

URBANE RÄUME

URBAN AREAS

WOHNEN IN DER KLEINSTADT, ARBEITEN IN DER GROSS- STADT: EINFLUSS GROSSSTÄDTISCHER ZUWANDERUNG AUF DIE ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN NIEDERÖSTERREICHISCHER KLEIN- UND MITTELSTÄDTE IM WEITEREN WIENER UMLAND

Astrid PIETSCHNIG, Sankt Pölten*

Erste Einreichung / initial submission: 10/2025; endgültige Annahme / final acceptance: 01/2026

mit 15 Abbildungen im Text

INHALT

<i>Zusammenfassung</i>	51
<i>Summary</i>	52
1 Einleitung	53
2 Theoretische Grundlagen zu Stadt und Umland	54
3 Ausgangslage der Stadt Wien und des niederösterreichischen Umlands	67
4 Forschungsdesign und Methodik	75
5 Fallstudienauswahl	78
6 Ergebnisse	83
7 Conclusio	94
8 Literaturverzeichnis	96

Zusammenfassung

Die im vorliegenden Artikel zusammenfassend dargestellte Forschungsarbeit befasst sich mit dem Einfluss großstädtischer Zuwanderungsbewegungen auf die Entwicklungspers-

* Astrid PIETSCHNIG, Dipl.-Ing., M.A., B.Sc., Fachexpertin für technische Raumordnung, Abteilung Bau- und Raumordnungsrecht (RU1), Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Landhausplatz 1, 3109 Sankt Pölten. – E-Mail: astrid.pietschnig@noel.gv.at.

spektiven von kleineren und mittleren Städten im eher ländlich geprägten weiteren Wiener Umland. Hierzu wurden vier niederösterreichische Klein- und Mittelstädte im weiteren Wiener Umland mittels statistischer Sekundärdatenanalyse ausgewählt und die soziodemographischen Merkmale der aus Wien zugewanderten Bevölkerung, die ausschlaggebenden Faktoren und Rahmenbedingungen für die Wohnortwahl in einer Klein- und Mittelstadt im weiteren Wiener Umland, die strategische Positionierung sowohl der kleineren und mittleren Städte als auch der niederösterreichischen Landesplanung gegenüber dem Zuzug aus Wien und die im Kontext der großstädtischen Zuwanderung resultierenden Potenziale und Herausforderungen untersucht.

Die insbesondere durch teilstandardisierte Umfragen unter Zugezogenen aus Wien und qualitative leitfadengestützte Interviews mit Expertinnen und Experten gewonnenen Erkenntnisse zeigen, dass sowohl die soziodemographischen Merkmale als auch die Motive und Beweggründe der Entscheidung zur Wohnsitzverlegung in eine im weiteren Umland befindliche kleinere und mittlere Stadt jenen der Suburbanisierung entsprechen, wobei die klein- und mittelstädtischen Ausstattungen, Einrichtungen und Funktionen wesentliche Faktoren für den großstädtischen Zuzug darstellen.

Das Konzept „Wohnen in der Kleinstadt, Arbeiten in der Großstadt“ scheint eine attraktive Alternative zum Wohnstandort in der Großstadt Wien zu sein, jedoch positionieren sich die Klein- und Mittelstädte gegenüber der steigenden Zuwanderung aus Wien meist zurückhaltend bis ablehnend. Die strategischen Positionierungen der Landes- und Gemeinde-/Stadtebene gegenüber der Zuwanderung aus Wien stehen sich hierbei diametral gegenüber und die Klein- und Mittelstädte sind gefordert, Strategien und Ansätze zur Bewältigung der aus der steigenden Zuwanderung aus Wien resultierenden Herausforderungen, insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität, soziale Infrastruktur und soziale Integration, zu entwickeln. Hierzu könnte eine Vernetzung der Klein- und Mittelstädte rund um Wien einen wesentlichen Beitrag leisten.

Schlagwörter: Klein- und Mittelstädte, Kleinstadt, Großstadt, Zuwanderung, Wohnen, Migration, Entwicklungsperspektiven, Stadtplanung, Regionalplanung, Stadtumland, Wiener Umland, Wien, Niederösterreich

Summary

LIVING IN A SMALL TOWN, WORKING IN THE METROPOLIS: THE IMPACT OF URBAN MIGRATION ON THE DEVELOPMENT PROSPECTS OF SELECTED SMALL AND MEDIUM-SIZED TOWNS IN LOWER AUSTRIA IN THE WIDER SURROUNDING AREA OF VIENNA

The research summarised in this article examines the influence of metropolitan immigration on the development prospects of small and medium-sized towns in the more rural areas surrounding Vienna. For this purpose, four small and medium-sized towns in Lower Austria in the wider Viennese surrounding countryside were selected by means of statistical secondary data analysis and the socio-demographic characteristics of the population migrating from Vienna. The decisive factors and general conditions for the choice of a place of residence

in a small and medium-sized town in the wider Viennese surrounding countryside were analysed as well as the strategic positioning of both the small and medium-sized towns and the regional planning of the province of Lower Austria towards immigration from Vienna and the potentials and challenges resulting in the context of metropolitan immigration.

The findings, obtained in particular through partially standardised surveys among people moving from Vienna and qualitative, guideline-based interviews with experts, show that the socio-demographic characteristics as well as the motives and motivations for the decision to relocate to a smaller and medium-sized town in the wider surrounding countryside correspond to those of suburbanisation, whereby the small and medium-sized town amenities, facilities and functions are significant factors for the metropolitan immigration.

The concept of “living in a small town, working in the metropolis” appears to be an attractive alternative to living in the metropolis; however, small and medium-sized towns mostly position themselves cautiously to reject the increasing immigration from Vienna. The strategic positions of the small and medium-sized towns and the Lower Austrian regional planning towards immigration from Vienna are diametrically opposite, and the small and medium-sized towns are challenged to develop strategies and approaches to manage the challenges resulting from the increasing immigration from Vienna, especially in the fields of transportation and mobility, social infrastructure and social integration. Cooperation and networking among the small and medium-sized towns around Vienna could make a significant contribution.

Keywords: Small and medium-sized towns, small town, metropolis, in-migration, living, migration, development prospects, urban planning, regional planning, urban hinterland, Vienna, Lower Austria

1 Einleitung

Im Kontext des aktuellen Forschungsstandes zu Klein- und Mittelstädten in der Stadt- und Raumforschung zeigt sich, dass kleinere und mittlere Städte im deutschsprachigen Raum vor allem mit der Versorgungs-, Stabilisierungs- und Entwicklungsfunktion in ländlichen Raum assoziiert werden und kaum wissenschaftliche Auseinandersetzungen oder Untersuchungen zu Klein- und Mittelstädten in agglomerationsnahen, zentralen Lagen vorliegen (vgl. GATZWEILER et al. 2012, S. 20, 65; SCHORN und PRIEBIS 2021, S. 258, 260). Die wenigen Publikationen zu zentralen Lagen, die vor allem vom deutschen Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) für die Bundesrepublik Deutschland vorliegen, kommen hierbei zum Ergebnis, dass im großstädtischen Umland meist die Wohnfunktion und in ländlichen, peripheren Räumen vor allem die Versorgungs- und Arbeitsmarktfunktion von Klein- und Mittelstädten dominiert (vgl. BBSR 2019c, S. 30–32; GATZWEILER et al. 2012, S. 6). In Österreich stellt die Klein- und Mittelstadtforschung ein bisher kaum beachtetes Themenfeld in der Stadt- und Raumforschung dar, da es neben der geringen Anzahl an wissenschaftlichen Publikationen zu österreichischen Klein- und Mittelstädten auch keine bundesweite, amtliche Klassifizierung gibt und auch die Begrifflichkeit selbst, sowohl in der Wissenschaft als auch in der Praxis, kaum Anwendung findet

(vgl. ÖROK 2016, S. 52–54, Statistik Austria 2021a, S. 5). Dies verwundert insofern, als Österreich, ausgenommen die einzige Millionenstadt Wien und die fünf Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohner/innen, ein Land der Klein- und Mittelstädte ist.

Die Großstadt Wien und das umliegende Bundesland Niederösterreich sind durch ein auf Wien ausgerichtetes Verkehrsnetz und sozioökonomische Prozesse eng verbunden. Die seitens der Statistik Austria zur Verfügung stehenden Migrations- und Pendlerdaten zeigen, dass Wien und Niederösterreich die österreichweit stärksten Wanderungs- und Pendlerverflechtungen vorweisen, welche vor allem durch die Abwanderungsbewegungen aus Wien in das niederösterreichische Umland und die auspendelnden Erwerbstätigen aus dem niederösterreichischen Umland nach Wien gekennzeichnet sind (eigene Auswertung, Quelle: Statistik Austria o.J.).

Die vorliegenden Studien zu Abwanderungsbewegungen von Wien in das Wiener Umland kommen zu dem Ergebnis, dass es sich, je geringer die Entfernung zur Großstadt Wien ist, umso eher um junge, gut ausgebildete Paare mit Kindern handelt, die weiterhin für ihre Berufstätigkeit nach Wien pendeln, wobei der Entscheidung zum Wohnortwechsel meist ein Bündel an Motiven zugrunde liegt. Die Wohnortwahl wird jedoch auch von lokalen Strukturmerkmalen wie etwa der öffentlichen Verkehrsanbindung und den infrastrukturellen Ausstattungen im Versorgungs-, Gesundheits- und Bildungsbereich beeinflusst. (vgl. PGO 2019, S. 44–48; SPERINGER et al. 2020, S. 20–41; Stadt Wien – MA 18 2004, S. 80, 105–106).

Vor dem Hintergrund der fehlenden wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit kleineren und mittleren Städten in zentralen Lagen, der engen sozioökonomischen Verflechtungen zwischen der Großstadt Wien und dem umgebenden niederösterreichischen Umland und dem Einfluss von lokalen Strukturmerkmalen auf die Wanderungsentscheidung konzentriert sich der vorliegende Artikel auf die Wanderungsbewegungen von der Großstadt Wien in die niederösterreichischen Klein- und Mittelstädte im eher ländlich geprägten weiteren Wiener Umland und der Rolle und Bedeutung dieser Migrationsvorgänge für die Entwicklungsperspektiven dieser Städte.

In diesem Zusammenhang stellen, basierend auf den allgemeinen theoretischen Grundlagen im stadtreionalen Kontext und der aktuellen Ausgangslage der Großstadt Wien und des niederösterreichischen Umlandes, die zuwandernde großstädtische Bevölkerungsgruppe, die ausschlaggebenden Faktoren und Rahmenbedingungen, die strategische Positionierung der Klein- und Mittelstädte und der niederösterreichischen Landesplanung sowie die Potenziale und Herausforderungen im Kontext der Zuwanderungen relevante Aspekte für die zukünftige klein- und mittelstädtische Entwicklung dar.

2 Theoretische Grundlagen zu Stadt und Umland

Städte stellen seit jeher den politischen, ökonomischen, kulturellen und verkehrlichen Mittelpunkt eines Gebietes dar, da sie mehr Güter und Dienste bzw. Ausstattungen, Einrichtungen und Funktionen anbieten als von der eigenen Bevölkerung benötigt werden. Durch diesen über die administrativen Stadtgrenzen hinausreichenden Bedeutungsüberschuss sind Städte mit ihrem näheren und weiteren Umland durch funktionale Verflechtungen und gegenseitige

Abhängigkeiten eng miteinander verbunden: das Umland benötigt die städtischen Funktionen (z. B. Arbeits- und Bildungsort, Versorgungs-, Verwaltung- und Kulturzentrum), die Stadt die Nachfrage aus dem Umland (z. B. Arbeits- und Bildungspendler, Konsumenten), aber auch die im Umland vorhandenen Flächen, Infrastrukturen, Angebote und Funktionen (z. B. Erholungsflächen, Güterzentren, Ver- und Entsorgungsanlagen, Flugplätze, etc.) (vgl. FASSMANN 2009, S. 45–46; PRIEB 2018, S. 2550–2551; PRIEB 2019, S. 14).

Die heutigen zahlreichen und komplexen Verflechtungs- und Abhängigkeitsbeziehungen zwischen Stadt und Umland verdeutlichen, dass Stadt und Umland nicht mehr als diametrale Raumeinheiten aufgefasst werden können und Städte als Teil ihrer Region in einem vernetzten System, bestehend aus unterschiedlichen stadtreionalen Netzpartnern bzw. Netzknoten, zu betrachten sind. Innerhalb der Stadtreion stellt die traditionelle Kernstadt die „*Visitenkarte der Stadtreion*“ (PRIEB 2019, S. 11) dar, da sie aufgrund ihrer hohen Konzentration an Ausstattungen, Einrichtungen und Angeboten die Funktion des zentralen Knotenpunktes übernimmt. Die weiteren Netzpartner sind die größeren und kleineren Städte und Gemeinden der Stadtreion, welche im Zuge von voranschreitenden Sub- und Desurbanisierungsprozessen Unternehmen, Beschäftigte und Einwohner aus den Kernstädten abziehen und sich durch Funktionsvielfalt und -mischung, Eigenständigkeit und Leistungsfähigkeit zunehmend emanzipieren (vgl. PRIEB 2005, S. 1099; PRIEB 2018, S. 2551; WOLF 2005, S. 1050).

Die allgemeinen theoretischen Grundlagen der im Fokus stehenden demographischen und funktionalen Beziehung zwischen Kernstadt und den im weiteren Umland befindlichen Klein- und Mittelstädten erstrecken sich von modellhaften Beschreibungen zur Abgrenzung, Entwicklung und Verteilung von Städten sowie stadtreionalen Raum- und Siedlungsstrukturkonzepten über die Rolle und Bedeutung von Klein- und Mittelstädten im Umland von Großstädten bis hin zu Wanderungsbewegungen von der Stadt in das Umland.

Stadtmodelle und Stadtsysteme

Stadtmodelle bzw. Stadtstrukturmodelle stellen im Allgemeinen vereinfachte räumliche Abbilder der sozioökonomischen und/oder funktionalen Gliederung von Städten dar (vgl. FASSMANN 2009, S. 129). Phasenmodelle basieren auf den demographischen und/oder ökonomischen Strukturveränderungen von Städten, berücksichtigen die räumliche Ebene meist nur durch die Aufteilung in Kernstadt und Umland und postulieren einen geordneten, regelhaften Entwicklungsverlauf von Städten (vgl. FRIEDRICH 2018, S. 2428). Neben den theoretischen, modellhaften Überlegungen zur Struktur und Entwicklung von Städten befassen sich Theorien zu Stadtsystemen mit den funktionalen Verbindungen, der hierarchischen Gliederung und der Verteilung und Entwicklung von Städten in einer räumlichen Einheit (vgl. MAIER und TÖDTLING 2006, S. 139; PARNREITER 2018, S. 2459). In diesem Zusammenhang stellen vor allem das Stadtreionsmodell von Olaf BOUSTEDT (1970), das Phasenmodell der Stadtentwicklung von Leo VAN DEN BERG et al. (1982) und die Theorie bzw. das System der zentralen Orte von Walter CHRISTALLER (1933) bis heute bedeutende theoretische Grundlagen für Wissenschaft und Praxis im Stadt-Umland-Kontext bzw. auf stadtreionaler Ebene dar.

In den genannten theoretischen Stadtmodellen bzw. Theorien zu Stadtssystemen, welchen unterschiedliche räumliche Ebenen, Zugänge, Schwerpunkte und Zielsetzungen zugrunde liegen, werden Städte als von administrativen Grenzen losgelöste Bestandteile eines räumlichen Gefüges betrachtet. Einen bedeutenden Meilenstein beim Wechsel von der innerstädtischen zur stadtreionalen Perspektive stellt hierbei das Stadtreionsmodell von Olaf BOUSTEDT aus den 1950er Jahren dar, welches basierend auf funktionalen und strukturellen Verflechtungen die Stadt und ihr Umland in einer sozioökonomischen Raumeinheit mit unterschiedlichen von der Kernstadt ausgehenden, konzentrischen Raumzonen zusammenfasst. Dieses Modell berücksichtigt neben der zentralen Großstadt keine weiteren städtischen Zentren innerhalb der Stadtreion und postuliert eine zentripetale Stadt-Umland-Beziehung, welche vor allem durch Entwicklungen in der jüngsten Vergangenheit zunehmend durch netzwerkartige, tangentielle Verflechtungen zwischen Kernstadt, Umland und kleineren städtischen Zentren aufgebrochen und ergänzt wird. Obwohl das von BOUSTEDT entwickelte stadtreionale Modell keine polyzentrischen Raumstrukturen oder veränderten siedlungsstrukturellen Realitäten aufnehmen kann, stellt es bis heute eine bedeutende theoretische Grundlage für die auf strukturellen und funktionalen Kriterien basierende Abgrenzung und Gliederung von Agglomerationsräumen sowie die empirisch-analytische Beobachtung von stadtreionalen Prozessen dar.

Die Betrachtung von Städten in ihrem räumlichen Kontext wird auch im theoretischen Phasenmodell der Stadtentwicklung von Leo VAN DEN BERG et al. aus den 1980er Jahren durch die Zusammenfassung von Kernstadt und Umland als funktionale Stadtreion aufgegriffen und in ein Modell mit mehreren Städten unterschiedlicher Hierarchisierung überführt. Die auf der demographischen Veränderung bzw. den Bevölkerungsbewegungen zwischen Kernstadt, Umland und weiter entfernten Mittelstädten basierenden Stadtentwicklungsphasen der Urbanisierung, Suburbanisierung, Desurbanisierung und Reurbanisierung konzentrieren sich hierbei vor allem auf die Bevölkerungsentwicklung der zentralen Großstadt, bieten jedoch auch allgemeine Erklärungsansätze für die im Zuge des Desurbanisierungsprozesses stattfindende Bevölkerungsverlagerung von der Kernstadt in die im weiteren Umland befindlichen kleineren Städte. Die wesentlichsten Faktoren sind hierbei die durch die vorangegangene Suburbanisierung erfolgte Abwertung der ursprünglichen Standortvorteile des engeren Umlandes (Anstieg der Grundstücks- und Immobilienpreise, Erhöhung der Nutzungsdichte, Verringerung der Frei- und Grünräume, Verschlechterung der Erreichbarkeit) und die attraktiven kleinstädtischen Strukturen (leistbares Wohnen, zentrale Versorgung, Naturnähe/Zugang zu Frei- und Grünräumen, gute verkehrsinfrastrukturelle Anbindung zur Großstadt). Entsprechend dem Stadtentwicklungsmodell stellt die Desurbanisierung der Großstadt eine Urbanisierung der kleineren Städte dar, wobei die verschiedenen Phasen der großstädtischen Entwicklung, wie vor allem die heute in Agglomerationsräumen zu beobachtenden Konzentrations- und Dekonzentrationsprozesse verdeutlichen, nicht zwangsläufig nacheinander, sondern meist zeitgleich stattfinden.

Auch in der von Walter CHRISTALLER in den 1930er Jahren entwickelten Theorie der zentralen Orte werden Städte als Mittelpunkt einer räumlichen Einheit betrachtet, wobei die Bedeutung der Stadt als „zentraler Ort“ für die umliegenden Gebiete anhand der dort angebotenen Güter und Dienstleistungen bestimmt wird. Durch die Übertragung von öko-

nomischen Überlegungen zu Angebot und Nachfrage auf Städte und städtische Siedlungen entsteht ein theoretisch flächendeckendes Netz aus zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufe, welche aufgrund ihres Angebotes an Gütern und Dienstleistungen einen Bedeutungsüberschuss besitzen und somit neben der Versorgungsfunktion für die eigene Bevölkerung auch unterschiedliche Reichweiten bei der Versorgung der umliegenden Gebiete vorweisen. Im Gegensatz zum Stadtregionsmodell und Phasenmodell der Stadtentwicklung, in deren Fokus die zentrale Großstadt und ihre strukturelle und funktionale Gliederung bzw. demographische Veränderung steht und daher kleinere Städte nicht oder nur am Rande Erwähnung finden, betrachtet die Theorie der zentralen Orte unterschiedliche Stadtgrößen hinsichtlich ihrer Bedeutung und Funktion innerhalb eines Städtenetzes. Obwohl die Theorie der zentralen Orte einen rein auf marktwirtschaftlichen Prämissen beruhenden Erklärungsansatz zur Verteilung und Größe von Städten darstellt und keine naturräumlichen oder siedlungsstrukturellen Gegebenheiten berücksichtigt, konnte sich der auf dem Versorgungs- und Marktprinzip beruhende zentralörtliche Ansatz und dessen Terminologie durchsetzen, da die Theorie der zentralen Orte in das Zentrale-Orte-Konzept, ein nach wie vor bedeutendes raumordnerisches Konzept zur Lenkung der Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumentwicklung, eingegangen ist.

Stadtregionale Raum- und Siedlungsstrukturen

Die heutigen polyzentrischen Raum- und Siedlungsstrukturen innerhalb von Stadtregionen sind durch teilweise mit der Kernstadt in Konkurrenz tretende Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- und Erholungsstandorte im Umland und die daraus resultierende Erweiterung der zentripetalen Beziehung um tangentielle Verflechtungen gekennzeichnet, welche in den Raumwissenschaften auch unter den beiden Begriffen „Postsuburbia“ und „Zwischenstadt“ thematisiert und darauf aufbauend Stadtregionen als „funktionale Stadtarchipele“ beschrieben werden (vgl. BEIER und MATERN 2007, S. 1; KUNZMANN 2001, S. 214; SIEDENTOP 2018, S. 2524). Ergänzend dazu stellen nach wie vor „klassische“ Planungskonzepte, allen voran punktaxiale Konzepte (Zentrale Orte und Achsen), das Konzept des Grüngürtels sowie die „Dezentrale Konzentration“, bis heute bedeutende Konzepte zur Lenkung der stadtregionalen Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumentwicklung dar, welche sowohl für das engere als auch das weitere Umland von Bedeutung sind und Klein- und Mittelstädte als wesentliche Komponenten beinhalten.

Dem Zentrale-Orte-Konzept liegt der raumordnerische Ansatz der Konzentration der räumlichen Entwicklung auf bestimmte, festgelegte Standorte unterschiedlicher Hierarchiestufe zugrunde, wodurch einerseits gleichwertige Lebensverhältnisse für die Bevölkerung geschaffen und andererseits disperse Siedlungs- und Infrastrukturen vermieden werden sollen. Hierbei erfolgt meist eine Gliederung der zentralen Orte in Grundzentren für den täglichen, periodischen Bedarf (z. B. Lebensmittel, Grund- und Mittelschulen, öffentliche Verkehrsanbindung zu Mittelzentren), Mittelzentren für den gehobenen Bedarf (z. B. vielfältige Einkaufsmöglichkeiten, allgemein- und berufsbildende Schulen, öffentliche Verkehrsanbindung zu Oberzentren) und Oberzentren für den spezialisierten, höheren Bedarf (z. B. Einkaufszentren, Universitäten und Fachhochschulen, internationale Ver-

kehrsanbindung), wobei das jeweils höhere Zentrum auch die Funktion des untergeordneten Zentrums umfasst. Im stadtregionalen Kontext bedeutet dies, dass trotz Strahlkraft der Großstadt als Zentrum der Stadtregion kleinere und mittlere Städte im Stadtumland neben ihrer zentralörtlichen Versorgungsfunktion auch Knotenpunkte der öffentlichen Verkehrsanbindung darstellen und somit auch im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung eine wichtige Rolle einnehmen.

Zur verkehrsinfrastrukturellen Anbindung der kleineren und mittleren Städte innerhalb der Stadtregion, aber auch zur gezielten Steuerung der Siedlungsentwicklung im großstädtischen Umland stellen kleinräumige Siedlungsachsen bzw. Achsen- oder Sternkonzepte ein bewährtes und geeignetes Konzept dar. In Kombination mit zentralen Orten sind Achsen die zweite wesentliche Komponente von punktaxialen Konzepten, da durch die Bündelung von leistungsfähiger Linieninfrastruktur im Stadtumland einerseits die kleineren und mittleren Städte in ihrer Funktion als zentrale Orte gestärkt werden und andererseits durch die lineare Ausrichtung der stadtregionalen Siedlungsentwicklung in verdichteten Siedlungszonen entlang der Achsen und der Achsenendpunkte die Be- und Zersiedlung der in den Achsenzwischenräumen befindlichen Frei- und Grünräume vermieden wird. Die strahlenförmig auf die Kernstadt ausgerichteten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen und die damit verbundenen Freiraumkeile zwischen den Achsen stellen somit ein Gegenmodell zum ringförmigen Städtewachstum dar. Die bekanntesten und bis heute zur Anwendung kommenden stadtregionalen Achsen- bzw. Strahlenkonzepte sind der aus den 1920er Jahren stammende „Federplan“ der Stadt Hamburg und der Ende der 1940er Jahre publizierte „Fingerplan“ der Stadt Kopenhagen.

Ein anderes in wachsenden Stadtregionen bedeutsames Konzept, in dessen Fokus die Festlegung und Ausweisung von Frei- und Grünräumen zur Gliederung und Gestaltung der stadtregionalen Raum- und Siedlungsstruktur steht, stellt das Planungskonzept des Grüngürtels dar. Durch die Schaffung eines die Stadt durchgängig umgebenden Ringes aus Grün- und Freiflächen sollen das flächige Städtewachstum und die Zersiedelung im Umland vermieden, das stadtregionale Ökosystem gestärkt, stadtnahe Erholungsgebiete sichergestellt und landwirtschaftliche Nutzflächen erhalten werden. Die bekanntesten Beispiele für ringförmige Grünzäsuren sind der seit über hundert Jahren in der Wiener Stadtplanung forcierte „Wald- und Wiesengürtel“ sowie der im Großraum London in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts konsequent umgesetzte großflächige „Green Belt“. Die beiden stadtregionalen Grüngürtel unterscheiden sich neben ihrer unterschiedlichen Größenordnung auch dadurch, dass das Frei- und Grünraumsystem rund um die Großstadt Wien im Gegensatz zum Londoner „Green Belt“ durch die vor allem im Nordosten bestehenden Lücken keinen vollflächig geschlossenen Ring bildet, der jedoch in den nächsten Jahren geschlossen werden soll. Darüber hinaus wurden im Großraum London außerhalb des Grüngürtels auch sogenannte „New Towns“ als durchgrünte, die Kernstadt entlastende Wohnstandorte (Gartenstädte) für die aus London wegziehende Großstadtbevölkerung gegründet.

Auch im raumordnerischen Planungskonzept der Dezentralen Konzentration, welches sich aus der großräumigen Dezentralisierung der Raumentwicklung und der kleinräumigen Konzentration der Siedlungsstruktur zusammensetzt, stellt die Entlastung von durch hohen Siedlungsdruck gekennzeichneten Großstädten einen zentralen Aspekt dar. Hierbei soll die Entlastung der Kernstädte durch die gezielte Entwicklung von funktionsgemischten Stand-

orten bzw. zentralen Orten mit eigenem Profil und guter öffentlicher Verkehrsanbindung im engeren und weiteren Umland von Großstädten erreicht werden. Die Dezentrale Konzentration greift somit das Zentrale-Orte-Konzept auf und weist im stadtreionalen Kontext den kleineren und mittleren Städten im großstädtischen Umland neben ihren zentralörtlichen Funktionen zusätzlich eine gezielte Entlastungsfunktion für die prosperierende Kernstadt zu. Obwohl der raumstrukturelle Ansatz der Dezentralen Konzentration bis zum Gartenstadtkonzept am Anfang des 19. Jahrhunderts zurückreicht, etablierte sich der Begriff erst am Ende des 20. Jahrhunderts. Maßgeblichen Einfluss darauf hatte der Einsatz der Dezentralen Konzentration als landesplanerisches Leitbild der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg in den 1990er Jahren. Auch wenn die Dezentrale Konzentration in Berlin-Brandenburg heute nicht mehr als explizit ausgewiesenes landesplanerisches Leitbild fungiert, blieb der Grundsatz der polyzentrischen Raumentwicklung erhalten. Das polyzentrische Siedlungskonzept der Dezentralen Konzentration steht somit in einem engen Zusammenhang mit der normativen Vorstellung von Polyzentralität bzw. polyzentrischen Raumstrukturen, welche zunehmend auch in Stadtregionen zur Zielvorstellung erklärt werden.

Die Entstehung von polyzentrischen, von der Kernstadt losgelösten, eigenständigen Raum- und Siedlungsstrukturen und das dadurch entstehende funktional differenzierte Netzwerk aus unterschiedlichen stadtreionalen Netzpartnern und veränderten funktionalen Verflechtungen innerhalb von Stadtregionen werden in den Raumwissenschaften auch unter den beiden Begrifflichkeiten „Postsuburbia“ und „Zwischenstadt“ zusammengefasst und diskutiert. Hierbei bezeichnet der aus den USA stammende Begriff „Postsuburbia“ die Emanzipation und Entkoppelung der im Umland von Großstädten befindlichen, durch die Suburbanisierung entstandenen Siedlungen von der kernstädtischen Entwicklung bzw. die Entstehung von eigenständigen „Edge Cities“ im Umland von Großstädten. Diese Entwicklung kann im Umland von europäischen Städten jedoch nicht beobachtet werden, da die europäischen Städte meist gut ausgebaute, leistungsstarke öffentliche Verkehrsnetze besitzen, kaum bis keine ausgeprägten sozialen Spannungen zwischen bestimmten Bevölkerungsgruppen vorweisen und über eine hohe kernstädtische Standortattraktivität für Unternehmen, Erwerbstätige und Bevölkerung verfügen. Einen weiteren wesentlichen Unterschied stellt die historische Einbettung von Großstädten in gewachsene, kleinteilige Siedlungssysteme, bestehend aus Dörfern, kleineren und mittleren Städten, in europäischen Stadtregionen dar.

Auch der von Thomas SIEVERTS (1998) geprägte Begriff der „Zwischenstadt“ greift die in der jüngsten Vergangenheit im Umland von europäischen Großstädten durch die Suburbanisierungsprozesse entstandenen Raum- und Siedlungsstrukturen auf. Die als „Zwischenstadt“ bezeichneten, ungeordnet und verworren wirkenden Gebiete im Stadtumland bestehen aus aneinandergereihten unterschiedlichen Bebauungen und Nutzungen, besitzen sowohl ländliche als auch städtische Merkmale, verfügen über kein eindeutiges Zentrum, sondern eine Vielzahl an unterschiedlichen spezialisierten Standorten, und versorgen sich mehr oder weniger selbst, wodurch sie sich zunehmend von der Kernstadt entkoppeln. Wesentlich ist, dass die „Zwischenstadt“ kein neues stadtreionales Leitbild oder Plädoyer für die Zersiedelung im Stadtumland darstellt, sondern dem Begriff auch die eindrückliche Aufforderung an die Stadtplanung innewohnt, sich nicht nur mit der historischen, kompakten Stadt bzw. dem Erhalt der kernstädtischen Zentren, sondern auch

mit den neu entstandenen stadtreionalen Realitäten zu beschäftigen und die Gestaltungschancen dieses eigenständigen Raumes im Umland von Großstädten wahrzunehmen.

Klaus R. KUNZMANN (2001) schließt sich dieser Aufforderung zur vorurteilsfreien, stadtplanerischen Auseinandersetzung an und überführt die netzwerkartigen Strukturen und Funktionen der „Zwischenstadt“ in einen „funktionalen Stadtarchipel der europäischen Stadregionen“, bestehend aus unterschiedlich spezialisierten Knoten mit eigenem Profil und engen wechselseitigen Verflechtungen. Hierbei umfasst der „Stadtarchipel“ die nach wie vor im Zentrum der Stadregion liegende Kernstadt, deren zentrale Funktionen jedoch auf bestimmte, fragmentierte Bereiche eingegrenzt sind (z. B. Finanz-, Dienstleistungs- und Tourismuszentrum, hochwertiger Wohnstandort, etc.), und die sich um die Kernstadt gruppierenden, im Stadtumland liegenden spezialisierten Standorte (z. B. Flugverkehr, Bildung/Forschung, Handel/Güterverkehr, Freizeit/Sport/Erholung, Wohnen, etc.). Auch der „funktionale Stadtarchipel“ stellt kein anzustrebendes, normatives stadtreionales Leitbild dar, sondern wie die „Zwischenstadt“ eine Beschreibung der im Umland von Großstädten bereits vorhandenen polyzentrischen Raum- und Siedlungsstrukturen, welche aus einer Vielzahl an für die Bevölkerung und Betriebe attraktiven Standorten und Siedlungszentren bestehen.

Klein- und Mittelstädte im Umland von Großstädten

Klein- und Mittelstädte stellen sowohl prägende Elemente der für Österreich und Deutschland typischen Siedlungsstruktur als auch wesentliche Komponenten in „klassischen“ landesweiten und regionalen Planungskonzepten (z. B. Zentrale Orte, Achsen, Dezentrale Konzentration) dar. Im raumwissenschaftlichen und -ordnungspolitischen Diskurs werden kleinere und mittlere Städte vor allem dünn besiedelten, ländlichen Räumen zugeordnet, da sie als „Wachstumsmotoren“ (GIFFINGER und KRAMAR 2012), „Ankerpunkte“ (DANIELZYK 2017) oder „Leistungsträger der Regionalentwicklung“ (PRIEB 2017b) eine zentrale Rolle für die Versorgung, Stabilisierung und Entwicklung von strukturschwachen bzw. von Schrumpfung betroffenen peripheren Gebieten wahrnehmen. Neben agglomerationsfernen, weniger verdichteten Räumen verdeutlichen jedoch auch Stadt-Umland-Modellierungen (z. B. Phasenmodell der Stadtentwicklung) und die Diskurse zu stadtreionalen Raum- und Siedlungsstrukturen (z. B. „Postsuburbia“, „Zwischenstadt“, „Stadtarchipel“, Polyzentralität) die Relevanz von kleineren und mittleren Städten in dichter besiedelten zentralen Räumen bzw. im stadtreionalen Gefüge. Im Umland der Großstädte übernehmen sie hierbei meist eine Entlastungsfunktion für die wachsenden Kernstädte (vgl. ADAM 2005, S. 495–496; GATZWEILER et al. 2012, S. 20, 65; PRIEB 2017a, S. 31; SCHORN und PRIEB 2021, S. 258, 260).

In den letzten beiden Jahrzehnten rückten Klein- und Mittelstädte zunehmend in den Fokus der vorwiegend auf Großstädte ausgerichteten sozial- und planungswissenschaftlichen Raum- und Stadtforschung. Kleinere und mittlere Städte werden insbesondere als integrierter Bestandteil von ländlichen Raum- und Siedlungsstrukturen im Kontext von Schrumpfung- und Peripherisierungsprozessen betrachtet (z. B.: Kleinstädte: HANNEMANN 2004; BÜRK 2013; KÜHN 2015; BBSR 2019a; BBSR 2019b; – Mittelstädte: KÜHN und

WECK 2012; BERNT und LIEBMANN 2013; KÜHN und MILSTREY 2015; RIES 2019) oder in der generalisierenden Kategorie „Klein- und Mittelstädte“ in Forschungspublikationen (z. B. BAUMGART et al. 2004; BBSR 2016; BOJARRA-BECKER et al. 2017; DANIELZYK und PRIEBS 2020) und Fachzeitschriften (z. B. WIG 2017; PRIEBS 2016; IfR 2018; VHW 2020) zusammengefasst, wobei in jüngster Vergangenheit, insbesondere in Deutschland, ein gestiegenes und differenzierteres Forschungsinteresse an Klein- und Mittelstädten beobachtet werden kann (vgl. ADAM und BLÄTGEN 2019, S. 3–4; PORSCHKE et al. 2019, S. 14–15; PORSCHKE et al. 2021, S. 315–316; SCHORN und PRIEBS 2021, S. 259; STEINFÜHRER et al. 2021, S. 18–19).

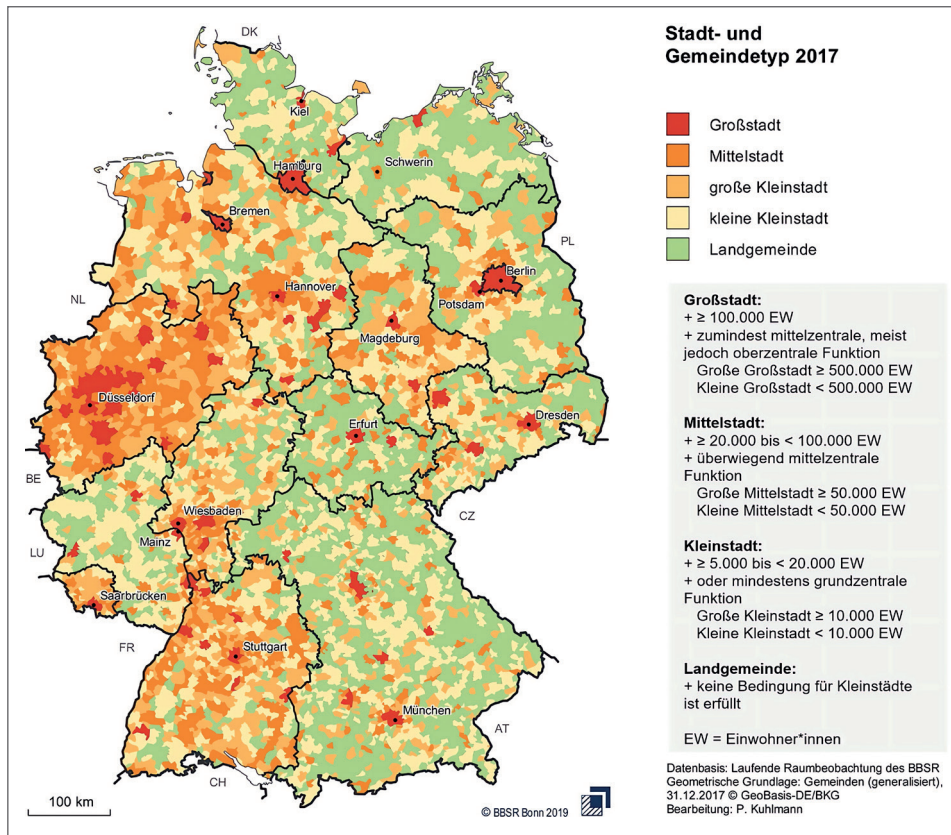
Im Gegensatz zu Deutschland gibt es in Österreich nur sehr wenige jüngere wissenschaftliche Untersuchungen, Studien oder Veröffentlichungen zu österreichischen Klein- und/oder Mittelstädten. Die wenigen vorliegenden wissenschaftlichen Publikationen umfassen beispielsweise eine Dissertation zur zukünftige Stadtentwicklung der Mittelstadt Villach an der Alpen-Adria-Universität Klagenfurt (RAUTER 2011), eine Abhandlung über die Bedeutung und Rolle der Kleinstädte im Waldviertel (GIFFINGER und KRAMAR 2012), eine Studie zur Innenstadtbelebung von Klein- und Mittelstädten in der Steiermark (ÖSTB 2015) und eine Untersuchung über die Umlandkooperationen von österreichischen Klein- und Mittelstädten (SCHORN und PRIEBS 2021).

Auch der Begriff „Klein- und Mittelstadt“ bzw. „Klein- und Mittelzentrum“ wird in Österreich sehr begrenzt, vor allem im Kontext der Stadregionen seitens der Österreichischen Raumordnungskonferenz und der Statistik Austria, verwendet (vgl. ÖROK 2016, S. 52–54; Statistik Austria 2021a, S. 5). Sowohl die fehlende wissenschaftliche Auseinandersetzung als auch die überschaubare Verwendung der Begriffe selbst sind Indikatoren dafür, dass in Österreich, dessen Siedlungsstruktur neben der einzigen Millionenstadt Wien und fünf Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohner/innen von Klein- und Mittelstädten geprägt ist, kleinere und mittlere Städte weder in der Wissenschaft als Untersuchungsgegenstand noch in der Praxis als eigener Raumtypus oder Identifikationsmerkmal hinreichend etabliert sind.

Der Begriff „Stadt“ kennzeichnet jedoch ein in der Wissenschaft weder fachspezifisch, interdisziplinär noch weltweit eindeutig definierbares mehrdimensionales Phänomen, da Städte aus unterschiedlichen Perspektiven betrachtet werden können und je nach Kulturraum und Entwicklungsstand unterschiedliche Kriterien zur Anwendung kommen. Die gängigsten Betrachtungsweisen von „Stadt“ umfassen den statistisch-administrativen, den historisch-juristischen, den soziologischen und den geographischen Stadtbegriff, wobei Städte auch hinsichtlich ihrer Volkswirtschaft, Kunstgeschichte, Architektur etc. interpretiert und bestimmt werden können. In der Raum- und Stadtplanung ist vor allem die statistisch-administrative Abgrenzung (Einwohnerschwellenwerte) meist in Kombination mit geographischen Kriterien (z. B. Geschlossenheit bzw. Kompaktheit des Siedlungskörpers, Bebauungsdichte, funktionale und sozialräumliche innere Gliederung, zentralörtliche Funktionen, Wanderungs- und Pendlerbewegungen, Bevölkerungsentwicklung und -struktur, Wohn- und Arbeitsplatzdichte, Bündelung von Verkehrswegen, Verkehrsdichte) weit verbreitet (vgl. FASSMANN 2009, S. 42–51; HEINEBERG 2017, S. 25–28; RAUTER 2011, S. 25–28).

Ein Beispiel für die Kombination aus statistisch-administrativen und geographischen Bestimmungskriterien bzw. administrativem und funktionalem Ansatz stellt die durch das

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) entwickelte Typisierung der deutschen Städte und Gemeinden dar (BBSR o.J.a; BBSR o.J.b; GATZWEILER et al. 2012) (Abb. 1). Ergänzend dazu gibt es in Deutschland die ebenfalls vom deutschen Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung bundesweit abgegrenzten Lagetypen (BBSR o.J.c; GATZWEILER et al. 2012) sowie die darauf aufbauende Kleinstadttypisierung (BBSR 2019c).



Quelle: BBSR (o.J.): Laufende Stadtbeobachtung – Raumabgrenzungen. Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland. Berlin: BBSR, online verfügbar (Link siehe Literaturverzeichnis)

Abb. 1: Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (verändert)

In Österreich gibt es keine mit den deutschen Stadt- und Gemeindetypen vergleichbare, auf Bevölkerungsstand und zentralörtlichen Funktionen basierende landesweite Abgrenzung von Klein- und Mittelstädten. Die Gründe hierfür können darauf zurückgeführt werden, dass einerseits nicht in allen österreichischen Bundesländern seitens der zuständigen Landesplanung zentrale Orte ausgewiesen wurden und andererseits jene Konzepte, die vorliegen, nicht miteinander vergleichbar sind, da ihre Konzeptionierungen (z. B. Anzahl

der Hierarchiestufen) deutlich voneinander abweichen (vgl. KDZ und TU Wien 2016, S. 12, 15). Seitens der Bundesanstalt Statistik Austria gibt es für Österreich neben den einwohnerbezogenen Gemeindegrößenklassen (Statistik Austria 2021b) (Abb. 2) auch die bundesweit auf strukturellen und funktionalen Merkmalen beruhende, in städtische und ländliche Gebiete gliedernde Raumtypisierung und darauf aufbauend, die in Kern- und Außenzonen differenzierenden Stadtregionsabgrenzungen der „Urban-Rural-Typologie“ (Statistik Austria 2021a) (siehe Abb. 3).

Zahl der Gemeinden 2021 nach Gemeindegrößenklassen

(Bevölkerungszahl 1.1.2021)

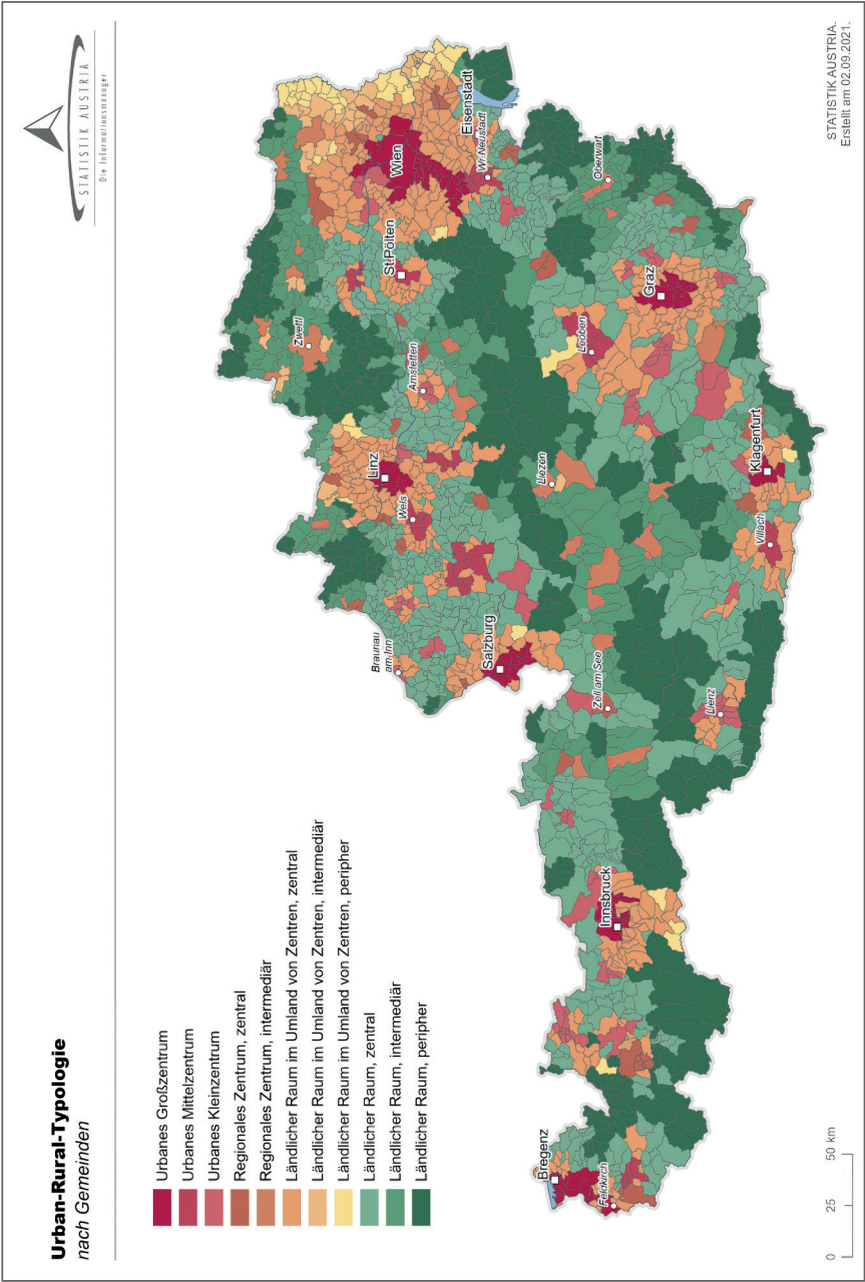
BBSR STADTTYPEN:		KLEINSTADT			MITTELSTADT			GROßSTADT		
Gemeindegrößenklassen	Burgenland	Kärnten	Niederösterreich	Oberösterreich	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	Österreich
-500	17	-	22	11	8	3	34	15	-	110
501- 1.000	38	15	81	67	13	16	60	17	-	307
1.001- 1.500	46	24	126	76	14	48	52	10	-	396
1.501- 2.000	24	29	100	73	11	47	34	8	-	326
2.001- 2.500	17	13	63	55	6	40	23	10	-	227
2.501- 3.000	11	11	38	37	10	26	16	5	-	154
3.001- 5.000	12	21	74	67	35	58	36	14	-	317
5.001- 10.000	5	12	43	39	14	35	16	7	-	171
10.001- 20.000	1	4	18	8	6	10	7	6	-	60
20.001- 30.000	-	1	6	2	1	2	-	2	-	14
30.001- 50.000	-	-	1	1	-	-	-	1	-	3
50.001-100.000	-	1	1	1	-	-	-	1	-	4
100.001-500.000	-	1	-	1	1	1	1	-	-	5
über 500.000	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Summe	171	132	573	438	119	286	279	96	1	2.095

Datenquelle: Statistik Austria 2021b, S. 27 (Gemeindeverzeichnis, Stand 1.1.2021), ergänzt.

Abb. 2: Gliederung der österreichischen Gemeinden nach Gemeindegrößenklassen 2021 inklusive Zuordnung der Größenklassen zu den Stadttypen des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Die für Deutschland vorliegende Abgrenzung von kleineren und mittleren Städten des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) kombiniert hierbei die in allen deutschen Bundesländern im Zuge der Anwendung des Zentrale-Orte-Konzepts ausgewiesenen zentralörtlichen Funktionen mit festgelegten Schwellenwerten der kommunalen Wohnbevölkerung. Die dadurch bestimmten Gemeinde- und Stadttypen, bestehend aus Großstadt, Mittelstadt, Kleinstadt und Landgemeinde, stellen in der deutschsprachigen Fachliteratur eine häufig rezipierte Grundlage dar.

Im Vergleich dazu ist die für Österreich vorliegende, auf Einwohnerzahlen beruhende Klassifizierung der Statistik Austria nach Gemeindegrößenklassen (Abb. 2) deutlich feinmaschiger konzipiert, weist jedoch keine Zuordnung bzw. Benennung von ländlichen oder städtischen Typen auf. Bei der ebenfalls von der Statistik Austria bundesweit auf einem komplexen statistischen Verfahren aus unterschiedlichen Analyseschritten und morpho-



Quelle: Statistik Austria (2021a): Urban-Rural-Typologie. Stand 2021.

Abb. 3: Klassifizierung der österreichischen Gemeinden nach der Urban-Rural-Typologie der Bundesanstalt Statistik Österreich

logischen, administrativen und/oder funktionalen Ansätzen basierenden Urban-Rural-Typologie (vgl. Statistik Austria 2021a) (Abb. 3) erfolgt die finale Klassifizierung von Groß-, Mittel- und Kleinzentren, welche wiederum die urbanen Kernzonen der Stadtregionen darstellen, auch anhand festgelegter Einwohnerschwellenwerte, die jedoch im Vergleich zu den deutschen Stadttypen einen höheren klein- und mittelstädtischen Bevölkerungsstand berücksichtigen, wohingegen für regionale Zentren die Erreichbarkeit von urbanen Kernzonen herangezogen wird.

Die Verflechtungsräume bzw. Außenzonen der Stadtregionen setzen sich aus den im Umland der Zentren liegenden Gemeinden zusammen, deren stadtregionale Zuordnung entsprechend dem theoretischen Stadtregionsmodell anhand des stärksten Pendlerstroms erfolgt. Die Urban-Rural-Typologie weist kleinere und mittlere Städte vor allem als urbane Mittel- und Kleinzentren bzw. Kernzonen von Mittel- und Kleinstadtregionen mit hoher Bevölkerungsdichte oder regionale Zentren mit erhöhter Bevölkerungsdichte und elementaren Infrastruktureinrichtungen aus, wobei im Umland von Großstädten auch Zuordnungen zum urbanen Großzentrum bzw. zur Kernzone der Großstadtregionen (z. B. Wiener Großraum: engeres Wiener Umland und südliche Achse bis Wiener Neustadt) erfolgen.

Die von kleineren und mittleren Städten wahrgenommenen zentralörtlichen Funktionen stehen wiederum in einem engen Zusammenhang mit ihrer jeweiligen räumlichen Lage und regionalen Einbettung, weshalb auch die Lagedifferenzierung von Klein- und Mittelstädten in zentrale und periphere bzw. agglomerationsnahe und -ferne Räume ein wichtiges Unterscheidungsmerkmal darstellt. Für das deutsche Bundesgebiet liegt hierzu eine seitens des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) anhand der erreichbaren Tagesbevölkerung entwickelte Differenzierung zwischen zentralen und peripheren Lagetypen vor. Die darauf aufbauende Studie zur Kleinstadttypisierung kommt zu dem Ergebnis, dass in Klein- und Mittelstädten in zentralen, großstadtnahen Lagen vor allem die Wohnfunktion vorherrscht, wohingegen kleinere und mittlere Städte insbesondere in peripheren, großstadtfernen Lagen meist wichtige Versorgungs- und Arbeitsmarktzentrum darstellen. Eine vergleichbare Unterscheidung gibt es in Österreich nicht, jedoch stellt die auf der Urban-Rural-Typologie aufbauende Stadtregionsabgrenzung der Statistik Austria eine mögliche Grundlage für die Lagedifferenzierung in zentrale, innerhalb der Stadtregion und periphere, außerhalb der Stadtregion liegende Klein- und Mittelstädte dar.

Stadt-Umland-Wanderungen

Die räumlichen Bevölkerungsbewegungen (Zuwanderungen, Abwanderungen) stellen neben der natürlichen Bevölkerungsveränderung (Geburten, Sterbefälle) die zweite wesentliche Einflussgröße der Bevölkerungsentwicklung eines Raumes dar (vgl. GANS und POTT 2016, S. 735). Für die Erklärung von Wanderungsbewegungen gibt es aufgrund ihrer Komplexität hinsichtlich Formen, Ursachen, Zusammenhängen und Auswirkungen keine allgemeingültige Theorie, sondern unterschiedliche Erklärungsansätze, Wanderungsmodelle und Klassifizierungsversuche. Die Vielfalt und hohe gesellschaftliche Bedeutung spiegeln sich auch darin wider, dass sich unterschiedliche wissenschaftliche Disziplinen (z. B. Geographie, Soziologie, Ökonomie, Politikwissenschaften, Psychologie, etc.) mit

migrationsbezogenen Aspekten und Fragestellungen beschäftigen (vgl. HILLMANN 2016, S. 17–19; KALTER 2000, S. 438; WEHRHAHN und SANDNER LE GALL 2021, S. 106–107).

Die im Fokus dieser Arbeit stehenden Stadt-Umland-Wanderungen, welche durch die Verlagerung des Wohnsitzes von der Kernstadt in das weitere Umland bei gleichbleibenden arbeitsplatzbezogenen Verflechtungen mit der Kernstadt gekennzeichnet sind, können unter Berücksichtigung politisch-administrativer (Binnen- und Außenwanderung) als auch aktionsräumlichen Kriterien (Modell zur aktionsräumlichen Differenzierung von Binnenwanderung, ROSEMAN 1971) den intraregionalen Wanderungen zugeordnet werden. Da für die Wohnsitzverlagerung von der Kernstadt in das Umland strukturelle, individuelle und selektive Aspekte und Motive eine Rolle spielen können, stellen vor allem die individualistische Interpretation des Push- und Pull-Modells (LEE 1966; LEE 1972), verhaltensorientierte Modelle (WOLPERT 1965; BÄHR 2010) sowie das Familien- bzw. Lebenszykluskonzept (GLICK 1947; GANS 2011; ROSSI 1980) relevante Erklärungsansätze für Stadt-Umland-Wanderungen dar.

Push- und Pull-Modelle führen Wanderungsentscheidungen auf „abstoßende“ (Push-) Faktoren im Herkunftsgebiet und „anziehende“ (Pull-) Faktoren im Zielgebiet zurück, wobei entsprechend der individualistischen Interpretation von Everett S. LEE aus den 1960er Jahren sowohl die objektiven Push- und Pull-Faktoren als auch die zwischen dem Herkunfts- und Zielort liegenden Hindernisse von der jeweiligen subjektiven Situation und deren individueller Bewertung abhängig sind, welche wiederum von persönlichen Faktoren wie beispielsweise Alter, Lebensphase, sozioökonomischen Ressourcen, emotionale Bindungen beeinflusst werden. Im Kontext von Stadt-Umland-Wanderungen können beispielsweise Distanz und Umzugskosten als dazwischenliegende Hindernisse, und Wohnungsangebot, Grundstücks- und Immobilienpreise, Wohnumfeld und soziale und infrastrukturelle Ausstattung der Kernstadt und der Gemeinden bzw. kleineren und mittleren Städte im Umland als relevante Push- oder Pull-Faktoren betrachtet werden.

Auch verhaltensorientierte Modelle berücksichtigen die subjektive Bewertung von objektiven Faktoren, jedoch werden Wanderungsbewegungen im Gegensatz zu Push- und Pull-Modellen als Ergebnis eines individuellen Entscheidungsprozesses betrachtet, dessen Ausgangspunkt die Unzufriedenheit mit den Standortfaktoren des aktuellen Aktionsraumes (z. B. Wohnung/Wohnumfeld, Arbeit, Bildung, Freizeit) darstellt. Entspricht die Wohnsituation nicht mehr den individuellen Wohnansprüchen bzw. wird eine gewisse Toleranzgrenze überschritten, wird zuallererst ein neuer Wohnstandort innerhalb der ansässigen Region mit Beibehaltung bzw. partieller Änderung des Aktionsraumes gesucht, und erst danach, wenn kein passender Wohnstandort zur Beseitigung der Unzufriedenheit innerhalb der bisherigen Region gefunden werden kann, auf andere Regionen mit vollständiger Neuausrichtung des Aktionsraumes verlagert. Demzufolge können Stadt-Umland-Wanderungen als individuelle Anpassungsreaktionen aufgefasst werden, welche abhängig von der subjektiven Situation und Lebensphase von unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnissen beeinflusst werden, wobei die Wohnansprüche und gewünschten Standortfaktoren innerhalb der Stadtregion erfüllt werden können.

Die sich verändernden Wohnanforderungen und -bedürfnisse stehen hierbei in einem engen Zusammenhang mit möglichen Ereignissen im Lebensverlauf, da etwa der Beginn einer Ausbildung, der Eintritt in das Berufsleben oder ein Arbeitsplatzwechsel, eine

Partnerschaft oder Heirat, die Geburt von Kindern, aber auch Trennung, Scheidung und Verlust des Partners einen Auslöser für Wanderungsbewegungen darstellen können. Das Lebenszyklusmodell, welches eine Weiterentwicklung des auf dem Idealbild der traditionellen Familie mit mehreren Kindern basierenden Familienzyklusmodells von Paul C. GLICK aus den 1940er Jahren darstellt, bildet die seit den 1970er Jahren in den westlichen Industrieländern zu beobachtende Heterogenisierung und Pluralisierung der Familien-, Haushalts- und Lebensformen durch das Aufbrechen der geradlinigen Abfolge der Lebensphasen, die Berücksichtigung von unterschiedlichen Formen des Zusammenlebens und die Einbeziehung von Alleinerziehenden und Alleinlebenden ab, wobei Kinder nach wie vor einen wesentlichen Faktor bei der Veränderung der Haushalte darstellen.

Die daraus ableitbaren Faktoren für die Abwanderung aus der Kernstadt in das randstädtische oder suburbane Umland umfassen bei Haushalten bzw. Familien mit Kindern vor allem den erhöhten Platzbedarf (z. B. für jedes Kind ein eigenes Zimmer), die gestiegenen Anforderungen an das Wohnumfeld (z. B. Lebensumfeld und Schulausbildung) und den Anspruch nach einem dem sozioökonomischen Status entsprechenden Wohnort. Durch die Veränderung der Familien- und Haushaltstruktur sowie der Lebensformen werden Stadt-Umland-Wanderungen jedoch auch von Alleinlebenden, jungen Paaren, kinderlosen Haushalten und Kleinfamilien getragen.

3 Ausgangslage der Stadt Wien und des niederösterreichischen Umlands

Die Stadt bzw. das Bundesland Wien stellt das politische, ökonomische, kulturelle und verkehrliche Zentrum sowie die einzige Millionenstadt Österreichs dar, deren „Strahlkraft“ sich weit über die administrativen Grenzziehungen erstreckt und vor allem mit dem umgebenden Flächenbundesland Niederösterreich durch sozioökonomische Verflechtungen, welche in der stadtreionalen Betrachtung und verschiedenen Abgrenzungen des Großraumes Wien zum Ausdruck kommen und in weiterer Folge eine wesentliche Grundlage für eine länderübergreifenden koordinierte räumliche Entwicklung darstellen, eng verbunden ist.

Die Metropole Wien und das umgebende niederösterreichische Umland haben, basierend auf den theoretischen Stadtentwicklungsphasen, in der Vergangenheit unterschiedliche Transformationen durchlebt: von der industriellen Urbanisierung vor dem Ersten Weltkrieg, über eine Schrumpfungsphase in der Zwischenkriegszeit und eine erneute Urbanisierung nach dem Zweiten Weltkrieg, gefolgt von Suburbanisierung bis hin zur Desurbanisierung/Periurbanisierung. Heute finden unterschiedlich stark ausgeprägte, parallel stattfindende Dynamiken statt, wobei hier nach wie vor den Wanderungsströmen zwischen Wien und vor allem den niederösterreichischen Gemeinden eine besondere Rolle zukommt (vgl. EDER et al. 2018, S. 329–330; FASSMANN et al. 2010, S. 23–25; PGO 2019, S. 33–35).

Hierbei werden Wanderungsentscheidungen nicht nur von „harten“ (Erreichbarkeit, Kosten, Wohnfläche) und „weichen“ Standortfaktoren (Besitz/Eigentum, soziale Qualitäten, Identifikationsmöglichkeiten, Freiräume, Naturnähe), sondern auch von den lokalen Strukturmerkmalen der um Umland liegenden Gemeinden und kleineren/mittleren Städte

beeinflusst, wobei unter Berufstätigen die Abwanderung in das Umland meist zu einer Erhöhung der Mobilität, vor allem des motorisierten Individualverkehrs, führt, da die Kernstadt meist der Arbeitsplatzstandort bleibt (vgl. BAUER-WOLF et al. 2003, S. 30–32; HELBICH und GÖRGL 2010, S. 110; PGO 2019, S. 49; Stadt Wien – MA 18 2004, S. 106).

In diesem Zusammenhang stellen vor allem die bestehenden stadtreionalen Abgrenzungen und vorliegenden Entwicklungskonzepte im Großraum Wien, die Klein- und Mittelstädte rund um Wien sowie die Abwanderungsbewegungen von der Kernstadt Wien in das Umland wesentliche Aspekte bei der Beschreibung und Erfassung der Ausgangslage der Stadt Wien, des umgebenden niederösterreichischen Umlandes und der im Umland befindlichen kleineren und mittleren Städte dar.

Stadtreionale Abgrenzungen

Die in Österreich zur Anwendung kommenden stadtreionalen Abgrenzungen der strukturell und funktional eng miteinander verflochtenen Kernstädte und Einzugsgebiete zu einer sozioökonomischen Raumeinheit basieren im Wesentlichen auf dem theoretischen Modell der Stadtregion von Olaf BOUSTEDT.

Für die Definition der Stadtregion Wien, der größten Stadtregion und einzigen Metropolregion in Österreich, gibt es aktuell zwei unterschiedliche Abgrenzungen: die „Stadtregion Wien“ des KDZ – Zentrums für Verwaltungsforschung und des Österreichischen Städtebundes (ÖStB) sowie die „Stadtregion+“ der Planungsgemeinschaft Ost (PGO). Das Stadtreionsmodell von Olaf BOUSTEDT sieht neben der großräumigen stadtreionalen Perspektive auch die kleinräumige Zusammenfassung der Kernstadt und der urban geprägten, im engeren Umland befindlichen Gemeinden als räumliches, stadtreionales Zentrum vor. Dieser theoretische Ansatz wird in der Stadtregion Wien durch das „Stadt-Umland-Management“ (SUM), einer regionalen Kooperation zwischen der Stadt Wien und dem Bundesland Niederösterreich zur Förderung der gemeinsamen, bundesländerübergreifenden Entwicklung, aufgegriffen.

Die vom KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung und vom österreichischen Städtebund (ÖStB) im Jahr 2019 erstmals ausgewiesenen und seither laufend aktualisierten Stadtreionen Österreichs beruhen auf den stadtreionalen Abgrenzungen der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria und untergliedern sich in der Regel jeweils in eine dicht besiedelte Kernzone mit hoher Beschäftigungsdichte und eine durch hohe kernstadtorientierte Pendlerverflechtungen gekennzeichnete Außenzone (vgl. KDZ o.J.a; KDZ o.J.b).

Die „Stadtregion+“ wurde im Zuge des von der Planungsgemeinschaft Ost (PGO), einem Zusammenschluss der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland, ab 2009 initiierten, aus mehreren Modulen bestehenden Forschungsprojekts „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO)“ abgegrenzt und dementsprechend anfangs als „SRO-Region“ bezeichnet. Die großräumige Abgrenzung der „PGO Stadtregion+“ beruht sowohl auf bevölkerungs- und wanderungsbezogenen Kriterien (Bilanzen, regionale Bevölkerungsprognosen) sowie auf den funktionalen Verflechtungen (Pendler, Erreichbarkeiten) zwischen der Kernstadt Wien und den im Umland liegenden Gemeinden sowie auch auf der Berücksichtigung der administrativen Gemeinde- und Landesgrenzen

(politischer, planerischer Aspekt) (vgl. PGO o.J.a; PGO 2011, S. 8, 65; EDER et al. 2018, S. 331; FASSMANN et al. 2010, S. 12–13).

Das „Stadt-Umland-Management Wien/Niederösterreich“ (SUM) wurde von den beiden Bundesländern Wien und Niederösterreich zur Stärkung und Förderung der gemeinsamen, regionalen Entwicklung und Zusammenarbeit zwischen den Wiener Stadtrandbezirken und den im engeren Umland liegenden niederösterreichischen Gemeinden im Jahr 2006 gegründet. Das SUM agiert als Schnittstelle zwischen der Stadt Wien und den niederösterreichischen Umlandgemeinden mit der zentralen Aufgabe der Koordination der bundesländerübergreifenden Raumentwicklung in den drei Themenfeldern Siedlung/Standort, Mobilität/Verkehr und Grünraum/Land- und Forstwirtschaft (vgl. Stadt Wien o.J.; SUM o.J.a; SUM o.J.b).

Die für den Großraum Wien vorliegenden stadtreionalen Abgrenzungen verdeutlichen den Umstand, dass die räumliche Bestimmung von Stadtregionen von den jeweils herangezogenen statistischen Daten abhängig ist und es somit für den gleichen Betrachtungsraum unterschiedliche Abgrenzungen geben kann, die sich nicht nur auf die äußeren Grenzen beziehen, sondern auch die innere Differenzierung (z. B. Kern- und Außenzone) betreffen. Auch wenn der Abgrenzung von Stadtregionen keine standardisierte, idente Vorgehensweise zugrunde liegt, veranschaulichen die im Großraum Wien vorliegenden stadtreionalen Abgrenzungen der „KDZ/ÖStB Stadtregion Wien“ und der „PGO Stadtregion+“ die engen bevölkerungs-, wanderungs- und pendlerbezogenen Verflechtungen zwischen der Großstadt Wien und dem umgebenden niederösterreichischen Umland und die daraus resultierende Notwendigkeit einer gemeinsamen räumlichen Entwicklungspolitik der beiden Bundesländer Wien und Niederösterreich.

Mit dem vor allem im engeren Umland aktiven Stadt-Umland-Management Wien/Niederösterreich (SUM) und der auf übergeordneter Ebene tätigen Planungsgemeinschaft Ost (PGO) verfügt der Großraum Wien über zwei etablierte und langjährig tätige Institutionen zur kooperativen stadtreionalen Raumentwicklung, auch wenn diese raumordnungsrechtlich nicht verankert sind und aus informellen Zusammenschlüssen von Gemeinden bzw. Bundesländern bestehen.

Entwicklungskonzepte im Großraum Wien

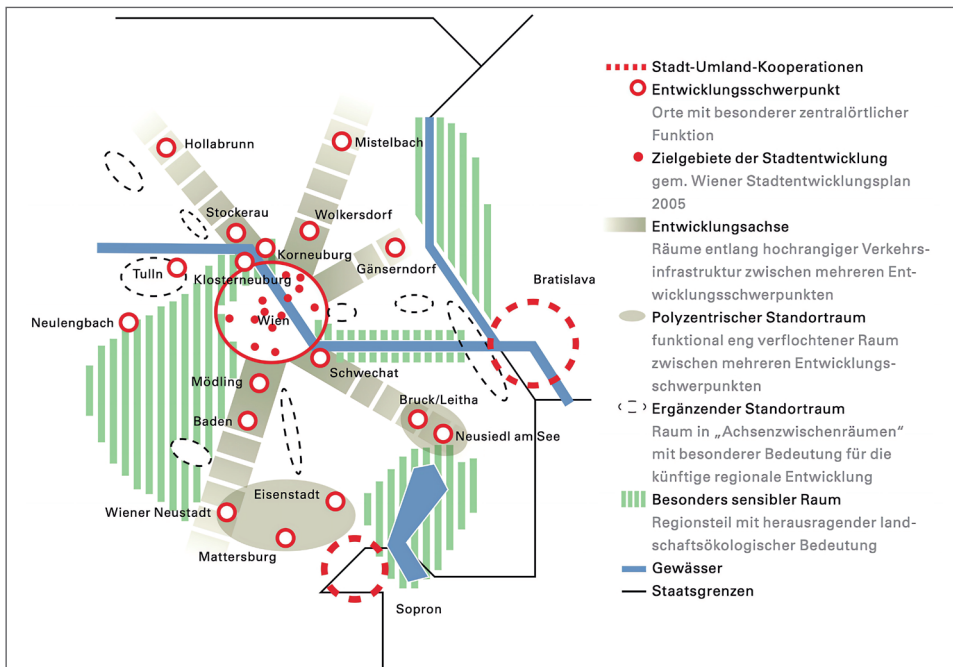
Zwischen der Großstadt Wien und dem Land Niederösterreich gibt es trotz enger struktureller und funktionaler Verflechtungen keine gemeinsame formelle Landes- oder Regionalplanung, da aufgrund der Zuweisung der allgemeinen Raumordnungskompetenz in die Gesetzgebung und Vollziehung der Länder die jeweilige Landes- bzw. Stadtgrenze die Systemgrenze darstellt.

Auf der Ebene der Planungsgemeinschaft Ost wurden jedoch im Zuge der stadtreionalen Abgrenzung im Jahr 2011 gemeinsame informelle Grundprinzipien der räumlichen Entwicklung als stadtreionales Leitbild der PGO Stadtregion+ vereinbart, welches bis heute das einzige stadtreionale Leitbild für den Großraum Wien sowie die Grundlage für die Landesentwicklungskonzepte der drei in der Planungsgemeinschaft kooperierten Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland darstellt (Wiener Stadtentwicklungs-

plan 2025, Räumliches Entwicklungsleitbild Niederösterreich 2035 und Burgenländisches Landesentwicklungsprogramm LEP 2011) (vgl. NÖ Landesregierung 2023; PGO 2011, S. 48, 56; PGO o.J.b, PGO o.J.c; Stadt Wien – MA 18 2025).

Die planliche Darstellung des Leitbildes verdeutlicht die Dominanz der Stadt Wien innerhalb der „PGO Stadtregion+“, welche einerseits durch die Größe der Stadt und andererseits durch die radiale Ausrichtung der festgelegten Entwicklungsachsen entlang von hochrangiger Verkehrsinfrastruktur zum Ausdruck kommt. Bei den Entwicklungsschwerpunkten mit besonderen zentralörtlichen Funktionen bzw. regionalen Knotenpunkte der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den Entwicklungsachsen handelt es sich vor allem um Klein- und Mittelstädte im engeren und weiteren Wiener Umland.

Die Grundprinzipien der räumlichen Entwicklung im Großraum Wien beruhen somit auf den beiden „klassischen“ Planungskonzepten „Zentrale Orte“ und „Entwicklungs- und Siedlungsachse“, wobei auch das Planungskonzept des Grüngürtels anhand der definierten Freiräume von überregionaler besonderer Bedeutung erkennbar ist, wobei sie um zwei eng verflochtene, polyzentrische Siedlungszonen im Osten und Süden, um ergänzende Räume von besonderer Bedeutung in den Zwischenräumen der festgelegten Entwicklungsachsen und um stadregionale bedeutsame Stadt-Umland- Kooperationen (mit Bratislava in der Slowakei und Sopron in Ungarn) erweitert werden (Abb. 4).



Quelle: PGO 2011, S. 49.

Abb. 4: Grundprinzipien der räumlichen Entwicklung im Großraum Wien: Die PGO Stadtregion+

Auf der übergeordneten, strategischen Ebene stellt somit das auf den vereinbarten Grundprinzipien der räumlichen Entwicklung der PGO Stadtregion+ basierende stadtrregionale Leitbild eine bedeutende Grundlage für die gemeinsame stadtrregionale Raumentwicklung im Großraum Wien dar. Hierbei kommen im Kontext der klein- und mittelstädtischen Entwicklung vor allem das Zentrale-Orte-Konzept und das Achsenkonzept zur Anwendung, da die Raum- und Siedlungsentwicklung vor allem konzentriert in den Klein- und Mittelstädten entlang der definierten, von Wien ausgehenden Entwicklungs- und Verkehrsachsen vorgesehen ist.

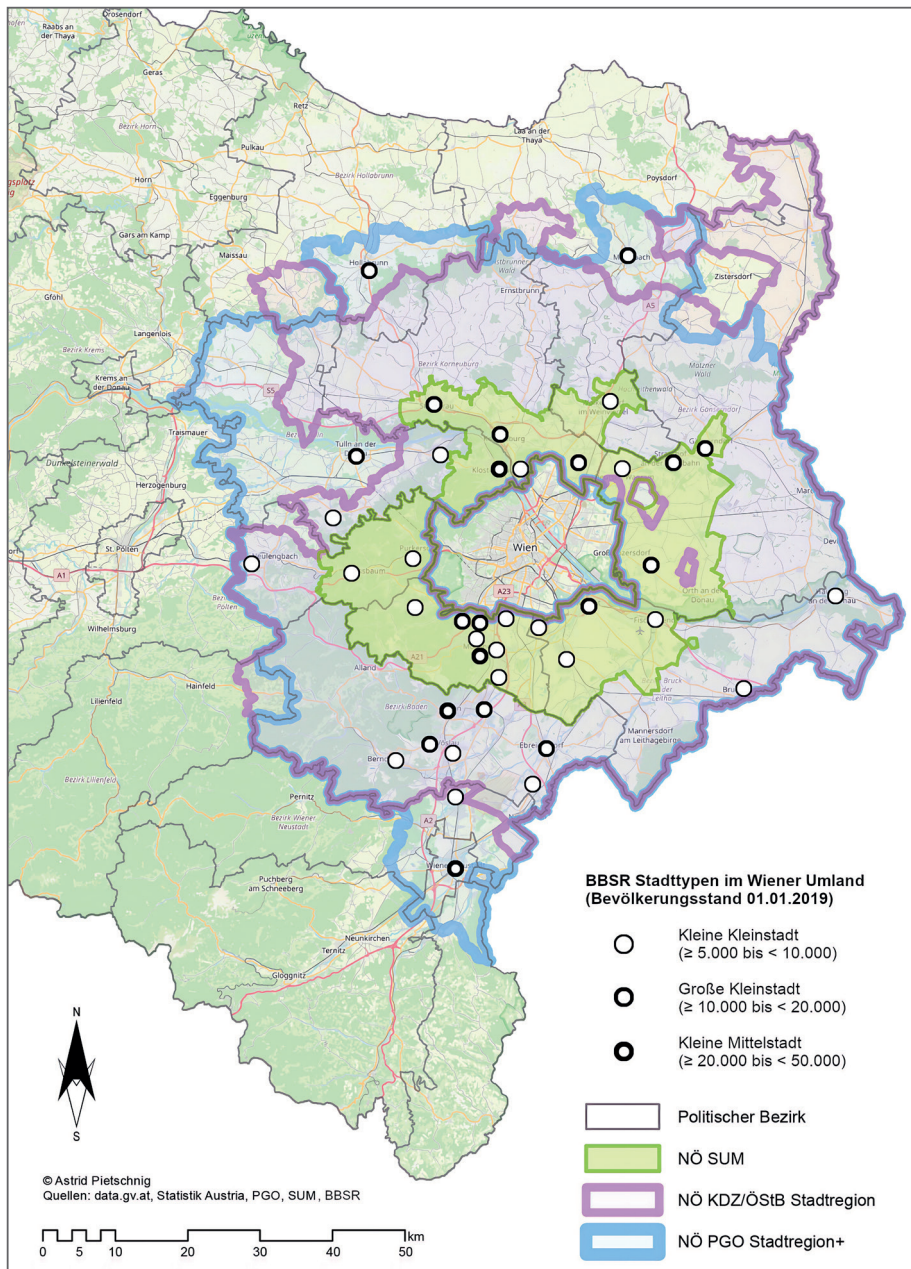
Klein- und Mittelstädte rund um Wien

Das niederösterreichische Umland der Großstadt Wien weist je nach stadtrregionaler Abgrenzung und herangezogenem statistischem Ansatz zur Definition und Bestimmung von Klein- und Mittelstädten eine Vielzahl an kleineren und größeren Städten auf und ist durch ein kernstadtorientiertes Verkehrsnetz sowie ausgeprägte wanderungs- und pendlerbezogene Verflechtungen mit der Großstadt Wien gekennzeichnet.

Für die Ermittlung der kleineren und größeren Städte wurden die Einwohnerschwellenwerte der deutschen Stadttypen des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (vgl. Abb. 2) und die Bevölkerungsdaten der niederösterreichischen Gemeinden innerhalb der für den Großraum Wien vorliegenden stadtrregionalen Abgrenzungen herangezogen. Hierbei zeigt sich, dass vor allem das engere Wiener Umland und die Südachse nach Wiener Neustadt eine hohe Konzentration an kleineren und mittleren Städten aufweisen und sich die Klein- und Mittelstädte im weiteren Wiener Umland, welche meist Bezirkshauptstädte darstellen, vor allem entlang der von Wien ausgehenden hochrangigen Verkehrsachsen befinden (Abb. 5). Die Überlagerung der ermittelten Städte mit der Urban-Rural-Typologie zeigt, dass vor allem die Klein- und Mittelstädte im weiteren Wiener Umland als urbane und regionale Zentren fungieren.

In diesem Zusammenhang zeigen die seitens der Statistik Austria zur Verfügung stehenden Wanderungs- und Pendlerdaten für die vorgestellten stadtrregionalen Abgrenzungen, differenziert in *engeres Umland* (SUM Wien/Niederösterreich) und *weiteres Umland* (PGO Stadtregion+ minus SUM Wien/Niederösterreich), dass sich die im Jahr 2018 in das niederösterreichische Umland Zugezogenen aus Wien zu ca. 60 Prozent auf das engere Wiener Umland und ca. 40 Prozent auf das weitere Wiener Umland verteilen. Die aus dem Wiener Umland stammenden niederösterreichischen Erwerbspendler in die Großstadt Wien verteilen sich im gleichen Jahr zu 56 Prozent auf das engere Wiener Umland und zu 44 Prozent auf das weitere Wiener Umland.

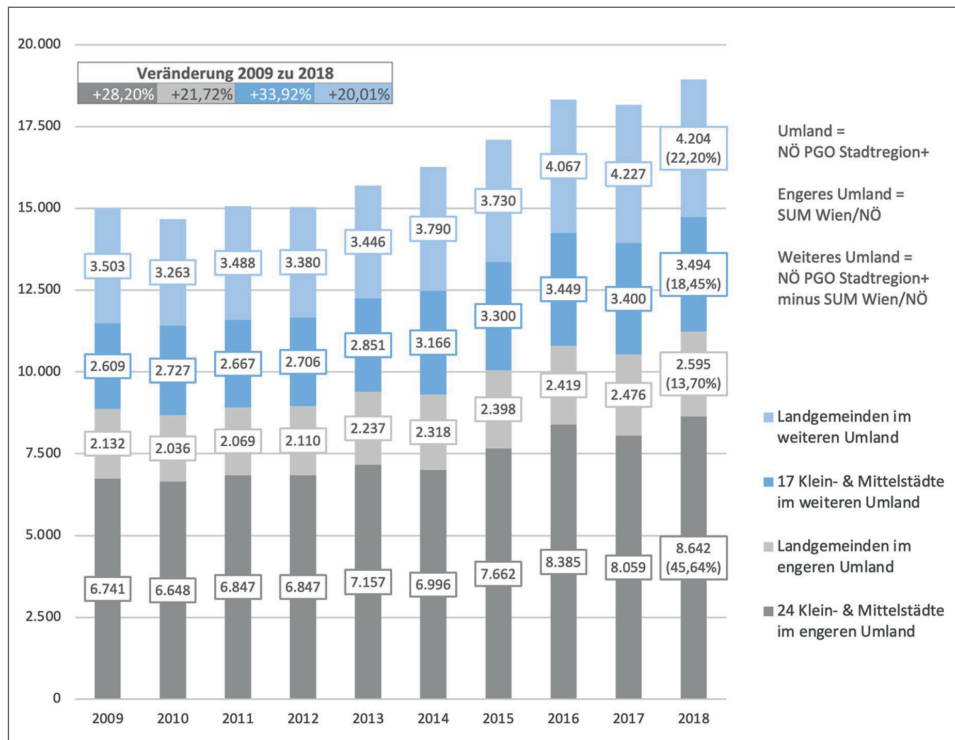
Bei der Differenzierung des Wiener Umlands in Landgemeinden und Klein- und Mittelstädte verteilt sich die Zuwanderung aus Wien zu ca. 64 Prozent auf die 41 Klein- und Mittelstädte (24 Klein- und Mittelstädte im engeren Umland: ca. 46 %, 17 Klein- und Mittelstädte im weiteren Umland: ca. 18 %) und zu ca. 36 Prozent auf die Landgemeinden (Landgemeinden im engeren Umland: ca. 14 %, Landgemeinden im weiteren Umland: ca. 22 %). Hierbei sind die absoluten Zuwanderungszahlen aus Wien im Vergleich von 2009 zu 2018 in den 24 Klein- und Mittelstädten im engeren Umland um ca. +28 Prozent und



Quelle: Eigene Darstellung

Abb. 5: Anzahl und Lage der niederösterreichischen Klein- und Mittelstädte im Großraum Wien

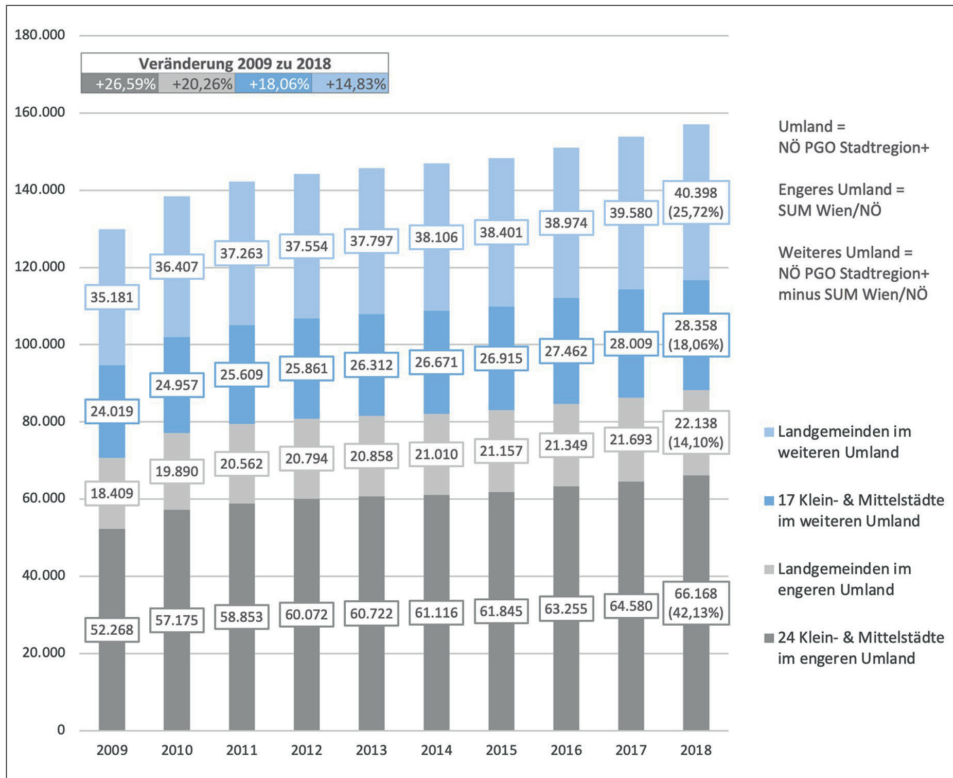
in den 17 Klein- und Mittelstädten im weiteren Umland um ca. +34 Prozent gestiegen. Dem gegenüber veränderten sich die Zuwanderungszahlen der Landgemeinden im engeren Umland um ca. +22 Prozent und im weiteren Umland um ca. +20 Prozent (Abb. 6).



Datenquelle: Statistik Austria, STATcube Datenbank. Eigene Berechnung und Darstellung.

Abb. 6: Zuwanderung aus Wien: Zuwanderinnen und Zuwanderer in die niederösterreichischen Gemeinden und Städte des Wiener Umlands 2009 bis 2018 (Absolutwerte)

Auch die Analyse der niederösterreichischen Erwerbspendler nach Wien zeigt in Bezug auf die Differenzierung des Wiener Umlandes in Landgemeinden und Klein- und Mittelstädte, dass ca. 60 Prozent der Auspendler/innen nach Wien aus den 41 Klein- und Mittelstädten (24 Klein- und Mittelstädte im engeren Umland: ca. 42 %, 17 Klein- und Mittelstädte im weiteren Umland: ca. 18 %) und ca. 40 Prozent aus den Landgemeinden (im engeren Umland: ca. 14 %, im weiteren Umland: ca. 26 %) stammen. Hierbei sind die absoluten Erwerbspendlerzahlen im Vergleich von 2009 zu 2018 in den 24 Klein- und Mittelstädten im engeren Umland um ca. +27 Prozent und in den 17 Klein- und Mittelstädten im weiteren Umland um ca. +18 Prozent gestiegen. Demgegenüber veränderten sich die Erwerbspendlerzahlen der Landgemeinden nach Wien im engeren Umland um ca. +20 Prozent und im weiteren Umland um ca. +15 Prozent.



Datenquelle: Statistik Austria, STATcube Datenbank. Eigene Berechnung und Darstellung.

Abb. 7: Erwerbspendler nach Wien: Auspendler/innen aus den niederösterreichischen Gemeinden und Städten des Wiener Umlands 2009 bis 2018 (Absolutwerte)

Stadt-Umland-Wanderungen in das Wiener Umland

Für den Großraum Wien, dem größten Ballungszentrum Österreichs, liegen diverse quantitative und/oder qualitative Studien zur Bevölkerungsentwicklung und Analyse der Wanderungsbewegungen der letzten beiden Jahrzehnte vor, welche unabhängig der angewendeten räumlichen Abgrenzung aufzeigen, dass der Wiener Agglomerationsraum von starken Bevölkerungszuwächsen und Wanderungsverflechtungen gekennzeichnet ist (z. B. BAUER-WOLF et al. 2003; Stadt Wien – MA 18 2004; ÖIEB 2004; HELBICH et al. 2010; FASSMANN et al. 2010; PGO 2011; GÖRGL et al. 2017; PGO 2019; GÄCHTER 2020; SPERINGER et al. 2020). In diesem Zusammenhang liefern vor allen die quantitative Studie „Wanderungsverflechtungen Wiens“ aus dem Jahr 2020 (SPERINGER et al. 2020) bzw. das dazugehörige Fachpapier „Suburbanisierung in der Wiener Stadtregion“ (Stadt Wien – MA 18 2021), die „Wiener Wohnstudie“ (Stadt Wien – MA 18 2004) und die „Vertiefende Wanderungsanalyse in der Ostregion“ (PGO 2019) wesentliche Erkenntnisse zu den demographischen

und sozioökonomischen Merkmalen der Abwanderungsbewegungen aus der Großstadt Wien im Kontext der zurückgelegten Wanderungsdistanz, der Abwanderungsmotive und der Wohnzufriedenheit nach dem Wegzug aus Wien sowie in Bezug auf den Einfluss von lokalen Ausstattungs- bzw. Strukturmerkmalen auf die Wanderungsentscheidung.

Die genannten, für den Großraum Wien vorliegenden Wanderungsstudien kommen zusammenfassend hinsichtlich der aus Wien abwandernden Bevölkerungsgruppen zu dem Ergebnis, dass es sich hierbei vor allem um gut ausgebildete, junge Paare mit Kindern handelt, welche sich überwiegend im näheren Wiener Umland ansiedeln und weiterhin für ihre Berufstätigkeit nach Wien pendeln. Je höher die Entfernung zur Großstadt Wien, desto eher handelt es sich um ältere, alleinstehende, eine niedrigere Ausbildung vorweisende und nicht nach Wien einpendelte Personen. Hierbei fußt die grundsätzliche Entscheidung für einen Wohnortwechsel vor allem auf der Vergrößerung der Wohnfläche und der Unzufriedenheit mit der Wohnumgebung. Die ausschlaggebenden Beweggründe für die Wohnortverlagerung in das Wiener Umland betreffen vor allem den günstigeren und einfacheren Haus- bzw. Wohnungserwerb, die besseren Lebens- und Umfeldbedingungen für Kinder und den Wunsch nach einem eigenen Haus und/oder Garten, was sich wiederum in der bevorzugten und am häufigsten vorkommenden Wohnform, dem Einfamilienhaus, widerspiegelt.

Neben den individuellen Motiven werden Abwanderungsentscheidungen auch von lokalen Strukturmerkmalen, allen voran Zentralität, Siedlungsstruktur und Erreichbarkeit, aber auch durch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr und die kommunalen Ausstattungen im Versorgungs-, Gesundheits- und Bildungsbereich beeinflusst, wodurch vor allem die Klein- und Mittelstädte im weiteren Wiener Umland aufgrund der meist gut ausgebauten verkehrsinfrastrukturellen Anbindung zur Großstadt Wien und ihrer vorhandenen Einrichtungen, Ausstattungen und Funktionen attraktive Wohnstandorte innerhalb der Stadtregion Wien darstellen müssten.

4 Forschungsdesign und Methodik

Um den Einfluss der großstädtischen Zuwanderungsbewegungen auf die Entwicklungsperspektiven von kleineren und mittleren Städten im eher ländlich geprägten weiteren Wiener Umland hinsichtlich der hierfür relevanten Aspekte für die zukünftige klein- und mittelstädtische Entwicklung zu untersuchen, wurde als Forschungsdesign ein Mixed-Methods-Ansatz gewählt: Nach der detaillierten Ausarbeitung der allgemeinen theoretischen Einbettung sowie der Ausgangslage der Stadt Wien und des niederösterreichischen Umlandes mittels Literatur- und Dokumentenanalyse sowie statistischer Sekundärdatenanalyse unterteilte sich das empirische Vorgehen in zwei Phasen, einen ersten rein quantitativen sowie anschließend einen zweiten vorwiegend qualitativen Forschungsschritt (Abb. 8).

Im ersten rein quantitativen Forschungsschritt der empirischen Forschung wurde eine statistische Sekundärdatenanalyse für die Fallstudienauswahl von insgesamt vier niederösterreichischen Klein- und Mittelstädten anhand der seitens der Statistik Austria zur Verfügung stehenden Daten und weiteren festgelegten Kriterien zum Bevölkerungsstand, zur Differenzierung in engeres und weiteres Umland und zur Klassifizierung von Stadttypen durchgeführt.

Im zweiten empirischen Forschungsschritt wurden die ausgewählten vier niederösterreichischen Klein- und Mittelstädte mit unterschiedlichen quantitativen und qualitativen Methoden untersucht: Literatur- und Dokumentenanalysen, statistische Sekundärdatenanalysen der Wanderungs- und Erwerbspendlerdaten, Vor-Ort-Begehungen inkl. Fotodokumentation, teilstandardisierte Umfragen unter Zugezogenen aus Wien sowie abschließend qualitative leitfadengestützte Expert/innen/interviews mit den jeweiligen Stadtplanungsämtern (Bürgermeister/innen und/oder Verwaltungsangehörige) und der niederösterreichischen Landesplanung (Fachbereich Überörtliche Raumordnung).

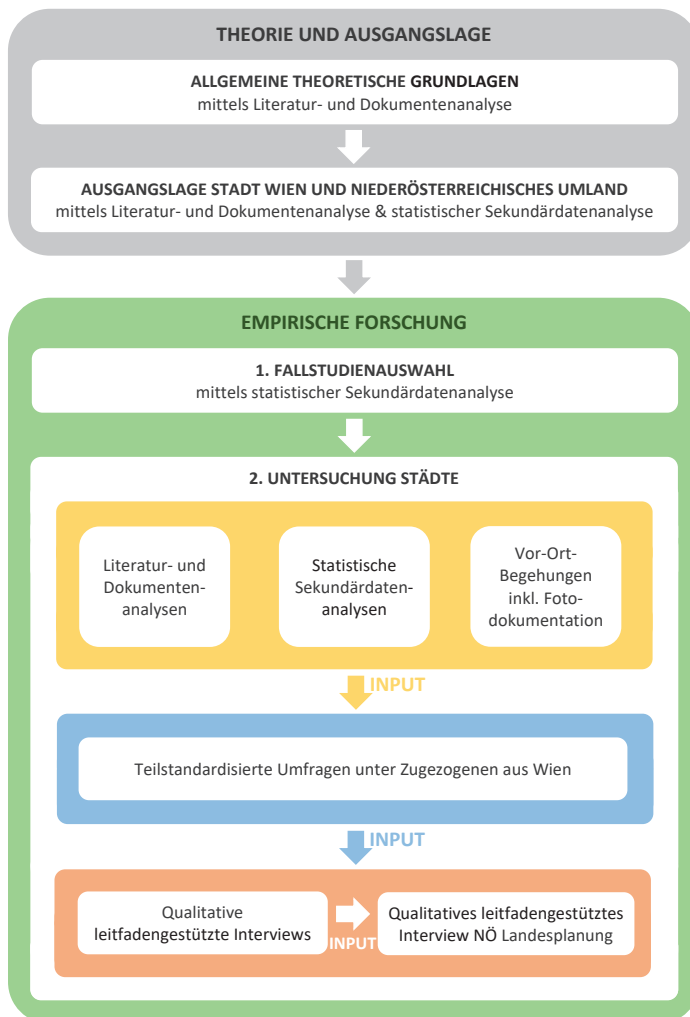


Abb. 8: Forschungsdesign – Reihenfolge, angewendete Methoden und inhaltliche Bezugnahme (eigene Darstellung)

Die Grundlage für die durchgeführten statistischen Sekundärdatenanalysen bildeten die seitens der Statistik Austria zum Zeitpunkt der Analysen (Frühjahr 2021) zur Verfügung stehenden statistischen Daten sowie die im Zuge der Ausarbeitung der theoretischen Einbettung und Ausgangslage von Wien und Niederösterreich erfassten Abgrenzungen zu Klein- und Mittelstädten und Stadtregionen (PGO Stadtregion+, KDZ/ÖStB Stadtregion Wien, SUM Wien/Niederösterreich). Die tabellarische Auflistung in Abbildung 9 veranschaulicht das verwendete Datenmaterial der Statistik Austria bei den drei an unterschiedlichen Stellen im Forschungsprozess durchgeführten statistischen Sekundärdatenanalysen.

STATISTISCHE SEKUNDÄRDATENANALYSEN - VERWENDETES DATENMATERIAL DER STATISTIK AUSTRIA								
FORSCHUNG	HAUPTWOHNSITZVERLEGUNGEN			ERWERBSPENDLER			BEVÖLKERUNG	
Statistische Sekundärdatenanalysen im Forschungsprozess	Zuwanderung nach NÖ auf Länderebene	Zuwanderung von Wien nach NÖ auf Gemeindeebene	Zuwanderung auf Gemeindeebene gesamt	Auspendler*innen von NÖ auf Länderebene	Auspendler*innen von NÖ nach Wien auf Gemeindeebene	Auspendler*innen auf Gemeindeebene gesamt	Wohnbevölkerung auf NÖ Gemeindeebene	Erwerbsbevölkerung auf NÖ Gemeindeebene
	2002-2019			2009-2018			2002-2019	2009-2018
NÖ Klein- & Mittelstädte rund um Wien*	X	X		X	X		X	
Fallstudienauswahl zur Ermittlung von vier NÖ Städten*		X			X		X	X
Empirische Untersuchung der vier ermittelten NÖ Städte		X	X		X	X	X	X

* Aufgrund vergleichender Betrachtung bzw. Datenüberlagerung Eingrenzung Datenmaterial auf 2009-2018

Abb. 9: Überblick und Verwendung des Datenmaterials von Statistik Austria bei den statistischen Sekundärdatenanalysen im Forschungsprozess (eigene Darstellung)

Bei der empirischen Untersuchung der ausgewählten niederösterreichischen Klein- und Mittelstädte richtete sich der Fokus der Literatur- und Dokumentenanalyse neben der Erhebung von allgemeinen Daten zur Verwaltung, Größe und Lage der Städte auf die Sammlung und Aufbereitung von Informationen und Daten zu den vorhandenen städtischen Ausstattungen, Einrichtungen und Funktionen und umfasste folgende Themenbereiche: Verkehr und Mobilität, Ämter, Behörden und öffentliche Einrichtungen, Bildung und Forschung, medizinische Versorgung, Kultur, Tourismus und Freizeit, Grünraum und Naherholung, Einkaufen und Gastronomie sowie Wirtschaft und Arbeitsmarkt.

Die durchgeführten Vor-Ort-Begehungen inkl. Fotodokumentation der ausgewählten vier niederösterreichischen Städte wurden vor allem nach der Fallstudienauswahl im Zuge der teilweise vor Ort stattgefundenen Erstgespräche mit Vertreter*innen der Stadtplanung sowie nach der empirischen Untersuchung der Städte mittels Literatur- und Dokumentenanalyse und statistischer Sekundärdatenanalyse der wanderungs- und pendlerbezogenen Verflechtungen mit der Großstadt Wien zur Erhebung der aktuellen Ist-Situation und um-

fassenden photographischen Dokumentation der städtischen Ausstattungen, Einrichtungen und Funktionen durchgeführt.

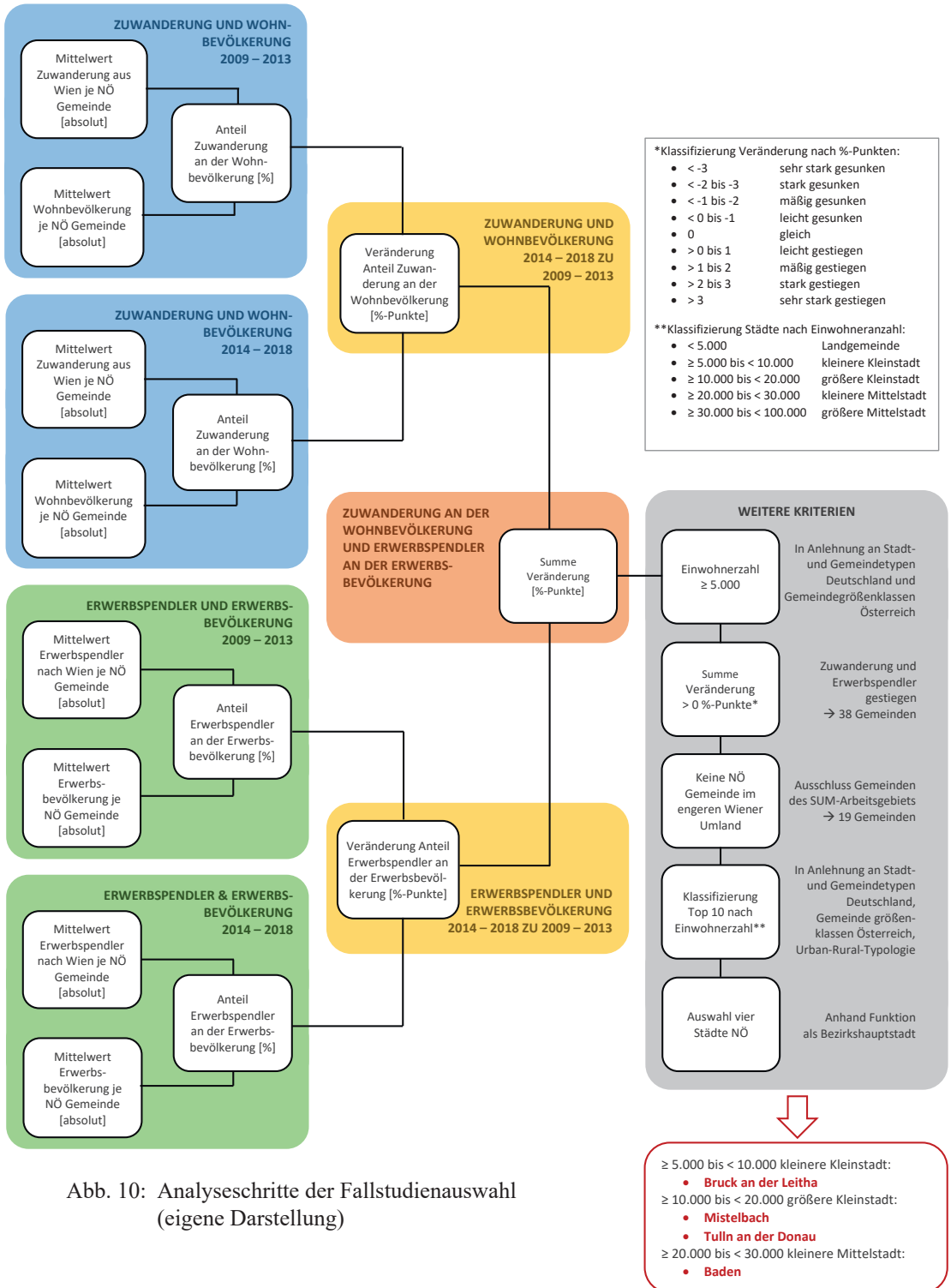
Die teilstandardisierten Online-Umfragen (25 Fragestellungen: 22 geschlossene und drei offene Fragen) unter Zugezogenen aus Wien in den vier gewählten niederösterreichischen Städten im weiteren Wiener Umland wurden zur Erhebung der Merkmale und Charakteristika der zuwandernden Bevölkerungsgruppe aus Wien, der ausschlaggebenden Faktoren und Rahmenbedingungen für die Umzugsentscheidung von der Großstadt in die Kleinstadt sowie zur Identifikation von Verbesserungspotenzialen aus der Perspektive der Zugezogenen durchgeführt. Die Befragung richtete sich an alle aus Wien zugezogenen Bürger/innen, welche zum Zeitpunkt der Umfrage in Wien arbeiteten oder nach ihrem Umzug noch für einige Zeit in Wien berufstätig waren. Um die thematische Ähnlichkeit sowie Häufigkeit der erhaltenen Antworten zu den drei offen gestellten Fragen zu ermitteln, wurden aus diesen induktiv Kategorien abgeleitet und die jeweiligen individuellen Einzel- bzw. Mehrfachnennungen den gebildeten Kategorien zugeordnet. Insgesamt haben an der Online-Umfrage 105 Personen (rund zwei Drittel Frauen, ein Drittel Männer) teilgenommen, welche sich in etwa zu gleichen Teilen (rund 25 %) auf die vier selektierten niederösterreichischen Städte verteilen.

Die qualitativen leitfadengestützten Expert/innen/interviews wurden zur Erhebung der Ursachen und Charakteristika des großstädtischen Zuzugs, der strategischen Positionierung gegenüber der Zuwanderung aus Wien sowie der daraus resultierenden Potenziale und Herausforderungen aus der Perspektive der gewählten Klein- und Mittelstädte und der niederösterreichischen Landesplanung durchgeführt. Die Expert/innen/interviews erfolgten anhand von vorbereiteten Interviewleitfäden, welche im Vorfeld an die jeweiligen Interviewpartner/innen übermittelt wurden. Der Interviewleitfaden umfasste insgesamt zehn (identische) Fragestellungen für alle vier Städte und jener für das Interview mit der niederösterreichischen Landesplanung insgesamt sieben leitende Fragestellungen. Die durchgeführten Interviews wurden in weiterer Folge transkribiert sowie zur Durchsicht und Freigabe an die Interviewpartner/innen übermittelt. Zur inhaltlichen Auswertung der durchgeführten Expert/innen/interviews wurde jedes Transkript mittels zusammenfassender Inhaltsanalyse, eine Form und Technik der qualitativen Inhaltsanalyse nach Philipp MAYRING, analysiert.

5 Fallstudienauswahl

Für die statistische Sekundärdatenanalyse zur Selektion von vier niederösterreichischen Klein- und Mittelstädten im weiteren Wiener Umland (Abb. 10) wurden die seitens der Statistik Austria zur Verfügung stehenden Daten auf niederösterreichischer Gemeindeebene herangezogen und ein Vergleich von jeweils Fünf-Jahres-Zeiträumen (2009 bis 2013 und 2014 bis 2018) zur Ermittlung der Veränderung der Wanderungs- und Pendlerdaten im Zusammenhang mit der Großstadt Wien durchgeführt.

Um den Stellenwert der niederösterreichischen Gemeinden bei den Auswanderern aus Wien, aber auch die Bedeutung der Zuwanderung von Wien für die einzelnen Gemeinden bei der Auswahl der Klein- und Mittelstädte zu erfassen, wurde neben den absoluten Wan-



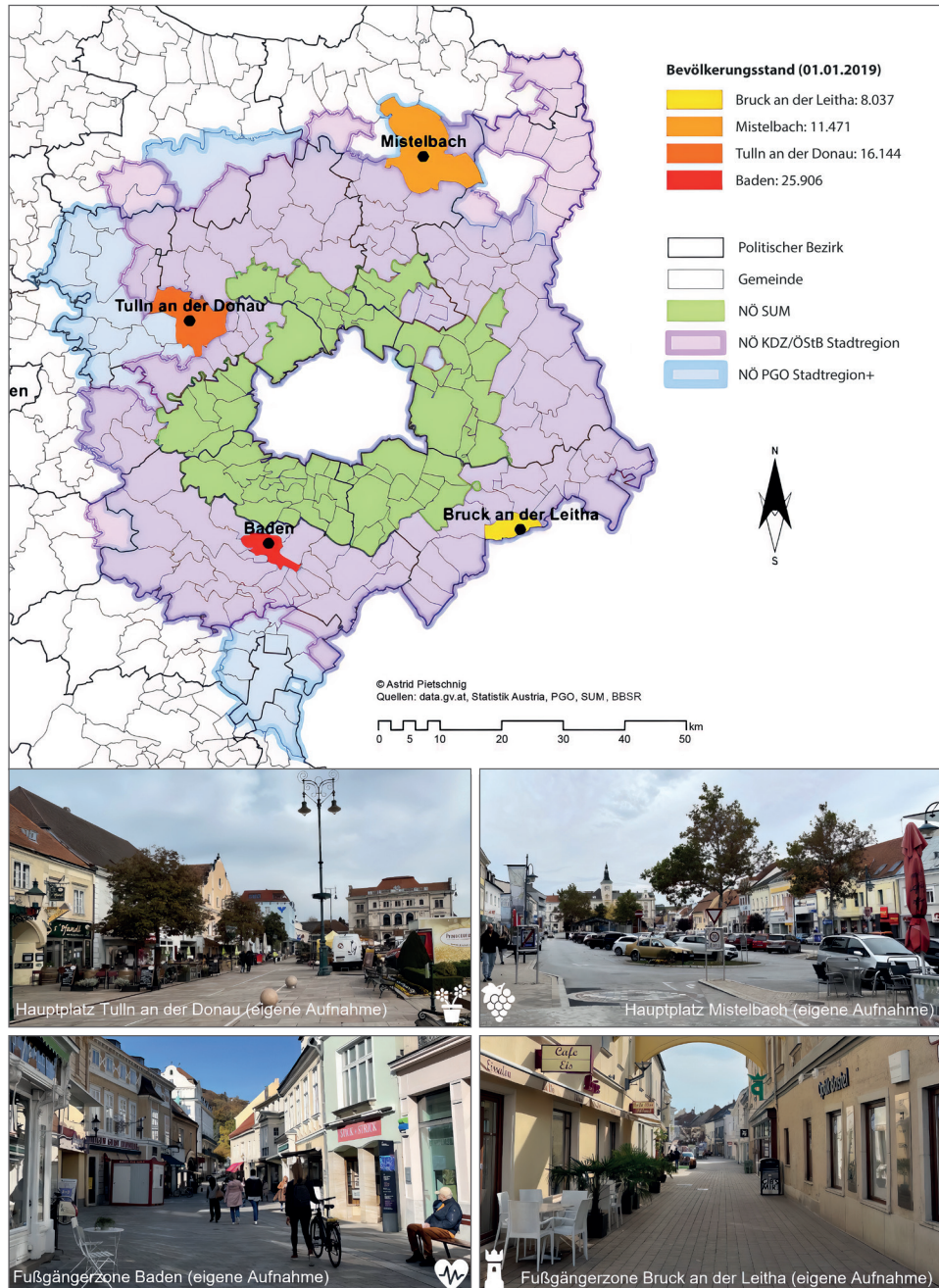


Abb. 11: Geographische Lage und Bevölkerungsstand der ausgewählten vier niederösterreichischen Klein- und Mittelstädte (eigene Darstellung; Fotos: A. PIETSNIG)

derungs- und Pendlerzahlen (Hauptwohnsitzverlegungen von Wien nach Niederösterreich und Erwerbspendler von Niederösterreich nach Wien), auch deren jeweiliger Anteil an der Wohn- und Erwerbsbevölkerung berücksichtigt. Aus den gemittelten prozentuellen Anteilen der definierten Zeiträume, getrennt nach Zuwanderung von Wien an der Wohnbevölkerung und Erwerbspendlern nach Wien an der Erwerbsbevölkerung, wurde die jeweilige Veränderung in Prozentpunkten berechnet. Die daraus aufsummierte Veränderungsrate in Prozentpunkten aller 573 niederösterreichischen Gemeinden stellte die Grundlage für die weitere Eingrenzung der Analyseergebnisse dar.

Zur Selektion von kleineren und mittleren Städten im weiteren Wiener Umland mit positiver Entwicklung hinsichtlich der Zuwanderung aus Wien und der Auspendler/innen nach Wien wurde in Anlehnung an die deutschen Stadt- und Gemeindetypen des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und die österreichischen Gemeindegrößenklassen der untere Einwohnergrenzwert von 5.000 Einwohner/inne/n, eine summierte Veränderungsrate von größer null Prozentpunkten sowie der Ausschluss der niederösterreichischen Gemeinden im engeren Wiener Umland unter Heranziehung des SUM-Arbeitsgebietes festgelegt.

Darauf aufbauend wurden die Top 10 der ermittelten niederösterreichischen Gemeinden in Anlehnung an die deutschen Stadt- und Gemeindetypen des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), die österreichischen Gemeindegrößenklassen und die Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria sowie unter Berücksichtigung der niederösterreichischen Stadtgrößen (Bevölkerungsstand: größte niederösterreichische Stadt St. Pölten, gefolgt von Wiener Neustadt) anhand deren Einwohnerzahl in vier klein- und mittelstädtische Stadttypen klassifiziert. Unter Berücksichtigung der durchgeführten Klassifizierung anhand der Einwohneranzahl wurde die Funktion als Bezirkshauptstadt als finales Auswahlkriterium herangezogen und die Städte Bruck an der Leitha (kleinere Kleinstadt), Mistelbach und Tulln an der Donau (größere Kleinstädte) sowie Baden (kleinere Mittelstadt) für die weitere detaillierte Untersuchung der gestellten Forschungsfragen final selektiert.

Die ermittelten vier niederösterreichischen Klein- und Mittelstädte im weiteren Wiener Umland decken, ausgehend von Wien, alle vier Himmelsrichtungen ab: Mistelbach mit rund 12.000 Einwohner/inne/n im Norden, Bruck an der Leitha mit rund 8.000 Einwohner/inne/n im Osten, Baden mit rund 26.000 Einwohner/inne/n im Süden sowie Tulln an der Donau mit rund 16.000 Einwohner/inne/n im Westen von Wien (Abb. 11). Alle vier Städte befinden sich innerhalb der räumlichen Abgrenzung der PGO Stadtregion+, nicht jedoch innerhalb der KDZ/ÖStB Stadtregion. Die KDZ/ÖStB Stadtregion umfasst nur die beiden Stadtgemeinden Baden und Bruck an der Leitha und weist die Stadtgemeinde Tulln an der Donau als eigene Stadtregion Tulln, bestehend aus einer einzigen Kernzonengemeinde, aus (vgl. KDZ o.J.c).

Bei allen vier gewählten niederösterreichischen Klein- und Mittelstädten handelt es sich entsprechend der Grundprinzipien der räumlichen Entwicklung der PGO Stadtregion+ um Entwicklungsschwerpunkte bzw. zentrale Orte, wovon drei auch entlang der auf Wien ausgerichteten Verkehrs- bzw. Entwicklungsachsen liegen: Mistelbach entlang der Nordachse nach Tschechien, Bruck an der Leitha entlang der Ostachse in das Burgenland bzw. nach Ungarn und Baden entlang der Südachse nach Wiener Neustadt bzw. in die

Steiermark. Einzig Tulln an der Donau befindet sich nicht entlang einer auf Wien ausgerichteten Verkehrs- und Entwicklungsachse, wird jedoch als bedeutender Raum für die regionale und wirtschaftliche Entwicklung ausgewiesen. (vgl. PGO 2011, S. 49)

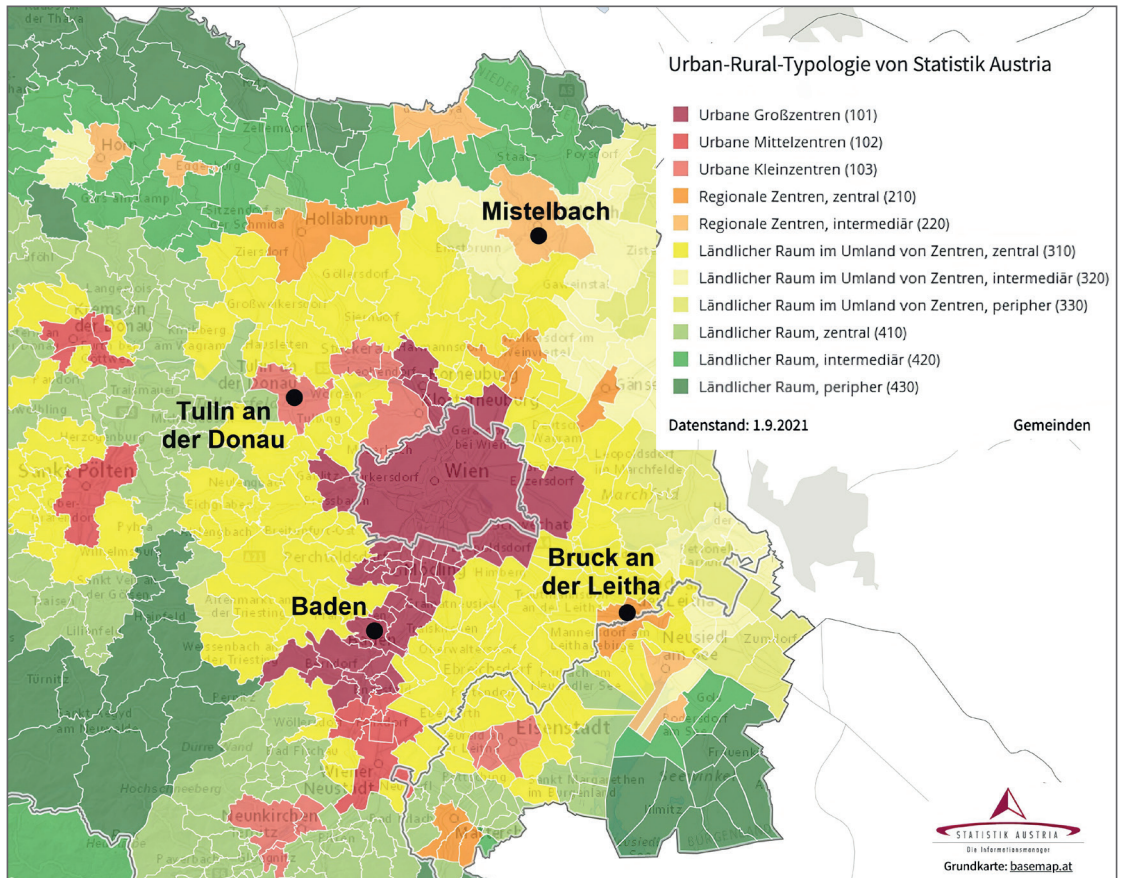


Abb. 12: Urban-Rural-Typologie der ausgewählten niederösterreichischen Klein- und Mittelstädte im Großraum Wien (Quelle: Statistik Austria 2021c, verändert)

Gemäß der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria entsprechen die vier niederösterreichischen Klein- und Mittelstädte zwei städtischen, urbanen sowie zwei ländlichen, regionalen Klassifizierungen, wodurch deren Rolle und Bedeutung für die angrenzenden, eher ländlich geprägten Gemeinden zum Ausdruck kommt (Abb. 12): Baden als Bestandteil des urbanen Großzentrums entlang der Achse nach Wiener Neustadt, Tulln an der Donau als urbanes Kleinzentrum, Bruck an der Leitha als zentrales regionales Zentrum und Mistelbach als intermediäres regionales Zentrum. (vgl. Statistik Austria 2021c)

6 Ergebnisse

Im Folgenden werden die aus der durchgeführten Analyse resultierenden Ergebnisse zuallererst anhand der einleitenden Zusammenfassung der wesentlichsten Erkenntnisse zur Ausgangslage der kleineren und mittleren Städte im Großraum Wien sowie anhand der resümierenden Beschreibung der Ist-Situation der untersuchten vier niederösterreichischen Klein- und Mittelstädte dargelegt. Danach folgt eine zusammenfassende Darstellung der wesentlichsten Erkenntnisse der untersuchten vier niederösterreichischen Klein- und Mittelstädte im weiteren Wiener Umland sowie abschließend die daraus ableitbaren generalisierenden Aussagen hinsichtlich der im Forschungsfokus im Kontext der Rolle und Bedeutung der Zuwanderung aus Wien auf die Entwicklungsperspektiven dieser Städte stehenden Aspekte.

Ausgangslage der Klein- und Mittelstädte im Wiener Umland

Die der wissenschaftlichen Untersuchung vorangegangenen Analysen der Wanderungs- und Pendlerbewegungen zwischen Wien und Niederösterreich zeigen, dass sich die Abwanderungsbewegungen aus der Großstadt Wien neben dem engeren auch zunehmend in das weitere Wiener Umland erstrecken. Die im Großraum Wien parallel stattfindenden Suburbanisierungs- und Desurbanisierungsprozesse konzentrieren sich hierbei vor allem auf die Klein- und Mittelstädte innerhalb der Stadtregion Wien. Die Klein- und Mittelstädte im unmittelbaren Nahbereich der Großstadt Wien weisen zwar den stärksten Zuwanderungsdruck aus Wien vor, jedoch verzeichnen die weiter entfernten Klein- und Mittelstädte den deutlich stärksten Anstieg der großstädtischen Zuwanderung in den letzten zehn Jahren. Parallel dazu steigt auch die Anzahl der aus dem Umland nach Wien einpendelnden Erwerbstätigen, deren überwiegender Teil ebenfalls aus den Klein- und Mittelstädten rund um Wien stammt. Auch hier verzeichnen die weiter entfernten Klein- und Mittelstädte einen erkennbaren Anstieg der nach Wien auspendelnden Erwerbstätigen, welcher jedoch etwas geringer als jener aus den Klein- und Mittelstädten des engeren Umlandes ist.

Hierzu sei angemerkt, dass es keine standardisierte Vorgehensweise zur räumlichen Abgrenzung von Stadtregionen (sowohl äußere Grenzen als auch innere Differenzierung) gibt, weshalb die stadtregionale Bestimmung maßgeblich von den jeweils herangezogenen statistischen Kriterien abhängig ist. Da für die Stadtregion Wien zwei unterschiedliche räumliche Abgrenzungen vorliegen, wurde sowohl für die äußere als auch innere räumliche Differenzierung auf die Abgrenzungen zweier im Großraum Wien tätigen Organisationen zurückgegriffen: niederösterreichische Gemeinden der „Stadtregion+“ der Planungsgemeinschaft Ost und engeres Arbeitsgebiet des Stadt-Umland-Managements Wien/Niederösterreich. Auch für die Definition von Klein- und Mittelstädten liegt in Österreich keine Definition vor, weshalb die Einwohnerschwellenwerte der vom deutschen Bundesinstitutes für Bau-, Stadt-, und Raumforschung (BBSR) entwickelten Stadttypen herangezogen wurden. In diesem Zusammenhang zeigt die Überlagerung der ermittelten, innerhalb der Stadtregion Wien befindlichen Klein- und Mittelstädte Niederösterreichs mit der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria, dass insbesondere die von der Großstadt

Wien weiter entfernten kleineren und mittleren Städte als urbane oder regionale Zentren wichtige zentralörtliche Funktionen für ihr eher ländlich geprägtes Umland einnehmen.

Die vier gewählten Klein- und Mittelstädte stellen entsprechend dem stadtregio-nalen Leitbild der Planungsgemeinschaft Ost Entwicklungsschwerpunkte sowie gemäß der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria urbane und regionale Zentren im weiteren Wiener Umland dar: Bruck an der Leitha mit rund 8.000 Einwohner/innen als zentra-ler Ort und zentrales regionales Zentrum entlang der von Wien ausgehenden östlichen Entwicklungsachse, Mistelbach mit rund 12.000 Einwohner/innen als zentraler Ort und intermediäres regionales Zentrum entlang der nördlichen Entwicklungsachse, Tulln an der Donau mit rund 16.000 Einwohner/innen als zentraler Ort und urbanes Kleinzentrum in-nerhalb eines bedeutenden regionalen und wirtschaftlichen Entwicklungsraumes im Wes-ten der Großstadt Wien und Baden mit rund 26.000 Einwohner/innen als zentraler Ort und Teil des urbanen Großzentrums Wien entlang der südlichen Entwicklungsachse.

Die Analyse der Wanderungs- und Pendlerbewegungen der vier gewählten Städte mit der Großstadt Wien zeigt, dass sowohl die Zuwanderungen aus Wien in den beiden letzten Jahrzehnten als auch die Anzahl der erwerbstätigen Auspendler/innen im vergangenen Jahrzehnt in allen vier Städten im Wesentlichen gestiegen sind. Im Kontext der absolu-ten Zuwanderungszahlen aus Wien weist Baden, trotz tendenziell rückläufiger Zahlen in den letzten Jahren, den bei weitem größten Zuwanderungsdruck, Bruck an der Leitha die stärkste Zunahme im Zeitverlauf, Tulln an der Donau vor allem in den vergangenen Jahren einen Anstieg und Mistelbach ein stabiles Niveau in den letzten Jahren auf. In Relation zu allen Zuwander/innen verzeichnet Bruck an der Leitha den mit deutlichem Abstand höchsten und am stärksten steigenden Anteil, Tulln an der Donau vor allem in den letzten Jahren einen erkennbaren Anstieg und Baden und Mistelbach dem langjährigen Mittel-wert entsprechende Anteile der Zuwanderung aus Wien.

Zur Ermittlung eines ungefähren Anhaltspunktes für den aus Wien stammenden Be-völkerungsteil wurden die Zuwanderungen der letzten beiden Jahrzehnte auf die aktuelle Wohnbevölkerung übertragen, mit dem Ergebnis, dass in Tulln an der Donau und Mistel-bach in etwa jeder Fünfte und in Baden und Bruck an der Leitha in etwa jeder Vierte aus Wien zugezogen ist. Bei den erwerbstätigen Auspendler/inne/n nach Wien weist Baden den deutlich stärksten Pendlerstrom nach Wien in absoluten Zahlen, Tulln an der Donau und Mistelbach die höchsten Zuwachsraten im Zeitverlauf und Bruck an der Leitha im Städtevergleich die geringste Zunahme vor. In Relation zu allen Auspendler/inne/n ver-zeichnet Tulln an der Donau konstant den höchsten Anteil, Baden konstant den niedrigsten Anteil, Mistelbach die stärkste Zuwachsrate im Zeitverlauf und Bruck an der Leitha eine geringfügige Abnahme der Auspendler/innen nach Wien in den letzten Jahren. In allen vier Städten pendelt in etwa jeder Vierte der erwerbstätigen Wohnbevölkerung und in etwa jeder Zweite der auspendelnden Erwerbstätigen nach Wien.

Die vier untersuchten Stadtgemeinden unterscheiden sich neben der räumlichen Lage, der Raumtypisierung und dem Bevölkerungsstand auch hinsichtlich ihrer Gemeindegröße, Siedlungsstruktur und Bevölkerungsentwicklung: Die Siedlungsstruktur ist in allen vier Stadtgemeinden von einer zentralen Stadt geprägt, wobei die deutlich größeren Gemeinde-gebiete der beiden Stadtgemeinden Tulln an der Donau und Mistelbach auch einige weitere

kleinere Ortschaften umfassen. Die Bevölkerungsentwicklung ist in allen vier Städten durch ein Wachstum gekennzeichnet, wobei Tulln an der Donau mit über 20 Prozent in den letzten beiden Jahrzehnten die stärkste Zunahme verzeichnete (Bruck an der Leitha und Mistelbach: ca. 10 %, Baden: ca. 5 %). Bei allen vier untersuchten Bezirkshauptstädten handelt es sich um historische Städte mit kleinteiligen Stadtzentren, welche an das hochrangige Straßennetz angeschlossen sind, über eine gute öffentliche Schienenanbindung nach Wien verfügen und ähnliche städtische Ausstattungen, Einrichtungen und Funktionen vorweisen: Sie sind das Verkehrs-, Verwaltungs-, Bildungs-, Gesundheit-, Versorgungs-, Einkaufs-, Kultur-, Freizeit-, Arbeitsplatz- und Wirtschaftszentrum innerhalb ihrer jeweiligen Region.

Die wesentlichsten Unterschiede bestehen darin, dass im Gegensatz zu Bruck an der Leitha und Mistelbach die beiden Städte Tulln an der Donau und Baden über eine gezielte, durchaus bekannte Schwerpunktsetzung und damit verbundene stärkere Positionierung im Städtetourismus (Baden: Kurstadt/Gesundheitsstadt, Kaiserstadt, Biedermeierstadt; Tulln an der Donau: Gartenstadt, Messestadt, Egon Schiele), eine hochrangige öffentliche Anbindung durch die Lage entlang von bedeutenden Hauptachsen der öffentlichen Schienenverkehrsinfrastruktur (Baden: zusätzlich dazu Badner Bahn direkt nach Wien), eine stärkere Ausprägung als Behördenstandort und eine florierende Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität verfügen.

Weitere erkennbare Unterschiede sind, dass die Stadt Bruck an der Leitha ein reduziertes Angebot im Bildungsbereich sowie als einzige der vier Städte kein eigenes Krankenhaus vorweist und der Bahnhof Bruck an der Leitha nicht im eigenen Gemeindegebiet liegt. In der Stadt Mistelbach gibt es im Vergleich zu den anderen drei Städten kein direkt an die Innenstadt angrenzendes großflächiges Naherholungsgebiet, keine innerstädtische Fußgängerzone und zwei randstädtische Fachmarktzentren. Die beiden Stadtgemeinden Bruck an der Leitha und Mistelbach verfügen jeweils über einen in unmittelbarer Nähe zur Autobahnanschlussstelle situierten betrieblichen Wirtschaftsstandort (eco-plus-Wirtschaftspark) und sind von landwirtschaftlichen Strukturen und Windkraftanlagen geprägt. Auch weist die Stadt Tulln an der Donau als einzige der vier Städte ein Einkaufszentrum direkt am Hauptplatz, kein Fachmarktzentrum am Stadtrand und eine Konzentration an Forschungseinrichtungen und mehreren tertiären Ausbildungsangeboten auf.

Die aus Wien zugezogene Bevölkerungsgruppe

In allen vier untersuchten Städten konzentriert sich die Zuwanderung aus Wien auf die zentrale Stadt im Gemeindegebiet und es erfolgt nach dem Umzug keine nachgelagerte Aufgabe des Arbeitsplatzes in Wien. Diejenigen, die keinen Arbeitsplatz mehr in Wien vorweisen, haben ihren Arbeitsort entweder bereits wenige Jahre nach dem Umzug oder erst nach vielen Jahren der Erwerbstätigkeit in Wien geändert. Hierbei erfolgt das Erwerbspendeln nach Wien in allen vier Städten vorwiegend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, gefolgt von der Nutzung des eigenen, privaten PKW, wobei im Gegensatz zu den drei anderen Städten in Bruck an der Leitha der eigene PKW einen höheren Stellenwert einnimmt und Tulln an der Donau den mit deutlichem Abstand höchsten Anteil an öffentlicher Verkehrsnutzung vorweist.

Unter den Zugezogenen aus Wien dominiert in allen vier Städten die Elterngeneration bzw. Altersgruppen mit potenzieller Kinderplanung (Alterskohorte zwischen 25 und 39 Jahre alt), welche in der Regel über ein gutes Einkommen verfügen. Der Zuzug aus Wien nach Tulln an der Donau und Baden ist jedoch von eher etwas höheren Einkommensgruppen als jener nach Bruck an der Leitha oder Mistelbach gekennzeichnet. Bei der Zuwanderung aus Wien handelt es sich vor allem um Paare im gemeinsamen Haushalt, wobei nach Tulln an der Donau tendenziell eher mehr Personen zuziehen und Bruck an der Leitha auch ein Zielort für Einzelpersonen ist. Bei der Lebensform, sowohl vor als auch nach dem Umzug, dominieren in allen vier Städten Kleinfamilien und Partnerschaften ohne Kinder. Die Zuwanderung aus Wien ist in allen vier Städten von hohen Bildungsabschlüssen (Matura und Universität/Hochschule) gekennzeichnet, wobei das Bildungsniveau in Bruck an der Leitha tendenziell etwas geringer ist. Beim Großteil der aus Wien zugewanderten Personen handelt es sich um österreichische Staatsbürger österreichischer Herkunft. Die Wohnzufriedenheit wird in allen vier Städten als hoch bis sehr hoch bewertet, wobei die höchsten Zufriedenheitswerte in Tulln an der Donau vorliegen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Zuwanderung aus Wien in die im weiteren Wiener Umland liegenden Klein- und Mittelstädte von eher jüngeren, einkommensstärkeren, höher gebildeten, in Partnerschaft ohne Kinder lebenden oder kleinfamiliären Bevölkerungsgruppen mit österreichischer Staatsbürgerschaft getragen wird, welche einen Wohnstandort direkt im klein- und mittelstädtischen Zentrum präferieren, den Arbeitsplatz in Wien in der Regel beibehalten, vorwiegend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem privaten PKW nach Wien pendeln und sehr zufrieden mit ihrem Wohnort in der Klein- oder Mittelstadt sind.

Im Kontext der bisherigen wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den soziodemographischen Merkmalen der Abwanderung aus Wien in Verbindung mit der zurückgelegten Entfernung zeigt sich, dass die charakteristischen Merkmale des Zuzuges aus Wien in das angrenzende Umland hinsichtlich Alter, Einkommen, Haushalts- und Lebensform, Bildung, Staatsangehörigkeit und Pendlerbeziehung im Wesentlichen auch auf die Abwanderungsbewegungen aus Wien in die weiter im Umland befindlichen Klein- und Mittelstädte zutreffen.

Faktoren und Rahmenbedingungen

In allen vier untersuchten niederösterreichischen Städten ist die räumliche Nähe zur Großstadt Wien aufgrund der weiterhin aufrechten Erwerbstätigkeit in Wien ein wesentlicher Faktor bei der Umzugsentscheidung, wobei vor allem unter den Zugezogenen nach Baden die bestehenden sozialen Kontakte in Wien einen weiteren wichtigen Grund darstellen. Der Großteil der abgewanderten Personen aus Wien überlegte bei der Entscheidung zur Wohnsitzverlegung auch, entweder in Wien wohnhaft zu bleiben oder in das nähere Umland zu ziehen. Die ausschlaggebenden Gründe für die schlussendliche Umzugsentscheidung sind in Bruck an der Leitha und Mistelbach die Leistbarkeit von Wohnraum, in Tulln an der Donau die höhere Lebensqualität und in Baden das familiäre/private Umfeld, wobei auch in Tulln an der Donau die Leistbarkeit von Wohnraum und in Mistelbach das familiäre/private Umfeld von Bedeutung sind.

Die maßgeblichen Motive und Beweggründe der Zugezogenen aus Wien für den Wohnortwechsel von der Großstadt Wien in die Klein- oder Mittelstadt sind in allen vier Städten die privat nutzbaren Freiflächen wie etwa Balkon, Terrasse oder Garten und die Naturnähe bzw. der Zugang zu Natur und Grünräumen (vgl. Abb. 13). Ein weiteres zentrales Motiv für den Umzug nach Bruck an der Leitha stellt die Vergrößerung der Wohnfläche und nach Tulln an der Donau und Mistelbach der Eigentumserwerb dar. In

MOTIVE & BEWEGGRÜNDE: GEGENÜBERSTELLUNG DURCHSCHNITTliche BEDEUTUNG					
	Bruck an der Leitha	Mistelbach	Tulln an der Donau	Baden	Gesamtergebnis
Niedrigere Grundstücks-, Kauf- und Mietpreise	eher wichtig	sehr wichtig	eher wichtig	teils/teils	eher wichtig
Erwerb von Eigentum	eher wichtig	sehr wichtig	sehr wichtig	eher wichtig	eher wichtig
Vergrößerung der Wohnfläche	sehr wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig
Private Freiflächen (z. B. Balkon, Terrasse, Garten)	sehr wichtig	sehr wichtig	sehr wichtig	sehr wichtig	sehr wichtig
Einfamilienhaus mit Garten	eher wichtig	sehr wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig
Gesundes Leben/ geringere Umweltbelastungen	eher wichtig	sehr wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig
Naturnähe/Zugang zur Natur und Grünräumen	sehr wichtig	sehr wichtig	sehr wichtig	sehr wichtig	sehr wichtig
Nutzgarten/ Selbstversorgung	teils/teils	eher wichtig	teils/teils	teils/teils	teils/teils
Besseres Lebensumfeld für Kinder	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig
Höheres Sicherheitsgefühl/geringere Kriminalität	eher wichtig	eher wichtig	teils/teils	eher wichtig	eher wichtig
Möglichkeit der sozialen Einbindung (z. B. Vereine)	teils/teils	teils/teils	teils/teils	eher nicht wichtig	teils/teils
Historisches Stadtzentrum/ städtisches Flair	teils/teils	eher nicht wichtig	teils/teils	teils/teils	teils/teils
Stadt der kurzen Wege/fußläufige Erreichbarkeit	teils/teils	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig

Abb. 13: Motive und Beweggründe – Gegenüberstellung durchschnittliche Bedeutung (eigene Darstellung)

Mistelbach dominieren zusätzlich dazu noch drei weitere zentrale Beweggründe: die niedrigeren Grundstücks-, Kauf- und Mietpreise, das Einfamilienhaus mit Garten und das gesündere Leben/die geringeren Umweltbelastungen. Ein besseres Lebensumfeld für Kinder wird in allen vier Städten als eher wichtiges Motiv bewertet.

Die vorgestellten sehr wichtigen Motive und Beweggründe decken sich in etwa, jedoch nicht vollständig, mit der Einschätzung der maßgeblichen Aspekte seitens der vier Städte: private Freiflächen wurden nicht genannt und der Absicht zur Familiengründung bzw. Kindern wird im Vergleich zum eher wichtigen Motiv des besseren Lebensumfeldes für Kinder eine deutlich höhere Bedeutung beigemessen.

Die relevanten klein- und mittelstädtischen Ausstattungen, Einrichtungen und Funktionen für die Zuwanderung aus Wien sind in allen vier untersuchten Städten die öffentliche Verkehrsanbindung nach Wien als einziger sehr wichtiger Faktor sowie die medizinische Versorgung, das Sport- und Freizeitangebot, die innerstädtischen Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen und die lokalen Mobilitätsangebote als eher wichtige Aspekte (Abb. 14). In den beiden Städten Bruck an der Leitha und Mistelbach stellt die Straßenanbindung nach Wien ein weiteres sehr wichtiges städtisches Strukturmerkmal für den Zuzug aus Wien dar. Auffallend ist, dass, ergänzend zum eher wichtigen Motiv des besseren Lebensumfeldes für Kinder, das vorschulische und schulische Betreuungs- und Bildungsangebot im durchschnittlichen Gesamtergebnis aller vier Städte zwar einen eher wichtigen Aspekt darstellt, jedoch das vorschulische Betreuungsangebot in Mistelbach und das schulische Bildungsangebot in Baden nur teilweise für den Zuzug aus Wien von Bedeutung sind. Die vorgestellten städtischen Ausstattungen, Einrichtungen und Funktionen decken sich im Wesentlichen mit der Einschätzung seitens der vier Städte, welche ebenfalls die öffentliche Bahnanbindung als sehr zentralen Faktor bewerten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die hohe Bedeutung der räumlichen Nähe zu Wien vor allem auf die Berufstätigkeit in Wien zurückzuführen ist, bei der Umzugsentscheidung auch ein Verbleib in Wien oder ein Wohnortwechsel in das nähere Umland in Betracht gezogen wird und die entscheidenden Faktoren für die schlussendliche Wohnsitzverlegung in eine Klein- oder Mittelstadt im weiteren Wiener Umland vor allem die Leistbarkeit von Wohnraum und die familiären/privaten Verbindungen, aber auch die höhere Lebensqualität sind. Die bedeutendsten Motive und Beweggründe sind der Wunsch nach privaten nutzbaren Freiflächen und der Zugang zu Natur und Grünräumen als sehr wichtige Faktoren, gefolgt vom Eigentumserwerb, der Vergrößerung der Wohnfläche, den niedrigeren Grundstücks-, Kauf- und Mietpreisen, dem Einfamilienhaus mit Garten und den gesünderen Lebens- und Umweltbedingungen sowie dem besseren Lebensumfeld für Kinder als eher wichtiger Aspekt. Das allerwichtigste klein- und mittelstädtische Kriterium stellt die öffentliche Verkehrsanbindung nach Wien dar, wobei auch der Straßenanbindung nach Wien eine hohe Bedeutung zukommt. Weitere eher wichtige Aspekte sind das medizinische Versorgungsangebot, das Sport- und Freizeitangebot, die innerstädtischen Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen und die lokalen Mobilitätsangebote.

Im Kontext der bisherigen wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den Motiven und Beweggründen der Abwanderung aus Wien in das Umland zeigt sich, dass auch für die Zuwanderung in die Klein- oder Mittelstädte im weiteren Umland im Wesentlichen

AUSSTATTUNGEN, EINRICHTUNGEN & FUNKTIONEN: GEGENÜBERSTELLUNG DURCHSCHNITTLLICHE BEDEUTUNG					
	Bruck an der Leitha	Mistelbach	Tulln an der Donau	Baden	Gesamtergebnis
Nähe zu Ämtern und öffentlichen Einrichtungen	eher wichtig	teils/teils	teils/teils	teils/teils	teils/teils
Medizinische Versorgung (z. B. Ärzte, Krankenhaus)	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig
Vorschulisches Betreuungsangebot (z. B. Kindergärten)	eher wichtig	teils/teils	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig
Schulisches Bildungsangebot (z. B. Pflichtschule, weiterführende Schulen, Musikschule)	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig	teils/teils	eher wichtig
Sport- und Freizeitangebot	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig
Innerstädtische Einkaufsmöglichkeiten (z. B. Einzelhandel, Gastronomie)	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig
Einkaufsmöglichkeiten am Stadtrand (z. B. Fachmarktzentren)	eher wichtig	eher wichtig	teils/teils	teils/teils	teils/teils
Straßenanbindung nach Wien (Autobahn, Schnellstraße)	sehr wichtig	sehr wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig
Öffentliche Verkehrsanbindung nach Wien (Bahn, Bus)	sehr wichtig	sehr wichtig	sehr wichtig	sehr wichtig	sehr wichtig
Lokale Mobilitätsangebote (z. B. Radverkehrsnetz, Stadtbuss)	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig	eher wichtig

Abb. 14: Ausstattungen, Einrichtungen und Funktionen – Gegenüberstellung der durchschnittlichen Bedeutung in den vier Städten (eigene Darstellung)

die gleichen Faktoren von Bedeutung sind. Im Kontext der klein- und mittelstädtischen Strukturmerkmale kann die hohe Relevanz der öffentlichen Verkehrsanbindung nach Wien bestätigt werden, wobei neben der Gesundheitsversorgung auch den Bereichen Sport/Freizeit, Einkaufen/Gastronomie und lokale Mobilität eine wichtige Rolle zukommt.

Strategische Positionierungen gegenüber der Zuwanderung aus Wien

Die drei Städte Mistelbach, Tulln an der Donau und Baden positionieren sich strategisch zurückhaltend bis ablehnend gegenüber der Zuwanderung aus Wien, da sie hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Entwicklungsabsichten eine Einschränkung des Wachstums anstreben. Ein Grund hierfür ist in den beiden Städten Mistelbach und Tulln an der Donau das erforderliche Mitwachsen der sozialen Infrastruktur. Weitere Gründe sind in Mistelbach das ausreichend zur Verfügung stehende gewidmete Bauland und Wohnraumangebot sowie in Tulln an der Donau die soziale Integration des Zuzuges und die hohe Ablehnung der weiteren starken Zuwanderung in der Bevölkerung. Die Stadt Baden begründet ihre ablehnende Haltung mit dem Erhalt der hohen Lebens- und Wohnqualität und den eingeschränkten Baulandreserven. Als einzige der vier Städte nimmt die Stadt Bruck an der Leitha eine befürwortende strategische Haltung ein, da die Stadt seit vielen Jahren das Ziel verfolgt, einen Bevölkerungsstand von über 10.000 Einwohner/innen zur Erhöhung der Ertragsanteile aus dem österreichischen Finanzausgleich zu erreichen. In allen vier Städten stellt das örtliche Entwicklungskonzept das zentrale Steuerungsinstrument dar, in welchem die strategischen Zielsetzungen als Grundlage für die konkreten Maßnahmen und Festlegungen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan definiert werden.

Die niederösterreichische Landesplanung verfolgt aus fachlicher und strategischer Sicht die Konzentration der Abwanderungsbewegungen aus Wien entlang der von Verkehrsachsen liegenden Klein- und Mittelstädte, welche aufgrund ihrer vorhandenen Ausstattungen, Einrichtungen und Funktionen die forcierten Entwicklungsschwerpunkte bzw. zentralen Orte der Raum- und Siedlungsentwicklung im Großraum Wien darstellen. Diese Haltung kommt auch im räumlichen Entwicklungsleitbild „Niederösterreich 2035“ zum Ausdruck. Bei dem genannten Dokument handelt es sich um informelle strategische Vorgaben, die im Gegensatz zu rechtsverbindlichen Instrumenten nur dann für die kommunale Entwicklung der Klein- und Mittelstädte von Bedeutung sind, wenn sich die Kommunen/Städte selbst dazu verpflichten.

Im Kontext der vier analysierten niederösterreichischen Städte wurde seitens der niederösterreichischen Landesplanung angemerkt, dass die Stadt Tulln an der Donau von Landesseite zur Schaffung eines Entwicklungsankers im Nordwesten der Großstadt Wien bei der Umsetzung von konkreten Projekten und Vorhaben (z. B. Haus der Digitalisierung, Standort Universität für Bodenkultur, Technologiezentrum) gezielt gefördert wird. Insgesamt gibt es im Großraum Wien neben der niederösterreichischen Landesplanung drei Organisationen, die sich mit strategischen bzw. inhaltlichen Themenstellungen befassen: „NÖ Regional GmbH“ (Regionalentwicklung: fünf Hauptregionsstrategien, Wiener Umland keine eigene Hauptregion), „Planungsgemeinschaft Ost“ (strategische Grundlagen, stadregionales Leitbild), „Stadt-Umland-Management (SUM) Wien/Niederösterreich“ (inhaltliche, stadregionale Themenbearbeitung).

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich die strategische Positionierung der Klein- und Mittelstädte gegenüber der Zuwanderung aus Wien aus den jeweiligen grundsätzlichen Entwicklungsabsichten ableitet, welche vor allem vom Einschränken des Bevölkerungswachstums und somit von einer zurückhaltenden bis ablehnenden strategischen Haltung gegenüber dem Zuzug aus Wien dominiert wird. Hierbei stellt das örtliche

Entwicklungskonzept das strategische Instrument zur Steuerung der jeweiligen Entwicklungsabsichten dar.

Die Einschränkung des Bevölkerungswachstums steht jedoch eindeutig im Widerspruch zu der strategischen Zielsetzung der niederösterreichischen Landesplanung im Großraum Wien, da die konzentrierte Entwicklung in entlang von Achsen befindlicher Klein- und Mittelstädten forciert wird. Die diametralen Haltungen zwischen der Landes- und Gemeinde-/Stadtebene können auf die Unverbindlichkeit der Entwicklungsleitbilder zurückgeführt werden, da keine Rechtsverbindlichkeit besteht und sich die Städte diesen Konzepten gegenüber nicht verpflichtet fühlen. Eine gewisse Steuerung kann seitens des Landes jedoch durch die gezielte Förderung von konkreten Projekten und Vorhaben in den Klein- und Mittelstädten erzielt werden. Auch wird das niederösterreichische Umland der Großstadt Wien von mehreren Organisationen auf unterschiedlichen Ebenen bearbeitet und stellt gemäß den definierten niederösterreichischen Hauptregionen keine eigene Hauptregion dar.

Potenziale und Herausforderungen

Die identifizierten Potenziale und Herausforderungen im Kontext der Zuwanderung aus Wien sind in den vier untersuchten niederösterreichischen Städten aufgrund der verschiedenen Ausgangslagen und strategischen Positionierungen von unterschiedlicher Bedeutung und resultieren aus teilweise ähnlichen, teilweise unterschiedlichen Kontexten (Abb. 15):

Die beiden Städte Bruck an der Leitha und Mistelbach weisen einen hohen Anteil an Nebenwohnsitzen auf, da Zugezogene aus Wien meistens zum Erhalt einer Parkberechtigung ihren Hauptwohnsitz in Wien belassen. In der Stadt Bruck an der Leitha stellt die Reduktion der Nebenwohnsitze bzw. die Ummeldung zu Hauptwohnsitzen von vor allem jenen Personen, die ihren Lebensmittelpunkt bereits im Bruck an der Leitha haben, eine zentrale Herausforderung im Kontext des angestrebten Bevölkerungswachstums auf 10.000 Einwohner/innen zur Erlangung der nächsthöheren Stufe bei den Ertragsanteilen des österreichischen Finanzausgleiches dar. Im Gegensatz dazu bewertet die Stadt Mistelbach die Reduktion der Nebenwohnsitze entsprechend der zurückhaltenden strategischen Positionierung gegenüber der Zuwanderung bzw. dem beabsichtigten Einschränken des Bevölkerungswachstums nicht als kommunales Handlungsfeld.

Das Handlungsfeld Verkehr und Mobilität umfasst in allen vier Städten die Reduktion des, auch durch die Zuwanderung steigenden, Verkehrsaufkommens durch die Schaffung von alternativen Mobilitätsangeboten. In den beiden Städten Bruck an der Leitha und Tulln an der Donau wird der motorisierte Individualverkehr vor allem durch die innerstädtischen Zu- und Abfahrten zu den Bahnhöfen, welche wichtige öffentliche Verkehrsknotenpunkte in der Region und für die Pendlerbewegungen nach Wien darstellen, verursacht. In der Stadt Mistelbach konzentriert sich der Fokus vor allem auf den innerstädtischen Durchzugsverkehr, welcher durch die Eröffnung der Umfahrung nur teilweise umgelenkt werden konnte. In der Stadt Baden stellt die allgemeine Verkehrsreduktion ein zentrales Themenfeld der Stadtentwicklung dar.

ZUWANDERUNG AUS WIEN: HANDLUNGSFELDER & KONTEXT				
	Bruck an der Leitha	Mistelbach	Tulln an der Donau	Baden
Nebenwohnsitze	Hoher Anteil (Parkpickerl Wien)	Hoher Anteil (Parkpickerl Wien), jedoch kein Handlungsfeld	Kein Handlungsfeld	Kein Handlungsfeld
Verkehr & Mobilität	Verkehrsaufkommen zum Bahnhof/Projekt Flughafenspange, Fuß- & Radwege	Durchzugsverkehr Hauptplatz, Fuß- & Radwege, Mikronahverkehr	Verkehrsaufkommen Autobahnanschlussstelle/ Donaubrücke/Stadt, Fuß- & Radwege	Verkehrsaufkommen, Mikronahverkehr
Soziale Infrastruktur	Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Freizeit/ Sportangebot	Bildungs- und Betreuungseinrichtungen	Betreuungseinrichtungen	Betreuungseinrichtungen, Freizeit/ Sportangebot
Innenstadtbelegung	Leerstand Fußgängerzone	Attraktivierung Hauptplatz, jedoch kein Handlungsfeld	Kein Handlungsfeld: florierende Innenstadt	Kein Handlungsfeld: florierende Innenstadt
Soziale Integration	Keine Strategien, reges Vereinsleben, Bewerbung Vereine in Schulen	Keine Strategien, vor allem in den Katastralgemeinden	„Stadt des Miteinanders“, Sorge Verlust Kleinstadtcharakter im Sozialen/ Gesellschaftlichen	Kein Handlungsfeld: Einkommensstarker Zuzug entspricht gehobenem Wohnstandort
Vernetzung & Erfahrungsaustausch	Informell, meist über Bürgermeister, anlass- bzw. projektbezogenen	Informell, meist über Bürgermeister oder City Management	Informell, meist über Bürgermeister	Informell

Abb. 15: Zuwanderung aus Wien – Kontextualisierte Handlungsfelder (eigene Darstellung)

In allen vier Städten ist es das Ziel, dass sich trotz Bevölkerungswachstums bzw. der Zuwanderung aus Wien der motorisierte Individualverkehr nicht erhöht, weshalb in den Städten Bruck an der Leitha, Mistelbach und Tulln an der Donau die Verbesserung der Fuß- und Radinfrastruktur und in den beiden Städten Mistelbach und Baden der Ausbau des Mikronahverkehrs forciert wird. Auch die bereits aus Wien zugezogenen Personen sprechen sich in der Stadt Mistelbach vor allem für die Verbesserung des Mikronahverkehrs und in der Stadt Tulln für die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur aus.

In allen vier Städten stellt das Mitwachsen der sozialen Infrastruktur, insbesondere der Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, eine zentrale Herausforderung im Kontext der Zuwanderung dar. Darüber hinaus bedingt die Änderung der beiden niederösterreichischen Landesgesetze zur Kinderbetreuung/zu den Kindergärten die Anpassung der kommunalen Betreuungseinrichtungen hinsichtlich der Einstellung von zusätzlichem Betreuungspersonal und der Schaffung von entsprechenden Räumlichkeiten/Gebäuden seitens

der niederösterreichischen Gemeinden und Städte in den nächsten Jahren. Die kommunale Aufrechterhaltung und Erweiterung der sozialen Infrastruktur wird auch durch die aktuelle Baupreis- und Energiekostenentwicklung zusätzlich erschwert. Im Kontext der sozialen Infrastruktur sind aus Sicht der bereits aus Wien zugezogenen Personen in den beiden Städten Baden und Bruck an der Leitha vor allem die Schaffung eines vielfältigeren und kindergerechten Freizeit- und Sportangebotes und zusätzlich dazu in der Stadt Baden die Erweiterung des vorschulischen Betreuungsangebotes wichtige Themenfelder.

Die Innenstadtbelebung ist vor allem in der Stadt Bruck an der Leitha ein zentrales Handlungsfeld der Stadtverwaltung, da entsprechend dem beabsichtigten Bevölkerungswachstum und der befürwortenden strategischen Positionierung gegenüber der Zuwanderung aus Wien die Attraktivierung des Stadtzentrums einen wichtigen Faktor für die Zuwanderung darstellt. Im Gegensatz dazu wird die Innenstadtbelebung in der Stadt Mistelbach nicht im Kontext der Zuwanderung, sondern als wichtige Maßnahme zur Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität in der Stadt sowie zur Aufrechterhaltung der Zentrumsfunktion als zentrale Stadt im nordöstlichen Weinviertel betrachtet. In beiden Städten bewerten die bereits aus Wien Zugezogenen vor allem die Innenstadtbelebung als zentrales kommunales Handlungsfeld.

Die soziale Integration der Zuwanderung aus Wien wird in den drei Städten Bruck an der Leitha, Mistelbach und Tulln an der Donau als zentrale Herausforderung betrachtet, wohingegen die Stadt Baden aufgrund des hohen soziökonomischen Status der Zugezogenen aus Wien in diesem Zusammenhang keinen Handlungsbedarf sieht. In den beiden Städten Bruck an der Leitha und Mistelbach gibt es keine Strategien zur sozialen Integration des Zuzuges, wobei in Mistelbach vor allem der fehlende Integrationswillen unter Zugezogenen in den Katastralgemeinden wahrgenommen wird, wohingegen die Stadt Tulln an der Donau einen gezielten Schwerpunkt bei der sozialen Integration des Zuzuges setzt, da im Kontext der Zuwanderung die politische Sorge vor dem Verlust des sozialen bzw. gesellschaftlichen Kleinstadtcharakters besteht. Auch aus der Datenerhebung zu den Integrations- und Unterstützungsangeboten unter den bereits aus Wien Zugezogenen in den vier niederösterreichischen Städten ging hervor, dass die Stadt Tulln an der Donau die vielfältigsten und umfangreichsten Maßnahmen zur sozialen Integration des Zuzuges setzt, während in den anderen Städten entweder keine Angebote vorliegen oder die Integration und Unterstützung vor allem durch die Nachbarschaft im Wohnumfeld erfolgt.

Die Vernetzung und der Erfahrungsaustausch zwischen den Klein- und Mittelstädten erfolgt meist auf informeller Ebene über die Bürgermeister/innen oder aus anlass- bzw. projektbezogener Eigeninitiative. Des Weiteren gibt es die zweimal jährlich stattfindende Konferenz des Stadt-Umland-Management Wien/Niederösterreich zwischen der Stadt Wien und den niederösterreichischen Gemeinden sowie den Städtetag des Österreichischen Städtebundes einmal im Jahr. Eine explizite Vernetzung zwischen den kleineren und mittleren Städten rund um Wien zum Erfahrungsaustausch bei ähnlichen Rahmenbedingungen, Problemstellungen und Anliegen oder zur gegenseitigen Wissensweitergabe gibt es nicht, weshalb die Vernetzung der Klein- und Mittelstädte im Umland der Großstadt Wien als das zentrale Potenzial hinsichtlich der erläuterten Herausforderungen im Kontext der Zuwanderung aus Wien identifiziert wurde.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die zentralen Herausforderungen im Kontext der Zuwanderung aus Wien die Reduktion des Verkehrsaufkommens durch die Schaffung von alternativen Mobilitätsangeboten (Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, Mikronahverkehr), die Erweiterung der sozialen Infrastruktur (insbesondere Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Sport- und Freizeitangebote) und die soziale Integration durch Integrations- und Unterstützungsangebote sind. Im Falle eines gewünschten Bevölkerungswachstums stellen weitere zentrale Herausforderungen die Reduktion der Nebenwohnsitze sowie die Innenstadtbelebung zur Erhöhung der Attraktivität der Stadt für die Zuwanderung aus Wien dar. Im Kontext der erläuterten Herausforderungen und unterschiedlichen Qualitäten hinsichtlich Ausstattungen, Einrichtungen und Funktionen der Klein- und Mittelstädte rund um Wien ist das zentrale Potenzial die Implikation eines Formates/einer Plattform zur Vernetzung und zum Erfahrungsaustausch, welche durchaus in einer der bestehenden Organisationen (z. B. Planungsgemeinschaft Ost, niederösterreichische Landesplanung, NÖ Regional GmbH, Stadt-Umland-Management, Kleinregionen Niederösterreich, Österreichischer Städtebund) angesiedelt werden könnte.

7 Conclusio

Die Zuwanderung aus der Großstadt Wien in die niederösterreichischen Klein- und Mittelstädte im weiteren Wiener Umland ist insofern von Bedeutung, da sich die Abwanderungsbewegung aus Wien zunehmend in das weitere Umland erstreckt und sich hierbei vor allem auf die Klein- und Mittelstädte konzentriert. Zeitgleich zu diesem Prozess steigen auch die Pendlerbewegungen aus den weiter entfernten kleineren und mittleren Städten in die Großstadt Wien.

Die soziodemographischen Merkmale der zuwandernden großstädtischen Bevölkerungsgruppe entsprechen hierbei im Wesentlichen jenen der Suburbanisierung, da es sich vor allem um jüngere, einkommensstärkere, höher gebildete Paare ohne Kinder oder Kleinfamilien mit österreichischer Staatsbürgerschaft handelt. Auch die der Umzugsentscheidung zugrundeliegenden Beweggründe stimmen grundsätzlich mit den aus der Motivforschung zu großstädtischen Abwanderungsbewegungen bekannten Aspekten überein: private Freiflächen, Naturnähe, Eigentumserwerb, Wohnflächenvergrößerung, günstigere Immobilienpreise, Einfamilienhaus mit Garten, gesündere Lebensbedingungen und besseres Lebensumfeld für Kinder. Die individuelle Entscheidung zur Wohnsitzverlegung resultiert somit vor allem aus veränderten Lebens- und Wohnansprüchen, welche am aktuellen großstädtischen Wohnort nicht erfüllt werden können, wobei im Zuge der Entscheidungsfindung auch ein Verbleib in der Großstadt Wien oder ein Umzug ins nähere Umland in Betracht gezogen wird.

Die schlussendliche Entscheidung zum Wohnortwechsel in eine kleinere oder mittlere Stadt im weiteren Umland beruht, neben der grundsätzlich hohen Bedeutung der berufsbedingten räumlichen Nähe zur Großstadt Wien, vor allem auf drei zentralen Faktoren: Leistbarkeit von Wohnraum, familiäre/private Verbindungen und die als höher bewertete Lebensqualität. In diesem Zusammenhang stellen, neben der öffentlichen Verkehrsanbindung nach Wien als wichtigstem klein- und mittelstädtischem Pull-Faktor, auch die

Ausstattungen, Einrichtungen und Funktionen der Klein- und Mittelstädte in den Bereichen Gesundheit, Sport/Freizeit, Einkaufen/Gastronomie und lokale Mobilität bedeutende Strukturmerkmale für die Zuwanderungsbewegungen aus Wien dar.

Das Konzept „Wohnen in der Kleinstadt, Arbeiten in der Großstadt“ scheint für immer mehr aus Wien abwandernde Personen eine attraktive Alternative zum Wohnstandort im näheren Umfeld der Großstadt Wien zu sein, jedoch positionieren sich die Klein- und Mittelstädte im weiteren Wiener Umland gegenüber der Zuwanderung aus Wien meist zurückhaltend bis ablehnend, da der Zuzug aus der Hauptstadt ihren strategischen Zielsetzungen zur Einschränkung des Bevölkerungswachstums diametral gegenübersteht. Die strategische Positionierung der Klein- und Mittelstädte steht wiederum im Widerspruch zu der seitens der niederösterreichischen Landesplanung forcierten raum- und siedlungsstrukturellen Entwicklung in den entlang von Achsen liegenden kleineren und mittleren Städten mit zentralörtlichen Funktionen. Die gegensätzlichen Haltungen zwischen der Landes- und Gemeinde-/Stadtebene sind auf die fehlende Selbstverpflichtung der Städte gegenüber landesweiten Entwicklungskonzepten bzw. Leitbildern bzw. deren fehlende Rechtsverbindlichkeit zurückzuführen.

Obwohl die aus der Zuwanderung aus Wien resultierenden Herausforderungen von der jeweiligen Ausgangslage und strategischen Positionierung gegenüber dem Zuzug abhängig sind, stellen die Reduktion des Verkehrsaufkommens durch die Schaffung von alternativen Mobilitätsangeboten (Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, Mikronahverkehr), die Erweiterung der sozialen Infrastruktur (insbesondere Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Sport- und Freizeitangebote) und die soziale Integration durch Integrations- und Unterstützungsangebote die wesentlichsten Herausforderungen dar. Im Kontext der Bedeutung von attraktiven Innenstädten als wichtigem Faktor für die Zuwanderung aus Wien und eines angestrebten Bevölkerungswachstums sind weitere Herausforderungen für Klein- und Mittelstädte die Innenstadtbelebung sowie die Reduktion der Nebenwohnsitze. Hierbei konnte als zentrales Potenzial zur Bewältigung der Herausforderungen, unabhängig von den jeweiligen Entwicklungsabsichten, die Implikation einer Vernetzung- und Austauschplattform zwischen den Klein- und Mittelstädten rund um Wien identifiziert werden.

Die Rolle und Bedeutung der steigenden Zuwanderung aus Wien für die Entwicklungsperspektiven der Klein- und Mittelstädte im weiteren Wiener Umland kann abschließend als hoch eingeschätzt werden, da die Klein- und Mittelstädte gefordert sind, Strategien und Ansätze zur Bewältigung der mit dem Zuzug in Verbindung stehenden Herausforderungen zu entwickeln. Hinzu kommt, dass mit einer restriktiven Stadtentwicklung auch negative Effekte (z. B. Leistbarkeit/Verfügbarkeit von Wohnraum bzw. Grundstücken, Verdrängung einkommensschwacher Gruppen) einhergehen können, und eine gewünschte Zuwanderung aus Wien vor allem durch die Schaffung von attraktiven Strukturen (z. B. attraktive Innenstädte, Radinfrastruktur, Sport-/Freizeitangebot, medizinische Versorgung) erzielt werden kann, welche wiederum ausreichend kommunale Budgetmittel erfordert. In diesem Kontext stellen die Vernetzung und der Erfahrungsaustausch zwischen den Klein- und Mittelstädten rund um Wien eine wertvolle, bis dato noch nicht genutzte Ressource dar.

8 Literaturverzeichnis

- ADAM B. (2005): Mittelstädte – eine stadregionale Positionsbestimmung. In: Informationen zur Raumentwicklung, 8/2005, S. 495–523. – https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/izr/2005/Downloads/8Adam.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (Zugriff: 26.05.2022).
- ADAM B., BLÄTGEN N. (2019): Bevölkerungsdynamik und Innenentwicklung in Mittelstädten. Bonn; BBSR (= BBSR-Analysen kompakt, 10/2019). – https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/analysen-kompakt/2019/ak-10-2019-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (Zugriff: 24.04.2022).
- BAUER-WOLF S., ROTH M. C. M., BAUMFELD L., RIESENFELDER A. (2003): Stadt-Umland Migration Wien. Erforschung zielgruppenspezifischer Interventionspotentiale. Endbericht. Wien: ÖAR Regionalberatung GmbH / L&R Sozialforschung OEG. – https://legacy.econ.tuwien.ac.at/hanappi/AgeSo/secReps/Endbericht_Motivstudie_Migration_Wien_2003-03-13.pdf (Zugriff: 02.03.2026).
- BAUMGART S., FLACKE J., GRÜGER C., LÜTKE P., RÜDIGER A. (Hrsg.) (2004): Klein- und Mittelstädte – Verkleinerte Blaupausen der Großstadt? Dokumentation des Expertenkolloquiums am 29. April 2004 an der Universität Dortmund. Dortmund: TU Dortmund (= SRPapers, 1).
- BÄHR J. (2010): Bevölkerungsgeographie. Verteilung und Dynamik der Bevölkerung in globaler, nationaler und regionaler Sicht. 5. Auflage. Stuttgart: Verlag Eugen Ulmer (= UTB Band-Nr. 1249).
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (o.J.a): Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland. Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland. Bonn: BBR. – <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html> (Zugriff: 30.05.2022)
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (o.J.b): Städte und Gemeinden. Entwicklungen im Städtesystem der Bundesrepublik. Bonn: BBR. – <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/ueber-raumbeobachtung/VergleichendeStadtbeobachtung/staedte-gemeinden/staedte-gemeinden.html> (Zugriff: 04.06.2022).
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (o.J.c): Laufende Stadtbeobachtung – Raumabgrenzungen. Raumtyp 2010. Bonn: BBR. – https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/Raumtypen2010_vbg/Raumtypen2010_alt.html (Zugriff: 02.07.2022).
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2016): Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume. Erkenntnisse aus Klein- und Mittelstädten. Bonn: BBR. – https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2015/innenstadt-oeffentliche-raeume-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (Zugriff: 24.04.2022).
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2019a): Zukunft Kleinstadt. Potenziale von Kleinstädten in peripheren Lagen. Bonn: BBR. – https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2019/zukunft-kleinstadt-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (Zugriff: 24.04.2022).
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.) (2019b): Kleinstädte. Chancen, Dynamiken, Potenziale. Bonn: BBR (= Informationen zur Raumentwicklung, 6/2018). – <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/>

- DE/veroeffentlichungen/izr/2018/6/downloads/izr-6-2018-komplett-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=1* (Zugriff: 09.05.2022).
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2019c): Lage und Zukunft der Kleinstädte in Deutschland. Bestandsaufnahme zur Situation der Kleinstädte in zentralen Lagen. Bonn: BSR (= BBSR-Online-Publikation, 15/2019). – https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2019/bbsr-online-15-2019-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (Zugriff: 27.05.2022).
- BEIER M., MATERN A. (2007): Stadt-Umland-Prozesse und interkommunale Zusammenarbeit. Stand und Perspektiven der Forschung. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (= Arbeitsmaterial der ARL, 332). – https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/am_332.pdf (Zugriff: 10.07.2021).
- BERNT M., LIEBMANN H. (Hrsg.) (2013): Peripherisierung, Stigmatisierung, Abhängigkeit? Deutsche Mittelstädte und ihr Umgang mit Peripherisierungsprozessen. Wiesbaden: Springer VS.
- BOJARRA-BECKER E., FRANKE T., ZUR NEDDEN M. (2017): Herausforderungen von Klein- und Mittelstädten. Fokus: Schrumpfung und Peripherisierung. – Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu-Paper). – <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/240280/1/DL00350.pdf> (Zugriff: 06.05.2022).
- BOUSTEDT O. (1970): Stadtregionen. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Band III (Re-Z). Hannover: ARL, S. 3207–3237.
- BÜRK T. (2013): Voices from the Margin: The Stigmatization Process as an Effect of Socio-spatial Peripheralization in Small-Town Germany. In: FISCHER-TAHIR A., NAUMANN M. (Hrsg.): Peripheralization. The Making of Spatial Dependencies and Social Injustice. – Wiesbaden: Springer VS, S. 168–186.
- CHRISTALLER W. (1933): Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeiten der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen. 1. Auflage. – Jena: Verlag Gustav Fischer.
- DANIELZYK R. (2017): Klein- und Mittelstädte als Ankerpunkte in ländlichen Räumen – Definitionen, Funktionen, Strategien. In: Neues Archiv für Niedersachsen, 2/2017, S. 11–15.
- DANIELZYK R., PRIEB S. A. (2020): Die Sicherung der Daseinsvorsorge durch Klein- und Mittelstädte als Beitrag des zentralörtlichen Systems zu gleichwertigen Lebensverhältnissen. In: Europa Regional, 26/2018 (3), S. 7–21. – <https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/72060> (Zugriff: 06.05.2022).
- EDER J., GRUBER E., GÖRGL P., HEMETSBERGER M. (2018): Wie Wien wächst: Monitoring aktueller Trends hinsichtlich Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Wien. In: Raumforschung und Raumordnung, 76 (4), S. 327–343. – <https://rur.oekom.de/index.php/rur/article/download/378/680/4049> (Zugriff: 25.07.2022).
- FASSMANN H. (2009): Stadtgeographie I. Allgemeine Stadtgeographie. Braunschweig: Westermann (Reihe: Das Geographische Seminar).
- FASSMANN H., GÖRGL P., HELBICH M. (2010): Atlas der wachsenden Stadtregion. Materialienband zum Modul I des Projekts „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO)“. Wien: Planungsgemeinschaft Ost (PGO). – https://www.planungsgemeinschaft-ost.at/fileadmin/root_pgo/Studien/Raumordnung/Atlas_der_wachsenden_Stadtregion.pdf (Zugriff: 24.07.2022).
- FRIEDRICHS J. (2018): Stadtentwicklung. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL, S. 2421–2433. – <https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/HWB%202018/Stadtentwicklung.pdf> (Zugriff: 12.06.2021).

- GANS P. (2011): Bevölkerung, Entwicklung und Demographie unserer Gesellschaft. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- GANS P., POTT A. (2016): Kapitel 17: Bevölkerungsgeographie. In: GEBHARDT H., GLASER R., RADTKE U., REUBER P. (Hrsg.): Geographie. Physische Geographie und Humangeographie. 2. Auflage. Heidelberg: Springer Spektrum, S. 715–743.
- GATZWEILER H.-P., ADAM B., MILBERT A., PÜTZ T., SPANGENBERG M., STURM G., WALTHER A. (2012): Klein- und Mittelstädte in Deutschland – eine Bestandsaufnahme. Stuttgart: Steiner (= Analysen Bau.Stadt.Raum, 10).
- GÄCHTER A. (2020): Die auf Wien zentrierte Binnenmigration ab 2002. Endbericht. Wien: MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung / Zentrum für Soziale Innovation, ZSI. – <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/3793889> (Zugriff: 14.01.2023).
- GIFFINGER R., KRAMAR H. (2012): Kleinstädte als Wachstumsmotoren ländlich-peripherer Regionen: Das Waldviertel. In: *disP – The Planning Review*, 48 (2), S. 63–76.
- GLICK P. C. (1947): The Family Cycle. In: *American Journal of Sociology*, 12 (2), S. 164–174.
- GÖRGL P., EDER J., GRUBER E., FASSMANN H. (2017): Monitoring der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion+. Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion. Wien: Planungsgemeinschaft Ost (PGO). – https://www.planungsgemeinschaft-ost.at/fileadmin/root_pgo/Studien/Raumordnung/Monitoring_der_Siedlungsentwicklung_Endbericht.pdf (Zugriff: 25.07.2022).
- HANNEMANN C. (2004): Marginalisierte Städte. Probleme, Differenzierungen und Chancen ostdeutscher Kleinstädte im Schrumpfungsprozess. Berlin: Berliner Wissenschafts-Verlag.
- HEINEBERG H. (2017): Stadtgeographie. 5. Auflage. Paderborn: Brill / Schöningh (= UTB Band-Nr. 2166).
- HELBICH M., GÖRGL P. J. (2010): Räumliche Regressionsmodelle als leistungsfähige Methoden zur Erklärung der Driving Forces von Zuzügen in der Stadtregion Wien? In: *Raumforschung und Raumordnung*, 68 (2), S. 103–113. – <https://rur.oekom.de/index.php/rur/article/view/868/1160> (Zugriff: 14.01.2023).
- HILLMANN F. (2016): Migration. Eine Einführung aus sozialgeographischer Perspektive. Stuttgart: Steiner (= Sozialgeographie kompakt, 4).
- IfR – Informationskreis für Raumplanung (Hrsg.) (2018): Stadtentwicklung jenseits der Großstädte. Dortmund: IfR (= RaumPlanung – Fachzeitschrift für räumliche Planung und Forschung, 195/1).
- KALTER F. (2000): Theorien der Migration. In: MÜLLER U., NAUCK B., DIEKMANN A. (Hrsg.): Handbuch der Demographie 1. Modelle und Methoden. Berlin: Springer, S. 438–475.
- KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung (o.J.a): Projekt Info Stadtregionen. – <https://stadtregionen.at/projektinfo> (Zugriff: 23.07.2022).
- KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung (o.J.b): Definitionen: Stadtregionen. – <https://stadtregionen.at/definitionen> (Zugriff: 23.07.2022).
- KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung (o.J.c): Stadtregion Tulln. – <https://stadtregionen.at/tulln> (Zugriff: 18.09.2022).
- KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung, TU Wien – Department für Raumplanung (Hrsg.) (2016): Bestimmung der regionalen Versorgungsfunktion von Gemeinden. Wien: KDZ / TU Wien. – https://www.bmf.gv.at/dam/jcr:ed8e01b7-b942-474a-a5fc-b2a762eeb487/KDZ_TU_Regionale_Versorgungsfunktion.pdf (Zugriff: 05.06.2022).
- KUNZMANN K. R. (2001): Welche Zukünfte für Suburbia? Acht Inseln im Archipel der Stadtregion. In: BRAKE K., DANGSCHAT J. S., HERFERT G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske+Budrich, S. 213–221.
- KÜHN M. (2015): Small Towns in Peripheral Regions of Germany. In: *Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Geographica*, 8 (1), S. 29–38. – <http://cejsh.icm.edu>.

- pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-2ce2ad68-182f-4e2d-af6a-f9dd161dd9af* (Zugriff: 24.04.2022).
- KÜHN M., MILSTREY U. (2015): Mittelstädte als periphere Zentren: Kooperation, Konkurrenz und Hierarchie in schrumpfenden Regionen. In: *Raumforschung und Raumordnung*, 73 (3), S. 185–202.
- KÜHN M., WECK S. (2012): Peripherisierung – Prozesse, Probleme und Strategien in Mittelstädten. In: *disP – The Planning Review*, 48 (2), S. 14–26.
- LEE E. S. (1966): A Theory of Migration. In: *Demography*, 3 (1), S. 47–57.
- LEE E. S. (1972): Eine Theorie der Wanderung. In: Széll G. (Hrsg.): *Regionale Mobilität. Elf Aufsätze*. München: Nymphenburger Verlagshandlung (Reihe: Nymphenburger Texte zur Wissenschaft), S. 115–129.
- MAIER G., TÖDTLING F. (2006) *Regional- und Stadtökonomik 1: Standorttheorie und Raumstruktur*. 4. erweiterte und aktualisierte Auflage. Wien: Springer.
- NÖ Landesregierung – Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten (2023): REL NOE 2025. Fachkonzept für die räumliche Entwicklung Niederösterreichs. – https://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/landesentwicklungsplanung/RELkurz052023.pdf (Zugriff: 09.11.2025).
- ÖIEB – Österreichisches Institut für Erwachsenenbildung (2004): *Motivation und Zufriedenheit von Zuzüglern ins Wiener Umland*. St. Pölten. Gesamtbericht. St. Pölten: ÖIEB. – https://www.planungsgemeinschaft-ost.at/fileadmin/root_pgo/Studien/Raumordnung/Motivation_und_Zufriedenheit_von_Zuz%C3%BCglern_ins_Wiener_Umland.pdf (Zugriff: 14.01.2023).
- ÖROK – Österreichische Raumordnungskonferenz (Hrsg.) (2016): *Agenda Stadtregionen in Österreich. Empfehlungen der ÖREK-Partnerschaft „Kooperationsplattform Stadtregion“ und Materialienband*. Wien: ÖROK (= ÖROK-Schriftenreihe, 198). – https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/publikationen/Schriftenreihe/198/OEROK-SR_198_web.pdf (Zugriff: 28.05.2022).
- ÖSTB – Österreichischer Städtebund, Landesgruppe Steiermark (Hrsg.) (2015): *Weißbuch Innenstadt. Chancen und Herausforderungen der Innenstadtbelebung für Klein- und Mittelstädte*. Graz: ÖSTB. – https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/staedtetag/2017/Ta-gungsunterlagen/AK1_Weissbuch_2409_WEB.pdf (Zugriff: 28.05.2022).
- PARNREITER C. (2018): Städtesysteme. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*. Hannover: ARL, S. 2459–2464. – <https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/HWB%202018/St%C3%A4dtesystem.pdf> (Zugriff: 01.08.2021).
- PGO – Planungsgemeinschaft Ost (o.J.a): *Planungsgemeinschaft Ost*. – <https://www.planungsgemeinschaft-ost.at/die-pgo> (Zugriff: 26.08.2022).
- PGO – Planungsgemeinschaft Ost (o.J.b): *Stadtregion+*. – <https://www.planungsgemeinschaft-ost.at/die-region/stadtregion/> (Zugriff: 24.07.2022).
- PGO – Planungsgemeinschaft Ost (o.J.c): *Zwischenbericht Stadtregion+ (SRO+). Planungskoope-ration zur räumlichen Entwicklung der Stadtregion Wien, Niederösterreich und Burgenland*. – <https://www.planungsgemeinschaft-ost.at/studien/ansicht/detail/studie/zwischenbericht-stadtregion-sro> (Zugriff: 26.11.2022).
- PGO – Planungsgemeinschaft Ost (Hrsg.) (2011): *Stadtregion+. Zwischenbericht. Planungskoo-peration zur räumlichen Entwicklung der Stadtregion Wien Niederösterreich Burgenland*. Wien: PGO. – https://www.planungsgemeinschaft-ost.at/fileadmin/root_pgo/Studien/Raum-ordnung/Zwischenbericht_Stadtregion.pdf (Zugriff: 24.07.2022).
- PGO – Planungsgemeinschaft Ost (Hrsg.) (2019): *Vertiefende Wanderungsanalyse in der Ostregion. Studie der TU Wien, Forschungsbereich für Stadt- und Regionalforschung*. Wien: PGO.

- https://www.planungsgemeinschaft-ost.at/fileadmin/root_pgo/Studien/Raumordnung/Vertiefende_Wanderungsanalyse_in_der_Ostregion.pdf (Zugriff: 14.01.2023).
- PORSCHÉ L., MILBERT A., STEINFÜHRER A. (2019): Einführung. In: PORSCHÉ L., STEINFÜHRER A., SONDERMANN M. (Hrsg.): Kleinstadtforschung in Deutschland. Stand, Perspektiven und Empfehlungen (= Arbeitsberichte der ARL, 28). Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, S. 5–15. – https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/ab/ab_028/ab_028_gesamt.pdf (Zugriff: 06.05.2022).
- PORSCHÉ L., SONDERMANN M., STEINFÜHRER A. (2021): Jenseits der „Aufmerksamkeitslücke“ – was wir bisher über Kleinstädte (nicht) wissen. In: STEINFÜHRER A., PORSCHÉ L., SONDERMANN M. (Hrsg.): Kompendium Kleinstadtforschung (= Forschungsberichte der ARL, 16). Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, S. 314–338. – https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/fb/fb_016/fb_016_gesamt.pdf (Zugriff: 24.04.2022).
- PRIEBIS A. (2005): Stadt-Umland-Problematik. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover: ARL, S. 1096–1103. – <https://digital.zlb.de/viewer/resolver?urn=urn:nbn:de:kobv:109-opus-199236> (Zugriff: 23.01.2022).
- PRIEBIS A. (2016): Klein- und Mittelstädte als Zentrum und Leistungsträger in den ländlichen Räumen. In: NST-N – Niedersächsischer Städtetag Nachrichten, 44 (1), S. 19–23. – https://www.nst.de/media/custom/2606_30_1.PDF?1455026356 (Zugriff: 09.05.2022).
- PRIEBIS A. (2017a): Raumordnung in Deutschland. Braunschweig: Westermann (Reihe: Das Geographische Seminar).
- PRIEBIS A. (2017b): Klein- und Mittelstädte – Leistungsträger der Regionalentwicklung. In: Neues Archiv für Niedersachsen, 2/2017, S. 18–31.
- PRIEBIS A. (2018): Stadt-Umland-Beziehung. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL, S. 2549–2554. – <https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/HWB%202018/Stadt-Umland-Beziehungen.pdf> (Zugriff: 23.01.2022).
- PRIEBIS A. (2019): Die Stadtregion. Planung – Politik – Management. Stuttgart: Verlag Eugen Ulmer. (= UTB Band-Nr. 4952).
- RAUTER K. (2011): Die Mittelstadt. Zukünftige Herausforderungen der Stadtentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des regionalen Städteternetzkonzeptes und der Spezifika der städtebaulichen Planung. Dissertation, Universität Klagenfurt, Klagenfurt am Wörthersee. – <https://netlibrary.aau.at/obvuklhs/download/pdf/2412915?originalFilename=true> (Zugriff: 28.05.2022).
- RIES E. J. (2019): Mittelstädte als Stabilisatoren ländlicher-peripherer Räume. Dissertation, Technische Universität Kaiserslautern, Kaiserslautern (= Arbeitspapiere zur Regionalentwicklung, 20); – https://regionalentwicklung-raumordnung.de/wp-content/uploads/2019/04/AzR_Band20_Ries.pdf (Zugriff: 05.05.2022).
- ROSEMAN C. C. (1971): Migration as a Spatial and Temporal process. In: Annals of the Association of American Geographers, 61 (3), S. 589–598.
- ROSSI P. H. (1980): Why Families Move. London: Sage Publications.
- SCHORN M., PRIEBIS A. (2021): Kooperationen von Klein- und Mittelstädten mit ihrem Umland. Zur Umsetzung der österreichischen Stadtregionspolitik. In: Raumforschung und Raumordnung, 79 (3), S. 257–274. – <https://rur.oekom.de/index.php/rur/article/download/49/138/1604> (Zugriff: 23.01.2022).
- SIEDENTOP S. (2018): Stadtregion. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL, S. 2521–2526; – <https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/HWB%202018/Stadtregion.pdf> (Zugriff: 01.08.2021).

- SIEVERTS T. (1998): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. 2. Auflage. Basel / Braunschweig: Vieweg+Teubner (= Bauwelt Fundamente, 118).
- SPERINGER M., KRAUZE S., GIELGE J. (2020): Wanderungsverflechtungen Wiens. Informationen zur demographischen und sozioökonomischen Entwicklung Wiens mit Fokus auf Wanderungsbewegungen mit Niederösterreich und Burgenland, 2002–2019. Wien: MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. – <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/3792597?query=Suburbanisierung> (Zugriff: 14.01.2023).
- Stadt Wien (o.J.): Stadt-Umland-Management (SUM). Wien: Stadt Wien. – <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/region/sum.html> (Zugriff: 07.08.2022).
- Stadt Wien – MA 18 (Hrsg.) (2004): Wiener Wohnstudien. Wohnzufriedenheit, Mobilitäts- und Freizeitverhalten. Wien: Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (= Werkstattbericht, 71). – <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b007569.html> (Zugriff: 14.01.2023).
- Stadt Wien – MA 18 (Hrsg.) (2021): Suburbanisierung in der Wiener Stadtregion. Analyse der Binnenwanderungsbewegungen Wiens mit Niederösterreich und dem Burgenland 2002–2019. Wien: Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (= Fachpapier Stadtplanung, 04). – <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/content/titleinfo/3152553> (Zugriff: 14.01.2023).
- Stadt Wien – MA 18 (2025): Der Wien-Plan. Stadtentwicklungsplan 2035. Wien: Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. – <https://www.wien.gv.at/pdf/ma18/wien-plan.pdf> (Zugriff: 09.11.2025).
- Statistik Austria – Bundesanstalt Statistik Österreich (o.J.): STATcube – Statistische Datenbank. Wien: Statistik Austria. – <https://www.statistik.at/datenbanken/statcube-statistische-datenbank> (Zugriff: 06.10.2022).
- Statistik Austria – Bundesanstalt Statistik Österreich (2021a): Urban-Rural-Typologie. Stand 2021. Methodik. Wien: Statistik Austria. – <https://www.statistik.at/fileadmin/pages/453/urbanRuralTypologie.pdf> (Zugriff: 04.06.2022).
- Statistik Austria – Bundesanstalt Statistik Österreich (2021b): Gemeindeverzeichnis. Stand 1.1.2021. Wien: Statistik Austria. – https://www.statistik.at/fileadmin/publications/Gemeindeverzeichnis_Stand_1.1.2021.pdf (Stand: 04.06.2022).
- Statistik Austria – Bundesanstalt Statistik Österreich (2021c): STATatlas. Urban-Rural-Typologie von Statistik Austria. Wien: Statistik Austria. – https://www.statistik.at/atlas/?mapid=topo_stadtland (Zugriff: 13.06.2022).
- STEINFÜHRER A., SONDERMANN M., PORSCHKE L. (2021): Kleinstädte als Forschungsgegenstand. Bestimmungsmerkmale, Bedeutungen und Zugänge. In: STEINFÜHRER A., PORSCHKE L., SONDERMANN M. (Hrsg.): Kompendium Kleinstadtforschung (= Forschungsberichte der ARL, 16). Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, S. 5–23; – https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/fb/fb_016/fb_016_gesamt.pdf (Zugriff: 24.04.2022).
- SUM – Stadt-Umland-Management Wien/Niederösterreich (o.J.a): Erfolgsbilanz & Jahresberichte. Wien / Baden: SUM. – <https://www.stadt-umland.at/sum/erfolgsbilanz-jahresberichte> (Zugriff: 07.08.2022).
- SUM – Stadt-Umland-Management Wien/Niederösterreich (o.J.b): Motiv und Schwerpunkte. – <https://www.stadt-umland.at/sum/motiv-schwerpunkte> (Zugriff: 01.02.2026).
- SUM – Stadt-Umland-Management Wien/Niederösterreich (o.J.c): Umlandgemeinden. – <https://www.stadt-umland.at/netzwerk/politisch-administrative-ebenen/umlandgemeinden> (Zugriff: 07.08.2022).
- VAN DEN BERG L., DREWETT R., KLAASSEN L. H., ROSSI A., VIJVERBERG C. H. T. (1982): Urban Europe. A Study of Growth and Decline. Oxford: Pergamon Press (= Urban Europe, 1). – <https://>

- www.sciencedirect.com/book/9780080231563/a-study-of-growth-and-decline?via=ihub=(Zugriff: 12.07.2021).
- VHW – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V. (Hrsg.) (2020): Schwerpunkt Perspektiven für Klein und Mittelstädte. Berlin: VHW (= Forum Wohnen und Stadtentwicklung, 5). – <https://www.vhw.de/publikationen/forum-wohnen-und-stadtentwicklung/archiv/archiv-detail/magazin/heft-52020-perspektiven-fuer-klein-und-mittelstaedte/> (Zugriff: 07.05.2022).
- WEHRHAHN R., SANDNER LE GALL V. (2021): Bevölkerungsgeographie. 3. Auflage. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft (Reihe: Geowissenschaften kompakt).
- WIG – Wissenschaftliche Gesellschaft zum Studium Niedersachsens e. V. (Hrsg.) (2017): Klein- und Mittelstädte. Kiel: Wachholtz Verlag (= Neues Archiv für Niedersachsen 2.2017).
- WOLF K. (2005): Stadt. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover: ARL, S. 1048–1054. – <https://www.arl-net.de/de/content/handwoerterbuch-der-raumordnung#w> (Zugriff: 23.01.2022).
- WOLPERT J. (1965): Behavioral Aspects of the Decision to Migrate. In: Papers of the Regional Science Association, 15 (1), S. 159–169.