäten sind Orte, an denen besonders häufig Multilokale anzutreffen sind, denn einerseits wohnen oft Studierende mehrörtig, aber auch Forschende neigen häufiger als andere Gruppen dazu multilokal zu wohnen, wie dies bereits in den Kapiteln zuvor erörtert wurde. Auch beruflich erforderliche Multilokalität spiegelt sich bei Nutzungen wie Kasernen, Einrichtungen von politischen Entscheidungsgremien (Parlamente, Regierungssitz etc.), bei Firmenzentralen mehrörtig tätiger Unternehmen oder auch bei verschiedenen Kultureinrichtungen (Theater, Oper, Konzerthäuser) wider. Was bedeutet das nun für die Planung? Bestimmte Nutzungen sind also damit verbunden, dass Personen, aus welchen Gründen auch immer, multilokal leben. Das heißt es gibt einen Bedarf an temporärem Wohnraum und eine wie auch immer ausgeprägte Intensität des Pendelns zwischen den Wohnorten, eine höhere Verkehrsnachfrage. Nun können bestimmte nachteilige Auswirkungen damit einhergehen, wie bereits in einigen Abschnitten dieser Arbeit angedeutet.

Mehrere Autorinnen und Autoren beziehen das unter anderem auf den Mobilitätsbedarf Multilokaler und damit verbundenen Ressourcenverbrauch infolge der intensiveren Benützung von Verkehrsinfrastruktur sowie negative Auswirkungen auf die Umwelt (Lärm, Luftverschmutzung etc.). Dieser Argumentation folgend widerspricht das Phänomen Multilokalität häufig planerischen Zielsetzungen in Bezug auf Flächensparsamkeit und Verkehrseffizienz. Doch oft sind die Einzelentscheidungen nicht nur getragen von einer Freiwilligkeit zu mehrörtigem Wohnen, sondern genauso sind strukturelle Rahmenbedingungen oder eben auch Standortentscheidungen für bestimmte Nutzungen beeinflussende Faktoren. Das heißt im Umgang mit den Auswirkungen multilokalen Wohnens ist es nicht unbedingt zielführend Multilokalität an sich zu hinterfragen, wenn diese erforderlich scheint, sondern bedeutend, konkret Lösungen für die damit verbundenen Effekte zu finden und Chancen sowie Herausforderungen differenziert abzuwägen und ebenso die Hintergründe zu kennen. Doch hierbei schlittert die wissenschaftliche Diskussion ins Normative, was in Bezug auf Planung als doch sehr politisch geprägte und politikberatende Disziplin nicht weiter verwundert. Deswegen sind auch die Lösungsansätze diesbezüglich schwer zu finden, da hier unterschiedliche Ansichten in der konkreten Herangehensweise vorliegen und auch in der wissenschaftlichen Literatur zum Thema diskutiert werden. Die Komplexität des Themas erlaubt jedoch keine trivialen Lösungen und Pauschalurteile sind grundsätzlich nicht möglich, in einer wissenschaftlichen Debatte sowieso nie zielführend.

Unabhängig davon ist festzuhalten, dass Raumplanung auch mit Nutzungen umgehen muss, deren Standortentscheidungen auf übergeordneter Ebene in einer überörtlichen, oft nationalen oder im Falle von Konzernen auch internationalen, Logik erfolgen (Beispiel Universitäten, Kasernen) und die $Multilokalit\"{a}t gewissermaßen zu einem bestimmten Grad erforderlich machen oder damit verbunden sind.$ Daraus ergeben sich gerade für die örtliche Planung bestimmte Anforderungen, die damit einhergehen, wie eben die Planung oder Berücksichtigung temporären Wohnraums, die zeitlich schwankende intensivere Nutzung bestimmter Verkehrsinfrastrukturen und auch die Überlegung, wie schlussendlich mit temporären Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern in Quartiersentwicklungsprozessen zusammengearbeitet werden kann. Der Einfluss örtlicher Raumplanung ist insofern auch eingeschränkt, denn wie bereits angedeutet finden Standortentscheidungen auf anderen, für sie möglicherweise nicht beeinflussbaren, Ebenen statt. Überörtliche verkehrspolitische Maßnahmen tragen beispielweise dazu bei, dass Multilokalität erst ermöglicht wird. Aus diesem Grund ist es für die örtliche Planung nicht unwesentlich, welche planerischen Entscheidungen oder raumrelevante Politiken auf höheren Ebenen beschlossen werden. Das heißt folglich, dass die örtliche Ebene mit den Konsequenzen aus anderen Bereichen arbeiten muss, somit der Umgang mit den Auswirkungen mit den vorhandenen Instrumenten und Möglichkeiten begrenzt erscheint.

7.5. Anforderungen für die Planung nach den unterschiedlichen Typen multilokalen Wohnens

Im Sinne der in einem vorigen Abschnitt dieser Arbeit formulierten Typologie (Kapitel 6.5.), werden nun die jeweiligen (möglichen) Anforderungen dieser an die Planung erörtert. Die vorgenommene Einteilung und Einschätzung der Raumwirksamkeit basiert im Wesentlichen auf den Erkenntnissen aus der Literatur und theoretischen Überlegungen und dazu erläuterten Annahmen, die dazu beitragen sollen, das bisher vorhandene Wissen für planerische Zwecke zu nützen und darauf aufbauend Ideen für Maßnahmen und Strategien entwickeln zu können. Dies erhebt nicht den Anspruch, dass alle beobachtbaren Formen von Multilokalität diesem Schema entsprechen, soll aber die bisherigen Informationen zusammenfassen und so aufbereiten, dass eine strukturierte Einschätzung möglich ist und damit in weiterer Folge auch über den planerischen Umgang nachgedacht werden kann. Es ist nicht Ziel dieser Arbeit, alle in diesem Kontext auftretenden Annahmen zu bestätigen oder zu widerlegen, sondern die Intention besteht darin Zusammenhänge aufzuzeigen, um auf dieser Basis weitergehende Untersuchungen zu ermöglichen. Zudem wird deutlich, dass nicht alle Formen von Multilokalität nach dem aktuellen Stand in vollem Umfang differenziert quantitativ erhoben werden können, da die vorhandenen Meldedaten keine oder nur begrenzt Aussagen über den Grund des jeweiligen multilokalen Arrangements zulassen. Hier benötigt es weitere Daten, beispielsweise Pendlerdaten, die gewisse Annahmen besser erklären können. Grundsätzlich muss bei einigen der hier erwähnten Faktoren unter den Multilokalen unterschieden werden, zwischen denen, die sich vom Untersuchungsbeispiel Wien aus sozusagen multilokalisieren, quasi hier ihren Ursprung haben und zu weiteren Orte pendeln, und denjenigen, für die Wien ein zusätzlich begründeter Wohnstandort ist, denn danach differenzieren sich beispielsweise die Aufenthaltsdauer und die Anforderung an das Wohnangebot.

7.5.1. Shuttles

Motiv: Shuttles leben berufsbedingt multilokal. Die Arbeit steht im Vordergrund des multilokalen Arrangements am Arbeitsort, während hingegen der Nichtarbeitsort meist Familienwohnort ist und dieser die Funktion Erholung und Freizeit erfüllt.

Aufenthalt: Die Aufenthaltsdauer gestaltet sich unterschiedlich und hängt davon ab, wo gearbeitet wird. Am Arbeitsort beziehungsweise den Arbeitsorten ist von einem Aufenthalt werktags auszugehen (Arbeitszeit), während sich derjenige am Nichtarbeitsort meist auf das Wochenende beschränkt. Daher wird häufig synonym für "Shuttle" der Begriff Wochenpendler verwendet.

Wohnen: Für diese Form von Multilokalität benötigt es sowohl am Arbeits-, wie auch am Nichtarbeitsort, eine eigene Unterkunft. Am Arbeitsort ist dies oft in Form einer eigenen, meist kleinen, aus 1-2 Zimmern bestehenden, Wohnung oder ein Zimmer in einer Wohngemeinschaft. Bei manchen Berufsgruppen und eher gering verdienenden Erwerbstätigen kommt auch die Unterkunft in einem Wohnheim in Betracht,

genauso ist aber ein Wohnen im Haushalt des Arbeitgebenden möglich, wie dies zum Beispiel häufig bei Pflegekräften der Fall ist (Stuiber 2017). Neben Eigentums- und klassischen Mietwohnungen für langfristige multilokale Wohnarrangements (u.a. so genannte "Pendlerwohnungen") haben sich in den vergangenen Jahren eigene Angebote am Wohnungsmarkt etabliert, die sich auf die Kurzzeitmiete von arbeitsbedingt multilokal wohnenden Personen spezialisiert haben und unter den Bezeichnungen "Kurzzeitwohnen" oder "Zeitwohnen" vermarktet werden. Darüber hinaus sind so genannte Boardinghäuser mit servicierten Appartements unter anderem auf Shuttles ausgerichtet. Sowohl Formen der Kurzzeitmiete, als auch die der servicierten Appartements bieten den Mietenden bereits voll ausgestattete Wohnungen an und sind damit sofort beziehbar. Der Unterschied zwischen diesen beiden Angeboten besteht darin, dass bei Boardinghouses und servicierten Appartements neben dem Mieten einer Wohnung zusätzliche Dienstleistungen in Anspruch genommen werden können, wobei diese Form des Wohnens im Vergleich zu anderen teurer ist und vergleichbar mit üblichen Hotelpreisen. Weiters bieten sich für Shuttles so genannte Monteurszimmer oder Wohnungen in Arbeiterwohnheimen an, die im Angebot und der Ausstattung vergleichbar mit Studierendenheimen sind und auch für Geringverdienende leistbar. Es sind zusammenfassend tendenziell eher kleine Wohnungen oder auch nur Zimmer in Wohngemeinschaften beziehungsweise Wohnheimen, die von Shuttles am Arbeitsort nachgefragt werden, während hingegen am Nichtarbeitsort keine spezielle Wohnform ausgemacht werden kann.

Verkehr: Shuttles zeichnen sich durch häufiges Pendeln zwischen Arbeits- und Nichtarbeitsort aus, die Frequenz des Pendelns zwischen den Wohnorten hängt jedoch vor allem von der Entfernung ab (Reuschke 2010: 122). Meist im wöchentlichen Rhythmus wird je nach erforderlicher Aufenthaltsdauer am Arbeitsort am Donnerstag- oder Freitagabend Richtung Nichtarbeitsort sowie am Sonntagabend oder Montag morgens von dort wiederum in Richtung Arbeitsort gependelt (Reuschke 2010: 123f). Die Verkehrsmittelwahl hängt unter anderem von der Siedlungsstruktur der Pendelziele ab. So bevorzugen Shuttles, die zwischen Großstädten pendeln, eher öffentliche Verkehrsmittel wie Bus und Bahn, während hingegen jene, die zwischen ländlichen Gemeinden und Städten unterwegs sind, häufiger den motorisierten Individualverkehr nützen (Reuschke 2010: 170f). Mit zunehmender Entfernung zwischen den Wohnorten und insbesondere bei transnationalen multilokalen Arrangements steigt die Bedeutung der Anbindung an einen Flughafen (Reuschke 2010: 171). Im Zuge der Online-Befragung, an der vorrangig Shuttles und ausbildungsbedingt Multilokale teilgenommen haben, zeigte sich, dass vor allem Bahn und PKW (inklusive Mitfahrgelegenheit) die wichtigsten Verkehrsmittel zum Pendeln zwischen den Wohnorten sind, mit großem Abstand gefolgt vom Flugzeug und auch Bussen. Innerhalb der Stadt gaben die Befragten an, vor allem den öffentlichen Verkehr zu nützen, während lediglich zwei Personen auf den motorisierten Individualverkehr für Wege innerhalb Wiens zurückgreifen.

Partizipation: Wie bereits vorhin angesprochen, unterscheiden sich Multilokale von Unilokalen hinsichtlich der Teilnahme an Bürgerinitiativen, politischen Veranstaltungen oder der Mitgliedschaft bei Vereinen (Petzold 2013: 267). Petzold (ebenda) begründet das damit, dass sich grundsätzlich die zeitlichen Restriktionen von Multilokalen seiner Untersuchung nach auf die Teilhabe auswirken beziehungsweise

die geringeren Anteile im Vergleich zu den Unilokalen erklären können. Unter den Multilokalen zeigt sich jedoch, dass Shuttles tendenziell mehr am Nichtarbeitsort bei Bürgerinitiativen engagiert sind oder politischen Veranstaltungen beiwohnen (ebenda). Der Arbeitsort wird von Shuttles jedoch eher für Vereinsmitgliedschaften genützt (ebenda). Es muss jedoch festgehalten werden, und das zeigt sich auch in der Typologie nach Weiske et al. (Typ "Verschickung" nach Weiske et al. 2009: 70/71) sowie bei Hilti (Typ "Parallelwelt": Hilti 2013: 114), dass unter Shuttles eine Hierarchisierung der Wohnorte (klare subjektive Trennung in Haupt- und Nebenwohnsitz) zu beobachten ist und demnach auch das lokale Handeln erklärbar wird. Dies lässt sich insofern erklären, als dass der Aufenthalt am Arbeitsort möglichst kompakt gehalten werden soll und dieser nur die Funktion Arbeit im Lebensalltag der Shuttles erfüllt, insbesondere wenn das multilokale Arrangement als Zwang erachtet wird und die Bindung an den Nichtarbeitsort größer ist. Dennoch ist eine Reduktion auf diesen Aspekt allein nicht möglich, denn genauso werden in der Literatur berufsbedingt Multilokale beschrieben, die sich auch dem Arbeitsort verbunden fühlen und sich dort engagieren. Kramer (2015: 172) kommt in ihrer Studie über Beschäftigte und Studierende am KIT zu dem Ergebnis, dass Multilokale in diesem Fall sogar stärker in Vereine und örtliche Organisationen eingebunden sind als die Sesshaften und somit eine, wie von Rolshoven so bezeichnete, "vita activa" an mehreren Orten leben, was vermutlich auch im Zusammenhang mit dem Ausbildungsgrad der angesprochenen Personen steht. Dabei sieht die Autorin der Studie hier ein Potential in der Einbindung der temporären Bewohnerinnen und Bewohner: "Sie können somit durchaus als Impulsgeber und Distributoren im sozialen Leben agieren und stellen vermutlich auch Verknüpfungen zwischen ihren beiden Lebensorten her." (ebenda) Zusammenfassend sind Shuttles aufgrund ihrer zeitlich beschränkten Ressourcen eingeschränkt in ihren Handlungsmöglichkeiten, gerade im Hinblick auf Partizipation, obwohl sie tendenziell mehr Engagement am Nichtarbeitsort zeigen. Es ist somit die Bedeutung zwischen dem Arbeitsort und dem Nichtarbeitsort zu differenzieren, um die Möglichkeiten gesellschaftlicher Teilhabe von Shuttles einzuordnen, wobei der multilokale Lebensstil an sich nicht auf das konkrete Handeln schließen lässt, da vielmehr persönliche Wertvorstellungen eine Rolle spielen (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 13). Aus planerischer Sicht können Shuttles das Potential bieten, Wissen und Erfahrungen aus anderen Gemeinden vor Ort einzubringen, was insbesondere im Rahmen von Quartiersentwicklungsprozessen einen Vorteil bietet.

Quantifizierung: Eine Annäherung an die Zahl der Shuttles im Untersuchungsgebiet ist über die Erwerbsstatistik möglich. Hiermit können anhand der Ein- und Auspendler nach Entfernung Annahmen über ein multilokales Arrangement aufgrund der zurückgelegten Distanzen getroffen werden, wenn beispielsweise die Fahrtzeit zwischen Wohn- und Arbeitsort ein gewisses Maß überschreitet und das tägliche Pendeln unwahrscheinlich ist. Dies kann bei Distanzen jenseits von 150 Kilometern (dies wird in der Literatur als Grenze für Fernpendeln herangezogen, siehe hierzu Einig und Pütz 2007: 80) und Fahrzeiten von mehr als einer Stunde pro Richtung angenommen werden, sodass hier von der Einrichtung von zusätzlichen Wohnsitzen am Arbeitsort ausgegangen wird. Eine genaue Differenzierung nach Tagesund Nichttagespendlern ist jedoch nicht (mehr) möglich, sondern kann nur über die angegebene Herkunft angenommen werden.

Raumwirksamkeit: Shuttles fragen an den Arbeitsorten (meist in größeren Städten) kleine und günstige Wohnungen vor allem, wie auch Studierende, in innerstädtischer oder innenstadtnaher Lage nach (Sturm und Meyer 2009: 20; Reuschke 2010: 175). Abhängig vom Nichtarbeitsort und dessen Erreichbarkeit ist die Nähe zu bestimmten Infrastrukturen bei der Wohnstandortwahl relevant. So suchen Shuttles, die zwischen Großstädten pendeln, eher die Nähe zu Fernverkehrsbahnhöfen, während für diejenigen, die zwischen einer ländlichen Gemeinde und einer Großstadt pendeln, in letzterer die Erreichbarkeit von Autobahnen wichtig ist (Reuschke 2010: 170f). Es kann also davon ausgegangen werden, dass durch die Nachfrage nach kleinen Wohnungen der Bedarf an diesen in innerstädtischen Lagen steigt (siehe hierzu das Beispiel Wolfsburg in Kapitel 10.5.). Veränderungen sind hier insofern beobachtbar, als der Wohnungsmarkt mit speziellen Angeboten darauf reagiert und vermehrt möblierte Wohnungen, auch zur Kurzzeitmiete, anbietet.

Dadurch verändert sich der Bestand insofern, als vorhandene Wohnungen speziell auf solche Vermietungen, zum Beispiel als Kurzzeitmietwohnung oder als serviciertes Appartement, ausgerichtet werden. Hierbei liegt die Annahme nahe, dass die Gefahr von Verdrängungseffekten für die unilokale, "sesshafte" Bevölkerung besteht, da Wohnraum in diesem Fall nur temporär verfügbar ist und durchschnittlich mit höheren Preisen gegenüber konventionellen Wohnungen angeboten wird (die Gründe hierfür speziell in Wien werden in Kapitel 9 genauer erläutert). Inwiefern sich dies tatsächlich auswirkt und in welchem Ausmaß dies der Fall sein kann, ist aktuell nicht bekannt. Durch das häufige (Fern-)Pendeln der Shuttles erlangen Orte wie Busbahnhöfe, Bahnhöfe und Flughäfen sowie die dazugehörigen Transportmittel an Bedeutung im Lebensalltag der Multilokalen. Wie sich im Rahmen der für diese Untersuchung durchgeführten Online-Befragung feststellen ließ, erfüllt das Pendeln neben dem eigentlichen Mobilitätszweck weitere Funktionen, die zusammengefasst dem Zweck Arbeit und Freizeit/Erholung zugeordnet werden können. Das heißt, dass an diese, der Diktion Weichharts folgend, "Transitionsräume", also Übergangsräume, im Lebensalltag der Personen eigene Funktionen über den Verkehrszweck hinaus erfüllen und damit die Anforderungen und Ansprüche an diese Räume sich verändert haben. Eine durchgängige Internetverbindung zur Kommunikation und Arbeitsmöglichkeit nach außen hin sowie Konsummöglichkeiten verschiedenster Art werden vom Beginn der Reise bis zum Zielort vorausgesetzt. Damit sind Busbahnhöfe, Bahnhöfe, Flughäfen sowie die damit verbundenen Transportmittel Bus, Bahn und Flugzeug nicht nur als Verkehrsorte und Transportmittel zu betrachten, sie sind zunehmend zu Orten der Arbeit und Freizeit beziehungsweise Erholung geworden und erfüllen damit mehrfach räumliche Funktionen im Lebensalltag multilokal lebender Menschen. Shuttles nützen häufiger als andere (unilokale) Gruppen Verkehrsinfrastrukturen, wobei infolgedessen einigen Autorinnen und Autoren davon sprechen, dass durch den Bau, Erhalt und damit verbundenen Ressourcenverbrauch Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind (Weichhart und Rumpolt 2015: 54; Schad et al. 2015: 197), wobei aber offenbleibt in welchem Ausmaß und wie die tatsächlichen Auswirkungen diesbezüglich eingeordnet werden können (Hilti 2017).

Es ist somit davon auszugehen, dass Shuttles im Vergleich zu Unilokalen tendenziell einen leicht höheren Wohnflächenbedarf aufweisen und größere Entfernungen öfter zurücklegen als "Sesshafte", wobei eine Quantifizierung dessen und den damit verbundenen (räumlichen) Auswirkungen (Flächenbedarf,

Infrastrukturkosten) aus aktueller Sicht aufgrund der komplexen Struktur und sich rasch ändernden Rahmenbedingungen kaum möglich ist. Dem ständigen Austausch zwischen Städten und Regionen wohnt aber auch ein Potential inne, das den in der Planung doch eher negativ konnotierten Charakter des multilokalen Wohnens hinsichtlich Flächen- und Mobilitätsbedarfs ausgleicht. Die durch Multilokalität intensivierenden Verbindungen können zu Wissenstransfer führen und dabei in der Regionalentwicklung in ländlich-peripheren Räumen von Vorteil sein, wobei genauso Städte von der Erfahrung Multilokaler profitieren. Dies kann insbesondere im Rahmen von Quartiersentwicklungsprozessen von Vorteil sein, wenn Wissen von außen genutzt werden kann, um Projekte vor Ort zu unterstützen beziehungsweise neue Ideen einzubringen.

7.5.2. Ausbildung

Motiv: Ausbildungsbedingt multilokal leben Schülerinnen und Schüler, die in Internaten sind, aber allen voran Studierende, die zwischen dem Ausbildungsort und dem Wohnort der Eltern pendeln und während des Studiums somit über mehrere Wohnorte verfügen.

Aufenthalt: Der Aufenthalt kann am Ausbildungsort werktags und für den Nichtausbildungsort am Wochenende (vorlesungsfreie Zeiten) angenommen werden, wobei davon ausgegangen werden kann, dass mit fortschreitendem Ausbildungsfortschritt der Aufenthalt am Ausbildungsort länger wird und die Pendelintensität abnimmt. Die Ergebnisse der Online-Befragung unterstützen diese Annahme, da 13 der insgesamt 19 Befragten mehr Zeit in Wien verbringen als in den anderen Wohnorten.

Wohnen: Neben dem elterlichen Haushalt wohnen Studierende am Ausbildungsort in unterschiedlichen Wohnformen. Dies kann eine eigene, meist kleine (z.B. 1-Zimmer-)Mietwohnung oder von Verwandten/Bekannten zur Verfügung gestellte Eigentumswohnung sein, ein Zimmer in einer Wohngemeinschaft mit mehreren Personen oder aber in einem Studierendenwohnheim. Wie auch Shuttles suchen Studierende bisherigen Erkenntnissen nach vor allem die Nähe zur Innenstadt (Sturm und Meyer 2009: 20), weshalb bei der Wohnungswahl vor allem zentrumsnahe und meist auch den Universitätsstätten nahe gelegenen Standorte in Frage kommen und damit vor allem in diesen Bereichen von einer räumlichen Konzentration an multilokaler Bevölkerung ausgegangen werden kann. Dies ist insofern relevant, als in diesen Bereichen sozusagen eine nur temporär anwesende Bevölkerung zu beobachten ist.

Verkehr: Ähnlich wie Shuttles pendeln Studierende gerade am Beginn des Studiums wöchentlich. Der Aufenthalt am Ausbildungsort ist werktags und je nach Studienstundenplan gestaltet sich das Pendeln in Richtung Nichtausbildungsort, wobei hier freitagnachmittags beziehungswiese freitagabends in Frage kommen und sonntags sowie montagmorgens wieder in die Ausbildungsorte gependelt wird. Die Frequenz des Pendelns hängt allerdings von zwei Faktoren ab: Einerseits der Entfernung und andererseits damit verbunden den Fahrtkosten. Studierende nutzen wechselnd (vom Preis abhängig) unterschiedliche Verkehrsmittel, wobei mehrheitlich regelmäßig mit der Bahn (12 von 19 Befragten) und/oder mit dem

PKW (selbstfahrend oder als Mitfahrgelegenheit, 11 von 19 Befragten) gependelt wird, wie dies aus der Online-Befragung herauszulesen ist, an der größtenteils Studierende, aber auch Shuttles, teilgenommen haben.

Partizipation: Im Hinblick auf den Bereich der Partizipation sind Parallelen zu Shuttles anzunehmen. Ob eine intensivere Beziehung mit den Nichtausbildungsorten im Vergleich zu Shuttles und den Nichtarbeitsorten besteht, kann nicht gesagt werden. Kramer führt in diesem Zusammenhang für Studierende eine in Karlsruhe durchgeführte Studie an, die zeigt, dass ebendiese besonders häufig virtuelle soziale Netzwerke nützen, um mit Personen in entfernteren Orten zu kommunizieren, wobei diese Form der Kommunikation nicht als Ersatz für persönliche Treffen betrachtet werden kann, sondern es im Wesentlichen darum geht, Kontakte an anderen Orten aufrechtzuerhalten, um so zum Beispiel über Freunde und Familie weiterhin Informationen von einem anderen Standort (z.B. Heimatgemeinde) zu bekommen (Kramer 2015: 162). Am Studienort selbst sind aber nach Kramer (2015: 163) weiterhin persönliche Kontakte bedeutender als die virtuelle Vernetzung. Soziale Vernetzung über den digitalen Weg dient damit vorrangig dem Kontakt zu einem anderen Ort, was darauf schließen lässt, dass zu allen Wohnorten des multilokalen Arrangements eine starke Bindung bestehen kann. Nicht zuletzt deshalb kann davon ausgegangen werden, dass Beteiligung in Form gesellschaftlichen Engagements, Teilhabe an politischen Veranstaltungen sowie Initiativen und Mitgliedschaft in Vereinen an allen Orten gerade für Studierende von Bedeutung sind. Bei der Online-Befragung gaben zehn der 19 Befragten an, sich zumindest an einem Ort bei Beteiligungsprozessen oder Initiativen zu engagieren.

Quantifizierung: Die Zahl der ausbildungsbedingt multilokal Wohnenden kann nur schwer festgelegt werden, wobei eine Annäherung über die Studierendenzahl in den Städten, anhand der Universitätsstatistiken und bedingt über die Pendlerstatistik möglich ist. Annahmen lassen sich ebenfalls über Nebenwohnsitzfälle und die dazugehörigen Altersgruppen tätigen, eine endgültige Zahl an Multilokalen lässt sich jedoch auch hier nicht oder nur bedingt festlegen.

Raumwirksamkeit: Universitätsstätten sind Orte der Multilokalität, und zwar insofern, als diese besonders oft von multilokal lebenden Menschen frequentiert werden. Es sind einerseits die Forschenden selbst, die teilweise an mehreren Universitätsstandorten arbeiten und folglich mehrörtig wohnen müssen, sowie andererseits Studierende, die sowohl am Ausbildungsort wohnen und ebenfalls am Wohnort der Eltern und zwischen diesen pendeln. Damit verbunden ergibt sich eine temporäre Anwesenheit an diesen Orten, das bedeutet folglich, dass der Ausbildungsort in der vorlesungsfreien Zeit weniger von Studierenden frequentiert wird und teilweise der von diesen genutzte Wohnraum leer steht, wobei hier manche Studierendenwohnheime gerade zu Ferienzeiten in Hotels umgewandelt werden, damit die voll ausgestatteten Zimmer weitervermietet und genützt werden können. Diese temporäre Anwesenheit stellt die örtliche Planung vor die Herausforderung, entsprechend diese zeitliche Dimension des multilokalen Lebens gerade im Hinblick auf den Wohnraum zu berücksichtigen. Wie aber auch anhand der Online-Befragung aufgezeigt werden kann, ist dennoch davon auszugehen, dass Studierende

insgesamt mehr Zeit am Ausbildungsort verbringen, insbesondere in größeren Städten wie Wien, da hier auch das Arbeitsplatzangebot diese an den Ort bindet und langfristig gesehen ein Großteil der Studierenden hier einen Hauptwohnsitz begründen wird. Das zeigt sich unter anderem daran, dass Studierendenheime vermehrt auch ein Wohnen nach dem Studium anbieten, was gerade für Personen in der Berufseinstiegsphase relevant ist, einer Lebensphase, wo die räumliche Flexibilität hinsichtlich der eigenen Karriere manchmal erforderlich ist. Die Herausforderung für Planung besteht hier insbesondere in der An- und Abwesenheit konzentriert an Standorten, wo ausschließlich studentisches Wohnen angeboten wird. Da Multilokalität unter Studierenden jedoch oft nur diesen Lebensabschnitt betrifft, zeigt sich, dass gerade der temporäre Charakter dieser Form von Multilokalität als Chance betrachtet werden kann, worauf in einem späteren Kapitel (Kapitel 11) zu möglichen Handlungsansätzen noch genauer eingegangen wird.

7.5.3. Nomaden (Häufig-Umzieher)

Motiv: Der Typ "Nomaden (Häufig-Umzieher)" ist ebenfalls berufsbedingt motiviert und unterscheidet sich zu den zuvor genannten in der Pendelfrequenz. Wohnorte werden aufgrund beruflicher Tätigkeiten häufiger als üblich, in sehr kurzen Zeitabständen, gewechselt (Hesse und Scheiner 2007: 147). Aufgrund dessen bestehen Pendelbeziehungen zu jenen Orten, wo Familie, Partnerin oder Partner und Freunde wohnen. Oft handelt es sich hierbei um Personen, die selbstständig sind (so genannte Ich-AGs oder Ein-Personen-Unternehmen) und für Projekte oder zeitlich begrenzte Aufträge an einen Ort ziehen, um dort befristet zu arbeiten, oder genauso um Personen, die Praktika absolvieren und hierfür kurzfristig einen weiteren Wohnsitz begründen und regelmäßig zwischen diesem und dem ursprünglichen Wohnort pendeln. Ein Indiz für die zunehmende Bedeutung dieses Typs des multilokalen Lebensstils besteht in den in vergangenen Jahren beobachteten Anstieg an Ein-Personen-Unternehmen (Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft 2016: 45).

Aufenthalt: Der Aufenthalt und dessen Dauer hängen vom jeweiligen beruflichen Angebot am Standort ab. Jobnomaden verlassen nach Beendigung eines Projektes oder des Auftrags eines Kunden den Ort nach einigen Wochen oder Monaten wieder und starten am nächsten.

Wohnen: Mit diesem befristeten Aufenthalt, dessen zeitlicher Rahmen über den einer üblichen Geschäftsreise hinausgeht, ist die Suche nach temporärem Wohnraum erforderlich. Dafür geeignet sind Wohnformen wie Zeitwohnen, servicierte Appartements in so genannten Boardinghäusern oder mitunter auch, je nach Möglichkeit, Privatzimmer- oder Appartementvermietung.

Verkehr: Da der Aufenthalt an einem Ort an Arbeitsaufträge gebunden ist, hängt die Verkehrsnachfrage von der Aufenthaltsdauer und den Beziehungen zu anderen Orten ab. Das heißt das Pendelmuster kann dem von Shuttles ähneln, die Pendelfrequenz jedoch auch deutlich geringer sein und sich im Minimalfall lediglich auf den Umzug beschränken.

Partizipation: Nachdem Nomaden sich nur befristet an den jeweiligen Orten aufhalten, ist es schwierig zu sagen, inwiefern die Integration vor Ort und Teilhabe im Sinne von Mitgliedschaft bei Vereinen und Beteiligung an Initiativen sowie lokalpolitischen Prozessen bei häufig umziehenden Personen einzuordnen ist. Es dürfte allerdings so sein, und deswegen werden diese auch als multilokale Gruppe betrachtet, dass die als Nomaden klassifizierten, mehrörtig lebenden Personen in der Regel an bestimmte Orte regelmäßig zurückkehren, wo (Ehe-)Partner oder (Ehe-)Partnerin beziehungsweise Familie und Freunde wohnen, wobei hier bei den Nichtarbeitsorten vermutlich die soziale Bindung am größten ist und damit die Wahrscheinlichkeit zu Partizipation durch den regelmäßigen Aufenthalt dort am größten scheint. Aber dies sind Annahmen, die aus derzeitiger Sicht im Rahmen dieser Arbeit nicht belegt werden können. Auch hier muss auf die Ergebnisse bereits zuvor erwähnter Beobachtungen zurückgegriffen werden und es wird davon ausgegangen, dass weniger der multilokale Lebensstil an sich Einfluss auf die tatsächliche Bereitschaft zur Teilhabe vor Ort hat, als vielmehr persönliche Einstellungen.

Quantifizierung: Die Zahl der hier angeführten "Nomaden" ist nicht separat erfassbar. Dies ist insbesondere aufgrund der unterschiedlich befristeten Aufenthalte je nach Erhebungszeitpunkt variabel und letzterer ist vermutlich ausschlaggebend für das Ergebnis einer ebensolchen Erhebung, sollte sie möglich sein. Bisherige Daten lassen nur wenige Schlüsse dazu zu. Die Zahl der Ein-Personen-Unternehmen kann ein Indikator hierfür sein, lässt aber nicht unmittelbar auf eine multilokale Lebensweise schließen. Hinzu kommt, dass durch die gelebte Flexibilität die Wohnstandorte rasch geändert werden und dies über nationalstaatliche Grenzen hinweg erfolgt, wobei eine national fokussierte Erfassung in diesem Zusammenhang aufgrund des intensiven Austausches, insbesondere unter den Staaten der europäischen Union durch die Niederlassungsfreiheit nicht sinnvoll ist, sondern hier Betrachtungen auf übergeordneter Ebene erfolgen müssen, sofern methodisch passende Ansätze zu einer entsprechenden Erhebung gefunden werden können.

Raumwirksamkeit: Berufsbedingte Häufig-Umzieher charakterisieren sich dadurch, und das beinhaltet schon die Bezeichnung, dass diese ihren Wohnort in kurzen Abständen wechseln und dies aufgrund der beruflichen Rahmenbedingungen tun. Damit verbunden sind Anforderungen an zeitlich flexibel verfügbaren Wohnraum, der aktuell beispielsweise in Form von möblierten, voll ausgestatten Wohnungen in bestehenden Wohngebäuden als solche zur Kurzzeitmiete angeboten werden und auch jene Angebote umfasst, die als servicierte Appartements geführt werden und hotelähnliche Dienstleistungen anbieten, wobei zu höheren Preisen als die Erstgenannten. Ebenfalls kommen hierbei Formen der Privatzimmervermietung in Frage, die aber vorrangig für touristische Nutzerinnen und Nutzer ausgelegt sind, diese Offerten jedoch oft für längere Phasen anmietbar sind und somit diese Appartements für die genannten "Nomaden" in Betracht kommen. Diese Formen temporären Wohnens finden nicht nur in eigenen, dafür vorgesehen Gebäuden und Einrichtungen statt (Hotels oder Boardinghouses), sondern genauso in bestehenden Wohngebäuden, wo einzelne Wohnungen von den Eigentümerinnen und Eigentümern für die Kurzzeitmiete angeboten werden, wobei auf die Situation in Wien im Speziellen in

einem späteren Abschnitt (Kapitel 8) genauer eingegangen wird. Es zeigt sich jedoch, dass bestehender Wohnraum zunehmend auch diesem Segment des Zeitwohnens zur Verfügung gestellt wird, da vor allem innerstädtische beziehungsweise innenstadtnahe Lagen unter Multilokalen gefragt sind, dürften vor allem in diesen Bereichen Formen des temporäreren Wohnens von Bedeutung sein. Allfällige Konsequenzen dessen werden konkret auf das Beispiel Wien bezogen in einem anderen Kapitel genauer erörtert (Kapitel 8), hier insbesondere die Frage des Entzugs von Wohnraum für die "sesshafte" Bevölkerung diskutiert wird und, ob es infolgedessen zu möglichen sozialräumlichen Veränderungen kommen kann. Aber nicht nur Wohnraum ist in diesem Fall als temporäreres Objekt gefragt, genauso sind es Arbeitsplätze im räumlichen Sinne. Da die hier angesprochenen Nomaden ständig ihren Arbeitsplatz wechseln, müssen diese räumlich flexibel sein, also der Arbeitsplatz entsprechend einfach transportabel, weshalb sich das "inhaltliche Büro" meist auf einen Laptop beschränkt. In diesem Zusammenhang gewinnen so genannte Co-Working-Spaces an Bedeutung, also kurzfristig anmietbare Arbeitsräumlichkeiten mit entsprechender Infrastruktur für mobile Arbeitende, wobei als Basisinfrastruktur Sitzplätze mit Tischen und Internetverbindung sowie Gemeinschaftsräume und Küchen zum sozialen Austausch unter den arbeitenden Personen ausreichen. Jobnomaden zeichnen sich insbesondere durch ihre räumliche Flexibilität aus, die aber nicht nur als ökonomischer Zwang anzusehen ist, sondern im Gegenteil eine bewusste Entscheidung darstellt, um nicht an einen Standort gebunden zu sein. Die Wahl eines ebensolchen ist nicht nur von den bekannten "harten" Standortfaktoren (v.a. in Bezug auf Infrastruktur) abhängig, sondern zudem, und das vermehrt, spielen vor allem "weiche" Standortfaktoren eine Rolle. Dies beschränkt sich nicht nur auf ein Land oder eine bestimmte Region, denn wie Beispiele aus Reportagen unterschiedlichster Medien zeigen, handelt es sich hierbei um Personen, deren Aktionsraum über die ganze Welt aufgespannt ist und der jeweilige Aufenthaltsort nach unterschiedlichen Rahmenbedingungen gewählt wird, wobei hierfür auch große Entfernungen in Kauf genommen werden (vgl. Wadhawan 2016). Es gibt bei dieser Form des mutlilokalen Lebensstils keine bestimmten Zeitmuster, da der Wohnstandortwechsel von unterschiedlichen, oft subjektiven Faktoren abhängig ist. So wird unter anderem von so genannten digitalen Nomaden berichtet, die internetbasierte Unternehmen führen, dabei ihre Aufträge sozusagen von unterwegs erledigen können und die Standortwahl eher nur an die Anbindung an das Internet geprägt ist, sonst das Leben und Wirtschaften in räumlichen Fragen aber wenig Einschränkungen erfährt. Bei diesen Personen handelt es sich oft um junge Erwachsene mit kürzlich erworbenem Studienabschluss in der Berufseinstiegsphase, die gerne mobil sind und für den Aufbau ihrer Unternehmen Orte suchen, die ihren Anforderungen in unterschiedlicher Hinsicht entsprechen.

7.5.4. Living apart together (LAT)

Motiv: Bei living apart together handelt es sich um Partnerschaften, bei denen Partnerin und Partner an unterschiedlichen Orten leben und damit eine Fernbeziehung führen. Das heißt es werden zwei Haushalte geführt, wobei teilweise und wechselseitig in einem dieser Haushalte gemeinsam gewohnt wird (Reuschke 2010: 24). Der multilokale Lebensstil ist in diesem Fall notwendig, um Zeit mit dem Partner oder der Partnerin zu verbringen. Wie Reuschke (2010: 240) in ihrer Untersuchung aufzeigt, beläuft sich

die Dauer von Fernbeziehungen und damit von living-apart-together-Formen von Multilokalität meist auf eine kurze Zeit, etwa 1-1,5 Jahre bei der Hälfte der Befragten in der zitierten Studie. In vielen Fällen werden langfristig ein unilokales Arrangement und die Zusammenlegung der Haushalte zu einem gemeinsamen anvisiert und Multilokalität als erforderliche temporäre Phase in Kauf genommen (Reuschke 2010: 244; Petzold 2013: 306). Vordergründig ist die Beziehung der Grund für diese Form der Multilokalität, wobei meist ebenso berufliche Motive mitspielen und hier Ähnlichkeiten zu Shuttles zu beobachten sind.

Aufenthalt: Der Aufenthalt beim jeweiligen Partner oder der Partnerin beschränkt sich meist auf Wochenenden, wobei hier dann wechselseitig die Wohnorte ebendieser aufgesucht werden und temporär sozusagen ein Haushalt für beide entsteht.

Wohnen: Da die Personen grundsätzlich in Ein-Personen-Haushalten leben, nutzen LATs tendenziell kleine Wohnungen, wobei Reuschke (2010: 260) in ihrer Studie zu dem Ergebnis kommt, dass auch unter diesen insbesondere innerstädtische und innenstadtnahe Wohnlagen nachgefragt werden, was unter anderem auf die Erreichbarkeit und die Verfügbarkeit von kleinen Wohnungen zurückgeführt werden kann.

Verkehr: Da, wie bereits angeführt, der Aufenthalt bei der Partnerin oder dem Partner eher am Wochenende ist, so findet das (wechselseitige) Pendeln zum Wohnort des jeweils anderen freitagabends statt beziehungsweise sonntags wieder zurück zum ursprünglichen Wohnsitz und Arbeitsort (Reuschke 2010: 237). In der Untersuchung von Reuschke (2010: 236) wurde von den befragten Personen ein Pendeln im Zwei-Wochen-Rhythmus am häufigsten angegeben, wobei auch das Wochenpendeln von Bedeutung ist. Die Häufigkeit des Pendelns hängt bei LATs insbesondere von der Entfernung der Wohnorte ab (ebenda), wobei hier auch Fragen des Einkommens entscheidend sind (ebenda: 237).

Partizipation: Auch wenn sich Shuttles und LATs von Motiv und Pendelfrequenz her ähneln, zeigen sich doch leichte Unterschiede im Hinblick auf Partizipation an den jeweiligen Wohnorten, wie dies bereits bei den Shuttles kurz angedeutet wurde. Petzold (2013: 267f) kommt in seiner Untersuchung zu dem Ergebnis, dass Shuttles vor allem am Nichtarbeitsort aktiv sind, während hingegen LATs eher am Arbeitsort sich in Bürgerinitiativen engagieren, an politischen Veranstaltungen teilnehmen oder in Vereinen tätig sind. Shuttles sind jedoch mehr am Arbeitsort in Vereinen aktiv, wobei LATs umgekehrt dies am Nichtarbeitsort nicht sind (ebenda). Der Autor vermutet, dass hier insbesondere der Ausgangspunkt des multilokalen Arrangements eine Rolle spielt, der im Falle von Shuttles eben der Nichtarbeitsort ist, wo diese mehr Aktivitäten in Bezug auf Partizipation aufweisen und LATs im Gegensatz dazu eher am Arbeitsort aktiv sind (ebenda). Ein weiteres Spezifikum von LATs ist, dass sich diese auf die Identifikation mit dem Nichtarbeitsort fokussieren und das mehrörtige Wohnen als Vorstufe zur Migration erachten (Petzold 2013: 389), während Shuttles doch tendenziell dazu neigen die jeweiligen Wohnorte zu hierarchisieren und sich eher mit dem Nichtarbeitsort identifizieren, besonders dann, wenn das beruflich bedingte mehrörtige Leben als Zwang wahrgenommen wird.

Quantifizierung: LATs werden durch keine Statistik separat erfasst, weshalb eine Quantifizierung an dieser Stelle nicht möglich ist.

Raumwirksamkeit: Personen in Fernbeziehungen leben an verschiedenen Orten und haben jeweils einen eigenen Haushalt, wobei die mehrörtige Phase oft nicht lange anhält und langfristig Unilokalität das Ziel ist, wenn Paare zusammenziehen und zumindest einer oder eine von beiden den ursprünglichen Wohnort verlassen muss. LATs pendeln häufig und sind hier mit Shuttles vergleichbar, wobei die Pendelfrequenz von der Entfernung der beiden Orte sowie vom Einkommen der Multilokalen abhängt. Durch den Ein-Personen-Haushalt ist davon auszugehen, dass LATs kleine Wohnungen nutzen und ähnlich wie Shuttles vor allem Lagen in der Innenstadt beziehungsweise in innenstadtnahen Bereichen aufsuchen. Durch die Begründung eines unilokalen Zwei-Personen-Haushalts durch das Zusammenziehen wird abgesehen vom Wegfall des Pendelns auch der Wohnflächenbedarf insgesamt pro Kopf geringer, besonders dann, wenn eine der ursprünglichen Wohnungen weiterhin genutzt wird.

7.5.5. Freizeit

Motiv: Freizeitmotivierte Multilokalität umfasst jene Personen, die zum Erholungs-oder zu einem ähnlichen Freizeitzweck einen weiteren Wohnsitz annehmen. Dies umfasst zum Beispiel Wohngelegenheiten in landschaftlich attraktiven Umgebungen, meist im ländlichen Raum, also das klassische Haus im Grünen oder aber auch Kleingärten oder Einfamilienhäuser mit Garten in der Stadt, sowie genauso jene Unterkünfte, die begründet oder beibehalten werden, um Kulturangebote zu nützen oder um Hobbies nachzugehen. Letzteres ist in Städten wie Wien mit einem großen Kulturangebot zu beobachten, wo Personen, deren Hauptwohnsitz außerhalb der Stadt oder sogar in einem anderen Staat zu finden ist, hier eine Wohnung kaufen oder mieten, um regelmäßig Konzerte, Theater und Oper oder auch Museen und Ausstellungen besuchen zu können. Bei dieser Form der Multilokalität können die Entfernungen stark variieren, von stadtregionalem bis hin zu transnationalem Pendeln, da davon ausgegangen werden kann, dass hier die finanziellen Ressourcen dieser Personen Flexibilität in der Pendelfrequenz und auch hinsichtlich der Entfernungen erlauben.

Aufenthalt: Dennoch beeinflussen die beiden letztgenannten Faktoren die Anwesenheit am Ort, denn mit steigender Entfernung ist von einer geringeren Pendelfrequenz, dafür längeren Aufenthalten auszugehen, während hingegen bei geringeren Entfernungen von mehrfachen, regelmäßigen, aber dafür kürzeren Aufenthalten auszugehen ist. Städtische Bewohnerinnen und Bewohner mit einem Zweitwohnsitz am Stadtrand oder innerhalb der Stadtregion werden diesen öfter aufsuchen (z.B. jedes Wochenende und in den Urlaubszeiten) als jene Personen, deren weiterer Wohnsitz mehrere hundert oder tausend Kilometer weit entfernt vom Hauptwohnsitz ist (verlängerte Wochenenden und zu Urlaubszeiten). Die Aufenthaltsdauer hängt aber auch vom Alter und der Berufstätigkeit der Personen ab, denn jene im Ruhestand sind flexibler in der Zeitgestaltung und können auch mehr Zeit am Freizeitwohnsitz als am eigentlichen Hauptwohnsitz verbringen beziehungsweise langfristig ersteres zu letzterem machen.

Wohnen: Gerade bei freizeitmotivierter Multilokalität dürfte Eigentum eine bedeutende Rolle spielen, wenn es um den Bau oder den Kauf eines Einfamilienhauses oder ähnlicher Wohnformen geht. Aber auch Wohnungen zur Miete oder Formen des so genannten Time-sharing sind hier möglich. Die Wohnfläche hängt von unterschiedlichen Faktoren ab, wobei vermutlich der Preis, wie auch bei der normalen Wohnungswahl, der bestimmende hierfür sein wird.

Verkehr: Wie bereits zuvor erwähnt hängt die Pendelfrequenz zwischen den Wohnorten vor allem von der Entfernung und damit den Fahrzeiten ab. Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl werden unter anderem die siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen ebendiese beeinflussen, wobei gerade bei Zielen im ländlichen Raum vorrangig von der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs ausgegangen werden kann. Bei größeren Entfernungen, insbesondere bei transnationalen multilokalen Arrangements (vgl. Reuschke 2010: 281), wird auf das Flugzeug zurückgegriffen, wenn die Fahrt zu einem weiteren Wohnsitz mit einem PKW mehr als einen Tag zur Anreise benötigt.

Partizipation: Hierbei muss differenziert werden unter jenen, die weiterhin eher anonym bleiben wollen und den weiteren Wohnsitz rein zum Zwecke der Erholung nützen ohne weiterem Interesse am Ort und den Anschluss an die lokale Gesellschaft, und jenen, die genau letzteres suchen und am Vereinsgeschehen teilnehmen, sich in Initiativen engagieren und den Ort mitgestalten möchten. Die Integration der temporären Bewohnerinnen und Bewohner fällt in Städten durch ihren eher anonymen Charakter leichter als in kleineren Gemeinden, wo die Integration über das Engagement in Vereinen und Initiativen erfolgt. An dieser Stelle ist es allerdings schwer allgemein diesen Typus der Multilokalität im Hinblick auf Partizipation zu beschreiben und eindeutig zu klassifizieren.

Quantifizierung: Eine Quantifizierung ist auch hier separat für diejenigen, die aus Freizeitgründen weitere Wohnsitze begründen, nicht möglich, unter anderem auch deswegen, weil insbesondere weitere Wohnsitze im Ausland von der Statistik nicht erfasst werden. Rückschlüsse aufgrund der Zahlen der Nebenwohnsitzfälle sind nur eingeschränkt möglich, auf Basis der Herkunft und des Gebäudetypus. So kann in Einfamilienhausgebieten oder Kleingartensiedlungen davon ausgegangen werden, dass die gemeldeten Nebenwohnsitze vermutlich auf freizeitorientierte Gründe zurückzuführen sind. Eine endgültige Festlegung der Zahl oder Ableitung des Motivs ist dennoch nicht seriös möglich und bleibt daher eher im spekulativen Bereich.

Raumwirksamkeit: Freizeitwohnsitze sind vermutlich der Bereich der Multilokalität, der bisher am besten durch die Raumforschung und Raumplanung bearbeitet und erkundet worden ist, nicht zuletzt deshalb, weil gerade in touristisch geprägten Gebieten Österreichs in den Alpen die Zweitwohnsitzthematik eine Rolle spielt. Hier äußern sich die Auswirkungen in Form der Veränderung des Landschaftsbildes durch den Bau der weiteren Wohnsitze und deren nicht immer an lokale Eigenheiten angepasste Architektur sowie in Form erhöhter Bodenpreise durch die verstärkte Nachfrage an Grundstücken und Wohnraum, was insbesondere Nachteile für die lokale Bevölkerung bringt. In Städten ist dies bislang kaum ein Thema, wobei

in Wien dennoch in bestimmten Stadtteilen über das Vorhandensein so genannter Luxuswohnungen sowie deren temporäre Nutzung durch die Besitzerinnen und Besitzer vor dem Hintergrund des Leerstands und damit ebenfalls Nachteilen für die lokale, "sesshafte" Bevölkerung diskutiert wird (siehe hierzu Kapitel 7.3.1.). In stadtregionaler Hinsicht ergeben sich Fragen der Zersiedelung und den damit verbundenen Konsequenzen steigender Infrastrukturkosten, erhöhtem Flächenbedarf (Wohnen, Siedlungsfläche, zusätzliche Einkaufsmöglichkeiten, Verkehrsfläche), Folgen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens und den damit verbundenen Umweltauswirkungen. Im Bereich Verkehr ergibt sich dadurch eine höhere Nachfrage beim motorisierten Verkehr oder bei größeren Distanzen auch beim Luftverkehr, somit werden insbesondere die Infrastrukturen Straße und Flughäfen zusätzlich ausgelastet. Die Bahn dürfte bei freizeitmotivierter Multilokalität eine untergeordnete Rolle spielen, einerseits aufgrund der räumlichen und siedlungsstrukturellen Voraussetzungen (Freizeitwohnsitze meist in gering besiedelten Gegenden ohne oder mit schlechtem ÖV-Angebot), andererseits, wenn man bei der Verkehrsmittelwahl von Parallelen zum Urlaubsverkehr ausgeht, in Österreich die Bahn für solche Wegezwecke weniger als andere Verkehrsmittel genutzt wird (Laimer und Lebersorger 2017: 7). Neben den Fragen des Wohnens und der Mobilität bestehen auch im Bereich der Partizipation Herausforderungen, da aufgrund der Langfristigkeit des multilokalen Arrangements eine gewisse Integrationsleistung vor Ort erforderlich ist, wobei hier die Größe der Gemeinde und die individuelle Bereitschaft zur Teilnahme an Prozessen vor Ort eine Rolle spielen.

7.5.6. Familienpendler

Motiv: Unter die Kategorie der Familienpendler werden diejenigen gezählt, die aufgrund der familiären Situation an mehreren Orten wohnen und zwischen diesen pendeln. Beispiele hierfür sind unter anderem Scheidungskinder, die an den jeweiligen Wohnorten der getrennt lebenden Eltern wohnen, oder aber genauso andere Familienmitglieder, wie beispielsweise Großeltern, die zwischen ihrem Hauptwohnsitz und denen der Kinder und Enkelkinder pendeln. Durch spätmoderne Lebensformen sowie veränderte Rahmenbedingungen in der Arbeitswelt (zeitliche und räumliche Flexibilität von Arbeitskräften) hat diese Form der Multilokalität an Gewicht gewonnen.

Aufenthalt: Hier können keine einheitlichen Muster festgestellt werden, wobei auch hier anzunehmen ist, dass insbesondere um das Wochenende ein Austausch zwischen den Wohnorten stattfindet.

Wohnen: Familienpendler benötigen für dieses multilokale Arrangement keine eigene Wohnung, sondern wohnen meistens bei anderen Familienmitgliedern. Scheidungskindern stehen häufig damit zwei eigene Kinderzimmer an den jeweiligen Wohnorten zur Verfügung und anderen Familienmitgliedern Gästezimmer, womit von einem leicht höheren Wohnflächenbedarf ausgegangen werden kann.

Verkehr: Einige Bahn- und Fluggesellschaften bieten eigene Kinderbegleitservices an, die gerade für als Familienpendler einzuordnende Kinder relevant sind, wenn die Eltern nicht den Transport übernehmen

oder die Fahrt des Kindes nicht begleiten können, was insbesondere bei weiteren Entfernungen zutreffen kann.

Partizipation: Beteiligung ist in diesem Falle besonders eine Frage der zeitlichen Ressourcen, denn dem multilokalen Arrangement steht allen voran der Zweck des Zusammenseins mit Familienangehörigen und das oft verbunden mit wenig Zeit, weshalb Mitgliedschaften in Vereinen oder sonstige soziale Tätigkeiten eher dort angenommen werden können, wo in Summe mehr Zeit verbracht wird und dort die Bereitschaft größer sein wird im Rahmen von Beteiligungsprozessen mitzuarbeiten. Inwiefern und welche Anforderungen durch diese Form der Multilokalität für Planung erwachsen ist unklar und müsste genauer untersucht werden.

Quantifizierung: Die Zahl der Familienpendler ist unbekannt und kann, sofern überhaupt, zum Beispiel im Falle von betroffenen Scheidungskindern, nur anhand der Zahl der Kinder von Geschiedenen angenommen werden.

Raumwirksamkeit: Bei den Familienpendlern ist von einem, wenn überhaupt vorkommenden, gering höheren Wohnflächenbedarf auszugehen, wenn beispielsweise bei getrennt lebenden Eltern Kinder an beiden Orten ihre Zimmer haben. Unter diese Gruppe fallen vor allem die erwähnten Scheidungskinder, deren Zahl nur geschätzt aber nicht festgelegt werden kann, wobei durch die steigende Zahl an geschiedenen Eltern von einer großen Zahl an potentiell betroffen Kindern auszugehen ist (Schier 2009: 63). Ebenso sind zu dieser Gruppe andere Familienmitglieder zu zählen, die aus familiären Gründen an mehreren Orten wohnen, zumindest temporär. Je nach Person und Stellung in der Familie ist von einer unterschiedlichen Pendelfrequenz auszugehen, wobei Kinder getrennt lebender Eltern tendenziell häufiger unterwegs sein werden als andere Verwandte (Schad et al. 2015: 191). Dennoch ist die Raumwirksamkeit insgesamt als gering zu betrachten, da die entsprechenden Personen in bestehenden Wohnungen mitwohnen können und damit von keinem zusätzlichen Flächenbedarf ausgegangen werden kann (ÖROK 1987: 19).

Die Grenzen des Untersuchbaren und weitere Fokussierung:

Aufgrund der Nicht-Erfassbarkeit und den damit verbundenen methodischen Grenzen im Rahmen dieser Arbeit muss auf die weitergehende Analyse bei einigen Typen von Multilokalität verzichtet werden. Es können aufgrund der mangelnden quantitativen Erfassbarkeit teilweise lediglich Annahmen anhand vorhandener Zahlen und qualitativer Informationen getroffen werden, worauf im folgenden Kapitel genauer eingegangen wird.

Multilokalität in Wien

Die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner Wiens ist in den vergangenen Jahren massiv gestiegen. Dies kann insbesondere auf den Fall des Eisernen Vorhangs und die Öffnung gegenüber osteuropäischer Staaten zurückgeführt werden. Wien ist als Zentrum in Mitteleuropa zwischen Ost und West über nationalstaatlichen Grenzen Österreichs hinweg von Bedeutung, weshalb sich die Zuwanderung aus den Nachbarstaaten und nahe gelegenen Staaten in Europa speist. Die steigende Bevölkerungszahl sieht man in Wien als Indikator für eine hohe Lebensqualität (Reinprecht 2017: 221f). Reinprecht spricht in diesem Zusammenhang von Wachstum als von der städtischen Politik positiv geprägten Begriff (ebenda), was sich schlussendlich auch in den Formulierungen des STEPs gerade in Bezug auf die Internationalisierung der Stadt widerspiegelt. So ist anzunehmen, dass durch die politischen Veränderungen der letzten 30 Jahre nicht nur immer mehr Menschen aus verschiedensten, insbesondere europäischen, Staaten zugewandert sind, sondern dass ebenso ein multilokales Leben vermehrt eine Rolle spielt, bei dem Wien einer von vielen Wohnorten im Lebensalltag der hier zumindest teilweise wohnenden Menschen ist. Dabei kommt die Frage auf, um wieviele Personen es sich hierbei konkret handelt, denn aus Sicht der Planung ist es notwendig zu wissen, mit welchen Größenordnungen zu rechnen ist, um Infrastrukturen darauf ausrichten und auch für den Wohnbau entsprechend Flächen widmen zu können. Doch das Thema der zahlenmäßigen Erfassung von Multilokalität ist kein triviales, dies wurde bereits mehrfach im Zuge dieser Arbeit angeführt. Es gibt dennoch einige Daten, von denen ausgehend einige Tendenzen abgeleitet werden können, auch wenn eine Differenzierung nach den vorher formulierten Typen von Ausprägungsformen multilokalen Wohnens nicht immer möglich ist.

Entwicklung der Bevölkerungszahl Wiens (1971-2015)

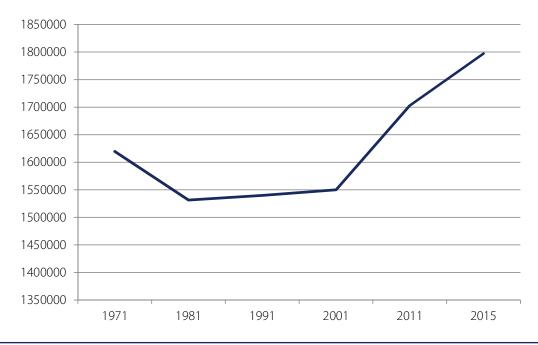


Abb.. 12: Entwicklung der Bevölkerungszahl Wiens 1971-2015. Eigene Darstellung. Daten: Stadt Wien, Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2017)

8.1. Rechtliche Bestimmungen – Das Melderecht als Basis zur Quantifizierung von Multilokalität

Eines der wichtigsten Instrumente zur Erfassung von Multilokalität ist das Melderecht, das die statistische Erhebung der Wohnsitze von Personen ermöglicht. Das Meldegesetz definiert zentrale Begriffe in diesem Zusammenhang, zum Beispiel worunter ein Hauptwohnsitz zu verstehen ist, und klärt zudem ab, wer wann und wie meldepflichtig ist. Die Meldedaten werden vom zuständigen Bundesministerium des Inneren in bestimmten zeitlichen Abständen der Statistik Austria zur wissenschaftlichen (anonymisierten) Auswertung übermittelt. Die Ergebnisse müssen den Bundesländern und Gemeinden in weiterer Folge unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Für diese Arbeit relevant sind hierbei die Daten der gemeldeten Hauptwohnsitze und der so genannten weiteren Wohnsitze, die meist ebenso als Nebenwohnsitze bezeichnet werden, obwohl der Begriff juristisch nicht existiert (Bauer 2015: 13). Unter Hauptwohnsitz wird nach dem Meldegesetz folgendes verstanden: "Der Hauptwohnsitz eines Menschen ist an jener Unterkunft begründet, an der er sich in der erweislichen oder aus den Umständen hervorgehenden Absicht niedergelassen hat, diese zum Mittelpunkt seiner Lebensbeziehungen zu machen; trifft diese sachliche Voraussetzung bei einer Gesamtbetrachtung der beruflichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebensbeziehungen eines Menschen auf mehrere Wohnsitze zu, so hat er jenen als Hauptwohnsitz zu bezeichnen, zu dem er das überwiegende Naheverhältnis hat." (Meldegesetz 1991 §1 (7)).

Grundsätzlich ist jede Person meldepflichtig und muss damit den Behörden den Aufenthalt in einer Unterkunft melden, ausgenommen hiervon sind beispielsweise Diplomaten, Minderjährige in Schüleroder Studierendenheime sowie Soldatinnen und Soldaten in Kasernen. Bei Bezug einer Wohnung muss die Meldung innerhalb von drei Tagen erfolgen, wobei bei Nichteinhaltung die vorliegende Verwaltungsübertretung zu einer Geldstrafe führt. Die Erfassung der Meldedaten ist außerdem von bedeutendem politischem Gewicht, da mit der Meldung des Hauptwohnsitzes das Wahlrecht geknüpft ist und andererseits der Finanzausgleich mit der Zahl der Wohnbevölkerung gewichtet ist, was vor allem für die Gemeinden bei der Zuweisung von Finanzmitteln von Bedeutung ist.

8.2. Probleme bei der Quantifizierung des Phänomens Multilokalität

Eine der größten Herausforderungen in Bezug auf die Multilokalitätsforschung besteht im Versuch der möglichst umfassenden Quantifizierung. In diesem Zusammenhang sei nochmals betont, dass hier nicht für alle Formen multilokalen Wohnens Daten vorliegen und somit die Nennung einer Zahl und schlussendlich die Präsentation eines Ergebnisses von einem Wert an multilokaler Bevölkerung schlicht nicht möglich ist. Das, was im Rahmen dieses Kapitels versucht wird, ist eine Annäherung, um zumindest die Dimension grob abstecken zu können und damit die Größenordnung für die Planung einzuordnen, wobei insbesondere Fragen der räumlichen Verteilung eine Rolle spielen.

Nur müssen der Darstellung der Daten einige Informationen vorausgeschickt werden, um diese verstehen

zu können, denn die Zahlen müssen stets auf ihre Plausibilität hin hinterfragt werden. So ist ein großes Manko der quantitativen Daten, dass diese nicht zwangsläufig die Realität widerspiegeln müssen. Es gibt somit einen Unterschied zwischen beobachteter, gemeldeter und tatsächlich gelebter Realität, worauf mehrere Autorinnen und Autoren hinweisen (Weichhart und Rumpolt 2015: 18; Sturm und Meyer 2009: 15; Wisbauer et al. 2015; Bauer 2015). Weichhart und Rumpolt unterscheiden diesbezüglich zwei Fehlerquellen: Einerseits gibt es so etwas wie nicht gemeldete (siehe auch Sturm und Meyer 2009: 27), verdeckte Mehrörtigkeit, was die genannten Autoren als "Kryptomultilokalität" (Weichhart und Rumpolt 2015: 18) bezeichnen und andererseits so etwas wie "Scheinmultilokalität", also zwar eine gemeldete und damit in den Daten erscheinende Mehrörtigkeit (ebenda), die aber in der Realität gar nicht gelebt wird. Die Motive für letzteres können vielfältig sein, angenommen werden jedoch gewisse Vorteile durch die Meldung an mehreren Orten, wie beispielsweise Vergünstigungen für Bewohnerinnen und Bewohner oder ähnliches (Wisbauer et al. 2015: 85). Ein prominentes Beispiel für gelebte Scheinmultilokalität ist in Wien anhand der, in der Tageszeitung "Der Standard" einmal so bezeichneten, "Parkpickerl-Wiener" (Heigl 2012) zu beobachten. Darunter sind Personen zu verstehen, die in Wien ihren Hauptwohnsitz gemeldet haben, aber de facto in Niederösterreich oder dem Burgenland wohnen und den Wiener Hauptwohnsitz aufrechterhalten, um weiterhin in den Genuss einer (gebührenpflichtigen) Parkberechtigung für einen PKW im jeweiligen Bezirk zu bekommen beziehungsweise diese weiterhin behalten zu können (Rumpolt 2017).

Für die Quantifizierung bedeutet das folglich, dass es aufgrund von "Kryptomultilokalität" und "Scheinmultilokalität" sowohl zu einer Untererfassung, als auch einer Übererfassung kommen kann. Außerdem können durch die Meldedaten nur bestimmte Formen von Multilokalität erfasst werden, denn die Behörde und in weiterer Folge die Statistik verfügt nur über Meldedaten aus Österreich. Das heißt gemeldete Hauptwohnsitze und Nebenwohnsitze in Österreich sind erfasst, aber nicht darüber hinaus weitere Wohnsitze von Personen im Ausland oder Hauptwohnsitze von nur mit Nebenwohnsitz in Österreich gemeldeten Personen. In den Meldedaten scheinen somit alle gemeldeten Personen auf (legaler Aufenthalt vorausgesetzt), unabhängig davon, woher sie ursprünglich kommen, welche Staatsangehörigkeit sie haben oder ob sie in Österreich nur über einen Nebenwohnsitz verfügen. In den Daten kann somit differenziert werden zwischen der mit Hauptwohnsitz gemeldeten Wohnbevölkerung, den weiteren Wohnsitzen und den jeweils noch zusätzlich dazu erhobenen demographischen Daten. Während man nur an einem Hauptwohnsitz gemeldet sein kann, gibt es bei den weiteren Wohnsitzen keine rechtlichen Einschränkungen. Die Daten zu letzterem werden meist als Nebenwohnsitzfälle angegeben, das heißt, es handelt sich hierbei nicht um Personen, sondern um die Meldung eines weiteren Wohnsitzes einer Person, die theoretisch an noch weiteren Orten gemeldet sein kann.

Es ist jedoch stark anzunehmen, dass die Zahl der Nebenwohnsitzfälle häufig nicht weit von der Zahl der mit Nebenwohnsitz gemeldeten Personen entfernt liegt, denn rund 93% derjenigen Personen mit weiteren Wohnsitzen verfügen neben dem Hauptwohnsitz über einen weiteren Wohnsitz. Nur 6,5% dieser haben drei Wohnsitze gemeldet und 0,5% sogar mehr als drei (Bauer 2015: 2). Die Daten ermöglichen zudem eine Differenzierung nach der Herkunft, also die Nebenwohnsitzfälle können differenziert nach den Bundesländern des Hauptwohnsitzes betrachtet werden und die Meldungen der

"Nur-Nebenwohnsitzenden" lassen über die Staatsangehörigkeit auf den vermutlichen Hauptwohnsitz schließen. Somit können Aussagen über die Entfernungen zwischen den Wohnsitzen getroffen werden, wobei trotz allem das Motiv für das mehrörtige Wohnen damit nicht eindeutig geklärt wird (Bauer 2015: 3), auch wenn manche Daten Rückschlüsse und Interpretationen zulassen. In Bezug auf "Shuttles", also (Wochen-)Pendler, die berufsbedingt mehrere Wohnsitze haben, wird im Zuge dieser Arbeit eine Annäherung über die Erwerbsstatistik versucht, wobei hier dazu gesagt werden muss, dass es auch hier Einschränkungen gibt, denn aus den Daten lässt sich nicht herauslesen, ob eine Person täglich oder seltener zwischen Arbeits- und Wohnort pendelt. In dieser Untersuchung wird jedoch vereinfacht angenommen, dass Pendelnde zwischen Wien und Oberösterreich, Steiermark, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg oder ins Ausland mehrere Wohnsitze aufgrund der Fahrzeiten und der Entfernungen haben. Gemäß der räumlichen Differenzierung entspricht dies überregionaler Multilokalität, denn der Raum Wien, Niederösterreich und Burgenland (oft auch als "Ostregion" bezeichnet) wird vereinfacht als Stadtregion angesehen.

Nicht erfasst werden durch die Meldedaten Haupt- oder Nebenwohnsitze im Ausland. Das heißt, wenn beispielsweise österreichische Staatsangehörige einen weiteren Wohnsitz im Ausland haben, so wird dies von der Statistik in Österreich nicht erhoben, genauso wenig wie der Hauptwohnsitz von Personen, die nur mit Nebenwohnsitz in Österreich gemeldet sind. Es gibt auch auf europäischer Ebene keinen Datenaustausch zwischen den Behörden, sodass eine umfassende Analyse auf internationaler Ebene in Bezug auf Multilokalität nicht beziehungsweise nur eingeschränkt möglich ist (wenn man die Daten weiterer Länder analysiert). Somit scheinen beispielsweise Ferienwohnsitze am Meer oder beruflich bedingte Multilokalität von in Österreich mit Hauptwohnsitz gemeldeten, aber im Ausland arbeitenden, Personen (außer in der Pendelstatistik, wenn erfasst) nicht weiter auf. Das heißt gerade Multilokaliät auf internationaler Ebene kann nur teilweise erfasst und hier wiedergegeben werden.

8.3. Die multilokale Bevölkerung Wiens und ihre "Herkunft"

Grundsätzlich muss bei der Betrachtung multilokal wohnender Personen im Zuge der Untersuchung zwischen zwei Gruppen grob unterschieden werden: Denen, die nach Wien gekommen sind, hier einen weiteren Wohnsitz gegründet oder ihren Hauptwohnsitz angemeldet und einen anderen gleichzeitig in einen Nebenwohnsitzumgemeldet haben, und denjenigen, die schon länger in Wien ihren Hauptwohnsitz haben und von hier ausgehend einen oder mehrere weitere Wohnsitze gründeten beziehungsweise ihren Hauptwohnsitz verlegen und den in Wien zu einem weiteren Wohnsitz umgewandelt haben. Vorrangig werden hier die Nebenwohnsitzfälle in Wien untersucht und unterschiedliche Faktoren berücksichtigt. Die Entwicklung der Nebenwohnsitzfälle in den vergangenen 16 Jahren zeigt ein sehr unterschiedliches Bild im Verlauf der Zeit. Von 2001 auf 2006 gab es einen starken Anstieg der Nebenwohnsitzfälle von rund 200.000 auf fast 275.000, während danach der Wert dieser in den drauffolgenden Jahren leicht gesunken ist. Parallel dazu ist, auch bedingt durch das Bevölkerungswachstum, die Nebenwohnsitzrate, also jener Wert, der die Zahl der Nebenwohnsitzfälle zu 100 Hauptwohnsitzen in Relation setzt, nach unten gegangen.



Abb. 13: Entwicklung der Nebenwohnsitzfälle in Wien (2001-2017). Eigene Darstellung. Daten: 2001: Statistik Austria Volkszählung 2001; 2006-2013: Statistik Austria Probezählung 2006, Registerzählung 2011, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009 und 2013 (Stichtag jeweils 31.10.) nach Bauer (2015): 15; 2014, 2015: Statistik Austria Abgestimmte Erwerbsstatistik 2014 und 2015; 2017: Wiener Bevölkerungsregister (Stichtag 1.1.2017), Berechnung Stadt Wien Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik nach Wolfgang Remmel (2017).

----Nebenwohnsitzfälle je 100 Hauptwohnsitze

Nebenwohnsitzfälle insgesamt

Während sich auf der gesamtstädtischen Ebene eine eher geringer werdende Zahl an Nebenwohnsitzfällen beobachten lässt, so zeigt sich auf der Stadtteilebene der Wiener Gemeindebezirke, dass es hier unterschiedliche Entwicklungen gegeben hat. Insbesondere in den inneren und nordwestlichen Bezirken sind Zuwächse bei der Nebenwohnsitzrate zu verzeichnen. Generell lässt sich ein Ost-West-Unterschied beobachten, wobei insbesondere die nordwestlichen Bezirke Währing und Döbling eher stärker von dem Anstieg betroffen sind als die östlichen Stadtteile Floridsdorf und Donaustadt. Im Süden der Stadt fallen die Bezirke Meidling und Favoriten auf, wo die Nebenwohnsitzrate gesunken ist, was im Falle Favoritens jedoch auf den noch stärkeren Anstieg der Wohnbevölkerung zurückzuführen ist, denn die Zahl der Nebenwohnsitzfälle ist zwischen 2001 und 2015 ebenfalls gestiegen. Der Anstieg bei den Nebenwohnsitzfällen in den nordwestlichen Bezirken kann möglicherweise auf die seit 2003 angestiegenen Studierendenzahlen (Magistratsabteilung 23 der Stadt Wien 2016) zurückgeführt werden, da diese in näherer Umgebung zu den Universitäten liegen und von dort aus in kurzer Zeit erreichbar sind.

Nebenwohnsitzraten in den Wiener Bezirken (2001, 2015)

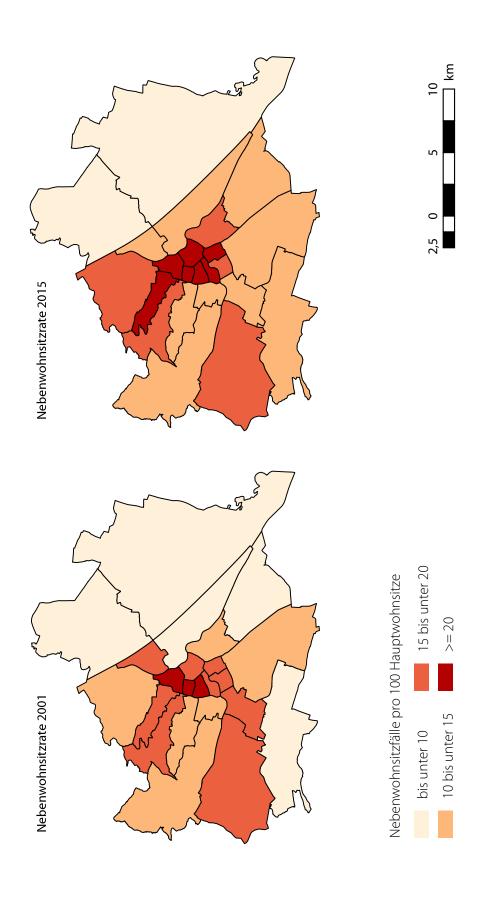


Abb. 14: Nebenwohnsitzraten (Nebenwohnsitzfälle pro 100 Hauptwohnsitze) in den Wiener Bezirken (2001, 2015). STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001 Volkszählung vom 15. Mai 2001; 2015: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015, Nebenwohnsitzfälle laut ZMR. Geodaten: Stadt Wien (2016): Bezirksgrenzen

Veränderung der Nebenwohnsitzraten in den Wiener Bezirken (2001-2015, in Prozentpunkten)

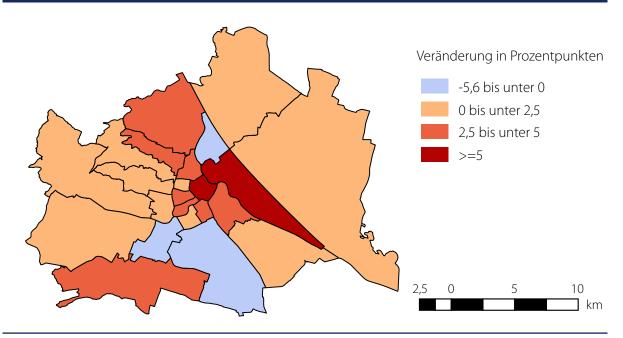


Abb. 15: Veränderung der Nebenwohnsitzraten in den Wiener Bezirken (2001-2015, in Prozentpunkten). Eigene Darstellung. Daten: 2001: STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001 Volkszählung vom 15. Mai 2001; 2015: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015, Nebenwohnsitzfälle laut ZMR; Veränderung eigene Berechnung (Veränderung in "Prozentpunkten"). Geodaten: Stadt Wien (2016): Bezirksgrenzen.

Der gesamtstädtische Trend des in den letzten Jahren leichten Rückgangs an Nebenwohnsitzfällen zeigt vor allem einen Knick ab 2011. Wenn man sich jedoch die Entwicklung der Nebenwohnsitzfälle genauer ansieht, so fällt eines auf: Obwohl die Zahl der Nebenwohnsitzfälle von Personen mit Hauptwohnsitz in Österreich bereits seit 2006 sinken, steigen im Gegensatz dazu die Nebenwohnsitzfälle von Personen, die in Österreich nur mit einem Nebenwohnsitz gemeldet sind. Dies ist insbesondere deswegen erwähnenswert, weil der Anstieg dieser den Rückgang der Nebenwohnsitzfälle von Personen mit Hauptwohnsitz in Österreich zwischen 2006 und 2011 fast kompensieren konnte und damit die Gesamtzahl stagnierte, bis sie ab 2011 kontinuierlich zu sinken begann, trotz weiterhin steigender Nebenwohnsitzfallzahlen von "Nur-Nebenwohnsitzenden". Insgesamt ist die Zahl letzterer zwischen 2006 und 2013 um 44% auf etwa 68.000 angestiegen. Da gerade die Zahl dieser, wie später noch gezeigt wird, größtenteils internationaler Multilokaler im Wachstum begriffen ist, könnte man hier rückschließen, dass sich infolge der stärker ausgeprägten Globalisierung auch die "Nur-Nebenwohnsitzenden" internationaler geworden sind. In Bezug auf eine Großstadt wie Wien kommt die Annahme hinzu, dass diese vermutlich weniger als freizeitgewidmeter Nebenwohnsitz, sondern vielmehr im Zuge eines beruflich bedingten mutlilokalen Arrangements Wien als weiteren Wohnsitz nutzen.

Bei näherer Betrachtung der Nebenwohnsitzfälle von Personen mit Hauptwohnsitz in Österreich sticht vor allem eines hervor: die Nähe zwischen Haupt- und Nebenwohnsitz (Wisbauer et al. 2015: 107). Von den fast 210.000 Nebenwohnsitzfällen in Wien entfielen 43,5% allein auf Personen mit Hauptwohnsitz

Entwicklung der Nebenwohnsitzfälle in Wien nach Land des Hauptwohnsitzes (2006-2013)

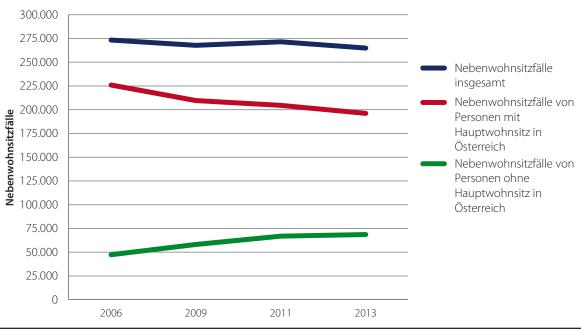


Abb. 16: Entwicklung Nebenwohnsitzfälle in Wien nach Land des Hauptwohnsitzes (2006-2013). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Probezählung 2006, Registerzählung 2011, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009 und 2013 (Stichtag jeweils 31.10.) nach Bauer (2015): 15.

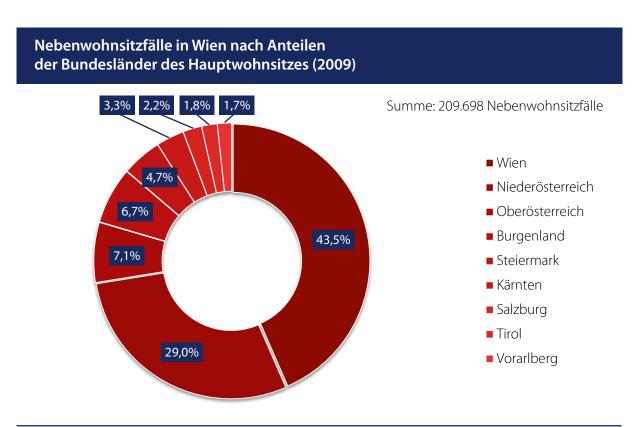
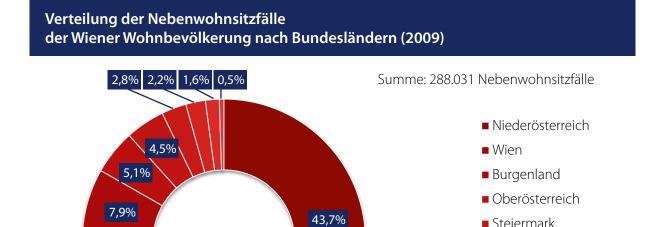


Abb. 17: Nebenwohnsitzfälle in Wien nach Anteilen der Bundesländer des Hauptwohnsitzes (2009). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA: Mini-Registerzählung 2009 nach Wisbauer et al. (2015): 104.

im selben Bundesland. Das heißt ein Großteil, nicht die Mehrheit, lebt diesen Zahlen nach innerhalb der Stadt multilokal. Das sind auf der einen Seite vermutlich Zweitwohnsitze mit Erholungsfunktion, wie klassische Kleingärten, eventuell auch Wohnsitzmeldungen bei Partnerin oder Partner (LAT auf kurze Distanz) oder beispielsweise könnten dies junge Erwachsene sein, die nach dem Auszug aus dem elterlichen Haushalt diesen zu ihrem Nebenwohnsitz deklarieren. Insgesamt wird deutlich, dass mehr als drei Viertel der gemeldeten Nebenwohnsitzfälle von Personen mit Hauptwohnsitz in der Ostregion, also den Bundesländern Wien, Niederösterreich und dem Burgenland, stammt. Man könnte deswegen hierbei vereinfacht gesprochen von einem stadtregionalen Phänomen sprechen.

Wie anfangs bereits erwähnt, müssen immer zwei Seiten in einem Untersuchungsgebiet betrachtet werden. Einerseits diejenigen, die ihren weiteren Wohnsitz hier melden, sowie andererseits diejenigen, die ihren Hauptwohnsitz im Untersuchungsgebiet haben und zusätzlich einen weiteren Wohnsitz haben. Und auch hier wird wieder die Nähe zwischen Haupt- und Nebenwohnsitz deutlich, denn ebenfalls mehr als drei Viertel der insgesamt rund 288.000 gemeldeten Nebenwohnsitzfälle von Wienerinnen und Wienern entfallen auf die Bundesländer Niederösterreich, Burgenland und wieder Wien selbst, wo fast ein Drittel der gemeldeten Nebenwohnsitzfälle (in Österreich) von diesen zu finden ist. Im Verlauf der Zeit zeigt sich jedoch verglichen mit dem Jahr 2013, dass die Nebenwohnsitzfälle von Wienerinnen und



KärntenSalzburgTirol

Vorarlberg

Abb. 18: Verteilung der Nebenwohnsitzfälle der Wiener Wohnbevölkerung (Personen mit Hauptwohnsitz Wien) nach Bundesländern (2009). Daten: STATISTIK AUSTRIA: Mini-Registerzählung 2009 nach Wisbauer et al. (2015): 104.

Wienern in Wien selbst und auch in Niederösterreich in absoluten Zahlen zurückgegangen ist.

31,6%

Vorläufig ist festzuhalten, dass Multilokalität ein vorrangig städtisches beziehungsweise stadtregionales Phänomen zu sein scheint. Doch wie bereits vorhin gezeigt werden konnte, hat in den vergangenen Jahren die Zahl derer mit Hauptwohnsitz im Ausland und ausschließlich mit Nebenwohnsitz gemeldeten Personen deutlich zugenommen. So wird bei Betrachtung der Verteilung unter den Nebenwohnsitzfällen deutlich, dass der Anteil dieser stetig zugenommen hat, von 2006 etwa 17 Prozent bis hin im Jahre 2013 zu mehr als einem Viertel. Wenn man sich hierbei noch vergegenwärtigt, dass 2009 ungefähr 29% unter den "österreichischen" Nebenwohnsitzfällen, also knapp 4 Prozentpunkte mehr, aus Niederösterreich kamen, so wird doch klar, dass bei Einberechnung dieser Gruppe letztlich nicht nur von einem stadtregionalen Phänomen gesprochen werden kann, was insbesondere später noch anhand der Herkunft sichtbar wird.

Entwicklung der Zusammensetzung der Nebenwohnsitzfälle in Wien nach Land des Hauptwohnsitzes (2006-2013, in Prozent)

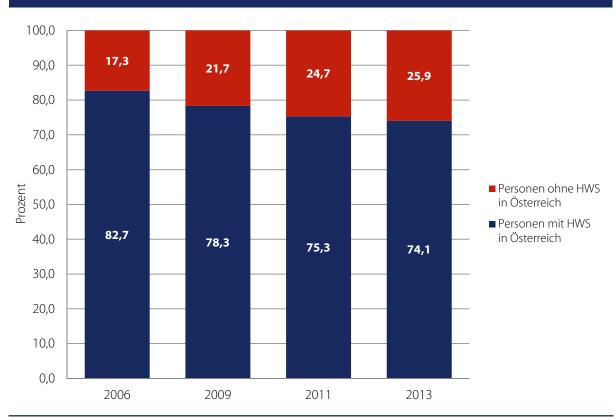


Abb. 19: Entwicklung der Zusammensetzung der Nebenwohnsitzfälle in Wien nach Land des Hauptwohnsitzes (2006-2013, in Prozent) (Balkendiagramm). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Probezählung 2006, Registerzählung 2011, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009 und 2013 (Stichtag jeweils 31.10.), nach Bauer (2015): 15.

Im direkten Vergleich unter Einbeziehung der gemeldeten Nebenwohnsitzfälle von Personen, die ihren Hauptwohnsitz nicht in Österreich und damit vermutlich im Ausland haben, zeigt sich, dass genau diese Gruppe anteilsmäßig die zweitstärkste ist und doch über dem Wert der Nebenwohnsitzfälle von Personen aus Niederösterreich liegt. Leicht mehr als ein Viertel der Nebenwohnsitzfälle, die in Wien gemeldet sind, könnte man schlussfolgern, seien damit auf transnationale Multilokalität zurückzuführen, sofern diese Personen einen Hauptwohnsitz in anderen Ländern gemeldet haben, was sich aber aus den Daten nicht ablesen, aber mit großer Wahrscheinlichkeit vermuten lässt. Zusammengerechnet mit den anderen Bundesländern, die nicht zur Ostregion zählen, wird der Anteil derer mit weiterer Entfernung zwischen Haupt- und Nebenwohnsitz größer und beträgt etwa 40 Prozent. Selbst wenn einige der Nur-Nebenwohnsitzenden aus grenznahen Regionen kommen und damit in unter einer Stunde Fahrzeit Wien erreichen können, so ist dennoch davon auszugehen, dass ein Großteil dieser 40 Prozent Distanzen

von über 100 Kilometern zurücklegen muss beziehungsweise mehr als eine Stunde Fahrtzeit benötigt, um von einem zum anderen Wohnsitz zu gelangen.



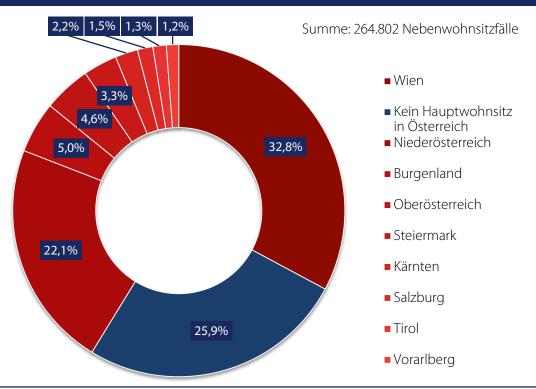


Abb. 20: Nebenwohnsitzfälle nach Lage des Hauptwohnsitzes (2013), inklusive Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich. Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 (Stichtag 31.10.) nach Bauer (2015): 4.

Insgesamt beläuft sich die Zahl der Gruppe der "Nur-Nebenwohnsitzenden" auf rund 68.000 Wohnsitzfälle, die sich nach Staatsangehörigkeit aufschlüsseln lassen. Der größte Anteil entfällt hierbei auf deutsche Staatsangehörige mit etwa 18 Prozent sowie auf Österreicherinnen und Österreicher mit 15,5%, die ihren Hauptwohnsitz offenbar im Ausland haben, es handelt sich hierbei also um Auslandsösterreicherinnen und Auslandsösterreicher. Danach folgen Staatsangehörige der Slowakei, was aufgrund der Nähe nicht weiter verwunderlich ist. Dennoch könnte man hier sagen, dass Personen aus der Slowakei, Ungarn und Tschechien aus Regionen kommen könnten, die sehr nahe zu Wien liegen und damit theoretisch zur erweiterten Stadtregion dazugezählt werden müssten. Selbst, wenn dies der Fall ist, zeigt sich, dass den noch diese nur rund 22% aller Nebenwohnsitzfälle innerhalb der Gruppe der "Nur-Nebenwohnsitzenden" ausmachen, wobei unwahrscheinlich ist, dass alle aus den grenznahen Regionen kommen. Somit ist von größeren Pendeldistanzen auszugehen, die über die Bereiche der Stadtregion hinausgehen und aufgrund der zu überwindenden Distanzen und den entsprechend langen Fahrtzeiten ein tägliches Pendeln eher unwahrscheinlich erscheint. Die Gründe für einen Nebenwohnsitz von diesen Personen können anhand der Zahlen nicht eindeutig abgelesen werden, es lassen sich dennoch Annahmen treffen. Der große Anteil deutscher Staatsangehöriger mag unter anderem auf die entsprechend große Studierendenzahl ebendieser zurückzuführen sein, kann aber genauso auf beruflich bedingte Multilokalität oder aber auch auf den Kauf oder die Miete von Wohnungen oder Häusern zu Erholungszwecken oder anderen Motiven freizeitinduzierter Mehrörtigkeit schließen lassen.

Nebenwohnsitzfälle in Wien von Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich nach Staatsangehörigkeit (2013)

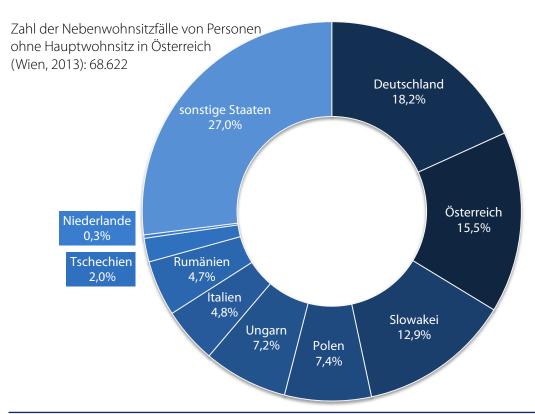


Abb. 21: Nebenwohnsitzfälle in Wien von Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich nach Staatsangehörigkeit (2013) Q: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 (Stichtag 31.10.). Bauer (2015): 20 (Tabelle 9).

Bei den Auslandsösterreicherinnen und Auslandsösterreichern, die in Wien einen weiteren Wohnsitz gemeldet haben, ist der Hauptwohnsitz ebenso unbekannt wie bei anderen Staatsangehörigen. Es ist allerdings zu vermuten, dass ein Großteil derer, was sich anhand der Gesamtzahlen der Verteilung der Auslandsösterreicherinnen und Auslandsösterreicher ableiten lässt, vermutlich ihren Hauptwohnsitz in einem europäischen Land hat, und hier mit großer Wahrscheinlichkeit in Deutschland, denn dort haben 45 Prozent der Auslandsösterreicherinnen und Auslandsösterreicher nach den Daten des Bundesministeriums für Europa, Integration und Äußeres ihren Hauptwohnsitz (die Schätzungen des Ministeriums beruhen auf amtlichen Daten aus einigen Ländern sowie den von den Botschaften und Konsulaten erhobenen freiwilligen Meldungen von österreichischen Staatsangehörigen) (Statistik Austria 2016). Neben Deutschland waren darüber hinaus die Schweiz, das Vereinigte Königreich, die USA, Australien sowie Argentinien und Südafrika die wichtigsten Länder unter den im Ausland lebenden österreichischen Staatsangehörigen (Statistik Austria 2016). Die Motive für das multilokale Wohnen von Auslandsösterreicherinnen und Auslandsösterreicher können auch nur vermutet werden, es wird aber eine Mischung aus freizeit-, familiär und vermutlich auch beruflich bedingten Gründen sein.

Besonders sind in den letzten Jahren die Zahlen der "Nur-Nebenwohnsitzenden" aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten von 2004 und 2007 gestiegen (Bauer 2015: 10). Dies kannauch auf die Arbeitsmarktöffnung im Mai 2011 für die in den genannten Jahren der EU beigetretenen Staaten zurückgeführt werden, wobei sich die Zahlen der Personen aus Rumänien, Ungarn und der Slowakei besonders stark entwickelt haben (Bauer 2015). Deshalb ist unter diesen Personen vor allem von berufsbedingter Multilokalität auszugehen.

8.4. Berufsbedingte Multilokalität – eine Annäherung über die Pendlerstatistik

Eine Feststellung, wie hoch die Zahl der berufsbedingt multilokal Wohnenden ist, ist nicht zur Gänze möglich. Eine Annäherung soll jedoch über die Ergebnisse der Pendlerstatistik erfolgen und Aufschluss über die Entwicklung der letzten Jahre geben. Eine Differenzierung der Pendlerinnen und Pendler nach Tages- und Nichttagespendler ist anhand der aktuellen Erwerbsstatistik nicht möglich (2001 wurden Nichttagespendler erhoben, danach nicht mehr), aber aufgrund der Distanzen, wie bereits vorhin erwähnt und durchgeführt, zwischen dem Wohn- und dem Arbeitsort ableitbar und auf dieser Basis werden die Annahmen, ob Tages- oder Nichttagespendler, getroffen. Vereinfacht werden wieder die Bundesländer Wien, Niederösterreich und das Burgenland als Stadtregion gesehen, in der aufgrund der Entfernung und Fahrtzeiten tägliches Pendeln angenommen wird, während bei den anderen Bundesländern und dem Pendeln ins Ausland davon ausgegangen wird, dass die Personen hierfür einen weiteren Wohnsitz begründen.

Grundsätzlich wird wieder in zwei Gruppen unterschieden: Einpendler nach sowie Auspendler von Wien.

Nichttagespendler 2001	Gesamtzahl Pendler	Nichttagespendler		
	Gesami zami i enalei	absolut	relativ	
Einpendler	214625	36507	17,0%	
Auspendler	87128	25007	28,7%	

Tab. 11: Nichttagespendler 2001. Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001.

Als Ausgangspunkt werden hierbei die Daten von zwei Jahren verglichen, nämlich 2001 und 2015. Und auch hier zeigen sich große Unterschiede zwischen Ein- und Auspendlern im Verlauf der genannten Jahre. Bei den Einpendlern insgesamt ist ein Anstieg von 21 Prozent zu beobachten, wobei dies auf alle Einpendlerinnen und Einpendler inklusive Niederösterreich und dem Burgenland zurückzuführen ist. Dies mag vor allem mit dem in Ostösterreich registrierten Bevölkerungswachstum zusammenhängen. Dennoch zeigt sich, dass sich vor allem die Zahl der Personen aus entfernter gelegenen Bundesländern um 84 Prozent erhöht hat und damit deutlich mehr gewachsen ist als die Zahl der Einpendelnden insgesamt. Damit einher ging auch ein Anstieg des Anteils dieser "Fernpendler" innerhalb der Einpendlerinnen und Einpendler um etwa 6 Prozentpunkte auf rund 18 Prozent. Besonders auffällig hierbei ist der Anstieg der Zahlen von Pendlerinnen und Pendlern aus weiter entfernten westlichen Bundesländern. Vorarlberg und Tirol haben hierbei die größten Zuwachsraten zu verzeichnen, wobei sich die Zahl der Pendlerinnen und Pendler aus Oberösterreich verdoppelt hat und ebenso bei Salzburg und Kärnten sowie der Steiermark

starke Zuwachsraten registriert werden konnten. Im Falle Oberösterreichs kann dies möglicherweise mit dem Ausbau und damit verbunden den schnelleren Fahrzeiten auf der Westbahn zusammenhängen, da die Fahrzeit zwischen Wien und Linz deutlich auf etwa eine Stunde und fünfzehn Minuten gesenkt wurde und somit die Erreichbarkeiten andere Voraussetzungen schaffen.

Im Gegensatz dazu sind die Zahlen der Auspendlerinnen und Auspendler von Wien teils gestiegen und teils gesunken. Insgesamt ist die Anzahl der Auspendelnden gestiegen, was vor allem auch mit dem Bevölkerungswachstum in Zusammenhang stehen wird. Die Zahl der "Fernpendler" in Bundesländer außerhalb der Ostregion sowie ins Ausland ist insgesamt gesunken. Einzig in das Bundesland Salzburg pendeln 2015 mehr Personen als noch im Jahr 2001. Damit verbunden ist auch der Anteil der Pendler, die aus der Ostregion hinauspendeln, der unter den Auspendlerinnen und Auspendlern gesunken ist. Besonders fallen Tirol, die Steiermark, Kärnten und Vorarlberg auf, aber auch die Zahl der Pendlerinnen und Pendler von Wien ins Ausland ist stark gesunken.

	Einpendler gesamt	Einpendler ohne Ostregion (NÖ, Bgld.)	Anteil Pendler ohne Ostregion	
2001	214625	25650	12,0%	
2015	260087	47180	18,1%	
Veränderung absolut	45462	21530	-	
Veränderung relativ	21,2%	83,9%	-	

Einpendler von	Kärnten	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg
2001	3913	6236	2235	10650	2021	595
2015	6763	12718	4235	15963	5584	1917
Veränderung absolut	2850	6482	2000	5313	3563	1322
Veränderung relativ	73%	104%	89%	50%	176%	222%

	Auspendler gesamt	Auspendler ohne Ostregion (NÖ, Bgld.)	Anteil Pendler ohne Ostregion	
2001	87128	25770	29,6%	
2015	90598	16920	18,7%	
Veränderung absolut	3470	-8850	-	
Veränderung relativ	4%	-34%	-	

	Auspendler nach	Kärnten	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Ausland
	2001	2702	7068	2230	5932	3061	1453	3324
	2015	1842	5606	2347	3115	893	999	2118
٧	eränderung absolut	-860	-1462	117	-2817	-2168	-454	-1206
٧	eränderung relativ	-32%	-21%	5%	-47%	-71%	-31%	-36%

Tab. 12 - Tab. 15: Ein- und Auspendler Wien 2001 und 2015. Eigene Darstellung. Daten: eigene Berechnungen auf Basis 2001: Volkszählung vom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001; 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015, Erwerbspendler/innen nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit Stichtag 31.10.

Was kann nun aus diesen Ergebnissen geschlossen werden? Nun einerseits muss die gestiegene Bevölkerungszahl immer beachtet werden. Vor diesem Hintergrund zeigt sich besonders bei den Einpendlern eine besondere Dynamik, wobei der Anstieg der Gesamtzahl nicht nur auf das Wachsen der stadtregionalen Bevölkerung zurückzuführen ist, sondern eben auch auf die gestiegene Anzahl an Fernpendlern, die in Bundesländern außerhalb der Ostregion wohnen. Dies bestätigt ebenfalls der höhere Anteil der Fernpendler an der Gesamtzahl der Einpendelnden. Das könnte ein Indiz dafür sein, dass Wien als Arbeitsmarkt über die Grenzen der Stadtregion hinaus bedeutsamer geworden ist und die Pendlerinnen und Pendler eher dazu bereit sind, für den Weg zur Arbeit weitere Distanzen und gegebenenfalls einen zusätzlichen Wohnsitz in Kauf zu nehmen. Folglich bedeutet das, dass gerade berufsbedingte Multilokalität in diesem Zusammenhang gesehen einen Anstieg erfahren hat, wobei dies rein auf Pendlerinnen und Pendler aus Österreich bezogen ist. Wie jedoch in einem Abschnitt zuvor angeführt wurde, ist insbesondere die Zahl der "Nur-Nebenwohnsitzenden" ebenfalls gestiegen, wobei bei diesen auch von einem Großteil an berufs- oder ausbildungsbedingter Multilokalität in einer Stadt wie Wien ausgegangen werden kann. Diese Annahme bestätigt sich anhand des Alters (97 Prozent der Nur-Nebenwohnsitzenden sind im erwerbsfähigen Alter) und anhand der über die Pflichtversicherung bei den Krankenkassen gemeldete Erwerbstätigkeit (Bauer 2015: 11).

Unter den Einpendlern verteilen sich die Bundesländer anteilsmäßig unterschiedlich, wobei natürlich die Entfernung sowie die Bevölkerungsstärke der jeweiligen Länder eine Rolle spielt. Im Vergleich zwischen 2001 und 2015 fällt auf, dass die Steiermark an Bedeutung verloren hat und dafür die westlichen Bundesländer Tirol und Vorarlberg anteilsmäßig unter den Einpendelnden nach Wien dazugewonnen haben, ebenso wie Oberösterreich und etwas geringer Salzburg, während der Anteil der Personen aus Kärnten um einen Prozentpunkt gesunken ist.

Herkunftsbundesländer der Einpendlerinnen und Einpendler (ohne Ostregion, 2001 und 2015)

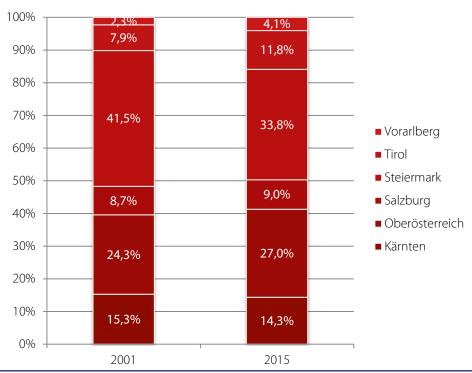


Abb. 22: Herkunftsbundesländer der Einpendlerinnen und Einpendler (ohne Ostregion, 2001 und 2015), Eigene Darstellung. Daten: eigene Berechnungen auf Basis 2001: Volkszählung vom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 - Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit 140 Stichtag 31.10.

Bei den Auspendlern gibt es unterschiedliche Entwicklungen, wobei berücksichtig werden muss, dass die Zahl insgesamt gesunken ist. So ist der Anteil der Auspendelnden ins Ausland, nach Tirol sowie auch in die Steiermark anteilsmäßig gesunken, während Kärnten, Oberösterreich, Salzburg aber auch leicht das Bundesland Vorarlberg anteilsmäßig an Bedeutung gewonnen haben.

Verteilung der Ziele von Auspendlerinnen und Auspendlern aus Wien (2001 und 2015, ohne Ziele in Ostregion)

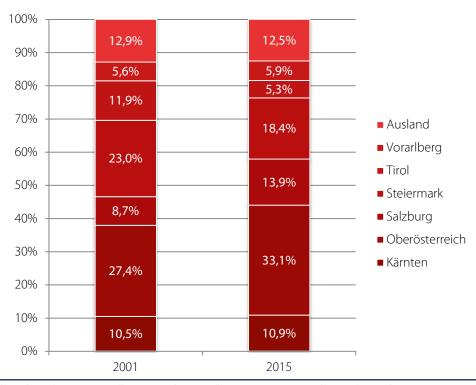


Abb. 23: Verteilung der Ziele von Auspendlerinnen und Auspendlern aus Wien (2001 und 2015, ohne Ziele in Ostregion). Eigene Darstellung. Daten: eigene Berechnungen auf Basis 2001: Volkszählung vom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 - Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit Stichtag 31.10.

Abschließend zur Pendlerstatistik wird neben der gesamtstädtischen nun noch die Stadtteilebene betrachtet. Auch hier wird deutlich, dass die Zahl der Einpendler und hier insbesondere der Fernpendler (außerhalb der Ostregion) von besonderer Bedeutung ist. Es zeigt sich ein leichter Ost-West-Unterschied unter den Bezirken, denn in den eher innerstädtischen Bezirken sowie den östlichen Bezirken Floridsdorf und Donaustadt haben Einpendelnde aus Bundesländern außerhalb der Ostregion dazugewonnen, während hingegen im Süden und Westen der Stadt Rückgänge verzeichnet wurden. Ebenso sind bei den Auspendlern deutliche Unterschiede zu erkennen, die sich vor allem zwischen den innerstädtischen Bezirken innerhalb des Gürtels und den anderen Bezirken zeigen. Vor allem der Bezirk Innere Stadt weist hier einen gewachsenen Anteil an Auspendelnden in Bundesländer außerhalb der Ostregion auf.

Anteil der Einpendler von außerhalb der Ostregion (Wien, NÖ, Bgld.) an der Gesamtzahl der Einpendler pro Bezirk (2001, 2015)

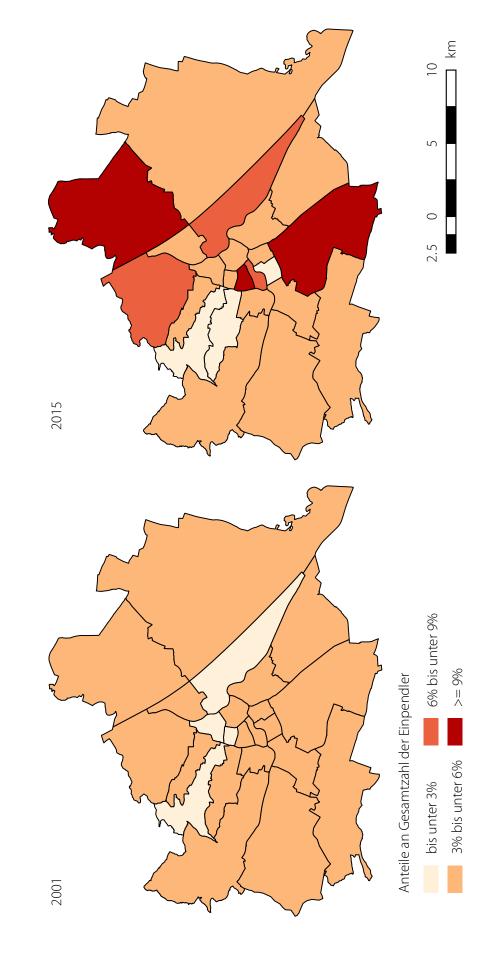


Abb. 24: Anteil der Einpendler von außerhalb der Ostregion (Wien, NÖ, Bgld.) an der Gesamtzahl der Einpendler pro Bezirk (2001, 2015). Eigene Darstellung. Daten: 2001: Volkszählung vom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 - Erwerbsspendler/-innen nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit Stichtag 31.10.

Anteil der Auspendler zu Zielen außerhalb der Ostregion (Wien, NÖ, Bgld.) an der Gesamtzahl der Auspendler pro Bezirk (2001, 2015)

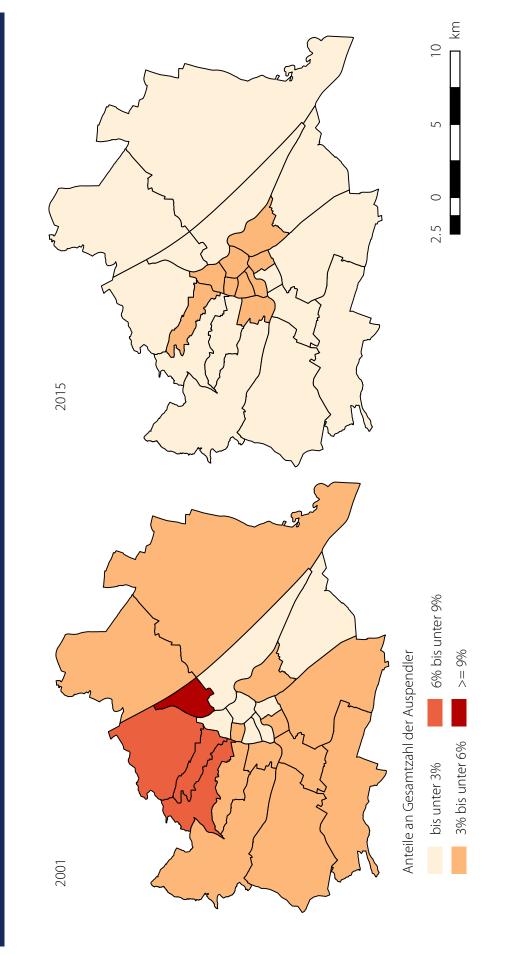


Abb. 25: Anteil der Auspendler zu Zielen außerhalb der Ostregion (Wien, NÖ, BgId.) an der Gesamtzahl der Auspendler pro Bezirk (2001, 2015). Eigene Darstellung. Daten: 2001: Volkszählung vom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 - Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit Stichtag 31.10.

Veränderung von Ein- und Auspendlern (ohne Ostregion) in Prozentpunkten pro Bezirk (2001 und 2015)

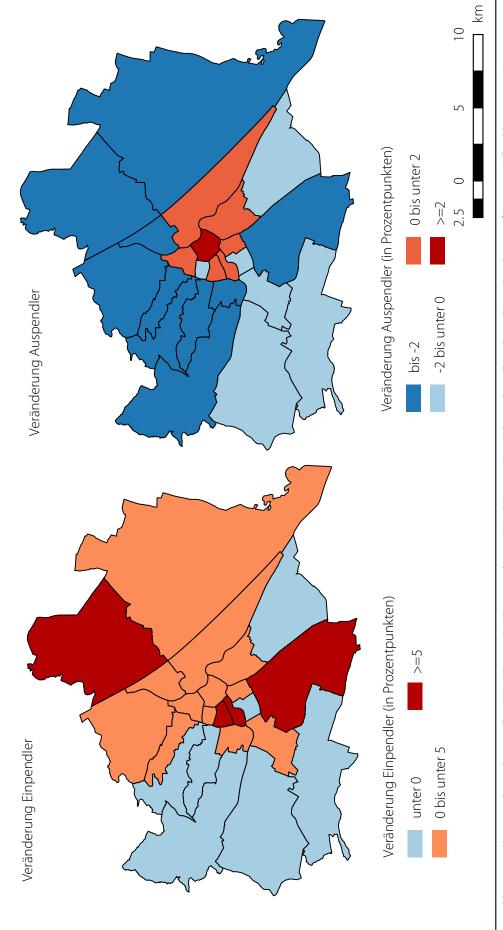


Abb. 26: Veränderung von Ein- und Auspendlern (ohne Ostregion) in Prozentpunkten pro Bezirk (2001 und 2015). Eigene Darstellung. Daten: Eigene Berechnung auf Basis 2001: Volkszählung vom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit Stichtag 31.10.

8.5. Räumliche Verteilung von multilokal Wohnenden

Zurück auf gesamtstädtischer Ebene soll nun ein Blick auf die räumliche Verteilung der Multilokalen innerhalb der Stadt geworfen werden. Es geht hierbei vor allem um die Frage, wo diese wohnen und ob hier bestimmte räumliche Muster erkennbar sind. Diesbezüglich soll die Nebenwohnsitzrate, also die Zahl der Nebenwohnsitzfälle je 100 Hauptwohnsitze, auf Ebene der Zählsprengel und darauffolgend die Verteilung der Hauptwohnsitzbevölkerung mit weiteren Wohnsitzen in Österreich betrachtet werden. Hierbei lassen sich einige Tendenzen ablesen, die bereits bestehende Erkenntnisse aus anderen Städten bestätigen. So zeigt sich unter anderem, dass vor allem im innerstädtischen beziehungsweise dem innenstadtnahen Bereich die Nebenwohnsitzrate besonders hoch ist. Auffällig hierbei zu beobachten sind die ablesbaren Bezirksgrenzen, denn der "Gürtel" ist als klare Grenze zwischen den Gebieten mit höheren und niedrigeren Nebenwohnsitzraten ablesbar. So sind vor allem die Bezirke 1-9 sowie 18 und 19 jene, die hier besonders hohe Nebenwohnsitzraten verzeichnen. Das dürfte auch darin begründet liegen, dass diese eine Nähe zu den Universitätsstandorten aufweisen und die Fahrzeiten zu ebendiesen von den genannten Bezirken aus gering sind. Darüber hinaus zeichnet sich fast eine bandartige Form der Sprengel mit mehr als 20 Nebenwohnsitzfällen entlang der Straßenbahnlinien, die direkt zur Universität Wien am Schottentor fahren, in Richtung Nordwesten ab. Dies mag auch daran liegen, dass im Nordwesten die Universität für Bodenkultur liegt und früher auch die Wirtschaftsuniversität situiert war und zwischen den genannten Bereichen einige Institute liegen, ebenso wie Studierendenheime. Die Nähe zur Innenstadt dürfte vermutlich genauso für berufsbedingt Multilokale von Bedeutung sein und die hohen Nebenwohnsitzraten in den innerstädtischen Zählsprengeln erklären, worauf die Erkenntnisse anderer Untersuchungen (vgl. Sturm und Meyer 2009: 20; Reuschke 2009: 38; Reuschke 2010: 174; Dittrich-Wesbuer et al. 2015: 141) sowie die Ergebnisse der Online-Befragung schließen lassen und in einem vorangehenden Kapitel bereits näher eingegangen wurde. Somit lassen sich diese Erkenntnisse auch im Untersuchungsgebiet Wien beobachten. Auch bei den Befragten des Online-Fragebogens zeigt sich die Affinität von Studierenden und Shuttles, die vorrangig an der Befragung teilgenommen haben, für innerstädtisches Wohnen. Ein Großteil wohnt in den Bezirken 1-9 und auch sonst wohnen die Befragten tendenziell in gründerzeitlichen, innenstadtnahen Gebieten mit Blockrandbebauung (seihe Karte Kapitel 7.3.1.).

Neben den innerstädtischen Konzentrationen lassen sich solche auch am Stadtrand ablesen. Dort sind weniger dichte Strukturen zu beobachten, wo freistehende Einfamilienhäuser das Stadtbild prägen. Hier ist eher von weiteren Wohnsitzen für Erholungszwecke auszugehen. Besonders treten dabei Kleingartensiedlungen hervor, die ursprünglich gar nicht für ganzjähriges Wohnen ausgerichtet waren und somit multilokales Wohnen vorausgesetzt wurde, wobei dies meist innerhalb der Stadt war, was insbesondere den vorher beschriebenen hohen Anteil an Wienerinnen und Wienern mit weiterem Wohnsitz in Wien erklären würde. Ein weiterer Grund für die hohen Nebenwohnsitzraten in diesen Gebieten könnte sein, dass oftmals mehrere Familienmitglieder zusätzlich mit Nebenwohnsitz gemeldet werden, also insbesondere die Gruppe der in dieser Arbeit als "Familienpendler" bezeichneten Personen hierunter fällt

Im Hinblick auf die Fokusgebiete fällt auf, dass im Viertel um den Hauptbahnhof vor allem die Bereiche, die auf Seite des 4. Bezirks Wieden liegen, eine hohe Nebenwohnsitzrate aufweisen, wie dies sonst auch bei den anderen innerstädtischen Bezirken beobachtet werden kann. Auf der Seite des 10. Bezirks Favoriten ist die Nebenwohnsitzrate doch niedriger, wenngleich die dichten Gründerzeitstrukturen stets eine Nebenwohnsitzrate von über 10 Nebenwohnsitzfällen pro 100 Hauptwohnsitze aufweisen. Im Bereich der UNO-City stellt sich das Bild ganz anders dar, denn hier ist die Umgebung von der Nutzung und Bebauung äußert variantenreich. Auch hier sind hohe Nebenwohnsitzraten zu verzeichnen, diese stehen aber in keiner Verbindung mit der UNO-City selbst, denn bei Betrachtung der baulichen Struktur wird sofort klar, dass es sich um Wohnsitze mit Erholungszweck handelt, die direkt am Naherholungsgebiet Alte Donau liegen (nähere Ausführungen zur Verbindung von Bebauungstruktur und Multilokalität in Kapitel 8.5.1.).

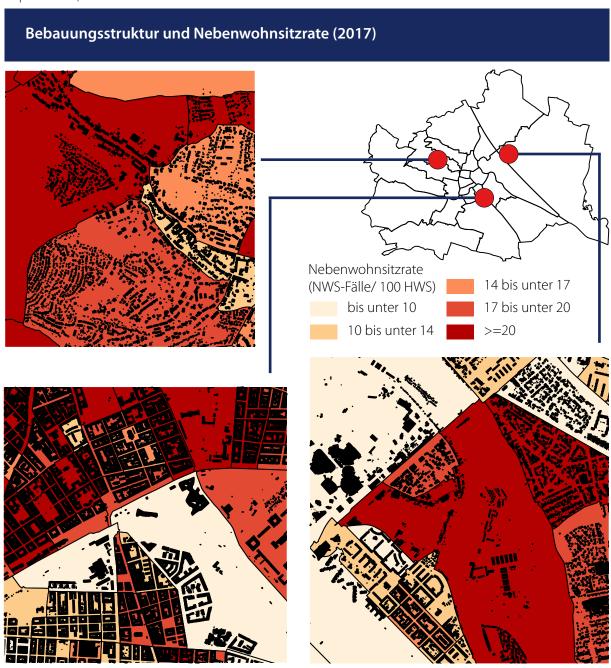


Abb. 27: Bebauungsstruktur und Nebenwohnsitzrate (2017). Eigene Darstellung. Daten: Wiener Bevölkerungsregister, Stichtag 1.1.2017,
 Berechnung Stadt Wien Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik nach Wolfgang Remmel (2017). Geodaten: STATISTIK AUSTRIA
 146 (2017): Statistische Zählsprengel. Stadt Wien Magistratsabteilung 41 - Stadtvermessung (2016): Bezirksgrenzen. Stadt Wien - data.wien.
 qv.at (2016): Flächen-Mehrzweckkarte

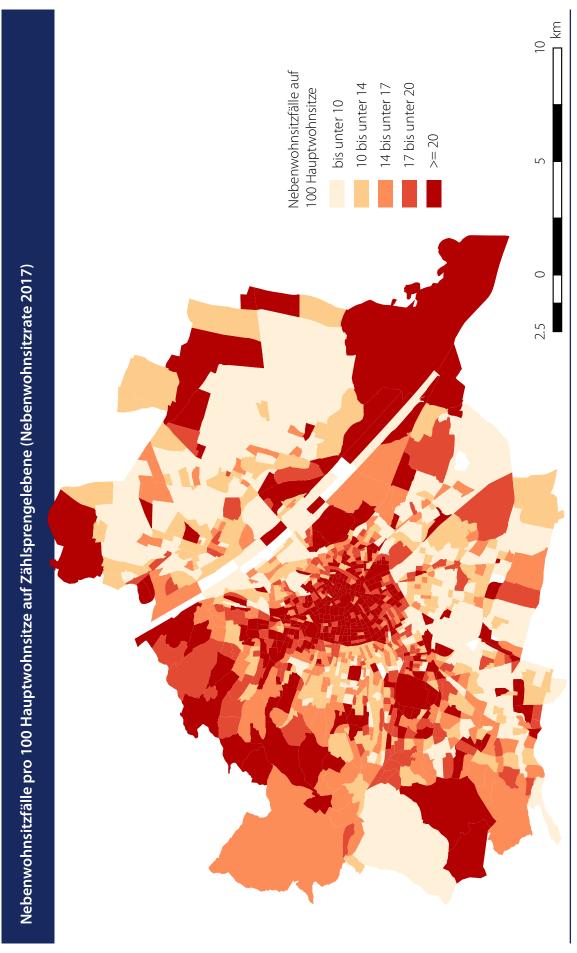


Abb.28: Nebenwohnsitzfälle pro 100 Hauptwohnsitze auf Zählsprengelebene (Nebenwohnsitzrate 2017). Eigene Darstellung. Daten: Wiener Bevölkerungsregister, Stichtag 1.1.2017, Berechnung Stadt Wien Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik nach Wolfgang Remmel (2017). Geodaten: STATISTIK AUSTRIA (2017): Statistische Zählsprengel

Neben den Nebenwohnsitzfällen und deren Verteilung folgt noch der Blick auf die Hauptwohnsitzbevölkerung Wiens mit mindestens einem weiteren Wohnsitz in Österreich. Räumlich gesehen stechen der innerstädtische Bereich und der nordwest- beziehungsweise südwestliche Stadtrand wiederum durch höhere Anteile an Personen mit weiteren Wohnsitzen in Österreich hervor. Einer der Gründe für die Konzentration in den innenstadtnahen Bezirken kann in der Einführung des so genannten "Parkpickerls" liegen, denn für die Berechtigung zum dauerhaften Abstellen eines Fahrzeugs in diesen Bezirken ist eine Hauptwohnsitzmeldung in diesen erforderlich. Bekannt ist die Praxis, dass für den Erhalt des "Parkpickerls" einige Pendlerinnen und Pendler, sofern sie die Möglichkeit haben, beispielsweise bei Freunden oder Verwandten einen Wohnsitz melden, dabei ihren Hauptwohnsitz in Wien angeben, obwohl der tatsächliche Lebensmittelpunkt in einem anderen Bezirk oder außerhalb der Stadt liegt und letzterer als weiterer Wohnsitz gemeldet wird (Rumpolt 2017). Inwieweit dies jedoch quantitativ eine Rolle spielt, kann nicht genauer gesagt werden. Nicht in den Daten enthalten sind jene, die weitere Wohnsitze im Ausland haben, da letztere von der österreichischen Statistik nicht erfasst werden. Im Vergleich der Jahre 2012 und 2017 zeigt sich, dass die Zahl der Personen mit einem weiteren Wohnsitz in Österreich gesunken ist und statt 14,8% im Jahr 2012, nur noch 13,3% der Wiener Hauptwohnsitzbevölkerung über einen weiteren Wohnsitz in Österreich verfügen. Das heißt, dass trotz Anstiegs der Wohnbevölkerung die Zahl der weiteren Wohnsitze von Wienerinnen und Wienern nicht mehr wurde und insgesamt weiter sinkt.

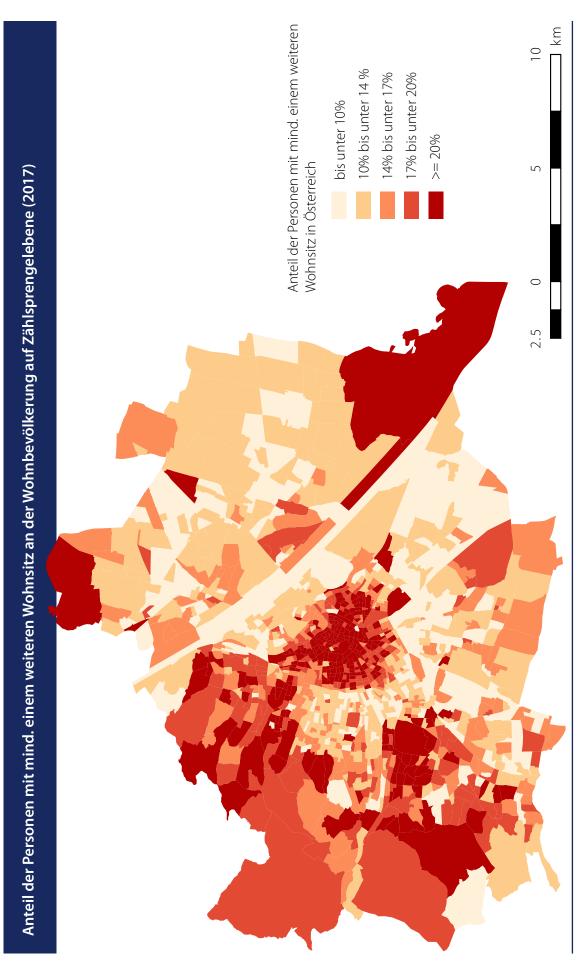


Abb. 29: Anteil der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Wohnbevölkerung auf Zählsprengelebene (2017). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA (2017): Statistik des Bevölkerungsstandes - Sonderauswertung, nach Alexander Wisbauer (2017). Geodaten: STATISTIK AUSTRIA (2017): Statistische Zählsprengel (Lizenz: CC BY 3.0 AT).

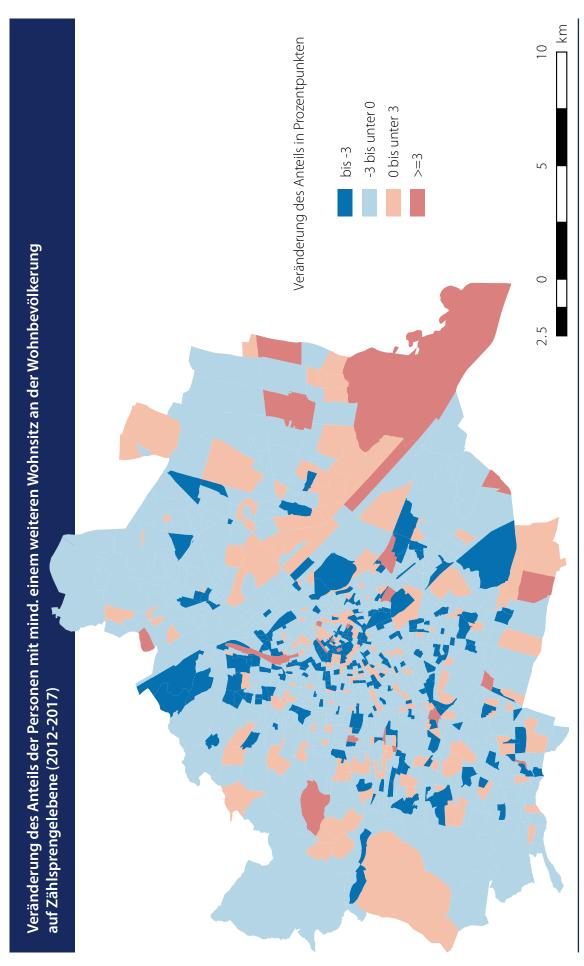


Abb. 30: Veränderung des Anteils der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Wohnbevölkerung auf Zählsprengelebene (2012-2017, in Prozentpunkten). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA (2017): Statistische Zählsprengel (Lizenz: CC BY 3.0 AT).

Auch bei Betrachtung der Wohnungsstatistik ergeben sich Parallelen. Hierzu sind Daten verfügbar, die angeben, bei welchen Wohnungen zumindest eine Hauptwohnsitzmeldung vorliegt und bei welchen nicht. Das heißt es werden Wohnungen mit und Wohnungen ohne Hauptwohnsitzmeldungen unterschieden. Doch letzteres bedeutet nicht automatisch, dass hier nur Nebenwohnsitze gemeldet sind, hierunter fallen genauso Leerstände, was wiederum die Interpretation der Ergebnisse erschwert, denn zur Zahl der tatsächlichen Wohnungsleerstände gibt es nur Schätzungen (Verlic 2014: 45). Die Stadt Wien geht bei ihren Zahlen von rund 35.000 leerstehenden Wohnungen aus (Österreichischer Rundfunk 2015), kritische Stimmen schätzen die Zahl jedoch höher auf 60.000 bis zu 80.000 ein (Verlic 2014: 45). Somit lässt sich nur schwer ableiten, wo tatsächlich Wohnungen leer stehen oder nur eine Nebenwohnsitzmeldung besteht. Es ist jedoch davon auszugehen, dass durch die starke Bevölkerungszunahme der vergangenen Jahre der Leerstand aufgrund der gestiegenen Nachfrage geringer geworden ist. Wenn man sich die Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte auf Stadtteilebene ansieht, so fällt auf, dass sich über die Jahre hinweg auch hier ein deutlicher Ost-West-Unterschied erkennen lässt. Dies mag zwei Gründe haben: Einerseits sind in den innerstädtischen beziehungsweise den westlichen Bezirken vor allem viele Gründerzeithäuser zu finden, die sich im Privatbesitz befinden und teilweise als Spekulationsobjekt genutzt werden. Der damit verbundene Leerstand ist zudem steuerlich begünstigt (Verlic 2014: 47), wodurch sich gerade Spekulation in den innerstädtischen Lagen durch die steigende Nachfrage lohnen dürfte. Andererseits können die hohen Nebenwohnsitzraten in den betroffenen Bezirken die entsprechenden Anteile an Wohnungen ohne Hauptwohnsitzmeldungen erklären, worauf bereits eingegangen wurde.

Auch auf Zählsprengelebene verdeutlicht sich bei der Wohnungsstatistik die räumliche Konzentration einerseits im innerstädtischen Bereich sowie am Stadtrand, wo vorrangig Kleingärten und Einfamilienhausbebauung zu erhöhten Anteilen an Wohnungen ohne Hauptwohnsitzmeldungen führen dürften

Entwicklung des Anteils der Wohnungen ohne Hauptwohnsitzmeldungen in den Wiener Bezirken (1981-2011)

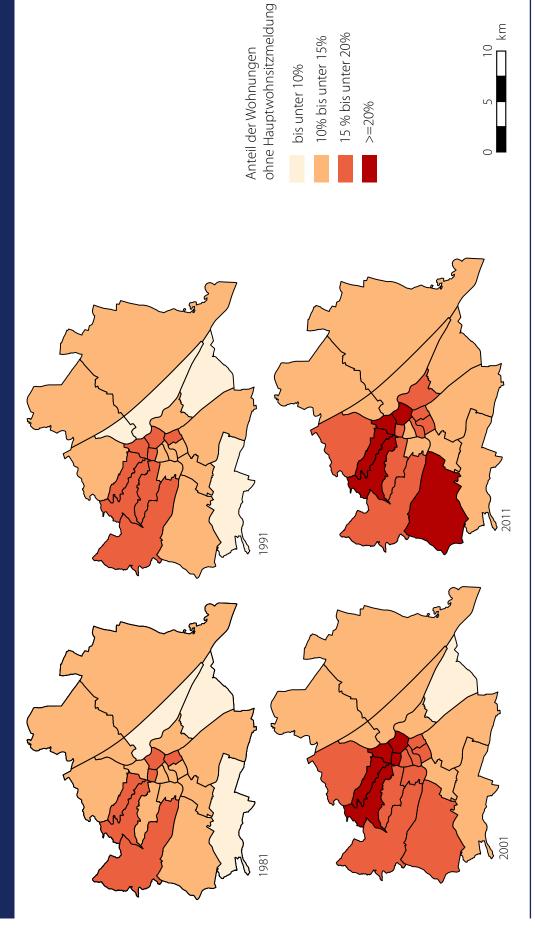


Abb. 31: Entwicklung des Anteils der Wohnungen ohne Hauptwohnsitzmeldungen in den Wiener Bezirken (1981-2011). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA: Gebäude- bzw. Häuser- und Wohnungszählungen 1981, 1991 und 2001 und Registerzählung 2011 nach Stadt Wien, Magistratsabteilung 41 - Stadtvermessung (2016): Bezirksgrenzen (Lizenz: CC BY 3.0 AT).

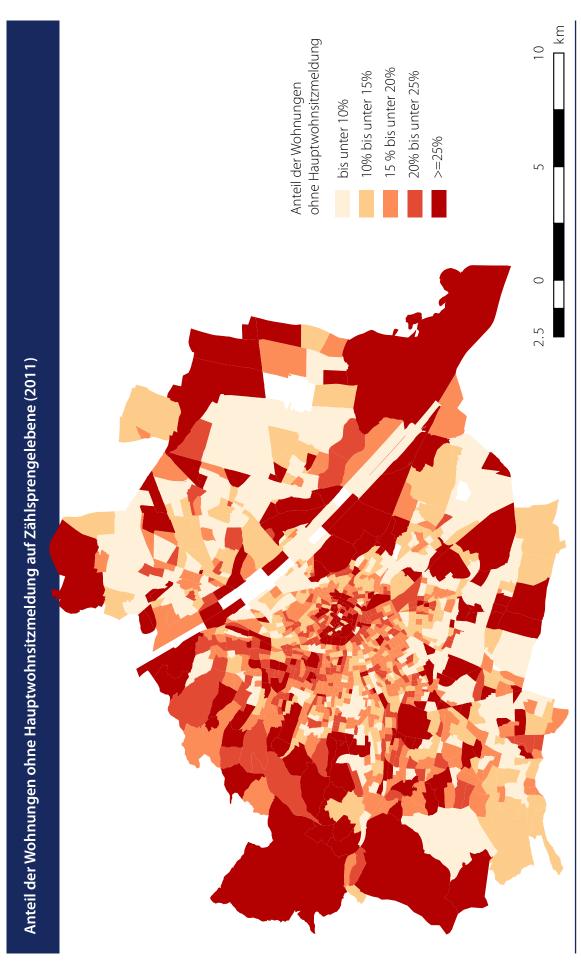


Abb. 32: Anteil der Wohnungen ohne Hauptwohnsitzmeldung auf Zählsprengelebene (2011). Eigene Darstellung. Daten: Registerzählung der Statistik Austria von 2011, Berechnung Stadt Wien, Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik nach Wolfgang Remmel (2017). Geodaten: STATISTIK AUSTRIA (2017): Statistische Zählsprengel (Lizenz: CC BY 3.0 AT).

8.5.1. Die Verbindung zwischen Bebauungsstruktur und Multilokalität

Wie bereits mehrfach erwähnt, lassen sich vor allem innerstädtische Bereiche und Gebiete am Stadtrand als solche identifizieren, die besonders hohe Nebenwohnsitzraten aufweisen und damit mehr von temporärer Bevölkerung betroffen sein können als andere Gebiete. Es zeigt sich vor allem auch ein gewisser Zusammenhang mit der Bebauungsstruktur, der hier kurz noch erörtert werden soll. In den innerstädtischen Gebieten ist vor allem eine gründerzeitliche Blockrandbebauung vorzufinden, die sich im Vergleich durch eine hohe Dichte auszeichnet. In diesen Bereichen sind dementsprechend auch sehr hohe Geschoßflächenzahlen zu verzeichnen. Doch natürlich stellt sich diesbezüglich die Frage, inwiefern multilokales Wohnen in Zusammenhang mit dem Gebäudetypus steht. Natürlich ist dies nicht der einzige Faktor, der die Wohnstandortwahl schlussendlich beeinflusst, denn diese ist von vielen weiteren beeinflusst, wie dies bereits an einigen Stellen erwähnt wurde. Doch vor allem Gründerzeithäuser sind in vielerlei Hinsicht geeignet für multilokales Wohnen, denn diese verfügen noch über (nicht besonders hochwertig ausgestatte) Einzelzimmer, die wiederum günstig und damit attraktiv für Shuttles sind, noch dazu in meist guter Lage und damit verbunden guter Erreichbarkeit. Andererseits erlauben die großzügigen Zimmer und zusammengelegte Wohnungen die Einrichtung für Wohngemeinschaften und sind somit für studentisches Wohnen geeignet. Es sind vermutlich die (Nutzungs-)Flexibilität sowie die Möglichkeiten der Raumgestaltung und der Zusammenlegung von Räumen und Wohnungen, die besonders für Multilokale ansprechend erscheint, insbesondere beim gemeinschaftlichen Wohnen. Neben Gründerzeithäusern und der Blockrandbebauung scheinen vor allem jene Gebiete für Multilokale attraktiv, wo (meist freistehend) Einfamilienhäuser vorzufinden sind. Wie bereits erwähnt ist dies nicht besonders überraschend, gerade in Kleingartengebieten, da hier die Nebenwohnsitzmeldung teilweise erforderlich ist und zudem diese Häuser am Stadtrand auch als Erholungswohnsitze genutzt werden, also vorrangig dem Freizeitzweck zuzuordnen sind. Hierbei zählt natürlich vor allem der Zugang zu einem Stück Garten, der individuell gestaltet werden kann, als Motiv zur Begründung eines weiteren Wohnsitzes innerhalb der Stadt. Dies könnte ein Beweggrund sein, dass auch mehrere Personen auf einem Grund mit Nebenwohnsitz gemeldet werden, insbesondere für Familienmitglieder, die den Wohnort ebenfalls mitbenützen.

Wie teilweise schon erwähnt, sind die Fokusgebiete hinsichtlich ihrer Nutzungs- und Bebauungsstruktur zu unterscheiden, denn einerseits sieht man an der Lage bedingt eine hohe Nebenwohnsitzrate in der Umgebung des Hauptbahnhofs, die sowohl durch Studierende oder auch Shuttles bedingt sein kann, andererseits im Bereich der UNO-City zeigen anschließende Einfamilienhausgebiete an der Alten Donau ein Bild, das doch eher von Erholungswohnsitzen geprägt ist und hier Shuttles oder Studierende eher weniger anzutreffen sein werden. Letzteres ist im dichter bebauten Bereich Kaisermühlens zu erwarten, wo, abgesehen von den Gemeindebauten (Hofstrukturen), die Nebenwohnsitzrate 15-20 Nebenwohnsitzfälle auf 100 Hauptwohnsitze aufweist.

Abschließend sei dazu noch ein Blick auf die Wohnungsstatistik hervorgehoben, der bei genauerer Betrachtung der Wohnungsgrößen in der räumlichen Verteilung Parallelen zu denen der Nebenwohnsitzfälle zeigt, insofern als der Anteil von Wohnungen mit sechs oder mehr Räumen besonders

in den innerstädtischen Lagen sowie am Stadtrand hervortreten. Ersteres kann ein Indiz dafür sein, dass vor allem studentisches Wohnen und die damit hohen Nebenwohnsitzraten sich in diesen Bereichen konzentrieren, da durch den entsprechenden Anteil an Wohnungen mit sechs oder mehr Räumen diese besonders für die Einrichtung von Wohngemeinschaften geeignet sind. Der zweite Punkt hingegen zeigt am Stadtrand höhere Anteile von Wohnungen mit sechs oder mehr Räumen an der Gesamtzahl der Wohnungen, was dran liegen kann, dass hier insbesondere Einfamilienhäuser vorzufinden sind, die über viele Zimmer verfügen, also hier nicht nur Kleingärten vorkommen. Wohnungen mit einem Raum sind hingegen anteilsmäßig stärker zwischen innerstädtischem Bereich und Stadtrand zu finden, ebenfalls in tendenziell eher von einer gründerzeitlichen Bebauungsstruktur geprägten Gebieten. Diese dürften vor allem für Studierende, alleinstehende Personen mit geringem Einkommen und Shuttles in Frage kommen.

Es sei an dieser Stelle betont, dass die hier genannten Punkte Indizien für mögliche Zusammenhänge darstellen können, eine eindeutig feststellbare Korrelation aber einer genaueren Analyse unter Berücksichtigung mehrerer Faktoren bedürfen würde. Die aufgezeigten Indizien sprechen jedoch aus Sicht des Autors für die zuvor genannten Thesen.

Anteil der Wohnungen nach Wohnungsgröße in den Zählbezirken (2011)

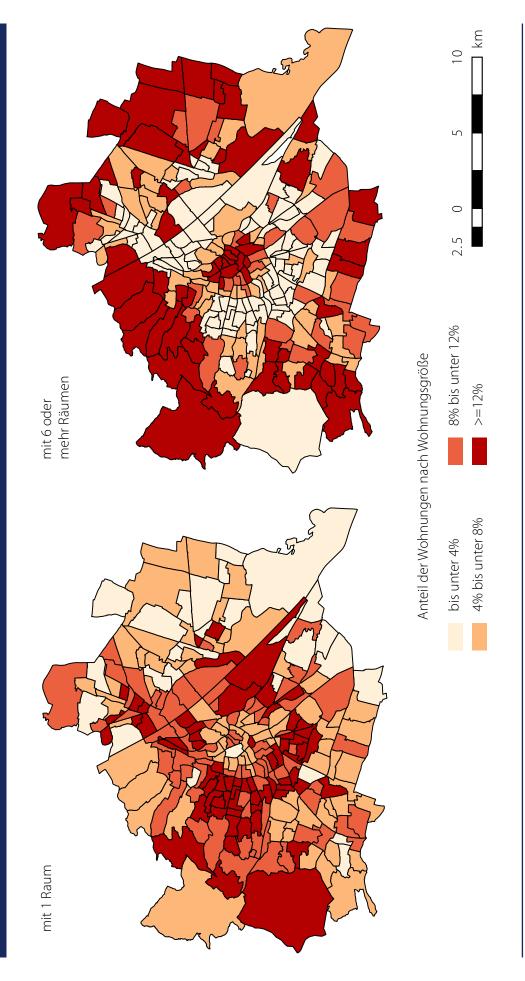


Abb. 33: Anteil der Wohnungen nach Wohnungsgröße in den Zählbezirken (2011). Eigene Darstellung. Daten: Stadt Wien, Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2017): Registerzählung 2011 - Zählbezirken am 31.10. 2011 (Lizenz: CC BY 3.0 AT). Geodaten: Stadt Wien Magistratsabteilung 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung (2017): Zählbezirksgrenzen (Lizenz: CC BY 3.0 AT).

Einfluss von Multilokalität auf die Stadtentwicklung

Wie im bereits zuvor angeführten Kapitel zur Quantifizierung von Multilokalität gezeigt werden konnte, ist insgesamt die Zahl der Nebenwohnsitzfälle in Wien im Sinken begriffen. Doch auffällig ist bei näherer Betrachtung, dass dabei die Zahl der "Nur-Nebenwohnsitzenden" gestiegen ist und von deren Herkunft ableitend größtenteils angenommen werden kann, dass diese berufs- oder ausbildungsbedingt zumindest einen weiteren Wohnsitz in Wien melden. Bei den Pendlerzahlen wurde zudem deutlich, dass die Zahl der Einpendlerinnen und Einpendler aus Bundesländern außerhalb der Ostregion gestiegen ist. Insgesamt kann man anhand dieser Indizien davon ausgehen, dass vor allem ausbildungs- und berufsbedingte Formen multilokalen Wohnens zugenommen haben und zahlenmäßig weiter steigen. Vor diesem Hintergrund sind nun im weiteren Verlauf die Auswirkungen und Einflüsse von Multilokalität auf bestehende Nutzungen hin zu analysieren. Dabei steht vor allem der Bereich Wohnen im Vordergrund, da durch den mehrörtigen Lebensstil, je nach Form der Multilokalität, von einer zusätzlichen Nachfrage und entsprechenden neuen Anforderungen ausgegangen werden kann.

Hierbei sei nochmals die Typologie der Formen von Multilokalität und den damit verbundenen unterschiedlichen Anforderungen in Erinnerung gerufen. Eine Differenzierung ist vor allem im Hinblick auf die jeweilige Raumwirksamkeit notwendig. So kann bei in Fernbeziehung lebenden Personen ("LATs") angenommen werden, dass das multilokale Arrangement das wechselseitige Wohnen in der Unterkunft des jeweiligen Partners beziehungsweise der Partnerin impliziert, genauso wie bei Familienpendlern, wie unter anderem Kindern, die zwischen den Wohnorten der getrennten Eltern pendeln und an beiden Orten wohnen können, diese bereits bestehende Unterkünfte nutzen und somit aufgrund dieser Formen von Multilokalität nicht unbedingt von einem erhöhten Wohnflächenbedarf auszugehen ist. Meist sind dies noch dazu temporäre Phänomene, denn die Paare einer Fernbeziehung werden langfristig einen gemeinsamen Haushalt mit einer Wohnung anstreben und genauso wird das pendelnde Scheidungskind mit dem Erreichen des Erwachsenenalters einen eigenen Wohnsitz begründen und das Pendeln zwischen den Wohnorten der Eltern wahrscheinlich reduzieren. Bei diesen Formen ist deswegen von einer höheren Verkehrsnachfrage auszugehen, weniger allerdings von "siedlungsstrukturelle[n] oder kommunalwirtschaftliche[n] Auswirkungen" (Österreichische Raumordnungskonferenz 1987: 19).

Anders ist dies jedoch bei ausbildungs- oder berufsbedingten Formen von Multilokalität zu bewerten, da hierfür meist zusätzlicher Wohnraum benötigt wird und damit ein höherer Flächenbedarf angenommen werden kann. Somit kann von einer Herausforderung für die örtliche Raumplanung gesprochen werden, weil eine nur schwer quantitativ erfassbare Menge an Personen berufs- oder ausbildungsbedingt temporären Wohnraum nachfragt und dies insofern eine Schwierigkeit darstellt, als Planung eigentlich für die mit Hauptwohnsitz gemeldete Wohnbevölkerung plant und danach die Infrastrukturen dimensioniert werden sowie entsprechend nachfragebedingt Wohnraum gewidmet wird. Deswegen ist eine Herangehensweise nach traditionellen Mustern nicht unbedingt zielführend und es bedarf weiterer Überlegungen, wie mit den Auswirkungen von Multilokalität umgegangen werden soll.

Letzteres ist im Endeffekt schwierig zu bewerten, denn Multilokalität betrifft verschiedenste Bereiche und um tatsächliche Auswirkungen messen zu können, würde es Studien benötigen, die sowohl den

"ökonomischen Strukturwandel seitens der Arbeits- wie auch der Immobilienmärkte" (Schad et al. 2015: 178) analysieren. Prozesse wie Gentrifizierung oder auch Segregation, die durch Multilokalität verstärkt werden können, sind ebenfalls aufgrund der Datenlage in Verbindung mit Multilokalität nicht einfach einzuordnen. Im Rahmen dieser Arbeit werden die Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung sowie der Einfluss von Multilokalität auf bestehende Nutzungen auf Basis der beobachtbaren Reaktionen hin analysiert. Dies meint unter anderem die aktuellen Entwicklungen hinsichtlich des Wohnens, denn der Immobilienmarkt und dessen Anbieter reagieren auf die Nachfrage nach bestimmten Wohnformen, die insbesondere von multilokal Lebenden nachgefragt werden. Es soll hier also weniger um sozialräumliche Prozesse gehen, wie etwa Verdrängung oder Segregation, die durch multilokales Wohnen eventuell hervorgerufen oder in ihrer Entwicklung beeinflusst werden können, sondern vielmehr um bauliche Entwicklungen und entsprechende Nutzungsänderungen, die diesbezüglich beobachtet werden. In der Literatur werden die Auswirkungen von Multilokalität unterschiedlich beschrieben und bewertet, auch davon abhängig von welchen Formen von Multilokalität gesprochen und in welchem räumlichen Kontext gearbeitet wird, denn es macht logischerweise einen Unterschied, ob mit den Herausforderungen multilokalen Wohnens in peripher-ländlichen Regionen oder vor allem touristisch geprägten Orten gearbeitet wird, oder hier der Diskurs im großstädtischen Zusammenhang erfolgt. Letzteres trifft natürlich für diese Arbeit zu. Die Akademie für Raumforschung und Landesplanung ordnet in ihrem Positionspapier (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 16) dazu die Wirkungen in den jeweiligen räumlichen Kontext ein und beschreibt diese. Sie führt hier als Beispiel für "Internationale Metropolen mit sehr hohem Anteil von Zweitwohnungen" (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 16) unter anderem Wien an. Eine der erwähnten Auswirkungen der gelebten Multilokalität wird in steigenden Wohnpreisen gesehen, die vor allem in innerstädtischen Stadtteilen in weiterer Folge zu Gentrifizierung führen würden. Ebenso ist hier die Rede von einer gesteigerten Nachfrage an kleineren Wohnungen, wobei schlussgefolgert wird, dass vorrangig die Immobilienwirtschaft vom Phänomen Multilokalität profitiert. (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 16)

Schad et al. gehen zudem davon aus, dass sich insbesondere internationale Immobilienunternehmen auf dieses Gebiet spezialisieren und sprechen in diesem Zusammenhang davon, dass dies Ausdruck der "Globalisierung der Immobilienwirtschaft" wäre (Schad et al. 2015: 178). Durch die steigende Nachfrage insgesamt geht Reuschke davon aus, dass "sich durch die zunehmende Anzahl berufsbezogener Nebenwohnsitze und multilokaler Wohnarrangements die städtischen Wohnungsmärkte in Teilsegmenten weiter anspannen" (Reuschke 2010: 22) könnten. Dies ist insofern relevant, als für Wien weiteres Bevölkerungswachstum vorhergesagt wird (Magistratsabteilung 23 der Stadt Wien 2014) und damit verbunden erhöhter Wohnraumbedarf besteht. Politisch wird aufgrund dessen mehr Bautätigkeit zur Befriedigung der Nachfrage gefordert, wodurch eine Senkung der Angebotspreise erzielt werden soll Für die Planung bedeutet dies wiederum einen höheren Bedarf an Flächen, den es als Bauland zu widmen gilt, beziehungsweise vorhandene, teils brachliegende, Flächen sozusagen zu aktivieren. Somit kann Multilokalität als zusätzlicher Faktor den Trend an mehr nachgefragtem Wohnraum beeinflussen und durch den höheren Flächenbedarf im städtischen Kontext offensichtlich raumwirksam werden.

Die tatsächliche Dimension dessen ist schwer zu bestimmen, vor allem inwiefern wirklich mehr Fläche aufgrund gelebter Mehrörtigkeit schlussendlich benötigt wird. Doch gerade im Kontext dieser baulichen Dynamik zeigen sich immer mehr Projekte, die speziell auf Formen des multilokalen Lebensstils eingehen möchten. Es sind dies eigene Wohnformen, die sich erst in den letzten Jahren verstärkt etabliert haben und aktuell zunehmend auf dem Wohnungsmarkt ihren Platz finden. Dies kann ein Indikator dafür sein, dass allen voran ausbildungs- oder berufsbedingte Formen von Multilokalität an Bedeutung gewinnen beziehungsweise diese ein entsprechendes räumliches Angebot verlangen, das nun von den Immobilienentwicklern versucht wird auf den Markt zu bringen. Anhand dessen soll erläutert werden, inwiefern sich die Auswirkungen von Multilokalität räumlich in einer Stadt wie Wien entfalten, wobei es hierbei nicht nur um die Widmung zusätzlicher Flächen und den Neubau von zusätzlichen Gebäuden geht, sondern genauso um Veränderungen hinsichtlich der Nutzungen im Bestand.

9.1. Wohnen auf Zeit – Altes Phänomen mit neuen Ausprägungen

Wie bereits in einem früheren Kapitel erörtert, haben unterschiedliche neue Wohnangebote in den letzten Jahren immer mehr Bezug auf spätmoderne Lebensstile genommen, worunter auch Multilokalität zu verstehen ist. Eine zunehmende Ausdifferenzierung und Pluralisierung der Gesellschaft erfordert durch ihren Wandel individualisierte Lösungsansätze, die sich durch neue Angebote auch auf dem Wohnungsmarkt ausdrücken. Damit verbunden sind besondere Anforderungen an den Wohnraum, die sich zwischen uni- und multilokalen Lebensweisen unterscheiden. Mehrörtigkeit bedingt eine häufigere Nachfrage an bereits voll ausgestatteten, möblierten, Wohnungen, die mit dem Bezug der Wohnung keine größeren Einrichtungsarbeiten von Seiten der mietenden Personen erforderlich machen. Das ist insofern planerisch relevant, als durch den Wegfall des Möbeltransports oder des Transports anderer großer Gegenstände der logistische Aufwand gering ist und somit weniger Fahrten für einen Umzug notwendig sind. Da auf Bestehendes zurückgegriffen wird, kann der Ressourcenaufwand gering gehalten werden und damit entfallen ebenfalls größere Entsorgungen im Zuge des Wohnungswechsels. Zudem spielt hier der Faktor Zeit eine Rolle, denn der Wohnungswechsel erfolgt relativ schnell, da der Transport von Einrichtungsgegenständen im Wesentlichen wegfällt und Umzüge, wie bereits beschrieben, mit wenigen Fahrten abgewickelt werden können. Deshalb ist davon auszugehen, dass die damit verbundene räumliche Flexibilität Multilokale dazu bewegt möglichst sparsam Dinge im Zuge des mobilen Lebens mit sich zu führen und auf ein Minimum zu beschränken. Folglich heißt dies, dass Personen genauso schnell wieder wegziehen können, wie sie gekommen und eingezogen sind, was wiederum nicht nur zu einer Umzugs-, sondern durch den stetigen Wechsel zu einer gewissen Bevölkerungsdynamik führt. Eine Art der temporären Bevölkerung einer Stadt scheint sich hiermit im temporären Wohnraum niederzulassen. Nun werden vollausgestatte Wohnungen in unterschiedlichen Formen angeboten, die folgend kurz erläutert werden. Es sind einerseits Wohnungen in Wohngebäuden, die teils einzeln oder mit mehreren Wohnungen in einem Wohnhaus (zum Beispiel von Privatpersonen oder über eine Vermittlungsfirma) neben konventionellen Wohnungen angeboten werden, und andererseits werden jene angeboten, die nicht nur das Mieten einer Wohnung umfassen, sondern darüber hinaus Zusatzangebote bestehen. Im erst genannten Fall handelt sich meist um Angebote, die unter den Begriffen "Wohnen auf Zeit", "Zeitwohnen" oder "Kurzzeitwohnen" beworben werden. Letzteres hingegen umfasst vorrangig so genannte Boardinghouses, bei denen servicierte Appartements angeboten werden. Diese Wohnform ähnelt sehr dem Konzept eines Hotels, soll aber Aspekte beider Seiten umfassen. Das heißt neben dem normalen Mieten der Wohnung werden oft weitere Dienstleistungen angeboten (Reinigung des Appartements, Wäschereinigung und ähnliche Angebote) und es gibt anwesendes Personal, wie beispielsweise einen Portier an einer Rezeption, das für die Kundinnen und Kunden meist rund um die Uhr erreichbar ist. Ein Unterschied zwischen den beiden genannten Wohnformen besteht im Wesentlichen im Angebot von weiteren Dienstleistungen bei servicierten Appartements, womit diese auch unter die Gewerbeordnung fallen.

Ein Spezifikum im Falle Wiens ist, wegen der entsprechenden Rechtslage in Österreich, dass vergebene Wohnungen unter einer vorher festgelegten Mietdauer von bis zu maximal einem halben Jahr, also sechs Monaten, nicht unter das Mietrechtsgesetz fallen (Mietrechtsgesetz 1981 §1 (2) 4.). Aus diesem Grund werden vermutlich die unter dem Begriff Kurzzeitwohnen angebotenen Wohnungen häufig nur bis zu sechs Monaten angeboten, um nicht von den Vorgaben des Mietrechts betroffen zu sein. Dies ist insbesondere für die Gestaltung des Mietpreises relevant, denn mit dem Mietrechts- und dem Richtwertgesetz bestehen je nach Typ des Gebäudes und der Wohnung gesetzliche Vorgaben und Preisgrenzen, die gerade bei Altbauten (in Wien vor allem gründerzeitliche Gebäude) von Seiten der Immobilienbesitzenden als zu niedrig erachtet werden und die Preise mehr über die Zuschläge (Lage, Ausstattung etc.) nach oben gehoben werden (Die Presse 2011; Scoppetta 2013). Ähnliches ist in Deutschland zu beobachten, wo möblierte Wohnungen nicht unter die so genannte Mietpreisbremse fallen (Dittrich-Wesbuer 2017).

Grundsätzlich charakterisiert sich das Zeitwohnen dadurch, dass normale Wohnungen für einen befristeten Zeitraum vermietet werden. Somit kann man zusammenfassen, dass der Unterschied zu konventionellen Wohnungen im Wesentlichen darin besteht, dass unter dem Begriff Zeitwohnen angebotene Wohnungen vollausgestattet, also möbliert und mit diversen Geräten (Fernseher, Küchengeräte, Waschmaschine und ähnliche Geräte) versehen, und für meist sehr kurze Zeit, wie einigen Monaten, befristet sind, damit diese nicht unter das Mietrechtsgesetz fallen, wodurch aber wiederum die mietende Person kaum Rechte gegenüber den Vermietenden hat. Angeboten werden diese Wohnungen teilweise von Privatpersonen, die über eine Wohnung verfügen, aber diese zum offerierten Zeitpunkt (längerfristig) nicht benötigen. In Wien werden diese Wohnungen in größerem Ausmaß erst seit einigen Jahren (v.a. in den letzten 5 Jahren verstärkt) angeboten (Rosenberger 2017), während ebendieser Trend in anderen Ländern und Städten, zum Beispiel in Deutschland, schon seit längerem verfolgt werden kann. Die Vermittlung wird dabei aber meistens von spezialisierten Agenturen übernommen und erfolgt über Wohnungsbörsen im Internet. Darüber hinaus gibt es professionelle Anbieter, die sich dem Segment Zeitwohnen verschrieben haben, eigene Wohnungen anbieten und diese selbst vermitteln.

Letzteres trifft oft bei servicierten Appartements oder so genannten Boardinghouses zu, die, wie bereits angedeutet, eine Mischform zwischen Wohnen und Hotel darstellen, da hier zusätzliche Dienstleistungen neben der Vermietung eines ausgestatteten Appartements angeboten werden.

Durch diese Mischform ist auch rechtlich eine Grauzone gegeben, denn hier sind die Grenzen zwischen befristetem Wohnen und einem als Ferienunterkunft gekennzeichneten Angebot nicht immer eindeutig. Der Verwaltungsgerichtshof entschied in einem Fall aus Linz, wo eine Projetwerberin in einem "Sondergebiet des Baulandes - Tourismuseinrichtung" gewidmeten Gebiet vier Wohnungen als servicierte Appartements in einem von ihr so deklarierten Boardinghouse errichten wollte, zu Gunsten der Stadt, die die Baugenehmigung nicht erteilte, da diese argumentierte, dass durch die Vorgaben des Bebauungsplanes maximal drei Wohneinheiten zulässig seien und die Ausstattung dieser auf Wohnungen zur dauerhaften Nutzung schließen lassen würden, unabhängig von der angegebenen touristischen Nutzung (Verwaltungsgerichtshof 2013: 2010/05/0094). Das Urteil an sich verdeutlicht die Diskussion und Unklarheiten in Bezug auf die Begrifflichkeit "Boardinghouse", worauf auch Rosenberger (2017) verweist.

Servicierte Appartements werden teilweise vereinzelt in Wohngebäuden, also in Gebieten mit Wohngebietswidmung oder einer anderen Widmung, die das Wohnen erlauben, angeboten, wobei durch die Zusatzofferten dies einer hotel- oder appartementartigen Unterkunft entspricht, die wiederum mit der Widmung und dem Gewerberecht in Konflikt stehen kann (Pozsogar 2017). Mit dem Anbieten zusätzlicher Dienstleistungen neben dem reinen Vermieten einer voll ausgestatteten Wohnung wird das Gewerberecht wirksam und zählt damit als Beherbergung von Gästen. Auf der anderen Seite ist durch den hotelartigen Charakter der Boardinghouses die Einrichtung von servicierten Appartements in als Geschäftsvierteln (auch mit Wohnverbot) gewidmeten Gebieten möglich (Bauordnung für Wien §6 (9)). Die angebotenen Wohnungen variieren in ihrer Größe und damit verbunden auch im Preis, sind aber voll ausgestattet und bieten hotelähnliche Zusatzleistungen. Die zeitliche Begrenzung beläuft sich häufig auf eine Mindestmietdauer von einer Woche und begrenzt sich auf eine maximale Wohndauer von sechs Monaten (siehe hierzu den oben erwähnten Teil zum Mietrechtsgesetz), teilweise auch länger auf bis zu zwei Jahre. Eine der erwähnten Zusatzleistungen bei Boardinghouses besteht im Angebot von Flächen und Räumen zum Arbeiten, wo extra Tische und Arbeitsplätze angemietet werden können. Diese meist als Co-Working-spaces angebotenen Arbeitsräumlichkeiten, werden oft auch an andere Interessenten vermietet, die nicht im selben Haus wohnen (müssen).

Vergleichbare Angebote lassen sich heute ebenso bei einer anderen Form des multilokalen beziehungsweise temporären Wohnens beobachten, das allerdings nicht neu ist: Studierendenheime. Doch diese erweitern ihre Zielgruppe zunehmend um weitere Kundinnen und Kunden, die beispielweise das Studium bereits abgeschlossen haben und gerade in der Berufseinstiegsphase sind und ebenfalls die oft als Lernräume angebotenen Co-Working-spaces als Arbeitsplätze mitnutzen. Es zeigt sich somit, dass mit multilokalem Wohnen Veränderungen hinsichtlich der Anforderungen an Arbeitsräume gegeben sind. Das heißt Studierendenheime können somit nicht nur als Orte ausbildungsbedingter Multilokalität, sondern ebenso im Falle von beispielsweise Jobnomaden ("Ich-AGs" oder Einzelpersonenunternehmen, digitale Nomaden) als Orte berufsbedingter Multilokalität betrachtet werden. Studierendenheime zeichnen sich meist durch kleine, voll ausgestattete Zimmer beziehungsweise Wohnungen aus (meist eigenes Bad und WC in den Zimmern inkludiert, teilweise Kochnische) und verfügen über unterschiedliche Arten gemeinschaftlich genützter Räume.

Ähnlich den Studierendenheimen sind Arbeiterheime, die günstigen Wohnraum für Beschäftigte bieten sollen, die meist als Shuttles eingeordnet werden können. Hier sind ebenfalls Zimmer und kleine Wohnungen im Repertoire, die ausgestattet sind und oft auch, wie Studierendenheime, über Gemeinschaftseinrichtungen verfügen.

9.2. Bestehende Angebote und entstehende Projekte im Kontext von Multilokalität und temporärem Wohnen in Wien

Arbeiterwohnheime sind heutzutage in Wien nicht mehr prominent vertreten. Es gibt vereinzelt Angebote, die beispielsweise unter dem Begriff "Monteurszimmer" beworben werden. Vom Konzept her sind sie ähnlich den Studierendenheimen und damit auch vom Gebäudetypus gleich. Innerhalb Wiens sind diese weniger im innerstädtischen Bereich zu finden, sondern eher zwischen innenstadtnahen Quartieren und dem Stadtrand, was vermutlich mit den Standortkosten in Verbindung stehen dürfte. Hinter diesen Wohnheimen stehen meist Organisationen, wie beispielsweise gemeinnützige Vereine, religiöse Institutionen oder Privatunternehmen, die Arbeitenden in Wien, die auch teilweise nur für einige Wochen oder Monate in der Stadt sind, vollausgestatte Zimmer vermieten. So hat zum Beispiel die Diözese Eisenstadt bereits im Jahr 1968 ein Haus für die Einrichtung eines Arbeiterwohnheimes für Wochenpendlerinnen und Wochenpendler aus dem Burgenland erworben und entwickelt dieses aktuell weiter (Kathpress 2017).





Abb. 34: Das Arbeiterwohnheim der Diözese Eisenstadt für Abb. 35: Ein Arbeiterwohnheim in einem für Wien typischen Altbau im 15. Wiener Gemeindebezirk. Foto: Christian Zeilinger (2017). (2017).

Wochenpendelnde aus dem Burgenland befindet sich in einem Gründerzeithaus in Blockrandbebauung. Foto: Christian Zeilinger

Wie bereits erwähnt sind in der Ausstattung und baulichen Ausführung Studierendenheime den Arbeiterwohnheimen sehr ähnlich. Allerdings dürfte die Zahl der Studierendenheime die der Arbeiterwohnheime deutlich übersteigen. Durch die gewünschte Nähe zu den Universitäten sind Studierendenheime häufig im innerstädtischen Bereich Wiens, also in den Bezirken 1-9 und 20, zu finden, aber, wenn auch seltener, in etwas entfernteren Lagen zum Zentrum. Die Betreiber hinter diesen Heimen reichen wie bei den Arbeiterwohnheimen von gemeinnützigen Vereinen über religiöse Institutionen bis hin zu international tätigen Immobilienunternehmen. Durch die steigende Zahl Studierender in den vergangenen Jahren in Wien hat auch der Immobiliensektor diese Klientel vermehrt entdeckt und so wurden und werden diverse Projekte studentischen Wohnens mit differenzierten thematischen Schwerpunkten entwickelt. So sind beispielsweise mit der Verlegung der Wirtschaftsuniversität Wien um das neu entwickelte Gebiet benachbart Studierendenheime und ähnliche Wohnformen in unmittelbarer Umgebung entstanden. Hier ist unter anderem ein Wohnheim zu finden, das sowohl für Studierende, als auch für Berufstätige offensteht, wobei die Wohnungen als so genannte "student apartments" beziehungsweise "business apartments" angeboten werden. Die Betreibergesellschaft ist in diesem Fall darüber hinaus in anderen Städten, international tätig und hinter dieser steht wiederum ein ebenfalls international tätiges Investmentunternehmen.



Arbeiterwohnhaus für Eisenbahner angrenzend zum Bahnhof Meidling. Foto: Christian Zeilinger (2017).



Abb. 36: Ein Studierendenwohnheim in einem ehemaligen Abb. 37: Ein Studierendenwohnheim eingegliedert in die gründerzeitliche Blockrandbebauung im Bezirk Simmering. Foto: Christian Zeilinger (2017).

Bei Angeboten des Zeitwohnens fällt auf, unabhängig von Betreibern und vermittelnden Gesellschaften, dass vor allem (bestehende) Wohnungen in innerstädtischen, gründerzeitlich geprägten Stadtteilen zur Verfügung stehen, aber genauso eigens für temporäres Wohnen errichtete Gebäude in verschiedenen Lagen der Stadt. Ersteres liegt vermutlich neben der Lage und den Eigentumsverhältnissen vor allem am positiv besetzten Bild von Gebäuden gründerzeitlicher Architektur und den damit verbundenen Vorzügen, wie hohen und großen Räumen mit entsprechender innenarchitektonischer Gestaltung. Durch die kurze Mietdauer und sofern unter sechs Monaten fallen Vermietungen des Kurzzeitwohnens nicht unter das Mietrechtsgesetz, wodurch sich in der Preisgestaltung für die Vermietendenseite Vorteile und eine gewisse Flexibilität gegenüber längerfristigen Arrangements ergeben. Darüber hinaus wurden speziell Projekte für das Zeitwohnen entwickelt, also eigene Gebäude errichtet, die von Seiten der Betreiber nur diesem Zweck gewidmet sind. Ein Sonderfall stellt hierbei der 1971 von Stadt Wien und Arbeiterkammer, Gewerkschaftsbund, Wirtschaftskammer und Industriellenvereinigung gegründete Wiener Zuwandererfonds dar, der möblierte Wohnungen für Zuwandernde ab einer Mietdauer von sieben Monaten (bis maximal 3 Jahren) anbietet (Zuwanderer-Fonds 2017). Doch unter den genannten Zuwandernden sind nicht nur Migrantinnen oder Migranten zu verstehen, sondern ebenso Studierende

oder Shuttles (also Wochenpendler), die sogar aktiv angeworben werden: "Gerade in Zeiten wo der Verkehr immer mehr zunimmt und die Spritpreise immer treurer (sic!) werden, bietet sich das Angebot des Zuwanderer-Fonds als gute Alternative an für Pendler und Studenten" (Stefan Hawla zitiert nach Vrbatka 2004). Auf einigen auf Shuttles und Studierende ausgerichtete Internetseiten werden die Wohnungen des Zuwanderer-Fonds für die anfängliche Wohnungssuche als Geheimtipp empfohlen (vgl. Waldviertler. wien 2017).



Bahnhofs Meidling, indem so beworbene für diesen Zweck errichteten und genutzten der Nähe des Messestandortes und der Pendlerwohnungen angeboten werden. Gebäude im Bezirk Leopoldstadt. Foto: Wirtschaftsuniversität in einem ebenfalls Foto: Christian Zeilinger (2017).



Abb. 38: Ein Wohnhaus gegenüber des Abb. 39: Wohnen auf Zeit in einem eigens Abb. 40: Servicierte Appartements Christian Zeilinger (2017).



ausschließlich für diesen Zweck errichteten und genutzten Gebäude. Foto: Christian Zeilinger (2017).

Neben dem vorher beschriebenen Zeitwohnen haben sich in den vergangenen etwa zehn Jahren Angebote servicierter Appartements oder so genannter Boardinghouses in Wien etabliert, wobei diese auch innerhalb der Planungsszene noch weitgehend unbekannt sind. Dementsprechend ist die Anzahl der bisherigen Boardinghouses oder vereinzelter servicierter Appartements insgesamt eher gering, müssen aber vor dem Hintergrund der zunehmenden Privatzimmervermietungen über Internetplattformen aktuell vorrangig im touristischen Segment – und die aktuelle Entwicklung weiterer Boardinghouses neu bewertet werden. Die Grenzen zwischen touristisch fokussiertem Angebot und dem für Kurzzeitwohnen sind fließend und können gerade bei servicierten Appartements außer anhand der Aufenthaltsdauer kaum festgemacht werden. In Bezug auf dieses Segment ist auffällig, dass gerade bei der Errichtung von Boardinghouses die Bedeutung von international tätigen Immobilienunternehmen hoch ist, die sozusagen einen Trend nach Wien mittragen.



servicierte angeboten. Foto: Christian Zeilinger (2017).



Abb. 41: Imgezeigten Wohnhochhauswerden Abb. 42: In einem Altbau mit Wohnungen Abb. 43: Boardinghaus nahe der Linken neben Miet- und Eigentumswohnungen und Büros im Bezirk Margareten werden Wienzeile im 15. Bezirk. Foto: Christian Appartements auch servicierte Appartements angeboten. Zeilinger (2017). Foto: Christian Zeilinger (2017).



Dieser erwähnte Trend zeigt sich ebenso bei gerade in Entstehung begriffenen Projekten, die sich unter anderem in den beiden Fokusgebieten beobachten lassen. Da Boardinghouses grundsätzlich als Beherbergungsstätten gesehen werden, lassen sich diese, zumindest im Falle Wiens, widmungstechnisch nicht nur in Wohngebieten, sondern genauso in gemischten Gebieten (Geschäftsviertel) mit Wohnverbot umsetzen.

Direkt hinter dem Wiener Hauptbahnhof und damit in einem der Fokusgebiete befindlich, errichtet ein deutsches Unternehmen unter dem Titel "Smartments" ein Boardinghouse mit hotelzimmerähnlichen Appartments. Es ist dies allerdings nicht das erste Projekt des Immobilienentwicklers in diesem Segment, denn in einigen deutschen Großstädten gibt es bereits ähnliche verwirklichte Boardinghouses und Studierendenheime. Die Zielgruppe umfasst vor allem jene, die als Shuttles sowie Jobnomaden oder ausbildungsbedingt Multilokale (u.a. Studierende, Praktikanten) einzuordnen sind (Smartments business 2017). Servicierte Appartements werden aber in Zukunft um den Hauptbahnhof mehrfach angeboten, so auch im so genannten "Quartier Belvedere". Neben Hotels, Büros und Wohnungen errichtet eine österreichische Tochtergesellschaft eines internationalen Immobilienentwicklers ebensolche Appartements. Diese Entwicklungsgesellschaft hat jedoch erst kürzlich das Projekt an ein anderes Unternehmen verkauft (loveva 2017), und zwar an jenes internationale Investmentunternehmen, das, oben bereits erwähnt, eine Kombination aus Studierendenheim und Business Appartements in einem Gebäude nahe der Wirtschaftsuniversität vereint. Es verdeutlicht, dass hier wenige Akteure mit Wissen und Erfahrung aus anderen Städten am Markt präsent sind und diesen mit Angeboten beeinflussen, die tendenziell teurer sind als nur möblierte Wohnungen des Kurzzeitwohnens und vergleichbar mit denen der Preise von umliegenden Hotels (hinsichtlich Pro-Nacht-Preis), wie bestehende Offerten zeigen. Weiter im Süden, im so genannten "Sonnwendviertel", errichtet ein auf das Thema Boardinghouses und servicierte Appartements spezialisiertes Tochterunternehmen einer in Wien ansässigen gemeinnützigen

Wohnbaugesellschaft ein vom Entwickler so bezeichnetes "Grätzelhotel" mit 145 Zimmern, das speziell für in Wien gastierende beziehungsweise hier temporär wohnende Kunstschaffende im Musikbereich (die zum Beispiel für einige Zeit an der Universität beschäftigt sind, hier studieren oder arbeiten) ausgerichtet ist, aber gleichzeitig durch die Öffnung der Gemeinschaftsräumlichkeiten im Erdgeschoßbereich die Nähe zur unmittelbaren Nachbarschaft sucht (also dem "Grätzel"; ein Wiener Begriff für Stadtteil) (Spielmeyer und Mayer 2017). Ebenfalls im Sonnwendviertel befindet sich ein bereits verwirklichtes Projekt, das sowohl 74 geförderte Mietwohnungen, als auch zwanzig möblierte Wohnungen für temporäres Wohnen bietet (Kallco 2017) und von einem Unternehmen entwickelt wurde, das ebenfalls mehrere Studierendenheime oder auf Studierende ausgerichtete Wohnprojekte umgesetzt hat (Putschögl 2013).

Im zweiten Fokusgebiet im Umfeld der UNO-City sind kaum Angebote hinsichtlich temporären Wohnens zu finden. Aktuell in Planung befindet sich der DC Tower 3, der künftig als Hotel oder Studierendenheim genutzt werden soll (Putschögl 2017). Grund hierfür ist die Widmung, die Wohnungen erst ab einer Höhe von 100 Metern erlaubt, das angesprochene Objekt allerdings nicht höher gebaut werden darf (Magistratsabteilung 21 der Stadt Wien 2007). Die aktuelle Widmung "gemischtes Baugebiet-Geschäftsviertel"erlaubtgrundsätzlich Büronutzungen sowie bereitsangesprochen Beherbergungsstätten und Heime, womit andere Anforderungen an den Bauträger gegeben sind als dies bei Errichtung eines Wohnbaus der Fall ist. Die Errichtung eines Boardinghouses beziehungsweise die Einführung servicierter Appartements als Zusatzangebot zu einem Hotel oder einem Studierendenheim scheint aufgrund der Lage und der Erreichbarkeit des Gebietes (U-Bahn-Station anschließend und direkte Anbindung an Flughafen per Flughafenbus) sehr wahrscheinlich.

Parallelen hierzu lassen sich bei einem Projekt am Wienerberg im südlichen Stadtteil Favoriten an der Triester Straße erkennen, wo aktuell ein ehemaliges Bürohochhaus umgebaut wird und künftig servicierte Appartements angeboten werden sollen (Abb. 45). Hier ist die Errichtung von Wohnungen entsprechend den besonderen Bestimmungen der Widmung ebenfalls nicht gestattet, weshalb lediglich gewerbliche Nutzungen, Beherbergungsbetriebe oder Heime in Frage kommen. Das Projekt wird von einem ebenfalls international tätigen Immobilienunternehmen entwickelt und zudem die angebotenen Appartements als Vorsorgewohnungen zum Kauf angeboten. Den potentiellen Investoren wird dabei eine höhere Mietrendite durch den temporären Bezug der Wohnungen versprochen (Gruber und Pöll 2017).

Ein gerade in Bau befindliches Wohnhochhaus am Laaer Berg (Abb. 46), ebenfalls im Süden der Stadt, soll künftig über 100 servicierte Appartements im Angebot haben (Spielmeyer und Mayer 2016). Die Betreibergesellschaft ist eine bereits erwähnte, die eine Tochtergesellschaft eines gemeinnützigen Bauträgers ist und bereits mehrere ähnliche Projekte betreut. Neben diesen verdeutlichen weitere in Planung befindliche Projekte mit vorgesehenen servicierten Appartements, dass vor allem bei der Errichtung von Wohnhochhäusern letztere aktuell besonders häufig als Nutzungsvariante vorgesehen werden und aus Sicht des Autors eine gewisse Hochhausaffinität bei dieser Form temporären Wohnens zu beobachten ist.



errichtet servicierte Appartements im Wienerberg wird zu einem Boardinghaus mit direkten Umfeld des Hauptbahnhofs. Foto: servicierten Appartements umgebaut, wobei Christian Zeilinger (2017).



Abb 44.: Ein internationales Unternehmen Abb.45: Ein ehemaliges Bürohochhaus am diese langfristig als Wohnungen genutzt Appartements vorgesehen. Foto: Christian werden sollen. Foto: Christian Zeilinger Zeilinger (2017).



Abb.46: In einem künftigen Wohnhochhaus am Laaer Berg sind neben Miet- und Eigentumswohnungen servicierte

Im Stadtentwicklungsgebiet St. Marxwurde 2015 ein neuer Planungsprozess für die noch nicht entwickeltenFlächen um die Adresse Karl-Farkas-Gasse 1 und die als ursprünglich bezeichnete Fläche "Marxquadrat" südlich der Stadtautobahn A23 (allgemein bekannt als "Tangente") gestartet. Im Sommer des genannten Jahres wurde ein "Eckpunktepapier" präsentiert, das den Rahmen für den Wettbewerb abstecken sollte (Neu Marx 2015). In einer Presseaussendung zu diesem wird unter anderem von temporärem Wohnen als Nutzungsmöglichkeit gesprochen (ebenda). Die Ende 2016 vorgelegten Entwürfe sehen eine sehr dichte Bebauung in Form von Hochhäusern vor, ebenfalls auf der angesprochenen Fläche südlich der Autobahn. In diesem Zusammenhang kam auch die Idee des Boardinghouses auf, wobei nicht klar ist, inwieweit dies nun dort tatsächlich verfolgt wird. Die Widmung sieht aktuell "gemischtes Baugebiet-Geschäftsviertel" vor, allerdings mit der Bestimmung, dass hier keine Wohnungen gebaut werden dürfen. Gerade dieses Beispiel zeigt die Grenzen der Sinnhaftigkeit von temporärem Wohnen in solchen Gebieten. Ein Hotel für wenige Nächtigungen stellt in diesem Zusammenhang kein Problem dar, aber bei Boardinghouses und servicierten Appartements, die auf temporäres Wohnen von mehreren Monaten bis zu einem halben Jahr ausgelegt sind, stellt sich dennoch die Frage, ob dies direkt angrenzend an eine Hochstraße noch mit planerischen Zielen vereinbar sein kann.

Die angeführten Beispiele zeigen unter anderem, dass insbesondere als "gemischtes Baugebiet-Geschäftsviertel" mit verordnetem Wohnverbot gewidmete Flächen zunehmend für Formen temporären Wohnens entwickelt werden. Somit scheint es möglich, bestimmte Formen des Wohnens in Gebieten entwickeln zu können, die explizit nicht für Wohnflächen gedacht sind. Letzteres kann aufgrund der Lage, den Umweltbedingungen oder den umgebenden Nutzungen geschuldet sein. Hierbei liegt die Annahme nahe, dass durch die sinkende Nachfrage nach Büros die Flächen durch andere gewerbliche Funktionen genutzt werden sollen, die aus Sicht der Entwicklungsgesellschaften lukrativer erscheinen. Servicierte Appartements scheinen ein guter Mittelweg zu sein, temporäres Wohnen in Form eines Beherbergungsbetriebes oder in Form von Studierendenheimen zu verwirklichen, obwohl konventionelle Wohnungen mancherorts nicht erlaubt sind. Inwiefern dies planerisch als problematisch einzustufen ist, hängt vom jeweiligen Einzelfall ab, wobei hier vor allem die direkte Umgebung näher betrachtet und bewertet werden muss.

9.3. Parallelen zu Privatzimmervermietung und Auswirkungen auf bestehendes Wohnungsangebot

Abschließend soll noch kurz auf das Thema der Privatzimmervermietungen und temporären Wohnformen eingegangen werden, denn diverse Internetplattformen geben die Möglichkeit Privatzimmer oder meist ganze Wohnungen vorrangig für Touristinnen und Touristen anzubieten. Wie sich aber bei kurzer Recherche zeigt, sind auch längere Aufenthaltsdauern bei vielen dort angebotenen Wohnungen möglich, somit die Grenze zwischen touristischer Unterkunft und Wohnen auf Zeit nicht mehr wirklich trennscharf. Die Frage, inwiefern diese Form der Kurzzeitvermietung in Zusammenhang mit Zeitwohnen und Formen multilokalen Wohnens steht, ist in der in der Literatur kaum diskutiert worden. Da aber einige dieser Wohnungen für längere Zeiträume angeboten werden, ist durchaus anzunehmen, dass diese auch von Multilokalen oder Personen genutzt werden, die sonst auf servicierte Appartements oder möblierte Wohnungen des Kurzzeitwohnens zurückgreifen würden. Aktuell wird über die Auswirkungen der massenhaften Zimmervermietung politisch diskutiert, insbesondere in touristisch geprägten Städten wie Barcelona, Venedig oder Berlin. Es wird hierbei schon von Verdrängungseffekten infolge der lukrativen Zimmervermietung an Touristen gesprochen. Wie weit sich dieses Phänomen in Wien auswirkt, war aufgrund fehlender Zahlen bisher unbekannt. Aktuelle Untersuchungen zeigen jedoch, dass vor allem innenstadtnahe Bezirke besonders stark von Privatzimmervermietungen betroffen sind (Mayerhofer 2016: 37; Seidl et al. 2017). Auch bei auf Kurzzeitwohnen fokussierten Vermittlungsplattformen zeigt sich eine Tendenz hin zu eher innerstädtischen beziehungsweise innenstadtnahen Lagen. Die Zahl der insgesamt online angebotenen Wohnungen für Kurzzeitwohnen dürfte jedoch relativ gering sein und sich auf einige Hundert belaufen. Sofern auch die über Privatzimmervermittlungen angebotenen, längerfristig buchbaren Wohnungen dazu genommen werden, dürften es einige Tausend sein. Mayerhofer (2016: 35) zählt für Wien alleine von einem großen Anbieter etwa 5000 Offerten, Auer und Storck (2017) sprechen in ihrem Artikel von geschätzten etwa 7000 Angeboten insgesamt und Seidl et al. (2017) kommen auf eine Summe von 8600 Unterkünften im August 2017. Die Parallele zwischen den hier angesprochenen, über Privatzimmervermittlungen und den für Kurzzeitwohnen angebotenen Wohnungen besteht insofern, als beide meist in Gründerzeithäusern im innerstädtischen beziehungsweise innenstadtnahen Bereich konzentriert auftreten und dort die Nutzung gewissermaßen verändern, da der dortige Wohnraum zu einem temporären transformiert wird und Wohnungen schlussendlich für langfristiges Mieten dem Markt dadurch entzogen werden. Doch die Schätzungen zeigen, dass es sich, auf gesamtstädtischer Ebene betrachtet, um eher als gering einzuschätzende Dimensionen handelt, denn selbst wenn man davon ausgeht, dass rund 10000 Wohnungen für temporäres Wohnen zu Verfügung gestellt würden, wäre dies

etwa 1 Prozent des Bestands an Wohnungen in Wien und entspricht rund 7 Prozent an Wohnungen ohne Hauptwohnsitzmeldung (Stand 2011). Seidl et al. (2017) kommen in ihrer Untersuchung (zu den Auswirkungen einer Online-Plattform zur Privatzimmervermietung) zu einer ähnlichen Schlussfolgerung und und schätzen, dass rund 2000 Wohnungen dauerhaft dem Wohnungsmarkt entzogen werden, wobei einige Stadtteile stärker betroffen sind als andere (insbesondere innerstädtische Bezirke).

Man kann somit durchaus Veränderungen der Nutzungen erkennen, also sozusagen vom dauerhaften zum temporären Wohnen vor allem in den Gebieten gründerzeitlicher Bebauung, die Auswirkungen an sich dürften gesamtstädtisch jedoch dennoch gering sein und vermutlich nicht Auslöser für Verdrängungsprozesse oder Ähnliches sein. Lokal, auf Stadtteilebene betrachtet, ist dies allerdings nicht zur Gänze auszuschließen, wobei trotzdem eher von einer Verstärkung von bestehenden Prozessen und nicht deren Auslösung ausgegangen werden kann. Für genauere Aussagen hierzu würde es aber detailliertere Analysen benötigen, was aber im Rahmen dieser Arbeit nicht weiter verfolgt wird.

9.4. Auswirkungen Verkehr: Transitionsräume und ihre Bedeutung für Stadtentwicklung

Ebenfalls schwierig gestaltet sich die Einordnung der verkehrlichen Nachfrage durch den multilokalen Lebensstil und damit die Einschätzung der infolge auftretenden Auswirkungen. Festgehalten werden kann, dass durch das Wohnen an mehreren Orten eine höhere Nachfrage auf den jeweiligen Strecken zwischen den Wohnorten besteht. Aufgrund der nur schwer erfassbaren Zahl an tatsächlich multilokal lebenden Personen gestaltet sich dementsprechend die Abbildung der verkehrlichen Auswirkungen. Unabhängig davon jedoch bedeutet das regelmäßige Pendeln zwischen mehreren Orten, und das ist wiederum für die örtliche Ebene relevant, dass das Ankommen und Abreisen eine Rolle im Lebensalltag der Multilokalen spielt. Damit verbunden ist ein gewisser Stellenwert von Transitionsräumen, also jenen, die sozusagen die Mobliität gewissermaßen immobil machen und an den Ort binden beziehungsweise eigene Räume kreieren. Solche Orte in einer Stadt sind beispielsweise Bahnhöfe, Busbahnhöfe oder Flughäfen. Mit der regelmäßigen Nutzung ebendieser sind zunehmend andere Erwartungshaltungen und schlussendlich Anforderungen an diese hinsichtlich ihrer Funktionen verbunden. Nicht zuletzt deshalb dürften Einkaufszentren eine immer wichtigere Rolle im Zuge der Entwicklung von Bahnhöfen und Flughäfen gespielt haben. Schlichte Warteräume und einige kleine Läden für den Kauf eines Imbiss vor der Abreise sind heutzutage kein ausreichendes Angebot mehr. Dahinter stehen wirtschaftliche Interessen, denn wie ein Blick auf die Zahlen des Flughafens Wien zeigt, verzeichnet die so genannte Sparte "Retail", zu der unter anderem gastronomische und Einzelhandelsangebote zählen, rund 16 Prozent am gesamten Umsatz des genannten Unternehmens (Flughafen Wien Aktiengesellschaft 2017: 19).

Generell gewinnen gerade bei Flughäfen beziehungsweise auch bei Bahnhöfen die Segmente an Bedeutung, die nicht unmittelbar mit der eigentlichen Mobilitätsfunktion verbunden sind. Nicht zuletzt deswegen entwickeln die Betreibergesellschaften Flächen an oder um diese Orte herum zu so genannten "Airport Cities" oder "Bahnhof Cities". Natürlich hängt dies nicht nur mit Multilokalität zusammen, das

regelmäßige Pendeln dürfte jedoch ein Faktor sein, sodass diese Gruppe als bedeutende Kundinnen und Kunden wahrgenommen und das Angebot entsprechend dieser angepasst wird. Hinzukommt die multilokale Logik wirtschaftlicher Akteure, denn gerade transnational agierende Unternehmen suchen die Nähe zu diesen Mobilitätsorten und fordern dadurch ein entsprechendes Angebot, wie beispielsweise Büroflächen oder Unterkünfte (siehe das Beispiel der servicierten Appartements insbesondere in Nähe zu Bahnhöfen) für das multilokale Personal vor Ort. Auch hier wird wiederum deutlich, dass es schlussendlich schwerfällt, die genauen Auswirkungen, die infolge des multilokalen Lebensstils auftreten, festzumachen, da unterschiedliche Faktoren für die genannten Entwicklungen verantwortlich sind und Multilokalität einer dieser sein kann beziehungsweise als Begleitfaktor erscheint. Umso mehr stellt sich wiederum die Frage, inwiefern das Angebot auch die Nachfrage beeinflusst, wie bestehende Strukturen gewissermaßen zu einem multilokalen Lebensstil beitragen, seien es sozio-ökonomische wie auch räumliche Rahmenbedingungen. Aus Sicht der Planung erscheint es jedoch essentiell angesichts der komplexen Entwicklungen je nach Form der Multilokalität zu differenzieren und danach auch die Effekte im Bereich der Mobilität zu berücksichtigen. Um Zahlen hinsichtlich der genauen (erhöhten) Verkehrsnachfrage infolge von Multilokalität zu ermitteln, würde es zusätzlicher Erhebungen, vor allem bezogen auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel, benötigen. Für die örtliche Ebene lässt sich jedoch festhalten, dass insbesondere das Angebot zwischen den Orten des multilokalen Arrangements bedeutend für die Wahl des Verkehrsmittels sein dürfte. So zeigte Reuschke (2010) in ihrer Untersuchung auf, dass beispielsweise Personen, die in einer Großstadt und einer kleinen, ländlichen Gemeinde wohnen, tendenziell den motorisierten Individualverkehr zum Pendeln nützen, während hingegen bei großstädtischen Pendlern der öffentlicher Verkehr, vor allem die Bahn, von Bedeutung ist. Das hat logischerweise wiederum Einfluss auf das städtische Verkehrsgeschehen und damit verbunden wieder eine räumliche Dimension. Eine Person, die wöchentlich zwischen der Großstadt und einer ländlichen Gemeinde mit dem PKW pendelt, benötigt für diesen, solange in der Stadt anwesend, einen Stellplatz, wobei davon ausgegangen werden kann, und das zeigt auch das Ergebnis der Online-Befragung, dass für die Wege innerhalb der Stadt, auch wenn ein PKW vorhanden ist und dieser zum wöchentlichen Pendeln genutzt wird, vorrangig auf den öffentlichen Verkehr oder Formen aktiver Mobilität (Rad- und Fußverkehr) zurückgegriffen wird. Dies ist gerade im Hinblick auf die Gestaltung von Straßen- und öffentlichen Räumen von Bedeutung und damit wiederum für die örtliche Raumplanung relevant.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass auch das steigende Mobilitätsbedürfnis infolge des multilokalen Lebensstils räumliche Auswirkungen zeigt, die sich zwar nicht ausschließlich auf diesen zurückführen lassen, Multilokalität aber einer der, womöglich sogar treibenden, Faktoren ist, der bestimmte Entwicklungen in Städten forciert, wie am Beispiel der Transitionsräume kurz erörtert wurde. Aber auch die Verkehrsmittelwahl beim Pendeln zwischen den Wohnorten ist lokal von Bedeutung, wenn zu Spitzenzeiten Kapazitätsprobleme auftreten oder aber infolge benötigter Stellplatzflächen zusätzlicher Raum für den motorisierten Individualverkehr nachgefragt wird und hierbei die Frage nach der Gestaltung von Straßenräumen und öffentlichen Räumen im Allgemeinen aufkommt.

Planerische Herangehensweisen im Umgang mit Multilokalität

In diesem Kapitel geht es um den aktuellen Umgang der Stadtplanung mit dem Phänomen Multilokalität. Dabei steht die Betrachtung Wiens im Vordergrund, wie die Stadt das Thema wahrnimmt und inwiefern Handlungsansätze aus bestehenden planerischen Dokumenten ableitbar sind. Darüber hinaus soll ein kurzer Überblick über verfügbare und mögliche Instrumente in Bezug auf eine Reaktion auf den multilokalen Lebensstil gegeben und dabei die Vor- und Nachteile anhand von Ergebnissen anderer empirischer Studien erörtert werden. Abschließend wird auf Erfahrungen aus anderen Städten, im Speziellen der Stadt Wolfsburg, eingegangen, um zum darauffolgenden Kapitel hinsichtlich Ausblick und möglicher Handlungsansätze überzuleiten.

10.1. Wiener Planung und ihre Instrumente

Zunächst soll allerdings auf die Wiener Planung und ihre Instrumente eingegangen werden. Wien hat gewissermaßen eine Sonderstellung in der föderal strukturierten Republik Österreich. Die Bundeshauptstadt ist Bundesland und Gemeinde zugleich, das heißt Wien hat Gesetzgebungs- und Vollziehungskompetenzen (Schindegger 1999: 73). Grundsätzlich fällt die Raumplanung, bis auf wenige Materien ausgenommen, in Bezug auf die Gesetzgebung in die Agenden der Bundesländer. Die Gemeinden haben das Recht auf Selbstverwaltung, worunter auch die für diese Arbeit relevante örtliche Raumplanung fällt (ebenda: 73 und 75). Die gesetzliche Grundlage für die Raumplanung in Wien ist die Wiener Bauordnung, wo auf das rechtlich verbindliche Instrument des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes eingegangen wird. Zudem gibt es mit dem Stadtentwicklungsplan ein Instrument, in dem die politischen Ziele der Stadtentwicklung für einen Zeitraum von zehn Jahren festgelegt werden. Dieser ist zwar nicht verbindlich, hat aber den Zweck der Eigenbindung der Gemeinde an die formulierten Ziele, um Änderungen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern besser argumentieren zu können (ebenda: 82). Im Falle Wiens ist der Stadtentwicklungsplan insbesondere für die Magistratsdienststellen relevant, die für die Erstellung des Flächenwidmungsund Bebauungsplanes zuständig sind. Beschlossen werden die Festlegungen in ebendiesem vom Gemeinderat, wodurch der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan zur Verordnung wird und damit verbindlich. Neben den planerischen Darstellungen, also der Kennzeichnung der Widmung und den baurechtlichen Vorgaben im Plan, gibt es zusätzlich einen Textteil, in dem die Festlegungen und besonderen Bestimmungen genauer erläutert werden (ebenda: 83).

Zusammenfassend hat die Wiener Planung zwei wichtige Instrumente mit dem Stadtentwicklungsplan einerseits und den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan andererseits, wobei darüber hinaus weitere informelle Instrumente zur Verfügung stehen. Neben diesen hoheitlichen Instrumenten erlaubt die Wiener Bauordnung außerdem (zivilrechtliche) städtebauliche Verträge (Bauordnung für Wien §1 a). In diesem Fall kann die Stadt als "Trägerin von Privatrechten" (ebenda) Abgaben zur Deckung oder als Beitragsleistung der durch die Baulandausweisung entstehenden Infrastrukturkosten verlangen. Damit besteht die Möglichkeit bei einzelnen Projekten mit den Projektwerbern bestimmte Aspekte einzeln zu verhandeln. Dabei kann es um die Bereitstellung von Flächen für die Öffentlichkeit gehen, oder aber auch um die Ausgestaltung von Freiräumen. Das Instrument des städtebaulichen Vertrages bietet damit

bei konkreten Wünschen der Stadt Vorteile bei der Verwirklichung bestimmter Ziele, in Fachkreisen wird dies aber dennoch aufgrund einer gewissen Intransparenz bei den Verhandlungen kritisch gesehen (Groihofer 2017).

10.2. Wahrnehmung des Phänomens Multilokalität in der Wiener Stadtplanung

Da in den alle zehn Jahren neu erscheinenden Stadtentwicklungsplänen aktuelle Herausforderungen genannt, Ziele sowie Maßnahmen zur Bewältigung ebendieser formuliert werden, wird insbesondere auf diesen eingegangen, um den planerischen Umgang mit dem Thema Multilokalität im Falle Wiens näher zu beleuchten.

Doch hierbei muss gleich vorweggenommen werden, dass Multilokalität nicht explizit in den Stadtentwicklungsplänen erwähnt wird. Folglich stellt sich die Frage, warum dann überhaupt mit diesen weitergearbeitet werden soll? Der planerische Umgang mit dem Thema lässt sich per se nicht nur an diesem einen Begriff festmachen. Die Stadtentwicklungspläne, also konkret die zwei aktuellsten aus dem Jahr 2005 und der STEP 2025 von 2014, wurden auf implizite Erwähnungen hin und die angesprochenen Themen und Maßnahmen daraufhin überprüft, ob sie in einem Zusammenhang mit Multilokalität stehen oder das Phänomen betreffen können.

Bevor allerdings auf die Inhalte dieser Dokumente eingegangen wird, soll kurz der Entstehungshintergrund beschrieben und die politische Dimension der Stadtentwicklungspläne erörtert werden. Im Wesentlichen besteht die Funktion ebendieser vorrangig darin, die politischen Absichten der Stadt hinsichtlich der räumlichen Entwicklung zu definieren. Es soll somit ersichtlich werden, wie sich Wien in Zukunft entwickeln soll, wo bauliche Veränderungen stattfinden können und wie dadurch aktuelle Herausforderungen gelöst werden sollen. Der Stadtentwicklungsplan ist somit ein politisches Papier mit einer Vision für die Zukunft und soll damit Planung einen Leitfaden für Maßnahmen zur Erreichung der im Dokument genannten Ziele vorgeben. Nach der Ausarbeitung durch die entsprechenden Magistratsabteilungen und der inhaltlichen Akkordierung unter den politischen Verantwortungsträgern der Stadtregierung, wird der Stadtentwicklungsplan dem Gemeinderat zur Abstimmung vorgelegt und schlussendlich beschlossen. Inhaltlich muss deswegen der Stadtentwicklungsplan nicht nur als fachliches Dokument eingeordnet werden, sondern genauso als politisches Instrument, in dem, je nach politischen Mehrheiten, aktuelle Interessen unterschiedlicher Gruppen zum Vorschein treten und damit schwerpunktmäßig unterschiedliche Gewichtungen abhängig von der jeweiligen politischen Konstellation sind. In Wien ist seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges durchgehend die Sozialdemokratische Partei in der Stadtregierung vertreten. Diese konnte teilweise allein regieren oder aber in Koalition mit kleineren Parteien. Somit lässt sich der Fokus der Stadtentwicklungspläne unter anderem auf soziale Themen erklären, wobei insbesondere dem Wohnbau und dem Aspekt der sozialen Durchmischung eine besondere Bedeutung zukommt. Gerade dem Wohnbau wird politisch viel Gewicht zuteil, gibt es hierfür sogar ein eigenes Stadtratsressort, das sich ausschließlich den Agenden des (sozialen) Wohnbaus verschreibt und stets von Stadt- und Verkehrsplanung getrennt wird. Das benachbarte Bundesland Niederösterreich, dem

Wien vor der Trennung zu einem eigenen Bundesland angehörte, wird hingegen ebenfalls seit Endes Zweiten Weltkrieges durchgehend von der konservativen Österreichischen Volkspartei regiert, wodurch es insbesondere in stadtregionalen Fragen aufgrund der politischen Verhältnisse an Kooperation fehlte. Mit dem Stadtentwicklungsplan von 2005 wurde jedoch erstmals auf die stadtregionale Bedeutung Wiens eingegangen und auch engere Kooperationen mit dem Umland sowie die Verflechtungen mit den Nachbarstaaten, insbesondere mit der slowakischen Hauptstadt Bratislava, thematisiert. Als eine der zentralen Herausforderungen wurde in diesem Zusammenhang die in den vergangenen Jahren beobachtete Suburbanisierung erörtert, wobei hier insbesondere Fragen des Verkehrs aufgebracht wurden und damit die raumplanerische Relevanz der regionalen Zusammenarbeit erkannt. Wien hatte bis zu diesem Zeitpunkt leicht sinkende Einwohnerzahlen und im benachbarten Niederösterreich wurde hingegen ein leichtes Wachstum konstatiert, was zur These der Suburbanisierung führte (Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2005: 38). Dies mag in Zusammenhang mit zuvor begründeten Zweitwohnsitzen in Niederösterreich und dem Burgenland stehen, denn bereits im Stadtentwicklungsplan aus dem Jahr 1994 wird darauf hingewiesen, dass zahlreiche, ursprünglich als Zweitwohnsitze errichtete Gebäude in der baulichen Ausführung so angelegt waren, dass diese schlussendlich als Hauptwohnsitze genutzt werden können (Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 1994: 77). Damit dürften auch die steigende Zahl an Pendelnden und gleichzeitig ein Anstieg der Pendelentfernung einhergegangen sein, wobei insbesondere der motorisierte Individualverkehr zugenommen hat (Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2005: 40). Neben der Herausforderung der Suburbanisierung wird vor allem der demografische Wandel im STEP05 thematisiert und somit die Veränderungen der Bevölkerungsentwicklung. Durch die Internationalisierung der Bevölkerung durch eine verstärkte Zuwanderung aus dem Ausland (vor allem EU-Staaten), den neuen Altersstrukturen sowie veränderter Lebensstile und Lebensformen werden bereits neue Anforderungen in Bezug auf Wohnen und Infrastrukturen angesprochen (ebenda: 45).

Wie bereits angedeutet, wird Multilokalität hierbei nicht explizit erwähnt und somit auch nicht als Herausforderung angesehen. Was jedoch thematisiert wird sind Bereiche, die im Zusammenhang mit den Entstehungsbedingungen von Multilokalität stehen. Hierunter fallen vor allem die Aspekte der "Veränderung der Lebensstile" (ebenda: 50), die "zunehmende Internationalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft" (ebenda: 50f) oder die erweiternden "Aktionsradien der Menschen" (ebenda: 51). Lösungsansätze werden hier vor allem in den Bereichen der öffentlichen Infrastruktur (ebenda: 50), aber ebenso in der "Berücksichtigung von qualitativen Kriterien etwa im Bereich der Wohnbauförderung, der Wirtschafts- und Arbeitsplatzförderung" zur "Vermeidung von Fehlentwicklungen" gesehen (ebenda: 51). Insgesamt wird Zuwanderung, auch von jenen, die häufig multilokal leben, positiv bewertet. Besonders Studierende werden als potentielle neue Bewohnerinnen und Bewohner gesehen, die durch entsprechend attraktive Angebote angeworben und dadurch schlussendlich als künftige Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt gewonnen werden sollen: "Die (Bildungs-)Zuwanderung aus dem direkten städtischen Umland bzw. den anderen Bundesländern, aber auch aus dem Ausland

ist ein wichtiger Einflussfaktor für die positive Dynamik der Bevölkerungsentwicklung. Um Menschen aus anderen österreichischen Regionen bzw. anderen Ländern den Einstieg in die Stadt zu erleichtern und sie in der Stadt zu halten, ist entsprechender, auch leistbarer und in Hinblick auf sich ändernde Lebenszusammenhänge flexibler Wohnraum notwendig." (ebenda: 104f). Aber auch im Bereich Wirtschaft betont man die Offenheit gegenüber jenen (aufkommenden) Berufsgruppen, die häufig multilokal leben: "Schon heute sind in Wien in den Sparten Musik, Film, bildende Kunst, Mode, Design und Multimedia und anderen mehr als etwa 100.000 Beschäftigte in rd. 18.000 Klein- und Kleinstunternehmen tätig. Wien setzt in diesem Bereich – neben der Biotechnologie und der Telekommunikation – auf ein weiteres Hoffnungsfeld, durchaus auch in einem standortpolitischen Sinn. Kunstschaffende werden in dem Sinn unterstützt, dass sie ihre Ideen auch umsetzen und verkaufen können. Damit wird dem Abwandern von Kreativen etwas Entscheidendes entgegengesetzt." (ebenda: 85). Das mag vor allem den Hintergrund haben, dass dem im STEP 05 thematisierten Strukturwandel (ebenda: 123) begegnet werden soll, der vor allem zu einer zunehmenden Tertiärisierung (Dienstleistungssektor) der städtischen Wirtschaft führt, womit auch andere Standortanforderungen verbunden sind (ebenda: 124).

Der Stadtentwicklungsplan 2025 steht ganz im Zeichen des Bevölkerungswachstums und thematisiert damit verbunden Herausforderungen in den Bereichen, Integration, Wohnraumschaffung, Nachhaltigkeit, Beschäftigung und Innovation der Stadtwirtschaft" (Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 14). Mit dem prognostizierten Wachstum soll die Qualität des Bestands nicht leiden, bei gleichzeitiger Ressourcenschonung und den durch die Wirtschaftskrise 2008 geringer gewordenen Budgets der öffentlichen Haushalte. Darauf Bezug nehmend wird sehr allgemein davon gesprochen, dass aktuelle Instrumente der Planung adaptiert werden müssen, um auf jeweilige Veränderungen und Entwicklungen reagieren zu können: "Die Herausforderung besteht darin, Strategien und Instrumente der Stadtentwicklung so weiterzuentwickeln, dass sie erreichte Qualitätsstandards nicht nur erhalten helfen, sondern neue, zukunftsgerichtete Qualitäten ermöglichen; standortwirtschaftliche und infrastrukturelle Rahmenbedingungen für lokale wie internationale Investorinnen und Investoren sowie Entwicklerinnen und Entwickler derart zu gestalten, dass rasch, elastisch und innovativ auf Veränderungen reagiert werden kann und dabei den Interessen und Bedürfnissen der Bevölkerung entsprochen wird" (ebenda: 13). Zwar wird hier nicht konkret auf einen Bereich eingegangen, es ist jedoch anzunehmen, dass sich Planung mit mehreren Themen konfrontiert sieht und die Entwicklung teilweise so schnell ist, dass im Planungshorizont des Stadtentwicklungsplans die eigentlich angeführten Argumente schnell überholt sein können und deshalb nicht konkret gesellschaftliche Prozesse, wie beispielsweise Multilokalität, erörtert werden.

Die beiden Stadtentwicklungspläne weisen inhaltlich Parallelen auf, wenn auch die Themen in unterschiedlichem Detaillierungsgrad behandelt werden. Dem STEP 2025 sind zusätzlich zum eigentlichen Stadtentwicklungsplan weitere, fachspezifische Konzepte zugeordnet, die unter anderem auf die Themen Mobilität und Freiraum näher eingehen, er steht aber auch in Verbindung zur Smart-City-Rahmenstrategie der Stadt Wien, in der insbesondere Aspekte Ressourcenschonung und Digitalisierung

eine Rolle spielen und worauf im STEP selbst weniger eingegangen wird. Wie auch schon beim Vorgängerdokument ist beim STEP 2025 "die weltoffene Stadt" (ebenda: 23) einer der zentralen Punkte, die auch mit Multilokalität indirekt in Zusammenhang stehen. Das Bevölkerungswachstum durch die nationale und internationale Zuwanderung wird positiv bewertet und wie auch Reinprecht (2017: 221) konstatiert, wird dies als Bestätigung der Attraktivität der Stadt gesehen, weshalb man von Seiten der Stadt die Bedürfnisse berücksichtigen und den jeweiligen Lebensstilen der Zugewanderten angepasste Wohnangebote bieten möchte (Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 23). Betont wird dies in einem späteren Abschnitt nochmal und die Internationalität der Stadt als bedeutender Erfolgsfaktor gesehen: "Die Region ist heute hochgradig international vernetzt – weil nationale und internationale Unternehmen ihre europäischen und globalen Geschäfte von hier aus koordinieren, weil die Region Arbeits- und Lebensort von Menschen aus aller Welt ist, weil Wien als UNO-, OPEC- und OSZE-Standort ein weltweit bekannter Treffpunkt der internationalen Diplomatie ist." (ebenda: 69). In einem ebenfalls sehr positiven Ton wird über die Entwicklung der Studierendenzahlen, vor allem der zunehmende Anteil internationaler Studierender, berichtet (ebenda: 74) und betont, dass weiterhin Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler in der Stadt die notwendigen Infrastrukturen vorfinden sollen, um hier Spitzenforschung nach Wien zu bringen und um damit weitere Forschende anzulocken (ebenda: 74). Die Zentrumsfunktion innerhalb der Metropolregion beziehungsweise in Mitteleuropa wird nicht nur rein analytisch festgestellt, es ist gewissermaßen auch ein Ziel der Stadtentwicklung hier eine ebensolche für einen überregionalen Raum zu übernehmen (ebenda: 93).

Inwiefern Multilokalität in diesem Kontext aus Sicht der Stadt zu bewerten ist, kann damit nicht eindeutig geklärt werden und bietet relativ viel Interpretationsspielraum. Aus Sicht des Autors scheint es jedoch nach eingehender Analyse der genannten Dokumente und auch von wenig später angeführten Beispielen so, dass eine grundsätzlich offene Haltung gegenüber Menschen gezeigt wird, die in Wien, wenn auch nur temporär, leben möchten. Es werden mehrfach die Vorteile der Internationalisierung betont und durch bisherige Erfahrungen mit internationalen Organisationen vor allem positive stadtentwicklungspolitische und ökonomische Aspekte angeführt, die für die Öffnung sprechen. Insofern wird angenommen, dass gerade ausbildungs- und berufsbedingte Formen multilokaler Lebensstile von der Stadt positiv wahrgenommen und möglicherweise als Indikator wirtschaftlichen Erfolgs betrachtet werden, um zudem die Zentrumsfunktion innerhalb Europas zu betonen.

Auch im Rahmen eines Experteninterviews mit einem Vertreter der Wiener Stadtplanung (Rosenberger 2017), der unter anderem für die inhaltliche Koordinierung des Stadtentwicklungsplans zuständig ist und somit einen Überblick über aktuelle Herausforderung und den Umgang mit diesen sowie aktuellen Projekten in der Stadt hat, wurde deutlich, dass der Begriff Multilokalität beziehungsweise Mehrörtigkeit unter dieser Bezeichnung nicht bekannt ist. Auch nach Rücksprache mit Kolleginnen und Kollegen aus der Stadtplanungsabteilung wurde für den Interviewten klar, dass der Terminus in dieser Form innerhalb der für Stadtplanung zuständigen Magistratsabteilung offensichtlich weitestgehend unbekannt erscheint. Erst nach dem Hinweis, worum es sich genau handelt und nach der Nennung

von Beispielen des multilokalen Lebensstils, erkannte der Befragte Parallelen zu aktuellen Entwicklungen. Einzelne vom Autor dieser Arbeit vorgebrachte Ausprägungen multilokalen Lebens seien dann doch durchaus bekannt und bewusst, es gibt allerdings in bestimmten Bereichen Unklarheiten, gerade was die Terminologie betrifft. Die unterschiedlichen Formen temporären Wohnens seien aber nach Ansicht des Stadtplaners erst seit wenigen Jahren zu beobachten (ebenda) und kommen vor allem von Projektentwicklerseite. Hinsichtlich der räumlichen Verortung solcher Projekte sieht dieser vor allem in jenen Gebieten, wo Büros vorgesehen sind, also in den Gebieten mit Widmung Geschäftsviertel und Wohnverbot (ebenda). Insbesondere Studierendenwohnheime und Hotels sowie auch Boardinghouses sind stark im Kommen (ebenda). Ob dadurch Auswirkungen zu beobachten seien, kann der Befragte nicht beantworten, betont aber "wenn Zielsetzungen und Regelungen unterlaufen werden oder sonst irgendwie liberal ausgelegt, kommt es natürlich zu Problemen." (ebenda). Inwiefern da die bestehenden Instrumente ausreichen und welche zusätzlichen Instrumente erforderlich seien, kann abschließend nicht festgelegt werden. Es sei dem Befragten nach insbesondere wichtig, diese Formen des temporären Wohnens konkret zu benennen und sie zu definieren, um mit diesen schließlich in der Planung arbeiten zu können. Nur dürfte die Wirkung diesbezüglich begrenzt sein, da auch andere Rechtsmaterien, wie beispielsweise das Mietrechtsgesetz, hier zum Tragen kommen. Der Befragte vermutet allerdings, dass infolge der Wirtschaftskrise 2008 die "Büroflächendynamik" (ebenda) abgenommen hat und daraufhin Alternativen gesucht wurden, um den Ausfall zu kompensieren, weshalb vor allem diese Gebiete für temporäre Wohnformen, die unter anderem von Multilokalen nachgefragt werden, prädestiniert sind.

10.3. Aktuelle Herangehensweise abseits planerischer Instrumente

Wie bereits erwähnt lässt sich anhand der Stadtentwicklungspläne eine gewisse Offenheit gegenüber neuen Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern erkennen, die insbesondere auf internationale Fachkräfte abzielt. Damit ist Wien aber nicht allein, sondern lässt sich im Gegenteil mit anderen europäischen Großstädten vergleichen, die ähnliche Ziele verfolgen. So beobachten beispielsweise Dittrich-Wesbuer und Plöger (2013: 201) bei Leitbildern deutscher Städte, dass diese beabsichtigen gerade im Hinblick auf Standortfragen und den internationalen Wettbewerb insbesondere Hochqualifizierte aktiv anzuwerben. In der Praxis offenbart sich das in der Einrichtung so genannter "Welcome centers" (ebenda: 202), wo Ankommende beraten werden. In Wien sind hier zwei Stellen zu nennen, auf die das zutrifft: Einerseits die Wiener Wirtschaftsagentur, die Beratung für so genannte Expatriates anbietet, also jene, die ihre Heimatländer verlassen, um für ein Unternehmen oder eine internationale Organisation im Ausland zu arbeiten, sowie andererseits der Zuwandererfonds, der Personen möblierte Wohnungen vermittelt. Dies ist ein weiteres Indiz dafür, dass Wien eine grundsätzlich offene Haltung gegenüber Personen zeigt, die hier, wenn auch nur temporär, wohnen möchten, auch wenn eine explizite Nennung unter dem Begriff Multilokalität nicht erfolgt.

10.4. Weitere (mögliche) Instrumente und deren Wirkung

Neben den bisher aufgezeigten planerischen Instrumenten sind noch weitere erwähnenswert, die sich konkret auf "weitere Wohnsitze" beziehen und damit explizit Multilokalität ansprechen und auf das Phänomen beziehungsweise dessen raumrelevante Wirkungen eingehen. Unter diesen wird oft zwischen planerischen und fiskalischen Instrumenten unterschieden (Gruber 2015: 93). Gerade in Österreich besteht diesbezüglich fast schon so etwas wie eine Tradition, denn in alpinen und touristisch geprägten Regionen hatten Zweitwohnsitze Auswirkungen auf bestehende Strukturen. Durch diese hauptsächlich zum Erholungszwecke genutzten Zweitwohnsitze, die häufig in der Errichtung von Einfamilienhäusern ausgeführt wurden, wurde Bauland zunehmend knapper, wodurch sich die Bodenpreise erhöhten und dies für die lokale Bevölkerung von Nachteil war. Zudem kamen Aspekte der Ortsgestaltung, der Infrastrukturkosten und auch soziale Fragen auf, wie mit Zweitwohnsitzenden umgegangen und inwiefern dieses Phänomen begrenzt beziehungsweise gesteuert werden soll. In Bezug auf die Definition des Begriffs "Zweitwohnsitz" fällt jedoch auf, dass vorrangig Freizeitwohnsitze als ebensolche gesehen werden und berufs- oder ausbildungsbedingte weitere Wohnsitze (raumordnungs-)rechtlich nicht beachtet werden. Der Grund hierfür liegt vermutlich darin, dass die letztgenannten von ihrer räumlichen Wirkung her als nicht besonders auffällig wahrgenommen werden und auch die Bewertung politisch anders sein dürfte als bei weiteren Wohnsitzen, die vor allem einem Erholungszweck dienen (Weber 1987: 129). Das Tiroler Raumordnungsgesetz spricht explizit von Freizeitwohnsitzen und regelt diese (Tiroler Raumordnungsgesetz 2016 §13), während im Bundesland Salzburg Zweitwohnsitze als solche definiert werden, die als "Wohnungen oder Wohnräume dem Aufenthalt während des Urlaubs, des Wochenendes oder sonstigen Freizeitzwecken dienen und diese Nutzung nicht im Rahmen des Tourismus (gewerbliche Beherbergung, Privatzimmervermietung udgl) erfolgt." (Salzburger Raumordnungsgesetz 2009 §31 (2)).

Die gezeigten Beispiele verdeutlichen wiederum die rechtliche Situation in Österreich aufgrund der föderalen Struktur und der raumplanerischen beziehungsweise raumordnungsrechtlichen Gesetzgebung der jeweiligen Bundesländer mit ihren Eigenheiten. Somit haben diese auch die Möglichkeit die Instrumente der Planung selber zu definieren und entsprechend den jeweiligen Anforderungen und räumlichen Herausforderungen anzupassen. An dieser Stelle soll nicht auf alle Bundesländer und ihre rechtlichen Möglichkeiten in Bezug auf den Umgang mit der Zweitwohnsitzthematik, die zweifelsohne in Verbindung mit Multilokalität steht, eingegangen werden, sondern beispielhaft aufgezeigt werden, welche planerischen Instrumente potentiell entwickelt werden könnten, um mit dem Phänomen Multilokalität und dessen Folgeerscheinungen umzugehen. Zuerst soll hierfür auf das Planungsinstrument des Flächenwidmungsplans eingegangen werden. So hat das Bundesland Salzburg in seinem Raumordnungsgesetz eine eigene Widmungskategorie für Zweitwohnsitzgebiete vorgesehen. Das heißt folglich, dass in der Praxis nur dort Zweitwohnsitze (im Falle Salzburgs werden, wie oben zitiert, Freizeitwohnsitze verstanden) entstehen können, wo eine entsprechende Widmung dies erlaubt. Somit gibt es bereits planerisch eine räumliche Einschränkung von Wohnungen, die als weiterer Wohnsitz von freizeitorientierten Multilokalen genutzt werden können. Dies wurde insbesondere für ländliche

Gemeinden umgesetzt, die besonders von Freizeitwohnsitzen betroffen sind und mit den Folgen dessen umgehen müssen. Inwiefern eine entsprechende Widmungskatgorie im städtischen Kontext zu beurteilen ist, hängt von den jeweiligen Rahmenbedingungen ab. Grundsätzlich muss jedoch immer kritisch hinterfragt werden, inwiefern solche Maßnahmen in der Realität auch ihre intendierte Wirkung erfüllen, denn mit einer Hauptwohnsitzmeldung ist nicht automatisch gesagt, dass die jeweilige Person tatsächlich ihren Lebensmittelpunkt an diesem Ort hat und die meiste Zeit an diesem verbringt.

Die Entscheidung zur Verlegung beziehungsweise Festlegung des Haupt- oder des Nebenwohnsitzes wird von unterschiedlichen Faktoren beeinflusst, die durch Maßnahmen, wie die eben beschriebene, abhängt. Ein einfaches Gedankenspiel an dieser Stelle, um die Aussage zu verdeutlichen: Angenommen eine Person kommt ursprünglich aus einer Gemeinde im Bundesland Salzburg und kauft sich dort eine Wohnung, um hier die Wochenenden verbringen zu können, arbeitet aber beispielsweise in Wien und verbringt die Werktage dort. Da die besagte Wohnung womöglich nicht in einem Zweitwohnsitzgebiet gewidmetem Areal liegt, bleibt dieser Person die Option, dort den Hauptwohnsitz zu melden, obwohl womöglich mehr Zeit woanders verbracht wird als am eigentlich gemeldeten Ort des Hauptwohnsitzes. Ähnlich ist es bei der fiskalischen Maßnahme der Zweitwohnsitzabgabe, die unter anderem in einigen deutschen Großstädten eingeführt wurden, um für die Infrastrukturkosten einen gewissen Anteil von den mit Nebenwohnsitz gemeldeten Personen zu bekommen.

Die Einführung einer ebensolchen Steuer zeigt jedoch folgende Effekte, die Sturm und Meyer (2009) in ihrer Untersuchung zu Melderegistern in mehreren Großstädten beobachten konnten: Nach einem Jahr nahm die Zahl der gemeldeten Nebenwohnungen um mindestens ein Drittel bis zu maximal 80 Prozent ab (Sturm und Meyer 2009: 18). Nur ein geringer Anteil von etwa 15 bis 30 Prozent wandelte den Nebenwohnsitz in einen Hauptwohnsitz um (ebenda). Insbesondere Studierende neigen häufig zu einem solchen Schritt und melden dafür ihren Hauptwohnsitz im elterlichen Haushalt ab, was den Städten eine jüngere Bevölkerung bringt (ebenda: 22). Es ist jedoch auch anzunehmen, dass insgesamt die Meldemoral durch die Einführung einer Zweitwohnsitzsteuer sinkt und damit viele Fälle gar nicht erfasst werden. Eine Zweitwohnsitzabgabe hat neben der Steuerungsfunktion und der Einnahme zusätzlicher Gelder zur Deckung von Infrastrukturkosten auch eine politische Dimension. Neben den Mehreinnahmen durch den Finanzausgleich infolge gestiegener Einwohnerzahlen sind damit politisch größere Einflussmöglichkeiten auf anderen Ebenen möglich, denn die Verteilung politischer Mandate in nationalen Parlamenten ist ebenso an die Bevölkerungszahl gekoppelt. Vor allem berufsbedingt beziehungsweise ausbildungsbedingt multilokal lebende Personen sind von einer solchen Maßnahme betroffen, die wiederum nicht nur kommunal räumliche Wirkungen entfaltet, sondern ebenso regionalpolitisch von Relevanz sind. Durch die Verlegung des Hauptwohnsitzes verlieren kleinere Gemeinden in ländlichen Regionen mehr Einwohnerinnen und Einwohner und erhalten damit weniger Geld durch den Finanzausgleich. Insofern muss hier berücksichtigt werden, welche anderen (räumlichen) Effekte solche auf lokaler Ebene sinnvoll erscheinenden Maßnahmen insgesamt auf andere Bereiche haben.

Es wird deutlich, dass solche Instrumente, planerisch wie fiskalisch, zwar sogar explizit auf Formen von Multilokalität und deren Wirkungen eingehen und versuchen mit diesen umzugehen, die Frage der räumlichen Folgewirkungen derselben bleibt bestehen und die Sinnhaftigkeit muss im Einzelfall genau geprüft und bewertet werden. Schlussendlich zeigt die Diskussion, dass es oft eine Frage der Perspektive ist, wie jeweils Multilokalität eingeordnet wird und wie, mit welchen Instrumenten und mit den Wirkungen umgegangen werden soll. Wie das vorhin aufgezeigte hypothetische Beispiel verdeutlichen soll, ist eine klare, rechtlich haltbare, Zuordnung nicht immer trennscharf möglich. Ist ein Shuttle (Wochenpendler), der in einer Großstadt arbeitet und während der Arbeitszeit dort wohnt, aber am Wochenende und im Urlaub in einer anderen Gemeinde wohnt, nun jemand mit Freizeitwohnsitz in letzterer Gemeinde bei einer dortigen Nebenwohnsitzmeldung oder doch ein Pendler mit Hauptwohnsitz in dieser Gemeinde und berufsbedingtem Nebenwohnsitz in der Großstadt? Die Meldung an sich lässt nicht auf die Dauer des Aufenthalts schließen, auch wenn das Meldegesetz das suggerieren und beabsichtigen mag, aber wie bereits bei den Problemen der Quantifizierung des Phänomens angeführt, ist eine Diskrepanz zwischen gemeldeter und gelebter Realität zu beobachten, weshalb gerade bei solchen Instrumenten berücksichtigt werden muss, welche, auch erkennbaren und belegbaren, Effekte diese mit sich bringen.

10.5. Blick nach außen: Wolfsburg – Multilokalität als Potential

Bisher gibt es wenige Beispiele in Bezug auf den Umgang von Planung mit dem Phänomen Multilokalität abseits der bereits angeführten Tourismus- sowie ländlicher Regionen und deren Probleme mit Freizeitwohnsitzen. Im städtischen Kontext stand hinsichtlich Multilokalität eher der Prozess der Suburbanisierung im Vordergrund, da sowohl Haupt- als auch Nebenwohnsitz, und dies ist ja noch immer so, größtenteils im selben stadtregionalen Raum zu finden sind. In der Literatur und in persönlichen Gesprächen mit Planungsexpertinnen und -experten wurde jedoch immer wieder eine Stadt erwähnt, die bereits Multilokalität als urbanes Phänomen erkannt hat, diese mit der Bezeichnung sogar benennt und ihre Chancen darin sieht (u.a. Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 14). Es handelt sich hierbei um die Stadt Wolfsburg im deutschen Bundesland Niedersachsen, das vor allem durch die Präsenz eines global agierenden Automobilkonzerns bekannt ist, dessen wirtschaftliche Entwicklung massiven Einfluss auf die Stadtentwicklung Wolfsburgs hat. Multilokalität spielt hier insofern eine Rolle, als durch den angesprochenen Konzern Fachpersonal notwendig ist, das aus unterschiedlichen Regionen des Landes beziehungsweise ganz Europa kommt und, zumindest temporär, in der Stadt berufsbedingt anwesend ist. Dies stellt Wolfsburg vor neue Herausforderungen infolge veränderter Anforderungen an Wohnraum, Verkehr, Freizeitinfrastruktur und Partizipation. Nicole Leubert (2013) kommt in ihrer Arbeit zu dem Schluss, dass Multilokalität dazu beigetragen hat entstandene Bevölkerungsverluste und infolge auftretende Wohnungsleerstände zu kompensieren. Dadurch konnten Leerstände bei Wohnraum und Geschäften vermieden werden und somit langfristig eine Weiterentwicklung trotz Verlusten bei der Hauptwohnsitzbevölkerung stattfinden (Leubert 2013: 87). Hiermit verbunden sind neue Anforderungen an den Wohnraum, da vor allem Shuttles, berufsbedingt Multilokale, Wohnungen in Wolfsburg nachfragen. Da die bisherigen Erhebungen anhand gestiegener Nachfrage bei den Wohnungsanbietern

einen weiteren Zuwachs erwarten ließen, initiierte die Stadt einen Masterplan für die Entwicklung bis 2020, denn bis dahin sollen 6000 neue Wohnungen errichtet werden (Stadt Wolfsburg 2014: 2). In einem Entwicklungsprozess, der durch Elke Pahl-Weber, Professorin für Stadtplanung, begleitet und moderiert wird, haben sich Stadt und Wohnbauträger zum "Bündnis für Wohnen und Leben in Wolfsburg" formiert, um die Ziele der Stadtplanung gemeinsam zu verwirklichen. Hierzu fanden regelmäßig thematisch fokussierte Sitzungen statt, bei denen unterschiedliche Akteurinnen und Akteure Diskussionsbeiträge zum Planungsprozess lieferten, wobei einer dieser sich genauer mit dem Thema der Multilokalität auseinandersetzte. Im Zuge dessen präsentierten große Wohnbauträger ihre Projekte, die unter anderem Multilokalität berücksichtigen und auf die Nachfrage nach kleinen Wohnungen (1-2 Zimmer) sowie mit speziellen Angeboten wie Businessappartements und Boardinghouses reagieren, wobei hier speziell Lagen in der Innenstadt sowie in der Nähe der Fachhochschule prädestiniert für temporäre Wohnformen sind. In diesem Kontext werden die Potentiale für die Stadt Wolfsburg erwähnt (Stadt Wolfsburg 2013: 24): "Die Multilokalen sind ein Multiplikator und Anker für ein differenziertes Angebot in Wolfsburg:

- Qualifizierung und Weiterentwicklung des bestehenden Angebots im Bereich Wohnen, Sport und Freizeit
- Stärkung des großstädtischen Flairs, Belebung der Innenstadt
- · Hochqualifizierte Arbeitnehmer stärken den Wirtschafts- und Arbeitsstandort Wolfsburg
- Botschafter für Wolfsburg, Anknüpfungspunkte für Familie und Freunde"

Das Beispiel Wolfsburg zeigt, dass das Phänomen Multilokalität nicht nur vor dem Hintergrund der Herausforderungen hinsichtlich Infrastruktur- und Kostenfragen diskutiert werden kann, sondern in speziellen Situationen auch das Potential bietet temporäre Bevölkerungsverluste auszugleichen und damit den Bestand vor dauerhaftem Leerstand bewahren kann. Die Situation in Wolfsburg ist jedoch speziell, da die Entwicklung maßgeblich von einem großen Arbeitgeber und dessen Erfolg abhängig ist, was insbesondere an der Bevölkerungsentwicklung abgelesen werden kann. Deshalb sind Rückschlüsse auf andere Städte schwierig und müssen im Einzelfall unterschiedlich bewertet werden. Es verdeutlicht jedoch, dass bestimmte Nutzungen aufgrund ihrer überregionalen Funktion multilokales Wohnen bedingen. Im beschriebenen Fall ist dies stark von einem Unternehmen abhängig, während in Großstädten wie Wien jedoch solche global beziehungsweise international agierenden wirtschaftlichen Akteure mehrfach vertreten sind und hier die Entwicklung nicht so stark von den Einzelnen in dieser Dimension abhängig ist.

11

Ausblick und mögliche Handlungsansätze

Abschließend wird mit diesem Kapitel ein Ausblick auf mögliche Handlungsansätze gegeben, um zu zeigen, dass Multilokalität nicht nur als Herausforderung gesehen werden kann, sondern dem Phänomen sogar Potentiale für Stadtplanung innewohnen. Diese hier angeführten Punkte sollen als Ideen verstanden werden, die eine Basis für ein weiteres Arbeiten mit dem Thema in der Planung möglich machen und eine Perspektive abseits der Fragen nach Finanzierung und Restriktionen darstellen, damit einen aktiven Umgang mit Multilokalität in den Vordergrund rücken.

11.1. Laborraum Stadt für Experimente rund um multilokales Wohnen

Wie bereits erwähnt wurde, ist der Sektor des Wohnungsbaus in Wien ein politisch wichtiger, mit dem auch das Amt des Wohnbaustadtrates verbunden ist und diesem wiederum die Verwaltung von über 200.000 in kommunaler Hand befindlicher Wohnungen unterstellt ist. Darüber hinaus stellt die Wohnbaupolitik einen bestimmenden Faktor in der Quartiersentwicklung dar, wobei insbesondere die Förderung von neuen Wohnungen zu erwähnen ist. Aufgrund der langen Tradition und dem Fokus auf den Wohnbau besteht gerade in diesem Bereich viel Wissen und Erfahrung, auf denen aufgebaut werden kann und worin auch international ein Alleinstellungsmerkmal der Stadt im Vergleich zu anderen Metropolen zu erkennen ist. Diese Stärke lässt sich gerade in der Bearbeitung des Phänomens Multilokalität insofern nützen, als doch eine Bereitschaft zu Experimenten im Bereich des Wohnens in der aktuell geführten fachlichen Debatte rund um die erstmals in Wien stattfindende internationale Bauausstellung vorhanden ist. Gerade solch eine Bauausstellung wurden in der Vergangenheit genutzt, um neue Ansätze im Wohnungsbau zu testen und Orten einen neuen Charakter zu verleihen. Es ist somit nicht nur ein Instrument der Erforschung neuer Wege in der Planung und dem Wohnbau, sondern bietet genauso die Möglichkeit diese Experimente für die Quartiersentwicklung anzuwenden.

Vor diesem Hintergrund kann das Instrument "IBA" dazu beitragen, neue Wohnformen im Kontext von Multilokalität zu schaffen und diese sowie das Phänomen an sich anhand von gelebten Praxisbeispielen näher zu erforschen, denn wie bereits in anderen Kapiteln deutlich wurde, bedarf es noch an zusätzlicher Forschung, um insbesondere die Charakteristika und Anforderungen multilokal Wohnender nach unterschiedlichen Motiven und Typen tiefergehend zu beleuchten. Neben der Entwicklung eines entsprechenden Projektes sollte somit parallel Begleitforschung betrieben werden, ähnlich wie es beim Projekt der Hamburger Hafencity erfolgt ist (Bruns-Berentelg 2011: 7), um auf Basis der Evaluation die Erkenntnisse in weitere dahingehende Projekte einfließen zu lassen und gegebenenfalls Adaptierungen an bestehenden Projekten vorzunehmen und schlussendlich Wissen für die Planung im Umgang mit dem Phänomen zu generieren. Doch bevor näher auf den Forschungsaspekt eingegangen wird, gilt es die bisherigen Ergebnisse aus der Multilokalitätsforschung heranzuziehen, um den Rahmen für "multilokalen Wohnbau" abzustecken. Hierbei ist es wiederum wichtig unter den verschiedenen Typen des multilokalen Lebensstils zu differenzieren, um anhand der jeweiligen Anforderungen Kriterien für die Entwicklung eines entsprechenden Projekts abzuleiten. In einer Stadt wie Wien ist davon

auszugehen, dass besonders ausbildungs- und berufsbedingte Formen von Multilokalität für den thematischen Fokus sinnvoll sind, was einerseits die steigenden Studierendenzahlen und auch die zunehmende Zahl an Fernpendelnden (siehe hierzu insbesondere Kapitel 8) untermauern, andererseits entstehende beziehungsweise bereits verwirklichte Projekte im Kontext von Multilokalität (siehe hierzu vorangegangene Kapitel zu Formen des Zeitwohnens und servicierte Appartements) bestätigen. Im Zuge von neu zu entwickelnden Projekten sind insbesondere die Kombinationsmöglichkeiten von Funktionen uni- sowie multilokalen Wohnens zu testen. In anderen Bereichen sind bereits Erfahrungen gemacht worden, wie zum Beispiel bei Mehrgenerationenwohnen oder Wohnformen mit thematischem Fokus, auf deren Basis Wohnprojekte mit Multilokalitätsbezug heraus entstehen können. Darüber hinaus lässt sich aus den bisherigen Beobachtungen schließen, dass Multilokale, die servicierte Appartements oder Boardinghouses nutzen, offenbar eine höhere Zahlungsbereitschaft aufweisen, um bestimmte Angebote (wie beispielsweise Freizeitinfrastrukturen in den Einrichtung selbst beziehungsweise in unmittelbarer Umgebung) vorzufinden. Dies könnte insbesondere im Bereich des geförderten Wohnbaus von Vorteil sein, wenn die höhere Zahlungsbereitschaft genutzt wird und anhand dessen Infrastrukturen möglich sind, deren Finanzierung ansonsten nicht oder mit diesen zusätzlichen Mitteln leichter umsetzbar wäre. Somit kann ohne Einführung einer Zweitwohnsitzsteuer oder ähnlicher fiskalischer Maßnahmen von Seiten Multilokaler ein Beitrag zur städtischen Entwicklung geleistet werden, mit dem Wissen konkret vor Ort einen Beitrag zu leisten, von dem aber diese selbst ebenfalls einen Nutzen ziehen. Hierbei können in Gebäuden Wohnungen für unilokal und multilokal lebende Personen gemeinsam errichtet werden, wovon ein bestimmter Anteil geförderte Wohnungen sind und genauso 1 bis 2-Zimmer-Wohnungen für berufs- oder ausbildungsbedingt multilokal Wohnende angeboten werden. Darüber hinaus sollten hier Gemeinschaftseinrichtungen vorgesehen werden, die Multilokale mit den unilokalen Personen zusammenbringen und damit eine Möglichkeit der Integration und des Austausches zur Unterstützung beiderseits besteht, denn Multilokale verfügen über Wissen und Erfahrungen, von denen wiederum andere profitieren können, während erstere wiederum auf das lokale Wissen der "Ortsansässigen" zurückgreifen können, was insbesondere in der Anfangsphase der Niederlassung an einem neuen Ort von Bedeutung ist.

Die Zielgruppe für solche Projekte soll vor allem jene umfassen, die ausbildungs- oder berufsbedingt multilokal leben und in Städten Wohnraum sowie gleichzeitig die Nähe und den Austausch mit der lokalen Bevölkerung suchen. Das heißt insbesondere Studierende oder Personen in der Berufseinstiegsphase beziehungsweise so genannte Jobnomaden wären geeignete Nutzende von solchen Projekten. Die Bindung an die lokale Bevölkerung kann in diesem Falle einerseits auf professioneller Ebene über Arbeitsräumlichkeiten wie bereits vielfach entstehende Co-Working-Spaces erfolgen, oder aber auch auf sozialer Ebene über entsprechende Gemeinschaftsräumlichkeiten und Veranstaltungen. Eine weitere Möglichkeit besteht darin auch jene Multilokale für solche Wohnprojekte zu gewinnen, die nicht über große finanzielle Ressourcen verfügen und für die eventuell ebenfalls geförderte Wohnungen zur Verfügung gestellt werden. Dies könnte Personen aus ländlich-peripheren Regionen umfassen, die als Wochenpendler werktags in Städten sind und am Wochenende oder in einem anderen regelmäßigen

Rhythmus in die Heimatregion zurückfahren. Dies meint beispielsweise Personen, die im Baugewerbe oder auch als Pflegekräfte beschäftigt sind, alle paar Wochen pendeln und günstigen Wohnraum in der Stadt nachfragen.

Neben der Intention Wohnraum zu schaffen soll hierbei ebenfalls der Aspekt der Forschung mitgedacht werden. Parallel zur Entwicklung solcher Projekte wäre die Gelegenheit gegeben Multilokalität genauer zu erforschen. Die damit gemeinte Begleitforschung soll aber nicht nur evaluieren, sondern genauso explorativen Fragestellungen nachgehen, die so ein "Laborraum" bietet. Internationale Bauausstellungen scheinen für ebensolche Experimente einen geeigneten Rahmen zu bieten, auch mit dem Hintergedanken während der Entwicklung anderer Projekte letztere auf Basis der zuvor gewonnen Erkenntnisse zu adaptieren und neue Ansätze zu testen. Der temporäre Charakter von Multilokalität, der sich vor allem im zeitlich begrenzten Wohnen äußert, scheint hierfür besonders geeignet für entsprechende Versuche. Dabei können planerisch relevante Aspekte von Multilokalität genauer untersucht werden, unter anderem zu Fragen des temporären Wohnens, Kombinationsformen und –möglichkeiten uni- und multilokaler Wohnformen, Anforderungen von multilokal lebenden Personen an Städte, Mobilitätsverhalten von Multilokalen, Fragen nach Nutzung von Freizeit- und Erholungsinfrastrukturen, individuellen Zeitmustern und Aktionsräumen oder auch hinsichtlich Integration in die lokale Gesellschaft, (politischer) Teilhabe an Quartiersentwicklungsprozessen und gesellschaftlichem Engagement.

Die Frage nach den Standorten kann ebenso ein Experiment sein. Grundsätzlich konnte in der Analyse der räumlichen Verteilung von multilokaler Bevölkerung festgestellt werden, dass diese insbesondere in innerstädtischen Bereichen sowie am Stadtrand konzentriert auftritt. So können einerseits diesem Trend folgend vor allem innerstädtische Standorte für solche Projekte gewählt werden, für weitere Analysen wäre es dennoch interessant zu testen, inwiefern auch andere Orte innerhalb der Stadt geeignet scheinen und von Multilokalen angenommen werden. Aber auch nach thematischen Gesichtspunkten kann ein Standort gewählt werden: In Wien könnte man im Sinne der grenzüberschreitenden Kooperationen mit den benachbarten Regionen über ein fokussiertes Angebot nachdenken, das sich vor allem der Multilokalität in der so genannten CENTROPE-Region (mitteleuropäische Region mit Bezirken und Landkreisen aus Österreich, Ungarn, Tschechien und der Slowakei) oder der Twin-City-Region Wien-Bratislava widmet. Dies ist insofern sinnvoll, als sich anhand der Zahlen zeigen lässt, dass Multilokalität quantitativ ein stadtregionales Phänomen ist, das sich zunehmend über die nationalstaatlichen Grenzen hinweg beobachten lässt. Hierfür wären Standorte in Wien prädestiniert, die über eine direkte Anbindung an die jeweiligen Regionen verfügen, wie zum Beispiel Gebiete um den Bahnhof Aspern (Nord) in der Seestadt oder den Wiener Hauptbahnhof.

11.2. Multilokale als Zwischennutzerinnen und Zwischennutzer – Temporärer Aufenthalt und temporäre Nutzung

Wie bereits in vorangegangenen Kapiteln erörtert wurde, steht Multilokalität häufig in Zusammenhang mit bestimmten Lebensphasen, ist somit meist zeitlich, je nach Zweck des multilokalen Arrangements, teils nur auf einige Monate oder Jahre, beschränkt. Besonders hervorzuheben sind hierbei Studierende, die für die Zeit ihrer Ausbildung multilokal wohnen und nach Abschluss des Studiums beziehungsweise nach der Berufseinstiegsphase beginnen, unilokal zu leben. Jobnomaden charakterisieren sich ebenfalls dadurch, dass diese sich nur temporär an einem Ort aufhalten und beispielsweise nur einige Monate in einer Stadt leben, solange Arbeitsangebote oder Aufträge hier gegeben sind. Wohnungsangebote wie servicierte Appartements oder Zeitwohnen zeigen zudem, dass der Immobilienmarkt auf die Nachfrage nach temporärem Wohnen reagiert. Für Planung heißt dies wiederum, dass Wohnraum nicht nur dauerhaft, sondern genauso zeitlich begrenzt nachgefragt und genutzt wird. Dies deutet auf das Potential, dass Wohnen auch als Zwischennutzung angedacht werden kann. Um hierbei auf bestehende Beispiele zurückzugreifen genügt ein Blick auf das Untersuchungsgebiet Wien, wo bereits ein temporäres Studierendenwohnheim aus mobilen Gebäudeelementen bestehend auf einer Liegenschaft errichtet wurde, die in einigen Jahren bebaut werden soll. Vor dem Start der Bauarbeiten wird dieses abtransportiert und an einem neuen Ort wieder aufgebaut und kann wiederum für einige Jahre woanders genutzt werden.

Aber nicht nur leere Flächen eignen sich für eine Zwischennutzung, denn genauso leerstehende Gebäude können für eine temporäre Wohnnutzung genützt werden. Das Prinzip der Wächterhäuser bietet Hausbesitzenden die Möglichkeit Leerstand temporär aufzufüllen, bis eine langfristige Nutzung gefunden wird. Um bis dahin Vandalismus und den Verfall der baulichen Substanz zu vermeiden, profitieren von der Zwischennutzung die Hausbesitzer selbst und ebenso jene, die temporären Wohnraum nachfragen. Ursprünglich entwickelt wurde dieses Konzept in Leipzig, wo man mit dem Problem des Gebäudeleerstands infolge hoher Abwanderungsraten konfrontiert war. Als Konsequenz des Bevölkerungsverlustes und des Leerstands waren einige Gebäude, vor allem Gründerzeithäuser, vom Verfall bedroht. Mit den Wächterhäusern kann diese Entwicklung verhindert werden, indem Personen mit Ideen zur Nutzung ebendieser die vorhandene bauliche Substanz aufrechterhalten und eigenhändig sanieren, wobei diese im Gegenzug keine Miete für die Räumlichkeiten, sondern ausschließlich die Betriebskosten zahlen müssen, während die Hausbesitzenden den Erhalt der Fassade und die Basisinfrastruktur im Haus finanzieren und garantieren müssen. Dafür kann das Haus je nach Konzept der "Wächterinnen und Wächter" für einen bestimmten vorher festgelegten Zeitraum genutzt werden. (Thomas 2014: 160f; HausHalten e.V. 2017)

Im Falle Wiens ist vor allem letzterer Aspekt relevant, denn die Gebäudesubstanz ist grundsätzlich in gutem Zustand, Leerstände dennoch vorhanden und für leerstehende Räumlichkeiten, in denen temporäres Wohnen oder Arbeiten möglich ist, scheinen Multilokale als Nutzergruppen geeignet, insbesondere die des Typus "Nomaden". In Wien wird beispielsweise aktuell ein ehemaliges Bürogebäude ("Packhaus") von

beginnenden Kleinunternehmerinnen und Kleinunternehmern (so genannte "Start-up-Unternehmen") genutzt, das in einigen Jahren umgebaut werden soll. Die Vorbereitungen hierfür beanspruchen jedoch einiges an Zeit im Voraus (Philipp 2016). Um in dieser Zeitspanne Leerstand zu vermeiden und den Verfall des Bestands zu verhindern, ist es auch im Interesse des Immobilienentwicklers, dass hier eine Zwischennutzung stattfindet. Derartige so genannte Co-Working-Spaces, also gemeinschaftlich genützte, anmietbare Arbeitsplätze, sind vor allem für jene interessant, die diese nur für einen bestimmten Zeitraum benötigen, wie unter anderem die zuvor erwähnten (Job-)Nomaden, die oft als Ich-AGs nur für einige Monate im Rahmen eines Arbeitsauftrages in einer Stadt wohnen und arbeiten.

Für Planung besteht mit multilokal lebenden Personen also eine Bevölkerungsgruppe, die sich potentiell für unterschiedliche Formen von Zwischennutzungen eignen, wobei vor allem ausbildungsbedingt (vorrangig Studierende) oder arbeitsbedingte (vor allem Jobnomaden) multilokale Lebensstile hierfür passend sind. In Bezug auf Nutzungen lässt sich dies vor allem auf temporären Wohnraum oder aber auch auf zeitlich beschränkt nutzbare Arbeitsräume übertragen.

11.3. Übergangsräume: Mehr als nur "Portale" zur Stadt – Wo Mobilität immobil wird

Multilokales Wohnen impliziert nicht nur den Aufenthalt an mehreren Orten, es bedeutet genauso eine regelmäßige Mobilität zwischen den Wohnorten mehrörtigen Lebens. Dies erfordert die Nutzung von Verkehrsmitteln zur Bewältigung der Distanz, wobei bei jeder Reise genau jene Orte der Stadt durchschritten werden, die im Wiener Stadtentwicklungsplan 2005 als so genannte Stadttore (Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2005: 191) bezeichnet werden, wie zum Beispiel Fernverkehrsbahnhöfe. Weichhart spricht im Zusammenhang von Mobilität bei Multilokalen von einem "Transitionsraum", der sich aufspannt und "der sich für den betreffenden Akteur zu einem regelmäßig wiederkehrenden Bestandteil der subjektiven Lebenswelt entwickelt." (Weichhart 2009: 9). Hilti spricht im Kontext ihrer entwickelten Lebenswelten multilokal Wohnender (Hilti 2013:213) von einer Zwischenwelt, die den Transitraum beschreiben soll und meint damit sowohl die Transportmittel selbst (Auto, Bahn, Bus, Flugzeug), als auch die Orte der An- und Abreise (Bahnhöfe, Busbahnhöfe, Flughäfen). Durch das Pendeln zwischen mehreren Städten multilokalen Lebens gewinnen gerade diejenigen Orte an Bedeutung, wo sich diese Mobilität räumlich manifestiert, also bei Bahnhöfen, Busbahnhöfen oder Flughäfen. Wie bereits in einem anderen Kapitel erwähnt, haben diese in ihren Funktionen in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten eine Transformation erfahren und erfüllen neben dem eigentlichen Verkehrszweck hinaus noch weitere. Im Vordergrund steht hierbei vor allem der Konsum und so schließen an die meisten Fernverkehrsbahnhöfe heutzutage bereits Einkaufszentren an, sofern diese nicht in den jeweiligen Bahnhof bereits integriert sind. Ähnliches kann auch bei Flughäfen beobachtet werden, wo zunehmend der Geschäftsbereich abseits des eigentlichen Luftfahrtbetriebs deutlich an Bedeutung gewinnt und damit auch entsprechende räumliche Entwicklungen ablesbar sind,

wie Beispiele von so genannten Airport Cities oder Bahnhof Cities zeigen.

Multilokalität heißt nun für die örtliche Planung, dass gerade für diejenigen, die regelmäßig pendeln, diese Übergangsräume Orte des Lebensalltags sind und damit diese nicht nur eine Portalfunktion für ankommende Passagiere, wie Touristen oder Geschäftsreisende, haben. In der Online-Befragung hat sich gezeigt, dass das Pendeln an sich neben dem eigentlichen Verkehrszweck weitere Funktionen erfüllen kann. Hierbei wurden von den Befragten Aspekte genannt, die man entweder unter Arbeit oder Erholung/ Freizeit subsumieren kann. Das heißt für Planung, dass die Transitionsräume im Lebensalltag Multilokaler eine bestimmte Funktion abseits der Mobilität übernehmen können. Insofern ist dies bei der Planung und Gestaltung von entsprechenden Orten, wie Bahnhöfen, Busbahnhöfen oder Flughäfen eine wichtige Information, als Nutzungen an diesen Orten diese Anforderungen berücksichtigen sollen. Neben den vielfach vorhandenen Konsumationsmöglichkeiten sollten hierbei ebenso Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum verfügbar sein oder ähnliche gestalterische Maßnahmen getroffen werden, um sozusagen die Erholungsfunktion bereits am Beginn des Pendelns zu unterstützen oder damit als Gestaltungs- und Nutzungsidee aufzugreifen. Dies würde außerdem den städtischen Raum ebenso für die unilokale Bevölkerung nutzbar machen, denn das direkte Umfeld von Bahnhöfen ist meist auf die Verkehrsabwicklung ausgerichtet und der öffentliche Raum vor allem dem Mobilitätszweck gewidmet, während hingegen andere Funktionen in den Hintergrund treten oder aufgrund der Dominanz des Verkehrs und dessen Auswirkungen (Lärm, Luftverschmutzung) verunmöglichen.

Die Gestaltung der umliegenden öffentlichen Räume von diesen Abfahrts- und Ankunftsorten begründet sich in der Logik der Betreiber- und Entwicklungsgesellschaften, deren Ziel die Vermarktung und Inwertsetzung der Flächen ist, also die vorgesehene Nutzung nach rein privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgt, wie dies bei den genannten Bahnhof oder Airport Cities der Fall ist. Vor dem Hintergrund der multilokalen Bevölkerung und der damit verbundenen Bedeutung dieser Orte im Lebensalltag dieser Menschen muss ein Interesse der Öffentlichkeit darin bestehen, auch Ziele und Maßnahmen für die Nutzung und Gestaltung gerade dieser Räume genauer zu definieren. Hier hat Stadtentwicklungsplanung das Feld privaten Akteuren überlassen, was aber auch in den jeweiligen Zuständigkeitsbereichen und politischen Intentionen begründet liegt.

11.4. Beteiligung – Wie multilokale Bewohnerinnen und Bewohner in Quartiersentwicklungsprozesse eingebunden werden und selbst Prozesse gestalten oder initiieren können

Wie bereits an einigen Stellen in dieser Arbeit erörtert, impliziert der Begriff Multilokalität nicht nur ein mobiles Leben an und zwischen mehreren Orten, wodurch manche eine gewisse Loslösung vom Raum an sich interpretieren, sondern hebt genauso die Bindung an mehrere Lokalitäten hervor. Multilokalität beschreibt demnach nicht eine gesellschaftliche Loslösung von Raum als einem Objekt, vielmehr besteht offenbar eine Nachfrage (aus unterschiedlichen Motiven) an mehreren Orten zu wohnen, da mit diesen individuelle Bedürfnisse verbunden sind. Es ist davon auszugehen, dass Standorte für Individuen eine entsprechende subjektive Bedeutung haben, sodass die Entscheidung getroffen wird an mehreren Orten zu wohnen. Weichhart (2009: 8) spricht in diesem Zusammenhang von "kritischen Standortofferten", mit denen eine bestimmte Bindungskraft an einen Ort verbunden ist. Multilokal Wohnende sind also keine "ortlosen" Menschen, im Gegenteil, sie binden sich an mehrere und zeigen damit in unterschiedlicher Ausprägung und je nach Motiv ein individuell bewertetes Interesse an ihren Wohnorten. Dies ist ein Aspekt, der gerade in Bezug auf Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung eine Rolle spielt, denn Multilokale zeigen sehr wohl Interesse an (lokal)politischer Teilhabe, wie die Autoren Kramer (2015) und Petzold (2013) in ihren empirischen Arbeiten schlussfolgern. Die Bereitschaft zu Beteiligung an planerisch-politischen Prozessen beziehungsweise die Intensität sozialen Engagements hängen weniger vom multilokalen Lebensstil an sich ab, sondern insbesondere von persönlichen, individuellen Wertevorstellungen (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 13).

Ein multilokaler Lebensstil lässt demnach keine Schlüsse auf das potentielle Engagement und dessen Ausprägung im Rahmen von Beteiligungsprozessen zu. Insofern unterscheiden sich multilokale Bewohnerinnen und Bewohner nicht von jenen, die unilokal wohnen. Die Differenzen sind in den Rahmenbedingungen zu sehen und betreffen vor allem zwei Aspekte: Einerseits die Anwesenheit der multilokalen Bevölkerung (Zeitraum), sowie andererseits die aufgrund der zeitlich beschränkten Anwesenheit eingeschränkte kommunikative Erreichbarkeit vor Ort. Folglich sollen hierzu entsprechende neue Ansätze gewählt werden, um Multilokale an sich für Beteiligungsprozesse zu erreichen und außerdem sind terminliche Einschränkungen ebendieser zu berücksichtigen, weshalb vor allem Pendelmuster je nach Typ des multilokalen Lebensstils identifiziert werden müssen. Dabei liegt es auf der Hand Methoden zu wählen, die auf das Internet und entsprechende Kommunikationsformen (Foren, soziale Medien und Ähnliches) zurückgreifen, da Multilokale als internetaffin gelten (Nadler et al. 2015: 204), wie dies bereits im Kapitel zur Methodik erörtert wurde. Deswegen ist es auch im Zuge der Digitalisierungsdebatte von planerischer Seite erstrebenswert neue Methoden der E-Partizipation zu diskutieren und diese kritisch als Ergänzung zu den konventionellen Formen einzusetzen. Hierbei sei der letztgenannte Aspekt betont, denn bei aller Euphorie und den gegebenen technischen Möglichkeiten, die durch neue Kommunikationsmittel umsetzbar sind, besteht die Qualität von Beteiligungsprozessen vorrangig in der physischen Anwesenheit der teilnehmenden Personen. Formate und Methoden digitaler Partizipation sind ein geeignetes Mittel, um mehr Personen, direkt und auch zielgruppengerichtet, zu erreichen. Es muss allerdings hervorgehoben werden, dass diese bestehende Beteiligungsformen ergänzen, jedoch nicht sinnvollerweise substituieren können, denn ein wesentlicher Aspekt solcher Prozesse besteht darin Vertrauen unter den beteiligten Personen zu schaffen, sodass diese miteinander kooperierend Entwicklungsprozesse (mit)gestalten. Dies ist nur dann möglich, wenn in persönlichen Gesprächen vor Ort agiert wird.

Im Untersuchungsgebiet Wien haben sich über die vergangenen Jahrzehnte hinweg zwei langfristige Beteiligungsformate mit jeweils unterschiedlichen Zugängen und Prinzipien etabliert. Die Gebietsbetreuungen der Stadt Wien wurden im Rahmen der Stadterneuerung seit den 1970er-Jahren eingerichtet (Gebietsbetreuung Stadterneuerung 2017) und haben vor allem informativen Charakter (Beratung von Bewohnerinnen und Bewohnern in einem Stadtteil), sind folglich als top-down-Format einzuordnen. Darüber hinaus haben sich in einigen Stadtteilen so genannte Agenda-Gruppen gebildet, die, finanziert von den Stadtbezirken und moderiert beziehungsweise fachlich beraten durch externe Planungsbüros, durch Bewohnerinnen und Bewohner mit Unterstützung der erwähnten Expertinnen und Experten selbst organisiert werden. Diese Gruppen entwickeln Ideen und Projekte für ihren Stadtteil und setzen diese in Zusammenarbeit mit der lokalen Bezirkspolitik um. Dieses Format bedient einen bottom-up-Ansatz und soll dazu führen, dass Bürgerinnen und Bürger selbst die Entwicklung der eigenen Nachbarschaft mitgestalten, wobei hier die Gefahr besteht, dass die Politik den Handlungsspielraum der Agenda-Gruppen zu sehr einschränkt und damit schlussendlich eine gewisse Frustration unter den beteiligten Personen hervorrufen kann, worauf unter anderem Urowski hinweist (2017: 66).

Beide Formate haben sich, wie bereits angedeutet, über einige Jahre beziehungsweise sogar Jahrzehnte hinweg in Wien etabliert und werden aufgrund der positiven Rückmeldung und ebenso aufgrund des zunehmenden politischen Willens in den vergangenen Jahren erweitert. Räumlich betrachtet werden diese auf Stadtteilebene eingesetzt, umfassen meist kleinere Stadtviertel mit einigen Häuserblöcken. Und gerade bei diesem Punkt muss wiederum das Phänomen Multilokalität berücksichtigt werden, denn wie in der quantitativen Analyse festgestellt werden konnte, scheinen multilokal lebende Personen vorrangig in innerstädtischen beziehungsweise innenstadtnahen Teilen Wiens und am Stadtrand zu wohnen. Das heißt, dass insbesondere in diesen Bereichen im Rahmen von Beteiligungsprozessen zu berücksichtigen ist, dass temporäre Bewohnerinnen und Bewohner in den jeweiligen Stadtvierteln nur an bestimmten Tagen anwesend sind und dadurch neue Ansätze gewählt werden sollen, um diese zu erreichen, sofern diese sich nicht bereits bei Nachbarschaftsaktivitäten engagieren und damit aktiv an Quartiersentwicklungsprozessen beteiligt sind. Für Planung besteht in Multilokalität insofern ein Vorteil, als dass Wissen und Erfahrungen aus anderen Städten und Gemeinden in örtliche Entwicklungsprozesse von Seiten multilokal lebender Personen miteingebracht werden können.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass im Bereich der Partizipation Potentiale bestehen mit

Multilokalität aktiv zu arbeiten, da dadurch Wissen und Erfahrung von außen eingeholt werden kann, wobei es hierfür nicht unbedingt neue Beteiligungsformate benötigt, sind die bestehenden Formen wie Gebietsbetreuungen und Agenda-Gruppen auf der Stadtteilebene räumlich nahe an den Bewohnerinnen und Bewohnern dran, die damit die Entwicklung ihrer Nachbarschaften beeinflussen können. Multilokale können hierbei eine Rolle spielen, denn wie Studien aufgezeigt haben lässt ein multilokaler Lebensstil nicht automatisch auf den Grad des Beteiligungswillens oder das Maß des Engagements schließen. Der Begriff der Mehrörtigkeit kann somit auch als Betonung des Lokalen und die Bindung an mehrere Orte verstanden werden, wobei neue Ansätze und Methoden dabei ergänzend unterstützen sollen, Multilokalen die Möglichkeit zu geben, sich zu engagieren und Quartiere mitzugestalten.

Schlussfolgerungen

Multilokalität ist kein neues Phänomen, in den vergangenen drei Jahrzehnten ist es jedoch zu einer beobachteten Massenerscheinung geworden. Wie anhand der Zahlen aus Österreich ersichtlich ist, zieht sich residenzielle Multilokalität heutzutage durch alle Gesellschaftsschichten. Mit der Industrialisierung wurde planerisch gesehen der Grundstein für die heutige Entwicklung gelegt, denn ab dann wurden Nutzungen zunehmend voneinander getrennt und somit mussten entsprechend längere Wege zwischen Wohn- und Arbeitort zurückgelegt werden. Die technische Weiterentwicklung der Transportmittel ermöglichte im Laufe der Zeit immer größere Distanzen und damit die Trennung von Nutzungen, das insbesondere die Prinzipien der Charta von Athen stützte und lange ein bestimmendes Paradigma der Planung darstellte. Mit steigendem Wohlstand kam vor allem im europäischen Raum der Wunsch nach einem Eigenheim in Form eines Hauses "im Grünen" gesellschaftlich auf und so waren Landsitze nicht mehr nur einer reichen oder kosmopolitischen "Jet-Set-Gesellschaft" vorbehalten, sondern genauso für eine breite Bevölkerung möglich, was sich in Wien und Umgebung durch entsprechende Suburbanisierungstendenzen ab den 1970er-Jahren manifestierte. Der Zweitwohnsitz war für Familien zum Ort der Erholung außerhalb der Stadt geworden und so begann schließlich freizeitorientierte Multilokalität und vor allem ihre massenhafte Erscheinung ihren Lauf zu nehmen. Doch gesellschaftliche Veränderungen prägten genauso Motive und Ausprägung gelebter Multilokalität, denn der klassische Mehr-Personen-Haushalt in Form der Familien wurde zunehmend von anderen Lebensformen abgelöst. Single-Haushalte nahmen zu und durch die Globalisierung veränderten sich genauso wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Damit einherging, dass Unternehmen international tätig wurden, begannen an mehreren Standorten zu agieren und dafür benötigte es Personen, die diese neuen Standorte aufbauten und leiteten.

So genannte Expatriates pendelten fortan wie Diplomaten zwischen ihren Heimatorten und dem neuen Wohn- und Arbeitsort. Aber nicht nur für diese Gruppe war ein multilokales Leben interessant, denn Mehrörtigkeit entwickelte sich als individuelle Strategie, um Migration zu vermeiden, wenn das tägliche Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort nicht möglich ist. Dies ist insbesondere für Personen aus ländlichperipheren Regionen mit geringem Arbeitsangebot eine Alternative, um eine endgültige Abwanderung aus der Heimatregion zu umgehen. Regionale Disparitäten sind somit ein Faktor, der Multilokalität zum Zwang werden lassen kann, wenn einerseits die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen eine Wanderung in Städte erforderlich macht, aber andererseits auch subjektive Entscheidungsfaktoren das Verlassen aufgrund einer starken Ortsbindung (Familie und Freunde) verhindern. Weichhart (2009) spricht in diesem Zusammenhang von "kritischen Standortofferten", die ein multilokales Leben bedingen. Multilokalität hat also nichts mit einer Loslösung von räumlichen Fragen zu tun, ganz im Gegenteil ist der multilokale Lebensstil Ausdruck dessen, dass eine Bindung an mehrere Orte besteht. Vor diesem Hintergrund lässt sich Multilokalität nicht nur als Zwang ökonomischer Faktoren interpretieren, es ist ebenso die Möglichkeit den eigenen Aktionsraum zu erweitern. An mehreren Orten zu wohnen wird bewusst gelebt, um einerseits die Vorzüge mehrere Standorte miteinander zu verbinden und gegebenenfalls Schwächen der jeweiligen Wohnorte zu kompensieren, aber andererseits genauso um die Erfahrung eines multilokalen Lebens zu machen, die insbesondere in der Berufseinstiegsphase verlangt wird oder ein Vorteil in der Wahl des Arbeitsplatzes sein kann, Multilokalität folglich Ausdruck einer Art räumlichen Flexibilität von Jobsuchenden darstellt, sofern die Voraussetzungen (Information, Erreichbarkeit und Finanzierbarkeit) stimmen.

Politische Umbrüche (Fall des Eisernen Vorhangs) und institutionelle Rahmenbedingungen (Europäische Union und ihre Erweiterung) haben das Leben an mehreren Orten (international) zudem erleichtert. Parallel dazu haben technologische Entwicklungen und die finanzielle Leistbarkeit im Kommunikations- und Mobilitätsbereich dazu beigetragen, dass Distanzen geringere Barrieren darstellen. Leistbare Flugverbindungen und Hochgeschwindigkeitszüge ermöglichen damit einen multilokalen Lebensstil zwischen Städten auf größere Entfernungen hin, unabhängig von regionalen oder nationalstaatlichen Grenzen.

Der individuelle Lebensalltag kann damit auf mehrere Orte verteilt werden und ist nicht mehr an einen Ort gebunden, was Planung vor einige Herausforderungen stellt, ist diese doch darauf ausgerichtet für eine unilokal, "sesshafte" Bevölkerung innerhalb der Grenzen einer Gemeinde oder Region zu planen. Durch gesellschaftliche Veränderungen sind jedoch Lebensstile und Lebensformen zunehmend differenzierter geworden und damit haben sich parallel die Anforderungen geändert. Multilokalität ist eines von vielen gesellschaftlichen Phänomenen, das in den vergangenen rund zehn Jahren vermehrt Aufmerksamkeit in den Raum- und Planungswissenschaften gewann und letztere bisher zu dem Ergebnis kam, dass sich Planung beziehungsweise Planungspolitik in Städten kaum mit dem Thema befasst (Dittrich-Wesbuer und Plöger 2013: 195). Bisher beschäftigte man sich im Zusammenhang mit Multilokalität vorrangig mit freizeitorientierter Mehrörtigkeit, also mit dem, was man salopp gesagt unter der klassischen Zweitwohnsitzthematik versteht. Die zuvor beschriebenen Veränderungen gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und technologischer Natur erfordern allerdings neue Herangehensweisen und eine differenzierte Betrachtung des Themas, beginnend mit einer Auseinandersetzung unterschiedlicher Motive für multilokales Wohnen, denn je nach Art und Ausprägung gestalten sich auch die Anforderungen für die Raumplanung (vgl. Petzold 2017).

Im Wesentlichen haben sich im Zuge der Untersuchung drei Bereiche herauskristallisiert, die für die örtliche Raumplanung im Kontext von Multilokalität aufgrund gemeinsamer Schnittpunkte und erforderlicher neuer Ansätze im Umgang mit dem Phänomen zu nennen sind: Das ist unter anderem das Segment des Wohnens, der Bereich Verkehr und Fragen der Partizipation. Doch um die in den genannten Bereichen entstehenden Heraus- und Anforderungen für die Planung genauer zu erörtern, benötigt es einen differenzierten Blick auf die unterschiedlichen Formen von Multilokalität, wobei hier eine eigene Typologie herangezogen wurde, die auf Basis der von Hesse und Scheiner (2007) entwickelten abgeleitet und leicht geändert für die weitere Bearbeitung verwendet wurde. Im Gegensatz zu anderen Typologien wurde im Zuge dieser Arbeit nicht mit Haushalten als Untersuchungsobjekt gearbeitet, sondern die Betrachtung erfolgte personenbezogen. Insgesamt wurden sechs Typen entwickelt, auf deren Charakteristika und die damit verbundenen An- und Herausforderungen für Planung im Kapitel 7.5. einzeln eingegangen wird. Unabhängig teils großer Differenzen lassen sich einige Gemeinsamkeiten unter den multilokal Lebenden

identifizieren, wobei unter anderem hervorsticht, dass Multilokalität oft nur eine bestimmte Phase umfasst und damit als temporärer Lebensstil und bei einigen Formen als individuelle Übergangslösung gesehen werden kann. Obwohl hier auf Wissen aus der Literatur bereits aufgebaut werden konnte, sind dennoch einige Aspekte offengeblieben und bedürfen weiterer Forschung, da es bei einigen der angeführten Typen multilokaler Lebensstile noch zu wenig Informationen gibt und hier teils lediglich theoretische Annahmen getroffen wurden. Insbesondere die Frage der Quantifizierung stellt immer noch eine große Lücke im Bereich der Multilokalitätsforschung dar, obwohl gerade im Falle Wiens zahlreiche Daten verfügbar sind. Dass diese aus wissenschaftlicher und planerischer Sicht dennoch nicht langfristig zufriedenstellend sind, hat vor allem zwei Gründe: Einerseits besteht gerade bei den Meldedaten immer das Problem der tatsächlichen Aussagekraft, denn wie mehrfach an Beispielen angeführt bedeutet ein gemeldeter Wohnsitz nicht automatisch eine tatsächlich gelebte Multilokalität und außerdem ist von zahlreichen nicht gemeldeten, aber in Wirklichkeit genutzten, weiteren Wohnsitzen auszugehen. Andererseits, und das ist gerade im Hinblick auf die Herausforderungen für und Anforderungen an die örtliche Raumplanung von Bedeutung, lassen die Daten nur sehr eingeschränkt Rückschlüsse auf das Motiv hinter den multilokalen Arrangements zu. Dies ist vor allem deswegen wichtig, um auf Folgewirkungen reagieren und gegebenenfalls steuernd einzuwirken, aber genauso um auf die Bedürfnisse je nach beobachteten Formen von Multilokalität einzugehen und Maßnahmen zu setzen.

Wobei in diesem Punkt auch klar hervorgehoben werden muss, dass die Rahmenbedingungen, die zu einem multilokalen Lebensstil führen, maßgeblich von Planungsentscheidungen (mit)bestimmt werden. Das heißt folglich, dass Planung nicht nur auf das Phänomen reagiert, sondern genauso einen Einfluss auf dessen Entstehung hat. Dieser Aspekt trifft vor allem auf den Bereich Verkehr zu, denn die Verbesserung von Erreichbarkeiten durch höhere Geschwindigkeiten und die damit verbundene Erweiterung eines potentiellen Aktionsraumes vergrößert den Einzugsbereich von Städten in Bezug auf deren multilokale Bevölkerung. Durch die Errichtung von Hochgeschwindigkeitsstrecken bei der Bahn oder den Ausbau von Autobahnen kann davon ausgegangen werden, dass sich die Distanzen zum Pendeln zwischen den Wohnorten vergrößern, sich somit auch für Personen aus weiter entfernten Regionen die Rahmenbedingungen begünstigen, um multilokal zu wohnen und Migration zu vermeiden, was insbesondere dort relevant ist, wo die regionalen Disparitäten entsprechend groß sind. Man kann somit ableiten, dass das Angebot ein Stück weit die Nachfrage beeinflusst und dies muss bei entsprechenden Verkehrsinfrastrukturplanungen berücksichtigt werden. Gerade deswegen müssen Städte ein Interesse an überörtlichen Planungen haben, denn wie sich in der Untersuchung gezeigt hat, bestimmt das Angebot die Verkehrsmittelwahl beim Pendeln zwischen den Wohnorten eines multilokalen Arrangements.

Doch neben den Mobilitätsfragen spielen auch jene im Bereich des Wohnens eine Rolle, denn mit dem multilokalen Lebensstil und durch andere spätmoderne Gesellschaftserscheinungen haben sich in den vergangenen Jahren spezielle Wohnformen und entsprechende Angebote am Immobiliensektor etabliert, die auf das Phänomen offen Bezug nehmen. Darunter fallen Formen temporären Wohnens, des Zeit- beziehungsweise Kurzzeitwohnens sowie Boardinghouses und servicierte Appartements. Es

kann allerdings nicht gesagt werden, inwiefern diese die bisherige Nachfrage abdecken und inwieweit diese für multilokal Wohnende überhaupt aus individueller Sicht in Frage kommen. Die Ergebnisse der durchgeführten Online-Befragung zeigten, dass unter den 19 befragten Personen die Mehrheit eine Mietwohnung und die Verbleibenden Eigentumswohnungen in Wien nützen, wobei etwa ein Drittel allein und etwas weniger als zwei Drittel mit mindestens einer weiteren Person in einer Wohnung in Wien lebt. In der Literatur werden im Zusammenhang mit Multilokalität differenzierte Wohnbedürfnisse erörtert und dadurch lassen sich unterschiedliche Wohnformen den Typen und Motiven des jeweiligen multilokalen Arrangements zuschreiben, womit die anfangs formulierte Hypothese 1b (Wohnformen sind von Motiv und Art der Multilokalität abhängig) bestätigt wird. Die Hypothesen 1c (Multilokale unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Prioritäten und Anforderungen bei der Wohnstandortwahl von Unilokalen) und 1d (Multilokale unterscheiden sich als Stadtbewohner in ihrem Nutzungsverhalten und in ihren Anforderungen an einen Ort von Unilokalen) lassen sich in dieser Form nicht bestätigen oder widerlegen, da hier eine differenzierte Betrachtung nach Typus der Multilokalität notwendig erscheint, da sich sowohl Gemeinsamkeiten (z.B. Preis bei Wohnstandortwahl), als auch Unterschiede (z.B. Lage bei Wohnstandortwahl) zu Unilokalen erkennen lassen und es hier tiefergehender Analysen bedarf. Da die oben genannten Wohnangebote erst seit kurzer Zeit zu finden sind, ist davon auszugehen, dass bisher der Bekanntheitsgrad eher gering ist und eher nur einer sehr fokussiert suchenden Konsumentengruppe bekannt ist.

Der dritte Bereich, der für die örtliche Raumplanung im Kontext von Multilokalität bedeutend ist, umfasst jenen der Partizipation. Multilokalität per se bedeutet aus planerischer Sicht, dass Individuen ihren Lebensalltag auf unterschiedliche Standorte aufteilen und diesen bestimmte Funktionen, auch nach dem jeweiligen Angebot vor Ort gerichtet, zuordnen. Wohnen und Verkehr sind Basisfunktionen, die an jedem der Wohnorte relevant sind, genauso wie die Integration in die jeweilige Gesellschaft vor Ort. Mit dem mehrörtigen Wohnen verbunden ist eine zeitlich beschränkte Anwesenheit und somit die Frage, wie mit dem temporären Charakter gerade bei Quartiersentwicklungsprozessen im Kontext von Beteiligung umgegangen werden kann, denn das mobile Leben schließt ein Interesse an den Wohnorten per se nicht aus. Multilokalität betont sogar das Lokale, die Bindung an mehrere Orte kann eine bewusste Entscheidung sein und damit ein Interesse an diesen verdeutlichen. Ein multilokaler Lebensstil schließt somit eine aktive Beteiligung nicht aus. Es sind vielmehr persönliche Wertvorstellungen, die das lokale Engagement und die Bereitschaft zur Partizipation prägen (Akademie für Raumforschung und Landesplanung 2016: 13).

Um für die drei erwähnten Bereiche genauere Aussagen treffen und schlussendlich Handlungsempfehlungen für die Planung ableiten zu können, wurde die Situation im ausgewählten Untersuchungsgebiet Wien genauer analysiert. Eine quantitative Darstellung von Multilokalität nach Motiven im Sinne der entwickelten Typologie war im Rahmen der Untersuchung aufgrund der Datenlage nur bedingt möglich. Somit können nur begrenzt Aussagen über die jeweiligen Formen von Multilokalität getroffen werden, wobei sich dennoch Trends ablesen lassen. So zeigt sich österreichweit, dass unter den

Altersgruppen unterschiedlich häufig Multilokalität beobachtet werden kann, wobei vor allem bei den 18- bis 30-Jährigen die Anteile der multlokal lebenden Personen höher sind als bei anderen Gruppen. Dies ist vor allem auf Studierende zurückzuführen beziehungsweise auf arbeitsbedingte Multilokalität in der Berufseinstiegsphase. Im Hinblick auf den Ausbildungsgrad und auf einzelne Berufssparten sind ebenfalls Trends ablesbar, denn der Anteil der Personen, die multilokal leben, ist besonders bei denjenigen mit Matura oder Universitätsabschluss im Vergleich zu anderen Gruppen höher. Personen, die in den Bereichen Information und Kommunikation, die freiberuflich oder in der Wissenschaft, im Kunst- oder Kulturbereich oder im Finanzsektor beziehungsweise in der Verwaltung arbeiten, verfügen im Vergleich zu anderen Wirtschaftssparten häufiger über mehrere Wohnsitze.

In Wien sind die Zahl der gemeldeten Nebenwohnsitzfälle in den letzten zehn Jahren und die Zahl der weiteren Wohnsitze in Österreich von Personen mit Hauptwohnsitz in Wien in den vergangenen fünf Jahren trotz Anstiegs der Einwohnerzahl (also der Hauptwohnsitzbevölkerung) gesunken. Ein genauerer Blick auf diese Zahlen offenbart jedoch, dass es unter den Nebenwohnsitzfällen Unterschiede in der Entwicklung gab, denn so stieg die Zahl der Nebenwohnsitzfälle von Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich kontinuierlich in den vergangenen zehn Jahren, während hingegen diejenige von Personen mit Hauptwohnsitz in Österreich deutlich gesunken ist. Das heißt, dass gemeldete Nebenwohnsitzfälle in Wien zunehmend internationaler werden (rund ein Viertel der Nebenwohnsitzfälle im Jahr 2013 war von Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich), obwohl noch immer mehrheitlich die Hauptwohnsitze der gemeldeten Nebenwohnsitzfälle aus der Stadtregion selbst stammen, im Jahr 2013 etwa ein Drittel aus Wien selbst. Ähnliches lässt sich bei den weiteren Wohnsitzen von Personen mit Hauptwohnsitz in Wien beobachten, denn auch hier spricht die Verteilung klar für die Dominanz der Stadtregion, da mehr als drei Viertel der gemeldeten Nebenwohnsitzfälle wieder auf Orte in den Bundesländern Niederösterreich, Wien und dem Burgenland entfallen, die im Rahmen dieser Arbeit vereinfacht als Stadtregion angenommen werden. Weitere Wohnsitze im Ausland von Personen mit Hauptwohnsitz in Wien können nicht angegeben werden, da hierzu keine Daten vorliegen. Unter den Nebenwohnsitzfällen von Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich wird die Herkunft beziehungsweise die Lage des Hauptwohnsitzes anhand der Staatsangehörigkeit angenommen, wobei mehrheitlich Personen aus europäischen Ländern zumindest einen Nebenwohnsitz in Wien gemeldet haben. Die größte Gruppe stellen deutsche Staatsangehörige mit 18 Prozent sowie Auslandsösterreicherinnen und Auslandsösterreicher mit rund 15,5 Prozent der im Jahr 2013 insgesamt rund 68000 gemeldeten Nebenwohnsitzfälle von Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich, gefolgt von Staatsangehörigen aus der Slowakei (12,9%), Polens (7,4%), Ungarns (7,2%), Italiens (4,8%), Rumäniens (4,7%) und der Tschechischen Republik (2,0%).

Auch bei den Pendlerzahlen zeigen sich unterschiedliche Entwicklungen: So kann von 2001 bis 2015 ein Zuwachs bei den Einpendlerinnen und Einpendlern verzeichnet werden, wobei hier insbesondere die Zahlen der Pendelnden aus den Bundesländern außerhalb der Ostregion (Wien, Niederösterreich und Burgenland) eine Steigerung aufweisen, aber nicht nur absolut, sondern auch relativ haben diese im Vergleich zu denen aus der Ostregion dazugewonnen und so stieg der Anteil der Fernpendler unter den Einpendlern von 12 auf rund 18 Prozent. Im Gegensatz dazu ist die Zahl der Auspendler in Bundesländer

außerhalb der Ostregion (ausgenommen Salzburg) sowie ins Ausland gesunken. Sowohl der Anstieg der Nebenwohnsitzfälle von Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich, als auch der Zuwachs bei den Fernpendlerinnen und Fernpendlern unter den Einpendlern können ein Indiz für eine zunehmende Bedeutung ausbildungs- und berufsbedingter Multilokalität sein. Hinsichtlich der räumlichen Verteilung von Multilokalen innerhalb Wiens fällt auf, dass die Nebenwohnsitzraten (Nebenwohnsitzfälle auf 100 Hauptwohnsitze) sowie auch die Anteile der Personen mit weiteren Wohnsitzen (Wohnbevölkerung mit Hauptwohnsitz in Wien und weiteren Wohnsitzen in Österreich) vor allem im innerstädtischen beziehungsweise im innenstadtnahen Bereich und am Stadtrand höher sind als in anderen Teilen, wodurch Hypothese 1a (Es bestehen Unterschiede in der räumlichen Verteilung von Multilokalen (Konzentration) innerhalb einer Stadt (im konkreten Fall Wien)) bestätigt wird. Die Konzentration in innerstädtischen Bereichen wurde bereits in Untersuchungen für andere Städte ebenfalls beobachtet (vgl. Sturm und Meyer 2009: 20; Reuschke 2009: 38; Reuschke 2010: 174; Dittrich-Wesbuer et al. 2015: 141), wobei man gerade dort davon ausgehen kann, dass insbesondere ausbildungs- und berufsbedingte Formen von Multilokalität zu finden sind (also der Typologie nach die Typen Shuttles, Ausbildung und Nomaden), einerseits aufgrund der Nähe zu den Universitäten sowie dem Arbeitsplatzangebot in diesen Stadtteilen, andererseits wegen des dort vorhandenen Wohnungsangebots und der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Bebauungsstruktur am Stadtrand lässt zudem den Schluss zu, dass hier tendenziell freizeitorientierte Formen von Multilokalität eine Rolle spielen, sind hier insbesondere Einfamilienhäuser samt Garten oder Kleingartensiedlungen deutlich erkennbar, die vermutlich den größten Anteil am Phänomen der städtischen Multilokalität (Nebenwohnsitzfälle von Wienerinnen und Wienern in Wien) tragen. Im innerstädtischen und innenstadtnahen Bereich (Bezirke 1-9 und 20 innerhalb des "Gürtels") sind hohe Dichten aufgrund der gründerzeitlichen Baustruktur zu finden, wobei Gebäude aus dieser Zeit offenbar für viele Formen des Wohnens (kleine Wohnungen und Wohngemeinschaften) für Multilokale interessant sein dürften (neben Faktoren wie Lage, Erreichbarkeit und Preis).

Nicht zuletzt finden sich in den genannten Stadtteilen besonders häufig Formen temporären Wohnens. Wohnungen zur Kurzzeitmiete, die voll ausgestattet für eine Mietdauer von einigen Wochen bis zu sechs Monaten (letzteres vor allem aufgrund des bestehenden Mietrechts), teilweise über Plattformen, von einzelnen Wohnungseigentümern angeboten werden, finden sich oft in Gründerzeithäusern gemeinsam mit konventionellen Miet- und Eigentumswohnungen. Ähnliches gilt für servicierte Appartements, wo zusätzlich hotelähnliche Dienstleistungen angeboten werden. Bei diesen Wohnformen, die unter anderem mit Multilokalität in Verbindung stehen, verdeutlicht sich, dass, ähnlich wie bei der Diskussion um die Privatzimmervermietung, vormals als Mietwohnungen angebotene Wohnungen dem Wohnungsmarkt für langfristiges Wohnen entzogen werden und durch die gestiegene Nachfrage der Preis steigt. Hierzu liegen keine genauen Zahlen vor, doch anhand der Rechercheergebnisse zu temporären Wohnungsangeboten, mit denen der Privatzimmervermietung eingeschlossen (oftmals werden diese grundsätzlich auf Touristen ausgerichtete Appartements für längere Mietdauern von bis zu mehreren Monaten angeboten und werden damit auch im Kontext von multilokalem Wohnen relevant), ist von einigen Tausend auszugehen. Inwiefern hier sozialräumliche Prozesse (Verdrängung)

dadurch ausgelöst werden, kann im Rahmen dieser Untersuchung nicht genauer gesagt werden. Lokal sind jedoch räumliche Konzentrationen entsprechender Angebote feststellbar, weshalb hier von Effekten ausgegangen werden kann (v.a. in innerstädtischen Lagen). Aber nicht nur im Bestand lassen sich Veränderungen beobachten, es sind genauso neue Projekte im Entstehen, die speziell Multilokale als Zielgruppe umwerben, wobei hier insbesondere ausbildungs- und berufsbedingte Typen mehrörtigen Lebens angesprochen werden. Diese bauliche Entwicklung wird vorrangig von international agierenden Immobilienentwicklern vorangetrieben, die bereits mit Formen temporären Wohnens in anderen Städten Erfahrungen sammelten und ähnliche Projekte schon anderswo betreiben. Auffällig war bei der Betrachtung Wiens, dass dort, wo die Flächenwidmung explizit Wohnen nicht vorgesehen hat (u.a. Geschäftsviertel mit Wohnverbot), aktuell Boardinghouses und Studierendenheime entstehen, die bei einer solchen Widmung dennoch erlaubt sind. Somit besteht die Möglichkeit Formen temporären Wohnens dort einzurichten, wo sonst Geschäfts- oder Büroflächen entstehen würden. Insbesondere bei Hochhausprojekten wurde dies beobachtet, was auf eine sinkende Nachfrage nach Büroflächen zurückgeführt werden kann. Die hier genannten Formen des temporäreren Wohnens sind grundsätzlich auf mehrere spätmoderne Lebensstile ausgerichtet, wovon Multilokalität ein Teil ist. Es zeigt sich jedoch vor allem an den Beschreibungen der Angebote, dass insbesondere Multilokale angesprochen werden sollen und dies ein Indikator für die Bestätigung der Hypothese 2a ist, dass durch die Nachfrage nach bestimmten Wohnformen Nutzungsänderungen im Bestand (Wohnungen für Kurzzeitwohnen und servicierte Appartements in bestehenden Wohnhäusern) sowie die Umsetzung von Projekten (Boardinghouses und Ähnliches) mit entsprechendem Fokus beobachtet werden.

Neben dem Bereich Wohnen zeigt der multilokale Lebensstil seinen Einfluss auch im Bereich der Mobilität (Hypothese 2b: Durch das Pendeln zwischen mehreren Orten ist von einer höheren Verkehrsnachfrage auszugehen, die sich zu bestimmten Zeiten auf den Nah- und Fernverkehr auswirken), wobei hier die Aufenthaltszeiten an den Wohnorten bedeutend sind. Im Zuge der Online-Befragung zeigte sich, dass die Befragten mehrheitlich mehr Zeit pro Woche in Wien als an ihren anderen Wohnorten verbringen. Da unter letzteren vorrangig Gemeinden und Städte sind, die kleiner als Wien sind, bestätigt sich somit in Teilen die Hypothese 2c (Da Multilokale die Funktionen des Lebensalltages auf verschiedene Orte aufteilen (können), werden Infrastrukturen eher dort genützt, wo das Angebot breiter und vielfältiger ist, wodurch von höheren Aus- und Belastungen von Infrastrukturen in den jeweils größeren Städten auszugehen ist), wobei nicht genau gesagt werden kann, inwiefern und in welchem genauen Ausmaß sich dadurch zusätzliche Belastungen für das Infrastruktursystem ergeben. Beim Thema Verkehr ist dies vor allem von der Verkehrsmittelwahl im Zuge des Pendelns abhängig, wobei hier die Entfernung zwischen den Pendelzielen sowie deren Erreichbarkeit eine Rolle spielen. Wie bereits in anderen Untersuchungen festgestellt wurde (Reuschke 2010), bevorzugen Pendlerinnen und Pendler zwischen Großstädten den Bahnverkehr beziehungsweise bei größeren, transnationalen Arrangements den Flugverkehr gegenüber anderen Verkehrsmitteln, während jene, die zwischen Großstädten und ländlichen Gemeinden pendeln, eher zum PKW tendieren. Ersteres bedeutet, dass insbesondere die Transitionsräume, also die Orte der Abfahrt und der Ankunft (Bahnhöfe, Flughäfen) beziehungsweise die Transportmittel selbst (Zugwagen und Flugzeug), eine Rolle im Lebensalltag Multilokaler spielen und diesen zunehmend mehr Funktionen zugeteilt werden, denn die Reise von A nach B erfüllt nicht nur den Mobilitätszweck, die Fahrtzeit wird zudem als Freizeit zur Erholung genutzt oder aber auch zum Arbeiten. Dementsprechend ändern sich Anforderungen an diese Räume und damit lassen sich beobachtbare Entwicklungen an diesen Orten erklären, wobei von planerischer Seite mehr in der Gestaltung und in der Nutzungsvielfalt ebendieser beigetragen werden sollte. Aber auch das Pendeln mit dem PKW wirkt sich räumlich aus, denn die Stellplatzfrage betrifft Plätze im öffentlichen Raum, wodurch es zu einer größeren Belastung dessen kommt und dadurch der Straßenraum Fläche an den Verkehr verliert und andere Funktionen (zum Beispiel Aufenthalt) wiederum zurückgedrängt werden.

Letztlich kommt man hier zu der Frage, inwiefern Planung mit diesen Einflüssen und Auswirkungen auf den Raum und dessen Entwicklung umgehen kann. Der Begriff Multilokalität ist in der Wiener Planung bislang nicht bekannt, das bestätigte einerseits die Dokumentenanalyse der Stadtentwicklungspläne und andererseits ein Experteninterview mit einem Repräsentanten der Stadtentwicklungsplanung. Doch es ist dennoch falsch zu behaupten, dass Phänomen wäre gänzlich unbekannt und man wüsste hier nicht darauf zu reagieren. Die Stadtentwicklungspläne gehen zwar beispielsweise nicht explizit auf das Thema ein, es gibt jedoch Anhaltspunkte, die mit Multilokalität in Verbindung stehen und Bezüge zu finden sind, auch wenn der Begriff selbst nicht aufscheint. Einzelne Erscheinungen, wie die beschriebenen Formen temporären Wohnens, sind in der für Planung zuständigen Verwaltung bekannt und man sich dort mit der Frage auseinandersetzt, wie mit diesen umgegangen werden kann, wobei aktuell mehr beobachtet als steuernd eingegriffen wird, da in diesem Bereich bislang zu wenig Wissen vorhanden ist. Das mag auch daran liegen, dass die handelnden Akteure nicht wissen, wie das Thema eingeordnet werden soll, da diesbezüglich keine Bezeichnung dafür bekannt ist (Bestätigung Hypothese 3b (-3b. Gesellschaftliche Veränderungen, die auch in Verbindung mit Multilokalität stehen, werden zwar wahrgenommen, aber das Phänomen der Multilokalität nicht explizit genannt.); Hypothesen 3a (Planung ordnet das Thema wie Zweitwohnsitzthematik vor einigen Jahrzehnten ein und sieht deswegen wenig Handlungsbedarf. Es wird auf bewährte Methoden und Instrumente zurückgegriffen, sofern das Thema in einer Großstadt überhaupt wahrgenommen wird.) und 3c (Multilokalität wird nicht als Entwicklung in Städten wahrgenommen, weil Nebenwohnsitzthematik eher als Problem von ländlich-touristischen Gemeinden von Planerinnen und Planern in der Verwaltung gesehen wird.) treffen in der Form nicht zu). Gerade hier kann jedoch die Multilokalitätsforschung Ansätze liefern und Wissen bereitstellen. Das diesbezügliche Problem liegt darin, dass die bisherigen Forschungsergebnisse über die Raumforschung hinaus kaum Einzug in die Planungspraxis gefunden haben. Es ist deswegen umso wichtiger die bereits vorhandenen Erkenntnisse deutlicher zu kommunizieren und gerade in den Verwaltungen der Städte und ihren Planungsabteilungen bewusst zu machen.

Dies kann insofern gelingen, indem gemeinsame Projekte gestartet werden, wie sie im letzten Kapitel angeführt werden und damit einen Ausblick geben, welche Möglichkeiten abseits klassischer Instrumente im Umgang mit Multilokalität (Zweitwohnsitzsteuer, Widmungskategorie für Zweitwohnsitze in den

Flächenwidmungsplänen) bestehen. Im Sinne dieser Arbeit soll deswegen der multilokale Lebensstil nicht nur als Herausforderung für die örtliche Raumplanung verstanden werden, sondern im Gegenteil, diese Herausforderung sogar als Potential gesehen werden neue Ansätze in den erörterten Bereichen Wohnen, Verkehr und Partizipation zu finden. Dafür wird vorgeschlagen, Projekte mit Begleitforschung zu entwickeln, die unterschiedliche Wohnformen und Kombinationsmöglichkeiten hinsichtlich multiund unilokalen Wohnens testen. Außerdem zeigte sich, dass Multilokalität oft nur eine bestimmte
Lebensphase umfasst, damit auch eine Art temporäre Erscheinung in den Lebensbiografien ist, wodurch sich Multilokale als Nutzergruppen für Zwischennutzungsprojekte eignen.

Mit der Multilokalität ist nicht nur die Mehrfachverortung verbunden, sondern genauso das Mobilsein. Das beeinflusst die Entwicklung des Raums und macht Orte der Mobilität zu mehr als nur solchen der An- und Abreise. Transitions-, also Übergangsräume, die sich in Städten in Form von Bahnhöfen, Busbahnhöfen oder Flughäfen manifestieren, müssen somit über ihre Funktion als Verkehrsorte hinaus betrachtet werden, spielen sie im Alltag multilokal Lebender eine Rolle, wobei das Pendeln zwischen den Wohnorten zum Arbeiten oder für Freizeit- und Erholungszwecke genutzt wird. Somit bestehen hier auch in Gestaltungs- und Nutzungsfragen dieser Orte neue Möglichkeiten, die über den Mobilitätszweck hinausgehen können. Dieses Mobilsein der Multilokalen bedeutet jedoch nicht, dass diese ohne Ortsbezug leben, denn im Gegenteil ist von einer Bindung an mehrere Orte in jeglicher Hinsicht auszugehen und damit verbunden Interesse an Partizipation in den jeweiligen Wohnorten. In der Beteiligung dieser an Quartiersentwicklungsprozessen besteht unter anderem von planerischer Seite der Vorteil, dass Wissen aus mehreren Orten durch Multilokale zusammengetragen und genutzt werden kann. Hierfür benötigt es neue Ansätze, um Beteiligung für multilokal Wohnende zu ermöglichen, wobei neue Methoden bestehende Formen der Partizipation ergänzen, aber nicht ersetzen können.

Mit Multilokalität besteht definitiv eine Herausforderung für die örtliche Raumplanung, die aufgrund der vergangenen und aktuellen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und technologischen Entwicklungen stets komplexer wird, insbesondere weil die Geschwindigkeit dieser rasant zunimmt und deshalb die quantitative Erfassung schwierig ist. Da Planung jedoch immer etwas Langfristiges ist und eine eingehende Analyse benötigt, um schließlich Handlungsansätze abzuleiten und auf solche Entwicklungen reagieren zu können, kann diese nicht immer mit der beobachteten Geschwindigkeit aktueller Prozesse mithalten. Dies mag im ersten Augenblick vielleicht etwas irritierend klingen, schlussendlich lohnt sich aber eine besonnene Analyse, um langfristig Lösungen zu finden, die mit den Zielen der Planung vereinbar sind und darüber hinaus ihre steuernde Wirkung entfalten können. Diese Arbeit soll einen Beitrag dazu leisten, dass das gesellschaftliche Phänomen Multilokalität nicht nur in seiner Dimension als Herausforderungen gesehen wird, sondern ebenso gerade hierin die Potentiale gesehen und planerisch genützt werden.

Quellen, Verzeichnisse und Anhang

Literatur

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2005): Handwörterbuch der Raumordnung. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2016): Multilokale Lebensführung und räumliche Entwicklungen. Positionspapier aus der ARL 104. Hannover.

Albers, Gerd (2005): Stadtplanung. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2005): Handwörterbuch der Raumordnung: 1085-1092. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.

Auer, Valentine und Storck, Benjamin (2017): Airbnb. Doch nicht so privat. Online: http://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wien/stadtpolitik/910337_Doch-nicht-so-privat.html (abgerufen am 04.10.2017).

Bauer, Adelheid (2015): Registerbasierte Statistiken. Nebenwohnsitze. Schnellbericht 10.25. Statistik Austria. Wien.

Baumhackl, Herbert (1989): Die Aufspaltung der Wohnfunktion : eine Analyse des Zweitwohnens am Beispiel des städtischen Systems Wien. Habilitationsschrift an der Universität Wien. Wien.

Bauordnung für Wien, LGBl. Nr. 11/1930

Beck, Ulrich (2007): Was ist Globalisierung?: Irrtümer des Globalismus - Antwort auf Globalisierung. Suhrkamp. Frankfurt am Main.

Benesch, Klaus (Hrsg.) (2013): Culture and Mobility. Publications of the Bavarian American Academy. Volume 15. Universitätsverlag Winter. Heidelberg.

Blotevogel, Hans Heinrich (2005): Raum. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2005): Handwörterbuch der Raumordnung: 831-841. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.

Brake, Klaus (2011): "Reurbanisierung" – Globalisierung und neuartige Inwertsetzung städtischer Strukturen "europäischen" Typs. In: Frey, Oliver und Koch, Florian (Hrsg.) (2011): Die Zukunft der Europäischen Stadt: 299-323. VS Verlag für Sozialwissenschaften/Springer Fachmedien. Wiesbaden.

Bruns-Berentelg, Jürgen (2011): Vorwort. In: Menzl, Marcus, González, Toralf, Breckner, Ingrid und Vogelsang, Sybille (2011): Wohnen in der Hafencity. Zuzug, Alltag, Nachbarschaft. Materialien zur Hafencity. Junius Verlag.

Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (2016): Mittelstandsbericht 2016. Bericht über die Situation der kleinen und mittleren Unternehmen der österreichischen Wirtschaft. Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft. Wien.

Bürgler, Samuel (2017): Die Extrempendlerin. Online: https://www.srf.ch/sendungen/heimatland/die-extrempendlerin (abgerufen am 31.08.2017).

Burrell, Kathy (2011): Going steerage on Ryanair: cultures of migrant air travel between Poland and the UK. In: Journal of Transport Geography (2011) 19: 1023-1023. Elsevier.

Czeike, Felix (2004): Siedlerbewegung. In: Czeike, Felix (2004): Historisches Lexikon Wien: 218. Band 5. Kremayr & Scheriau/Orac. Wien.

Dangschat, Jens S (2005).: Lebensstile. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2005): Handwörterbuch der Raumordnung: 600-602. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.

Dangschat, Jens S. und Hamedinger, Alexander (2007): Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen – Einführung. In: Dangschat, Jens S. und Hamedinger, Alexander (Hrsg.) (2007): Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen. Akademie für Raumfoschung und Landesplanung. Hannover.

Dangschat, Jens S. und Hamedinger, Alexander (Hrsg.) (2007): Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen. Akademie für Raumfoschung und Landesplanung. Hannover.

Die Presse (2011): Debatte um "zu hohe" Mieten in Altbauten. Online: http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/635149/Debatte-um-zu-hohe-Mieten-in-Altbauten (abgerufen am 30.09.2017).

Dienel, Hans-Liudger (2009): Multilokales Wohnen zwischen Kontrasträumen. Befunde und Konzepte zu individuellen und politischen Raumpartnerschaften. In: Informationen zur Raumentwicklung (2009) 2: 117-123. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn.

Dittrich-Wesbuer, Andrea und Plöger, Jörg (2013): Multilokalität und Transnationalität – Neue Herausforderungen für Stadtentwicklung und Stadtpolitik. In: Raumforschung und Raumordnung (2013) 71: 195-205. Berlin.

Dittrich-Wesbuer, Andrea, Föbker, Stefanie, und Sturm, Gabriele (2015): Multilokales Wohnen: Empirische Befunde zur Verbreitung in Deutschland. In: Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (Hrsg.) (2015): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung: 121-143. Band 18. Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Wien.

Duchêne-Lacroix (2015): Archipel oder die Territorialität in der Multilokalität der Lebenswelt. In: Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (Hrsg.) (2015): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung: 218-239. Band 18. Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Wien.

Duchêne-Lacroix, Cédric (2009): Mit Abwesenheit umgehen. Kontinuität und Verankerung einer transnationalen Lebensführung jenseits territorialer Abgrenzungen. In: Informationen zur Raumentwicklung (2009) 2: 87-98. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn.

Duden (2017). Herausforderung, die. Online: http://www.duden.de/rechtschreibung/Herausforderung (abgerufen am 31.08.2017).

Einig, Klaus und Pütz, Thomas (2007): Regionale Dynamik der Pendlergesellschaft. Entwicklung von Verflechtungsmustern und Pendeldistanzen. In: Informationen zur Raumentwicklung (2007) 2:73-91. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn.

Engelhardt, Dirk (2012): Büro in Stuttgart, Wohnung in Barcelona. Online: http://www.spiegel.de/karriere/berufspendler-buero-in-stuttgart-und-wohnung-in-barcelona-a-832245.html (abgerufen am 20.09.2016).

Esser, Josef und Weiß, Sven J. (2005): Globalisierung. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2005): Handwörterbuch der Raumordnung: 397-404. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.

Faulbaum, Frank, Prüfer, Peter und Rexroth, Margit (2009): Was ist eine gute Frage? Die systematische Evaluation der Fragenqualität. Wiesbaden. Zitiert nach: Kromrey, Helmut, Roose, Jochen, Strübing, Jörg (2016): Empirische Sozialforschung. Modelle und Methoden der standardisierten Datenerhebung und Datenauswertung mit Annotationen aus qualitativ-interpretativer Perspektive. UVK Verlagsgesellschaft, 13. Auflage. Konstanz und München.

Fiedler, Matthias (2016): Per Flugzeug zur Uni - Der Extrem-Pendler. Online: http://www.spiegel.de/lebenundlernen/job/extrem-pendeln-mit-dem-flugzeug-zur-uni-a-1088700.html (abgerufen am 20.09.2016).

Flughafen Wien Aktiengesellschaft (2017): Geschäftsbericht 2016 Flughafen Wien AG. Wien-Flughafen.

Frey, Oliver und Koch, Florian (Hrsg.) (2011): Die Zukunft der Europäischen Stadt. VS Verlag für Sozialwissenschaften/ Springer Fachmedien. Wiesbaden.

Friedrichs, Jürgen (2005): Stadtentwicklung. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2005): Handwörterbuch der Raumordnung: 1059-1067. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.

Fürst, Dietrich und Ritter, Ernst-Hasso (2005): Planung. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2005): Handwörterbuch der Raumordnung: 765-769. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.

Gebietsbetreuung Stadterneuerung (2017): Was wir tun. Online: http://www.gbstern.at/ueber-die-gb/was-wir-tun/ (abgerufen am 26.10.2017).

Groihofer, Brigitte (2017): Städtebauliche Verträge – der Pakt mit dem Investor? Online: https://www.bauforum.at/architektur-bauforum/staedtebauliche-vertraege-der-pakt-mit-dem-investor-144215 (abgerufen am 08.10.2017).

Gruber, Andrea (2015): Zweitwohnsitze in Österreich aus raumplanerischer Sicht: gezeigt an den Gemeinden Saalbach-Hinterglemm und Semmering. Masterarbeit an der Technischen Universität Wien. Wien.

Gruber, Nicole Lisette und Pöll, Belinda (2017): Phils Place – Vorsorgewohnungen – Investieren mit Weitblick. Online: https://www.oerag.at/de/Dienstleistungen/Immobilienvermittlung/Aktuelle-Wohnprojekte/Phils-Place-Vorsorgewohnungen--Investieren-mit-WEITBLICK.htm (abgerufen am 04.10.2017).

Hägerstrand, Torsten (1970): What about people in regional science? Papers of the regional science association (1970) 24: 7-21.

Hägerstrand, Torsten und Pred, Allan (Hrsg.) (1981): Space and time in geography. Essays dedicated to Torsten Hägerstrand. CWK Gleerup. Lund.

Haindorfer, Raimund (2013): Ost-West-Pendeln und soziale Integration in den Herkunftsgesellschaften. Explorative Ergebnisse einer Fallstudie in Westungarn. In: SWS Rundschau(2013): 2: 110-130.

Hamedinger, Alexander (1998): Raum, Struktur und Handlung als Kategorien der Entwicklungstheorie. Dissertation an der Wirtschaftsuniversität Wien. Campus Verlag. Frankfurt/Main.

HausHalten e.V. (2017): Wächterhäuser – Das Modell. Online: http://www.haushalten.org/de/waechterhaeuser_modell.asp (abgerufen am 24.10.2017).

Heigl, Andrea (2012): Erwin Pröll umwirbt die Wiener, die auch Niederösterreicher sind. Online: http://derstandard.at/1341845217920/ErwinProellumwirbtdieWienerdieauchNiederoesterreichersind (abgerufen am 04.06.2017).

Hesse, Markus und Scheiner, Joachim (2007): Räumliche Mobilität im Kontext des sozialen Wandels:eine Typologie multilokalen Wohnens. In: Geographische Zeitschrift (2007) 3: 138–154. Franz Steiner Verlag. Stuttgart.

Hilti, Nicola (2009a): Multilokales Wohnen: Bewegungen und Verortungen. In: Informationen zur Raumentwicklung (2009) 2: 77-86. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn.

Hilti, Nicola (2009b): Multilokales Wohnen im Spannungsfeld zwischen Mobilität und Sesshaftigkeit. In: Andexlinger, Wolfgang, Obkircher, Stefan und Saurwein, Karin (Hrsg.): DOKONARA 2008. 2. Int. DoktorandInnenkolleg. Nachhaltige Raumentwicklung. innsbruck university press. Innsbruck.

Hilti, Nicola (2013):Lebenswelten multilokal Wohnender. Eine Betrachtung des Spannungsfeldes von Bewegung und Verankerung. Dissertation an der ETH Zürich. Springer Fachmedien. Wiesbaden.

Hilti, Nicola (2015): Von Heimweh-Wienerinnen und Gelegenheitsmitbewohnern – Multilokal Wohnende als

Herausforderung für die Wohnungswirtschaft. In: Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (Hrsg.) (2015): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung: 314-334. Band 18. Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Wien.

Hirn, Wolfgang (2016): Wenn zwischen Job und Familie ein Kontinent liegt. Online: http://www.manager-magazin. de/magazin/artikel/extrempendler-globale-nomaden-a-1112655.html (abgerufen am 6.11.2016).

Holzinger, Elisabeth: Raum verloren, Räume gewonnen – Veränderungstendenzen der räumlichen Organisation der Gesellschaft. S.. In: Dangschat, Jens S. und Hamedinger, Alexander (Hrsg.) (2007): Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen: 51-70. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.

Hradil, Stefan (2005): Soziale Ungleichheit in Deutschland. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (Nachdruck der 8. Auflage 2001). Zitiert nach: Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (2015): Residenzielle Multilokalität – Problemlagen und Desiderata der Forschung. In: Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (Hrsg.) (2015): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung: 11-60. Band 18. Wien.

Hradil, Stefan (2016): Lebensstil. In: Kopp, Johannes und Steinbach, B (Hrsg.) (2016): Grundbegriffe der Soziologie. Springer. Wiesbaden.

Huchler, Norbert, Dietrich, Nicole und Matuschek, Ingo (2009): Multilokale Arrangements im Luftverkehr. Voraussetzungen, Bedingungen und Folgen multilokalen Arbeitens und Wohnens. In: Informationen zur Raumentwicklung (2009) 2: 43-54. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn.

Hühn, Melanie, Lerp, Dörte, Petzold, Knut und Stock, Miriam (Hrsg.) (2010): Transkulturalität, Transnationalität, Transstaatlichkeit, Translokalität. Lit-Verlag.

loveva, Milena (2017): UBM verkauft Micro Living Projekt im QBC für rund EUR 27 Mio. als "forward funding" an CORESTATE. Online: http://ubm.at/de/news-presse/presseaussendungen/artikel/2017/09/ubm-verkauft-micro-living-projekt-im-qbc-fuer-rund-eur-27-mio-als-forward-funding-an-corestat/ (abgerufen am 03.10.2017).

Jessen, Johann, Lenz, Barbara und Vogt, Walter (Hrsg.) (2000): Neue Medien, Raum und Verkehr. Wissenschaftliche Analysen und praktische Erfahrungen: Leske + Budrich. Opladen.

Kadi, Justin (2017): Der Wiener Zinshausmarkt boomt – und was das für die MieterInnen bedeutet. Online: http://urbanizm.net/4890592/der-wiener-zinshausmarkt-boomt-und-das-fur-die-mieterinnen-bedeutet/ (abgerufen am 04.10.2017).

Kallco (2017): sunquarter. Wohnen im Sonnwendviertel. Online: http://www.kallco.at/sun-quarter#nclps-224angebot (abgerufen am 04.10.2017).

Kasarda, John (2013): Aerotropolis: Business Mobility and urban Competitiveness in the 21st Century. In: Benesch, Klaus (Hrsg.) (2013): Culture and Mobility: Publications of the Bavarian American Academy. Volume 15. Universitätsverlag Winter. Heidelberg.

Kathpress (2017): Diözese Eisenstadt kauft Wohnungen für Wien-Pendler. Online: http://www.katholisch.at/aktuelles/2017/01/25/dioezese-eisenstadt-kauft-wohnungen-fuer-wien-pendler (abgerufen am 03.10.2017).

Kaufmann, Vincent, Viry, Gil und Widmer Eric D. (2010): Motility. In: Schneider, Norbert, F. und Collet, Beate (Hrsg.) (2010): Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison: 95-112. Barbara Budrich. Opladen.

Kramer, Caroline (2001): Zeitgeographie. In: Spektrum Akademischer Verlag (Hrsg.) (2001): Lexikon der Geographie. Spektrum Akademischer Verlag, Heidelberg. Online: http://www.spektrum.de/lexikon/geographie/zeitgeographie/9196 (abgerufen am 20.07.2017).

Kramer, Caroline (2012):"Alles hat seine Zeit" – die "Time Geography" im Licht des "Material Turn". In: Weixlbaumer, N. (Hrsg.) (2012): Anthologie zur Sozialgeographie. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung Band 16. Wien.

Kramer, Caroline (2015): Multilokalität als Kennzeichen des akademischen Lebens: eine empirische Studie unter Studierenden und Mitarbeiter/inne/n des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT). In: Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (Hrsg.) (2015): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung: 144-175. Band 18. Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Wien.

Krompholtz, Sarah (2015): Der Haushalt – ein unzeitgemäßer Begriff? In: Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (Hrsg.) (2015): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung: 202 -217. Band 18. Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Wien.

Kromrey, Helmut, Roose, Jochen, Strübing, Jörg (2016): Empirische Sozialforschung. Modelle und Methoden der standardisierten Datenerhebung und Datenauswertung mit Annotationen aus qualitativ-interpretativer Perspektive. UVK Verlagsgesellschaft, 13. Auflage. Konstanz und München.

Laimer, Peter und Lebersorger, Sandra (2017): Urlaubs- und Geschäftsreisen. Kalenderjahr 2016. Ergebnisse aus den vierteljährlichen Befragungen. Schnellbericht 3.4. Statistik Austria. Wien.

Läpple, Dieter, Mückenberger, Ulrich und Oßenbrügge, Jürgen (2010): Vorwort: Die Gestaltung der Raum-Zeit-Muster, postfordistischer "Stadtquartiere. Zu diesem Buch. In: Läpple, Dieter, Mückenberger, Ulrich und Oßenbrügge, Jürgen (Hrsg.) (2010): Zeiten und Räume der Stadt: 9-24. Barbara Budrich. Opladen.

Läpple, Dieter, Mückenberger, Ulrich und Oßenbrügge, Jürgen (Hrsg.) (2010): Zeiten und Räume der Stadt. Barbara Budrich. Opladen.

Leubert, Nicole (2013): Heute hier. Morgen dort. Chancen und Herausforderungen multilokaler Lebensstile in Wolfsburg. Graue Reihe des Instituts für Stadt- und Regionalplanung: Nr. 47. Technische Universität Berlin. Universitätsverlag der TU Berlin. Berlin.

Limmer, Ruth und Schneider, Norbert F. (2008): Studying Job-Related Spatial Mobility in Europe. In: Schneider, Norbert, F. und Meil, Gerardo (Hrsg.) (2008): Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries: 13-46. Barbara Budrich. Opladen.

Limmer, Ruth, Collet, Beate und Ruppenthal, Silvia (2010): Introduction: Job-Related Spatial Mobility in Contemporary European Societies. In: Schneider, Norbert, F. und Collet, Beate (Hrsg.) (2010): Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison: 15-24. Barbara Budrich. Opladen.

Magistratsabteilung 21 der Stadt Wien (2001): Plandokument 7359. Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes. Plangebiet: Baumgasse, Litfassstraße, Linienzug 1-2 (Litfassstraße, Baulinie), Linienzug 2-6 (Litfassstraße, Rinnböckstraße, Bezirksgrenze zwischen 3. und 11. Bezirk), Rennweg, Dr. Bohr-Gasse, Viehmarktgasse, Henneberggasse und Linienzug 7-10 (Straßenfluchtlinie) im 3. Bezirk, Kat. G. Landstraße und Kat. G. Simmering.

Magistratsabteilung 21 der Stadt Wien (2005): Plandokument 7603. Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes. Plangebiet: Wienerbergstraße (teilweise Bezirksgrenze), Triester Straße, Linienzug 1-5 und Eibesbrunnergasse (Bezirksgrenze) im 10. Bezirk, Kat. G. Inzersdorf Stadt

Magistratsabteilung 21 der Stadt Wien (2007): Plandokument 7666. Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes. Plangebiet: Wagramer Straße, Linienzug 1-9 (Wagramer Straße, Ufer der Neuen Donau, Leonard-Bernstein-Straße) und Kratochwijlestraße im 22. Bezirk, Kat. G. Kaisermühlen.

Magistratsabteilung 23 der Stadt Wien (2014): WIEN WÄCHST...Bevölkerungsentwicklung in Wien und den 23 Gemeinde- und 250 Zählbezirken. Magistrat der Stadt Wien. Wien.

Magistratsabteilung 23 der Stadt Wien (2016): Ordentliche Studierende an Universitäten und Hochschulen in Wien 1997/98 bis 2013/14. Online: https://www.wien.gv.at/statistik/bildung/tabellen/studenten-uni-zr.html (abgerufen am 25.09.2017).

Magistratsabteilung 23 der Stadt Wien (2017): Erläuterungen zur Gebäude- und Wohnungsstatistik. Online: https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/wohnen/erlaeuterungen-wohnen.html (abgerufen am 20.09.2017).

Magistratsabteilung 63 der Stadt Wien (2017): Zimmervermietung aus gewerberechtlicher Sicht. Online: https://www.wien.gv.at/wirtschaft/gewerbe/zimmervermietung.html (abgerufen am 03.10.2017).

Marchetti, Cesare (1994): Anthropological Invariants in Travel Behavior. In: Technological forecasting and social change (1994) 47: 75-88. Elsevier.

Martel, Andrea (2016): Touristen als Konkurrenz für Mieter. Online: https://www.nzz.ch/wirtschaft/touristen-appartements-statt-mietwohnungen-wie-airbnb-den-wohnungsmarkt-tangiert-ld.121830 (abgerufen am 20.09.2017).

Mayerhofer, Nina Cosmea (2016): Der Aufstieg von Airbnb in Wien. Mögliche Konsequenzen auf den Wohnungsmarkt und die Hotellerie. Diplomarbeit an der Technischen Universität Wien. Wien.

Mayring, Philipp (2010): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. Beltz Verlag. 11. Auflage. Weinheim und Basel.

Meil, Gerardo (2008): Summary – Job Mobility in Europe: Greater Differences among Social Groups than among Countries. In: Schneider, Norbert, F. und Meil, Gerardo (Hrsg.) (2008): Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries: 305-318. Barbara Budrich. Opladen.

Meldegesetz 1991, BGBl. Nr. 9/1992

Menzl, Marcus, González, Toralf, Breckner, Ingrid und Vogelsang, Sybille (2011): Wohnen in der Hafencity. Zuzug, Alltag, Nachbarschaft. Materialien zur Hafencity. Junius Verlag.

Mezler-Andelberg, Sabine (2016): Trends 2016: Reiche Russen fehlen am Luxus-Markt. Online: http://immobilien. diepresse.com/home/oesterreich/4941670/Trends-2016_Reiche-Russen-fehlen-am-LuxusMarkt (abgerufen am 20.09.2017).

Mietrechtsgesetz 1981, BGBl. Nr. 520/1981

Moser, Stefanie (2016): Residenzielle Multilokalität – ein Leben daZWISCHEN. Mulitlokale Bedürfnistypen in der Region Steyr-Kirchdorf. Masterarbeit an der Universität für Bodenkultur Wien. Wien.

Moser, Ulrike (2012): Zusammen ist man weniger allein. Online: https://www.trend.at/die-magazine/trend/immobilien/zusammen-344678 (abgerufen am 20.09.2017).

Müller, Benedikt (2016): Zu viele Ferienwohnungen, kein Platz für Mieter. Online: http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/airbnb-in-staedten-vermietung-von-ferienwohnungen-laeuft-aus-dem-ruder-1.2954475 (abgerufen am 20.09.2017).

Münch, Theresa (2017): Multilokalität. Zweitwohnungsboom verändert Städte. Online: http://www.tagesspiegel. de/wirtschaft/multilokalitaet-zweitwohnungsboom-veraendert-staedte/19863200.html (abgerufen am 30.5.2017).

Nadler, Robert, Petzold, Knut, Schönduwe, Robert (2015): Doing Online Surveys: Zum Einsatz in der sozialwissenschaftlichen Raumforschung. In: Raumforschung und Raumordnung (2015) 73: 203-217. Berlin.

Neu Marx (2015): Ergebnispräsentation "Neu Marx reloaded". Mehr Raum für die Wiener Start-up-Szene. Online: http://www.neumarx.at/tools/uploads/Nm-reloaded-22.6..pdf (abgerufen am 04.10.2017).

Novakovic, Goran (2016): Daten und Fakten - Wiener Bevölkerung nach Migrationshintergrund. Online: https://www.wien.gv.at/menschen/integration/grundlagen/daten.html (abgerufen am 20.09.2016).

Österreichische Raumordnungskonferenz (1987): Zweitwohnungen in Österreich. Formen und Verbreitung, Auswirkungen, künftige Entwicklung. Schriftenreihe Nr. 54. Österreichischer Bundesverlag. Wien.

Österreichischer Rundfunk (2015): Stadt: 35.000 Wohnungen stehen leer. Online: http://wien.orf.at/news/stories/2728618/ (abgerufen am: 04.06.2017).

Perlik, Manfred (2009): Quartiere auf Zeit: Multilokalität als Grenze der lokalen Governance. In: Drilling, M. und Schnur, O. (Hrsg.) (2009): Governance der Quartiersentwicklung. Theoretische und praktische Zugänge zu neuen Steuerungsformen: 69-88. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden.

Petzold, Knut (2010): Wenn sich alles um den Locus dreht: Multilokalität, Multilokation, multilokales Wohnen, Interund Translokalität als Begriffe der Mehrfachverortung. In: Hühn, Melanie, Lerp, Dörte, Petzold, Knut und Stock, Miriam (Hrsg.) (2010): Transkulturalität, Transnationalität, Transstaatlichkeit, Translokalität: 235-257. Lit-Verlag.

Petzold, Knut (2011): Die europäische Stadt und multilokale Lebensformen: Eine Beziehung mit Zukunft? In: Frey, Oliver und Koch, Florian (Hrsg.) (2011): Die Zukunft der Europäischen Stadt: 153-172. VS Verlag für Sozialwissenschaften/Springer Fachmedien. Wiesbaden.

Petzold, Knut (2013): Multilokalität als Handlungssituation. Lokale Identifikation, Kosmopolitismus und ortsbezogenes Handeln unter Mobilitätsbedingungen. Dissertation an der Universität Leipzig. Springer Fachmedien. Wiesbaden.

Petzold, Knut (2015): Multilokalität und soziale Ungleichheiten – eine Forschungsagenda. In: Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (Hrsg.) (2015): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung: 240-265. Band 18. Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Wien.

Petzold, Knut (2016): Berufliche Multilokalität und politische Partizipation: Warum Shuttles an ihrem Arbeitsort aktiv werden. In: Swiss Journal of Sociology (2016) 42 (1): 129–157. De Gruyter.

Philipp, Norbert (2016): Zwischennutzung: Jetzt oder nie. Online: http://schaufenster.diepresse.com/home/wohnen/5108917/Zwischennutzung_Jetzt-oder-nie (abgerufen am 24.10.2017).

Pozsogar, Wolfgang (2017): Temporäres Wohnen, dauerhaft nachgefragt. Online: http://diepresse.com/home/diverse/immoapp/5059957/Temporaeres-Wohnen-dauerhaft-nachgefragt (abgerufen am 30.09.2017).

Putschögl, Martin (2013): Der Boom der Wiener Heime. Online: http://derstandard.at/1369361517221/Der-Boomder-Wiener-Heime (abgerufen am 04.10.2017).

Putschögl, Martin (2017): Donau-City: Vor Tower 2 kommt Tower 3. Online: http://derstandard.at/2000058551163/ Donau-City-Vor-Tower-2-kommt-Tower-3 (abgerufen am 04.10.2017).

Randelhoff, Martin (2016): Das konstante Reisezeitbudget. Online: https://www.zukunft-mobilitaet.net/5299/analyse/konstantes-reisezeitbudget-marchetti-konstante-verkehrsgenese-yacov-zahavi/ (abgerufen am 20.09.2017).

Rangosch, Simone: Videokonferenzen und Geschäftsreisen. Reduzieren neue Medien das Geschäftsreiseaufkommen? In: Jessen, Johann, Lenz, Barbara und Vogt, Walter (Hrsg.) (2000): Neue Medien, Raum und Verkehr. Wissenschaftliche Analysen und praktische Erfahrungen: 275-289. Leske + Budrich. Opladen.

Reinprecht, Christoph (2017): Kommunale Strategien für bezahlbaren Wohnraum. Das Wiener Modell oder die Entzauberung einer Legende. In: Schöning, Barbara, Kadi, Justin und Schipper, Sebastian (Hrsg.) (2017): Wohnraum für alle?! Perspektiven auf Planung, Politik und Architektur: 213-230. Transcript-Verlag. Bielefeld.

Reuschke, Darja (2009): Raum-zeitliche Muster und Bedingungen beruflich motivierter multilokaler Haushaltsstrukturen. In: Informationen zur Raumentwicklung (2009) 2: 31-42. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn.

Reuschke, Darja (2010): Multilokales Wohnen. Raum-zeitliche Muster multilokaler Wohnarrangements von Shuttles und Personen in einer Fernbeziehung. Dissertation an der Technischen Universität Dortmund. VS Verlag für Sozialwissenschaften/Springer Fachmedien. Wiesbaden.

Rolshoven, Johanna (2006): Woanders daheim. Kulturwissenschaftliche Ansätze zur multilokalen Lebensweise in der Spätmoderne. In: Zeitschrift für Volkskunde (2006) 102: 179-194.

Rolshoven, Johanna (2008): The Temptations of the Provisional. Multilocality as a Way of Life. In: Ethnologia Europaea Journal of European Ethnology (2008) 37 (1–2): 17-25. Museum Tusculanum Press. Kopenhagen.

Rolshoven, Johanna (2009) : Kultur-Bewegungen. Multilokalität als Lebensweise in der Spätmoderne. In: Österreichische Zeitschrift für Volkskunde (2009) 3: 285-303.

Rolshoven, Johanna und Winkler, Justin (2009): Multilokalität und Mobilität. In: Informationen zur Raumentwicklung (2009) 2: 99-106. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn.

Rössel, Jörg und Hoelscher, Michael (2012): Lebensstile und Wohnstandortwahl. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie (2012) 64: 303-327.

Salzburger Raumordnungsgesetz 2009 - ROG 2009, LGBI Nr 30/2009

Schad, Helmut (2015): Werknetze des multilokalen Wohnens – Methodologische Implikationen der Akteursnetzwerktheorie. In: Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (Hrsg.) (2015): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung: 266-313. Band 18. Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Wien.

Schad, Helmut, Hilti, Nicola, Hugentobler, Margit und Duchêne-Lacroix, Cédric (2015): Multilokales Wohnen in der Schweiz – erste Einschätzungen zum Aufkommen und zu den Ausprägungen. In: Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (Hrsg.) (2015): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung: 176-201. Band 18. Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Wien.

Schiek, Daniela (2014): Das schriftliche Interview in der qualitativen Sozialforschung. In: Zeitschrift für Soziologie (2014) 5: 379-395. Lucius & Lucius Verlag. Stuttgart.

Schier, Michaela (2009): Räumliche Entgrenzung von Arbeit und Familie. Die Herstellung von Familie unter Bedingungen von Multilokalität. In: Informationen zur Raumentwicklung (2009) 2: 55-66. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn.

Schindegger, Friedrich (1999): Raum. Planung. Politik. Ein Handbuch zur Raumplanung in Österreich. Österreichisches Institut für Raumplanung. Böhlau-Verlag. Wien.

Schneider, Norbert F., Limmer, Ruth und Ruckdeschel, Kerstin (2002): Berufsmobilität und Lebensform. Sind berufliche Mobilitätserfordernisse in Zeiten der Globalisierung noch mit Familie vereinbar? Verlag W. Kohlhammer. Stuttgart.

Schneider, Norbert, F. und Collet, Beate (Hrsg.) (2010): Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison. Barbara Budrich. Opladen.

Schneider, Norbert, F. und Meil, Gerardo (Hrsg.) (2008): Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries. Barbara Budrich. Opladen.

Schöning, Barbara, Kadi, Justin und Schipper, Sebastian (Hrsg.) (2017): Wohnraum für alle?! Perspektiven auf Planung, Politik und Architektur. Transcript-Verlag. Bielefeld.

Schönwandt, Walter und Voigt, Andreas (2005): Planungsansätze. In: Handwörterbuch der Raumordnung: 769-776. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.

Schwaiger, Robert (2009): Boardinghouse Webgasse. Diplomarbeit an der Technischen Universität Wien. Wien.

Scoppetta, Stefan (2013): Immobilien: Der Kampf gegen zu hohe Mieten. Online: https://www.trend.at/finanzen/geld-service/immobilien-der-kampf-mieten-351280 (abgerufen am 30.09.2017).

Seebacher, Marc M. (2013): Die Praxis multilokalen Wohnens. Ein Leben an mehreren Orten – Habitus, Aktanten und Netzwerke. Masterarbeit an der Universität Wien. Wien.

Seidl, Roman, Plank, Leonhard und Kadi, Justin (2017): Airbnb in Wien. Eine Analyse. Online: https://wherebnb.in/wien/ (abgerufen am 14.11.2017).

Sheller, Mimi und Urry, John (2006): The new mobilities paradigm. In: Environment and Planning (2006) 38: 207-226.

Smartments business (2017): Wohnen auf Zeit im SMARTments business – Serviced Apartments. Online: https://www.smartments-business.de/ (abgerufen am 03.10.2017).

Spiegel Online (2017): Zeitvertreib auf dem Arbeitsweg. "Ich möchte das Pendeln nicht missen". Online: http://www.spiegel.de/karriere/pendeln-so-vertreiben-sich-berufspendler-die-zeit-a-1144728.html (abgerufen am 04.06.2017).

Spielmeyer, Claudia und Mayer, Helga (2016): Wohnhochhaus "Hoch 33" in Monte Laa. Online: http://www.oesw.at/presse/pressemeldungen/2016/17052016-wohnhochhaus-hoch-33-in-monte-laa.html (abgerufen am 04.10.2017).

Spielmeyer, Claudia und Mayer, Helga (2017): "Music-Box am Arselnalsteg" gewinnt Wettbewerb. Online: http://www.oesw.at/presse/pressemeldungen/2017/music-box-am-arsenalsteg-gewinnt-wettbewerb.html?user_mhilpageteaser_pi1%5Bbackld%5D=637 (abgerufen am 04.10.2017).

Stadt Wolfsburg (2013): Bündnis für Wohnen und Leben in Wolfsburg. Bausteine einer strategischen Wohnstandortentwicklung. Multilokalität und temporäres Wohnen.

Stadt Wolfsburg (2014): Wohnen & Bauen. Masterplan 2020. Stadt Wolfsburg - Referat Kommunikation.

Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (1994): Stadtentwicklungsplan 1994.

Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2005): STEP 05. Stadtentwicklung Wien 2005. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Wien.

Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2014): STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Wien.

Statistik Austria (2016): Auslandsösterreicherinnen und Auslandsösterreicher 2016. Online: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/internationale_uebersich/index.html (abgerufen am 10.12.2016).

Statistik Austria (2017): Pendlerinnen und Pendler. Online: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen_abgestimmte_erwerbsstatistik/pendlerinnen_und_pendler/index.html (abgerufen am 31.08.2017).

Stock, Mathis (2009): Polytopisches Wohnen - ein phänomenologisch-prozessorientierter Zugang. In: Informationen zur Raumentwicklung (2009) 2: 107-116. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn.

Stölb, Marcus (2012): Multilokal wohnen. Online: http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/immobilien/nur-an-denwochenenden-daheim-multilokal-wohnen-11933008.html (abgerufen am 04.06.2017).

Strambach, Simone und Kohl, Hendrik (2015): Mobilitätsdynamiken und Wissensarbeit – zum Wandel berufsbedingter zirkulärer Mobilität. In: Raumforschung und Raumordnung (2015) 73: 257-268. Springer-Verlag. Berlin und Heidelberg.

Stuiber, Petra (2017): Pflegerinnen aus dem EU-Ausland: Rund um die Uhr verfügbar. Online: http://derstandard.at/2000060968347/Pflegerinnen-aus-dem-EU-Ausland-Rund-um-die-Uhr-verfuegbar (abgerufen am 30.08.2017).

Sturm, Gabriele und Meyer, Katrin (2009): Was können Melderegister deutscher Großstädte zur Analyse residenzieller Multilokalität beitragen? In: Informationen zur Raumentwicklung (2009) 2: 15-30. Bundesinstitut für Bau-, Stadtund Raumforschung (BBSR). Bonn.

Sturm, Gabriele und Weiske, Christine (2009): Einführung. In: Informationen zur Raumentwicklung (2009) 2: I-II. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn.

Thomas, Julian (2014): Städtische Kreativität und strategische Planung - eine Erfolgskombination im Umgang mit schrumpfenden Städten? : untersucht am Beispiel der Städte Leipzig und Manchester. Diplomarbeit an der Technischen Universität Wien. Wien.

Tiroler Raumordnungsgesetz 2016 - TROG 2016, LGBl. Nr. 101/2016

Trummer, Paul (2012): Immobilien: Wiener Luxus in russischer Hand. Online: https://kurier.at/chronik/wien/immobilien-wiener-luxus-in-russischer-hand/773.652 (abgerufen am 20.09.2017).

Urban, Thomas (2017): Barcelona macht Druck. Online: http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/airbnb-barcelona-machtdruck-1.3533159 (abgerufen am 20.09.2017).

Urowski, Roman (2017): Postmoderne Stadtentwicklung und intelligenter Urbanismus. Wien auf dem Weg zur "Smart City" und der Stellenwert von Bürgerbeteiligung. Masterarbeit an der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz. Mainz und Hannover.

Urry, John (2007): Mobilities. Polity. Cambridge.

Verlic, Mara (2014): Die Enteignung des Möglichen. Die Bedeutung von Leerstand am Wiener Wohnungsmarkt. In: Hejda, Willi, Hirschmann, Anna, Kiczka, Raphael und Verlic, Mara (2014): Wer geht leer aus? Plädoyer für eine andere Leerstandspolitik. IG Kultur Wien – Interessensgemeinschaft und –vertretung der freien und autonomen Kulturarbeiter_innen in Wien. Wien.

Verwaltungsgerichtshof (2013): 30.04.2013, 2010/05/0094.

Verwiebe, Roland, Reinprecht, Christooph, Haindorfer, Raimund und Wiesböck, Laura (2017): How to suceed in a Transnational Labor Market: Job Search and Wages among Hungarian, Slovak, and Czech Commuters in Austria. In: International Migration Review (2017): 51 (1): 251-286. Center for Migration Studies of New York.

Von Ascheraden, Alexandra (2017): Leben im Hin und Her. In: Kommunalmagazin (2017) 4: 30-32. Online: https://www.kommunalmagazin.ch/system/files/2017-09/km1704multilokal.pdf (abgerufen am 17.09.2017).

Vrbatka, Elisabeth (2004): ZUWANDERER-FONDS: Die richtige Adresse für alle Pendler und Studenten. Online: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20040604_OTS0024/zuwanderer-fonds-die-richtige-adresse-fuer-allependler-und-studenten (abgerufen am 03.10.2017).

Wadhawan, Julia (2016): Digitale Nomaden: Vier Stunden, mehr nicht! Online: http://www.zeit.de/2016/06/digitale-nomaden-arbeit-arbeitszeit-home-office-schiff (abgerufen am 04.11.2017).

Waldviertler.wien (2017): Der Zuwanderer-Fonds - mit wenig Aufwand zur ersten Wohnung. Online: http://www.waldviertler.wien/themen/wohnen-verkehr/zuwanderer-fonds/ (abgerufen am 04.11.2017)

Weber, Gerlind (1987): Zweitwohnungen in Österreich – Rechtliche Aspekte. In: Österreichische Raumordnungskonferenz (1987): Zweitwohnungen in Österreich. Formen und Verbreitung, Auswirkungen, künftige Entwicklung. Schriftenreihe Nr. 54. Österreichischer Bundesverlag. Wien.

Weichhart, Peter (2009): Multilokalität – Konzepte, Theoriebezüge und Forschungsfragen. In: In: Informationen zur Raumentwicklung (2009) 2: 1-14. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn.

Weichhart, Peter (2015): Multi-local Living Arrangements – Terminology Issues. In: Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (Hrsg.) (2015): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung: 61-82. Band 18. Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Wien.

Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (2015): Residenzielle Multilokalität – Problemlagen und Desiderata der Forschung. In: Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (Hrsg.) (2015): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung: 11-60. Band 18. Wien.

Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (Hrsg.) (2015): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung: Band 18. Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Wien.

Weiske, Christine, Petzold, Knut und Zierold, Diana (2009): Multilokale Haushaltstypen. Bericht aus dem DFG-Projekt "Neue multilokale Haushaltstypen" (2006-2008). In: Informationen zur Raumentwicklung (2009) 2: 67-75. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Bonn.

Wiesböck, Laura (2016): A preferred workforce? Employment practices of East-West cross-border labour commuters in the Central European Region. In: Österreichische Zeitschrift für Soziologie (2013) 41: 391-407. Springer.

Wieselberg, Lukas (2015): Die Zufriedenheit der Pendler. Online: http://sciencev2.orf.at/stories/1753044/index.html (abgerufen am 20.09.2016).

Wisbauer, Alexander, Kausl, Alexander, Marik-Lebeck, Stephan und Venningen-Fröhlich, Hélène (2015): Multilokalität in Österreich: Regionale und soziodemographische Strukturder bevölkerung mit mehreren Wohnsitzen. In: Weichhart, Peter und Rumpolt, Peter A. (Hrsg.) (2015): Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung: 83-120. Band 18. Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Wien.

ZDF (2012): "Business-WG" als flexible Lebensform. "ZDF.reportage" über Berufstätige und ihre temporären Freunde. Online: http://www.presseportal.de/pm/7840/2216385 (abgerufen am 20.09.2017).

Zuwanderer-Fonds (2017): Der Zuwanderer-Fonds bietet 3.500 komplett möblierte Apartments in Wien. Online: http://www.zuwanderer-fonds.at/Wer_wir_sind.html (abgerufen am 03.10.2017).

Abbildungsverzeichnis

Abbildung: Titel und Quelle	Seite
Abb. 1: Fokusgebiete zur tiefergehenden Analyse. Eigene Darstellung. Geodaten: Stadt Wien Magistratsabteilung 41 - Stadtvermessung (2016): Bezirksgrenzen (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de). Online: https://www.data.gv.at/katalog/dataset/2ee6b8bf-6292-413c-bb8b-bd22dbb2ad4b (abgerufen am 21.11.2017).	40
Abb.2: Inhaltsanalytisches Kommunikationsmodell. Eigene Darstellung in Anlehnung an Mayring (2010): 57.	44
Abb. 3: Allgemeines inhaltsanalytisches Ablaufmodell. Eigene Darstellung in Anlehnung an Mayring (2010): 60.	45
Abb. 4: Ablaufmodell der inhaltlichen Strukturierung der vorliegenden Untersuchung. Eigene Darstellung in Anlehnung an Mayring (2010): 93 und 99.	46
Abb. 5: Verteilung von Funktionen des Lebensalltags. Eigene Darstellung.	74
Abb. 6: Diagramm Anteil der Bevölkerung mit und ohne weitere Wohnsitze in Österreich nach höchster abgeschlosssener Ausbildung (2013). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 nach Bauer (2015): 17.	77
Abb. 7: Faktoren der Wohnstandortwahl von befragten Multilokalen in Wien (2017). Eigene Darstellung. Daten: Eigene Erhebung durch Online-Befragung mit 19 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.	97
Abb. 8: Verteilung der Wohnstandorte der Befragten in Wien (2017). Eigene Darstellung. Daten: Eigene Erhebung durch Online-Befragung mit 19 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.	98
Abb. 9: Verhältnis Miete /Eigentum beim Wohnen unter den Befragten (Wien und weiterer Wohnort). Eigene Darstellung. Daten: Eigene Erhebung durch Online-Befragung mit 19 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.	101
Abb. 10: Wie und mit wem wohnen die Befragten in Wien und am weiteren Wohnort. Eigene Darstellung. Daten: Eigene Erhebung durch Online-Befragung mit 19 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.	102
Abb. 11: Verkehrsmittelwahl der Befragten beim Pendeln zwischen den Wohnorten. Eigene Darstellung. Daten: Eigene Erhebung durch Online-Befragung mit 19 Teilnehmerinnen und Teilnehmern.	106
Abb. 12: Entwicklung der Bevölkerungszahl Wiens 1971-2015. Eigene Darstellung. Daten: Stadt Wien, Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2017): Bevölkerung seit 1869 Wien (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed. de). Online: https://www.data.gv.at/katalog/dataset/stadt-wien_viebevlkerungseit1869wien (abgerufen am 21.11.2017).	126
Abb.13: Entwicklung der Nebenwohnsitzfälle in Wien (2001-2017). Eigene Darstellung. Daten: 2001: Statistik Austria Volkszählung 2001; 2006-2013: Statistik Austria Probezählung 2006, Registerzählung 2011, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009 und 2013 (Stichtag jeweils 31.10.) nach Bauer (2015): 15; 2014, 2015: Statistik Austria Abgestimmte Erwerbsstatistik 2014 und 2015; 2017: Wiener Bevölkerungsregister (Stichtag 1.1.2017), Berechnung Stadt Wien Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik nach Wolfgang Remmel (2017).	130
Abb. 14: Nebenwohnsitzraten (Nebenwohnsitzfälle pro 100 Hauptwohnsitze) in den Wiener Bezirken (2001, 2015). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001 Volkszählung vom 15. Mai 2001; 2015: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015, Nebenwohnsitzfälle laut ZMR. Geodaten: Stadt Wien Magistratsabteilung 41 - Stadtvermessung (2016): Bezirksgrenzen (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de). Online: https://www.data.gv.at/katalog/dataset/2ee6b8bf-6292-413c-bb8b-bd22dbb2ad4b (abgerufen am 21.11.2017).	131

Abb. 15: Veränderung der Nebenwohnsitzraten in den Wiener Bezirken (2001-2015, in Prozentpunkten). Eigene Darstellung. Daten: 2001: STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001 Volkszählung vom 15. Mai 2001; 2015: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015, Nebenwohnsitzfälle laut ZMR; Veränderung eigene Berechnung (Veränderung in "Prozentpunkten"). Geodaten: Stadt Wien Magistratsabteilung 41 - Stadtvermessung (2016): Bezirksgrenzen (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de). Online: https://www.data.gv.at/katalog/dataset/2ee6b8bf-6292-413c-bb8b-bd22dbb2ad4b (abgerufen am 21.11.2017).	132
Abb. 16: Entwicklung Nebenwohnsitzfälle in Wien nach Land des Hauptwohnsitzes (2006-2013). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Probezählung 2006, Registerzählung 2011, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009 und 2013 (Stichtag jeweils 31.10.) nach Bauer (2015): 15.	133
Abb. 17: Nebenwohnsitzfälle in Wien nach Anteilen der Bundesländer des Hauptwohnsitzes (2009). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA: Mini-Registerzählung 2009 nach Wisbauer et al. (2015): 104.	133
Abb. 18: Verteilung der Nebenwohnsitzfälle der Wiener Wohnbevölkerung (Personen mit Hauptwohnsitz Wien) nach Bundesländern (2009). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA: Mini-Registerzählung 2009 nach Wisbauer et al. (2015): 104.	134
Abb. 19: Entwicklung der Zusammensetzung der Nebenwohnsitzfälle in Wien nach Land des Hauptwohnsitzes (2006-2013, in Prozent) (Balkendiagramm). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Probezählung 2006, Registerzählung 2011, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009 und 2013 (Stichtag jeweils 31.10.), nach Bauer (2015): 15.	135
Abb. 20: Nebenwohnsitzfälle nach Lage des Hauptwohnsitzes (2013), inklusive Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich. Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 (Stichtag 31.10.) nach Bauer (2015): 4.	136
Abb. 21: Nebenwohnsitzfälle in Wien von Personen ohne Hauptwohnsitz in Österreich nach Staatsangehörigkeit (2013). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 (Stichtag 31.10.). Bauer (2015): 20 (Tabelle 9).	137
Abb. 22: Herkunftsbundesländer der Einpendlerinnen und Einpendler (ohne Ostregion, 2001 und 2015), Eigene Darstellung. Daten: eigene Berechnungen auf Basis 2001: Volkszählung vom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 -Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit Stichtag 31.10. Online (pro Bezirk): http://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=9 (abgerufen am 18.11.2017).	140
Abb. 23: Verteilung der Ziele von Auspendlerinnen und Auspendlern aus Wien (2001 und 2015, ohne Ziele in Ostregion). Eigene Darstellung. Daten: eigene Berechnungen auf Basis 2001: Volkszählung vom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 -Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit Stichtag 31.10. Online (pro Bezirk): http://www.statistik.at/blickgem/gemList. do?bdl=9 (abgerufen am 18.11.2017).	141
Abb. 24: Anteil der Einpendler von außerhalb der Ostregion (Wien, NÖ, Bgld.) an der Gesamtzahl der Einpendler pro Bezirk (2001, 2015). Eigene Darstellung. Daten: 2001: Volkszählung vom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 - Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit Stichtag 31.10. Online (pro Bezirk): http://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=9 (abgerufen am 18.11.2017). Geodaten: Stadt Wien Magistratsabteilung 41 - Stadtvermessung (2016): Bezirksgrenzen (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de). Online: https://www.data.gv.at/katalog/dataset/2ee6b8bf-6292-413c-bb8b-bd22dbb2ad4b (abgerufen am 21.11.2017).	142

Abb. 25: Anteil der Auspendler zu Zielen außerhalb der Ostregion (Wien, NÖ, Bgld.) an der Gesamtzahl der Auspendler pro Bezirk (2001, 2015). Eigene Darstellung. Daten: 2001: Volkszählung vom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 -Erwerbspendler/innen nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit Stichtag 31.10. Online (pro Bezirk): http://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=9 (abgerufen am 18.11.2017). Geodaten: Stadt Wien Magistratsabteilung 41 - Stadtvermessung (2016): Bezirksgrenzen (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de). Online: https://www.data.gv.at/katalog/dataset/2ee6b8bf-6292-413c-bb8b-bd22dbb2ad4b (abgerufen am 21.11.2017).	143
Abb. 26: Veränderung von Ein- und Auspendlern (ohne Ostregion) in Prozentpunkten pro Bezirk (2001 und 2015). Eigene Darstellung. Daten: Eigene Berechnung auf Basis 2001: Volkszählung vom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 -Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit Stichtag 31.10. Online (pro Bezirk): http://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=9 (abgerufen am 18.11.2017). Geodaten: Stadt Wien Magistratsabteilung 41 - Stadtvermessung (2016): Bezirksgrenzen (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de). Online: https://www.data.gv.at/katalog/dataset/2ee6b8bf-6292-413c-bb8b-bd22dbb2ad4b (abgerufen am 21.11.2017).	144
Abb. 27: Bebauungsstruktur und Nebenwohnsitzrate (2017). Eigene Darstellung. Daten: Wiener Bevölkerungsregister, Stichtag 1.1.2017, Berechnung Stadt Wien Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik nach Wolfgang Remmel (2017). Geodaten: STATISTIK AUSTRIA (2017): Statistische Zählsprengel (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de) Online: http://data.statistik.gv.at/web/meta.jsp?dataset=OGDEXT_ZSP_1. (abgerufen am 21.11.2017). Stadt Wien Magistratsabteilung 41 - Stadtvermessung (2016): Bezirksgrenzen (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de). Online: https://www.data.gv.at/katalog/dataset/2ee6b8bf-6292-413c-bb8b-bd22dbb2ad4b (abgerufen am 21.11.2017). Stadt Wien - data.wien.gv.at (2016): Flächen-Mehrzweckkarte (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de). Online: https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/start.aspx (abgerufen am 24.11.2016).	146
Abb. 28: Nebenwohnsitzfälle pro 100 Hauptwohnsitze auf Zählsprengelebene (Nebenwohnsitzrate 2017). Eigene Darstellung. Daten: Wiener Bevölkerungsregister, Stichtag 1.1.2017, Berechnung Stadt Wien Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik nach Wolfgang Remmel (2017). Geodaten: STATISTIK AUSTRIA (2017): Statistische Zählsprengel (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de) Online: http://data.statistik.gv.at/web/meta.jsp?dataset=OGDEXT_ZSP_1. (abgerufen am 21.11.2017).	147
Abb. 29: Anteil der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Wohnbevölkerung auf Zählsprengelebene (2017). EigeneDarstellung.Daten:STATISTIKAUSTRIA (2017):Statistikdes Bevölkerungsstandes - Sonderauswertung (Statistik Austria). Bevölkerung mit Hauptwohnsitz in Wien nach Zählsprengel und Verfügbarkeit weiterer Wohnsitze in Österreich 2012 und 2017, nach Alexander Wisbauer (2017). Geodaten: STATISTIK AUSTRIA (2017): Statistische Zählsprengel (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de) Online: http://data.statistik.gv.at/web/meta.jsp?dataset=OGDEXT_ZSP_1. (abgerufen am 21.11.2017).	149
Abb. 30: Veränderung des Anteils der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Wohnbevölkerung auf Zählsprengelebene (2012-2017, in Prozentpunkten). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIKAUSTRIA (2017): Statistik des Bevölkerungsstandes - Sonderauswertung (Statistik Austria). Bevölkerung mit Hauptwohnsitz in Wien nach Zählsprengel und Verfügbarkeit weiterer Wohnsitze in Österreich 2012 und 2017, nach Alexander Wisbauer (2017). Geodaten: STATISTIK AUSTRIA (2017): Statistische Zählsprengel (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de) Online: http://data.statistik.gv.at/web/meta.jsp?dataset=OGDEXT_ZSP_1. (abgerufen am 21.11.2017).	150

Abb. 31: Entwicklung des Anteils der Wohnungen ohne Hauptwohnsitzmeldungen in den Wiener Bezirken (1981-2011). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA: Gebäude- bzw. Häuser- und Wohnungszählungen 1981, 1991 und 2001 und Registerzählung 2011 nach Stadt Wien, Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik. Online: https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/wohnungen-wohnsitz-bez-zr.html (abgerufen am 18.11.2017). Geodaten: Stadt Wien Magistratsabteilung 41 - Stadtvermessung (2016): Bezirksgrenzen (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de). Online: https://www.data.gv.at/katalog/dataset/2ee6b8bf-6292-413c-bb8b-bd22dbb2ad4b (abgerufen am 21.11.2017).	152
Abb. 32: Anteil der Wohnungen ohne Hauptwohnsitzmeldung auf Zählsprengelebene (2011). Eigene Darstellung. Daten: Registerzählung der Statistik Austria von 2011, Berechnung Stadt Wien, Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik nach Wolfgang Remmel (2017). Geodaten: STATISTIK AUSTRIA (2017): Statistische Zählsprengel (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de) Online: http://data.statistik.gv.at/web/meta.jsp?dataset=OGDEXT_ZSP_1. (abgerufen am 21.11.2017).	153
Abb. 33: Anteil der Wohnungen nach Wohnungsgröße in den Zählbezirken (2011). Eigene Darstellung. Daten: Stadt Wien, Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2017): Registerzählung 2011 - Zählbezirke (4) Wien. VIE-Wohnungen in den 250 Wiener Zählbezirken am 31.10. 2011 (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de). Online: https://www.data.gv.at/katalog/dataset/09e70f89-cadf-4a3b-a29a-2b3f3c6cbd71 (abgerufen am 18.11.2017). Geodaten: Stadt Wien Magistratsabteilung 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung (2017): Zählbezirksgrenzen (Lizenz: CC BY 3.0 AT, https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de). Online: https://www.data.gv.at/katalog/dataset/e4079286-310c-435a-af2d-64604ba9ade5 (abgerufen am 22.11.2017).	156
Abb. 34: Das Arbeiterwohnheim der Diözese Eisenstadt für Wochenpendelnde aus dem Burgenland befindet sich in einem Altbau im 15. Wiener Gemeindebezirk. Foto: Christian Zeilinger (2017).	163
Abb. 35: Ein Arbeiterwohnheim in einem für Wien typischen Gründerzeithaus in Blockrandbebauung. <i>Foto: Christian Zeilinger (2017)</i> .	163
Abb. 36: Ein Studierendenwohnheim in einem ehemaligen Arbeiterwohnhaus für Eisenbahner angrenzend zum Bahnhof Meidling. Foto: Christian Zeilinger (2017).	163
Abb. 37: Ein Studierendenwohnheim eingegliedert in die gründerzeitliche Blockrandbebauung im Bezirk Simmering. Foto: Christian Zeilinger (2017).	164
Abb. 38: Ein Wohnhaus gegenüber des Bahnhofs Meidling, indem so beworbene Pendlerwohnungen angeboten werden. Foto: Christian Zeilinger (2017).	165
Abb. 39: Wohnen auf Zeit in einem eigens für diesen Zweck errichteten und genutzten Gebäude im Bezirk Leopoldstadt. Foto: Christian Zeilinger (2017).	165
Abb. 40: Servicierte Appartements in der Nähe des Messestandortes und der Wirtschaftsuniversität in einem ebenfalls ausschließlich für diesen Zweck errichteten und genutzten Gebäude. Foto: Christian Zeilinger (2017).	165
Abb. 41: Im gezeigten Wohnhochhaus werden neben Miet- und Eigentumswohnungen ebenfalls servicierte Appartements angeboten. Foto: Christian Zeilinger (2017).	166
Abb. 42: In einem Altbau mit Wohnungen und Büros im Bezirk Margareten werden servicierte Appartements angeboten. Foto: Christian Zeilinger (2017).	166
Abb. 43: Boardinghaus nahe der Linken Wienzeile im 15. Bezirk. Foto: Christian Zeilinger (2017).	166

Abb. 44: Ein internationales Unternehmen errichtet servicierte Appartements im direkten Umfeld des Hauptbahnhofs. <i>Foto: Christian Zeilinger (2017).</i>	168
Abb. 45: Ein ehemaliges Bürohochhaus am Wienerberg wird zu einem Boardinghaus mit servicierten Appartements umgebaut, wobei diese langfristig als Wohnungen genutzt werden sollen. <i>Foto: Christian Zeilinger (2017)</i> .	
Abb. 46: In einem künftigen Wohnhochhaus am Laaer Berg sind neben Miet- und Eigentumswohnungen servicierte Appartements vorgesehen. Foto: Christian Zeilinger (2017).	168

Tabellenverzeichnis

Tabellen: Titel und Quelle	Seite
Tab. 1: Übersicht Expertinnen und Experten (Interviews). Eigene Darstellung.	40
Tab. 2: Kategorienbildung Inhaltsanalyse 1. Eigene Darstellung.	49
Tab. 3: Kategorienbildung Inhaltsanalyse 2. Eigene Darstellung.	51
Tab. 4: Anteil der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Bevölkerung nach Altersgruppen (2009). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009 nach Wisbauer et al. (2015).	75
Tab. 5: Anteil der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Bevölkerung nach Altersgruppen (2013). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 nach Bauer (2015): 16.	75
Tab. 6: Anteil der Personen in laufender Ausbildung mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an Bevölkerung nach Ausbildungsart (2013). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 nach Bauer (2015): 17.	76
Tab. 7: Anteil der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an Bevölkerung nach höchster abgeschlossener Ausbildung (2013). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 nach Bauer (2015): 17.	76
Tab. 8: Anteil der Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz in Österreich an der Bevölkerung nach Stellung im Beruf (2013). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 nach Bauer (2015): 16.	77
Tab. 9: Anteil der aktiv erwerbstätigen Wohnbevölkerung mit Nebenwohnsitz in Österreich am 31.Oktober 2009 nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit. Eigene Darstellung in Anlehnung an Wisbauer et al. (2015): 98. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Mini- Registerzählung und Abgestimmte Erwerbsstatistik 2009 nach Wisbauer et al. (2015): 98.	78
Tab. 10: Anteil Personen mit mind. einem weiteren Wohnsitz an der Bevölkerung nach Haushaltsgröße (2013). Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 nach Bauer (2015): 18.	79
Tab. 11: Nichttagespendler 2001. Eigene Darstellung. Daten: STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. Online: http://www.statistik.at/blickgem/vz6/g90001.pdf (abgerufen am 18.11.2017).	138

Tab. 12: Einpendler gesamt und ohne Ostregion (2001 und 2015). EigeneDasrstellung.EigeneBerechnungenaufBasis:2001:Volkszählungvom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 - Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit Stichtag 31.10. Online (pro Bezirk): http://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=9 (abgerufen am 18.11.2017).	139
Tab. 13: Auspendler gesamt und ohne Ostregion (2001 und 2015). Eigene Darstellung. Eigene Berechnungen auf Basis: 2001: Volkszählung vom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 - Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit Stichtag 31.10. Online (pro Bezirk): http://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=9 (abgerufen am 18.11.2017).	139
Tab. 14: Einpendler nach Bundesländern (ohne Ostregion). Eigene Darstellung. Eigene Berechnungen auf Basis 2001: Volkszählung vom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 - Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit Stichtag 31.10. Online (pro Bezirk): http://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=9 (abgerufen am 18.11.2017).	139
Tab. 15: Auspendler nach Pendelziel (ohne Ostregion) Bundesland oder Ausland. Eigene Darstellung. Eigene Berechnungen auf Basis 2001: Volkszählung vom 15. Mai 2001 - Erwerbspendler nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Großzählung 2001. 2015: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 - Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel. STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015 mit Stichtag 31.10. Online (pro Bezirk): http://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=9 (abgerufen am 18.11.2017).	139

Interviewpartnerinnen und Interviewpartner

Übersicht Expertinnen und Experten (Interviews)	Fachlicher Hintergrund	Art des Interviews
Nicola Hilti: publiziert im Fachbereich der Soziologie, forschte an der ETH Zürich zum Thema Multilokalität und ist aktuell an der FHS St. Gallen (Hochschule für Angewandte Wissenschaften) tätig. Hilti war Mitglied des bis 2016 bestehenden Arbeitskreises "Multilokale Lebensführung und räumliche Entwicklungen" an der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) in Hannover und ist ebenfalls Mitglied des Netzwerks Multilokalität.	Soziologie	Schriftlich Durchgeführt am 06.09.2017
Knut Petzold: publiziert im Fachbereich der Soziologie zum Thema Multilokalität, war wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Eichstätt-Ingolstadt und ist akademischer Rat an der Ruhr-Universität Bochum. Petzold war ebenfalls Mitglied im Arbeitskreis der ARL und dem Netzwerk Multilokalität der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster.	Soziologie	Schriftlich Durchgeführt am 15.08.2017
Andrea Dittrich-Wesbuer: Ist stellvertretende wissenschaftliche Institutsleiterin des in Dortmund ansässigen Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung. Dittrich-Wesbuer hat als eine der wenigen Autorinnen zu Multilokalität vor allem im Kontext von Planung Texte publiziert und war Mitglied im ARL-Arbeitskreis zu Multilokalität sowie beim Netzwerk Multilokalität.	Raumplanung	Mündlich (telefonisch) Durchgeführt am 27.09.2017
Joachim Scheiner: Ist Professor für Verkehrswesen und Verkehrsplanung an der Fakultät für Raumplanung der Technischen Universität Dortmund. Scheiner publizierte ebenfalls mehrfach zum Thema und entwickelte gemeinsam mit Markus Hesse 2007 eine der ersten Typologien zu Multilokalität. Seine Expertise brachte Scheiner ebenfalls im Arbeitskreis der ARL ein.	Raum- und Verkehrsplanung	Mündlich (telefonisch) Durchgeführt am 29.08.2017
Michael Rosenberger: Ist Stadtplaner in der Planungsabteilung der Wiener Stadtverwaltung (Magistratsabteilung 18) und einer der Autoren des Stadtentwicklungsplans sowie Projektleiter für den STEP 2025.	Raumplanung	Mündlich (Persönliches Gespräch) Durchgeführt am 03.09.2017
Peter A. Rumpolt: Ist Wissenschaftler im Bereich der Stadt- und Regionalforschung an der Österreichischen Akademie der Wissenschaften und Herausgeber einer der umfangreichsten (deutschsprachigen) Publikationen zum Thema. ("Mobil und doppelt sesshaft - Studien zur residenziellen Multilokalität"). Rumpolt ist assoziiertes Mitglied des internationalen und interdisziplinären "Netzwerks Multilokalität".	Raumforschung (Geographie)	Mündlich (Persönliches Gespräch) Durchgeführt am 18.10.2017

Leitfäden Interviews (Fragen)

Leitfaden Interview Hilti, Petzold und Scheiner:

In mehreren wissenschaftlichen Texten ist die Rede davon, dass Multilokalität eine Herausforderung für Planung darstellen würde, man sich aber im Bereich der Planung wenig bis gar nicht mit dem Thema aktuell auseinandersetzen würde. Welche Strategien erwarten Sie sich von Städten und der Stadtplanung im Umgang mit Multilokalität? Welche Maßnahmen bzw. Projekte sind Ihnen bekannt, wo versucht wurde aktiv auf das Thema einzugehen und daraus Ideen für neue Entwicklungen zu schaffen?

Einige Male wurde ich im Zuge meiner Arbeit darauf angesprochen, dass die Diskussion um Multilokalität im Endeffekt nur eine Wiedergeburt der klassischen Zweitwohnsitzthematik sei, wie sie bereits vor einigen Jahrzehnten geführt wurde. Ich erkläre dann, dass sich Motive und Ausprägungsformen verändert hätten, was gerade von planerischer Relevanz wäre. Wie schätzen Sie das ein? Ist Multilokalität die Zweitwohnsitzthematik 2.0?

Wie würden Sie die (räumlichen) Auswirkungen von Multilokalität in europäischen Großstädten beschreiben und welche klassischen planerischen Instrumente sind zur Reaktion sinnvoll, welche weniger geeignet und an welchen Instrumenten fehlt es (formelle wie informelle Instrumente der Planung)? Wie würden Sie Wien als Wohnort von Multilokalen einordnen bzw. auch die Reaktion der Wiener Stadtplanung auf das Phänomen Multilokalität einschätzen und bewerten?

Welche Städte würden Sie als Best-practice-Beispiele nennen, in denen bereits mit Multilokalität gearbeitet wird und wo Projekte auf dessen Basis entwickelt wurden?

Welchen Einfluss haben Wohnformen, die in Verbindung zu Multilokalität stehen, wie z.B. Boardinghäuser, serviced appartements, Pendlerwohnungen etc. (Stichwort: Zeitwohnen) auf lokale Wohnungsmärkte und wie kann darauf reagiert werden? Ist beispielsweise der geförderte Wohnungsbau ein geeignetes Instrument, um negative Folgen abzufedern?

Mutlilokal Lebende werden als hochmobile Menschen beschrieben, da sie in mehr oder weniger regelmäßigen Abständen zwischen mehreren Orten pendeln. Durch die häufige Nutzung von (Fern-)Verkehrsmitteln bekommen Abfahrts- und Ankunftsorte einen anderen Stellenwert innerhalb von Städten. Wie sollte daher, aus Ihrer Sicht, mit Orten wie Bahnhöfen oder Flughäfen und deren Umgebungen planerisch umgegangen werden, wenn sie für einen immer größer werdenden Teil der Bevölkerung immer öfter und v.a. regelmäßig aufgesucht werden und Teil des Lebensalltags werden? Welche Funktionen müssen diese dann neben dem Verkehrszweck noch erfüllen?

Leitfaden Interview Dittrich-Wesbuer:

Wie würden Sie die (räumlichen) Auswirkungen von Multilokalität in europäischen Großstädten beschreiben und welche klassischen planerischen Instrumente sind zur Reaktion sinnvoll, welche weniger geeignet und an welchen Instrumenten fehlt es (formelle wie informelle Instrumente der Planung)?

In mehreren wissenschaftlichen Texten ist die Rede davon, dass Multilokalität eine Herausforderung für Planung darstellen würde, man sich aber im Bereich der Planung wenig bis gar nicht mit dem Thema aktuell auseinandersetzen würde. Welche Strategien erwarten Sie sich von Städten und der Stadtplanung im Umgang mit Multilokalität (sowohl hinsichtlich technischer/infrastruktureller Fragen, aber auch Fragen der Partizipation)? Welche Maßnahmen bzw. Projekte sind Ihnen bekannt, die Sie in Zusammenhang von Städten im Umgang mit dem Thema Multilokalität als best-practice bezeichnen würden?

Wie sehen Sie die Rolle von Transitionsräumen wie von Bahnhöfen oder Flughäfen? Gewinnen diese durch Multilokalität an Bedeutung und wie soll diese Planung künftig behandeln? Soll der Gestaltung und den Funktionen anschließender öffentlicher Räume mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden?

Interview Rumpolt:

Ist Multilokalität aus Ihrer Sicht ein Thema in Wien und wie sehen Sie das im Vergleich zu anderen Großstädten in Europa? Wie würden Sie das Phänomen hier einschätzen und welche Ausprägungen von Multilokalität können Sie in Wien beobachten? Hat sich in den letzten Jahren etwas geändert (nach Motiven: berufsbedingt oder freizeitorientiert), gibt es hier Unterschiede zu früheren Entwicklungen?

In den letzten Jahren ist die Zahl derer, die nur mit einem Nebenwohnsitz in Österreich gemeldet sind, in Wien gestiegen. Wie würden Sie die zukünftige Entwicklung dahingehend einschätzen, auch für wen hier vermehrt Wien als weiterer Wohnort in Frage kommt?

Welche Auswirkungen im Hinblick auf die Raumentwicklung Wiens sehen Sie durch Multilokalität (z.B. in den Bereichen Wohnen, Verkehr)?

Wie geht Wiener Stadtplanung und Politik mit dem Phänomen Multilokalität um?

Welche Ansätze sollten aus Ihrer Sicht verfolgt werden? Woran fehlt es, was braucht es Neues? Sind Ihnen Projekte oder Ansätze aus anderen Städten bekannt, wo mit dem Thema umgegangen wird?

Leitfaden Interview Rosenberger:

Inwiefern ist Multilokalität ein Thema in der Wiener Stadtplanung? Wird dieser Begriff verwendet oder gibt es andere Bezeichnungen dafür, die das Thema zumindest tangieren?

Wie würden Sie die räumlichen Auswirkungen von Multilokalität konkret auf Wien bezogen beschreiben? Gibt es Orte in der Stadt, wo Multilokalität zu Problemen führt oder führen könnte, weil hier eine besondere Konzentration an multilokaler Bevölkerung auftritt und wie schätzen Sie die Wirkungen in den Bereichen Wohnen, Verkehr, Freizeitinfrastruktur oder auch Bürgerbeteiligung ein?

Das Gebiet des Wiener Hauptbahnhofs war eines der Zielgebiete der Stadtentwicklungspolitik. Inwiefern hat man so ein gesellschaftliches Phänomen wie Multilokalität im Kontext von Prozessen wie Globalisierung, Flexibilisierung der Arbeit und ähnliches berücksichtigt, denn hier entstehen nämlich u.a. anderem Projekte, die dem speziellen Feld des Zeitwohnens (serviced apartments) zuzuordnen sind. Auch moderne Formen der räumlichen Organisation von Arbeit wie so genannter Co-Working spaces stehen in Verbindung hierzu. Wie geht Planung in Wien aktuell damit um und wie ordnet sie diese Nutzungen ein?

Wie kann aus Ihrer Sicht Planung mit dem Thema Multilokalität umgehen? Unterschiedliche Ansätze aus anderen Bundesländern wie Zweitwohnsitzabgabe oder eigene Zweitwohnsitzgebiete in der Flächenwidmung sind bekannt, aber wie sinnvoll ist das in einer Stadt wie Wien? Welche Instrumente der Planung in Wien im Umgang damit sind aus Ihrer Sicht sinnvoll und welche weniger geeignet (Z.B. Wie sehen Sie hierbei die Rolle des STEP?) und welche zusätzlichen Instrumente wären hier eventuell aus Ihrer Sicht sinnvoll?

Online-Befragung: Fragebogen und Ergebnis

Die Ergebnisse des Fragebogens sind gleich der jeweiligen Frage bei den Antwortmöglichkeiten aufgelistet und in *kursiver Schrift* gehalten, um den Text, der auf dem Fragebogen war, von den tatsächlich gegebenen Antworten (bei vorgegebenen Antwortmöglichkeiten wird die Zahl der gewählten Antworten und bei offenen Fragen der von den Befragten geschriebene Antworttext angeführt) unterscheiden zu können. Die Befragung wurde mittels "Google Formulare" durchgeführt.

Befragung: Heute Wien, morgen anderswo - Leben an und pendeln zwischen mehreren Wohnorten

In dieser Befragung geht es um das Leben bzw. Wohnen an mehreren Orten und das Pendeln zwischen diesen. Unterschiedliche Motive (z.B. Ausbildung, Studium, Beruf, Fernbeziehung,...) führen dazu, dass sich der eigene Aktionsradius nicht nur auf eine Stadt oder einen Ort begrenzt, sondern zunehmend auch an mehreren Orten gelebt bzw. gewohnt wird. Wien soll hierbei den Untersuchungsraum darstellen, von dem die Befragung ausgeht. D.h. für Befragte sollte Wien Teil ihres so genannten "multilokalen" Lebens (Mehrörtigkeit) sein, sozusagen ein Ort unter mehreren, an denen sie wohnen. Häufig sind dies zwei, manchmal sind es auch mehr. Das Wohnen an mehreren Orte kann beispielsweise auch eine bestimmte Phase umfassen, wie z.B. für einen Job (Wochenpendeln), während des Studiums oder bei einer Fernbeziehung (zeitweises Mitbewohnen am Wohnort des/r Partners/in). Um im Rahmen meiner Masterarbeit an der TU Wien mehr über das Phänomen zu erfahren, bitte ich Sie, die folgenden Fragen zu beantworten Auch wenn Sie jetzt nur an einem Ort leben, aber früher an mehreren Orten gelebt haben, können Sie an der Befragung teilnehmen.

Ergebnisse der Befragung: Die Antworten werden direkt bei den Fragen angegeben

Wie hat das Leben an mehreren Orten (u.a. in Wien) für Sie begonnen?

- 13 Umzug nach Wien bzw. Gründung eines (zusätzlichen) Wohnstandortes in Wien, weiterer Wohnort noch an einem anderen Ort
- 3 Gründung eines zusätzlichen Wohnstandortes außerhalb Wiens (ursprünglicher Wohnort Wien)

2	c	
.3	Sonstiaes:	
.)	JULIBUIGUS.	

An welchem Ort/welchen Orten leben Sie noch außer in Wien? (bitte Gemeindenamen eingeben, falls außerhalb von Österreich bitte Land bzw. Länderkürzel hinzufügen)

Oberdorf im Burgenland Bad Gastein Alt-Nagelberg, Bez. Gmünd, NÖ Linz Leoben

Neulengbach, Mosambik (mehrmals jährlich) Buxtehude (BRD)

Buxteriuae (BRD)

DE München und IL Tel Aviv

Hamburg, DE Gmunden Holzhausen Hollabrunn

Innsbruck und Klagenfurt Bad Aibling, Deutschland Tampere (FI); Muonio (FI)

Japons Stockerau

Garching bei München, Deutschland

Freistadt

Was war der ausschlaggebende Grund für das Leben an mehreren Orten?

7 Beruf 5 Freunde

11 Ausbildung 4 Freizeit (Hobby)

7 Familie 3 Erholung

5 (Fern-)Beziehung 1 Sonstiges

Welche Funktionen erfüllt Wien für Sie?

6 Wohnort Familie 14 Ausbildungsort

7 Wohnort Partner/in 11 Freizeit- und Kulturangebote

13 Freunde treffen 3 Erholungsort

11 Arbeitsort 9 Ort zum Nachgehen von Hobbies

Welche Funktionen erfüllt der andere Wohnort für Sie?

14 Wohnort Familie 1 Ausbildungsort

3 Wohnort Partner/in 8 Freizeit- und Kulturangebote

14 Freunde treffen 15 Erholungsort

4 Arbeitsort 9 Ort zum Nachgehen von Hobbies

Nehmen Sie an Beteiligungsprozessen teil bzw. sind Sie in (Bürger-)Initiativen engagiert?

Ja. an allen meinen Wohnorten

4 Ja, in Wien

4 Ja, an den anderen Wohnorten

9 Nein

1 Sonstiges

Mit welchen Schwierigkeiten sehen Sie sich durch das Wohnen an mehreren Orten konfrontiert? Welche Angebote fehlen Ihnen?

eine Herausforderung für unsere Pendler & Pendlerinnen sind sicher die Kosten der doppelten Haushaltsführung sowie der Fahrtkosten (für Bahn/Bus/eigenem PKW)

Preise Zugverbindung, Freizeitstress, Vernachlässigen der Freundeskreise, Zeitmanagement

Zeiteinteilung/Organisation ist gefragt! (Terminkollision, Kleidung/Gegenstände am richtigen Ort, usw.)

Man ist nie am "richtigen" Ort

Reisezeit

Eigentlich machen mir nur die beiden unterschiedlichen Mentalitäten zu schaffen, sonst nichts.

inanzielles/Organisation des Alltags

Der Wechel zwischen den Orten und die Distanz zwischen den jeweiligen Freundes und Familiengruppen

Zeit bein hin und herpendeln, Preise für zugtickets

Der Doppelkauf von Gegenständen, Geldaufwand für das Hin- und Herfahren, Leben etwas zerrissen

Sporadische Zugverbindung, ständiges Herumschleppen von großen Taschen (Alternative: alles doppelt kaufen)

Doppelter Haushalt

Eingewöhnung nach Wechsel

Lange Reisen, günstige Tickets

Ständige goodbyes, fear of miising out

schwierig soziale Kontakte an beiden Orten zu pflegen, weil die Zeit knapp ist, regelmäßigere öffentliche Verkehrsmittel außerhalb Wiens

Die teilweise notwendig Verdopplung von Alltagsgütern ist eine finanzielle Zusatzherausforderung

aufwendigeres Zeitmanagment, Reise zwischen Wohnsitzen

durch das Pendeln geht viel Zeit verloren; Zerrissenheit, wo ma hingehört

Welche Vorteile sehen Sie darin an mehreren Orten leben zu können?

Flexibilität (2)

um einen Ausgleich zwischen Job und Familie bestens abbilden zu können

Viele verschiedene Einstellungen, Meinungen und Einflüsse, Verschiedene Orte heißt verschiedenes Angebot- Freizeit, Kontakte saber auch Ernährung, Geschäfte ect.

großer Bekanntenkreis, Vielfalt an Freizeitmöglichkeiten/Aktivitäten (Stadt/Land), Flucht möglich

Stadt für Berufsleben wichtig, Land für Familie und zur Erholung

Der Vorteil ist, beide Familien (Ö und BRD) unter einen Hut zu bekommen.

Abwechslung/Raum nur für mich

Mehr als einen Ort zuhause nennen zu können, sowohl Abstand als auch Nähe zu verschiedene Personen gewinnen zu können.

freunde an mehreren Orten, Abwechslung, Entspannung vom Alltag

Doppelte Verwurzelung

Abwechslung und Selbstbestimmung (muss z.B. morgens nicht so früh aufstehen, wenn ich in Wien übernachte)

City un	d Urbai	nes Leben in Wien				
Das be	ste zwe.	ier Welten haben zu können				
Mehrei	e Perspe	ektive, best of all worlds				
die Leb	ensqua	lität am "Land" ist viel besser, Wien a	ls Arbeitsc	ort und _l	orivat nur freiwillig erleben zu dürfen	
breitere	es Spekt	rum an Möglichkeiten der Freizeitges	taltung, B	erufswa	ahl	
Wie si	ind Sie	e in Wien gemeldet?				
	10	Hauptwohnsitz	2		nt in Wien gemeldet, aber ich wohne	
	7	Nebenwohnsitz	0		nindest temporär) hier Istiges	
Sind S	Sie an	den anderen Wohnorten gen	neldet?			
	15	Ja	4	Nei	n	
	13 4 ind Sie		2 Wohnorte		ommen (z.B. Wohnungssuche, Erreichb	arkeit,
	10	Freunde und Verwandte	11	Besi	uch vor Ort	
	11	Internet	3	Inse	rate, Berichte in Zeitungen	
	4	Kollegen	1	Son	stiges	
Wie o	ft pen	deln Sie zwischen Ihren Woh	norten?			
5	Mehr täglic	rmals wöchentlich, aber nicht (werl	<-)	4	Variierend mehrmals im Jahr	
0				2	Mehrmals im Jahr, aber weniger als 12 ma	J
1		al pro Woche				11
4	Variie Wocł	al pro Woche erend mehrmals monatlich/ einmal	pro	1	Mehrmals im Jahr, aber in keinem bestim Rhythmus, Pendeln variiert	

Natur und Garten am Land

Welche der folgenden Faktoren waren bei der Wohnungswahl in Wien für Sie entscheidend?

	Entscheidend für die Wahl	Wichtig	berücksichtigt, aber von geringer Bedeutung	kein Grund	weiß nicht/ keinen Einfluss auf Entscheidung (z.B. bei Eltern etc.)
Ruf des Wohnortes	3	3	5	3	1
Sicherheit	2	4	5	3	1
Lage Innenstadtbezirke (1-9)	6	3	2	3	1
Lage außerhalb des Gürtels, aber nicht am Stadtrand	0	1	2	8	2
Lage Stadtrand	1	1	1	7	3
Preis	8	7	1	0	0
Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln	9	6	0	1	0
Erreichbarkeit mit Auto	2	2	3	4	2
Erreichbarkeit Bahn (Nähe zu Fernver- kehrsbahnhof)	4	2	4	5	0
Erreichbarkeit Flughafen	2	1	4	7	1
Freizeit- und Kulturangebote (Sport- plätze, Theater, etc.)	1	3	5	4	0
Erholungsgebiete, Grünraum in der Nähe	4	3	4	4	0
Nähe Erreichbarkeit Arbeit, Ausbildungsort	9	3	3	1	0
Größe und Ausstattungsmerkmale der Wohnung (Balkon etc.)	6	5	2	1	0
Möbliert, fertig eingerichtete Wohnung	0	2	2	9	1
Befristeter Mietvertrag	2	1	0	9	2
Unbefristeter Mietvertrag	7	2	0	5	1

Wie wohnen Sie am anderen Wohnort/anderen Wohnorten (Wohnform)?

5	Wohnung auf Miete	0	Wohnheim (z.B. Studentenwohnheim, Werk
3	Eigentumswohnung	0	Hotels, serviced apartment,
0	Einfamilienhaus/Reihenhaus in Miete	0	Zeitwohnen (befristet Miete)
11	Einfamilienhaus/Reihenhaus in Eigentum		

Mit wem leben Sie in der Wohnung/ im Haus?

4	Allein (Single-Haushalt)	2	Gemeinsam mit mehreren Personen in einer WG
3	gemeinsam mit Partner/-in, Ehepartner/-in	8	Mitbewohnen bei Lebensgefährten/Freunden/ Be- kannten/Verwandten bzw. Familie (z.B. Eltern)
1	eigener Familie (mit Kindern)		,

Welche der folgenden Faktoren waren bei der Wohnungswahl am anderen Wohnort/ den anderen Wohnorten für Sie entscheidend?

	Entscheidend für die Wahl	Wichtig	berücksichtigt, aber von geringer Bedeutung	kein Grund	weiß nicht/ keinen Einfluss auf Entscheidung (z.B. bei Eltern etc.)
Ruf des Wohnortes	3	1	1	1	8
Sicherheit	2	2	1	1	8
Lage Innenstadt bzw. innenstadtnah	2	1	1	2	8
Lage Stadtrand	4	0	2	0	8
Preis	4	2	1	0	8
Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln	3	2	1	2	8
Erreichbarkeit mit Auto	2	3	0	1	8
Erreichbarkeit Bahn (Nähe zu Fernver- kehrsbahnhof)	4	2	0	2	7
Erreichbarkeit Flughafen	0	1	2	2	8
Freizeit- und Kulturangebote (Sport- plätze, Theater, etc.)	1	2	1	2	7
Erholungsgebiete, Grünraum in der Nähe	5	2	1	0	7
Nähe Erreichbarkeit Arbeit, Ausbildungsort	3	3	0	1	8
Größe und Ausstattungsmerkmale der Wohnung (Balkon etc.)	4	1	1	0	8
Möbliert, fertig eingerichtete Wohnung	0	2	1	1	9
Befristeter Mietvertrag	1	0	1	2	9
Unbefristeter Mietvertrag	2	0	1	1	9

Wie gestaltet sich das Pendeln zwischen den Wohnorten?

Aufgrund die durch das Land Burgenland geschaffene gute Verkehrsanbindung Wien-Oberwart durch die Dr. Richard G1-Buslinie im 30 Minuten-Takt und toller infrastruktureller Park- und Ride-Möglichkeiten im Burgenland vor Ort inkl. moderater Fahrkarten-Preise gestaltet sich das Pendeln mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sehr angenehm. Weiters bieten die guten Zubringeranbindungen an die A2 (mit den Autobahnauffahrten Markt Allhau/Pinkafeld/Pinggau-Friedberg-Schäffernsteg) eine gute Infrastruktur bei Nutzung des eigenen PKW's.

Mit Freunden/bekannten zusammen sprechen

anstrengend, aber erträglich

Geht gut, aber ansrrengend

Je älter ich werde, desto lästiger wird die Zeit die man für die Reisen aufwendet.

Entspannend

Sowohl Buxtehude als auch Wien sind Heimat für mich - somit ist es beiderseits wie ein "Nachhausekommen".

Schwierig, da es sehr viel Zeit in Anspruch nimmt

Schwierig, da durch Flüge lane vorher geplant werden muss. Es ist so abed immernoch am billigsten.

teuer, zeitaufwendig

Öffis, Zug, Auto

Langwierig, teilweise auch entspannend, manchmal auch stressig

Ich fliege als Austrlan Mitarbeiter zwar zu spezialKonditionen jedoch bekomme ich nur einen platz im Flieger wenn dieser vorhanden ist, also suche ich mir von vornherein Maschinen aus die "platz haben".

Meistens entspannt und flott. In 45 min vonn Innsbruck nach Wien ist eine tolle Sache

Anstrengend, weil zeitaufwändig

Öffis zu Flughafen, warten auf Flughafen, Auto von flughafen. Viel warten

Morgens nach Wien und abends wieder raus, wenn am nächsten Tag Heimarbeit, Wochenende je nach Lust und sozialen Kontakten Wien oder nicht

Rad - Bahn - UBahn

keine besondere Funktion

muss schnell von A nach B gehen

Was müssen Abfahrtsorte wie Bahnhöfe und Flughäfen aus Ihrer Sicht bieten? Woran fehlt es?

An meinem Abfahrtsort Oberwart ist eine gute Infrastruktur mit Park- & Ride-Parkplätzen an mehreren Standorten in gesicherter Ausstattung (Beleuchtung, gute Kennzeichnung,...) vorhanden

Cafes, beheizte Räume und genug Sitzmöglichkeiten

WLAN, bequeme/geschützte Sitzmöglichkeiten, angenehme Temperaturen

Im ländlichen Bereich besserer Nahverkehr (In meinem Dorf nur alle 1 Stunden ein Bus, am Wochende gar keiner mehr

Alles da was ich brauch

Kostenlose trinkwasserbrunnen/Heißes Trinkwasser

günstigere Tickets

Wärme, Aufenthaltsraum, Supermärkte oder Bäckerei

realistische Sitzmöglichkeiten (v.a. an Bahnhöfen - auf Eisensesseln sitzt es sich nicht so bequem, v.a. im Winter - #Blasenentzündung)

Essensmöglichkeiten, Sitzmöglichkeiten, gute Erreichbarkeit, ordentliche Sanitäre Anlagen (Toiletten im Terminal 3 des FH VIE nur über Treppen erreichbar!!)Bahnhöfe:Wind und Wetterschutz

Mehr Sitzplätze und schließfächer

Plätze wo man kann sie erholen/warten, einkaufsmöglichkeiten

Internatverbindung, Arbeiten im Zug leider nicht möglich,

keine besondere Funktion

Welche Funktion erfüllt das Pendeln neben dem Verkehrszweck noch für Sie? (z.B. arbeiten während der Fahrt, Erholung durch Musikhören etc.)

Durch die tolle Ausstattung der Dr. Richard G1-Buslinie in Form von Komfortsitzen/WLAN/Schreibtischausstattung für Laptop/Blackberry/Tablett - nutze ich diese gerne zum Arbeiten während der Nachhause-Fahrt bzw die Relax-Sitze zur Erholung und zum Lesen von Zeitungen und Magazinen vorwiegend morgens

Arbeiten, Musik hören, Gespräche führen

Erholung (Musik, Lesen, falls WLAN Filmschauen), plaudern mit Freunden, je nach Bedarf auch lernen

Keinen

Nachdenken

Lesen, vorbereiten, organisieren

Ich arbeite im Zug gerne am Laptop oder lese.

Arbeiten während der Fahrt

Keine wirkliche, wenn es oft genug gemacht worden ist ist es nur anstrengend

Erholung, Organisation

Lernen, Entspannen, Stricken, Lesen, Internet surfen

Erholung, Lesen, Lernen, wenn ich mit meinem Mann fliege, dann Zeit für Beisammensein, Reden und auch Aufarbeitung der erlebten Dinge (Hausbaustelle...)

Arbeiten während der Fahrt, filme sehen

Erholung durch Musikhören und Lesen, manchmal arbeiten. Ich kann leider nicht sehr produktiv sein während Pendeln.

munter werden bzw. abschalten, perfekter Übergang von Freizeit und Arbeitszeit, Lesen, Musik hören, arbeiten ohne internetverbindung leider nicht möglich..

Lesen

keine besondere Funktion

Dinge für die Arbeit und Universität erledingen

Planen Sie einen der Wohnorte aufzugeben, um künftig an einem Wohnort zu leben?

- 6 Ja, das Wohnen an mehreren Orten ist nur eine temporäre Phase, eine Übergangslösung
- Ja, ich werde dann künftig täglich zwischen diesen Orten pendeln
- 8 Nein, ich möchte langfristig an mehreren Orten leben
- 3 Weiß nicht
- 2 Sonstiges:

Ichhabevor,inZukunftnurmehraneinemWohnort zu leben, dennoch wird mein Zuhause bei meiner Familie immer ein Ort bleiben, an dem ich wohl und zuhase fühle und immer willkommen bin

Flexibilität ist Lebensqualität

Statistische Angaben

Alter

- 12 18-30
- 2 30-40
- 3 40-50
- 2 50-60

Geschlecht

- 4 männlich
- 15 weiblich

höchste abgeschlossene Ausbildung

- 8 Universität/Fachhochschule
- 11 Matura/Abitur (Allgemein- oder berufsbildende höhere Schule)
- 0 Lehre oder berufsbildende mittlere Schule
- O Pflichtschule

Beruf (freiwillig)

Studentin
Senior Riskmanagerin/ Senior Analystin
Tourismusverband & Kellnerin
Student
Studentin
Diplomierte Gesundheits- und Krankenpflegerin
Flugbegleiter, Studentin KSA
Angestellte, Manager
Mittleres Management

Ihre Anmerkungen zum Fragebogen: Was sollte noch unbedingt erwähnt werden? Welcher Aspekt fehlt?

Inhaltliche Strukturierung

Mas iste Was iste ausschau 1 der Stadt diese mit bahn- ur zwischer	Zitat ("Ankerbeispiel")	Kategorie	Kategorie	_	
		(skalierende Struktur.)	(irri dicinerie Sttruktur.)	rafapiliasie- rung	Begründung Kategorie
Die Entw	Was ist ein Stadtentwicklungsplan? - Der Stadtentwicklungsplan (STEP) ist das Instrument einer generellen, vorausschauenden Stadtplanung und Stadtentwicklung und legt in großen Zügen den weiteren geordneten Ausbau der Stadt fest. Er zeichnet die Verteilung von Bauland und Grünland vor, weist Entwicklungsgebiete aus und setzt gliese mit der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur (U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn und hochrangiges Eisenbahn- und Straßennetz) in Beziehung. Darüber hinaus zeigt er auch die räumlich-funktionellen Zusammenhänge zwischen der Stadt und der Region auf.	geringe bis mitt- lere Relevanz	Prinzipien	Stadtentwick- lungsplan In- strument vor- ausschauender Stadtplanung	ic k- In- vor-Planerisches Instrument id er
europa- i sondern auch die bilität, o Wiele raum wird zum Gründerz nelle Einl	Die Entwicklung Wiens wird durch die sich verstärkende wirtschaftliche und regionale Verflechtung sowie die europa- und weltweiten Trends (Globalisierung) beeinflusst. Diese betreffen nicht nur das wirtschaftliche Gefüge, sondern auch die Lebensverhältnisse aller StadtbewohnerInnen. Sie verändern Arbeitsbedingungen, Freizeitverhalten, Mobilität, Konsum und Kommunikation. Sie eröffnen große Chancen, erfordern aber auch aktives Mitwirken der Stadt. hohe Relevanz Viele raumwirksame Entwicklungen laufen dabei gleichzeitig, off auch entgegengerichtet ab. Darüber hinaus wird zum ersten Mal deutlich, dass viele Anforderungen nicht mehr in den bestehenden Strukturen der baulichen Gründerzeit, aber auch nicht im Maßstab der Stadt(grenzen) das Auslangen finden. Dies macht auch die funktionelle Einbeziehung derVerflechtungen mit der Region bis über die Staatsgrenzen hinweg notwendig.	hohe Relevanz	Analyse	Entwicklung Wiens durch weltweite Trends! (Globalisierung)! beeinflusst, raum- wirksame Ent- wicklung, neuek	Entwicklung Wiens durchNeue Anforderungen durch internationa- weltweite Trendsle Entwicklungen, die ihre unterschied- (Globalisierung)lichen, oft gegensätzlichen räumlichen E beeinflusst, raum-Wirkungen entfalten. Multilokalität als wirksame Ent-Phänomen der Globalisierung geht damit Morklung, neueeinher.
Im Wetth 3 17 ein inves Technolc	Im Wettbewerb der Städte und Regionen durch attraktive Standorte,Infrastruktur und innovative Einrichtungen ein investitionsfreudiges Klima für die Wirtschaft schaffen (Headquarters, Handel, Gewerbe, KMUs, Dienstleister, Technologiecluster) sowie die Nahversorgung sichern.	geringe bis mitt- lere Relevanz	Ziel	Infrastruktur für in-l novationsfreund- liches Klimafür Wirtschaft	Iziel Investoren anzulocken, wobei ins- Infrastruktur für in-besondere Headquarters Multilokalität novationsfreund-unter den Mitarbeitern wahrscheinlich liches Klimafürmachen (regelmäßiges Pendeln mit wei- terem Wohnsitz zwischen den Standor- ten des Unternehmens)
Die baulich 4 17 Boden sparv verhindern.	e Entwicklung entlang leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel konzentrieren,mit der Ressource sam umgehen, die vertikale Nutzungsmischung forcieren, die funktionelle und soziale Entmischung	geringe bis mitt- lere Relevanz	Ziel	bauliche Ent- wicklung entlang\ öffentlicher Ver-I kehrsmittel kon- zentrieren	bauliche Ent- wicklung entlangVerbesserte Erreichbarkeit von Wohns- öffentlicher Ver-tandorten, wodurch nict nur der inner- kehrsmittel kon-städtische Bereich gut erschlossen ist zentrieren
5 22 Lebensqualität		geringe bis mitt- lere Relevanz	Prinzipien		
6 22 Nachhaltigkeit		geringe bis mitt- lere Relevanz	Prinzipien		
7 22 Partizipation		geringe bis mitt- lere Relevanz	Prinzipien		
8 22 Diversität		geringe bis mitt- lere Relevanz	Prinzipien		
Aufgrunc 9 33 wissensc Dazu gel Märkte ir	Aufgrund der Größe und Bedeutung der Stadt finden sich hier aber auch wichtige wirtschaftliche,universitäre und wissenschaftliche Einrichtungen,deren Ausstrahlungswirkungen deutlich über das Staatsgebiet hinausreichen. Dazu gehören insbesondere Headquarters von Wirtschaftsunternehmen, die von Wien aus Teilunternehmen und Märkte in Mittel- und Osteuropa steuern.	hohe Relevanz	Allgemein	Ausstrahlwirkung der Stadt in Mittel- und Osteuropa	Ausstrahlwirkung Wien als Steurungszentrale für Unternehder Stadt in Mittel-men in Mittel- und Osteuropa. Multilokaund Osteuropa zielle Multilokalität

Multilokalität als stadtregionales Phänomen muss auf überörtlicher Ebene, auch Strategien und Bezugsraum CEN-transnational, betrachtet werden. Die Zahl der Nur-Nebenwohnsitzenden aus den Nachbarländern ist in den vergangenen Jahren gestiegen.	Strategien und regionale Abstim [–] Irschen Umgang mit Multilokalität als Maßnahmen mung stadtregionalem Phänomen zutreffend	Multilokalität als Zwischenschritt vor Ab- Subrubanisierung ³ Wanderung in das Stadtumland. Durch rung teile innerhalb der dennoch Wohnsitz in Stadt aufrecht er- halten.	Hohe Steige-Mit steigenden Entfernungen bei Pend- rungsraten beilern wird Multiloaklität wharscheinlicher Pendlern und(vor allem bei Pendlern von/in Bundes- rung Steigerung derländer außerhalb Niederösterreich oder Distanz Burgenland)	fortschreitender de mografischer Wandel, der sich im Bevölkerungs-Gesellschaftliche Veränderungen führen wachstum durchzu neuen Anforderungen in unterschied- Herausforde- In terna ti ona II-lichen Bereichen wie Wohnen und Arbei- rung sierung/Zuwan-ten. Internationalsierung lässt sich nicht derung nieder-hur bei Zugewanderten feststellen, son- schlägt, wodurchdern auch bei den Nebenwohnsitzfällen. sich Anforderun- gen an das Woh- nen ergeben.	Bevölkerungswachstum wird vor allem Internationalisie-auf Zuwanderung und Internationalisie-Herausforde- rung und Zuwan-rung zurückgeführt. Mit Zuwanderung rung derung wird zu-verbunden kann auch als individuelle nehmen Strategie Multilokalität verstärkt angenommenw erden.
hohe Relevanz	hohe Relevanz	hohe Relevanz	hohe Relevanz	hohe Relevanz	hohe Relevanz
Der regionale Bezugsraum für Wien- CENTROPE	Vienna Region - Abstimmung inneröst. Akteure	Bevölkerungsentwicklung und Suburbanisierung - () Die längerfristige Bevölkerungsentwicklung 1971–2001 der Vienna Region zeigt nicht nur einen Rückgang der Bevölkerungsantielle gegenüber den anderen österreichischen Bundesländern von 46,3 % (1971) auf 42 % (2001), sondern auch eine deutliche Verschiebung innerhalb der Region. So hat Wien gegenüber 1971 über 64.000 Einwohnerlnnen verloren, der Bevölkerungsanteil innerhalb der Ostregion verringerte sich von fast 49 % auf 46 %.lm Gegensatz dazu ist der Bevölkerungsanteil Niederösterreichs von rd. 43 % (1971) auf fast 46 % (2001) angestiegen. Die Bevölkerungsentwicklung im unmittelbaren Umland Wiens lässt in den beiden Perioden 1981–1991 und 1991–2001 auf einen anhaltenden Suburbanisierungstrend schließen	Pendlerinnen - () Der überwiegende Teil der Auspendlerinnen fährt nach Niederösterreich, hohe Steigerungsraten sind aber auch in das Burgenland (über 3.000 Personen) bzw.in andere Bundesländer (OÖ, Stmk) zu verzeichnen. Ein wesentlicher Beitrag zur starken Verkehrsentwicklung in der Vienna Region besteht darin, dass die Pendlerbewegungen in beide Richtungen stark zunehmen und die dabei zurückgelegten Distanzen kontinuierlich steigen. Aufgrund der stark flächigen Ausbreitung der Siedlungsentwicklung (in den Achsenzwischenräumen) ist dann auch der Anteil des Pkw-Verkehrs bei den täglichen Fahrten extrem hoch.	Die städtischen Gesellschaften unterliegen einem fortschreitenden demografischen Wandel, der sich im Bevölkerungswachstum durch Internationalisierung/Zuwanderung, im fortschreitenden Alterungsprozess und Außerechen tradierter Lebensformen niederschlägt. Daraus ergeben sich Anforderungen an das Wohnen und das Giffent-liche/private) Betreuungseinrichtungen für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen und die Sicherung/Ausweitung/ qualitative Verbesserung der Gesundheits- und Sozialeinrichtungen. Die bestehenden und zu erwartenden demografischen Änderungen schlagen sich nicht nur in höheren Anteilen älterer Menschen,sondern auch in einer stärkeren Internationalisierung der Bevölkerung nieder. Aus den spezifischen Lebenszusammenhängen sowie dem ökonomischen und soziokulturellen Hintergrund der jeweiligen Bevölkerungsgruppen resultieren auch spezifische Anforderungen an Lebensbedingungen und damit auch Fragen der Lebensqualität.	Internationalisierung/Zuwanderung - Sofern Zuwanderung nicht aktiv gefördert und gesteuert wird, ist diese von einer Reihe von kaum vorhersehbaren Fakroren, wie z.B. der allgemeinen Wirrschaftsentwicklung in den potenziellen Herkunfts- und Aufnahmeländern,den politischen Rahmenbedingungen, den aktuellen Einwanderungsbestimmungen oder von regionalen Krisen,beeinflusst. Im STEP 05 wird davon ausgegangen, dass es auch in Zukunft – wie für Großstädte typisch – zu einem weiteren Zuzug von Bevölkerung aus dem Ausland kommen wird. Die positive Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahrzehnte ist in Wien zu einem großen Teil auf den Zuzug in- und vor allem ausländischer Bevölkerung zurückzuführen.
36	36	38	40	. 45	46
10	1	12	13	4	15

16	20	Veränderung der Lebensstile - Die Entwicklung undVeränderung von Lebensstilen wird von mehreren Faktoren beeinflusst. Einerseits von den allgemeinen gesellschaftspolitischen und ökonomischen Rahmenbedingungen und andererseits von individuellen Faktoren. Die Veränderung der Lebensstile beeinflusst wiederum die ökonomische und soziale Entwicklung urbaner Gesellschaften sowie das Verhältnis der Geschlechter. Die Anforderungen, die sich daraus ergeben, sind breit gestreut und schließen die Frage der Wohn- und Standortqualitäten ebenso ein wie Fragen der Mobilität, Fragen der Versorgung mit Gesundheits-, Sozial- und Bildungseinrichtungen usw.	hohe Relevanz	Herausforde- rung	Entwicklung von Lebensstilen wird von gesellschafts- politischen und ökonom ischen Rahmen bed in- gungen beein- flusst. Damit verbunden neue	Multilokalität durch gesellschaftliche Lebensstilen wird (Wunsch an mehreren Orten zu wohnen von gesellschafts- durch ökonomische (Arbeit in einer Stadt politischen und wie Wien aufgrund des Arbeitsplatzan- ökonomischen gebots erforderlich und Multilokalität als gungen beein- Strategie um (Ab-)Wanderung zu vermeibedin; Damit verbunden andere Anforderungen verbunden neue an Wohnen, Mobilität und ähnliche Berei- che.
17	50	Die geänderten Erwartungshaltungen von Frauen – und auch von Männern – an Partnerschaft/Ehe und die eigene ökonomische Existenzsicherung bestimmen ganz wesentlich die Lebensstile. U.a. führt dies zu mehr Singlehaushalten, zu einem höheren Ausmaß von Alleinerzieherinnen und Patchworkfamilien, die neue Aufgaben und deren Bewältigung im Alltag mit sich bringen. Flexibilisierung und zunehmende Mobilitätsansprüche innerhalb der Arbeitswelt schaffen neue Probleme bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Speziell für Frauen (mit geringerer Qualifikation) bedeutet, aufgrund bisheriger Rollenverteilung, die Bewältigung der alltäglichen Versorgungsarbeit oft eine organisatorische Herausforderung, und es wird dadurch auch schwieriger, stabile soziale Netze zu knüpfen.	hohe Relevanz	Herausforde- rung	gesellschaftliche Veränderungen (Familie, Single- Haushalte) und Flexibiliserung, und Mobilitäts- ansprüche in der Arbeitswelt	Gesellschaftliche Veränderungen führen zu neuen räumlichen Anforderungen, Veränderungen zu neuen räumlichen Anforderungen, Veränderungen Haushalte. Deurch Anstieg der Single-Iebens (Patchwork-Familien) erfordern Haushalte) und auch differenzierten Blick bei Multilokali-Flexibiliserung auch differenzierten Blick bei Multilokali-und Mobilitäts-git, weshalb nicht zuletzte eine Kategorie und Mobilitäts-wie die der Familienpendler notwendig ansprüche in den Familienbender notwendig Arbeitswelt stille sind neue Anforderungen zu beobachten.
18	20	Gesellschaftspolitische und ökonomische Rahmenbedingungen - Die fortschreitende Internationalisierung und Flexibilisierung der Wirtschaft und damit auch der Arbeitswelt wird steigende Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse mit sich bringen. Die Arbeitswege werden länger, flexiblere Arbeitszeiten benötigen flexiblere Angebote auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Daraus ergeben sich neue Anforderungen an die Qualität und die Quantität des Angebotes etwa im Bereich der privaten und öffentlichen Infrastruktur (z.B.Wohnen und Arbeiten, Kinderbetreuungseinrichtungen, Gesundheit, Versorgung älterer und hochbetagter Menschen, Verkehrsangebote, Geschäftszeiten usw.).	hohe Relevanz	Analyse	steigende Mo- bilitätsanforde- rungen und - be- dürfnisse durch Internationalisie- rung und Flexi- biliserung. Dies erfordert neue Angebote bei pri- vater und öffentli- cher Infrastruktur	steigende Mo- oilitätsanforde- ungen und - be- dürfnisse durchberufsbedingt Multilokalität vermehrt nternationalisie-transnational (steigende Zahl an Neben- ung und Flexi-wohnsizfällen von Personen im erwerbs- oiliserung. Diesfähigen Alter ohne Hauptwohnsitz in erfordert neueÖsterreich). Angebote bei pri- vater und öffentli- cher Infrastruktur
91	50/51	Die zunehmende Internationalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft ist ein wichtiges Merkmal für den positiven Entwicklungsprozess einer Stadt.Wien wird auch weiterhin das Zentrum internationaler Zuwanderung bleiben.Durch eine aktive Gestaltung der Beziehungen sowohl zu den ewohnerInnen/Arbeitskräften als auch Unternehmen kann neues innovatives Potenzial für die Stadt genutzt werden.Offenheit und Durchlässigkeit der Gesellschaft vor allem in den Bereichen Bildung,Arbeitsmarkt,Kultur,Wohnen und Partizipation sowie der laufende Diskurs sind Voraussetzungen für eine positive und sozial stabile Weiterentwicklung der städtischen Gesellschaft.	hohe Relevanz	Herausforde- rung	Internationali- sierung der Wirr- schaft und Gesell- schaft für Stadt positiv, Wien Ziel internationaler Zuwanderungak- tive Gestaltung der Beziehung zu Bewohnerinnen und bewohneri als Potenzial für die Stadt	Internationaliasierung der Wirtschaft und Gesellschaft für Stadt positiv, Wien Ziellpositive Bewertung der Internationalianternation alersierung von Wirtschaft und Gesellschaft. Zuwanderungak-Neue Bewohnerinnen und Bewohnern tive Gestaltunggegenüber ist die Stadt positiv eingestellt der Beziehung zulund sieht Potenzial. Bewohnerinnen als Potenzial. Bewohneringen gegenüber ist die Stadt positiv eingestellt der Beziehung zulund sieht Potenzial.

Lebenszusammenhänge und soziokultu- Individuelle Fak- und damit Nachfrage nach Infrastruktu- Nachfrage nach Lebensstil zutrift und diese nach Motiv Infrastruktur der Multilokalität differenziert werden muss	Aktionsradien vergrößen sich Gesellschaftliche Veränderungen und andere Formen erweiterte Aktionsräume als Herausdes Zusammen-forderung für Planung. Die genannten lebens; neue Fle-Punkte beschreiben aktuell beobachtbaxibilität schaffte Aspekte (v.a. gesellschaftliche), die mit Raum- und Zeit-Multilokalität in Verbindung stehen.	Nicht nur gesetz-Neben den klassischen raumplaneri- liche Vorgaben,schen Instrumenten wie Flwdm und sondern verstärktebebbaungsplan soll zudem über För- geringe bis mitt- Strategien und qualitativer Kri-qualitativen kriterien gearbeitet werden. lere Relevanz Maßnahmen terien bei Wohn-Dies ist insbesondere im Umgang mit bauförderung unddem Thema Multiloaklität eine mögliche ähnlichen Instru-Variante, steuernd über Fördermittel Anmenten.	Die Analyse ergab, dass vor allem in den innenstadtnahen Gründerzeitvierteln Vor- und Nachteile Gründerzeitvierteln gründerzeitlicher ebenso die mit Hauptwohnsitz gemel-Bausubstanz deten Personen häufiger als in anderen Stadtteilen über weitere Wohnsitze in Österreich verfügen	
Herausforde- rung rung		Strategien ur Maßnahme	Analyse	
hohe Relevanz	hohe Relevanz	geringe bis mitt-Strategien und Iere Relevanz Maßnahmen	hohe Relevanz	
Veränderung individueller Faktoren - Neben gesellschaftlichen und ökonomischen Rahmenbedingungen bestimmen auch Alter sowie die unterschiedlichen Lebenszusammenhänge (Single, Familie, Integration im Arbeitsmarkt, Frauen, Männer) und der jeweilige soziokulturelle Hintergrund den Lebensstil und damit die Nachfrage nach Infrastruktur. Im Wesentlichen sind das Faktoren wie - das (steigende) Bildungsniveau der Bevölkerung - die Veränderung der individuellen Werthaltungen - die Veränderungen im Geschlechterverhältnis und damit verbunden die neuen Rollenbilder von Männern und Frauen - die Veränderungen, die sich im Bereich der Arbeitswelt ergeben	Die Aktionsradien der Menschen werden sich weiter vergrößern, die Form und die Intensität des Zusammenlebens wird sich verändern. So wird etwa erwartet, dass sich in der Stadt die Zahl der allein lebenden Menschen weiter erhöhen wird, die Zahl der so genannten "Patchworkfamilien" wird zunehmen, mehr Mobilität und mehr Flexibilität wird nicht nur neue Arbeitsort- Mohnortrelationen nach sich ziehen, sondern insgesamt auch individuelle neue Raum- und Zeitstrukturen schaffen. Erst die Dichte einer Großstadt bietet das Potenzial für ein kreatives Miteinander von verschiedenen Lebensstilen und Kulturen und schafft damit nicht nur eine breite Palette von unterschiedlichen Möglichkeiten und Chancen, sondern auch eine Basis für Innovation und Fortschritt. Diese Entwicklung kann aber auch zu einem Auseinanderklaffen zwischen den jungen mobilen Personengruppen und jenen führen, die aufgrund ihres Alters, ihrer konkreten Lebenszusammenhänge oder ihrer Gesundheit die geforderte Mobilität und Flexibilität nicht aufbringen können.	Ansatzpunkte für Maßnahmen - () Nicht nur gesetzliche Regulative und Vorgaben (z.B. Bauordnung, Flächenwi dmungspläne,Verrechtlichung der SUP usw.), auch die verstärkte Berücksichtigung von qualitativen Kriterien etwa im Bereich der Wohnbauförderung,der Wirtschafts- und Arbeitsplatzförderung, der Qualifikation, der Betreuungs-, Sozial- und Gesundheitseinrichtungen ermöglicht das Gegensteuern und damit die Vermeidung von Fehlentwick- lungen.	Die Vorteile der gründerzeitlichen Bausubstanz liegen in der Grundrissstruktur, der Tragwerksstruktur, den Raumhöhen und den verwendeten Materialien, die höchstmögliche Flexibilität und Offenheit in der Nutzung bieten. Vor allem die Raumhöhe der Erdgeschoßzone und Niveaugleichheit mit dem angrenzenden Straßenraum ermöglichen großen Nutzungsspielraum für Handel, Handwerk, Gastronomie, Wohnen, Dienstleistung etc. Nachteile des gründerzeitlichen Gebäudebestandes sind die meist hohen Dichten und die damit oft verbundene schlechte Belichtung sowie der Mangel an (halb-)privaten Grün- und Freiflächen. Die großzügig dimensionierten öffentlichen Straßenräume werden heute fast vollständig für den motorisierten Individualverkehr genutzt, wodurch auch ein großes Defizit an nutzbaren öffentlichen Freiflächen und Aufenthaltsbereichen entstand.	
0 51	1 51	2 51	3 57	
20	21	22	23	

69	Kleingartenanlagen, ursprünglich zur Selbstversorgung der Bevölkerung gedacht, erfuhren mit der Umnutzung zu ganzjährigem Wohnen einen hohen Bedeutungsgewinn als bevorzugte Wohnstandorte. Gemeinsam mit der Siedlungsform des Einfamilienhauses decken sie einen besonderen Bedarf der Bevölkerung nach dem Eigenheim im Grünen am Rande der Stadt ab.	hohe Relevanz	Analyse	Kleingärten ursprünglich zur Selbstversorgung erfuhren durch Umnutzung zu ganzjährigem Wohnen Bedeutungsgewinn als Wohnstandorte, decken Bedarf an Eigenheim im Grünen ab	Kleingärten ursprünglich nicht für Selbstversorgung ganzjähriges Wohnen vorgesehen und erfuhren durch erforderten damit Multilokalität. Trotz der Umnutzung zu Möglichkeit dauerhaft dort zu wohnen ganzjährige melebt dennoch ein großer Teil der Besit-tungsgewinn als anhand der Nebenwohnsitzfälle in den decken Bedarfertsprechenden Zählsprengeln deutlich an Eigenheim im wird.
65	Bis 2020 soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf 25 % aller Wege gesenkt werden, der Anteil des Radverkehrs möglichst rasch auf 8 % und der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) von 34 % auf 40 % gesteigert werden.Im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr wird die Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr von derzeit 35 zu 65 % auf zukünftig 45 zu 55 % angestrebt.	geringe bis mitt- lere Relevanz	Ziel	Anteil MIV senken, Anteil radverkerh und ÖV erhö- hen; Stadtgrenze überschreitender Verkehr höherer	Anteil MIV senken, Anteil radverkerh Die angepeilte Verkehrsmittelaufteilung Lud ÖV erhö beim regionalen Verkehr soll sich zuguns- nen; Stadtgrenze ten des ÖV ändern (betrifft v.a. Multilokali- überschreitender tät als stadtregionales Phänomen). Verkehr höherer
65/66	Der Arbeitspendlerverkehr der erwerbstätigen WienerInnen umfasste im Jahr 2001 etwa 22 % aller Wege.Männer legen einen Arbeitsweg deutlich häufiger mit dem Pkw zurück als Frauen.Umgekehrt nutzen Frauen bei ihren Arbeitswegen häufiger öffentliche Verkehrsmittel.Steigender Wohlstand und wirtschaftlicher Strukturwandel haben gemeinsam mit der zunehmenden Motorisierung ein dynamisches Wachstum der Arbeitswege über die Stadtgrenze hinaus zur Folge.Von den EinpendlerInnen nach Wien nutzen 65 % den motorisierten Individualverkehr und nur 35 % die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Durch die Abstimmung von Raumordnung und Verkehrspolitik soll das Wachstum der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort gebremst, der Anteil des Umweltverbundes bei den Arbeitswegen gesteigert, der Besetzungsgrad der Fahrzeuge im Arbeitspendlerverkehr erhöht sowie die Differenz der Arbeitswegedauer zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individual-verkehr verringert werden.	geringe bis mitt- lere Relevanz	Strategien & Maßnahmen	a bgestimmte Raumordnung und Verkehrspo- litik	a b g e s t i m m t e Verkehrspolitik soll steumordnung und Raumordnung Verkehrspolitik soll steuend auf die akun ordnung tuelle Entwicklung eingegriffen werden. Und Verkehrspoplies betrifft insbesondere stadtregionale Multilokalität.
85	Creative Industries Wissen und Kreativität sind als intellektuelles Kapital zu einer wichtigen gesellschaftlichen Grundlage Wiens und zugleich auch zu einem zentralen Standortvorteil geworden. Der Ruf Wiens als Wissenschaftsstadt ist durch eine Reihe von Kompetenzfeldern fest verankert.Besondere Stärken Wiens liegen in der Medizin, der Psychotherapie,den Kunst- und Kulturwissenschaften sowie, nach gezielten Investitionen der Stadt, nun auch in den Bereichen Biotechnologie und "Creative Industries" Die "Creative Industries" als Wirtschaftszweig haben in den letzten fünf bis zehn Jahren in Personenzahlen stark zugenommen und auch in ihrer Qualität substanziell zugelegt.Schon heute sind in Wien in den Sparten Musik, Film, bildende Kunst, Mode, Design und Multimedia und anderen mehr als etwa 100.000 Beschäftigte in d. 18.000 Klein- und Kleinstunternehmen tätig. (ä kap. IV. 4 Wirt- schaft und Arbeit) Wien setzt in diesem Bereich – neben der Biotechnologie und der Telekommunikation – auf ein weiteres Hoffnungsfeld,durchaus auch in einem standortpolitischen Sinn. Kunstschaffende werden in dem Sinn unterstützt, dass sie ihre Ideen auch umsetzen und verkaufen können. Damit wird dem Abwandern von Kreativen etwas Entscheidendes entgegengesetzt.	eringe bis mitt- ⁶ lere Relevanz	strategien und Maßnahmen	Creative Industries geringe bis mitt-Strategien und Kunstschaffende Iere Relevanz Maßnahmen sollen unterstützt werden	Gerade Personen im Kunstbereich leben häufig multilokal
88	Regionale Entwicklungskonzeptionen und Strategien - Entwürfe regionaler Kooperationen Europaregion CENTRO-geringe bis mitt-Strategien und ration, Europaregi-Multiloaklität als stadtregionales Phäno- Iere Relevanz Maßnahmen on CENTROPE	eringe bis mitt-! Iere Relevanz	Strategien und Maßnahmen	regionale Koope- ration, Europaregi- on CENTROPE	Multiloaklität als stadtregionales Phäno- men

Strategien und Micklung in dermen, Ausbau Verkehrsinfrastruktur CEN- TROPE	Strategien und Maßnahmen, Ab-Multiloaklität als stadtregionales Phäno- Maßnahmen nale Entwicklung	Strategien und Kooperation von Multiloaklität als stadtregionales Phäno- Maßnahmen schaften	Verkehrsinfra- struktur vergleich- Ziel bare Qualitätreichbarkeit) europäische Groß- stadtregionen	Ziel Wirtschaftsstand-Multilokalität der Wirtschaft bedingt resiorte entwickeln denzielle Multiloaklität	Ziel Forschungspoten-Forschende leben oft multilokal ziale vernetzen	Arbeitsmärkte öff-räumliche Disparitäten als eine der Fak- Ziel nen, Vorteile Un-toren für Multilokalität. Arbeitsmarktöff- terschiede nutzen nung begünstigt Rahmenbedingungen	Änderung der Trend zu höherem Wohnflächenbedarf, Wohnbedürfnisse _e ventuell auch aufgrund von Multiloka- Anstieg Wohnflä [–] lität che pro Kopf
geringe bis mitt. Strategien und Wicklung Iere Relevanz Maßnahmen Region	hohe Relevanz Stratu	hohe Relevanz Stratı	geringe bis mitt- Iere Relevanz	geringe bis mitt- Iere Relevanz	geringe bis mitt- lere Relevanz	geringe bis mitt- Iere Relevanz	hohe Relevanz A
Strategien Wiens in und mit der Region Die Funktion der Großstadt in der Region: Wachstum und Spezialisierung Wien verfolgt im Hinblick auf die beschriebene Ausgangslage folgende Ziele für die Entwicklung der Stadt in der Region: - Konzentration der städtischen Entwicklungsmaßnahmen auf Wirtschaftsbereiche mit klaren Standortvorteilen in der Stadt - Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Region CENTROPE (v.a. hochrangige Verbindungen zwischen den Zentren) - Entwicklung der Knotenfunktionen (Güter, Personen, Dienstleistungen) zu hervorragend ausgestatteten Wirtschaftsstandorten in der Stadt - Kooperation mit den Nachbarregionen mit dem Ziel, die Entwicklung aufeinander abzustimmen, den Infrastrukturausbau voranzutreiben, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung umweltgerecht zu steuern und geeignete Verfahren zur Klärung von Interessenkonflikten einzurichten	Maßnahmen zur Abstimmung der regionalen Entwicklung von Wien, Niederösterreich, dem Burgenland sowie des Bundes	Laufende Kooperation von Gebietskörperschaften	die Verkehrsinfrastruktur zu einem vollständigen und in gleicher Qualität operierenden Netz auszubauen,vergleichbar mit jenem in anderen europäischen Großstadtregionen (einschließlich der Flughäfen),	die Wirtschaftsstandorte auf international höchstem Qualitätsniveau zu entwickeln, zu betreiben und zu vermark- ten	die Forschungs- und Entwicklungspotenziale über die Grenzen hinweg zu vernetzen	die Arbeitsmärkte beiderseits der Grenzen schrittweise, mit Augenmaß zu öffnen und die Vorteile aus unterschied- lichen Qualifikationen, Sprach- und Marktzugängen sowie Lohnniveaus für das Wachstum der Gesamtregion zu nutzen.	Wohnungsbedarf - () Zuletzt bewirkt auch die laufende Änderung der Wohnbedürfnisse bzw. der Nachfragestrukturen einen ständigen Trend zur Ausweitung der Wohnflächen pro Einwohnerln. Bei generell steigenden Einkommen und Lebensstandards, aber auch durch die Veränderung der Haushaltsstruktur (Anteil der Singlehaushalte) entsteht eine langfristige Tendenz zur Vergrößerung der Wohnfläche pro Kopf. Auch länger in Wien lebende ZuwanderInnen haben mit Verbesserung ihrer Einkommensverhältnisse einen Nachholbedarf bei der Flächenausstattung ihrer Wohnungen. Insgesamt ist diese Tendenz langfristig stabil (1971: 25 m2, 1991: 33 m2, 2001: 38 m2 pro EinwohnerIn),wobei in den letzten Jahren eine leichte Sättigung der Kurve zu beobachten ist.
95	96	96	66	66	66	66	104
59	30	31	32	33	34	35	36

verändernde Be-Anstieg der Einpersonenhaushalte (unvölkerungsstruk-ter diesen ist der Anteil der multilokaler tur, neue Anforde-Haushalte besonders hoch) und höheren rungen, steigendeßedat an Wohnraum für Junghaushalte Nachfage nach(va. für Studierende aus anderen Bunder-Klein- und Mittel-ländern und dem Ausland; gerade Studiewohnungen rende leben besonders oft multilokal)	Wohnbauleistung von 6000 Woh- Bevölkerungswachstums nungen /Jahr	geförderter Wohnbau als Instrument zur geförderter Wohnbau als Instrument zur geförderte Wohnbau Durchmischung und Prävention nungen verstärkt den genannten Gründerzeitvierteln sind in Gründerzeit-hohe Nebenwohnsitzraten zu verzeichvierteln gen dies auf lokale Entwicklung hat
Analyse	Ziel	Ziel
hohe Relevanz	geringe bis mitt- Iere Relevanz	geringe bis mitt- lere Relevanz
Neben der quantitativen Verfügbarkeit von Wohrnaum, also dem Angebot an Wohrnaum, bestimmen Leistbarkeit sowie qualitative Kriterien die Nachfrage. Unterschiedliche Bevölkerungsgruppen (Alter, Lebensstuation, Einkommen, Herkunft) haben unterschiedliche Bedürfnisse, Anfordeungen und auch finanzelle) Möglichkeiten, Aus amark rach bzw. haben unterschiedliche Bedürfnisse, Anfordeungen und auch finanzelle) Möglichkeiten, Aus aus ist veränderunde bezölkerungsstuktur ergeben sicht für die Zukunft neue Anforderungen an den Wohn-aum: — Steingende Nachfrage nach Klein- und Mittalwohnungen (60–80 m.2). Die Zahl der Einpersonenhaushälte hat schon in den letzten Dekäden zugenommen. Betrug der Anteil 1971 noch knapp über 35 % so erreichte er 2001 bereit 45 %. Eine weitere Steigerung der Nachfrage nach diesem Segment wird ewartet. — Ststversorgung mit Wohnmaum für Junghaushalte Die Bildungs-J.Zuwanderung aus dem direkten städischen Ländern den Einsteig in die Sadt zu erleichten und sie in der Sadt zu ableen Statzerdhischen Regionen bzwanderen Ländern anderen Burndasänderung auch aus dem Ausland ist ein wichtiger Einflussäktor für die positive Dynamik der Bevölkerungsserhwicklung Jun Menschen aus anderen österrechischen Regionen bzwanderen Ländern den Einsteig ein Gestadt zu erleichten und sie in der Sadt zu elleichten wohnbau ist der Zugang zu qualitätiv hochwertigem Vohnnaum für eine breite Bevolkerungsschicht möglich. Es wird davon ausgegangen, dass die Nachfrage in diesem Angebotssegment weiter steigen wird, weshalb die Aufrechteraltung der Wohnbaus ist niedfagere Einkommensgruppen hervorragen au Wohnungsnehmen aus anderen Statzen Wohnbaus schlagen und der Anlage, eikologische Qualität er Avohnungen, Schädure und das Haus, Zleiguuppenonieniterung der Anlage, eikologische Qualitäts merkhalt kund vohnaus in und um Auslander aus und experainen der Anlage, ökologische Qualitäts merkhalten Mohnen schlagenden. Die Verfügbarkeit von Freisten Mohnen mit Bereich wohnen mit Bereich Wohnnaum (Studenten-Familien Sindersander und St	wird für den STEP 05 davon ausgegangen, dass eine geförderte Wohnbauleistung im Durchschnitt der nächsten geringe bis mitt- Jahre von rund 6.000 Wohnungen/ Jahr (in einer Bandbreite von 5.000 bis 7.000) aus folgenden Gründen beibehal- ten werden soll	Geförderte Wohnungen sollen verstärkt auch in den Gründerzeitvierteln errichtet werden.Dort sind zwar die Grundkosten höher, doch kann die vorhandene Infrastruktur genutzt und dadurch auch die soziale Durchmi- schung in den Gründerzeitvierteln gefördert werden.
7 104/105	8 106	9 106
37	38	39

40	107	Die durch hochrangige Infrastrukturausbauten (ÖV und MIV) entstehenden neuen Gebiete mit hoher Erreichbar- keit und Standortgunst stellen daher das vorrangige Potenzial für die Entwicklung der Stadt in neuen Projekten dar (ä Kap. IV6. Räumliche und zeitliche Prioritäten der Stadtentwicklung Wiens), wobei die Priorität – im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie – auf Gebieten mit ÖV-Anbindung liegt.	geringe bis mitt- Iere Relevanz	Strategien und Maßnahmen	hochrangige Infra- strukturausbautenAusbau der ermöglichen hohereichbarkeite Erreichbarkeit undhalb der Sta Stan dortgunst,für Multiloka Entwicklung beige kommen ÖV-Anbindung	hochrangige Infra- strukturausbauten/Ausbau der Infrastrukturen erhöht Er- geringe bis mitt-Strategien und Erreichbarkeit undhalb der Stadt, wodurch auch mehr Orte lere Relevanz Maßnahmen Stan dortgunst, für Multilokale als Wohnstandorte in Fra- Entwicklung beige kommen
14	108	Die Funktionen der Gründerzeitviertel sind sehr vielfältig. Sie bieten neben dem Wohnen selbst auch die Ausstattung mit Dienstleistungen, Kleingewerbe, Handel/Nahversorgung und ein dichtes Netz von sozialen Einrichtungen. Teilweise sind diese Stadtviertel auch für den Tourismus relevant. Diese Vielfalt ist eine der wesentlichen Stärken dieser städtischen Teilgebiete – sie zu erhalten und modernen Anforderungen anzupassen ist daher ein vorrangiges Ziel der künftigen Stadtentwicklung.	hohe Relevanz	Ziel	Funktionen Grün- derzeitviertel viel-Mult fältig, Erhalt undbiett Anpassung anAnte moderne Anfor-weit	Funktionen Gründerzeitgehale wohnen oft in Gründerzeitgefältig, Erhalt undbieten (Hohe Nebenwohnsitzraten und Anpassung anAnteile von Hauptwohnsitzenden mit moderne Anfor-weiteren Wohnsitzen)
42	108	Dies ist besonders wichtig in Hinblick auf die Gefahr des Abwanderns der aktiveren und ökonomisch stärkeren Bevölkerungsschichten. Es ist notwendig, hier im Gegenzug auch eine Zuwanderung aktiver und jüngerer Bevölkerungsgruppen auszulösen. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, müssen Entwicklungsimpulse durch die Ansiedlung moderner Einrichtungen und Attraktivitätsverbesserungen im Bestand gesetzt werden. Wohnen in Gründerzeitvierteln soll als attraktiver, klar städtisch geprägter Wohnstil auch für jüngere Leute ermöglicht werden.	hohe Relevanz	Strategien und Maßnahmen	Wohnen in Grün-Mult derzeitvierteln fürbiete junge Leute er-Ante möglichen	Wohnen in Grün-Multilokale wohnen oft in Gründerzeitge- Strategien und derzeitvierteln fürbieten (Hohe Nebenwohnsitzaten und Maßnahmen junge Leute er-Anteile von Hauptwohnsitzenden mit möglichen weiteren Wohnsitzen)
43	108	Die gründerzeitliche Stadt hat sich funktionell in vieler Hinsicht als beispielgebendes städtebauliches Modell erwiesen,welches krisensicher,auch über große gesellschaftliche,technische und wirtschaftliche Veränderungen hinweg, Anpassungsfähigkeit und Offenheit für neue Nutzungen besitzt	hohe Relevanz	Analyse	gründerzeitliche Stadt als städte- bauliches Modell _{Mult} krisensicher, und biett und anppasungs-Ante fähig bei ge-weit sellschaftlichen keit technischen und wirtschaftlichen	gründerzeitliche Stadt als städte- bauliches Modell Multilokale wohnen oft in Gründerzeitge- krisensicher, und bieten (Hohe Nebenwohnsitzraten und fähig bei ge- weiteren Wohnsitzen), Anpassungsfähig- technischen und keit der Gründerzeit wirtschaftlichen Veränderungen
4	109	Stärken des Gründerzeitbestandes: => weit gehend nutzungsneutrale konstruktive Primärstruktur, großes Nutzungs- und Anpassungspotenzial: Eignung für unterschiedliche Wohnformen, Büros, Ordinationen, Dienstleistungsbetriebe, Kleingewerbe etc. => öffentliche Nutzbarkeit der Erdgeschoßzonen, tagesbelichtete Souterrains => teilweise große Ausbau- und Gestaltungspotenziale in den Dachgeschoßbereichen, die auch durch gezielte Förderungen schwerpunktmäßig entwickelt werden sollen.	hohe Relevanz	Analyse	Mult nutzungsneutra-biete le Primärstruktur,Ante großes Anpas-weit sungspotential keit	Multilokale wohnen oft in Gründerzeitge- le Primärstruktur, Anteile von Hauptwohnsitzenden mit großes Anpas weiteren Wohnsitzen), Anpassungsfähig- sungspotential keit der Gründerzeit

	Diesen potenziellen Stärken stehen auch gravierende Schwächengegenüber, derentwegen die Gefahr einer Erosion der wirtschaftlichen und sozialen Substanz der Gründerzeitviertel entsteht: => hohe Dichten, die vor allem durch die schlechte Nutzbarkeit der Flächen in den Höfen verschärfter wirken => seringer Anteil an zugänglichen und als Gliederung/Auflockerung erlebbaren Grünflächen => teilweise ungünstige Belichtungsverhältnisse in den unteren Stockwerken => hohe Dachgeschoßbereiche) eingeschränkte Möglichkeit, Terrassen, Loggien oder kleinere private Räume im Grünen zu schaffen (teilweise wurden neue Grünflächen in den Hofbereichen geschaffen, auch im Rahmen von Zubauten mit begrünten Dächern, die als Terrassen genutzt werden) => bei Umstrukturierungen im Vergleich zu Neubauten teilweise extrem hohe Abstimmungs- und Verhandlungs- aufwand durch die große Anzahl der einzubeziehenden vorhandenen Nutzer, Nachbarn oder Vertragspartner (Wieter, Vermieter etc.) => Mangel an Pkw-Stellplätzen, der u.a. dazu führt, dass Verbesserungen des öffentlichen Raumes in den Grün- derzeitvierteln unterbleiben oder so beschnitten werden, dass der belebende und attraktivierende Effekt weit gehend ausbleibt => weitere, deutliche Reduktion von Substandardwohnungen kann nur durch die Initiative der Hauseigentümer erfolgen bzw. sollte durch zusätzliche Anreize in der geförderten Wohnhaussanierung unterstützt werden	hohe Relevanz	Analyse	Schwächen de Gründerzeitviertel	Multilokale wohnen oft in Gründerzeitge- bieten (Hohe Nebenwohnsitzraten und Gründerzeitviertel Antelle von Hauptwohnsitzenden mit weiteren Wohnsitzen), Anpassungsfähig- keit der Gründerzeit
Wohngebiette Erfüllung erss sich in Gebäu Wohnungen. Unter Berück- In Einfamillen 36.000 Kleinig Band der Band der Ba	Wohngebiete mit hohem Grünanteil - Das "Häuschen im Grünen" ist für eine bestimmte Bevölkerungsgruppe die Erfüllung ersehnter Wohnworstellungen. In Wien gibt es derzeit etwa 910.000 Wohnungen, 10 % davon befinden sich in Gebäuden mit je 1 bis 2 Wohnungen: 74.000 davon sind Einfamilienhäuser, 18.000 sind Gebäude mit zwei Wohnungen. Unter Berücksichtigung der Zweitwohnsitze der ArbeitspendlerInnnen wohnen in Wien fast 200.000 Menschen in Einfamilienhäusern, Zweifamilienhäusern, Reihenhäusern, verdichtetem Flachbau oder Kleingartenhäusern. In Einfamilienhäusern, Zweifamilienhäusern, Reihenhäusern, verdichtetem Flachbau oder Kleingartenhäusern. Jeson Onteressentinen vorangemeldet. 46 115/116 Fast 50 % der Befragten, die aus Wien weggezogen sind, begründeten ihren Wohnwechsel damit, Wohnen im Grünen innerhalb der Landesgrenzen Wiensaus finanziellen Gründen nicht oder nicht rechtzeitig verwirklichen zu können. Die Angebote der Umlandgemeinden, mit denen Wienerlunen zur Verlagerung des "Mittelpunktes der Lebensinteressen" bewegt werden, sind tatsächlich verlockend. Das Wohnen "mit Garten" oder gar. am Wasser" außerhalb der Peripherie erfüllt viele Glücksklischees, deren unvorhergesehene Konsequenzen oft zu spät erkannt werden. Die "AuswanderInnen" mutieren zu Chauffeuren und Chauffeusen ihrer Söhne und Töchter, die sozialer Kontakte bedürfen; die zeitlichen und finanziellen Aufwendungen für die erhöhten Transportleistungen werden unterschätzt; spätestens im Alter, wen die eigene Mobilität abnimmt, wird die Nahversorgung oder gar (medizinische) sche) Betreuung zum Problem, die Fendenz zur Vereinsamung oft sogar verstärkt.	hohe Relevanz	Analyse	74000 Einfami- lienhäuser und 18.000 Gebäude mit zwei Wohnun- gen. 36000 Klein- gärten mit 3600 dauerhaften Be- wohnerinnen und Bewohnern	74000 Einfami- llenhäuser und 18.000 Gebäude Geringer Anteil der Kleingartenbewoh- mit zwei Wohnun-nerinnen und -bewohner lebt dort dau- gen. 36000 Klein-nerinnen und -bewohner lebt dort dau- gärten mit 3600 erhaft, das heißt hier ist Multilokalität gärten mit 360 zwangsläufig erforderlich wohnerinnen und Bewohnern
Machstumsbranc => Rechts., Steure => Erbringung w => Datenverarbe => Sozialwesen => F&E in Natur. => Vermittlung u	Wachstumsbranchen: => Rechts., Steuer- und Unternehmensberatung => Peringung von sonstigen unternehmensbezogenen Dienstleistungen => Datenverarbeitungsdienste => Sozialwesen => Hochschulen => F&E in Natur-, Ingenieur-, Agrarwissenschaft, Medizin	hohe Relevanz	Analyse	Wachstumsbran. chen	Wachstumsbranchen vor allem im Wachstumsbran-Dienstleistungssektor, wo die berufsbed- chen nigte residenzielle Multilokalität beson- ders stark auftritt
strukturwar Die Wiener m Rückgan Vien beige Sranchen/B	Strukturwandel der Wiener Wirtschaft und Anforderungen an die Stadtplanung Die Wiener Wirtschaft war und ist durch einen erheblichen Strukturwandel gekennzeichnet, der sich einerseits im Rückgang des sekundären Sektors niederschlägt, aber andererseits auch zu einem "Upgrading" des Standortes Wien beigetragen hat.In einem durchschnittlichen Jahr werden in Wien etwa 65.000 Arbeitsplätze in wachsenden Branchen/Betrieben geschaffen, fast ebenso viele gehen in schrumpfenden Branchen/Betrieben verloren.	hohe Relevanz	Analyse	Strukturwandel Wirtschaff, Rück- gang sekundärer Sektor	urwande wirtschaftliche Rahmenbedingungen naft, Rück-Sektro dazugewonnen hat und gerade sekundärer Multilokalität beobachtet werden kann

Trend zu mehr KMU, zeitliche Ausdehnung der Wirtschaftsbezie- hungen, abneh- Strukturwandel in der Wirtschaft hat mende Trennung Auswirkungen auf den gebauten Raums Arbeit, Stadrand- mehr benötigt und die räumliche Trenpierstleistungen von Mohnen und Arbeit verliert an Dienstleistungen von Mohnen und Arbeit verliert an mit Lagepräferenz Bedeutung, gerade bei Dienstleistungsutobahn, stadt- berufen (z.B. Job-Nomaden) autobahn und Flughafen, internationale Groß- konzerne	stärker kleinteilig strukturierte und Arbeit hat andere räumliche Voraussetdienstleistungson-Zungen in der dienstleistungsbasierten entierte Wirtschaff Zungen in der dienstleistungsbasierten entierte Wirtschaff Wirtschaff. Im Zuge von Multilokalität verlangt größe-spielen insbesondere Co-Working-Spaces Gebäude- und eine Rolle Standorttypen	Wien Einpen- delzentrum in Ostregion, Entfer-deln wird Mulltilokalität wahrscheinlicher nungen steigen
Analyse	Analyse	Analyse
hohe Relevanz	hohe Relevanz	hohe Relevanz
Diese Grundtendenz des Strukturwandels wird auch in den nächsten Jahren weiter bestehen und Veränderungen des Standortgefüges nach sich ziehen.1 Beispielhaft seien einige raumrelevanten Effekte erwähnt: => abnehmender Flächenbedarf für Güter produzierendes Gewerbe und Industrie (Zunahme der Brachflächen in großen Gewerbe- und industriegebieten mit hohem Umnutzungsdruck) => Rückzug der kleinen und mittleren Produktionsunternehmen aus dem dicht bebauten Gebiet => Rückzug der kleinen und mittleren Produktionsunternehmen aus dem dicht bebauten Gebiet => Päckzug der kleinen und mittleren Produktionsunternehmen aus dem dicht bebauten Gebiet => häckzug der kleinen und mittleren Produktionsunternehmen ger Wirtschaftsbezie- hungen => hächzeit starker Trend zu mehr Beschäftigung und Flächenbedarf in KMUs allgemein, d.h. besonders stark wachsend im Dienstleistungsbereich, auch im dicht verbauten Gebiet => hächgere Zuliefer- und Transportfahrten mit kleineren Fahrzeugen; zeitliche Ausdehnung der Wirtschaftsbezie- hungen => Nähe zu Forschungs- und Entwicklungsstandorten (Technologieclusten); entsprechendes Ambiente für Creati- ver Industries >> Nähe zu Forschungs- und Entwicklungsstandorten (Technologieclusten); entsprechendes Ambiente für Creati- ver Industries >> durch abnehmende Trennung von Wohnen und Arbeiten erhöhte Standortansprüche, die nahe der Wohnnutzung kommen; vor allem hinsichtlich Nahversorgung, Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln >> steigende Nachfrage nach komfortabler Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln >> Größenanforderung an bauliche Kubaturen der Büroimmobilien, die in der historisch gewachsenen Stadtsutubahnen und Flughafen >> Größenanforderung an bauliche Kubaturen der Büroimmobilien, die in der Nerdrängung der Stadtbewohner durch touristische Stadrutzer >> Internationale/regionale Großkonzerne in Dienstleistung, Handel und Produktion "machen sich ihrerner Betriebslogik und Grundstücksverfügbarkeit	Als Ergebnis für die Stadtplanung ist festzuhalten, dass eine stärker kleinteilig strukturierte und noch mehr dienstleistungsorientierte städtische Wirtschaft eine größere Vielfalt von Gebäude- und Standorttypen nachfragen wird als bisher.Das Spektrum reicht von atelier- und loftartigen Einheiten, Wirtschaftsgebäuden in gründerzeitlichen Gebieten, Erdgeschoßzonen in Geschäftsstraßen über klassische Betriebsgebiete bis zu kleinen und großen Bürobauten in Stadtrandlagen, vielfach in Gemengelagen aus Produktion, Dienstleistung und oft im Nahbereich zu Wohnnutzungen. Dies wird in Zukunft von der Stadtplanung und der Wirtschaftsförderung verstärkt zu berücksichtigen sein. Damit verbunden ist einerseits die Chance, eine gute Durchmischung von Arbeiten und Wohnen 124 in der Stadt zu erzielen (nach der Idee "Stadt der kurzen Wege"), andererseits die Gefahr, kleinräumige Nutzungsund Nachbarschaftskonflikte hervorzurufen, wobei dies gegenüber früheren Jahren weniger durch Abgase und Lärm bedingte Konflikte, sondern va.durch Liefer- und Besucherverkehr hervorgerufene Konflikte sein werden. Es resultiert daraus die Anforderung, kleinräumig innovative Lösungen zu erarbeiten und umzusetzen, die neue Entwicklungschancen bieten (z.B.Nutzungswandel von kleinen Einzelhandelsgeschäften zu Dienstleistungsbetrieben in Geschäftsstraßen als Chance) und die gleichzeitig die damit verbundenen Verkehrs- und Nachbarschaftsprobleme bewältigen. Dies erfordert eine gute Abstimmung von Wirtschaftsförderung, Projektentwicklung, Widmung und Verkehrsplanung auf der Ebene von Stadtteilen oder Teilgebieten von Bezirken.	Wien ist innerhalb der Ostregion das eindeutige Einpendelzentrum. Aus den umliegenden Regionen Niederöster- reichs und des Burgenlandes pendeln mehr als 200.000 Menschen in die Bundeshauptstadt.Die Entfernungen,die 125 täglich zurückgelegt werden, steigen kontinuierlich an. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Attraktivität Wiens als Arbeitsplatzzentrum mit dem EU-Beitritt der Nachbarländer auch über die Grenzen hinweg zunehmen wird.
64	20	51

Der Dienstleistungssektor verlangt mehr als andere räumliche Flexibilität. Weshalb yor allem hier unter Erwerbstätigen behrifsbedingte Multilokalität zu beobach-Büten ist und mit Firmenzentralen und ählichen Nutzungen auch von multilokalen Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohne	Weiche Stadnortfaktoren vor allem in den weiche Standort-Grüdnerzeitvierteln sind aufgrund der faktoren Entwick-Nutzungsvielfalt insbesondere fürMulti- lungspotenziale lokale interessant (z.B. Job-Nomaden, die die Nähe zu kreativen Milieus suchen)	hohe Relevanz Strategien und Raum für Creative Kunstschaffende leben besonders häufig Maßnahmen Industries multilokal	Der Dienstleistungssektor verlangt mehr als andere räumliche Flexibilität. Weshalb vor allem hier unter Erwerbstätigen be- in rufsbedingte Multilokalität zu beobach- en ist und mit Firmenzentralen und äh- lichen Nutzungen auch von multilokalen Stadtbewohnerinnen und Stadtbewoh- nern ausgegangen werden kann.	Der Dienstleistungssektor verlangt mehr als andere räumliche Flexibilität. Weshalb vor allem hier unter Erwerbstätigen bestiegen KMUs ge-rufsbedingte Multilokalität zu beobachten ist und mit Firmenzentralen und ählichen Nutzungen auch von multilokalen Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern ausgegangen werden kann.
Tertiärisierung, Nachfrage Bü- roimmobilien	weiche Standor faktoren Entwic lungspotenziale	l Raum für Creati	Büronutzung in dicht bebauten Gebieten	Zahl der KMUs g stiegen
Analyse	Analyse	Strategien und Raum für Maßnahmen Industries	Analyse	Analyse
hohe Relevanz	geringe bis mitt- lere Relevanz	hohe Relevanz	hohe Relevanz	hohe Relevanz
Neue Bereiche von Cityfunktionen – Bürokonzentrationen Wien war und ist vorrangig eine Verwaltungs- und Dienstleistungsstadt und erfuhr seit den 1970er-Jahren einen massiven Strukturwandel zugunsten des Dienstleistungssektors. Angesichts der fortschreitenden Tertiärisierung der Wirtschaft ist die Nachfrage nach Büro(groß)inmobilien ein wichtiger Indikator für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und Region sowie für die Standortentwicklung in der Wirtschaftspolitik und Planung.	Die Wirtschaft in der Gründerzeit-Stadt - Der Rückgang der Bevölkerungszahl und damit der Kaufkraft sowie der Rückzug von Gewerbe, Industrie und konsumorientierten Dienstleistungen führen zu einer weiteren wirtschaftlichen Funktionsschwächung der Gründerzeit-Stadt in nahezu allen Bereichen. Gleichzeitig bieten jene für die Gründerzeit-Stadt charakteristischen, weichen Standortfaktoren," wie, "Urbanität", Stadtteilimage und innovative Milleus sowie Kooperationen und Netzwerke, neue Entwicklungspotenziale. Zukunftsfähige Stadträume sollen auch durch sinnstiftende gemeinwesenorientierte Arbeitsformen unterstützt werden. Hier bietet sich besonders die Chance, lokale oder solidarische Ökonomien zu fördern, die sich nach den örtlichen Bedürfnissen, Produktionsund Vermarktungsmöglichkeiten richten und unabhängig vom globalen Markt funktionieren. Ziel lokaler Ökonomien ist es, Wirtschaft zu relokalisieren, Arbeitsplätze und damit BewohnerInnen, Kapital und Kaufkraft vor Ort zu halten.	Raum für Creative Industries - Für die gesamtgesellschaftliche Weiterentwicklung braucht eine Stadt Innovationen und Zukunftsvisionen, d.h. geistig-schäpferische Leistungen, die von intellektuellen Eliten bzw. kreativen Milieus, wie der so genannten "creative class" erbracht werden. Dementsprechend ist es von enorm hoher Bedeutung, ein Angebot an Freiräumen (räumlich, rechtlich etc.) zu erhalten und zu schaffen, in denen sich zukunftsweisende Potenziale entwickeln können.	Büronutzungen im dicht bebauten (Gründerzeit-)Stadtgebiet Durch den internationalen Tend zur stadträumlichen Polarisierung der Standortnachfrage kommt es in der Durch den internationalen Tend zur stadträumlichen Polarisierung der Standortnachfrage kommt es in der Gründerzeit-Stadt in Bereichen mit hoher Standortqualität zu Umnutzungs- und Aufwertungsdruck. In anderen Teilen wiederum besteht die Gefahr einer weiteren Abwertung als Wirtschaftsstandort, mit einer Entwicklung hin zur reinen Wohnstadt. In der Gründerzeit-Stadt existieren für große Büroimmobilien und -standorte noch attraktive brachliegende Flächen (vor allem ehemalige Eisenbahnareale wie Aspanggründe,Westbahnhof, Bahnhof Wien-Europa Mitte, Nordwestbahnhof, Arsenal,Nordbahnhof), die teilweise noch Realisierungsrestriktionen unterliegen (Eigentums- verhältnisse).Aus Sicht der Stadtplanung handelt es sich dabei um entwicklungspolitisch wichtige, bereits gut erschlossene Standorte, was weitere intensive Bemühungen zur Mobilisierung dieses brachliegenden Flächenpo- tenzials notwendig macht.	Kleine und mittlere Unternehmen (KMUs) im dicht bebauten (Gründerzeit-)Stadtgebiet. Insgesamt ist die Zahl der Betriebe in Wien gestiegen,in den dicht bebauten Gebieten allerdings deutlich geringer als außerhalb.
126	128	. 130	130	130
52	53	54	55	56

Der Dienstleistungssektor verlangt mehr Wirtschafts- undals andere räumliche Flexibilität. Weshalb Rechtsdienstevor allem hier unter Erwerbstätigen bein den innerenrufsbedingte Multilokalität zu bobach-Bezirken und imten ist und mit Firmenzentralen und äh-Westen und Süd-lichen Nutzungen auch von multilokalen westen	Gesundheitsclus- Forschende leben aufgrund ihrer berufli- ter, hohe Dichte in Innerstädtischen Standorten) multilokal Gebieten	Creative Industries Multilokal, Nebenwohnsitzraten beson-im 1. und 7. Bezirk ders in innerstdtischen Bezirken hoch	weiche Standort-für einige multilokale Gruppen sind wei- faktoren speziellkhe Standortfaktoren besonders hervor- für creative indus-zuheben, u.a. Kunstschaffende und Job- tries	Bahnhof Wien- Eu-Unternehmenszentralen, Einrichtungen ropa Mitte, eignetim Bereich der Forschung und Dienstleissich für Unterneh-tungsbetriebe ziehen multilokale Stadtmenszentralen bewohnerinnen und Stadtbewohner an	Standortpotenzial in der Lage in Wien geringe bis mitt-Strategien und und CENTROPE-selbst und durch die Anbindung an Bra- lere Relevanz Maßnahmen Region, hohes zug auf Projekte, die das Thema Multiloka- Standortpotenzial lität in der CENTROPE-Region aufgreifen
Analyse	Analyse	Analyse	Analyse	Strategien& Maßnahmen	Strategien und Maßnahmen
hohe Relevanz	hohe Relevanz	hohe Relevanz	hohe Relevanz	hohe Relevanz	geringe bis mitt- lere Relevanz
Die Betriebe der Branche Wirtschafts- und Rechtsdienstekonzentrieren sich in den inneren Bezirken,aber auch an Standorten im Westen und Südwesten Wiens.Diese Branche wird allgemein als Wachstumsbranche eingeschätzt, daher scheint die zukünftige wirtschaftliche Nutzung innerstädtischer Standorte im Allgemeinen nicht gefährdet und wird grundsätzlich als positiv angesehen.	Der Gesundheitscluster (Branchen aus dem Bereich Gesundheit, Forschung, Pharmazie und Chemie) weist eine hohe Dichte in innerstädtischen dicht bebauten Gebieten auf und prägt die kleinräumige Nutzungsstruktur deutlich. Von den großen Spitälern an verschiedenen Standorten in Wien gehen dabei offensichtlich massive Impulse für weitere Aktivitäten im Gesundheitsbereich aus. Die starke Konzentration dieser Branche auf die innerstädtischen Bereiche lässt aber auch auf die unterschiedlichen Versorgungsintensitäten innerhalb des gesamten Stadtgebietes schließen.Bei dieser Branche handelt es sich um eine Wachstumsbranche.Es kann daher davon ausgegangen werden,dass im Falle eines starken Impulses (Gesundheitseinrichtung mit regionalem Schwerpunktcharakter) auch positive ökonomische Effekte für einzelne städtische Teilräume erzielt werden können.	Auch für die Betriebe im Bereich der Creative Industries zeigt sich eine hohe Dichte in innerstädtischen Gebieten, vor allem im 1. und 7. Wiener Bezirk. Damit ist kleinräumig durchaus ein neues Potenzial an wirtschaftlichen Aktivitäten erkennbar.	Die steigende Bedeutung der "weichen Standorffaktoren" bezieht sich nicht nur auf Lebens- und Umweltqualität "für alle", sondern schließt auch den Faktor, Lebensstil" in der Ausdifferenzierung und Entwicklung soziokultureller Milieus und neuer ökonomischer "Clusterbildungen" mit ein. Speziell gilt dies für "Creative Industries" – eine Clusterstrategie, die auch in einer Reihe europäischer Städte betrieben wird, und die sich stadträumlich beinahe immer auf die historischen Stadträume hoher Urbanität, Dichte und Vielfalt konzentriert. (Auch) Wien könnte im Bereich dieser Clusterbildung mittel- und längerfristig gute Chancen haben – und es ist anzunehmen, dass dafür die GründerzeitStadt die entscheidende Raumfigur sein wird.	Bahnhof Wien – Europa Mitte – Aspang – Erdberger Mais Diese Zone eignet sich besonders für: 139 => Unternehmenszentralen, Headquarters => Produktion sowie Forschung & Entwicklung => alle dienstleistungsorientierten Wirtschaftsfunktionen	Das Flugfeld Aspern hat hinsichtlich der CENTROPE-Region ein hohes Standortpotenzial.Mit einer zusätzlich notwendigen,nach Osten orientierten Einbindung in das Schienensystem könnte hier – anknüpfend an den bestehenden Strukturen im Bereich des automotiven Clusters – eine weitere wirtschaftliche Verknüpfung mit dem Raum nördlich von Bratislava erfolgen. Die Weiterentwicklung des Standorts sollte dann in komplementäre Einrichtungen bezüglich der Wissensbasis dieses Sektors gehen (Forschung & Entwicklung), wobei eine funktionelle Abstimmung mit den Entwicklungen am Standort Siemensstraße zweckmäßig erscheint. Das Angebot einer Schnellzugsverbindung im Personenverkehr zwischen Wien und Bratislava mit einem Halt am Flugfeld gibt dem Standort echte Chancen, F&E-, aber auch höherrangige fachspezifische Ausbildung stark zu entwickeln.Vom Bahnhof Bratislava ist die dortige Technische Universität in 10 Minuten erreichbar. Die (mittelfristige) Realisierung der Verbindung U2–U3 bindet den Standort sowohl an das City-Netz (und die damit erreichbaren Forschungs-und Entscheidungszentralen) als auch an die Flughafenverbindung am Umsteigeknoten St.Marx/Aspangbahnhof (S7) an. Mit der U2-Verlängerung erfolgt ein erster Schritt zur Einbindung des Standorts in das "City-System" auch mit einer hochrangigen Erreichbarkeit des Messestandorts.
	8 13 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12 12	9 131			
57	58	59	09	19	9

Bahnhof Wien, West-Ost-Durch- Strategien und fahrtsmöglichkeit, Eines der Fokusgebiete der Untersu- Maßnahmen fre iw er de nd echung, der Hautbahnhof Wien und der Maßnahmen Bahn fläche ndamit entwickelte Stadtteil. Stadtteil mit Büros, Wohnungen	Stadttore, durchBahnhöfe und Flughäfen gehören zum die Stadt oderLebensalltag von Multilokalen und erfül- Stadtteile betre-len mehr Funktionen als solche der Stadt- ten werden portale.	Strategien und Nutzung des Ge-Eines der Fokusgebiete der Untersu- bietes um den Chung, der Hautbahnhof Wien. Bahnhof Wien	Bahnhof Wien wichtigstes Ent-Eines der Fokusgebiete der Untersu- wicklungsgebiet, große Flächenre- serven	Herausforderung Eines der Fokusgebiete der Untersu- Zielgebiet Bahn chung, der Hautbahnhof Wien. Bebauung hof Wien, mittelfrefrigt je nach Nachfrage nur in teilberei- sitig Realisierung chen.	Ziele Masterplan, dicht bebautes Stadtviertel mit Gestaltung des Viertels um den Haupt- Büros und Han-bahnhof (Fokusgebiet) dels. Und Dienst- leistungseinrich- tungen
Strategien und fra Maßnahmen B St	Analyse	Strategien und bietes um Maßnahmen Bahnhof Wien	Strategien und Maßnahmen	Herausforde- rung	Z Strategien und S AMaßnahmen G
hohe Relevanz	hohe Relevanz	hohe Relevan.	hohe Relevanz	hohe Relevan.	hohe Relevanz
Einen Sonderfall stellt das Projekt Bahnhof Wien – Europa Mitte dar,das einen international attraktiven neuen Bahnhof für Wien schafft, mit direkter West-Ost-Durchfahrtsmöglichkeit, die zusammen mit dem Lainzer Tunnel eine erhebliche Zeitersparnis auf der West-Ost-Route bewirkt. Gleichzeitig entsteht auf den frei werdenden Bahnfächen ein eigener Stadtteil mit zentralen Einrichtungen,Büros,Wohnungen und Parks.Teile dieses neuen Stadtteils werden durch die U2 Süd direkt erschlossen werden.	Stadtrore Stadtrore sind die Bereiche,durch welche man die Stadt oder Stadtteile betritt. Dazu zählen die Bahnhofsvorplätze der als Zielort genutzten Stationen wie Wien- Mitte (Flughafen), Südbahnhof, Westbahnhof und Franz-Josefs- Bahnhof.Bahnhöfe, welche vorwiegend als Umsteigknoten fungieren wie z.B. Wien-Nord haben keine übergeordnete Bedeutung als Stadttor, weil durch sie nicht der eigentliche Stadtraum betreten oder in Form einer Taxifahrt erlebt wird.	In dieser zweiten Phase wird auch die Entwicklung und Nutzung des Gebietes um den Bahnhof Wien – Europa Mitte spruchreif werden, wo durch den Bahnhof mit S-Bahn-Knoten und die Verlängerung der U2 vom Karlsplatz nach Süden ein durchgrünter Stadtteil in hervorragender, dann zentraler Lage wachsen kann. Gemeinsam mit den hohe Relevanz Entwicklungen zwischen Landstraße, Erdberger Mais und Eurogate soll hier zukünftig ein moderner Innenstadtbereich entstehen,der im europäischen Vergleich attraktiv und dynamisch wachsen kann.	Das Gebiet Bahnhof Wien – Europa Mitte – Erdberger Mais ist das größte und das wichtigste Entwicklungsgebiet im dicht bebauten Stadtgebiet. Die Neunutzung des Bahnhofareals sowie die großen Flächenreserven bieten große stadtentwicklungsstrategische Entwicklungspotenziale (ä STRAP).	Herausforderungen Zielgebiet Hbf Erdberger Mais - Herausforderungen Insgesamt besteht hier ein enormes Entwicklungspotenzial, dessen Obergrenzen in den (nachstehend beschriebenen) einzelnen Planungsverfahren ausgelotet wurden, das aber innerhalb des STEPPlanungshorizonts keinesfalls ozur Gänze konsumiert werden kann. Vielmehr ist damit zu rechnen, dass sowohl die Nachfrage nach diesen Standorten als auch die Finanzierbarkeit der Infrastruktur mittelfristig nur eine Realisierung von Teilbereichen erlaubt. In Abhängigkeit vom Ausbau der Infrastruktur werden diese Teilbereiche sinnvoller weise in unterschiedlichen Phasen zu entwickeln sein.	Entwicklungsziele – Strategien – Maßnahmen Ausgehend strukturen in Form von Baufeldern, Freiräumen, Ausgehend von den Zielen des Masterplans, der die primären Strukturen in Form von Baufeldern, Freiräumen, Erschließung, sozialer Infrastruktur, räumlich gestalteten Ausprägungen sowie die städtebaulichen Kennziffern festlegt, kann mit folgender Entwicklung gerechnet werden: Entsprechend seiner Bedeutung als Visitenkarte der Stadt soll ein freigestellter Bahnhof, der visuell in den Südtiroler Platz hineinragt und je einen attraktiven Vorplatz im Norden und Süden hat, errichtet werden. Nördlich des Bahnhofs ist ein urbanes und dicht bebautes Stadtwiertel geplant, in dem in erster Linie Büros sowie Handels- und Dienstleistungseinrichtungen, aber auch ein Hotel und Wohnungen in untergeordnetem Ausmaß Platz finden sollen. Unmittelbar südlich des Bahnhofs soll ein Viertel mit ausgewogener Nutzungsmischung entstehen, das auch eine Verbindung zum anschließenden Bereich des 10. Bezirks herstellt. Städtebauliche Akzente sollen die Bedeutung der Viertel beiderseits des Bahnhofs betonen
172	191	196	5 204	7 210	211
63	2	99	99	29	89

standortverträgöi- cher Nutzungsmixfür Zwischennutzungsprojekte in diesen zur Sicherung sio-Bereichen würden sich Studierende oder zialer Infrastruktur Nomaden als multilokale Bewohnerinnen soll Wohnen in Maden als multilokale Bewohnerinnen Randlagen veror-	Das ehemalige Flugfeld Aspern und heutige Gebiet der Seestadt Aspern eignet tige Gebiet der Seestadt Aspern eignet stenden Aspern sich als Standort für Projekte mit Bezug zu als regionales Zen-Multilokalität in der CENTROPE-Region, Maßnahmen der CENTROPE-Bahn (Marchegger Ostbahn Richtung Region Bratislava und Wien Hbf) die Erreichbarkeit für örtliche Entwicklungen genutzt werden kann.	q u a l i t ä t s v o l l e Wohnungen für se unterschiedlicher Lebensstile (Multilo- breites Spektrum Aultät)
	Stratec Maßr	
hohe Releva	hohe Relevanz	hohe Relevanz
Zur Sicherung eines standortverträglichen Nutzungsmix für Wohnen und Arbeiten (Stadt der kurzen Wege),zur Sicherung der sozialen Infrastruktur sowie für die soziale Sicherheit in der Stadtentwicklungszone soll in gut geeig- neten Randlagen (St. Marx, südliches Gasometervorfeld – "Mehrwert Simmering") auch Wohnen verortet werden.	Flugfeld Aspern –Entwicklungszone Flugfeld Aspern: Auf dem mehr als 200 ha großen Areal des ehemaligen Flugfelds Aspern soll ein zukunftsweisender, eigenständiger, dicht bebauter, urbaner Stadtteil vornehmlich im Stationsumfeld der UZ entstehen. Dieser soll mit seinen ca. 6.500 bis 8.500 Wohneinheiten und 16.000 bis 25.000 Arbeitsplätzen nicht nur dem Bedarf eines Bezirkszentrums im Osten der Donaustadt nachkommen, sondern darüber hinaus auch als regional orientiertes Zentrum dienen und sich auch international als eine der Drehscheiben innerhalb der CENTROPE-Region positionieren. Voraussetzung für diese regional bedeutende Funktion ist die Realisieutung einer hochrangigen Verkehrserschließung, bestehend aus UZ einerseits und B3d/A23 sowie S1 and Realisieutung einer hochrangigen Verkehrserschließung, bestehend aus UZ einerseits und B3d/A23 sowie S1 and ererseits. Der Standort soll nicht zuletz durch die Entwicklung zu einem Büro- und Dienstleistungszentrum sowie durch die Vorsorge für hochrangige Bildungs- und Kultureinrichtungen von gesamtstädtischer Bedeutung zu einer Säule der Sädrekkooperation mit Bratislava ausgebaut werden. Auch die für die Wohnbauentwicklung in dieser Hinsicht derzeit noch stark unterversorgt ist. Das Flugfeld soll eine Vielzahl von Nutzungen aufnehmen, die in ihrem Zusammenwirken wesentliche Merkmale urbaner Qualität darstellen sollen: - hoch entwickelte Wirtschaftszone für Wilssenschaft, Produktion und Gewerbe - urbaner Wohnbau mit moderner infrastruktureller Ausstattung - Büro- und Dienstleistungszentrum - Wissenszentrum mit hochrangigen Ausbildungseinrichtungen, technischen Ausbildungsstätten und Studentinnen-Siedlungen - kulturelle Einrichtungen von gesamtstädtischer Bedeutung sowie kleinräumige Stadtteilkultur - großzügige Freiräume und direkte Anbindung an übergeordnete Grünraumstrukturen - Einrichtungen für Sport und Wellness	Es sollen qualitätsvolle Wohnungen entstehen, die ein breites Spektrum für unterschiedliche Lebensstile abde- cken.
217	217/21	239
69	70	71

		Dokumentenanalyse STEP 2025 (Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014)	n Magistratsabteilur	ng 18 – Stadtent	wicklung und Stadtplanu	ng 2014)
Nr.	Seite	Zitat ("Ankerbeispiel")	Kategorie (skalierende Struktur.)	Kategorie (inhaltliche Sttruktur.)	Paraphrasierung	Begründung Kategorie
L L	6	Die lebenswerte Stadt	geringe bis mittlere Re- levanz	Ziele	lebenswerte Stadt	Stadt betont Qualitäten für alle Bewohnerinnen und Bewohner
7	6	Die Tradition des kommunalen und geförderten Wohnbaus sichert sozia- le Durchmischung, Leistbarkeit und eine hohe Wohn- und Lebensqualitätgeringe bis mittlere Re- und wird auch in Zukunft eine bedeutende Rolle im Stadtwachstum ein- nehmen.	geringe bis mittlere Re- levanz	Ziele	kommunaler und geförderter Wohnbau sichern soziale Durch- mischung, Leistbarkeit und hohe Wohn- und Lebensqualität auch bei Stadtwachstum	kommunaler und geförderter Wohnbau sollen mögliche Auswirkungen des Stadtwachstums abfedern, in Bezug auf Multilokalität könnte dies auf mögliche Verdrängungsprozesse und deren Verhinderung zutreffen
æ	6	Die sozial gerechte Stadt für alle wirkt gegen Segregation und lässt auchgeringe jenen Raum, die an den Rändern der Gesellschaft leben.	geringe bis mittlere Re- levanz	Ziele	sozial gerechte Stadt wirkt gegen Segregation	Vermeidung von räumlicher Konzentation bestimmter Gruppen
4	10	Robuste Infrastrukturen als öffentliche Verantwortung	geringe bis mittlere Re- levanz	Ziele	Infrastruktur in öffentlicher Verantwortung	Kostenfrage Infrastruktur Multilokale
5	10	Die Stadt Wien bekennt sich zur Sicherung eines hohen Qualitätsstandards der städtischen Infrastruktur: Straßen, Kanalnetz, öffentlicher Verkehr, Straßen Infrastruktur: Straßen, Kanalnetz, öffentlicher Verkehr, Straßen bis mittlere Refesthalten der Stadt an einer öffentlichen Leistungserbringung hat einen ganz wesentlichen Anteil am positiven Abschneiden der Stadt in allen internationalen Standortrankings.	geringe bis mittlere Re- levanz	Ziele	Sicherung hoher Qualitätsstan- dards der städtischen Infra- struktur	Infrastruktur Kriterium der Standort- wahl ("Standortofferten")
9	10	Stadt in Entwicklung - Die lernende Stadt	geringe bis mittlere Re- levanz	Ziele	lernende Stadt	Lernen von Personen, die noch wo- anders leben (Bürgerbeteiligung)
7	10	Wir wollen eine lernende Stadt sein: Institutionen, Strukturen und Abläufe, die die Entwicklung der Stadt prägen, sollen den neuen Anforderungen angepasst und im Hinblick auf laufende Qualitätssicherung verbessert werden. Lerneifer und soziale Verantwortung sind eine solide Basis für diegeringe bis mittlere Rekünftige wirtschaftliche Prosperität der Metropolregion. BürgerInnenbeteillevanz ligung und Elemente der direkten Demokratie sind ein Mehrwert für die Stadtentwicklung. Anzustreben ist die Beteiligung der aktuellen und künftigen Wewohnerinnen und Bewohner von Stadtentwicklungsgebieten.	geringe bis mittlere Re- levanz	Ziele	Anforderungen an Entwick- Iung anpassen, mehr direkte Demokratie und Beteiligung von Bewohnerinnen und Bewohner	Lernen von Personen, die noch wo- anders leben (Bürgerbeteiligung)
80	11	Stadt der Möglichkeiten und der Prosperität	geringe bis mittlere Re- levanz	Ziele	Stadt der Möglichkeiten und der Prosperität	Stadt der Möglichkeiten und der Offenheit gegenüber neuen Einwoh- Prosperität nerinnen und Einwohnern
0	11	Wien ist eine Stadt der Möglichkeiten und Chancen, neue Ideen zu realisie- ren und produktiv zu wirtschaften. Aufgabe der Stadtplanung ist, für einegeringe bis mittlere Re- Vielzahl unterschiedlicher Unternehmen auch eine Vielfalt an verfügbaren Unternehmensstandorten zur Verfügung zu stellen.	geringe bis mittlere Re- levanz	Ziele	Wien als Stadt der Möglichkeiten, neue Ideen zu realisieren; Vielfalt an Unternehmensstandorten zur Verfügung	Standort zur Realisierung von unternehmerischen Ideen, die ev multilokales Leben erfordern
10	=	Regionale Kooperationen und internationale Vernetzung stärken die Metropolregion Wien als mitteleuropäischen Zentralraum. Tragfähige Kooperations mitteleuropäischen Zentralraum. Tragfähige Kooperationsstrukturen, eine gerechte Verteilung von Lasten und Vorteilen und levanz eine gemeinsame Siedlungs- und Nahverkehrspolitik sind Kernelemente regionaler Zusammenarbeit	geringe bis mittlere Re- levanz	Ziele	regionale Kooperationen und internationale Vernetzung zu gerechten Verteilung von Lasten und Vorteilen, gemeinsame Siedlungs- und Nahverkehrspolitik	regionale Kooperationen im Um- gang mit dem vorrangig "stadtregio- nalen Phänomen" Multilokalität

=	=	Wien ist als Standort eingebettet in einen internationalen Austausch und orientiert sich an den Herausforderungen einer globalisierten Welt. Die Weiterentwicklung von Wien als Knotenpunkt transeuropäischer Infrastrukturnetze ist dabei von fundamentaler Bedeutung.	hohe Relevanz	Ziele	Wien als transeuropäischer Kno- ten in einer globalsierten Welt	Schlüsselbegriffe: Globalisierung, Herausforderung, internationaler Austausch: Wien als transeuropäi- scher Knoten durch Erreichbarkeit für Multilokale interessant ("Standor- tofferten")
72	£1	Die Herausforderung besteht darin, Strategien und Instrumente der Stadtentwicklung so weiterzuentwickeln, dass sie erreichte Qualitätsstandards nicht nur erhalten helfen, sondern neue, zukunftsgerichtete Qualitäten ermöglichen; standortwirtschaftliche und infrastrukturelle Rahmenbedingungen für lokale wie internationale Investorinnen und Investoren sowie Entwicklerinnen und Entwickler derart zu gestalten, dass rasch, elastisch und innovativ auf Veränderungen reagiert werden kann und dabei den Interessen und Bedürfnissen der Bevölkerung entsprochen wird; die Stadt systematisch in ihrer gebauten, (frei-) räumlichen und ökologischen Subs-geringe bis mittlere Retans fit zu machen, um ein qualitätsvolles Wachstum zu ermöglichen, das Wertvolles erhält, Verbrauchtes erneuert und Überholtes transformiert; ein stabiles soziales Gleichgewicht in der Stadt zu verzielen und Diversität und Geichstellung von Frauen und Männern als wesentliche Prinzipien bei der Nutzung und Entwicklung der Stadt zu vertiefen; die Entwicklung der Stadt zu vertiefen; die Entwicklung der Stadt zu vertiefen; die Entwicklung der Stadt zu vertiefen; der Umsetzung wor Stadtentwicklung des Managements und der Umsetzung von Stadtentwicklung partizipativ und effizient zu gestalten.	geringe bis mittlere Re- levanz	Herausforderung	Strategien und Instrumente der Stadtenwicklung weiterentwi- ckeln zur Qualitätserhaltung und zukunftsgerichtete Qualitä- ten ermöglichen	Anpassung von Strategien und Instrumenten auf aktuelle Ertwicklungen wie von Multilokalität und durch diese hervorgerufene Veränderungen, wie z.B. Zeitwohnen
. 13	13	Seit der Jahrtausendwende ist Wiens Bevölkerung stark angewachsen. Fragen der Integration, Wohnraumschaffung, Nachhaltigkeit, Beschäftigunggeringe bis mittlere Reund Innovation der Stadtwirtschaft sind bestimmende Themen der Stadtentwicklungspolitik	geringe bis mittlere Re- levanz	Herausforderung	Bevölkerungswachstum und Herausforderungen in den Bereichen Integration, Wohnen, Nachhaltigkeit, Beschäftigung, Innovation der Stadtwirtschaft als bestimmende Themen	Bevölkerungswachstum (Anstieg der Wohnbevölkerung - "HWS"-Einwoh- ner) und Mutillokalität (Entwicklung der reinen NWS in Wien und ihrer Herkunftstruktur), auch "Teilzeitbe- wohner" erfordern Infrastrukturen (Wohnen, Ver- und Entsorgung, Verkehr etc.)
14	13	Die schrittweise Erweiterung der Europäischen Union um Österreichs Nachbarstaaten schafft zusätzlich neue Bedingungen für Mobilität und Standortentwicklung; neue Großinfrastrukturen wie der Bau des Wiener Hauptbahnhofs und die Erweiterung des Flughafens sind wichtige Wei- chenstellungen für Wiens internationale Standortattraktivität.	hohe Relevanz	Herausforderung	EU-Erweiterung ermöglicht eini chere Niederlassung für außerö zusätzliche Bedingungen für Mo-terreichische Staatsangehörige, bilität, Großinfrastrukturen wie Erreichbarkeit durch Hauptbahn Hauptbahnhof und Flughafen und Flughafen zur internationale wichtig für internationale Stand- Vernetzung ("Standortofferten") ortattraktivität Multilokalität	EU-Erweiterung ermöglicht einfa- chere Niederlassung für außerös- terreichische Staatsangehörige, Erreichbarkeit durch Hauptbahnhof und Flughafen zur internationalen Vernetzung "Standortofferten") begünstigen Bedingungen für
15	91	Heute dominieren technologieorientierte Industriebranchen und der Dienstleistungssektor. Vor allem die sogenannten "wissensintensiven" Dienstleistungen wie Telekommunikation, Versicherungen, Rechts- und Steuerberatung, aber auch Kreativberufe, haben stark zugelegt.	hohe Relevanz	Analyse	technologieorientierte Indus- triebranchen und Dienstleis- tungssektor dominieren, v.a. wissensintensive Dienstleistun- gen und Kreativberufe	In den genannten Branchen arbeiten häufig multilokal lebende Personen (siehe quantitative Analyse und Er- kenntnisse aus empirischen Studien)

91	16/18	Die Veränderungen haben einen deutlichen städtebaulichen und architektonischen Abdruck im Stadtbild hinterlassen: Moderne Bildungs- und Forschungsstandorte, allen voran der neue Campus der Wirtschaftsuniversität Wien, neue Campusstandorte (Konzept, Universitätsstandort Wien"), Infrastrukturprojekte, wie Hauptbahnhof oder Westbahnhof, Unternehmensstandorte, wie die "Siemens City" in Floridsdorf oder das Viertel Zweif in der Leopoldstadt, und neu entstandene Stadtteile, wie die Donau City, Veränderten die Stadt.	hohe Relevanz	Analyse	Veränderungen haben städte- baulichen und architektonischen Abdruck hinterlassen	Erwähnung Hauptbahnhof, gestalterische Veränderungen durch internationale Unternehmen, die in ihrer "multilokalen". Logik Projekte umsetzen (internationale Architektur)
17	18	Erfolg verpflichtet – Herausforderungen der wachsenden Stadt Die dynamische Bevölkerungsentwicklung der vergangenen 25 Jahre und das für die kommenden Jahrzehnte prognostizierte Wachstum sind in erster Linie eine Bestätigung dafür, dass Wien als moderner Lebens- und Wohnraum und erfolgreicher Wirtschaftsstandort attraktiv ist.	hohe Relevanz	Herauforderung	Bevölkerungsentwicklung der vergangenen 25 Jahre und das prognostizierte Wachstum bestätigen Attraktivität Wiens als moderner Wohn- und Lebens- raum und Wirtschaftsstandort	wachsende Bevölkerung als Indika- tor erfolgreicher Entwicklung und der guten Rahmenbedingungen, die Qualität der "Standortofferten", mögliche Erklräung für Zuwachs
18	18	Mehr Menschen in der Stadt heißt, dass diese intensiver "genutzt" wird; mehr Interaktion und Mobilität bedeutet wachsende Nachfrage nach effizienten und smarten Transportangeboten	hohe Relevanz	Herausforderung	mehr Menschen bedeutet wachsende Nachfrag nach Trans- portangeboten	intensivere Nutzung der Stadt, zwar keine explizite Erwähnung, aber Multilokale nutzen Stadt => intensivere Nutzung, v.a. Mobilität, höhere Reisetätigkeit durch Pendeln zwischen Wohnorten
19	19	Bis etwa 2025 bieten die innere Stadtentwicklung (durch Figänzung der proßen innerstädtischen bestehenden Stadtriertel samt Nutzung der großen innerstädtischen Potenzialflächen, wie z.B. Nordbahnhof, Nordwestbahnhof etc.) und vorhandene Stadterweiterungspotenziale ausreichend Flächen, um den Vorhandene Stadterweiterungspotenziale ausreichend Flächen, um den der derüber hinauswachsenden Stadt sichern zu können, ist jedoch heute schon strukturelle Vorsorge zu treffen. Hierbei rücken Fragen der langfristisen Gestaltung des Siedlungsraums, des Ausbaus und der Vernetzung von Grünräumen, der Entwicklung starker urbaner Stadtteilzentren, der Abstimmung mit den Nachbargemeinden sowie der städtischen Boden-und Infrastrukturpolitik in den Mittelpunkt der Stadtentwicklungsplanung.	eringe bis mittlere Re-St levanz	artegien und Maß- nahmen	bis 2025 innere Stadtenwtick- Iung und Stadterweiterungspo- tentiale ausreichend Fläche zur Deckung des Baulandbedarfs, langfristig Abstimmung mit Nachbargemeinden	durch Zuzug von Mutlilokalen steigt eventuell Flächenbedarf (temporär)
20	20	Wien soll auch in Zukunft eine lebenswerte Stadt sein, in der Menschen gerne leben, arbeiten, lernen und sich austauschen. Die Qualität, die Wien attraktiv macht, soll für alle – Alte und Junge, "Alteingesessene" und "Zugezogene" sowie Besucherinnen und Besucher – erlebbar sein. Diese Zielsetzung bedeutet in der strategischen Ausrichtung, dass die unterschiedlichen Dimensionen einer nachhaltigen Entwicklung gleichgewichtig verfolgt werden: Wettbewerbsfähigkeit und Unternehmergeist ebenso wie Leistbarkeit, soziale Gerechtigkeit und Integration sowie eine ressourcenschonende Klima- und Umweltschutzpolitik.	hohe Relevanz	Prinzipien	Wien soll lebenswerte Stadt Wier sein, wo Menschen gerne leben, umfa arbeiten, lernen und sich austau-auch schen. Qualität soll für Alte und werd Junge."Alteingesessene" und ist all "Zugezogene" sowie Besucherin-dies. nen und Besuchern erlebbar seinmen	Wien soll lebenswerte Stadt Mien offen für alle, vermutlich sein, wo Menschen geme leben, umfasst die genauso Multilokale, arbeiten, lernen und sich austau-auch wenn sie nicht explizit erwähnt schen. Qualität soll für Alte und werden, aber die Grundstimmung Junge, "Alteingesessene" und ist allen gegenüber offen, somit wird "Zugezogene" sowie Besucherin-dies auch für Multilokale angenomen und Besuchern erlebbar sein men
21	21	Sozial gerechte Stadt - () Um diese Position zu erhalten, muss der soziale Wohnbau auch in Zukunft eine tragende Säule der Wohnraumschafgenge Wohnsumschaffung darstellen und insbesondere auch attraktive und leistbare Angebote für einkommensschwächere Haushalte bieten.	geringe bis mittlere Re- levanz	Prinzipien	sozialer Wohnbau als Säule der Wohnraumschaffung	kann einerseits Auswirkungen durch Zeitwohnen abfedern (Verdrängung) und Multilokalen mit geringem Einkommen helfen

22	21	Sozial gerechte Stadt - ()Wien steht zur Tradition der europäischen Stadt, in der Aufstieg und soziale Gerechtigkeit ermöglicht werden. Das "Wiener Modell" bedeutet, Verantwortung für leistungsfähige Infrastrukturen, kommunale Dienstleistungen und insbesondere für die gezielte Bereitstellung leistbaren Wohnraums zu übernehmen und so Segregation zu vermeiden und soziale Durchmischung zu erleichtern. Wien sieht es als seine Aufgabe, trotz knapper werdender öffentlicher Budgets mit intelligenten Lösungen die Qualitätsstandards in den Bereichen Wohnbau levanz und Infrastruktur sowie bei kommunalen Dienstleistungen zu sichern und weiterzuentwickeln, um dadurch die Zugänglichkeit für alle Bevölkerrungsgruppen zu gewährleisten. Zur sozialen Gerechtigkeit gehört auch, die Stadt in einer Art und Weise zu planen, sodass alle Bewohnerinnen und Stadtästhetik kommen.	geringe bis mittlere Re- levanz	Prinzipien	leistbare Infrastruktur und Wohnraum zur Vermeidung von Segregation und Beitrag zur sozialen Durchmischung; Stadt soll so geplant werden, dass alle in Genuss von hochwertiger Baukultur und Stadtästethik kommen	Vermeidung von Segregation, räumliche Konzentration verhindern und soziale Durchmischung fördern, Verdrängung durch höherpreisge Angebote soll vermieden werden (z.B. Auswirkungen durch Zeitwohnen)
23	23	die weltoffene Stadt - Wien begreift die Diversität der Bevölkerung als wesentlichen Entwicklungsfaktor, der die Stadt auch zukünftig attraktiv macht für Talente aus aller Welt, für internationales Investment, für zubonen. Die Stadtentwicklung berücksichtigt die Bedürfnisse, unterschiedlichen Lebensstile und Interessen der neu Zugewanderten. Dabei geht es, neben Wohnungen, auch um Raum für ethnische Ökonomien und für soziale Netzwerke einzelner Zuwanderungsgruppen; und schließlich um öffentliche Räume, die für alle gleichermaßen, funktionieren" und unterschiedlichen Ansprüchen des Zusammenlebens gerecht werden.	hohe Relevanz	Prinzipien	Diversität der Bevölkerung als Entwicklungsfaktor, Talente aus aller Welt, internationales Invest- ment, Forschungseinrichtungen und internationale Organisa- tionen; Berücksichtigung von Bedürfnissen und Lebensstilen der Zugewanderten in Hiblick auf Wohnraum, Ökonomien, so- ziale Netwzerke und Gestaltung öffentlicher Räume; Funktione- ren des Zusammenlebens	weltoffene Stadt, die Talente etc. anziehen möchte und deren Lebens- stile berücksichtigen möchte => Offenheit gegen über Neuen
24	23	die prosperierende Stadt - Wien will den aktuellen Transformationsprozess zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts nützen. Aufgabe der Stadtentwicklung ist es, für eine Vielzahl unterschiedlicher Unternehmen – vom Industriebetrieb bis zum Kreativbüro – gute Standortbedingungen zu schaffen: sei es durch die Sicherung von bestehenden sowie der Entwicklung neuer Betriebsgebiete oder mithilfe neuer Mischformen von Büro und Wohnen, durch moderne Logistiklösungen sowie durch Clusterstrategien.	hohe Relevanz	Prinzipien	Transformationsprozess zur Stärkung des Wirtschaftsstandor-angesprochener Prozess betrifft tes nützen, Schaffung von guten Multilokalität, z.B. Mischen von Standortbedingungen z.B. durch Wohnen und Büro, Erwähnung neue Mischformen von Büro undKreativbüros Wohnen	Transformationsprozess zur Stärkung des Wirtschaftsstandor-angesprochener Prozess betrifft tes nützen, Schaffung von guten Multilokalität, z.B. Mischen von Standortbedingungen z.B. durch Wohnen und Büro, Erwähnung von neue Mischformen von Büro undKreativbüros
25	24	integrierte Stadtregion	geringe bis mittlere Re-Strategie/Maßnahmen Stadtregion levanz	ʻategie/Maßnahmen	Stadtregion	regionale Kooperationen im Um- gang mit dem vorrangig "stadtregio- nalen Phänomen" Multilokalität

ökologische Stadt - Wachstum sichert Wettbewerbsfähigkeit und Prosperität, bringt aber üblicherweise auch einen steigenden Energie- und flächenbedarf sowie zunehmende Verkehrsströme mit sich. Diese Herausforderungen sind im Einklang mit den ambitionierten Klima- und Umweltschutzzielen zu bewältigen. Städte haben sich in Bezug auf den "ökologischen Heusen – vorausgesetzt, die Ziele einer nachhaltigen, Steldungsform erwiesen – vorausgesetzt, die Ziele einer nachhaltigen, Zukunftsorientierten Entwicklung werden konsequent umgesetzt. () Wien setzt daher auf eine Nachhaltigkeitsstrategie, die einen sorgsamen urbaner Infrastrukturen, die ressourcenschonende Lebensstile und eine nachhaltige Unternehmensführung erst ermöglichen bzw. attraktiv machen. So räumt Wien etwa dem öffentlichen Verkehr, dem Rad- und Fußverkehr einen klaren Vorrang gegenüber dem Autoverkehr ein	partizipative Stadt	Gerade vor dem Hintergrund einer wachsenden Stadt besteht die Heraus- forderung darin, Leitlinien und Modelle eines Dialogs zu entwickeln, der einen Ausgleich zwischen den artikulierten Interessen der betroffenen Bevölkerung sowie der ansässigen Unternehmen und gesamtstädtischen Erfordernisse ermöglicht. Dabei müssen insbesondere auch die Bedürfnisse se von weniger artikulationsstarken Bevölkerungsgruppen, zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern sowie neuer Unternehmen und Betriebe berücksichtigt werden. Das bedeutet, für verschiedene Maßstabsebenen – von kleinräumigen bis zu gesamtstädtischen Fragestellungen – jeweils passende Formen der Beteiligung zu entwickeln und diese zu professio- nalisieren.	Bevölkerungswachstum, neue Ansprüche an Stadt(nutzung) und wirtschaftlicher Wandel werden die räumliche Struktur Wiens in den kommenden Jahren verändern: "Weiße Flecken" des Stadtgebietes, die ehemals als Industrie- und Verkehrsflächen genutzt wurden, wie etwa die großen Areale des Nord- und Nordwestbahnhofs, werden sukzessive in vollwertige Stadtquartiere verwandelt. Periphere Standorte werden durch öffentliche und private Investitionen in Wohnungen, Gewerbe und Handel, öffentlichen Raum und Mobilitätsinfrastruktur näher an die "Stadt"gebracht und urbaner
igkeit und lenden Energie- e mit sich. Diese lierten Klima- und in Bezug auf den er nachhaltigen, umgesetzt. () einen sorgsamen te Entwicklung ensstile und eine ozw. attraktiv ir, dem Rad- und werkehr ein	geringe bis mittlere Re- levanz	besteht die Heraus- u entwickeln, der der betroffenen gesamtstädtischen auch die Bedürfnis- pen, zukünftigen hmen und Betriebe i Maßstabsebenen cellungen – jeweils liese zu professio-	Wiens in den adtgebietes, die riden, wie etwa hohe Relevanz ndorte werden gen, Gewerbe und gen, Gewerbe und näher an die "Stadt"
Strategie/Maßnahmen	. Re-	e Re-	Ziele
Wachstum sichert Wettbe- werbsfähigkeit un Prosperität, mit steigendem Energie- und Hächenbedarf, Städte als effizi- enteste Siedlungsform, sorgsa- mer Umgang mit natürlichen Ressourcen, ressourcenschonen- de Lebensstile	partizipative Stadt	jeweils passende Formen der Beteiligung zu entwickeln und diese zu professionalisieren	Bevölkerungswachstum und neue Ansprüche an Stadtnut- zung und wirtschaftlicher Wan- del ändern räumliche Struktur Wiens
Erwähnung und Bezug Lebensstil und Ressourcen	Beteiligung	Frage der Formen von Partizipation, um auch Multilokale zu erreichen	neue/andere Ansprüche an Stadt durch Multilokale

De open these critical section by the control of th							
In order letznor zehn Jahran abern zehn Jahran abern der Stelzen den Stadteren Teilen Teil des Bevolkerungsverstam zehn Jahran abern der Stelzen der Stadten einen bestehrtlichen Teil des Bevolkerungsverstamms auf in inressablischen Quarteren und 7500 Merschen mehr sie 2001. Das ist ein Zuwachs von inmentin in Derzente und 7500 Merschen mehr sie 2001. Das ist ein Zuwachs von inmentin in Derzente und 7500 Merschen mehr sie 2001. Das ist ein Zuwachs von inmentin in Derzente und 7500 Merschen mehr sie 2001. Das ist ein Zuwachs von inmentin in Derzente und 7500 Merschen mehr sie 2001. Das ist ein Zuwachs von inmentin in Derzente und 7500 Merschen mehr sie 2001. Das ist ein Zuwachs von inmentin in Derzente und 7500 Merschen mehr sie 2001. Das ist ein Zuwachs von inmentin in Derzente und 7500 Merschen mehr sie 2001. Das ist ein Zuwachs von inmentin in Derzente und 7500 Merschen mehr sie 2001. Das ist ein Zuwachs von inmentin in Derzente und 7500 Merschen mehr sie 2000 Merschen meh	30	35	Dieser Bedarf entsteht sowohl durch Veränderungen der Lebenssituationen der ansässigen Bevölkerung als auch durch die zusätzlich nach Wien ziehenden Menschen. Wie bisher wird ein Teil dieses Bedarfs in bestehenden Gebäuden und durch eine Vielzahl kleiner Neu-, Zu- und Umbauten abgedeckt. Die wichtigste Säule des Wohnungsneubaus werden aber, der Wiener Tradition folgend, mehrgeschoßige Wohnhausanlagen mit hohem Anteil an geförderten Wohnungen bleiben. Einen wesentlichen Anteil wird weiterhin der soziale Wohnbau ausmachen, der in Wien vielen unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen zur Verfügung gestellt wird. Aber auch andere Formen des leistbaren Wohnraums sind von Bedeutung.	geringe bis mittlere Re- levanz		nn- Ie n Anteil	geförderter Wohnbau als Instrument zur sozialen Durchmischung, gegen Verdrängung, die durch Dinge wie Zeitwohnen (Multil.) hervorgerufen werden können
UMFASSENDE QUARTIERSENTWICKLUNG - Insbesondere die Gründerzeit ist für privates Immobilieninvestment atraktiv. Was einerseits eine positities für privates Immobilieninvestment atraktiv. Was einerseits eine positities verbraugen und enerseits – ohne entsprechende Gegenandischen Maß schaftlichen Maß wicklung braucht effiziente Öffentliche David einer Verfäßeren für die Quartiersentwicklung führen. Eine sozial verträgliche und und massende Quartiersentwicklung führen. Eine sozial verträgliche und und sensten für die Quartiersentwicklung der bereits gebauten Stadt Wen immer auch die Weiterentwicklung der bereits gebauten Stadt. Sanfte Stadtemeuerung und kontinuierliche Qualitätsverbesserungen in den Stadtstrukturen der Stadt gestellt afür nutzen, um nisses. Nun wird Wien das Wachstum der Stadt gestellt afür nutzen, um nisses. Nun wird Wien das Wachstum der Stadt gestellt afür nutzen, um nisses. Nun wird Wien das Wachstum der Stadt gestellt afür nutzen, um nisses. Nun wird Wien das Wachstum der Stadt gestellt afür nutzen, um nisses. Nun wird Wien das Wachstum der 1950er-bis 1970er-Jahre weiter zu verbessern. 44 Aktionsplan Gründerzeit 45 Aktionsplan Gründerzeit	 	40	In den letzten zehn Jahren nahm die "Kemstadt" abseits von Stadterweiterungsgebieten und großflächigen Projekten einen beträchtlichen Teil des Bevölkerungswachstums auf. In innerstädtischen Quartieren und der gründerzeitlich geprägten Stadt leben heute rund 75.000 Menschen mehr als 2001. Das ist ein Zuwachs von immerhin 10 Prozent. Die Stadt hat von diesem Wachstum profitiert – viele Bezirke und Stadtteile sind heute bunter, lebendiger und bieten mehr Erwerbschancen als noch in den 1990er-Jahren. Durch die sanfte Stadterneuerung wurde dieser Prozess positiv verstärkt und gleichzeitig wurde weitgehend verhindert, dass unerwünschte Gentrifizierungsprozesse stattfinden. Auch in den kommenden Jahren werden sich Gründerzeitstadt, "Zwischenkriegsstadt", aber auch Stadtstrukturen aus den 1950er- bis 1970erJahren verändern und weiterentwickeln (Abb.08 Leitbild Siedlungsentwicklung). Die Attraktivität der Gründerzeitstadt als Wohn- und Arbeitsort ist ungebrochen, der Zuzug und die Neunutzung von Brachflächen bzw. der Ausbau von Dachgeschoßen wird daher aller Voraussicht nach weitergehen.	hohe Relevanz		, ₩	Gründerzeitviertel haben Bevölkerungswachstum aufgenommen, auch Anteil der Wohnungen ohne HWS dort höher als in anderen Stadtteilen
Stadtentwicklung ist im Verständnis der Stadt Wien immer auch die Weiterentwicklung der bereits gebauten Stadt. Sanfte Stadterneuerung und kontinuierliche Qualitätsverbesserungen in den Stadtstrukturen der levanz Zwischenkriegs- und Nachkriegszeit sind Ausdruck dieses Grundverständ- nisses. Nun wird Wien das Wachstum der Stadt gezielt dafür nützen, um Qualität, Substanz und Urbanität der gründerzeitlichen Stadt und von Siedlungsstrukturen der 1950er- bis 1970er-Jahre weiter zu verbessern. 44 Aktionsplan Gründerzeit 45 Aktionsplan Gründerzeit 46 Aktionsplan Gründerzeit	32	14		geringe bis mittlere Re-Strat levanz	tegien und Maß-		durch geförderte Wohnungen bleiben Mieten allgemein niedriger, wovon auch Multilokale von solch einer Strategie indirekt profitieren
44 Aktionsplan 50/60/70 für Bestandsgebiete (Stadterneuerung) eperinge bis mittlere Relevanz Aktionsplan Gründerzeit eperinge bis mittlere Relevanz	33	43	Stadtentwicklung ist im Verständnis der Stadt Wien immer auch die Weiterentwicklung der bereits gebauten Stadt. Sanfte Stadterneuerung und kontinuierliche Qualitätsverbesserungen in den Stadtstrukturen der Zwischenkriegs- und Nachkriegszeit sind Ausdruck dieses Grundverständnisses. Nun wird Wien das Wachstum der Stadt gezielt dafür nützen, um Qualität, Substanz und Urbanität der gründerzeitlichen Stadt und von Siedlungsstrukturen der 1950er- bis 1970er-Jahre weiter zu verbessern.	geringe bis mittlere Re- _{Stral}	ıtegie/Maßnahmen	Sanfte Stadterneuerung zur Qua- Iliätsverbesserung bestehender Stadtstrukturen	Qualitätsverbesserungen durch Förderung, hebt allgmein Qualität von Wohnungen in der Stadt, da- durch sind auch indirekt Multilokale betroffen
45 Aktionsplan Gründerzeit geringe bis mittlere Relevanz	34	4			regie/Maßnahmen		
	35	45			tegie/Maßnahmen		

48/49	Flächen für Stadtwachstum	geringe bis mittlere Re-Strategie/Maßnahmen levanz	Strategie/Maßnahmen		
49	ÖFFENTLICHER RAUM UND STADTENTWICKLUNG Die demografischen Veränderungen in Wien bringen auch neue Anforderungen an den öf- fentlichen Raum mit sich. Es ist sowohl auf geänderte Lebensstile als auch auf neue Nutzungsansprüche zu reagieren	hohe Relevanz	Strategie/Maßnahmen	demografische Veränderungen bringen neue Anforderungen an öffentlichen Raum	demografische Veränderungen Berücksichtigung von Lebensstilen Strategie/Maßnahmen bringen neue Anforderungen an lund den jeweiligen Nutzungsan- öffentlichen Raum
54	Urbane Nutzungsmischung – also die Kombination von Wohnen mit anderen Nutzungsmischung – also die Kombination von Wohnen mit anderen Nutzungen –, qualitätsvolle Dichte und Ressourcenschonung werden zum zentralen Kriterium für Bauvorhaben und Projekte. Stadterweiterungsvorhaben sollen sich daher in Zukunft in den Entwicklungsachsen vorwiegend entlang hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel an Dichten von mindestens Nettogeschoßflächenzahl (NGFZ) 1,5 orientieren, im Bereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel an mindestens NGFZ 2,5.	geringe bis mittlere Re- levanz		Nutzungsmischungen von Woh- nen mit anderen Nutzungen, Entwicklung an hochrangigen ÖV-Achsen	Nutzungsmischungen von Woh- Nutzungsmischung => Kombination nen mit anderen Nutzungen, Wohnen und Arbeiten; Entwicklung Entwicklung an hochrangigen an ÖV-Achsen => Standortofferten ÖV-Achsen
09	Zentren - Wiens, Zentrenlandschaft" hat sich in den letzten Jahren verändert. Zentren haben sich in ihrer Funktionalität spezialisiert und sich entlang verschiedener Typen (Zentrentypen) ausdifferenziert. So hat sich neben der stabilen und starken City mit ihrer internationalen Bedeutung als Unternehmens- und Verwaltungsstandort, kulturelles Zentrum, Tourismusdestination und Einkaufs- und Freizeitzone mit der Donau City ein neuer Central Business District entwickelt; UNO-City und Konferenzzentrum waren der Start zu einer Entwicklung, die diesen Stadtteil zu einem internationalen Treffpunkt für Wirtschaft und Diplomatie machte. In den nächsten Jahren kann sich auch der Wiener Hauptbahnhof mit dem Quartier Belvedere international positionieren und damit den ersten Bezirk im Sinne einer City-Erweiterung um neue Funktionen ergänzen (Abb. 08 Leitbild Siedlungsentwicklung, City Erweiterung Vorrangzone für die künftige Ergänzung von City-Funktionen").	hohe Relevanz	Analyse	Zentren unterschiedlicher Funktionen haben sich etabliert, internationale Treffpunkte für Wirtschaft und Diplomatie, Hauptbahnhof mit "City-Funk- tion"	Hauptbahnhof und UNO-City
79	STANDORTENTWICKLUNG Die bestehenden und die künftigen Stadtteilzentren sind Stadtgebiete, die sowohl für die Stadtbewohnerinen und Stadtbewohner als auch für die Immobilienwirtschaft von besonderer Bedeutung sind. Erfolgreich entwickelte Standorte und Immobilienprojekte machen das Stadtleben attraktiver – umgekehrt können spekulative immobilienwirtschaftliche Kalküle aber auch gewünschte Entwicklungen behindern, wenn etwa Einkaufszentren den kleinteiligen Einzelhandel konkurrieren oder Spekulation die Bodenpreise in die Höhe treibt. Die Stadtentwicklung braucht daher auf den jeweiligen Standort zugeschnittene Konzepte und Instrumente der Zentrenentwicklung, die ökonomische Rentabilität und Gemeinwohlorientierung im Blick haben.	geringe bis mittlere Re- levanz	Strategie/Maßnahmen	Stadtteilzentren für Bewoh- nerinnen und Bewohner von Bedeutung sowie für Immo- Bedeutung sowie für Immo- levanz der zentrenentwicklung für Ökonomische Renatbilität und Gemeinwohlorientierung	Immobilienwirtschaft beeinflusst Stadtentwicklung, Durch spezielle nachgefragte Angebote wie das Zeitwohnen wird teilweise Bestand verändert und es entstehen hier neue Projekte, die den Bedürfnis- sen von u.a. multilokal lebenden Personen nachkommen. Hier kann es auch zu Verdrängungseffekten kommen.

Standortofferten: Gerade im Nahe- ndentifikation von Nachverdich-bereich von Bahnhöfen oder sonsti- ungspotenzialen im Einzugsbe- gen bedeutsamen Haltepunkten des eich hochrangiger öffentlicher hochrangigen öffentlichen Verkehrs können besonders nachgefragte Wohnorte unter Multilokalen sein.	Wien als Standort international tätiger Unternehmen und Institutionen wie die UNO: Die so genannten Headquarters dieser Unternehmen sind Steuerungszentralen, von denen aus bestimmte Länder oder Regionen bedient werden. Dies kann auch zu einer beruflich erforderlichen Multilokalität bzw. Variomobilität führen, da Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in engem Kontakt mit den jeweiligen zugewiesenen Standorten sind und dadurch entweder nur eine erhöhte Reisetötigkeit erforderlich oder sogar eine multilokale Lebensweise notwendig ist.	Als wirtschaftlich starke Stadtregion und bestehender regionaler Disparitäten in Mitteleuropa ist neben der Migration auch von multilokal lebenden Personen auszugehen. Bekannt sind vor allem Beispiele von osteuropäischen Pflegerinnen und Pflegern, die einige Tage oder Wochen im Monat in Österreich verbringen und dann wieder in ihre Heimatgemeinden pendeln.	Anteil multilokal lebender Personen unter Studierenden erfahrungsge- mäß höher als bei anderen Gruppen
	Internationalität: Vernetzung durch nationale und interna- tionale Unternehmen, die ihre europäischen und globalen Geschäfte von hier aus leiten.	Wien als Arbeitsplatzzentrum im zentraleuropäischen Raum	185.000 Studierende in Wien, größte Universitätsstadt im deutschsprachigen Raum, An- stieg ausländischer Studierender
Strategie/Maßnahmen	Analyse	Analyse	Analyse
geringe bis mittlere Re-Strategie/Maßnahmen levanz	hohe Relevanz	hohe Relevanz	hohe Relevanz
Multifunktionalität als Prinzip - () Analyse/Identifikation von Nachverdichtungspotenzialen im Einzugsbereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel, um die Entwicklung von städtischen Raumstrukturen, örtlichen Zentren und Identifikationspunkten zu unterstützen. Bei Interesse von Akteurinnen und Akteuren im Umland auch synchrone Umsetzung derartiger Projekte entlang von S-Bahn-Achsen (Stichwort: Perlenketten-Urbanisierung) oder im Einzugsbereich der U-Bahn im Rahmen von StadtUmland-Mobilitätspartnerschaften. (> 3.2 Wien ist mehr – die Metropolregion) Initiative Stadt-Umland-Mobilitätspartnerschaften. (> 3.2 Wien ist mehr – die Metropolregion – Initiative Stadt-Umland-Mobilitätspartnerschaften.	Hohe Wirtschaftskraft, vergleichsweise niedrige Arbeitslosigkeit und intakte Umwelt sind Eckpunkte dieses Erfolges. Internationalität ist ein weiterer: Die Region ist heute hochgradig international vernetzt – weil nationale und internationale Unternehmen ihre europäischen und globalen Geschäfte von hier aus koordinieren, weil die Region Arbeits- und Lebensort von Menschen aus aller Welt ist, weil Wien als UNO-, OPEC- und OSZE-Standort ein weltweit bekannter Treffpunkt der internationalen Diplomatie ist.	In Summe bedeuten diese Rahmenbedingungen, dass Wien in der Ostregion und im weiteren zentraleuropäischen Raum seine dominante Stellung als Arbeitsplatzzentrum weiter ausbauen wird.	Zurzeit sind mehr als 185.000 Studierende an Wiener Hochschulen eingeschrieben. Eine Zahl, die Wien zur größten Universitätsstadt im deutschsprachigen Raum macht. Insbesondere der Anteil ausländischer Studierender steigt ständig und demonstriert eindrücklich, wie attraktiv Wien bereits heute als Bildungs- und Forschungsstandort ist.
65	69	74	74
14	42	43	44

gerade unter Personen aus Kreativ- wirtschaft Multilokalität Thema	Forschende leben häufig multilokal, da z.B. an mehreren Universitäten gleichzeitig beschäftigt	Multilokalität wird oft als stadtregionales Phänomen beobachtet, dh. bei einem Zusammenwachsen der CENTROPE-Region kann man auch davon ausgehen, dass hier Multilokalität ein bedeutenderes Thema wird. Bessere Erreichbarkeiten erleichtern den Zugang in einer anderen Stadt zu arbeiten und dann zu pendeln.	Steuerungsmöglichkeiten in Bezug auf Auswirkungen von Multilokalität auf stadtregionaler Ebene	Steuerungsmöglichkeiten in Bezug auf Auswirkungen von Multilokalität auf stadtregionaler Ebene	Steuerungsmöglichkeiten in Bezug auf Auswirkungen von Multilokalität auf stadtregionaler Ebene
Kreativwirtschaft und Kleinun- ternehmen suchen preiswerte Räumlichkeiten, gute ÖV- Anbindung	Stadtentwicklung kann Impulse für Spitzenforschung geben, durch Flächenwidmung Raum geben	Zusammenwachsen der CENTROPE-Region, funktionales; polyzentrisches Netzwerk in der Region; wechselseitige Nutzung von Freizeit- und Kulturangebo- ten, bessere Erreichbarkeiten			Maß-Strategie Metropolregion
Analyse	Strategie/Maßnahmen	Analyse	Ziele	Ziele	Strategien und Maß nahmen
hohe Relevanz	geringe bis mittlere Re- levanz	geringe bis mittlere Re- levanz	geringe bis mittlere Re- levanz	geringe bis mittlere Re- levanz	geringe bis mittlere Re-Strategien und nahmen
Kreativwirtschaft und Kleinunternehmen suchen preiswerte Räumlichkeiten, die Nähe zum Wohnort, eine gute ÖV-Anbindung und ein kreatives städtisches Umfeld.	STANDORTVERDICHTUNG FÜR SPITZENFORSCHUNG Für die Sicherstellung und den Ausbau Wiens als Ort gleichermaßen exzellenter und gewinnbringender Forschung sind weitere Standortverdichtungen entscheidend. Durch die Interaktion einer großen Zahl talentierter Forscherinnen und Forscher an einem Ort wird ein für den Standort entscheidender Parnerzung und Interdisziplinarität geschaffen. Eine hohe Dichte an exzellenten Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern istgeringe bis mittlere Rehen einentscheidender Faktor für die Attraktivität eines Standortes, und damit für die Fähigkeit, weitere Spitzenforscherinnen und Spitzenforscher anzuziehen. Die Stadentwicklung kann für erfolgeriche Porizorhung entscheidende Impulse geben, indem sie durch Flächenwidmung zur Bündelung von Spitzenforschung an bestimmten Standorten beiträgt und dort Platz für quantitatives und qualitatives Wachstum ebenso schafft, wie Raum für wissenschaftliche und daran angeschlossene wirtschaftliche Aktivitäten.	Die Metropolregion - Auch die Zentren in der centrope Region werden in Zukunft noch stärker zusammenwachsen und ein funktionales, polyzentrisches Netzwerk bilden. So ist der Zeitaufwand, um von Wien nach St. Pölten zu kommen, auf 25 Minuten geschrumpft, seit die Züge auf der WestbahnStrecke mit bis zu 230 km/h unterwegs sind. Wohnen in der niederösterreichischen Landeshauptstadt und Arbeiten in Wien bzw. umgekehrt oder die wechselseitige Nutzung von Freizeit-, Kultur- und Einkaufsangeboten werden entsprechend leichter und attraktiver. Voll ausgelastete Zugverbindungen und steigende Pendlerverflechtungen verweisen auch auf das "Zusammenrücken" mit der slowakischen Hauptstadt Bratislava.	Nachhaltige Kooperation	Stadtregionale Governance	Strategie für Metropolregion - Der Stadt- und Regionalplanung kommt in den nächsten Jahren eine zentrale Aufgabe bei der Weiterentwicklung der Stadtregion als Wirtschafts-, Arbeits- und Lebensstandort zu. (>Abb. 13 Grundprinzipien der räumlichen Entwicklung, Stadtregion+) Eckpunkte dieser Aufgabe sind: eine enge Abstimmung in Raumordnungsfragen (z. B. eine koordinierte Entwicklung entlang von ÖV-Achsen, abgestimmte aktive Bodenpolitik), die Erarbeitung und Anwendung von Strategien für eine abgestimmte Planung und Umsetzung von Betriebs- und großflächigen Einzelhandelsstandorten und die Verbesserung der inneren und äußeren Erreichbarkeit. Darüber hinaus wird Wien weiter an der Integration der transnationalen centrope Region arbeiten.
75	77	88	16	91	93
45	94	47	48	49	20

51	94	Weiterentwicklung der regionalen und internationalen Kooperations- strukturen	geringe bis mittlere Re-	Strategie/Maßnahmen	Weiterentwicklung der regi- Strategie/Maßnahmen onalen und internationalen Kooperationsstrukturen	Steuerungsmöglichkeiten in Bezug auf Auswirkungen von Multilokalität auf stadtregionaler Ebene
52	95	Regionale Kooperationsräume	geringe bis mittlere Re-	Strategie/Maßnahmen	Strategie//Waßnahmen Regionale Kooperationsräume	Steuerungsmöglichkeiten in Bezug auf Auswirkungen von Multilokalität auf stadtregionaler Ebene
53	95	Stadt-Umland-Mobilitätspartnerschaften	geringe bis mittlere Re- _g levanz	Strategie/Maßnahmen	Stadt-Umland-Mobilitätspartner- schaften	Strategie/Maßnahmen Stadt-Umland-Mobilitätspartner auf Auswirkungen von Multilokalität auf stadtregionaler Ebene
54	96	Centrope Mobilitätsmanagement	geringe bis mittlere Re- _s levanz	Strategie/Maßnahmen	Centrope Mobilitätsmanage- ment	Steuerungsmöglichkeiten in Bezug auf Auswirkungen von Multilokalität auf stadtregionaler Ebene
Ω Ω	102	Städtische Mobilitätsmuster und -bedürfnisse unterliegen einem laufenden Wandel und werden vielfältiger. Verkehrsdienstleistungen werden auch außerhalb der klassischen Stoßzeiten verstärkt nachgefragt, weil flexiblere Arbeitsverhältnisse zunehmen und klassische Arbeitsverhältnisse zurückgehen. Die Mobilität der Generation 60+ erhöht sich, die steigende Erwerbsbeteiligung von Frauen verändert deren Mobilitätsverhalten, Pendierströme wachsen in dem Maße an, wie sich regionale Beziehungen verstärken.	geringe bis mittlere Re- levanz	Analyse	Städtische Mobilitätsmuster und bedürfnisse unterliegen einem laufenden Wandel und werden vielfältiger. Verkehrsdienstleistungen werden auch außerhalb der klassischen Stoßzeiten verstärkt nachgefragt, weil flexiblere Arbeitsverhältnisse zunehmen und klassische Arbeitsverhältnisse zurückgehen. Die Mobilität aber Generation 60+ erhöht sich, die steigende Erwerbsbeteiligung von Frauen verändert deren Mobilitätsverhalten, Pendlerströme wachsen in dem Maße an, wie sich regionale	Städtische Mobilitätsmuster und bedürfnisse unterliegen einem laufenden Wandel und werden vielfältiger. Verkehrsdienstleistungen werden auch außerhalb der klassischen Stoßzeiten verstärkt nachgefragt, weil flexiblere Arbeitsverhältnisse zunehmen Steuerungsmöglichkeiten in Bezug und klassische Arbeitsverhältnis- auf Auswirkungen von Multilokalität se zurückgehen. Die Mobilität auf stadtregionaler Ebene der Erwerbsbeteiligung von Frauen verändert deren Mobilitätsverhalten, Pendlerströme wachsen in dem Maße an, wie sich regionale
56	103	Mobilität in der wachsenden Stadt	geringe bis mittlere Re- levanz	Analyse	Mobilität in der wachsenden Stadt	Steuerungsmöglichkeiten in Bezug auf Auswirkungen von Multilokalität auf stadtregionaler Ebene
57	103	Modal Split im Pendlerinnenverkehr	geringe bis mittlere Re- levanz	Analyse	Modal Split im Pendlerinnen- verkehr	Steuerungsmöglichkeiten in Bezug auf Auswirkungen von Multilokalität auf stadtregionaler Ebene
28	103	Multimodalität	geringe bis mittlere Re- levanz	Analyse	Multimodalität	Steuerungsmöglichkeiten in Bezug auf Auswirkungen von Multilokalität auf stadtregionaler Ebene

59	107	Optimierung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs	geringe bis mittlere Re-Strategie/Maßnahmen levanz	strategie/Maßnahmen		Das Angebot steuert gewisserma- Ben auch die Nachfräge. Sofern entsprechende Angebote bestehen, kann das Pendeln von Multilokalen auf den öffentlich Verkehr gelenkt werden.
09	11	Mobilitätsmanagement für Wohnviertel und Unternehmensstandorte	geringe bis mittlere Re-Strategie/Maßnahmen Mobilitätsmanagement Ievanz	strategie/Maßnahmen M	/lobilitätsmanagement	Steuerung bzw. Beeinflussung des Mobilitästverhaltens durch das Bewusstmachen von entsprechenden Angeboten. Die Wahl des Verkehrsmittels zum Pendeln zwischen den Wohnorten dürfte bei Multilokalen vor allem von der Erreichbarkeit des jeweiligen Ortes mit einem bestimmten Verkehrsmittel abhängig sein.