

SCHRIFTENREIHE  
DES HOCHSCHULCAMPUS  
KLEINSTADTFORSCHUNG

WORKING PAPER 8  
**Was macht Kleinstädte für  
Bürger:innen attraktiv?**  
Analyse des Well-Being von  
Menschen in Kleinstädten

Hanna Schramm-Klein  
Anne Fota

Universität Siegen  
Prof. Schramm-Klein GmbH

Zeitraum: 10/2022 – 11/2023

Forschungsförderung – Kleinstadtforschung im Rahmen des Projektes  
„HochschulCampus KleinstadtForschung (HCKF)“

Bei dem HochschulCampus KleinstadtForschung handelt es sich um ein Modellvorhaben, das im Rahmen des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) gefördert wurde.



# Impressum

**Im Auftrag von:**

BTU Cottbus-Senftenberg  
HochschulCampus KleinstadtForschung (HCKF)  
Prof. Dr.-Ing. Silke Weidner  
Postfach 101344  
03013 Cottbus

**Zeitraum:**

10/2022 – 11/2023

**Durchführung:**

**Strategieberatung**  
**Prof. Schramm-Klein**

Prof. Dr. Hanna Schramm-Klein  
Arne Klein  
Dr. Anne Fota

Prof. Schramm-Klein GmbH  
Auf der Hütte 16 | 57271 Hilchenbach  
[www.schramm-klein.de](http://www.schramm-klein.de)

**Herausgeber:innen HCKF:**

Prof. Dr.-Ing. Silke Weidner  
Prof. Dr. Nina Gribat  
Prof. Dr.-Ing. Bernhard Weyrauch

**Lektorat:**

Helen Bauerfeind

**ISSN:** 2940-6366

**DOI:** 10.26127/BTUOpen-6655

Bei dem HochschulCampus KleinstadtForschung handelt es sich um ein Modellvorhaben, das im Rahmen des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) gefördert wurde.

**Zitiervorschlag:**

Schramm-Klein, Hanna; Fota, Anne (2024): *Was macht Kleinstädte für Bürger:innen attraktiv? Analyse des Well-Being von Menschen in Kleinstädten*. Cottbus: HochschulCampus KleinstadtForschung (Hrsg.), Working Paper 8.

Hilchenbach, Januar 2024

# Zusammenfassung

Kleinstädte stehen vor der Herausforderung, die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit ihrer Bewohner:innen zu verbessern. Dabei sind subjektive Wahrnehmungen oft wichtiger als objektive Maßstäbe. Es stellt sich die Frage, welche Antezedenzen relevant sind, um die Lebensqualität bzw. -zufriedenheit der Bürger:innen in Kleinstädten zu fördern. Aus der Perspektive von (Klein-) Städten können solche Aspekte als Attraktivitätsfaktoren interpretiert werden. Um ein realistisches Bild auf die Anforderungen der Bewohner:innen zu erhalten, ist es wesentlich, die tatsächlichen Aktivitätsräume der Kleinstadt-Bewohner:innen zu betrachten. Mit Blick auf die individuelle Beurteilungs- und Einstellungsebene der Bürger:innen ist es dabei notwendig, eine erweiterte geografisch-räumliche Perspektive einzunehmen. Für Bürger:innen ist im Rahmen ihres Well-Beings und für die Bewertung der Attraktivität des Lebens vor Ort der Raum entscheidend, in dem sie sich üblicherweise bewegen. Ihr Radius überschreitet typischerweise die Grenzen der eigenen Kleinstadt und bezieht das nähere regionale Umfeld mit ein. Vor diesem Hintergrund stellt sich daher die folgende Forschungsfrage:

**Wie beeinflussen die spezifischen Eigenschaften von Kleinstädten sowie ihr regionales Umfeld die Lebensqualität und Zufriedenheit ihrer Bewohner:innen im Vergleich zu Großstadtbewohner:innen?**

## Methodisches Vorgehen

Um diese Frage zu beantworten, wurde eine Kombination aus qualitativer und quantitativer Forschung angewendet. Die Methodik umfasste sowohl eine Auswertung vorhandener Studien als auch eine eigene empirische Erhebung mittels Befragungen und statistischen Auswertungen. Es wurden im ersten Schritt zwei Fokusgruppendifkussionen in zwei Kleinstädten – einer dezentral gelegenen Kleinstadt und einer zentral gelegenen Kleinstadt – durchgeführt. Im zweiten Schritt wurde eine quantitativ orientierte Fragebogenstudie in diesen beiden Kleinstädten sowie in einer Vergleichs-Großstadt durchgeführt, bei der 1.144 Personen befragt wurden. Dabei wurden Daten zur Attraktivität der Städte, ihres regionalen Umfelds und zur Lebensqualität und Zufriedenheit der Bewohner:innen von Kleinstädten im Vergleich zu Großstädten erhoben und analysiert.

## Ergebnisse

Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass Bürger:innen sowohl lokale als auch regionale Angebote nutzen und sich v.a. im Hinblick auf Bedürfnisse des Alltags und der (Grund-) Versorgung Angebote in der Nähe ihres Wohnorts wünschen. Die untersuchten Kleinstädte weisen in Bezug auf Qualitätsfaktoren wie z.B. die Umwelt- und Wohnqualität eine höhere Attraktivität aus Sicht der eigenen Bewohner:innen auf als die betrachtete Großstadt.

Die Studie ergab zudem, dass Kleinstädte durch die Nutzung regionaler Ressourcen und die Integration digitaler Möglichkeiten eine hohe Lebensqualität bieten können, obwohl sie selbst nicht sämtlich nachgefragte Angebote vorhalten können. Es zeigte sich, dass die Lebenszufriedenheit in den Kleinstädten zum Teil höher ist als in der betrachteten Vergleichs-Großstadt. Gerade zentral gelegene Kleinstädte können dabei von der Nähe zu größeren Städten und den damit verbundenen Vorteilen profitieren. Langfristig spielt auch die Digitalisierung eine zunehmend bedeutende Rolle, indem sie den Zugang zu entfernten Dienstleistungen und Produkten erleichtert und somit bestehende Nachteile von Kleinstädten mit Blick auf ihre Ausstattung abmildern kann. Für Kleinstädte wird es daher bedeutend sein, digitale Elemente in die Versorgung einzubeziehen und ihren Bewohner:innen ein Angebotsspektrum zu ermöglichen, das ihrer Lebensrealität entspricht und eine bestmögliche Kombination von Elementen in der eigenen Stadt, in dem regionalen Umfeld und im digitalen Raum abbildet.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einführung</b> .....	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>Theoretische Grundlagen und konzeptionelles Modell</b> .....	<b>14</b>
2.1	Lebensqualität, Well-Being und Lebenszufriedenheit in Kleinstädten .....	14
2.2	Attraktivität von (Klein-)Städten als Antezedenz der Lebensqualität .....	17
2.3	Individuelle Einflussfaktoren .....	21
2.4	Konzeptionelles Forschungsmodell.....	22
<b>3</b>	<b>Aufbau der empirischen Untersuchung</b> .....	<b>25</b>
3.1	Genereller Aufbau der Studie .....	25
3.2	Aufbau der qualitativen Studie (Fokusgruppen).....	25
3.3	Aufbau der quantitativen Studie (Fragebogenstudie) .....	28
<b>4</b>	<b>Ergebnisse der empirischen Untersuchung</b> .....	<b>30</b>
4.1	Ergebnisse der qualitativen Analyse .....	30
4.1.1	Kleinstadt in dezentraler Lage (Braunlage) .....	30
4.1.2	Kleinstadt in zentraler Lage (Ober-Ramstadt) .....	33
4.1.3	Zusammenführung der Ergebnisse .....	36
4.2	Ergebnisse der quantitativen Analyse .....	40
4.2.1	Stichprobendemografie.....	40
4.2.2	Qualitätsfaktoren der untersuchten Kleinstädte und ihres Umfelds im Vergleich zur betrachteten Großstadt.....	42
4.2.3	Activity Spaces der Bewohner:innen der untersuchten Kleinstädte im Vergleich zur betrachteten Großstadt.....	52
4.2.4	Mobilität und Verkehrsmittel in den Kleinstädten im Vergleich zur Großstadt..	58
4.2.5	Beurteilung der Lebensqualität und Zufriedenheit in und mit der eigenen Stadt und dem regionalen Umfeld.....	60
4.2.6	Ausprägung der individuellen Lebenszufriedenheit und der individuellen Lebensqualität.....	61
4.2.7	Persönlichkeitstypen in den betrachteten Kleinstädten im Vergleich zur Großstadt.....	65
4.2.8	Einfluss der Qualitätsfaktoren auf die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen der betrachteten Städte .....	69
<b>5</b>	<b>Fazit und Ausblick</b> .....	<b>88</b>
<b>6</b>	<b>Literaturverzeichnis</b> .....	<b>93</b>

# Abbildungsverzeichnis

<b>Abbildung 1:</b> Konzeptionelles Rahmenmodell.....	24
<b>Abbildung 2:</b> Im Rahmen der empirischen Untersuchung betrachtete Kleinstädte.....	25
<b>Abbildung 3:</b> Attraktivitätsprofil der Qualitätsfaktoren in Ober-Ramstadt.....	47
<b>Abbildung 4:</b> Attraktivitätsprofil der Qualitätsfaktoren in Braunlage .....	48
<b>Abbildung 5:</b> Attraktivitätsprofil der Qualitätsfaktoren in Hagen.....	48
<b>Abbildung 6:</b> Einfluss der Attraktivität der eigenen Stadt und des Umfelds auf Lebensqualität (WHO-5) und Lebenszufriedenheit.....	85
<b>Abbildung 7:</b> Einfluss der Attraktivität der eigenen Stadt und des Umfelds auf Lebensqualität (Pauschalbeurteilung) und Lebenszufriedenheit .....	86

# Tabellenverzeichnis

<b>Tabelle 1:</b> Übersicht über die Themes und Subthemes der Fokusgruppengespräche.....	28
<b>Tabelle 2:</b> Stichprobendemografie der quantitativen Studie.....	40
<b>Tabelle 3:</b> Attraktivität der Qualitätsfaktoren der jeweils eigenen Stadt (innerhalb der Stadtgrenzen).....	44
<b>Tabelle 4:</b> Attraktivität der Qualitätsfaktoren des jeweiligen regionalen Umfelds (30 Minuten Autofahrtfernung).....	46
<b>Tabelle 5:</b> Einschätzung der Relevanz der Qualitätsfaktoren .....	50
<b>Tabelle 6:</b> Signifikante Korrelationen zwischen der Wichtigkeit der Qualitätsfaktoren und der Einkommenssituation.....	51
<b>Tabelle 7:</b> Signifikante Korrelationen zwischen der Wichtigkeit der Qualitätsfaktoren und dem Alter.....	52
<b>Tabelle 8:</b> Häufigkeit von Aktivitäten.....	53
<b>Tabelle 9:</b> Signifikante Korrelationen zwischen der Häufigkeit von Aktivitäten und der Einkommenssituation .....	54
<b>Tabelle 10:</b> Signifikante Korrelationen zwischen der Häufigkeit von Aktivitäten und dem Alter .....	55
<b>Tabelle 11:</b> Typische Orte für die Durchführung von ausgewählten Aktivitäten in Braunlage .....	56
<b>Tabelle 12:</b> Typische Orte für die Durchführung von ausgewählten Aktivitäten in Ober-Ramstadt.....	57
<b>Tabelle 13:</b> Typische Orte für die Durchführung von ausgewählten Aktivitäten in Hagen...	58
<b>Tabelle 14:</b> Überwiegend genutzte Fortbewegungsmittel .....	59
<b>Tabelle 15:</b> Beurteilung von Lebensqualität in den Städten und Zufriedenheit mit den Städten .....	60
<b>Tabelle 16:</b> Ausprägung der individuellen Lebensqualität in den Städten (WHO-5 Summenscore).....	62
<b>Tabelle 17:</b> Ausprägung der individuellen Lebenszufriedenheit in den Städten (SWLS-Summenscore).....	63
<b>Tabelle 18:</b> Korrelationen zwischen den unterschiedlichen Variablen zur Lebensqualität und Zufriedenheit .....	63
<b>Tabelle 19:</b> Einfluss der Einkommenssituation (Haushaltseinkommen) auf die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen .....	65
<b>Tabelle 20:</b> Einfluss des Alters auf die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen.....	65
<b>Tabelle 21:</b> Persönlichkeitsmerkmale (BFI-10) der Bewohner:innen der zwei Kleinstädte und der Großstadt.....	66
<b>Tabelle 22:</b> Persönlichkeitstypen entsprechend der Persönlichkeitsmerkmale (BFI-10) .....	67
<b>Tabelle 23:</b> Einfluss der Attraktivität der eigenen Stadt und der Attraktivität des Umfelds auf die wahrgenommene Lebensqualität (WHO-5-Summenscore) der Bewohner:innen.....	69
<b>Tabelle 24:</b> Einfluss der Attraktivität der eigenen Stadt und der Attraktivität des Umfelds auf die wahrgenommene Lebensqualität (Pauschalbeurteilung) der Bewohner:innen.....	74
<b>Tabelle 25:</b> Einfluss der Attraktivität der eigenen Stadt und der Attraktivität des Umfelds auf die wahrgenommene Lebenszufriedenheit (SWLS-Summenscore) der Bewohner:innen.....	80
<b>Tabelle 26:</b> Mehrgruppen-PLS-Analyse zum Einfluss der Attraktivität der eigenen Stadt und der Attraktivität des Umfelds auf die wahrgenommene Lebensqualität und die wahrgenommene Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen .....	86

# Abkürzungsverzeichnis

**BBR:** Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

**BBSR:** Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

**BFI-10:** Big Five Inventory-10 (Persönlichkeitsinventar)

**bzw.:** beziehungsweise

**ca.:** circa

**d.h.:** das heißt

**DOI:** Digital Object Identifier

**Ed./Eds.:** Editor(s)

**et al.:** et alia

**etc.:** et cetera

**ggf.:** gegebenenfalls

**Hrsg.:** Herausgeber

**Jg.:** Jahrgang

**KiTa:** Kindertagesstätte

**km:** Kilometer

**MW:** Mittelwert

**OECD:** Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

**ÖPNV:** Öffentlicher Personennahverkehr

**p. / pp.:** Seite(n)

**PLS:** Partial Least Squares

**R<sup>2</sup>:** Bestimmtheitsmaß in der Statistik

**rd.:** rund

**SD:** Standardabweichung

**SWLS:** Satisfaction with Life Scale

**u.a.:** unter anderem

**Vol.:** Volumen

**WHO-5:** WHO-Five Well-being Index

**WHO:** World Health Organization

**WHOQOL:** World Health Organization Quality of Life

**z.B.:** zum Beispiel

**z.T.:** zum Teil

# 1 Einführung

Lange Zeit haben die Entwicklungen darauf hingedeutet, dass der globale Trend zur Urbanisierung und dem Wachstum von Megastädten weiter fortschreiten würde. Aktuell leben rd. 55 % der Weltbevölkerung in städtischen Gebieten und es wird erwartet, dass dieser Anteil bis 2050 auf 68 % ansteigt (United Nations, 2018). Jedoch haben die jüngsten globalen Krisen, insbesondere die Corona-Pandemie, die Diskussion um die Lebensqualität und die Attraktivität unterschiedlicher Formen urbaner Räume neu entfacht. Vor allem die Problematik, dass viele Länder, darunter auch Deutschland, Probleme haben, den Bedürfnissen ihrer wachsenden städtischen Bevölkerungen nachzukommen, verschärft die Relevanz der Diskussion um die Sicherung von Lebensqualität. Großstädte stehen beispielsweise trotz ihrer zentralen Rolle in Wirtschaft und Kultur vor z.T. erheblichen Herausforderungen, wenn es darum geht, zentrale Angebote der Daseinsvorsorge, wie effiziente Verkehrs- und Logistikstrukturen, Gesundheits- und Energieversorgung, Bildungseinrichtungen, Sozialdienste oder öffentliche Sicherheits- und Ordnungsdienste, in ausreichender Qualität und Quantität bereitzustellen. Kleinstädte können die Bedürfnisse der Bevölkerung aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften, wie z.B. geringerer Komplexität und engerer Gemeinschaftsbindung, möglicherweise besser adressieren.

Als Kleinstädte werden Gebietskörperschaften eingestuft, deren Einwohnerzahl zwischen 5.000 und weniger als 20.000 liegt (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2022). Auf Grund der besonderen Relevanz hat sich die Forschung zu räumlichen Agglomerationen in der Vergangenheit stärker auf Großstädte oder auf Städte mittlerer Größe ausgerichtet, während Kleinstädte und ihre Potenziale weniger intensiv untersucht wurden. Zudem wurden Kleinstädte eher als Teil einer Gesamtkategorie „Klein- und Mittelstädte“ oder im Kontext der Analyse von „ländlichen Räumen“ und nicht exklusiv in den Blick genommen. Vor diesem Hintergrund wird der Bedarf an spezifischer „Kleinstadtforschung“ hervorgehoben (siehe hierzu z.B. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 2019).

In Kleinstädten leben – je nach Form der Abgrenzung – rd. 30 % der deutschen Bevölkerung (Statistisches Bundesamt, 2022). Dies zeigt nicht nur ihre empirische Relevanz auf. Kleinstädte erweisen sich zudem als entscheidende Akteure in der Raumordnungspolitik. Die Corona-Pandemie hat deutlich gemacht, wie anfällig dicht besiedelte Großstädte für Krisen sein können (Sharifi und Khavarian-Garmsir, 2020; Lai und Huang, 2022). Neben dem gesundheitlichen Aspekt, bei dem in Großstädten eine schnelle Ausbreitung von Infektionskrankheiten erleichtert wird, wurden auch soziale und wirtschaftliche Herausforderungen sichtbar, wie z.B. eingeschränkte Mobilität, der Mangel an Freiflächen oder die psychologische Belastung der Isolation in z.T. kleinen Wohnungen. Dagegen bieten Kleinstädte zumeist mehr Raum, Naturzugang und oft engere Gemeinschaften als dies in Großstädten der Fall ist. Zudem könnten sie Resilienz gegenüber Großstadtproblematiken wie Wohnraumknappheit, Luftverschmutzung oder hohen Lebenshaltungskosten bieten.

Eine Untersuchung des Berlin-Instituts hat gezeigt, dass diese Vorteile nicht unbemerkt geblieben sind: Insbesondere ländliche Gebiete und Kleinstädte verzeichneten Wanderungsgewinne, dies auch in peripheren Regionen (Berlin Institut, 2022). Diese Entwicklungen machen auch deutlich, dass das Gleichgewicht zwischen Großstädten, Mittel- und Kleinstädten für eine nachhaltige Raumentwicklung in Deutschland entscheidend zu sein scheint.



Städte einschließlich Kleinstädten zeichnen sich durch eine Vielzahl von Merkmalen aus und bieten eine breite Palette an Funktionen, die für die Bewohner:innen von Bedeutung sind. In diesem Kontext stehen einerseits infrastrukturelle Funktionen, andererseits wirtschaftliche Funktionen besonders im Fokus der Betrachtungen. In der Theorie werden solche Aspekte beispielsweise im Kontext von Zentralitätskonzepten untersucht (z.B. Christaller, 1933 mit Blick auf Aspekte der infrastrukturellen Funktionen oder Boudeville, 1966 bzw. Lasuén, 1973 mit Blick auf regionalökonomische bzw. wirtschaftsgeografische Aspekte der Zentralität). Diese Zentralitätskonzepte stehen jedoch aus unterschiedlichen Gründen bereits seit einiger Zeit in der Kritik. Insbesondere werden die Probleme der Tragfähigkeit klassischer Vor-Ort-Angebote an Infrastruktur, wie Verwaltung, Mobilität, Kultur, Freizeit und Sport, in den Fokus gerückt. Diese Probleme resultieren einerseits aus den bisher rückläufigen Entwicklungen vor allem kleinerer Siedlungsstrukturen und peripherer Räume (z.B. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2010). Andererseits tragen auch Effizienzansätze im Rahmen der Prozess- und Angebotsdigitalisierung zu diesen Problemen bei. Von diesen Entwicklungen sind beispielsweise auch öffentliche Angebote betroffen (z.B. Lasar, 2019).

Hinzu kommt, dass Zentralität oft aus Effizienzperspektiven vorteilhaft wirken konnte und auch als erstrebenswert angesehen wurde. Reine Effizienzbetrachtungen sind jedoch langfristig – vor allem im Hinblick auf Resilienz Aspekte – potenziell problematisch. Krisen, wie z.B. die COVID-19-Pandemie, haben gezeigt, wie vulnerabel dicht besiedelte städtische Gebiete sein können, und verstärken das Bedürfnis vieler Menschen nach besserer Lebensqualität, die aus ihrer Sicht eher in kleineren Städten und Gemeinden zu finden ist. Während sich Großstädte mit Themen wie Bevölkerungszuwachs, sinkender Luftqualität und hohen Lebenshaltungskosten auseinandersetzen, bieten Kleinstädte eine ausgewogenere Balance vor allem zwischen sozialen und ökologischen Aspekten. Dies wirft die Frage auf, ob traditionelle Modelle der Stadtentwicklung, die oft auf Wachstum und Dichte ausgerichtet sind, angesichts der wachsenden Bedeutung von Resilienz und Lebensqualität überarbeitet werden müssen. Zudem ist zu erwarten, dass die zunehmende Digitalisierung mittel- bis langfristig eine immer flexiblere Wahl des Wohn- und Arbeitsortes ermöglichen wird. Dies kann zu einer weiteren Neu- bzw. Umverteilung der Bevölkerung auf die unterschiedlichen Stadttypen führen, wenn kleinere Städte an Attraktivität gewinnen. Die dargestellten Überlegungen zur Digitalisierung zeigen zudem das Erfordernis der Weiterentwicklung konventioneller Ansätze, wie etwa des „Zentrale-Orte-Konzepts“, auf. Dieses ist nach wie vor eine wichtige Grundlage in der Landes- und Regionalplanung.

Trotz der Vorteile, die Kleinstädte in Bezug auf die angesprochenen Aspekte aufweisen können, sind sie auch mit Nachteilen konfrontiert. Dazu zählen beispielsweise eine oft weniger facettenreiche infrastrukturelle Ausstattung und fehlende spezialisierte Angebote und Einrichtungen in einer Vielzahl von Bereichen. So sind Kleinstädte z.B. damit konfrontiert, dass sie meist nicht über hochspezialisierte medizinische Einrichtungen oder Fachärzte verfügen. Einwohner müssen daher für spezielle Behandlungen und Untersuchungen oft längere Wege in größere Städte in Kauf nehmen. Auch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist in vielen Kleinstädten mit Blick auf die Anforderungen ihrer Bewohner:innen unzureichend. Dies stellt insbesondere für jüngere und ältere Menschen sowie für Personen ohne eigenes Fahrzeug eine signifikante Einschränkung dar. In vielen Fällen bleibt daher die Nutzung des Individualverkehrs alternativlos.

Hinzu kommt je nach Art der Region, in der die Kleinstädte geografisch verortet sind, das Risiko einer wirtschaftlichen Einseitigkeit. Wenn Kleinstädte von einer einzigen Branche oder einem großen Arbeitgeber abhängig sind, kann die wirtschaftliche Situation der Kommune und der Bürger:innen stark von den Schwankungen in diesem Sektor abhängen. Dies macht sie anfällig für wirtschaftliche Abschwünge oder den Wegzug großer Arbeitgeber. Auch das häufig bestehende Fehlen vielfältiger Bildungsangebote,

insbesondere von weiterführenden Schulen, Hochschulen und Universitäten, erschwert es, junge Menschen in der Kleinstadt zu halten. Weiterhin ist häufig auch das kulturelle Angebot eingeschränkt, sodass die Bürger:innen hierfür längere Wege in Kauf nehmen müssen. Dies alles sind Aspekte, die eine Kleinstadt für potenzielle Zuzügler unattraktiv erscheinen lassen können.

Bei der Diskussion dieser grundlegenden Aspekte ist es wichtig, dass potenzielle Problemfelder – wie etwa unzureichende Auslastungen von Infrastrukturen, mangelnde wirtschaftliche Tragfähigkeit von lokalen Angeboten in Kleinstädten oder rückläufige Bevölkerungsentwicklungen und demografische Veränderungen – nicht nur auf einer übergeordneten Ebene oder als statische Zustände von Kleinstädten gesehen werden sollten. Vielmehr ist zu beachten, dass es sich dabei auch um Ergebnisse sozialer Prozesse handelt (Danielzyk, 2020). Diese Prozesse hängen besonders von den individuellen Einstellungen und Entscheidungen der (potenziellen) Bewohner:innen ab. Daher stellt sich die Frage, welche Faktoren diese subjektiven Sichtweisen der Menschen beeinflussen.

Städte betrachten sich oft als Konkurrenten in einem Wettbewerb untereinander. Daher streben sie danach, ein möglichst positives Image bei der aktuellen und potenziellen Bevölkerung aufzubauen. Ihr Ziel ist es, langfristig erfolgreich zu sein. Bei der Betrachtung dessen, was eine Stadt aus Sicht ihrer Bürger:innen „erfolgreich“ macht, insbesondere in Bezug auf die Verbesserung ihrer Lebens- und Wirtschaftsbedingungen, gibt es viele Ansätze und Zielsetzungen. In der Diskussion um die Lebensumstände und die wirtschaftliche Situation der Bevölkerung stehen oft das „Well-Being“ oder die „Lebensqualität“ als wesentliche Zielgrößen im Mittelpunkt. Als Antezedens spielt – neben weiteren Faktoren – v.a. die „Attraktivität“ der Stadt eine zentrale Rolle.

Die Lebensqualität von Städten wird von unterschiedlichen Faktoren bestimmt, insbesondere von Bildung, Einkommens- und Beschäftigungssituation, dem Zugang zu Services, Produkten und Einkaufsmöglichkeiten, Wohnen, Gesundheit, Zivilengagement und Gemeinssinn, Kultur oder Freizeit. Viele Ansätze in der Forschung und in der praktischen Umsetzung von Messansätzen zur Bestimmung der Ausprägung der Lebensqualität bzw. des Well-Beings setzen an objektivierenden Messverfahren an. Zu derartigen Verfahren zählen beispielsweise der OECD Better Life Index oder der OECD Regional Well-Being-Ansatz, der Eurostat-Ansatz zur Messung der Lebensqualität oder das Urban Audit.

Diese Ansätze zielen auf eine objektive Grundlage zur Bewertung der Lebensqualität ab. Gleichzeitig stellen das subjektive Wohlbefinden und die individuelle Wahrnehmung der Lebensqualität durch die Bürger:innen ebenso wichtige Faktoren für ein ganzheitliches Bild der Lebensqualität dar. Betrachtet man z.B. die Definition der WHO, so wird Lebensqualität als „individuals' perception of their position in life in the context of the culture and value systems in which they live and in relation to their goals, expectations, standards and concerns. It is a broad ranging concept affected in a complex way by the persons' physical health, psychological state, level of independence, social relationships and their relationship to salient features of their environment“ (WHOQOL Group, 1995) beschrieben. Die wahrgenommene persönliche Lebensqualität bezieht sich also auf die individuelle Beurteilung dieser Dimensionen.

Die Forschung zeigt stabil, dass diese Faktoren relevante Elemente darstellen, welche die Einstellungen der Bürger:innen maßgeblich prägen. Ihre Betrachtung kann somit dazu beitragen, die Stadtentwicklung und -gestaltung positiv zu beeinflussen (siehe hierzu z.B. mit Blick auf ländliche Räume den Zentrumsmonitor, Schramm-Klein 2018). Im Folgenden werden diese Aspekte daher vertieft betrachtet. Sie stellen wesentliche Ansatzpunkte für das Raumverhalten von Bürger:innen und ihre Interaktion im Rahmen des (sozialen) Systems „Kleinstadt“ dar. Es wird somit die individuelle Perspektive von Bürger:innen in den Fokus der Betrachtungen gerückt.

Die empirisch beobachtbare und sich tendenziell verfestigende Entwicklung hin zu einem Wanderungsgewinn von Kleinstädten (Berlin Institut, 2022) lässt sich mit bisherigen Ansätzen, in denen v.a. Aspekte wie Zentralität in den Vordergrund der Erklärung des Raumwahlverhaltens von Menschen gestellt wurden, nur teilweise begründen. Ein großer Teil der Forschung hat sich bisher zudem v.a. mit der Analyse großstädtischer Räume und Strukturen beschäftigt. Mit Blick auf die Frage, was Städte für Bürger:innen „attraktiv“ macht, wurden somit vorwiegend großstädtische Räume und großstädtische Milieus betrachtet. Vor allem Großstädte wurden in der Vergangenheit in der Summe ihrer Stärken und Schwächen als besonders attraktiv propagiert (z.B. Tassinari, Kleine-Rueschkamp und Veneri, 2023).

Die Erklärungsdefizite mit Blick auf die aktuellen Entwicklungen, bei denen diese Strukturen gerade nicht in jedem Fall das Raumwahlverhalten der Individuen dominieren, lassen vermuten, dass in den bisherigen Betrachtungen (z.B. Lenzi und Perucca, 2021; Loschiavo, 2021) weitere, potenzielle Attraktivitätskriterien vernachlässigt wurden oder dass sich die Relevanz der einzelnen Faktoren verändert hat. Hier – so scheint es – haben sich u.a. bedingt durch eine zunehmende Nachhaltigkeitsorientierung der Menschen, durch die zunehmende Digitalisierung und Digitalität, Krisen wie die Corona-Pandemie und geo- bzw. weltpolitischen Veränderungen sowie die aufkommende Wirtschaftskrise und die Inflation die Wertestrukturen und Perspektiven der Bevölkerung stark und dabei nachhaltig verändert.

Im Folgenden wird daher mit spezifischem Fokus auf Kleinstädte untersucht, welche Antezedenzen relevant sind, um die Lebensqualität bzw. -zufriedenheit der Bürger:innen zu fördern. Aus der Perspektive von (Klein-) Städten können solche Aspekte als Qualitäts- oder Attraktivitätsfaktoren interpretiert werden. Ziel ist es daher auch, die Attraktivität von Kleinstädten zu untersuchen. Basierend auf bestehenden Ansätzen soll jedoch eine wesentliche Erweiterung vorgenommen werden, die das relevante (Lebens-) Umfeld der Bürger:innen mit einbezieht.

Klassische Forschung – sowohl im Bereich der wissenschaftlichen als auch der pragmatisch-praktischen Forschung – fokussiert zumeist auf die geografischen Grenzen von Städten. Der Grund ist oft pragmatisch begründet, denn mit dem Überschreiten der Grenzen wird auch der Einflussbereich der städtischen Akteure verlassen. In der Praxis sind für die Menschen jedoch oft nicht die offiziellen geografischen oder politischen Grenzen ihres Wohnorts entscheidend, sondern ihr persönlicher Aktionsradius im Alltag spielt eine größere Rolle, wenn sie die Attraktivität ihres Lebensumfelds beurteilen. Wichtiger ist für sie, wie sie in ihrem Alltag z.B. Einkaufen, Freizeitaktivitäten oder Dienstleistungen wahrnehmen, auch wenn dies außerhalb ihrer Stadt oder Gemeinde liegt. Die leichte Erreichbarkeit dieser Orte, zum Beispiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln, kurzen Anfahrtszeiten oder Fahrradwegen, ist oft wichtiger als ob diese Orte zur eigenen Stadt gehören.

Mit Blick auf die Frage, was das Well-Being beeinflusst, bieten viele bestehende Ansätze Anknüpfungspunkte. Die bestehenden Ansätze sind jedoch häufig mit Perspektive auf Großstädte entwickelt worden. Sie beziehen allerdings oft nicht mit ein, dass sich das Kalkül von Bürger:innen im Kontext von Kleinstädten auf einen größeren Radius als nur den geografischen Raum der Kleinstadt selbst beziehen kann. Im Rahmen der vorliegenden Analyse wird deshalb nicht nur die Kleinstadt selbst betrachtet, sondern es wird im Hinblick auf die individuelle Beurteilungs- und Einstellungsebene der Bürger:innen eine erweiterte geografisch-räumliche Perspektive eingenommen.

Es ist zu erwarten, dass die Bürger:innen bei der Beurteilung ihres Well-Beings bzw. ihrer Lebensqualität den Raum einbeziehen, in dem sie sich normalerweise bewegen. Für Kleinstadtbewohner:innen können z.B. Nachbarorte mit ihren komplementären oder abweichenden Angeboten eine Rolle spielen, wenn sie ihre „eigene“ Kleinstadt beurteilen.

Auch für Großstädter:innen gilt zwar, dass sie sich häufig ebenfalls in einem größeren Radius um ihren Wohnsitz bzw. Lebensmittelpunkt bewegen, jedoch befindet sich dieser Radius oft innerhalb des geografischen Raumes der Großstadt selbst. Im Rahmen dieser Studie wird daher auch untersucht, inwieweit sich die Perspektiven von Bürger:innen in Kleinstädten von denen der Großstadtbewohner:innen unterscheiden. Eine der leitenden Thesen der Forschung ist, dass für eine (Klein-) Stadt die Attraktivität nicht allein durch die im Ort selbst vorhandenen Merkmale bestimmt wird, sondern auch durch die im umliegenden Bereich vorhandenen Attraktivitätsfaktoren und deren Erreichbarkeit.

Es ist davon auszugehen, dass die Bedeutung dieser Faktoren von den Bürger:innen unterschiedlich gewichtet wird. Zum Beispiel können die jeweilige Lebensphase, der Lebensstil oder die Persönlichkeit Einfluss darauf nehmen. Auch sind die einzelnen Faktoren nicht unabhängig voneinander zu betrachten. Hingegen könnten kompensatorische Effekte auftreten: So kann die Innenstadt, die oft im Fokus der bisherigen Forschung stand (z.B. Schramm-Klein, 2018), möglicherweise aufgrund von Leerständen oder infrastrukturellen Mängeln weniger ansprechend sein, während andere Aspekte, wie beispielsweise das kulturelle Angebot oder das Vereinsleben, sehr attraktiv wirken können. Sollte in solch einem Fall eine andere Stadt mit passender Infrastruktur in gut erreichbarer Entfernung liegen oder lassen sich Versorgungslücken etwa durch Online-Shopping leicht kompensieren, ist trotz Mängeln eine positive Gesamtbewertung möglich.

Für Städte, Kommunen und Regionen ist es wichtig zu verstehen, welche Qualitätsfaktoren in der Wahrnehmung durch ihre Bürger:innen positiv oder negativ ausgeprägt sind. Über die bisherige Forschung hinausgehend wird deshalb im Folgenden berücksichtigt, dass das „Raumempfinden“ der Bürger:innen häufig nicht mit den geografischen Gemarkungsgrenzen der Kleinstadt gleichgesetzt werden kann. Vielmehr hängt die Beurteilung vom individuellen Bewegungsradius sowie von Anbindung, Erreichbarkeiten und konkreten Lebensumständen und -erwartungen ab.

Solche Merkmale sind für die Forschung und für die Praxis von Bedeutung, weil sich – sollten derartige Beziehungen bestehen – ein Teil der aktuellen (Planungs-) Vorgehensweisen der Städte und Kommunen auf Grund von räumlichen Interaktionseffekten nicht als langfristig nachhaltig erweisen kann. Erschwerend wirkt dabei, dass oft z.B. die notwendige Auslastung von vielen Elementen der Infrastruktur in Kleinstädten nicht ausreichend ist, um sie in tragfähiger Form permanent vor Ort aufrecht zu erhalten. Zwar können isoliert geplante Ansätze der Positionierung und Gestaltung von Kleinstädten z.T. kurzfristige lokale Vorteile ermöglichen, jedoch ist in solchen Fällen mit einer Kannibalisierung der Angebote der eigenen Stadt nicht nur durch digitale Angebote, sondern auch durch diejenigen anderer Städte zu rechnen. Befördert wird dies u.a. durch die auf Grund des demografischen Wandels und der Digitalisierung insgesamt zurückgehende Nachfrage nach physischen Vor-Ort-Angeboten in vielen Lebensbereichen der Menschen. Es herrscht also eine Art „Verdrängungswettbewerb“, bei dem Vorteilsgewinne einer Stadt in vielen Fällen langfristig nur auf Kosten von anderen Städten realisiert werden können. Im ungünstigsten Fall geraten beide Städte in eine „Lose-Lose-Situation“, da in keiner von ihnen eine wirtschaftlich tragfähige Auslastung für das in Konkurrenz zueinander stehende Angebot erreicht kann.

Vor dem Hintergrund des skizzierten Problemaufrisses wurde im Rahmen der vorliegenden Untersuchung eine vergleichende Betrachtung zwischen zwei Kleinstädten (eine davon zentral, eine dezentral gelegen) und einer Großstadt durchgeführt. Es wurde eine Kombination aus qualitativen und quantitativen Forschungsmethoden eingesetzt. Auf deren Basis wurde untersucht, welche Relevanz die Attraktivität einer Kleinstadt selbst und die ihres regionalen Umfelds zur Lebensqualität und Lebenszufriedenheit der Bevölkerung leistet.

Die Ergebnisse erweitern die bisherige (vergleichende) Kleinstadtforschung, indem zunächst das generelle Verständnis darüber ausgebaut wird, welche Faktoren zur Lebensqualität der Bürger:innen in Kleinstädten (im Vergleich zu Großstädten) beitragen. Weiterhin bieten die Ergebnisse anwendungsorientierte Ansatzpunkte für (Klein-) Städte, um Strategien umzusetzen, die dazu beitragen, die Lebensqualität in Kleinstädten mit Blick auf die Bedürfnisse der Bürger:innen zu verbessern, ohne dass eine Kannibalisierung zwischen (z.B. benachbarten) (Klein-) Städten auftritt.

## 2 Theoretische Grundlagen und konzeptionelles Modell

### 2.1 Lebensqualität, Well-Being und Lebenszufriedenheit in Kleinstädten

Die bisherige Forschung weist darauf hin, dass das Well-Being bzw. die Lebensqualität einen wesentlichen Faktor für die physischen Gesundheit und für die (Lebens-) Zufriedenheit der Bürger:innen darstellt. Allerdings fokussieren sich wissenschaftliche Analysen bisher eher auf Großstädte, Stadtquartiere oder Ländermärkte (z.B. Wesz, Miron, Delsante, Tzortzopoulos, 2023), während eine explizite Betrachtung von Kleinstädten bislang selten erfolgte. Wenn Kleinstädte analysiert wurden, dann waren es interessanterweise eher solche, die in zentralen Lagen angesiedelt sind (z.B. Bauer, 2017; Gareis, Diller und Winkler-Kühlken, 2021).

Zwar charakterisieren einige Ansätze Lebensqualität als einen objektivierbaren Aspekt der jeweiligen Lebensbedingungen (z.B. OECD Better Life Index, OECD Regional Well-Being-Ansatz, Eurostat-Ansatz zur Messung der Lebensqualität, Urban Audit), jedoch legt die von der WHO beschriebene Perspektive nahe, dass eine Betrachtung der individuellen Ebene zentral ist. Insbesondere diese subjektiv wahrgenommene Lebensqualität der Städte bzw. Gemeinden, in denen sie leben, steht auch in einer engen Wechselwirkung mit der subjektiv wahrgenommenen Lebenszufriedenheit der Bürger:innen. Für die Bürger:innen gestaltet es sich individuell, wie relevant einzelne Faktoren der Lebensqualität zu ihrer Zufriedenheit beitragen. Für Kommunen und regionale Entscheidungsinstanzen ist es deshalb von Bedeutung, Kenntnis darüber zu erlangen, wie die generelle Einschätzung und die Zufriedenheit ihrer Bürger:innen mit den Lebensbedingungen in ihrer Stadt bzw. Kommune ausgeprägt sind. Das Wissen um diese Aspekte ist notwendig, um Entscheidungen und Maßnahmen ergreifen zu können, welche die Lebensqualität nachhaltig sichern bzw. steigern können.

Die Praxisrelevanz dieser Thematik zeigt sich in einer Vielzahl an Forschungsansätzen und populärwissenschaftlich orientierten Publikationen, so beispielsweise im jährlich erscheinenden „World Happiness Report“ des Sustainable Development Solutions Network (SDSN), das unter der Schirmherrschaft der Vereinten Nationen steht, dem ebenfalls jährlich erscheinenden Bericht „Quality of Life in European Cities“ im „Flash Eurobarometer“ der Europäischen Kommission oder dem „Glücksatlas“ der deutschen Post. Aber auch in vielfältigen Forschungsfeldern befasst sich die Wissenschaft ausführlich mit dieser Thematik (z.B. Schlesinger et al., 2016; Gareis et al., 2021).

Um die Lebensqualität zu erfassen, wird z.T. auf das Konzept des Well-Beings zurückgegriffen. Die existierenden Messansätze sind sehr heterogen und oftmals sehr umfassend (siehe zu einem umfassenden Überblick über unterschiedlichen Facetten, Konzeptionalisierungen und Messkonzepte insbesondere Sirgy, 2021, sowie Cooke et al., 2016). Zudem können Konstrukte wie z.B. das emotionale Wohlbefinden und die sog. Eudaimonia, also ein hedonistisches Glücksempfinden (Mouratidis, 2021a), als verwandte Konstrukte angesehen werden.

Bei der Diskussion der Konzepte der Lebensqualität und des Well-Beings auf der Ebene der Individuen ist zu berücksichtigen, dass sie zwar inhaltlich eine starke Verwandtschaft aufweisen, jedoch nicht vollständig deckungsgleich sind. Vor allem das subjektive Wohlbefinden („subjective well-being“) wurde ursprünglich als zentral für die Erfahrung einer Person angesehen. Man ging zunächst davon aus, dass es sich aus positiven Aspekten und einer globalen Bewertung des Lebens einer Person zusammensetzt. In späteren Definitionen wurden jedoch auch negative Affekte und kognitive Bewertungen zu dieser

Definition hinzugefügt. So betonen z.B. Diener und Diener (1995), dass das subjektive Wohlbefinden sowohl kognitive Bewertungen oder Bewertungen der Lebenszufriedenheit insgesamt als auch emotionale Reaktionen auf Lebensereignisse umfasst. Das subjektive Wohlbefinden bezieht sich damit auf die persönliche Wahrnehmung und Bewertung des eigenen Lebens durch eine Person. Sie wird oft durch emotionale Reaktionen und zufriedenstellende Erfahrungen in verschiedenen Lebensbereichen gemessen (Sirgy, 2021).

Neuere theoretische Ansätze, wie beispielsweise die Balance-Theorie des subjektiven Wohlbefindens von Sirgy (2020), betonen die Bedeutung einer ausgewogenen Lebensführung. Sie gehen davon aus, dass Menschen, die Zufriedenheit aus mehreren Lebensbereichen schöpfen, wahrscheinlich ein höheres Maß an subjektivem Wohlbefinden erreichen. Im Gegensatz dazu erleben diejenigen, die ihre Zufriedenheit lediglich aus einem einzigen Lebensbereich beziehen, oft eine Unausgewogenheit und somit geringeres subjektives Wohlbefinden. Sirgys „Positive Balance Theory“ systematisiert diese Bereiche in verschiedene Ebenen, darunter die physiologische, emotionale, kognitive, metakognitive, entwicklungsbezogene und sozial-ökologische Ebene. Auf jeder Ebene wird das Wohlbefinden in Bezug auf unterschiedliche Faktoren definiert. Veränderungen auf einer Ebene des Wohlbefindens können sich auf andere Ebenen des Wohlbefindens auswirken. Im Verständnis solcher Balance-Ansätze wird häufig von einer Hierarchie ausgegangen, in der jede Ebene auf der vorherigen Ebene aufbaut und die Ebenen in einer Wechselwirkung zueinander stehen. Dies impliziert, dass Veränderungen auf einer niedrigeren Ebene Auswirkungen auf die darüberliegenden Ebenen haben können. Beispielhaft lässt sich dies auf Basis der physiologischen Ebene erläutern, auf der positive Neurochemikalien wie Dopamin und Serotonin mit positiven Emotionen in Verbindung stehen. Wenn diese Neurochemikalien aufgrund von äußeren Faktoren erhöht werden, kann dies zu einem gesteigerten emotionalen Wohlbefinden führen. Dieses gesteigerte emotionale Wohlbefinden kann wiederum die kognitive Ebene beeinflussen, indem es die Zufriedenheit in verschiedenen Lebensbereichen erhöht. Diese Veränderungen auf der kognitiven Ebene können sich weiter auf die metakognitive Ebene auswirken und der Einfluss kann sich bis zur Entwicklungs- und sozial-ökologischen Ebene fortsetzen. Die Annahme einer Hierarchie und Wechselbeziehungen zwischen den Ebenen verdeutlicht somit, dass das Wohlbefinden von Bürger:innen in Kleinstädten ein komplexes und multidimensionales Konzept ist, das von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst wird.

Im Vergleich zu diesem Verständnis von subjektivem Well-Being bezieht sich die subjektive Lebensqualität (Quality of Life) darauf, wie Menschen ihr eigenes Leben, ihre Umstände und ihr Wohlbefinden bewerten (The World Health Organisation Quality of Life Assessment Group, WHOQOL, 1995). Dabei spielen z.B. auch Faktoren wie die Zufriedenheit mit verschiedenen Lebensbereichen, Lebensziele, Lebenssinn und individuelle Werthaltungen eine Rolle. Bei der Betrachtung der Lebensqualität wird somit eine breitere Perspektive hinterlegt, bei der verschiedene Aspekte des Lebens einer Person einbezogen werden, einschließlich physischer Gesundheit, psychologischem Zustand, sozialer Beziehungen und kulturellem Kontext.

Beide Konstrukte sind eng miteinander verwandt, weisen jedoch spezifische Perspektiven auf (zu einem systematischen Vergleich siehe z.B. Skevington und Böhnke, 2018). Die Lebensqualität wird häufig als mehrdimensionales Konstrukt angesehen, wobei vielfältige Einflussfaktoren zur Bildung der Lebensqualität beitragen. Mit Blick auf die Analyse der Lebensqualität der Bürger:innen in Kleinstädten spielen beispielsweise die lokalen Einkaufsmöglichkeiten (z.B. Hart et al., 1989; Sirgy et al., 2008), die Freizeitmöglichkeiten (z.B. Boyer und Savegeau, 1981; Rogerson et al., 1989; Somarriba und Pena, 2009), die Umweltwahrnehmung (z.B. Liu, 1978; Bowling, 1995; Inch und Florek 2008) oder die lokale Nahverkehrsinfrastruktur (z.B. Sirgy et al., 2000; Riecken und Yavas, 2001; Inch und Florek, 2008) eine entscheidende Rolle.

Die Definitionen machen auch deutlich, dass die Lebenszufriedenheit eng mit den

Konstrukten der Lebensqualität und des Well-Beings zusammenhängt. Die Lebenszufriedenheit ist jedoch ein davon klar abgegrenztes Konstrukt und bezieht sich auf die subjektive Zufriedenheit einer Person mit ihrem eigenen Leben und ihren Lebensumständen. Sie basiert auf individuellen Bewertungen und Einschätzungen unterschiedlicher Lebensbereiche und wird wesentlich von der Lebensqualität beeinflusst.

Die Entstehung von Lebenszufriedenheit kann durch Erwartungen und Erfahrungen erklärt und auf Basis des Confirmation-Disconfirmation-Paradigmas erläutert werden. Dieser Ansatz entstammt ursprünglich der Forschung zur Konsumpsychologie und Kundenzufriedenheit (z.B. Howard und Sheth, 1969). Übertragen auf das Konzept der Lebenszufriedenheit beinhaltet er, dass Menschen ihre Lebenszufriedenheit durch den Vergleich ihrer aktuellen Lebensbedingungen mit ihren Erwartungen und Erfahrungen in Bezug auf ihr Leben bewerten. Wenn die wahrgenommenen Lebensbedingungen die Erwartungen einer Person erfüllen (Confirmation) oder sogar übertreffen (positive Disconfirmation), führt dies in der Regel zu gesteigerter Lebenszufriedenheit. Im Gegensatz dazu kann es zu einem Gefühl der Unzufriedenheit führen, wenn die wahrgenommenen Lebensbedingungen hinter den Erwartungen zurückbleiben (negative Disconfirmation). Die Lebenszufriedenheit berücksichtigt somit nicht nur die aktuellen Lebensbedingungen, sondern auch die individuellen Vorstellungen und Erlebnisse, welche die Wahrnehmung der Zufriedenheit beeinflussen.

Die Überlegungen zeigen, dass die Lebensqualität ein multidimensionales Konzept darstellt, das aus der individuellen Wahrnehmung einer Person über ihre Stellung im Leben besteht. Dies geschieht im Kontext der Kultur und der Wertesysteme, in denen sie leben, und in Bezug auf ihre Ziele, Erwartungen, Standards und Anliegen (Diener, Lucas und Oishi, 2018). Im Vergleich dazu wird die Lebenszufriedenheit als die explizite und bewusste Bewertung des eigenen Lebens von Menschen verstanden, die oft auf Faktoren basiert, die die jeweils individuelle Person für relevant hält (Camfield und Skevington, 2008).

Lebenszufriedenheit und Lebensqualität stellen bedeutende Faktoren dar, die nicht nur vom Individuum selbst abhängen, sondern auch durch eine Vielzahl von Faktoren des Umfelds beeinflusst werden. Dabei spielen auch – dies zeigt z.B. der Positive-Balance-Ansatz von Sirgy (2020) auf – das Wohn-, Lebens- und Arbeitsumfeld eine Rolle. Vor diesem Hintergrund wird deutlich, welche besondere Bedeutung Lebenszufriedenheit und Lebensqualität als Zielvariablen der Gestaltung von Städten (bzw. Kleinstädten) einnehmen.

Diese Aspekte sollten daher auch im Rahmen der Stadtplanung von den Entscheidungsträger:innen berücksichtigt werden. Eine hohe Lebensqualität der Bürger:innen trägt nicht nur dazu bei, dass Städte (und dabei insbesondere Kleinstädte) ihre Gravitationskraft z.B. mit Blick auf die Anziehung neuer Einwohner:innen, Tourist:innen oder Arbeitskräfte steigern können. Hinzu kommt, dass eine positive subjektiv empfundene Lebensqualität auch weitere soziale und wirtschaftliche Auswirkungen hat. Eine Verbesserung der Lebensqualität kann beispielsweise zu einer erhöhten Produktivität, einer gesteigerten Lebenszufriedenheit und einer Reduzierung von sozialen und Gesundheitsproblemen führen. Um die Entwicklung einer Kleinstadt effektiv zu fördern, ist es daher vorteilhaft, die Lebensqualität und Lebenszufriedenheit explizit als Zielsetzungen in städtischen Planungs- und Entscheidungsprozessen zu berücksichtigen.



## 2.2 Attraktivität von (Klein-)Städten als Antezedenz der Lebensqualität

Die Lebensqualität stellt einen wertvollen immateriellen Vermögenswert von Kleinstädten dar (Gendel-Guterman und Billig, 2021). Die bisherige Forschung hat gezeigt, dass sie Lebensqualität durch die Bereitstellung besserer Angebote und Dienstleistungen und eine an die Bedürfnisse der Bürger:innen angepasste Umgebung gesteigert werden kann (z.B. Michalos, 2004; Yun, Lee und Lee, 2022; Zumbo, 2003). Als Faktoren, welche die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit von Bürger:innen in Kleinstädten beeinflussen, werden deshalb in der Forschung v.a. Aspekte dieser „Angebotsseite“ betrachtet. Zentral ist die Identifikation dessen, was die Attraktivität von Städten und Kommunen prägt.

Ein wesentlicher Aspekt dieser Attraktivität wurde in der Vergangenheit besonders im Einzelhandelsangebot gesehen (Wahlberg 2016). Auch nicht kommerzielle Aktivitäten sowie die Gestaltung und Pflege der physischen Umgebung und damit der optischen Attraktivität der Kleinstädte stellen jedoch wichtige Attraktivitätsfaktoren dar. Zudem tragen Gastronomie und Dienstleistungen zur Bereicherung der Kleinstadt bei, ebenso wie die die Förderung kultureller und sozialer Aktivitäten wie Veranstaltungen, Festivals und Konzerte. Dadurch kann nicht nur die Attraktivität der Stadt erhöht, sondern auch das Gemeinschaftsgefühl gefördert werden. Das Stadtbild und die Umwelt sind ebenso entscheidend (Schramm-Klein, 2018).

Einen weiteren, besonders wichtigen Faktor stellt auch die Erreichbarkeit der Kleinstadt dar, sei es durch öffentliche Verkehrsmittel oder eine geeignete Anbindung an Verkehrswege für den Individualverkehr (z.B. zu Fuß, per Fahrrad oder Auto) (Schramm-Klein, 2018). Dies hat nicht nur Auswirkungen auf die Attraktivität für die Bürger:innen, sondern auch für Pendler:innen und Besucher:innen.

Strategisch spielen die Positionierung der Kleinstadt als Marke und die Nutzung von Ansätzen der Markenbildung als Grundlage für das Stadtmarketing eine wichtige Rolle. Mit den zugehörigen Instrumenten versuchen sich Städte im Wettbewerb mit anderen Städten zu differenzieren. Aus diesem Grund greifen immer mehr Städte auf einen ganzheitlichen Markenansatz zurück, um ihr Stadtmarketing zu fundieren und strategisch auszurichten. Eine solche Positionierung der Stadt als Marke stellt als Grundlage für Stadtmarketing inzwischen einen gängigen Ansatz dar, an dem sich viele Städte orientieren (Markert, 2017).

Eine derartige Markenbildung, z.B. im Rahmen von Place-Branding-Konzepten, kann einerseits als strategischer Ansatz genutzt werden, um nach außen zu wirken (z.B. auf Tourist:innen oder Unternehmen). Darüber hinaus kann sie nach innen wirken und die Lebensqualität und Lebenszufriedenheit, ebenso wie das Engagement und Commitment der eigenen Bevölkerung zu fördern. Durch aktives Place Branding kann es erreicht werden, dass sich die Bewohner:innen mit ihrer Stadt identifizieren und sich aktiv in ihre Weiterentwicklung einbringen. Dies trägt wiederum zur nachhaltigen Steigerung der Attraktivität bei (Hart et al., 2013).

Beim „Place Branding“ steht die langfristige Entwicklung von Städten als Marke im Vordergrund. In der aktuelleren Forschung wird v.a. die Customer Experience – im Sinne von „Bürger:innen-Experience“ – als wesentliches Element angesehen, das die Wahrnehmung und den langfristigen Aufbau von Place Brands (also Städten als Marke) beeinflusst. Diese „Bürger:innen-Experience“ beinhaltet das vollständige Erlebnis, das die Bürger:innen vor, während und nach der Interaktion mit einer Stadt haben. Geprägt wird dieses Erlebnis durch alle Angebote oder Services an allen Interaktions- und Kontaktpunkten („Touch Points“) zu bzw. mit der Stadt. Aus diesen Interaktionen ergibt sich

die „Bürger:innen Journey“ als „the process a customer goes through, across all stages and touch points, that makes up the customer experience“ (Lemon und Verhoef, 2016, S. 71).

Hart et al. (2013) haben in diesem Kontext zwei wesentliche Arten von Touch Points identifiziert, die bedeutend für die Bürger:innen sind. Dabei handelt es sich zum einen um funktionale Touch Points, welche die tangiblen, greifbaren Aspekte des Bürger:innen-Erlebnisses umfassen (z.B. Parkmöglichkeiten, Gesundheits-, Bildungs-, Einkaufs-, Dienstleistungs- oder Freizeitangebote). Die zweite Form sind erlebnisorientierte Touch Points, bei denen v.a. intangible Aspekte im Vordergrund stehen. Diese nehmen Einfluss auf die sensorische Wahrnehmung und die Gefühle und Emotionen der Bürger:innen (z.B. Atmosphäre oder soziale Interaktion).

Ähnliche Ansatzpunkte bietet das Forschungsfeld des Urban Design. Diese Forschungsrichtung kombiniert verschiedene Disziplinen (z.B. Architektur, Stadtplanung, Umweltplanung, Sozialwissenschaften), um ein Verständnis für das physische Umfeld von Städten aufzubauen und dieses zu verbessern. Zur Strukturierung der Einflussfaktoren auf die Lebensqualität mit Blick auf gestaltungsorientierte Implikationen zeigt z.B. das „Sun Model“ von Carmona (2022) wesentliche Einflussfaktoren auf, die auf das Entscheidungsverhalten von Bürger:innen einwirken und als prägend für ihre Lebensqualität angesehen werden können. In dem Sun Model werden neun Arten von Einflussfaktoren betrachtet:

- Cost (Kosten)
- Convenience (Bequemlichkeit)
- Choice (Auswahl)
- Certainty (Zuverlässigkeit)
- Information
- Leisure (Erlebnis-/Freizeitqualität)
- Social (soziale Interaktionen, persönliche Kontakte)
- Immediate (unverzögerlicher Zugang/direkte Verfügbarkeit)
- Non-Tech (bewusster Verzicht auf technologische Verknüpfung, Fokus auf analoge Kommunikation und Angebote).

Das Modell wurde ursprünglich für den Kontext des Einkaufsverhaltens entwickelt, kann jedoch auch auf weitere Interaktionsfelder von Bürger:innen mit ihrer Stadt erweitert werden. Es zeigt auch auf, dass Aspekte der Digitalisierung bzw. von digitalisierten Touch Points mit berücksichtigt werden müssen, um die Interaktionen von Bürger:innen mit ihrer Stadt umfassend zu beurteilen.

Einen besonderen Beitrag zum Verständnis und zur Analyse der Bürger:innen Journey leistet das Konzept der „Activity Spaces“ (Aktivitätsräume) (Rai et al., 2007; Hasanzadeh et al., 2018). Diese Aktivitätsräume wurden bereits in früheren Studien zur Erforschung räumlicher Mobilität und alltäglicher Routinen angewendet (siehe z.B. Kwan, 1999; Schönfelder und Axhausen, 2003). Sie repräsentieren die Orte, die Menschen in ihrem täglichen Leben durch ihre Routinen und Aktivitäten erleben und bilden die Basis zur Beschreibung ihres alltäglichen physischen und sozialen Kontextes. Zu diesen Räumen gehören unter anderem Arbeitsplätze, Schulen, Einkaufszentren, Geschäfte, Restaurants, Cafés, Bars, Parks, Grünanlagen, Kultureinrichtungen wie Museen, Theater und Kinos, sowie Sportstätten wie Fitnessstudios, Schwimmbäder und Sportvereine (Hägerstrand, 1970).

Neben öffentlichen und halb-öffentlichen Orten zählen auch private Räume zu den Activity Spaces, darunter das eigene Zuhause oder die Wohnorte von Freund:innen, Verwandten

oder Nachbar:innen. Gerade die privaten Räume nehmen in Zeiten digitaler Vernetzung eine wichtige Rolle ein, denn sie dienen oft als Schnittstellen für verschiedene Aktivitäten, die sich von Arbeit bis Freizeit erstrecken können (Kim und Kwan, 2003).

Vor allem Arbeitsstätten, Bildungseinrichtungen oder (Einkaufs-) Zentren sind traditionelle Knotenpunkte im Netzwerk der täglichen Bewegungen von Individuen. Daneben tragen auch kulturelle Einrichtungen wie Theater und Museen als Aktivitätsräume erheblich zur Gestaltung des täglichen Raums bei, indem sie nicht nur Freizeitgestaltung, sondern auch soziale Interaktion fördern.

Zur Verknüpfung der genannten Orte erweisen sich Mobilitätsaspekte, insbesondere in schnelllebigen urbanen Umgebungen, aber auch in dezentralen Regionen, als essenziell. Die Verbindung zwischen verschiedenen Aktivitätsräumen (z.B. durch Verkehrsknotenpunkte oder Haltestellen) ist entscheidend, um die Bewegungsmuster und damit auch die Activity Spaces der Bürger:innen zu verstehen (Miller, 1991). Buliung et al. (2008) argumentieren beispielsweise, dass die Integration von Verkehr und Mobilitätsdaten ein tieferes Verständnis der Dynamik von Aktivitätsräumen ermöglicht, das über die bloße räumliche Lokalisierung hinausgeht.

Die Aktivitätsräume und ihre Bedeutung sind dabei nicht als statisch zu betrachten, sondern sie entwickeln sich dynamisch. Von besonderer aktueller Bedeutung ist diesbezüglich ein Einfluss von Krisen. Sowohl gesundheitliche, politische, wirtschaftliche als auch umweltbedingte Krisen beeinflussen die Lebensräume der Bevölkerung und die Interaktion der Menschen mit ihrem Umfeld. Beispielsweise hat die COVID-19-Pandemie sowohl die Nutzung als auch die Bedeutung von Aktivitätsräumen und damit die „Bürger:innen Journeys“ neu definiert. So wurden z.B. während der Lockdowns besonders publikumsstarke öffentlichen Räume weniger genutzt und stattdessen Wohnräume zu zentralen Orten für Arbeit, Bildung und Freizeit.

Hinzu kommt, dass sich in Krisenzeiten auch die Wahrnehmung und die Nutzung von Activity Spaces ändern können. Publikumsstarke Räume des öffentlichen Lebens (z.B. U-Bahnen, Busse, Bürogebäude, Einkaufszentren), die zuvor von großer Bedeutung waren, wurden während der COVID-19-Pandemie z.B. durch Home-Office und Online-Shopping ersetzt, während öffentliche Räume im Freien, wie z.B. Parkanlagen, als sichere Orte für Freizeit und Erholung an Bedeutung gewannen (Mouratidis, 2021b).

Die Überlegungen zeigen, dass die Aktivitätsräume der Menschen im Hinblick auf mehrere Dimensionen Veränderungen unterliegen. So verändern sich die Aktivitätsräume im Zeitablauf mit Blick auf ihre Qualität ebenso wie im Hinblick auf die Häufigkeit und Dauer, mit der sie frequentiert werden. Vor allem kann ihre generelle Bedeutung für die Individuen zu- oder abnehmen. Solche Veränderungen können durch Krisen in besonderem Maße forciert werden. In einer Gesundheitskrise können beispielsweise Gesundheitseinrichtungen zu Hauptkontaktpunkten werden, während in einer Wirtschaftskrise die Interaktionen mit Arbeits- und Finanzdienstleistungen dominieren können. Derartige Veränderungen der Bedeutung von Touch Points in Zeiten von Krisen können sowohl vorübergehende als auch langfristige Auswirkungen haben. Zunächst führen Krisen oft zu unmittelbaren Reaktionen und Anpassungen, jedoch können sich die veränderten Muster verfestigen und diese Anpassungen persistente Verhaltensänderungen nach sich ziehen (Mouratidis, 2021b).

Am Beispiel der Corona-Pandemie lässt sich auch zeigen, dass nicht nur das direkte Nutzungsverhalten mit Blick auf die Anpassungsreaktionen der Bevölkerung von Bedeutung für die Entwicklung der Relevanz und Nutzung von Aktivitätsräumen ist. Darüber hinaus können auch kriseninduzierte Veränderungen in Strukturen, Umfeld und Infrastruktur dazu beitragen. So hat die COVID-19-Pandemie beispielsweise weitreichende soziale und technologische Veränderungen nach sich gezogen. Die plötzlich erforderliche

physische Distanz zwischen Menschen hat die Digitalisierung in vielen Bereichen stark vorangetrieben. Infolgedessen haben sich virtuelle Meetings und digitale Kommunikationsformen als zentrale Kontaktpunkte etabliert. Zum Teil wurde angenommen, dass mit dem Abklingen der Krise eine Rückkehr zum gewohnten Alltag und zu etablierten Touch Points stattfinden würde. Allerdings zeigt sich mittlerweile, dass die rasche Anpassung an neue Aktivitätsräume und die breite Akzeptanz neuer Technologien zu einer nachhaltigen Veränderung in der Bedeutung dieser digitalen Kontaktpunkte geführt hat. Dies deutet darauf hin, dass digitale Interaktionen auch zukünftig einen hohen Stellenwert einnehmen werden, was eine langfristige Verschiebung im Verhalten der Menschen und in der Nutzung von Technologien signalisiert (vgl. z.B. mit Blick auf das Einkaufsverhalten Kruse et al., 2023).

Hinzu kommt die psychologische Dimension der individuellen Erfahrungen der Bürger:innen. Die Erfahrung einer Krise, speziell einer gesundheitlichen, kann tiefgreifende Ängste und Sorgen auslösen, die das Verhalten auch nach dem Abklingen der Krise weiterhin beeinflussen. Beispielsweise ist seit Abschwächung der Corona-Pandemie zu beobachten, dass Menschen aus Vorsicht weiterhin physische Interaktionen einschränken und Touch Points wie Großveranstaltungen oder überfüllte Orte meiden (Kindred und Bates, 2023). Auch hieraus kann eine langfristige Veränderung der Muster der Aktivitätsräume und der Bürger:innen Journey resultieren. Es erscheint wahrscheinlich, dass Krisen dazu beitragen, dass sich nach dem Abflachen oder Ende der jeweiligen Krisen hinsichtlich Art und Verlauf der Aktivitätsräume eine Hybridität von Verhaltensmustern entwickelt. Hierbei könnten einige alte Aktivitätsräume wiederhergestellt werden, während neue, während der Krise eingeführte oder verstärkt genutzte Touch Points bestehen bleiben könnten.

Derartige Auswirkungen von Krisen betreffen auch Kleinstädte. Aber nicht nur Krisen verändern Art, Bedeutung oder Frequenz von Aktivitätsräume, sondern auch weitere Faktoren tragen dazu bei. Diese umfassen zum Beispiel demografische Veränderungen, technologische Entwicklungen oder sozioökonomische Verschiebungen auf der Makro- bzw. Mesoebene. Zudem beeinflussen Veränderungen der persönlichen Situation auf der Mikroebene der Individuen die Gestaltung und Nutzung dieser Räume. Beispielsweise kann der Wechsel im Berufsleben, Familienstand oder Wohnort die Prioritäten sowie das Mobilitätsverhalten der Menschen in Kleinstädten erheblich verändern. Diese Dynamiken erfordern eine flexible und vorausschauende Planung, um die Lebensqualität und die Attraktivität von Kleinstädten nachhaltig zu sichern. Hierbei ist es essenziell, dass städtische Planer und Entscheidungsträger ein umfassendes Verständnis für die sich wandelnden Bedürfnisse und Wünsche ihrer Bürger:innen entwickeln und die Infrastruktur sowie Dienstleistungen entsprechend anpassen. Die kontinuierliche Analyse von Aktivitätsräumen und ihren Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit ist deshalb für Kleinstädte zentral, um sich als lebenswerte Orte zu etablieren.

Sowohl die Aktivitätsräume selbst als auch ihre Wahrnehmung, ihre Relevanz und ihre Wertschätzung in den Augen der Bürger:innen verändern sich also im Zeitablauf. Dies impliziert, dass Attraktivitätsbetrachtungen von Kleinstädten nie statisch sein dürfen, sondern in ihrer Dynamik betrachtet, analysiert und entwickelt werden müssen. Zu berücksichtigen ist auch, dass – entsprechend des Bürger:innen-Journey-Konzeptes – die Erfahrungen der Vergangenheit die Wahrnehmung und die Beurteilung aktueller und zukünftiger Kontakte mit den Aktivitätsräumen beeinflussen.

Bei der Untersuchung der Aktivitätsräume und Attraktivitätsfaktoren wurde in der bisherigen Forschung oft schwerpunktmäßig die betreffende Stadt bzw. Kleinstadt selbst in die Analyse mit einbezogen. Eine solche Vorgehensweise kann hilfreich sein, um die Relevanz der Infrastrukturen und Angebote der eigenen Städte zu beurteilen. Jedoch hat die Forschung gezeigt, dass auch die Nachbarregionen (z.B. Nachbarstädte) bedeutend

sind. Auch sie beeinflussen die Wahrnehmung der Attraktivität der eigenen Kleinstadt und stehen zudem ggf. im Wettbewerb zu den Angeboten in der eigenen Kleinstadt (z.B. Schramm-Klein 2018).

Die meisten bisherigen Forschungsansätze konzentrieren sich vorrangig auf die Aktivitätsräume innerhalb der geografischen (bzw. ordnungspolitischen) Grenzen von Städten. Um diese Begrenzung zu überwinden, wird im Rahmen dieser Studie berücksichtigt, dass das relevante (Lebens-) Umfeld der Bürger:innen eine bedeutende Rolle bei der Beurteilung der Attraktivität ihres Lebensumfelds spielt. Für Bürger:innen von Kleinstädten erstrecken sich die wichtigen Aktivitätsräume oft über die geografischen Grenzen ihres Wohnorts hinaus. Daher ist es für (Klein-) Städte nicht ausschließlich bedeutsam, welche Activity Spaces und welche Attraktivitätsmerkmale lokal vorhanden sind. Ebenso wesentlich ist es, welche Activity Spaces und Attraktivitätsfaktoren im erweiterten regionalen Umfeld existieren und wie diese zugänglich sind. Bedeutend ist zudem, welche individuelle Relevanz die die jeweiligen Aktivitätsräume bzw. Attraktivitätsfaktoren für die Bewohner:innen der (Klein-) Städte haben. Ebenso spielt auch die Frequenz eine Rolle, mit der die jeweiligen Faktoren bzw. Räume genutzt bzw. aufgesucht werden.

Mit Blick auf die Attraktivität ist dabei zu beachten, dass die Aktivitätsräumen nicht isoliert „nebeneinander“ stehen und damit nicht nur separat betrachtet werden sollten. Eine (Klein-) Stadt und ihr Umfeld bieten einen „Angebots-Mix“, aus dem sich die Bürger:innen-Journeys konstituieren. Die einzelnen Elemente beeinflussen gemeinsam die Lebensqualität. Dies kann auch in komplementärer oder kompensatorischer Form geschehen, indem etwa Stärken der Kleinstadt oder ihres Umfelds vorhandene Schwächen ausgleichen. So kann beispielsweise der negative Einfluss von leeren Ladenlokalen oder Infrastrukturlücken durch positive Aspekte wie attraktive Bildungseinrichtungen aufgewogen werden. Besonders relevant ist in diesem Zusammenhang die Möglichkeit eines Ausgleichs zwischen geografisch benachbarten Orten oder einer Kompensation von Schwächen durch die Digitalisierung von Prozessen.

## 2.3 Individuelle Einflussfaktoren

Die Wahrnehmung und Beurteilung von Kleinstädten hängen ebenso wie die Bildung und Entwicklung von Lebenszufriedenheit und Lebensqualität von individuellen Charakteristika der Bürger:innen ab. Die individuellen Merkmale können als Filter oder Einflussfaktor wirken, durch den die Menschen ihre Umwelt – z.B. in diesem Kontext ihre Stadt, in der sie leben, – interpretieren (Foscht, Swoboda und Schramm-Klein, 2017).

Beispielsweise legen theoretische Ansätze der Stadtsoziologie nahe, dass individuelle und soziale Charakteristika von Bedeutung sind. So impliziert z.B. die Theorie des sozialen Raums nach Bourdieu, dass der individuelle Hintergrund (der sog. Habitus) und das soziale Kapital einer Person – also z.B. Bildung, finanzieller Status und soziale Beziehungen – entscheidend die Perspektive auf urbane Räume formen (siehe hierzu z.B. Blasius und Schmitz, 2013). Der Habitus, als System innerer Dispositionen und kultureller Schemata, bestimmt insbesondere, wie die Bürger:innen ihre Umgebung interpretieren und wie sie darauf reagieren. Das soziale Kapital hingegen ermöglicht oder beschränkt den Bürger:innen den Zugang zu bestimmten urbanen Räumen und ihre damit verbundenen bzw. daraus resultierenden Erfahrungen.

In ähnlicher Form argumentiert die Theorie der sozialen Produktion von Raum (Lefebvre 1974), dass Individuen den Raum (also z.B. die Kleinstadt, in der sie leben) nicht nur passiv erleben, sondern ihn aktiv durch ihre Handlungen und soziale Praktiken formen. In dieser Perspektive sind urbane Räume nicht nur physische Orte, die sich durch objektive Merkmale kennzeichnen. Sie sind hingegen auch soziale Konstrukte, die durch die

Vorstellungen und Aktivitäten ihrer Bewohner:innen geprägt werden.

Auch aus der Umweltpsychologie lässt sich ableiten, dass individuelle Merkmale der Bürger:innen von besonderer Bedeutung für die Wahrnehmung und Beurteilung der (Klein-) Städte sind und dass sie die Interaktion mit ihnen beeinflussen (siehe zu grundlegenden Ansätzen Foscht, Swoboda und Schramm-Klein, 2017). Zu den relevanten Faktoren zählen z.B. soziodemografische, sozioökonomische oder kulturelle Hintergründe, aber auch kognitive und affektive Prozesse bzw. Zustände der Bürger:innen (siehe z.B. Gifford 2014). Neben soziodemografischen und sozioökonomischen haben auch psychografische Aspekte eine hohe Bedeutung. Hierzu zählen z.B. die Persönlichkeit, Werte, Meinungen, Einstellungen, Interessen oder Lebensstile der Bürger:innen.

Vor allem die Persönlichkeit als ein Kernaspekt der Psychografie reflektiert die einzigartigen Verhaltensmuster und charakteristischen Reaktionen von Individuen auf verschiedene Situationen und Umstände. Besonders hervorgehoben wird in der Forschung das sogenannte „Big-Five-Persönlichkeitsmodell“. Es gilt als ein robustes und zuverlässiges Instrument zur Erfassung der Persönlichkeitsmerkmale und unterteilt die Persönlichkeit in fünf Hauptdimensionen: Verträglichkeit, Gewissenhaftigkeit, Extraversion, Neurotizismus und Offenheit für Erfahrungen (John et al. 2008). Verträglichkeit kennzeichnet eine Tendenz zu Empathie und Kooperation. Menschen mit ausgeprägter Gewissenhaftigkeit zeichnen sich durch eine strukturierte und verantwortungsbewusste Herangehensweise aus. Extraversion umfasst Merkmale wie Geselligkeit oder Energie. Neurotizismus bezieht sich auf die Neigung zu emotionaler Instabilität und Ängstlichkeit. Offenheit für Erfahrungen schließlich reflektiert eine Vorliebe für Kreativität, Neues und Vielfalt im Denken. Diese fünf Dimensionen zeichnen gemeinsam ein umfassendes Bild der menschlichen Charaktereigenschaften.

Zahlreiche Studien belegen, dass die Persönlichkeit einen signifikanten Einfluss auf die wahrgenommene Lebensqualität und Lebenszufriedenheit ausübt. Beispielsweise zeigen Untersuchungen von Wrosch und Scheier (2003), Anglim et al. (2020) sowie Diener (1998) und Diener und Chan (2011), dass unterschiedliche Persönlichkeitsmerkmale in verschiedener Weise zur allgemeinen Lebenszufriedenheit beitragen können.

Die hohe Bedeutung, die individuelle Unterschiede bei der Wahrnehmung und Beurteilung sowie bei der Beeinflussung der Attraktivität des Umfelds einnehmen, unterstreicht die Notwendigkeit, diese Aspekte in die Analyse der Lebensqualität und Lebenszufriedenheit in Kleinstädten einzubeziehen. Ihre jeweiligen persönlichen Besonderheiten prägen maßgeblich, wie Menschen ihre Umgebung erleben und bewerten. Um ein umfassendes und differenziertes Verständnis darüber zu gewinnen, wodurch und wie das Wohlbefinden in Kleinstädten beeinflusst wird, ist es daher erforderlich, diese individuellen Perspektiven bei der Untersuchung städtischer Lebensräume zu berücksichtigen.

## 2.4 Konzeptionelles Forschungsmodell

Die bisherigen theoretischen Überlegungen verdeutlichen, dass ein tiefes Verständnis der individuellen Wahrnehmung von Aktivitätsräumen im Kontext von Kleinstädten entscheidend ist, um die Entwicklung der Lebensqualität und -zufriedenheit der Bürger:innen nachzuvollziehen. Die individuellen Vorlieben und Eigenheiten der Menschen bestimmen maßgeblich, welche Bedeutung die Kleinstadt und ihr Umfeld für sie haben.

Daher zielt die folgende explorativ ausgerichtete empirische Studie darauf ab, eine differenzierte Betrachtung der Einflussfaktoren auf die Lebensqualität in Kleinstädten zu leisten. Unter Nutzung sowohl qualitativer als auch quantitativer Verfahren steht die

Untersuchung der individuellen Perspektive der Bürger:innen im Zentrum der Analyse. Dabei wird sowohl auf Merkmale der Kleinstädte selbst als auch auf den erweiterten Aktionsradius der Einwohner:innen eingegangen. Diese Herangehensweise ermöglicht es, in der Analyse typische Touch Points sowohl innerhalb als auch außerhalb der herkömmlichen Stadtgrenzen zu berücksichtigen.

Mit Blick auf Kleinstädte ist zu erwarten, dass Unterschiede zwischen solchen Kleinstädten auftreten, die in zentralen Lagen liegen, und solchen, die in dezentralen Lagen angesiedelt sind. Zentrale Kleinstädte profitieren im Gegensatz zu peripher gelegenen Kleinstädten typischerweise von einer besseren Infrastruktur durch die Nähe zu größeren urbanen Zentren (Hölzel und Scheiner, 2022). Die Bewohner:innen haben dadurch leichteren Zugang zu größeren Einrichtungen wie Krankenhäusern, Universitäten, Einkaufszentren oder kulturellen Einrichtungen. Vor allem ist dies dadurch möglich, dass meist die Anbindung an Verkehrsnetze besser ist. Auf diese Weise werden Mobilität der Bevölkerung und Zugang z.B. zu Arbeitsplätzen und Bildungs-, Einkaufs- oder Freizeiteinrichtungen außerhalb des Wohnortes unterstützt. Allerdings kann sich diese Mobilität auch negativ auf die Identifikation mit dem eigenen Wohnort auswirken. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn ein größerer Anteil der Aktivitätsräume der Bevölkerung außerhalb ihres Wohnortes liegt.

Dezentrale Kleinstädte bzw. solche in peripheren Lagen stehen umgekehrt vor der Herausforderung, dass die Erreichung von größeren Einrichtungen oder Infrastrukturen oft mit weiten Wegen und infrastrukturellen Herausforderungen verbunden ist. Dies kann den Zugang zu grundlegenden Dienstleistungen und Möglichkeiten einschränken und möglicherweise negative Auswirkungen auf die wahrgenommene Lebensqualität und Lebenszufriedenheit haben.

Bewohner:innen von Kleinstädten, egal ob zentral oder dezentral gelegen, empfinden die Gemeinschaft in ihren Orten im Unterschied zu Großstädter:innen oft als enger und nehmen ihre Lebensumgebung als ruhiger wahr. Während in Kleinstädten die sozialen Netzwerke oft enger und die sozialen Beziehungen intensiver ausgeprägt sein können, bieten Großstädte jedoch eine größere Vielfalt an sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Möglichkeiten. Großstädten wird allerdings oft eine höhere „Anonymität“ zwischen den Einwohner:innen zugeschrieben. Dies kann dazu führen, dass zwar mehr Gelegenheiten und Orte für soziale Interaktionen bestehen, jedoch kann dadurch dennoch die Intensität der sozialen Interaktion und die Gemeinschaftsbindung beeinträchtigt werden (Hash et al., 2019; Mair und Thivierge-Rikard, 2010). Auch kann z.B. die höhere Bevölkerungsdichte und das oft „schnellere“ Tempo des großstädtischen Lebens zu Stress und psychischen Belastungen bei der Bevölkerung führen (Skrede und Andersen, 2022).

Darüber hinaus spielen auch soziodemografische, sozioökonomische Faktoren sowie die Persönlichkeit eine Rolle dabei, wie Individuen ihre klein- oder großstädtische Umgebung erleben und interpretieren (Atherton et al., 2023). Beispielsweise ist zu erwarten, dass v.a. Menschen mit einer höheren Ausprägung von Neurotizismus die Herausforderungen des großstädtischen Lebens negativer wahrnehmen könnten als solche Menschen, die eine höhere Ausprägung von Offenheit für Erfahrungen aufweisen und deshalb z.B. die Vielfalt und die Möglichkeiten, die Großstädte bieten, in höherem Maße schätzen könnten.

Auf Basis der theoretischen Überlegungen ergibt sich das in [Abbildung 1](#) dargestellte konzeptionelle Forschungsmodell, das im Rahmen der folgenden Untersuchung forschungsleitend ist. Im Zentrum des Modells stehen die wahrgenommene Attraktivität der Aktivitätsräume der Kleinstadt und die wahrgenommene Attraktivität der Aktivitätsräume in ihrem regionalen Umfeld als primäre Einflussfaktoren, die als fundamentale Bausteine für die Lebensqualität in Kleinstädten betrachtet werden.

wesentliche Faktoren, die das tägliche Leben und die Lebensqualität in einem städtischen Umfeld prägen. Dabei spielen nicht nur Arbeitsmöglichkeiten und Bildungszugang eine entscheidende Rolle, sondern auch das allgemeine Angebot und Versorgungsniveau einer Stadt (Mouratidis, 2021a). In einer Stadt mit einer stabilen wirtschaftlichen Basis, einer gut ausgebauten Infrastruktur und einem breiten Spektrum an Bildungseinrichtungen ist es wahrscheinlich, dass die Bewohner:innen von einer höheren Lebensqualität profitieren. Dies liegt daran, dass sie besseren Zugang zu Arbeitsplätzen und Bildungschancen haben, was wiederum ihre persönliche und berufliche Entwicklung positiv beeinflussen kann. Zusätzlich zur beruflichen und akademischen Entwicklung tragen ein vielfältiges Konsum- und Kulturangebot sowie Freizeitmöglichkeiten zur Steigerung der Lebensqualität bei. In einem derartig ausgeprägten Umfeld können die Bewohner:innen ihre individuellen Interessen und Bedürfnisse erfüllen und erleben dadurch eine höhere Lebenszufriedenheit.

Umweltbedingungen stellen weitere Einflussfaktoren auf die physische Umgebung, in der die Bürger:innen leben, dar. Faktoren wie Luftqualität, Zugang zu Grünflächen und Lärmbelastung sind entscheidend für das Wohlbefinden. Die infrastrukturellen Aspekte umfassen sowohl physische als auch soziale Strukturen, die für das tägliche Leben und Funktionieren einer Stadt notwendig sind. Hierbei sind Verkehrsanbindungen, Bildungseinrichtungen, Gesundheitsdienste und soziale Einrichtungen bedeutend. Eine gut entwickelte Infrastruktur erleichtert den Bürger:innen das tägliche Leben und ermöglicht den Zugang zu notwendigen Dienstleistungen, wodurch die Lebensqualität gesteigert wird (Mouratidis, 2021a).

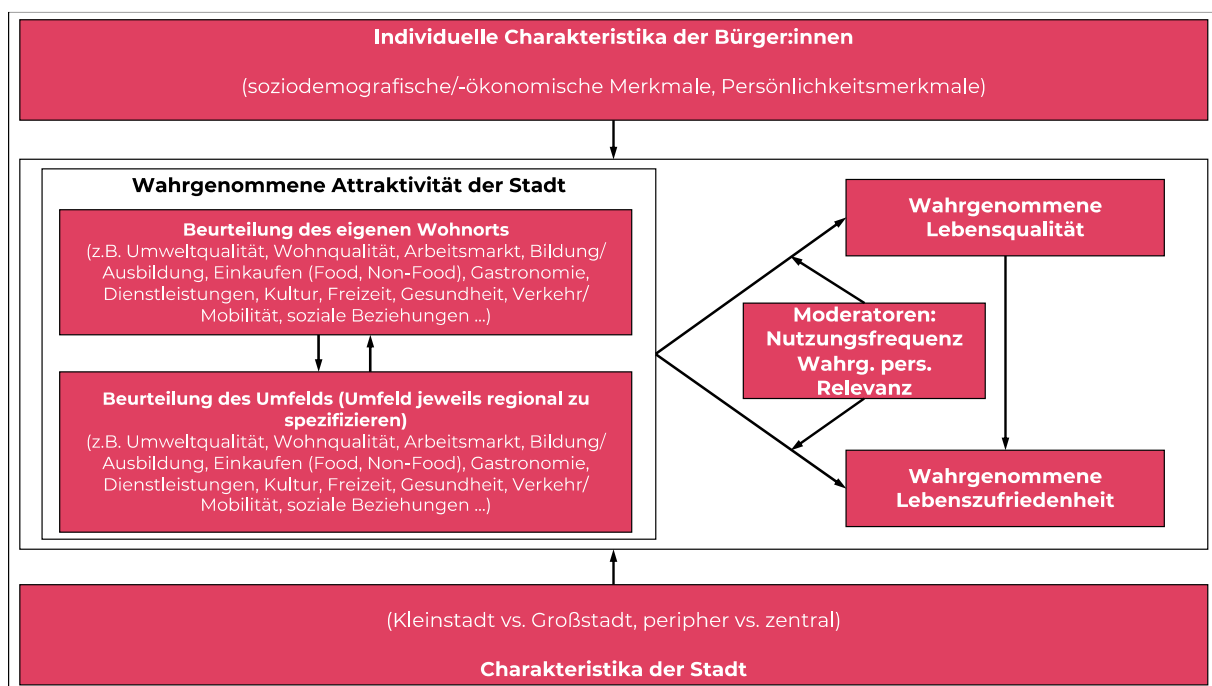


Abbildung 1: Konzeptionelles Rahmenmodell

Diese primären Einflussfaktoren sind wichtige Faktoren, die den Kern des Lebens in Kleinstädten bilden und zu Lebensqualität und Lebenszufriedenheit beitragen. Allerdings hängt der Grad ihres Einflusses auf Lebensqualität und -zufriedenheit davon ab, welche Relevanz sie für die Individuen haben und wie häufig diese die jeweiligen Aktivitätsräume nutzen. Zudem spielen individuelle Charakteristika wie z.B. die Persönlichkeit der Bürger:innen und die generelle Situation und (geografische) Lage der jeweiligen Kleinstädte eine Rolle bei der Bildung von Lebensqualität.



# 3 Aufbau der empirischen Untersuchung

## 3.1 Genereller Aufbau der Studie

Um zu untersuchen, inwieweit die theoretischen Überlegungen im Hinblick auf die Frage zutreffen, wodurch bzw. wovon die subjektiv wahrgenommene Lebensqualität der Bewohner:innen von Kleinstädten geprägt wird, wurde ein mehrstufiger empirischer Untersuchungsansatz gewählt. Bei der Analyse wurden qualitative und quantitative Verfahren kombiniert.

Mit dem Ziel der Berücksichtigung heterogener Bedingungen in Kleinstädten wurden zwei Kleinstädte als Untersuchungsorte ausgewählt, die unterschiedliche Charakteristika aufweisen (siehe Abbildung 2). Eine der Städte (Ober-Ramstadt) ist zentral gelegen – im „Speckgürtel“ einer Großstadt (Darmstadt). Die zweite (Braunlage) befindet sich in peripherer, ländlicher Lage. Diese Auswahl ermöglicht den Vergleich und das Verständnis, wie die geografische Lage die Wahrnehmungen und Erfahrungen der Bürger:innen beeinflusst.

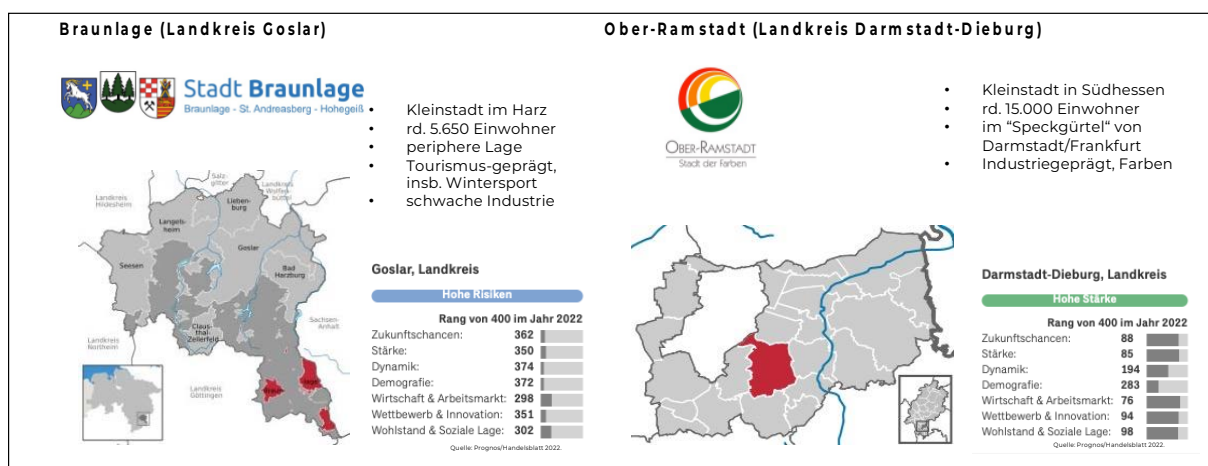


Abbildung 2: Im Rahmen der empirischen Untersuchung betrachtete Kleinstädte

Im Rahmen der qualitativen Studie wurden nur die beiden Kleinstädte in die Analyse einbezogen. Für die quantitative Studie wurde ergänzend auch eine Großstadt betrachtet, um die Ergebnisse der Kleinstädte im Vergleich zu großstädtischen Strukturen interpretieren zu können. Als Vergleichs-Großstadt wurde die Stadt Hagen ausgewählt. Hagen liegt als kreisfreie Stadt in Nordrhein-Westfalen und hat rd. 190.000 Einwohner. In Hagen ist die Fernuniversität Hagen angesiedelt, welche die größte ihrer Art in Deutschland ist. Die Stadt ist industriell geprägt. Sie verfügt über eine großstadttypische, breit gefächerte Infrastruktur, diverse kulturelle Einrichtungen (z.B. Museen, Theater), ein umfassendes Einkaufs-, Dienstleistungs- und Freizeitangebot und weist auch Grünflächen auf. Die Mischung aus urbanem Raum und Zugang zu natürlichen Erholungsgebieten ist charakteristisch für viele deutsche Großstädte und macht Hagen zu einem geeigneten Beispiel für diese Studie.

## 3.2 Aufbau der qualitativen Studie (Fokusgruppen)

Um Erkenntnisse über die Einflussfaktoren auf die Lebensqualität in Kleinstädten mit besonderem Fokus auf die Aktivitätsräume generieren zu können, wurde zunächst ein explorativer und dabei qualitativ ausgerichteter Forschungsansatz im Rahmen der empirischen Untersuchung gewählt. Ziel war es, tiefere Einsichten und ein besseres Verständnis über die Beziehung zwischen den Aktivitätsräumen zu gewinnen, indem die

subjektiven Erfahrungen, Wahrnehmungen und Meinungen von Individuen erfasst werden.

Im Rahmen dieser Studie wurde die Methode der Fokusgruppen gewählt. Auf diese Weise konnte neben der Erhebung der jeweiligen subjektiven Perspektive auf die Lebensqualität auch die Dynamik von Gruppendiskussionen genutzt werden, um reichhaltigeres und vielschichtigeres Datenmaterial zu generieren. Fokusgruppen ermöglichen es, nicht nur individuelle Meinungen zu erfassen, sondern auch zu erheben, wie Individuen ihre Ansichten in einem sozialen Kontext artikulieren und verteidigen oder modifizieren. Insbesondere wurde untersucht, welche Meinungen und Erwartungen der Bürger:innen mit Blick auf die Lebensqualität in ihrer jeweiligen Kleinstadt bestehen. Weiterhin wurde erhoben, welche Erfahrungen und welche Relevanz unterschiedliche Interaktions- und Kontaktpunkte der Bürger:innen mit ihren Städten (und dem relevanten Umfeld) haben. Zudem wurden Optimierungsvorschläge sowie Wünsche der jeweiligen Zielgruppen erfasst.

In Zusammenarbeit mit den Stadtverwaltungen der beiden Kleinstädte (Braunlage als peripher gelegener Stadt und Ober-Ramstadt als zentral gelegener Stadt) wurde eine Stichprobe generiert. Die Bürger:innen wurden durch die jeweilige Stadt z.T. per Zufall ausgewählt und telefonisch, schriftlich, elektronisch oder persönlich kontaktiert, um an den Fokusgruppen teilzunehmen. Dieses Vorgehen sollte sicherstellen, dass die Teilnehmer:innen eine repräsentative Mischung aus verschiedenen demografischen Gruppen innerhalb der Städte darstellten.

In Braunlage haben 12 Bürger:innen an den Fokusgruppengesprächen teilgenommen, wobei acht davon Frauen waren. Das Durchschnittsalter betrug 36 Jahre, mit einer Standardabweichung von 15,73 Jahren. Die Teilnehmer:innen wohnten überwiegend in Braunlage selbst. Nur zwei Teilnehmer:innen lebten in den benachbarten Ortsteilen Sankt Andreasberg und Hohegeiß. Die meisten Teilnehmer:innen wohnten schon seit über zehn Jahren oder weitaus länger in Braunlage. Neben dem Bürgermeister von Braunlage und einer Mitarbeiterin des Stadtmarketings, waren Schüler:innen, Auszubildende, eine Schulsekretärin, eine KiTa-Leitung, die Leitung einer Diakoniestation, die Leitung der Bibliothek, eine Sachbearbeiterin und Unternehmer:innen anwesend.

In Ober-Ramstadt wurde das Fokusgruppengespräch mit sieben Bürger:innen durchgeführt. Davon waren drei Teilnehmer:innen weiblich. Im Durchschnitt waren die Teilnehmer:innen 52,86 Jahre alt, mit einer Standardabweichung von 10,73 Jahren und somit deutlich älter als die Fokusgruppenteilnehmer:innen in Braunlage. Die meisten Teilnehmer:innen wohnten in dem Stadtteil Rohrbach oder in den benachbarten Ortsteilen Modau und Wembach-Hahn. Auch in Ober-Ramstadt wohnten die Teilnehmer:innen überwiegend seit über zehn Jahren in der Kommune. Unter den Teilnehmer:innen nahmen neben dem Bürgermeister eine Angestellte einer Personalberatung, eine Erzieherin, ein Ingenieur, eine Kauffrau, ein Jobcentermitarbeiter und ein Rentner (ein ehemaliger Ingenieur) an dem Fokusgruppengespräch teil.

Die Fokusgruppen wurden in vorab festgelegten Räumlichkeiten in den jeweiligen Städten durchgeführt. Es wurde darauf geachtet, eine offene und vertrauensvolle Atmosphäre zu schaffen, in der sich die Teilnehmer:innen frei äußern konnten. Die Diskussion wurde von einem Moderator geleitet. Dabei wurde ein semi-strukturierter Interviewleitfaden als qualitatives Instrumentarium verwendet, um sicherzustellen, dass alle relevanten Themenbereiche abgedeckt wurden. Auf diese Weise sollten die Diskussionen auf die relevanten Themen gelenkt, gleichzeitig aber Raum für spontane Reaktionen der Teilnehmenden gelassen werden.

Die Diskussionen wurden aufgezeichnet. Bei der Durchführung der Studie wurde die Erfüllung forschungsethischer Richtlinien garantiert. Den Teilnehmer:innen wurde vor der

Teilnahme eine informierte Einwilligung zur Verfügung gestellt und ihre Anonymität sowie Vertraulichkeit der Daten wurden gewährleistet.

Die Fokusgruppendifkussionen wurden anhand des Ansatzes der reflexiven thematischen Inhaltsanalyse nach Braun und Clarke (2006) ausgewertet. Dabei handelt es sich um eine qualitative Forschungsmethode zur Identifizierung und Analyse von Themen in Textdaten. Bei dieser Methode werden Daten zuerst in Form von Interviews oder Fokusgruppengesprächen gesammelt und dann systematisch durchgearbeitet, um wiederkehrende Muster oder Themen zu erkennen. Die identifizierten Themen werden kategorisiert und interpretiert, um ein tieferes Verständnis der Diskussionen und der darin geäußerten Ansichten zu gewinnen. Diese Kategorisierung erfolgt durch das Codieren, bei dem Muster und Themen in den Textdaten sowie Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den einzelnen Codes identifiziert werden. Dabei können auch Unterkategorien, so genannte „Subthemes“, entstehen. In Kapitel 4 werden die Ergebnisse aus den Fokusgruppen beider Städte vorgestellt. Insgesamt konnten dabei drei übergeordnete Codes, so genannte „Themes“, gebildet werden. Sie umfassen wiederum insgesamt 13 „Subthemes“, die wiederum für die jeweiligen „Themes“ weitere thematisch untergeordnete Zusammenfassungen darstellen.

Das erste Theme umfasst Mental Maps, die von jedem Teilnehmenden individuell ausgearbeitet wurden. Alle Teilnehmenden wurden gebeten, anhand von Karten seiner beziehungsweise ihrer Region einzuzeichnen, wo sich wichtige Orte in der Region befinden, die für ihr tägliches Leben von Bedeutung sind. Zuerst sollten die Teilnehmenden ihren Wohnort und optional ihren Arbeitsort einzeichnen. Danach sollten sie in verschiedenen Kategorien wichtige Orte markieren, darunter die folgenden Kategorien:

- „Einkaufen“ (Orte zum Einkaufen wie Supermärkte oder Geschäfte)
- „Gesundheit“ (Orte für Arztbesuche, Apotheken, Physiotherapie, usw.)
- „Vereine/Ehrenamt“ (Orte, an denen Vereine oder ehrenamtliche Aktivitäten stattfinden)
- „Freizeitaktivitäten“ (Orte für Freizeitaktivitäten wie Treffen mit Freunden, Sport oder kulturelle Einrichtungen)
- „Gastronomie“ (Orte für Restaurant- oder Café-Besuche) und
- „Dienstleistungen“ (Orte für verschiedene Dienstleistungen wie Banken, Friseursalons, Autowerkstätten, usw.).

Die Teilnehmenden hatten darüber hinaus auch die Möglichkeit, „im Internet“ als Ort für Aktivitäten anzugeben.

Anhand dieser Mental Maps sollte die Möglichkeit geschaffen werden, besser nachzuvollziehen, welche Wege die Teilnehmenden gehen und welche Distanzen sie in ihrem Alltag im Kauf nehmen, um an die für sie wichtigen Orte und Angebote zu gelangen. Dies gibt Auskunft über die Zentralität und Erreichbarkeit der wichtigsten Angebote der jeweiligen Kleinstadt und über die Wegbereitschaft der Bürger:innen. Das erste Theme stellt somit die aktuelle „Ist-Situation“ der Bürger:innen in den Kleinstädten dar.

Im zweiten Theme wird die Bedeutung der verschiedenen Angebote für die Lebensqualität der Teilnehmenden, in Abhängigkeit von der Entfernung dieser Angebote zu ihrem Wohnort, betrachtet. Hierbei wurden die Teilnehmenden gebeten, zu evaluieren, welche Angebote und Einrichtungen ihrer Meinung nach unbedingt in direkter unmittelbarer Nähe zu ihrem Wohnort in der Kleinstadt vorhanden sein müssen (innerhalb der Stadtgrenze), um ihren Bedürfnissen gerecht zu werden. Weiterhin sollten die Teilnehmer:innen beurteilen, welche Angebote zwar wichtig für sie sind, aber auch weiter

entfernt liegen dürfen – entweder in der näheren Region (bis zu 30 Minuten Autofahrt) oder sogar noch weiter weg (mehr als 30 Minuten Autofahrt). Zum Schluss bewerteten sie, für welche Dienstleistungen und Angebote es ausreicht, wenn diese nur online verfügbar sind. Jede:r Teilnehmende hatte 12 Stimmen, die er oder sie auch mehrfach den einzelnen Kategorien zuordnen durfte. Die genannten Angebote wurden den jeweiligen Entfernungskategorien zugeordnet, für die sie die meisten Stimmen erhalten haben. Damit bildet das zweite Thema die Wunschvorstellungen der Bürger:innen in Kleinstädten und somit die „Soll-Situation“ ab.

Thema 3 wurde für beide Kleinstädte zusammengefasst analysiert, da sowohl für die Kleinstadt in dezentraler Lage als auch für die Kleinstadt in zentraler Lage die resultierenden drei Subthemen identisch sind. Die Kriterien zur Steigerung der Lebensqualität und -zufriedenheit in Kleinstädten entstehen durch die subjektive Wahrnehmung von Faktoren, welche die Lebensqualität und -zufriedenheit der Bürger:innen fördern und sichern. Diese Kriterien können beispielweise aus persönlichen Zielen, Werten und Lebensumständen herausgebildet werden und werden durch individuelle Erfahrungen und unterschiedlichen Perspektiven der Bürger:innen beeinflusst. Die in diesem Thema gebildeten Kriterien bilden somit die von den Bürger:innen genannten „Voraussetzungen“ ab, die erfüllt werden müssen, damit die Attraktivität und Lebensqualität einer Kleinstadt wächst.

Tabelle 1: Übersicht über die Themes (T) und Subthemes (ST) der Fokusgruppengespräche

Themes		Subthemes	
T1	Mental Maps für Alltagsaktivitäten (Ist-Zustand)	ST 1.1	Einkaufen
		ST 1.2	Gesundheit
		ST 1.3	Vereine / Ehrenamt
		ST 1.4	Freizeitaktivitäten
		ST 1.5	Gastronomie
		ST 1.6	Dienstleistungen
T2	Entfernung der Angebote in Kleinstädten (Soll-Zustand)	ST 2.1	Angebote in direkter Nähe
		ST 2.2	Angebote in der umliegenden Region
		ST 2.3	Weiter entfernte Angebote
		ST 2.4	Im Internet erhältliche Angebote
T3	Kriterien zur Steigerung der Lebensqualität und -zufriedenheit in Kleinstädten (Voraussetzungen)	ST 3.1	Soziale Aspekte
		ST 3.1	Individualaspekte
		ST 3.3	Funktionale Aspekte

### 3.3 Aufbau der quantitativen Studie (Fragebogenstudie)

Die quantitative Fragebogenstudie wurde in drei durch unterschiedliche Charakteristika gekennzeichneten Städten durchgeführt. Ziel war es auch hier, im Rahmen der Analyse ein breites Spektrum urbaner Erfahrungen zu erfassen und dabei unterschiedliche Arten von Kleinstädten zu berücksichtigen. Als dezentral bzw. zentral gelegene Kleinstädte wurde auf die bereits in der Fokusgruppenanalyse betrachteten Städte Braunlage (dezentral bzw. peripher gelegen) und Ober-Ramstadt (zentral, direkt angrenzend an die Großstadt Darmstadt) zurückgegriffen, um dort auch die quantitative Studie durchzuführen. Um den Vergleich zu einer Großstadt vornehmen zu können, wurde Hagen als Großstadt gewählt, die eine Vielfalt urbaner Kontexte repräsentiert.

Die Datenerhebung erfolgte sowohl online als auch mittels Papierfragebögen. Diese Vorgehensweise wurde gewählt, um eine größtmögliche Reichweite und Diversifikation der Stichprobe zu gewährleisten. Die Online-Befragung ermöglichte eine schnelle und effiziente Erhebung, während anhand der Papierfragebögen auch Personen in die Analyse

eingeschlossen werden konnten, die möglicherweise keinen einfachen Zugang zum Internet haben oder eine traditionellere Methode der Datenerhebung bevorzugen.

Die Fragebögen wurden sorgfältig konzipiert, um die relevanten Konstrukte zu erheben, die für die Überprüfung des Forschungsmodells erforderlich sind. Die Erhebung erfolgte anhand von etablierten Skalen aus der bisherigen Forschung und Literatur. Auf diese Weise war es möglich, eine ausgeprägte methodische Strenge und die Qualität der Datenerhebung sicherzustellen. Alle verwendeten Skalen haben sich in früheren Studien als valide und reliabel erwiesen. Die Fragebögen wurden sowohl in der Online- als auch in der Papierversion jeweils einem Pretest unterzogen und darauf basierend z.T. leicht sprachlich modifiziert.

Zur Akquisition von Teilnehmer:innen für die quantitative Studie wurde eine umfassende Multi-Channel-Strategie genutzt. Diese zielte darauf ab, eine breite Stichprobe der Bevölkerung in den jeweiligen Städten zu erreichen. Zu diesem Zweck wurden die digitalen Plattformen der Städte genutzt, indem die Umfrage auf den offiziellen Homepages, über Social-Media-Kanäle wie Facebook oder X sowie durch Newsletter und gezielte E-Mail-Kontakte verbreitet wurde. Diese Online-Maßnahmen wurden durch Offline-Methoden ergänzt, um auch solche Bevölkerungsgruppen zu erreichen, die digital weniger präsent sind. Es erfolgte daher auch eine Berichterstattung in lokalen Zeitungen oder Amtsblättern der Städte, die zur Teilnahme an der Umfrage ermutigten und die Bedeutung der Datenerhebung für die städtische Entwicklungsplanung hervorhoben. Weiterhin wurden Plakate an geeigneten Orten und Stellen ausgehängt, die zur Teilnahme aufgefordert haben.

Darüber hinaus wurde eine direkte Ansprache von Schlüsselorganisationen durchgeführt. Unternehmen, Vereine, Bildungseinrichtungen und kulturelle Einrichtungen wurden nicht nur als Multiplikatoren genutzt, sondern auch dazu angehalten, ihre Mitglieder und Angestellten zur Teilnahme zu motivieren. Durch diese Netzwerke konnte eine breite Diversität an Teilnehmenden gewährleistet werden, die verschiedene sozioökonomische Schichten und Altersgruppen umfasst.

Zusätzlich wurden Fragebögen in lokalen Einrichtungen wie Bibliotheken, Bürgerämtern und Gemeindezentren ausgelegt, um eine niedrigschwellige Teilnahmemöglichkeit zu bieten. Die jeweiligen Städte unterstützten dieses Vorgehen durch die Bereitstellung von Ressourcen und die Förderung der Umfrage in ihren Kommunikationskanälen. Auf Basis dieser strategischen Verbreitung und dem Engagement in verschiedenen Kanälen, Organisationen und Communities war es möglich, in den betrachteten Städten jeweils eine umfangreiche Datenbasis zu generieren, die als Grundlage für die statistische Auswertung genutzt werden konnte.

## 4 Ergebnisse der empirischen Untersuchung

### 4.1 Ergebnisse der qualitativen Analyse

#### 4.1.1 Kleinstadt in dezentraler Lage (Braunlage)

Als Kleinstadt in peripherer ländlicher Lage wurde die niedersächsische Stadt Braunlage im Landkreis Goslar ausgesucht. Insgesamt leben dort aktuell rd. 5.650 Einwohner:innen. Zusammen mit den unmittelbaren Ortschaften Sankt Andreasberg und Hohegeiß bildet Braunlage einen beliebten Ereignis- und Urlaubsort im Oberharz. In der näheren Umgebung befindet sich keine Großstadt, sodass Braunlage geografisch abgeschieden liegt und die Einwohner:innen einen längeren Fahrweg bis zur nächsten Großstadt auf sich nehmen müssen. Die nächstgelegenen Großstädte sind Göttingen (64 km), Braunschweig (70 km), Hildesheim (95 km), Magdeburg (107 km) Hannover (127 km), Halle (140 km) und Leipzig (177 km).

Nachfolgend werden die Ergebnisse der qualitativen Analyse anhand der in Kapitel 3.1 vorgestellten Themes 1 und 2 und der daraus resultierenden Subthemes präsentiert.

#### **Theme 1: Mental Maps für Alltagsaktivitäten (Ist-Zustand)**

Insgesamt gaben acht Teilnehmer:innen an, dass Sie direkt in Braunlage wohnen, während jeweils eine Person in Sankt Andreasberg und eine Person in Hohegeiß wohnen. Sieben Personen gaben zudem an, dass sie in Braunlage arbeiten, während auch jeweils eine Person in Sankt Andreasberg und eine Person in Hohegeiß arbeitet.

##### *Subthema 1.1: Einkaufen*

Von den zwölf Teilnehmer:innen kaufen mindestens sieben Teilnehmer:innen vor Ort ein, davon sieben primär in Braunlage, zwei in Sankt Andreasberg (ca. 12 km von Braunlage entfernt) und eine Person in Hohegeiß (ebenfalls ca. 12 km von Braunlage entfernt). Mindestens sieben der Befragten kaufen auch außerhalb ein, wie zum Beispiel in Hannover (127 km von Braunlage entfernt), in Braunschweig (71 km von Braunlage entfernt), in Goslar (38 km von Braunlage entfernt) oder in Bad Harzburg (26 km von Braunlage entfernt). Somit gehört die Kategorie „Einkaufen“ zu den am meisten auch außerorts stattfindenden Alltagsaktivitäten. Viele Teilnehmer:innen gaben zudem an, dass Sie an mehr als nur einem Ort einkaufen, was darauf schließen lässt, dass sich die Geschäfte auf verschiedene Standorte innerhalb der ländlichen Region verteilen, anstatt in einem großen Kaufhaus gebündelt oder sehr zentralisiert, wie es in der Großstadt häufig der Fall ist. Des Weiteren gaben fünf Personen an, im Internet einzukaufen.

##### *Subthema 1.2: Gesundheit*

Neun Teilnehmer:innen nutzen Gesundheitsangebote in Braunlage selbst, jeweils eine Person in Sankt Andreasberg und in Hohegeiß. Somit nutzen die Teilnehmer:innen vor allem die Angebote vor Ort, wenn es um ihre Gesundheit geht, wie z.B. lokale Arztpraxen oder Apotheken. Zusätzliche Angebote außerhalb von Braunlage nutzen die Teilnehmer:innen vor allem in Goslar und in Bad Harzburg. Zudem fällt auf, dass die meisten Teilnehmer:innen ausschließlich nur einen Ort angegeben haben, den sie aufsuchen, um gesundheitliche Leistungen in Anspruch zu nehmen. Das lässt vermuten, dass die meisten gesundheitlichen Angebote in einem Ärztehaus wahrgenommen werden, was für ländliche Gegenden typisch ist. Keiner der Teilnehmer:innen nutzt online Gesundheitsangebote.

##### *Subthema 1.3: Vereine / Ehrenamt*

Vereinsangebote und Tätigkeiten des Ehrenamts werden von mindestens sieben

Teilnehmer:innen vor Ort wahrgenommen, davon sieben in Braunlage selbst, eine Person in Sankt Andreasberg und zwei Teilnehmer:innen in Hohegeiß. Viele der Teilnehmer:innen engagieren sich hierbei sogar mit zwei oder drei Tätigkeiten, die sich um ihrem Wohnort verteilen. Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten werden eher selten außerhalb wahrgenommen. Die Konzentration auf Ehrenamtstätigkeiten in unmittelbarer Nähe zum Wohnort lässt sich dadurch erklären, dass durch diese die direkte Region unterstützt werden soll. Somit entsteht der größte Nutzen für die Teilnehmer:innen selbst, wenn sie sich ehrenamtlich in ihrem eigenen Wohnort engagieren. Auch finden Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten nicht im Internet, sondern nur analog vor Ort statt.

#### *Subthema 1.4: Freizeitaktivitäten*

Mindestens zehn Teilnehmer:innen nutzen Freizeitaktivitäten in Braunlage selbst, während drei Teilnehmer:innen ihre Freizeit in Sankt Andreasberg verbringen und fünf Teilnehmer:innen in Hohegeiß. Einige Teilnehmer:innen geben einerseits nur einen Ort für ihre Freizeitaktivitäten an, andere Teilnehmer geben andererseits bis zu vier Orte an, die Sie für Ihre Freizeitgestaltung besuchen. Die meisten Teilnehmer:innen fokussieren Ihre Freizeitgestaltung daher primär in der unmittelbaren Umgebung, ohne weite Fahrstrecken oder einen größeren Zeitverlust in Kauf nehmen zu müssen. Freizeitangebote weiter außerhalb werden somit eher selten genutzt, abgesehen von Angeboten in der Stadt Goslar, die vier Teilnehmer:innen mit ihren Freizeitangeboten lockt. Zusätzlich werden von drei Teilnehmer:innen Freizeitaktivitäten online wahrgenommen.

#### *Subthema 1.5: Gastronomie*

Auch hier haben mindestens zehn Teilnehmer:innen angegeben, Gastronomieangebote in Braunlage direkt zu nutzen, während jeweils vier Teilnehmer:innen nach Sankt Andreasberg und nach Hohegeiß fahren, um dort Essen und/oder Trinken zu gehen. Neben den Angeboten vor Ort nutzen die Teilnehmer:innen vermehrt auch Gastronomieangebote außerhalb, wie z.B. in Bad Harzburg, Goslar, Bad Lauterberg (18 km von Braunlage entfernt) oder Schierke (18 km von Braunlage entfernt). Während die meisten Teilnehmer:innen nur einen bis zwei Orte angegeben haben, gaben andere Teilnehmer:innen bis zu vierzehn Gastronomielokale an, die sie vor Ort besuchen. Eine Erklärung hierfür könnte sein, dass „auf dem Land“ viele Bürger:innen Stammlokale besuchen. Typischerweise können Kleinstädte im Vergleich zur Großstadt keine große Auswahl an diversen Gastronomielokalitäten bieten. In Braunlage trifft dieser Aspekt auf Grund der touristischen Prägung jedoch nicht ohne Weiteres zu. Online-Angebote in der Gastronomieszene werden von den Teilnehmer:innen nicht wahrgenommen.

#### *Subthema 1.6: Dienstleistungen*

Von den zwölf Teilnehmer:innen nutzen mindestens neun Teilnehmer:innen Dienstleistungen vor Ort in Braunlage und jeweils zwei Teilnehmer:innen in Sankt Andreasberg und in Hohegeiß. Auffällig ist, dass die meisten Teilnehmer:innen mindestens drei Dienstleistungsangebote direkt vor Ort in Anspruch nehmen, teilweise sogar bis sieben oder acht unterschiedliche Dienstleistungen. Außerorts werden Dienstleistungsangebote seltener genutzt, wenn dann primär in Goslar und in Bad Lauterberg und überwiegend dann auch nur eine bestimmte Dienstleistung anstatt mehrere. Dies lässt vermuten, dass die Bürger:innen weitere Wegstrecken erst in Kauf nehmen, wenn eine bestimmte Dienstleistung nicht vor Ort existiert und sie dadurch gezwungen sind, in weiter entfernte Ortschaft zu fahren. Zudem machen vier Teilnehmer:innen von Online-Dienstleistungen Gebrauch.

## **Theme 2: Entfernung der Angebote in Kleinstädten (Soll-Zustand)**

### *Subthema 2.1: Angebote in direkter Nähe zum eigenen Wohnort*

Insgesamt haben sich neun Teilnehmende dafür ausgesprochen, dass Lebensmittelangebote in direkter Nähe zu ihrem Wohnort verfügbar sein sollten. Verkehrs- und

Mobilitätsmöglichkeiten (wie zum Beispiel Bus- und Bahnverbindungen) wünschten sich acht Teilnehmende in ihrer direkten Nähe zum Wohnort. Auch haben acht Teilnehmende Gesundheitsangebote zu den Angeboten gezählt, die in unmittelbarer Reichweite zur Verfügung stehen sollten. Weiterhin gaben fünf Teilnehmende an, dass ihnen die Gemeinschaft wichtig ist und sie diese unmittelbar in ihrer Nähe erleben möchten, während vier Teilnehmende Gastronomieangebote als essenzielles Bedürfnis betrachten, zu dem sie direkten Zugang suchen. Die direkte Nähe zur Natur wurde von drei Teilnehmenden als wesentlich bewertet.

#### *Subthema 2.2: Angebote in der umliegenden Region zum eigenen Wohnort*

Sieben Teilnehmende betonen die Bedeutung eines Arbeitsplatzes in der umliegenden Region, der nicht zu weit entfernt ist. Ebenso gehören für fünf Teilnehmende Sportangebote zu denen, die in der umliegenden Region zum eigenen Wohnort verfügbar sein sollten. Öffentliche Räume (Ruhe-/Spielplätze) als auch Jugendeinrichtungen werden von jeweils vier Teilnehmende als Angebote eingestuft, die in der umliegenden Region zum eigenen Wohnort verfügbar sein sollten.

#### *Subthema 2.3: Weiter entfernte Angebote zum eigenen Wohnort*

An die Spitze Angebote, die weiter entfernt zum eigenen Wohnort liegen können, wurden Freizeiteinrichtungen und Veranstaltungen mit 15 Stimmen gewählt. Des Weiteren wurden Kinoangebote mit jeweils sechs Stimmen dieser Kategorie „weiter entfernter Angebote zum Wohnort“ zugeordnet.

#### *Subthema 2.4: Im Internet erhältliche Angebote*

Mit 13 Stimmen wurden am häufigsten Angebote aus dem Bereich des sonstigen Einzelhandels genannt, wie zum Beispiel Bekleidung, Haushaltsgegenstände, Unterhaltungselektronik und Bücher. Für diese Angebote ist es für die Teilnehmenden ausreichend, sie online zu erwerben, ohne dass es eine spezielle Notwendigkeit gibt, diese physisch in direkter, umliegender Umgebung oder in weiterer Entfernung zu erhalten. Auch die Verwaltung wird als eine Einrichtung wahrgenommen, von denen neun Teilnehmende der Meinung sind, dass sie primär online Zugang auf ihre Angebote haben sollten. Bildung bzw. Bildungseinrichtungen wurden mit acht Stimmen als ein Angebot bewertet, das primär online zur Verfügung stehen kann. Die Gemeinschaft wurde erneut mit fünf Stimmen genannt. Neben der Gemeinschaft, welche die Teilnehmenden in umliegender Nähe zum eigenen Wohnort erleben möchten, ist es für weitere fünf Teilnehmer:innen wünschenswert, dass sie diese online erleben können (z.B. durch Online-Veranstaltungen oder durch Online-Kommunikation und -Interaktion), unabhängig von ihrem Wohnort.

Zum Abschluss wurden die Teilnehmenden gebeten, anzugeben, welches Kriterium oder welches Merkmal sie in ihrer eigenen Stadt und im regionalen Umfeld verbessern würden, wenn sie dafür alle relevanten Ressourcen zur Verfügung hätten. Die Teilnehmenden haben hierzu folgende Wünsche geäußert:

- Infrastrukturelle Verbesserungen
- bessere Mobilität, zum Beispiel bessere Busverbindung (kreisübergreifend)
- mehr Parkplätze
- mehr verkehrsberuhigte Straßen
- eine entspanntere Wohnraumsituation inklusive Neubarquartieren in allen Ortsteilen
- die Entstehung eines Kurparks, mehrerer Spielplätze und Treffpunkte
- der Bau einer neuen Seilbahn



- mehr Einrichtungen für Kinder und Jugendliche
- mehr Freizeitangebote
- Wohneinrichtung für Senioren inklusive Garten, Terrasse, Café, mit betreutem Wohnen.

#### 4.1.2 Kleinstadt in zentraler Lage (Ober-Ramstadt)

Als Kleinstadt in zentraler Lage wurde die Stadt Ober-Ramstadt im südhessischen Landkreis Darmstadt-Dieburg ausgesucht. Insgesamt leben rd. 15.000 Einwohner:innen in der Kleinstadt. Ober-Ramstadt liegt im Gegensatz zu Braunlage zentral in der Nähe mehrerer Großstädte. Die nächstgelegenen Großstädte sind Darmstadt (12 km), Frankfurt am Main (50 km), Mannheim (57 km) und Heidelberg (61 km).

Wie auch bereits für die Kleinstadt in dezentraler Lage, werden im Folgenden die Ergebnisse der qualitativen Analyse anhand der in Kapitel 3.1 vorgestellten Themes 1 und 2 und der Subthemes zu den beiden Themes dargestellt.

##### **Theme 1: Mental Maps für Alltagsaktivitäten (Ist-Zustand)**

Die Teilnehmer:innen für die Kleinstadt Ober-Ramstadt gaben an, überwiegend in der umliegenden Umgebung und Dörfern zu wohnen. Beispielsweise gaben drei Teilnehmer:innen an in Rohrbach, einem Stadtteil von Ober-Ramstadt, zu wohnen, zwei in Wembach-Hahn und eine Person in Modau. Von den sieben Personen gaben vier an, direkt vor Ort zu arbeiten, davon drei in Ober-Ramstadt selbst und eine Person in Rohrbach.

##### *Subthema 1.1: Einkaufen*

Von den sieben Teilnehmer:innen gaben alle sieben Teilnehmer:innen an, vor Ort in Ober-Ramstadt selbst einzukaufen. Fünf der Teilnehmer:innen kaufen zudem in unmittelbarer Umgebung im Stadtteil Rohrbach ein und vier weitere Teilnehmer:innen kaufen in Modau (ca. 5 km von Ober-Ramstadt entfernt) ein. Von den Befragten gaben alle an, auch außerhalb einzukaufen, überwiegend in Darmstadt, drei Personen in Frankfurt am Main und drei weitere Personen in Dieburg (15 km von Ober-Ramstadt entfernt). Die Kategorie „Einkaufen“ gehört somit zu den Alltagsaktivitäten der Bürger:innen, die am meisten auch außerorts stattfinden. Im Gegensatz zu den Teilnehmer:innen aus Braunlage, kaufen die Bürger:innen in Ober-Ramstadt primär nur an einem Ort ein. Von den sieben Teilnehmer:innen gaben zudem auch alle sieben an, dass sie online einkaufen.

##### *Subthema 1.2: Gesundheit*

Mindestens sechs Teilnehmer:innen nutzen Gesundheitsangebote vor Ort, beispielsweise sechs in Ober-Ramstadt direkt und eine Person in Modau. Während einige dieser Teilnehmer:innen jedoch nur ein Gesundheitsangebot vor Ort in Anspruch nehmen, wie z.B. den Besuch in einer Arztpraxis oder Apotheke, gibt es andere Teilnehmer:innen, die bis zu vier Angebote vor Ort nutzen. Auch werden Gesundheitsangebote von den Teilnehmer:innen außerhalb wahrgenommen, vor allem in Darmstadt, Frankfurt am Main und Reinheim (9 km von Ober-Ramstadt entfernt). Insbesondere Darmstadt und Frankfurt am Main bieten als Großstädte Möglichkeiten einer umfassenderen, gesundheitlichen Versorgung. Im Gegensatz zu Braunlage, wo keine:r der Teilnehmer:innen Gesundheitsangebote online genutzt hat, gaben drei Teilnehmer:innen aus Ober-Ramstadt an, online Gesundheitsangebote wahrzunehmen. Dazu gehören beispielsweise Online-Sprechstunden oder Online-Apotheken.

##### *Subthema 1.3: Vereine / Ehrenamt*

Die von den Teilnehmer:innen angegebenen Vereinsangebote und Ehrenamtstätigkeiten

verteilen sich auf die umliegenden Ortschaften vor Ort. So nehmen jeweils zwei Teilnehmer:innen an Vereinsarbeit und Ehrenamtstätigkeiten direkt in Ober-Ramstadt und Modau teil, drei Teilnehmer:innen engagieren sich im Stadtteil Rohrbach und eine Person in Wembach-Hahn (ca. 6 km von Ober-Ramstadt entfernt). Einige der Teilnehmer:innen üben dabei nur eine Vereins- oder Ehrenamtstätigkeit aus, während andere bis zu vier Tätigkeiten in dem Bereich nachgehen. Auch gehen einige Teilnehmer:innen Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten außerhalb nach, wie beispielsweise zwei Teilnehmer:innen in Darmstadt. Zudem werden auch weitere sechs Ortschaften außerhalb genannt, in denen die Teilnehmer:innen sich engagieren. Hinzu kommt, dass zwei Teilnehmer:innen Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten online im Internet nachgehen.

#### *Subthema 1.4: Freizeitaktivitäten*

Drei Teilnehmer:innen nutzen Freizeitaktivitäten in Ober-Ramstadt selbst, vier Teilnehmer:innen spezifisch im Stadtteil Rohrbach. Weitere drei Teilnehmer:innen verbringen Ihre Freizeit in Wembach-Hahn und zwei in Modau). Während die meisten nur einer Freizeitaktivität in den jeweiligen Ortschaften nachgehen, gibt es einige Teilnehmer:innen die zwei oder drei Freizeitaktivitäten verfolgen. Auch scheinen Freizeitangebote außerhalb und in größeren Städten viele der Bürger:innen von Ober-Ramstadt zu locken. So verbringen beispielsweise fünf der sieben Teilnehmer:innen ihre Freizeit in Darmstadt (und vier in Frankfurt am Main. Die Nähe zu den beiden Großstädten macht eine diversere Freizeitgestaltung für die Bürger:innen in Ober-Ramstadt einfacher und zugänglicher. Aber auch Online-Freizeitangebote scheinen für die Teilnehmer:innen attraktiv, da hier von den sieben Befragten sechs Befragte, teilweise mehrere Freizeitaktivitäten online wahrnehmen.

#### *Subthema 1.5: Gastronomie*

Fünf der Teilnehmer:innen gaben an, Gastronomieangebote vor Ort in Ober-Ramstadt zu nutzen. Eine Person nimmt Gastronomieangebote spezifisch im Stadtteil Rohrbach wahr. Mehr noch als die Angebote vor Ort, nutzen die Teilnehmer:innen die gastronomischen Angebote außerhalb. Beispielsweise gehen sechs der sieben Teilnehmer:innen nach Darmstadt, um dort zu essen und zu trinken und drei nach Reinheim. Sowohl vor Ort als auch außerorts gaben die Teilnehmer:innen vermehrt nur eine Lokalität an, die sie besuchen, was wiederum darauf schließen lässt, dass viele der ländlich lebenden Bürger:innen primär ihre Stammlokale besuchen. Zusätzlich zu diesen Angeboten gab eine Person an, auch Online-Angebote der Gastronomieszene, d.h. Online-Lieferdienste, zu nutzen.

#### *Subthema 1.6: Dienstleistungen*

Alle sieben Teilnehmer:innen nutzen Dienstleistungen direkt in Ober-Ramstadt, zwei im Stadtteil Rohrbach und weitere zwei Teilnehmer:innen in Modau. Neben den Dienstleistungsangeboten vor Ort nehmen weiter sechs Teilnehmer:innen Dienstleistungen in Darmstadt in Anspruch, zwei in Frankfurt am Main und weitere zwei in Reinheim. Durch die Nähe und das größere Angebot unterschiedlicher Dienstleistungen in den umliegenden Großstädte sind für die Bürger:innen Dienstleistungsangebote gleichermaßen vor Ort und außerorts attraktiv. Auffällig ist jedoch, dass fast alle Teilnehmer:innen nur eine Dienstleistung angaben, die sie vor Ort bzw. außerorts wahrnehmen. Neben den Kategorien „Einkaufen“ und „Gastronomie“ gehört die Kategorie „Dienstleistungen“ damit zu den Angeboten, die am häufigsten außerorts wahrgenommen werden. Aber auch Online-Dienstleistungsangebote werden von drei Teilnehmer:innen genutzt.

## **Theme 2: Entfernung der Angebote in Kleinstädten (Soll-Zustand)**

### *Subthema 2.1: Angebote in direkter Nähe zum eigenen Wohnort*

Insgesamt haben sich jeweils sieben Teilnehmende dafür ausgesprochen, dass sie sich

Ruhe, und sechs Teilnehmende, dass sie sich die Natur in direkter Nähe zu ihrem Wohnort wünschen. Fünf der Teilnehmer:innen möchten, dass Verkehrs- und Mobilitätsmöglichkeiten (wie zum Beispiel Bus- und Bahnverbindungen) und vier Teilnehmende, dass Gesundheitsangebote zu den Angeboten zählen, die in unmittelbarer Reichweite zur Verfügung stehen sollten. Weiterhin gaben vier Teilnehmende an, dass ihnen die direkte Nähe zu Lebensmitteleinkaufsmöglichkeiten wichtig ist. Vier weitere vier Teilnehmende betrachten Wohnraumangebote als essenzielles Bedürfnis, zu dem sie direkten Zugang suchen. Des Weiteren wurden Seniorenangebote von zwei Teilnehmenden als wesentlich in direkter Nähe bewertet.

#### *Subthema 2.2: Angebote in der umliegenden Region zum eigenen Wohnort*

Vor allem Gastronomieangebote gehören zu denen, die in der umliegenden Region zum eigenen Wohnort verfügbar sein sollten. Sie wurden von sieben Teilnehmenden dieser Kategorie zugeordnet. Sowohl Freizeitangebote als auch das Vereinsleben werden von jeweils vier Teilnehmenden als Angebote bewertet, bezüglich derer es geschätzt wird, wenn sie in der umliegenden Region liegen. Kinder- und Jugendangebote und Bildungsangebote werden von jeweils drei Teilnehmenden als Angebote, die in der umliegenden Region verfügbar sein sollten, eingestuft. Zwei Teilnehmende betonen, dass ein (Stadt-)Zentrum in der umliegenden Region erreichbar sein sollte.

#### *Subthema 2.3: Weiter entfernte Angebote zum eigenen Wohnort*

Mit neun Stimmen wurde der sonstige Einzelhandel, wie zum Beispiel Bekleidung, Haushaltsgegenstände, Unterhaltungselektronik oder Bücher, genannt, der weiter entfernt zum eigenen Wohnort sein kann. Auch wurden der Arbeitsplatz mit fünf Stimmen und Verwaltungsangebote mit drei Stimmen der Kategorie „weiter entfernter Angebote zum Wohnort“ zugeordnet.

#### *Subthema 2.4: Im Internet erhältliche Angebote*

Als Angebote, welche die Teilnehmenden primär im Internet beziehen möchten, wurden mit jeweils drei Stimmen die Verwaltung sowie landwirtschaftliche Angebote bewertet. Als digitale Angebote im Rahmen der Landwirtschaft wurden beispielsweise die Kontrolle der Tierhaltung durch Live-Kameras auf den Bauernhöfen, von denen Fleisch, Eier und Milch bezogen werden, genannt.

Auch die Teilnehmenden aus Ober-Ramstadt sollten abschließend äußern, welches Kriterium bzw. welches Merkmal sie in der eigenen Stadt und im regionalen Umfeld verbessern würden, wenn sie dafür alle relevanten Ressourcen zur Verfügung hätten. Die nachstehenden Verbesserungswünsche wurden geäußert:

- bessere ärztliche Versorgung
- attraktivere Optik und Aufwertung des Zentrums und Marktes
- entspanntere Verkehrssituation
- bessere Verkehrsanbindungen der ÖPNV zur Arbeit und zu Freizeitangeboten
- Ausbau und Vernetzung der Radwege
- größere Abwechslung in der Gastronomie in den einzelnen Ortsteilen
- bessere Bildung in Kindergärten und Schulen
- Stärkung und Aufwertung des Einzelhandels (beispielsweise Metzgerei, Bäckerei, Gastronomie)
- Stärkung und Aufwertung des Vereinslebens, zum Beispiel durch mehr Förderungen für Trainer-Ausbildungen und das Ehrenamt.

### 4.1.3 Zusammenführung der Ergebnisse

Mit Blick auf den aktuellen Ist-Zustand in den beiden untersuchten Kleinstädten lassen sich einige Unterschiede ausmachen. Braunlage, als ländliche Kleinstadt, die sehr dezentral liegt, charakterisiert sich stärker über Aktivitäten vor Ort und das Gemeinschaftsgefühl wird etwas stärker nuanciert. Zudem nehmen die Bürger:innen seltener Online-Angebote wahr als die Bürger:innen in Ober-Ramstadt. In Ober-Ramstadt fällt hingegen auf, dass sich durch die direkte Nähe zu mehreren Großstädten die Alltagsaktivitäten vergleichsweise etwas mehr außerhalb des Kleinstadt-Zentrums abspielen. Aber auch das Internet wird durchweg für alle Aktivitäten und Angebote von mehreren Teilnehmer:innen genutzt.

Dennoch gibt es auch Gemeinsamkeiten. Die Ergebnisse des letzten der drei betrachteten Themes werden deshalb für die beide Kleinstädte Braunlage und Ober-Ramstadt zusammengefasst präsentiert. Der Grund hierfür ist, dass sich die Voraussetzungen, die für eine Steigerung der Lebensqualität und -zufriedenheit von den Bürger:innen beider Kleinstädte genannt wurden, trotz der unterschiedlichen Lage und Charakteristika beider Kleinstädte stark ähneln und überschneiden.

#### **Theme 3: Kriterien zur Steigerung der Lebensqualität und -zufriedenheit in Kleinstädten (Voraussetzungen)**

##### *Subthema 3.1: Soziale Aspekte*

Soziale Aspekte beziehen sich auf das Zusammenleben und die Interaktion zwischen den Bürger:innen untereinander in einer Kleinstadt. In diesem Kontext ist es für die Bewertung der Zufriedenheit und der Lebensqualität der Teilnehmenden insbesondere von Relevanz, ob eine Gemeinschaft innerhalb der Kleinstadt entsteht und ob sich innerhalb dieser ein ausgeprägtes, positives Gemeinschaftsgefühl entwickelt. Vor allem ältere Bürger:innen scheinen im Vergleich zu jüngeren Bürger:innen eine starke Gemeinschaft in Kleinstädten als fundamentales Kriterium ihrer Lebensqualität zu bewerten. Hierzu gehört vor allem die gegenseitige Unterstützung und Hilfe, die die Bürger:innen in Kleinstädten untereinander erleben und wertschätzen, aber auch der daraus resultierende große Zusammenhalt, den Bürger:innen in Kleinstädten untereinander verspüren. Zudem begünstigt die im Vergleich zu Großstädten kleinere Einwohnerzahl, dass sich Bürger:innen in Kleinstädten besser kennen und im Alltag stärker miteinander interagieren. Dies führt zu einer geringeren Anonymität in Kleinstädten und stärkt gleichzeitig die zwischenmenschliche Beziehung zwischen den Bürger:innen. Ein intensives und lebhaftes Vereinsleben, das reichlich Gelegenheit für zwischenmenschlichen Kontakt und Interaktion bietet, spielt ebenfalls eine wichtige Rolle und wird von vielen Einwohner:innen als entscheidendes Element für ihre Lebensqualität und Zufriedenheit in kleinen Gemeinden betrachtet.

##### *Subthema 3.2: Individualaspekte*

Individualaspekte beschreiben Kriterien, die das Ausleben individueller und persönlicher Wünsche und Vorlieben darstellen, die z.B. die intrinsische Motivation der Bürger:innen tangieren. Dabei geht es um die ganz persönliche, individuelle Selbstverwirklichung der Bürger:innen in ihrem Alltag, die zu einer Steigerung der Lebensqualität und -zufriedenheit führen kann. Nahezu sämtliche Befragten betonten in diesem Zusammenhang die ausgeprägte Verbundenheit zur Natur, die aufgrund der häufig naturgeprägten Lage von Kleinstädten von den Bewohner:innen optimal erlebt werden kann. Beispielsweise beschreiben die Teilnehmenden, dass sie die allgegenwärtig wahrnehmbare Natur(nähe) in ihren Kleinstädten mit einem „immerwährenden Urlaubsgefühl“ vergleichen. Die Proband:innen schätzen die unmittelbare Nähe zur Natur sowohl als Gelegenheit zur Entspannung als auch als Möglichkeit für körperliche Aktivitäten. Damit eröffnet ihnen die naturnahe Umgebung die Möglichkeit, sowohl Ruhe zu finden als auch sportliche Aktivitäten auszuüben. Insbesondere für Familien mit Kindern und Haustieren bieten Kleinstädte im Vergleich zu Großstädten zahlreiche Vorzüge dank ihrer

naturverbundenen Umgebung. Einige der Befragten haben sich sogar bewusst für den Umzug von Großstädten in Kleinstädte entschieden, um „Unannehmlichkeiten“ des Stadtlebens wie Lärm, Verkehrsstaus und begrenztem Raum zu entkommen. Zudem wird die ausgewogene Mischung aus Ruhe und kulturellen Freizeitmöglichkeiten von den Befragten geschätzt, darunter Vereine sowie Angebote für Familien wie beispielsweise Freibäder.

### *Subthema 3.3: Funktionale Aspekte*

Funktionale Aspekte sind solche, die den Alltag der Bürger:innen erleichtern. Ein funktionaler Aspekt, der die Lebensqualität und -zufriedenheit in Kleinstädten erhöht und der von den Teilnehmenden genannt wurde, ist beispielsweise die (Rand-)Lage, bei gleichzeitiger geografischer Nähe zu Großstädten, die v.a. zentral gelegene Kleinstädte aufweisen. So wurden auch die gute Infrastruktur und Verkehrsanbindung und das Vorhandensein vieler Arbeitsplätze und guter Schulen in Kleinstädten mehrfach von den Teilnehmenden der zentral gelegenen Kleinstadt genannt. Aber auch kurze Dienstwege und die häufig im Vergleich zu Großstädten kompaktere Größe von Kleinstädten bieten den Bürger:innen viele Vorteile. Ein markantes Merkmal von Kleinstädten ist ihre überschaubare Größe, die dazu führt, dass sich die Einwohner:innen in der Regel untereinander kennen und regelmäßig miteinander interagieren. Diese enge Verbundenheit erleichtert die Kommunikation und den Austausch von Informationen innerhalb der Kleinstädte erheblich. Des Weiteren sind grundlegende Versorgungseinrichtungen wie Lebensmittelgeschäfte, Apotheken und Rathäuser in Kleinstädten oft geografisch kompakt und zentral platziert, häufig im Stadtkern. Dadurch ist das Wesentliche, was die Bewohner:innen für ihren Alltag benötigen, an einem gut erreichbaren Ort verfügbar. Trotzdem sind die betrachteten Kleinstädte gleichzeitig groß genug, um eine Vielzahl von Aktivitäten und Freizeitangeboten anzubieten, die bei den Einwohnern ein Gefühl ähnlich dem einer Großstadt hervorrufen können.

All diese Aspekte bergen vor allem in Stresssituationen ein großes Potenzial für Bürger:innen in Kleinstädten, um dem Alltagstress und den häufig einhergehenden physischen und psychischen Belastungen im Vergleich zu Großstädten besser zu begegnen. Während Bürger:innen in Großstädten vor Ort nicht selten durch akuten Platzmangel mit Blick auf ihre individuelle Entfaltung vor Ort eingeschränkt sind, erleben Bürger:innen in Kleinstädten aufgrund der vergleichsweise großen Platz- und Umgebungsfreiheit in ländlicheren Gegenden eine weniger starke körperliche Einschränkung und psychologische Belastung. So tragen sowohl die sozialen Aspekte, Individualaspekte ebenso wie die funktionalen Aspekte dazu bei, dass die Lebensqualität und -zufriedenheit der Bürger:innen in Stresssituationen weniger beeinträchtigt werden. Insbesondere sorgt die charakteristische Naturnähe von Kleinstädten und der großzügigere Wohnraum nicht nur für eine seelische Regeneration, sondern trägt auch zur physischen Entlastung bei. Auch die zentral gelegenen Angebote für die tägliche Grundversorgung in Kleinstädten tragen dazu bei, dass die Bewohner:innen eine solide Absicherung haben. Im Vergleich zu sehr ländlichen und v.a. dörflichen Regionen, die über eine weniger umfassende Grundversorgung verfügen, ergibt sich ein Vorteil für die Bürger:innen in Kleinstädten.

Betrachtet man beide Kleinstädte zusammen, können die insgesamt 22 identifizierten Kategorien in soziale Aspekte, Individualaspekte oder funktionale Aspekte unterteilt werden. Die sozialen Aspekte werden von den Kategorien Gemeinschaft (11 Stimmen), Kinder- und Jugendangebote (10 Stimmen), Vereine (5 Stimmen), öffentliche Räume, wie zum Beispiel ein Zentrum (4 Stimmen), Kino (2 Stimmen) und Seniorenangebote (1 Stimme), beschrieben. Die Individualaspekte umfassen in der gemeinsamen Betrachtung Gesundheit (19 Stimmen), Natur (11 Stimmen), Veranstaltungen und Freizeitangebote (6 Stimmen), Sicherheit (6 Stimmen), Sport (5 Stimmen) und die Ruhe (1 Stimme). Die letzten Kategorien bilden die funktionalen Aspekte. Dazu gehören in der Gesamtbetrachtung ÖPNV und Mobilität (17 Stimmen), Bildung (15 Stimmen), Gastronomie (14 Stimmen),

Lebensmittelangebote (11 Stimmen), Arbeit (11 Stimmen), Wohnen (11 Stimmen), sonstiger Einzelhandel (10 Stimmen), Wegstrecke und Netzwerke (6 Stimmen), Verwaltung (6 Stimmen) und Landwirtschaft (3 Stimmen). Insgesamt haben in der Gesamtbetrachtung beider Kleinstädte die sozialen Aspekte 33 Stimmen erhalten, die Individualaspekte 48 Stimmen und die funktionalen Aspekte 104 Stimmen.

Mit Blick auf das Ranking der oben vorgestellten Kategorien, die entweder primär den sozialen Aspekten, Individualaspekten oder den funktionalen Aspekten zugeordnet werden können, fällt auf, dass die funktionalen Aspekte fast dreimal mehr Stimmen erhalten haben als die sozialen Aspekte und fast doppelt so viele Stimmen wie die Individualaspekte. Sowohl die sozialen Aspekte als auch die Individualaspekte können als „weiche“ Faktoren, die vor allem für das körperliche und seelische Wohlbefinden von Menschen sorgen, angesehen werden. Hierbei geht es vor allem um Aspekte, die den Bürger:innen in Kleinstädten dabei helfen, ihre Bedürfnisse auszuleben, die zu einer physischen und psychologischen Balance beitragen, insbesondere als Kontrast zum oftmals stressigen Arbeitsalltag. Diese Aspekte sind in Stresssituation essenziell, da sie zu Ausgeglichenheit und Regeneration der Bürger:innen beitragen können. In den Fokusgruppengesprächen über die Kriterien zur Steigerung der Lebensqualität und Lebenszufriedenheit wurden diese „weichen“ Faktoren besonders hervorgehoben und von den Teilnehmenden selbst als ausschlaggebend für das Wohlbefinden in einer Kleinstadt benannt. Dabei wurden im Gespräch von fast allen Teilnehmenden die Kategorien „Gemeinschaft“ und „Natur“ als besonders wichtig hervorgehoben, obwohl diese in dem darauffolgenden expliziten Ranking mit jeweils 11 Stimmen nicht die höchsten Rankingplätze insgesamt belegten.

Das Ungleichgewicht dieser Bewertungen zwischen den beiden Themes ist gegebenenfalls auf eine Anpassung der Bürger:innen an Stresssituationen zurückzuführen. Die funktionalen Aspekte, die beim Ranking die meisten Stimmen erhalten haben, stellen im Vergleich zu den sozialen Aspekten und Individualaspekten eher „harte“ Faktoren dar, die vor allem die Grundversorgung in einer Kleinstadt umfassen. Bei diesen „harten“ Faktoren geht es vorrangig um Kategorien, die das Funktionieren einer Kleinstadt gewährleisten. Es sind Grundvoraussetzungen, die in einer Kleinstadt vorhanden sein müssen, damit sie als Wohnort für die Bürger:innen in Frage kommt. Jedoch zeigen sich insbesondere in Stress- oder Ausnahmesituationen Mängel und Defizite dieser „harten“ Faktoren auf. Dies ist problematisch, wenn sie unabdingbar sind, um den Alltag in einer Kleinstadt zu bestreiten. Beispielsweise wurden während der Covid-19-Pandemie viele dieser Defizite im Vergleich zu Großstädten sichtbar (zum Beispiel schlechtere Mobilität und ÖPNV-Verbindungen oder weniger stationäre Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomie). Dies könnte erklären, warum die Teilnehmenden die funktionalen Aspekte in ihrem Ranking besonders stark gewichteten. Während es in Großstädten meist eine Vielzahl an Alternativangeboten und Neuangeboten (beispielsweise im Falle einer Ladenschließung in der Gastronomie oder im Handel) gibt, besteht in Kleinstädten die Gefahr, dass Geschäfte sich nicht halten können, keine Nachfolge gefunden wird und Ladenlokale und -flächen nach einer Geschäftsschließung dauerhaft ungenutzt bleiben. Dies verdeutlicht, wie wichtig es für die wahrgenommene Lebensqualität und Lebenszufriedenheit der Bürger:innen in Kleinstädten ist, auch auf den Ausbau und die Sicherung „harter“ Faktoren zu fokussieren.

Hinzu kommt, dass einige der „weichen“ Faktoren von den Teilnehmenden für eine Kleinstadt als „selbstverständlich“ wahrgenommen werden und im Ranking vergleichsweise weniger Stimmen erhalten haben, obwohl diese objektiv betrachtet fundamental für die Lebensqualität- und -zufriedenheit zu sein scheinen, wie beispielsweise die Sicherheit. Ein Grund hierfür kann sein, dass die Faktoren zueinander in Wechselwirkung stehen und sich gegenseitig beeinflussen. Beispielsweise wird die Sicherheit in Kleinstädten auch von der vergleichsweise starken Gemeinschaft und den kurzen Wegen beeinflusst, die wiederum ein generelles Sicherheitsgefühl in Kleinstädten stärken.

Jedoch ist in den Fokusgruppengesprächen auch aufgefallen, dass das Gemeinschaftsgefühl vor allem von den älteren Generationen immer wieder angesprochen und hervorgehoben wurde, während es für die jüngeren Generationen nicht so stark ausgeprägt zu sein scheint. Hier stellt sich die Frage, welche Bedeutung dies zukünftig mit Hinblick auf kommende Generationen für Aspekte wie zum Beispiel die Sicherheit hat, die sich zum Teil durch dieses Gemeinschaftsgefühl in Kleinstädten ergeben. Aber auch die Resilienz jüngerer Generationen gegenüber Stress und anderen Alltagshürden könnte beeinträchtigt werden, wenn „soft“ Faktoren wie die Gemeinschaft, die zu einem höheren Wohlbefinden in der Kleinstadt beitragen und vor allem in Stresssituationen fundamental für die psychische Gesundheit sein können, von jüngeren Generationen im Alltag weniger gelebt werden.

Ein besonders wesentlicher Aspekt betrifft die Motivation der Bürger:innen, warum sie vermehrt das Landleben oder Kleinstädte wählen: Sind sie eher von der Liebe zum Land geleitet oder fliehen sie vor den Unannehmlichkeiten der Großstadt? Diese Unterscheidung könnte zu verschiedenen Bedürfniskategorien führen, die für die Lebensqualität und -zufriedenheit in Kleinstädten relevant sind. Bei den „Landlebhabern“ könnte eine Stärkung der typischen Merkmale von Kleinstädten, wie der Nähe zur Natur, entscheidend für ihr Wohlbefinden sein. Die „Stadtflüchtlinge“ hingegen könnten weniger an den charakteristischen Vorzügen des Kleinstadtlebens interessiert, sondern eher auf der Suche nach einem Ausweg aus den Nachteilen des Großstadtlebens sein, wie beispielsweise dem Lärm. In ihren Beschreibungen haben einige der Teilnehmenden oft die Vorteile hervor, die eine Kleinstadt im Vergleich zur Großstadt ohne deren Nachteile bieten kann. In diesem Zusammenhang könnte der Wunsch entstehen, bestimmte Vorteile des Großstadtlebens auch in der Kleinstadt zu realisieren. Dazu zählen ein umfassender Zugang zu essentiellen Alltagsangeboten, Bildungs- und Kulturangeboten sowie eine gut entwickelte Infrastruktur, insbesondere im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs.

Allerdings bestehen kritische Herausforderungen, besonders in Bezug auf die tägliche Daseinsvorsorge, die Infrastruktur und insbesondere den öffentlichen Nahverkehr, die in der Realität oftmals nicht den Anforderungen der Kleinstadtbewohner:innen entsprechen. Zwar bringt die fortschreitende Digitalisierung in einigen Bereichen effektive Lösungen und trägt zur Verbesserung bei, doch es wird deutlich, dass insbesondere jüngere Generationen eine geringere Neigung zu physischer Mobilität zeigen. Dies könnte weitreichende Auswirkungen auf stationäre Angebote von Gastronomie, Einzelhandel und Dienstleistungen vor Ort haben. Wenn lokale Bewohner:innen und Besucher:innen aufgrund unzureichender Verkehrsverbindungen seltener in die Stadtzentren der Kleinstädte kommen, könnten gerade kleinere Geschäfte und lokale Dienstleister unter einem spürbaren Rückgang der Kundschaft leiden. Dies könnte wiederum zu einer Veränderung des Stadtbilds führen, wobei etablierte lokale Geschäfte und Restaurants möglicherweise schließen müssen und das soziale Gefüge der Stadt sich wandelt. Solche Entwicklungen können langfristig die Attraktivität und Lebensqualität in Kleinstädten beeinträchtigen.

Darüber hinaus wurde in der Auseinandersetzung mit den Lebensrealitäten in Kleinstädten auch deutlich, dass ihre Bewohner:innen durch eine bemerkenswerte Kompromissbereitschaft und eine hohe Flexibilität charakterisiert sind. Sie akzeptieren eine begrenzte städtische Auswahl und zeigen eine hohe Bereitschaft, ihren Alltag über einen größeren Radius hinweg auszugestalten. Diese Flexibilität könnte besonders in Regionen, in denen Ressourcen und Angebote sehr eingeschränkt sind, von zentraler Bedeutung sein.

In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass das Gemeinschaftsgefühl in Kleinstädten einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität leistet. Besonders in stressigen Zeiten oder bei alltäglichen Herausforderungen, die soziale Bindungen auf die Probe stellen, ist es entscheidend, dieses Gemeinschaftsgefühl nicht nur zu erhalten, sondern

auch zu stärken. Trotz der offensichtlichen Vorteile von Zusammengehörigkeit und Sicherheit, die Kleinstädte bieten, gibt es auch Herausforderungen. Die Vielfalt der Gründe, warum Menschen sich für das Leben in Kleinstädten entscheiden – sei es die Liebe zur Kleinstadt-Atmosphäre oder die Flucht vor dem Trubel der Großstädte – verlangt nach einer nuancierten und bedarfsgerechten Stadtplanung. Diese sollte die unterschiedlichen Bedürfnisse und Motivationen der Bewohner:innen berücksichtigen, um die Lebensqualität nachhaltig zu fördern und das charakteristische Gemeinschaftsgefühl zu stärken.

## 4.2 Ergebnisse der quantitativen Analyse

### 4.2.1 Stichprobendemografie

Als Grundlage für die Durchführung der quantitativen Analyse wurde basierend auf den umfangreichen Maßnahmen zur Generierung einer breiten Stichprobe in den drei Städten Braunlage, Ober-Ramstadt und Hagen als Referenz-Großstadt insgesamt ein Sample von 1.144 Fragebögen generiert, mit insgesamt 884 Online- und 260 Papierfragebögen. In Braunlage wurden 163 Papierfragebögen und 368 Online-Fragebögen erfasst, in Ober-Ramstadt waren es 41 Papierfragebögen und 263 Online-Fragebögen und in Hagen 56 Papierfragebögen und 253 Online-Fragebögen.

Die Online-Teilnehmer:innen waren im Durchschnitt etwas jünger, das Einkommen bei den Online-Fragebögen war im Durchschnitt leicht höher und die Haushaltsgröße der Teilnehmer:innen, die per Online-Fragebogen teilgenommen haben, war leicht größer. Es gab jedoch keine Unterschiede in der Geschlechterverteilung zwischen den Online- und den Papier-Fragebögen.

Die Analyse der demografischen Charakteristika der Stichprobe (siehe Tabelle 2) zeigt, dass mit einer Gesamtzahl von 1.144 Befragten ein umfassendes Sample generiert werden konnte, das die Vielzahl der demografischen Segmente in den drei Städten widerspiegelt. In Bezug auf das Geschlecht zeigt sich eine Verteilung von 55,4 % weiblichen zu 44,0 % männlichen Teilnehmenden, mit einem sehr geringen Anteil von 0,6 % diversen Personen. Diese Verteilung beinhaltet eine leichte Überrepräsentation von Frauen. Dies wird jedoch in vielen sozialwissenschaftlichen Studien beobachtet und kann auf eine höhere Teilnahmebereitschaft zurückgeführt werden. In Braunlage ist der Anteil der Personen, die sich als divers identifizieren, mit 1,1 % etwas höher als in Ober-Ramstadt. In Hagen gab keine Person an, sich als divers zu identifizieren.

Das Alter der Befragten erstreckt sich über alle Lebensphasen. Mittlere bis ältere Altersgruppen sind dabei etwas stärker in dem Sample repräsentiert. Die Altersgruppe der 50- bis 64-Jährigen ist mit 34,4 % am stärksten vertreten, gefolgt von den 40- bis 49-Jährigen und den 30- bis 39-Jährigen. Diese Verteilung spiegelt den demografischen Trend wider.<sup>1</sup> Sie kann auch als Hinweis auf eine aktive Beteiligung älterer Bevölkerungsschichten an kommunalen Prozessen gesehen werden, insbesondere in Ober-Ramstadt, wo diese Altersgruppen über 60 % der Befragten ausmacht.

Tabelle 2: Stichprobendemografie der quantitativen Studie

	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
<b>Geschlecht</b>								
Männlich	500	44,0	224	42,4	125	41,1	151	49,7
Weiblich	629	55,4	298	56,4	178	58,6	153	50,3

<sup>1</sup> Bezogen auf Gesamtdeutschland verteilen sich Altersgruppen und Geschlechter in Deutschland in der Bevölkerung wie folgt (Statistisches Bundesamt 2023): 15 bis 17 Jahre: 3,2 %, 18 bis 24 Jahre: 8,5 %, 25 bis 29 Jahre: 6,9 %, 30 bis 39 Jahre: 15,3 %, 40 bis 49 Jahre: 14,1 %, 50 bis 64 Jahre: 26,2 %, 65 bis 74 Jahre: 13,9 %, 75 Jahre und älter: 11,8 %; männlich: 49,3 %, weiblich: 50,7 %.



	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Divers	7	0,6	6	1,1	1	0,3	0	0
<b>Alter</b>								
15-17 Jahre	31	2,7	26	4,9	1	0,3	4	1,3
18-24 Jahre	45	4,0	26	4,9	6	2,0	13	4,3
25-29 Jahre	66	5,8	28	5,3	15	4,9	23	7,5
30-39 Jahre	186	16,4	84	15,9	49	16,1	53	17,4
40-49 Jahre	201	17,7	87	16,5	68	22,4	46	15,1
50-64 Jahre	391	34,4	167	31,7	115	37,8	109	35,7
65-74 Jahre	160	14,1	72	13,7	42	13,8	46	15,1
75+ Jahre	56	4,9	37	7,0	8	2,6	11	3,6
<b>Durchschnittliches Haushaltsnettoeinkommen</b>								
unter 1.300 EUR	156	14,1	95	18,8	40	13,3	21	7,0
1.300 - 1.700 EUR	144	13,0	86	17,1	32	10,7	26	8,7
1.700 - 2.600 EUR	306	27,7	146	29,0	75	25,0	85	28,3
2.600 - 3.600 EUR	231	20,9	86	17,1	65	21,7	80	26,7
3.600 - 5.000 EUR	172	15,6	56	11,1	57	19,0	59	19,7
5.600 - 8.000 EUR	74	6,7	25	5,0	24	8,0	25	8,3
mehr als 8.000 EUR	21	1,9	10	2,0	7	2,3	4	1,3
<b>Haushaltsgröße</b>								
1 Person	167	14,9	82	15,7	34	11,3	51	17,0
2 Personen	496	44,2	239	45,8	124	41,2	133	44,3
3 Personen	231	20,6	106	20,3	60	19,9	65	21,7
4 Personen	173	15,4	69	13,2	66	21,9	38	12,7
5 Personen	45	4,0	19	3,6	14	4,7	12	4,0
6+ Personen	11	1,0	7	1,3	3	1,0	1	0,3
<b>Anfahrtsweg in die Innenstadt</b>								
unter 1 km	464	40,9	287	54,5	152	50,2	25	8,2
1-3 km	358	31,5	159	30,2	92	30,4	107	35,1
3-10 km	218	19,2	22	4,2	48	15,8	148	48,5
10-25 km	80	7,0	50	9,5	9	3,0	21	6,9
mehr als 25 km	15	1,3	9	1,7	2	0,7	4	1,3

Das durchschnittliche Haushaltsnettoeinkommen der Befragten aller Städte liegt hauptsächlich im mittleren Einkommensbereich. Dies weist auf eine stabile mittelständische Präsenz in den in den untersuchten Städten generierten Samples hin. Braunlage sticht mit einem etwas höheren Anteil an Haushalten mit niedrigerem Einkommen hervor. Dies kann ein Indiz für eine soziale Diversität in der Stadt sein, die sich möglicherweise in dem Sample ausdrückt. Die Haushaltsgrößen sind mehrheitlich zwischen Ein- und Zweipersonenhaushalten angesiedelt. Dies korrespondiert mit dem allgemeinen Trend zu kleineren Haushaltsformen in urbanen und suburbanen Gebieten. In Ober-Ramstadt ist der Anteil von Vierpersonenhaushalten in der Stichprobe jedoch bemerkenswert hoch.

Bezüglich des Anfahrtsweges in die Innenstadt zeigt sich für die beiden in den Kleinstädten erhobenen Samples, dass erwartungsgemäß ein großer Teil der Befragten von einer sehr kurzen Distanz in die Innenstadt profitiert. In Hagen hingegen legen mit 48,5 % die meisten Befragten einen Weg von drei bis zehn Kilometern zurück. Längere Anfahrtswege über zehn Kilometer sind insgesamt weniger verbreitet.

Die Analyse der Wohnjahre in den drei Städten Braunlage, Ober-Ramstadt und Hagen zeigt, dass die durchschnittliche Wohndauer der Einwohner in diesen Städten ähnlich ist, mit Mittelwerten von 28,9 Jahren in Braunlage, 29,6 Jahren in Ober-Ramstadt und 29,2 Jahren in Hagen. Die Standardabweichungen liegen in allen betrachteten Städten auf ähnlichem Niveau (Braunlage: 19,85, Ober-Ramstadt: 19,58, Hagen: 18,65), was auf eine vergleichbare Streuung der Wohndauer in den drei Städten hindeutet. Insgesamt scheine in allen Städten damit relativ stabile Bevölkerungsbewegung gegeben zu sein. Dies impliziert gleichermaßen ein vergleichsweise hohes Commitment der Teilnehmer:innen an

der Studie zu ihrer jeweiligen Stadt. Die Spannweite der Wohnjahre ist dabei in allen drei Städten groß und deutet auf eine breite Mischung von neu zugezogenen und langansässigen Einwohner:innen im Sample hin.

Die Stichprobe ist im Durchschnitt etwas älter als die Bevölkerung in Deutschland und es sind mehr weibliche Personen vertreten. Sie bietet trotz dieser Abweichungen von der Grundgesamtheit eine solide Basis für die Analyse der Lebensqualität in den betrachteten Städten und bietet eine geeignete Grundlage, um die Ergebnisse auch zu verallgemeinern. Die Daten ermöglichen es, ein differenziertes Bild der sozialen und ökonomischen Bedingungen in den untersuchten Städten zu zeichnen. Obwohl eine leichte Ungleichverteilung in der Anzahl der Fragebögen zwischen den Städten besteht, ist davon auszugehen, dass dies nicht die Qualität und die Aussagekraft der Studie beeinträchtigt. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zwar die demografische Zusammensetzung der Stichprobe zu berücksichtigen, jedoch schmälert dies nicht das Potenzial der Studie, relevante und aussagekräftige Erkenntnisse zu liefern. Das generierte Sample bietet damit insgesamt eine geeignete Grundlage für die Überprüfung des Forschungsmodells.

#### 4.2.2 Qualitätsfaktoren der untersuchten Kleinstädte und ihres Umfelds im Vergleich zur betrachteten Großstadt

Die bisherige Forschung hat gezeigt, dass die Attraktivität von (Klein-) Städten von besonderer Bedeutung für die Lebensqualität und Lebenszufriedenheit ihrer Bewohner:innen ist (Kourtiti et al. 2023; Wesz et al. 2023). Die Betrachtungen zu den Aktivitätsräumen der Bürger:innen legen zudem nahe, dass auch Charakteristika des regionalen Umfelds eine Rolle für die Lebensqualität spielen. Sie ergänzen das Angebotsspektrum an Activity Spaces, das innerhalb der eigentlichen Stadtgrenzen geboten werden kann.

Aus diesem Grund wurde im Rahmen der empirischen Analyse erfasst, wie die Attraktivität der Kleinstädte sowie die Attraktivität des regionalen Umfelds ausgeprägt sind. Hierzu wurde ein umfassender Katalog an städtischen Qualitätsmerkmalen entwickelt. Die Basis dieses Katalogs bildeten u.a. die Forschung zu den Activity Spaces von Bürger:innen (z.B. Hasanzadeh et al., 2018; Hägerstrand, 1970, Kim und Kwan, 2003), die Forschung zu den Faktoren, die als prägend für die Lebensqualität angesehen werden (z.B. Sirgy, 2021; Pfeiffer und Cloutier, 2016; Mouratidis, 2021a), sowie die Forschung zur Attraktivität von Städten und zum City Marketing (z.B. Schramm-Klein, 2018; Schramm-Klein, 2019) bzw. zum Place Branding (z.B. Swain et al., 2023; Hart et al., 2013; Teller et al., 2010). Weiterhin wurden Forschungsergebnisse zu Gestaltungsfaktoren von Städten und Elementen des Urban Design (z.B. Carmona, 2022) zur Entwicklung dieses Katalogs von städtischen Qualitätsfaktoren herangezogen. Die erarbeitete Liste der relevanten Aspekte wurde einem Pretest unterzogen. Basierend auf der Literatur und den Ergebnissen des Pretests wurden im Rahmen der quantitativen Untersuchung die folgenden Qualitätsfaktoren betrachtet:

- Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs (z.B. Supermärkte, Bäckereien)
- Bekleidungsgeschäfte (z.B. Mode, Schuhe)
- sonstige Geschäfte (z.B. Sport, Möbel, Elektroartikel)
- Banken und Versicherungen
- Ladenöffnungszeiten
- Apotheken, Optiker, Hörgerätebedarf
- Gesundheitsleistungen (z.B. Ärzte, Krankenhäuser, Pflege)
- sonstige Dienstleistungen (z.B. Friseur, Kosmetik)

- Handwerk
- Behörden
- Gastronomie (z.B. Restaurants, Cafés)
- Freizeit und Kultur (z.B. Konzerte, Kino, Theater)
- Vereinsleben (z.B. Sportvereine, Musikverein/Chor)
- Schulen, Bildung und Ausbildung
- Grünanlagen und öffentliche Sitz- und Erholungsflächen
- Sportmöglichkeiten (z.B. Sportplätze, Schwimmbad)
- ÖPNV-Angebot (z.B. Bus, Bahn)
- Verkehrsanbindung mit dem Auto
- Barrierefreiheit
- Wohnqualität
- Sicherheit
- Sauberkeit
- optische Attraktivität und Ambiente des Ortsbildes
- Umweltqualität
- Internet- /Mobilfunkverbindung
- Publikum / Menschen in der Stadt
- Lebendigkeit
- Berufliche Chancen und Arbeitsmarkt
- eigenes soziales Netzwerk (Freundeskreis, Familie).

Diese Faktoren wurden von den Respondenten zunächst in Bezug auf die eigene Stadt (innerhalb der Stadtgrenzen) hinsichtlich ihrer Attraktivität beurteilt. Weiterhin wurde auch die Beurteilung der Attraktivität des regionalen Umfelds erhoben. Zur Abgrenzung des für den Alltag der Bürger:innen relevanten Radius wurde ein Umkreis von 30 Minuten Autofahrtfernung gewählt, um dieses regionale Umfeld geografisch abzugrenzen. Zur Erfassung der Einschätzung der Attraktivität wurde eine fünfstufige Likert-Skala verwendet (1 = sehr attraktiv, 5 = sehr unattraktiv).

### **Attraktivität der Qualitätsfaktoren in der eigenen Stadt**

In Tabelle 3 ist zunächst die Beurteilung der Attraktivität der betrachteten Faktoren mit Blick auf die jeweils eigene Stadt dargestellt. Höhere Werte repräsentieren dabei eine schlechtere Einschätzung. Im Gesamtdurchschnitt – also über alle Städte hinweg – werden v.a. das familiäre Umfeld und der Freundeskreis als besonders attraktiv und somit positiv beurteilt. Mit Blick auf die Infrastruktur sticht die Beurteilung der Attraktivität der Verkehrsanbindung mit dem Auto besonders positiv hervor. Auch die Nahversorgung wird im Gesamtdurchschnitt positiv beurteilt. Weiterhin allgemein positiv werden auch das Angebot an Geschäften mit Gütern des täglichen Bedarfs, aber auch Apothekenangebote eingeschätzt.

Betrachtet man die Aspekte, die besonders negativ in der Attraktivitätsbeurteilung auffallen, so beziehen sich diese vielfach auf Bereiche, die spezialisiertere Bedarfe

ansprechen. Besonders negativ wird im Gesamtdurchschnitt das Angebot an Geschäften mit Sortimenten, die über den täglichen Bedarf und Bekleidung hinausgehen, wahrgenommen. Aber auch das Angebot an Bekleidungsgeschäften wird gesamthaft vergleichsweise schlecht beurteilt. Zudem werden in der Betrachtung über alle Städte hinweg auch die Freizeit- und Kulturangebote, ebenso wie Gesundheitsleistungen und berufliche Chancen im Durchschnitt als weniger attraktiv wahrgenommen.

Tabelle 3: Attraktivität der Qualitätsfaktoren der jeweils eigenen Stadt (innerhalb der Stadtgrenzen)

	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	MW	SD	MW	SD	MW	SD	MW	SD
Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs	2,41	1,001	2,64	1,058	2,05	0,875	2,36	0,904
Bekleidungsgeschäfte	3,74	1,065	3,65	1,148	4,02	0,853	3,61	1,056
Sonstige Geschäfte	4,03	0,934	4,24	0,896	3,96	0,862	3,72	0,974
Ladenöffnungszeiten	2,52	0,951	2,57	1,017	2,33	0,852	2,62	0,900
Banken/Versicherungen	2,79	1,159	3,04	1,303	2,41	0,929	2,74	0,981
Apotheken, Optiker, Hörgerätebedarf	2,42	1,126	3,06	1,144	1,63	0,641	2,11	0,798
Gesundheitsleistungen	3,38	1,236	4,16	0,994	2,58	1,005	2,85	1,009
Sonstige Dienstleistungen	2,83	1,108	3,32	1,170	2,37	0,842	2,44	0,850
Handwerk	2,88	0,957	3,08	1,066	2,65	0,830	2,77	0,798
Behörden	3,00	1,117	3,29	1,102	2,49	1,018	3,01	1,054
Gastronomie	2,90	1,154	2,61	1,145	3,28	1,104	3,04	1,085
Freizeit und Kultur	3,71	1,152	4,10	1,022	3,78	1,016	2,98	1,147
Vereinsleben	2,59	1,009	2,89	1,087	2,09	0,811	2,58	0,830
Schulen, Bildung und Ausbildung	2,82	1,110	3,12	1,099	2,09	0,823	3,01	1,054
Grünanlagen, öffentliche Sitz- und Erholungsflächen	2,76	1,230	2,47	1,216	2,90	1,139	3,13	1,220
Sportmöglichkeiten	2,98	1,228	3,47	1,189	2,06	0,858	3,05	1,087
ÖPNV-Angebot	3,31	1,273	3,91	1,130	2,36	1,074	3,23	1,086
Verkehrsanbindung mit dem Auto	2,18	0,915	2,37	0,989	1,92	0,668	2,13	0,926
Barrierefreiheit	3,30	0,877	3,43	0,951	3,01	0,773	3,37	0,768
Wohnqualität	2,68	1,190	2,63	1,214	2,18	0,935	3,28	1,122
Sicherheit	2,74	1,205	2,24	0,982	2,50	0,993	3,84	1,030
Sauberkeit	3,13	1,226	2,69	1,087	2,74	1,003	4,29	0,854
Optische Attraktivität und Ambiente	3,27	1,101	3,07	1,108	2,99	0,978	3,91	0,940
Umweltqualität	2,62	1,092	2,23	1,038	2,55	0,856	3,35	1,029
Internet-/Mobilfunkverbindung	2,61	1,048	2,65	1,106	2,45	0,981	2,70	0,995
Publikum / Menschen in der Stadt	3,14	1,114	2,81	1,008	2,84	0,936	3,99	0,995
Lebendigkeit	3,22	1,034	3,09	1,049	3,07	0,993	3,57	0,961
Berufliche Chancen und Arbeitsmarkt	3,33	1,050	3,75	1,007	2,78	0,894	3,14	0,964
Eigener Freundeskreis	2,10	0,923	2,25	0,982	2,02	0,843	1,93	0,854
Eigene Familie	1,98	1,009	2,10	1,090	1,94	0,954	1,83	0,889

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

Diese Gesamtbetrachtung gibt zunächst zwar Aufschluss darüber, welche Qualitätsfaktoren der Städte generell eher als attraktiv und welche generell eher als weniger attraktiv eingeschätzt werden. Besonders beachtenswert ist dabei jedoch, dass es mit Blick auf diese analysierten Qualitätsfaktoren keinen Faktor gibt, bei dem es keine signifikanten Mittelwertunterschiede zwischen den Gruppen gibt. Die subjektive Wahrnehmung der Qualitätsfaktoren durch die Bürger:innen weist somit deutliche Unterschiede zwischen den betrachteten Kleinstädten und der Großstadt auf.

Besonders auffallende Unterschiede bestehen zwischen den beiden Kleinstädten Braunlage und Ober-Ramstadt auf der einen und der Großstadt Hagen auf der anderen

Seite hinsichtlich Wohnqualität, Umweltqualität, Sicherheit und Sauberkeit. Bezüglich dieser Merkmale werden jeweils die Kleinstädte als deutlich attraktiver eingeschätzt. Auch die Beurteilung von Publikum bzw. den Menschen in der Stadt und der optischen Attraktivität wird in beiden Kleinstädten deutlich (und signifikant) positiver eingestuft. Hingegen werden Freizeit- und Kulturangebote in Bezug auf die Attraktivität in beiden Kleinstädten deutlich schlechter eingestuft als in der betrachteten Großstadt.

Auffallend ist, dass in der dezentral gelegenen Kleinstadt Braunlage deutlich negativere Einschätzungen mit Blick auf die Attraktivität der Gesundheitsleistungen bestehen. Dies gilt ebenfalls in Bezug auf sonstige Aspekte der über den täglichen Bedarf hinaus gehenden Versorgung, wie z.B. das Dienstleistungsangebot oder das Angebot an Bekleidungs- bzw. sonstigen Geschäften.

Das ÖPNV-Angebot wird in Braunlage besonders negativ eingestuft. Dies ist zwar nicht notwendigerweise ein typisches „Kleinstadtproblem“. Vielmehr ist es eher ein typisches Problem dezentral gelegener Standorte. So weist z.B. Ober-Ramstadt, als zentral im direkten Umfeld von Darmstadt gelegene Kleinstadt, eine vergleichsweise positive Beurteilung des ÖPNV auf, die darüber hinaus auch (signifikant) positiver als die Einschätzung der Bewohner:innen aus Hagen ist.

Die Analyse der wahrgenommenen Attraktivität der städtischen Qualitätsfaktoren offenbart damit eine insgesamt differenzierte Einschätzung durch die Bürger:innen. Im aggregierten Mittelwert über alle Städte hinweg zeichnet sich ein Bild, das die sozialen Komponenten des klein- und großstädtischen Lebens – insbesondere das familiäre Umfeld und den Freundeskreis – als überaus positiv hervorhebt. Die engeren sozialen Netzwerke und persönlichen Beziehungen werden sowohl in den Kleinstädten als auch in der Großstadt als besonders attraktiv eingeschätzt.

Insbesondere in den Bereichen Wohn- und Umweltqualität, Sicherheit und Sauberkeit schneiden die Kleinstädte Braunlage und Ober-Ramstadt jedoch besser ab als die Großstadt Hagen. Dies könnte auf die Vorteile kleinerer Städte in Bezug auf Überschaubarkeit und Gemeinschaftsgefühl zurückzuführen sein. Darüber hinaus verfügen Kleinstädte oft über eine geringere Industrie- und Verkehrsdichte im Vergleich zu Großstädten wie Hagen. Dies führt z.B. zu weniger Luftverschmutzung und Lärmbelästigung, was sich v.a. positiv auf die wahrgenommene Wohn- und Umweltqualität auswirken kann.

Die positivere Bewertung des Publikums und der optischen Attraktivität in den Kleinstädten könnte die engere soziale Vernetzung und das ästhetische Empfinden einer weniger von Urbanisierung geprägten Umgebung widerspiegeln. Im Gegensatz dazu steht die Wahrnehmung der Freizeit- und Kulturangebote, die in der Großstadt Hagen als attraktiver eingestuft werden. Dies reflektiert das vielfältigere und umfangreichere Angebot in größeren Städten.

### **Attraktivität der Qualitätsfaktoren der näheren Region (30 Min. Autofahrtfernung)**

Bei Kleinstädten ist nicht nur die Attraktivität der Angebote innerhalb des Stadtgebiets relevant, sondern auch das Umfeld kann von Bedeutung sein. Aus diesem Grund wurde auch die Einschätzung der Attraktivität der Qualitätsfaktoren des jeweiligen regionalen Umfelds innerhalb eines Radius von 30 Minuten Autofahrtfernung betrachtet (siehe Tabelle 4).

Tabelle 4: Attraktivität der Qualitätsfaktoren des jeweiligen regionalen Umfelds (30 Minuten Autofahrtfernung)

	<b>Gesamt</b>		<b>Braunlage</b>		<b>Ober-Ramstadt</b>		<b>Hagen</b>	
	<b>MW</b>	<b>SD</b>	<b>MW</b>	<b>SD</b>	<b>MW</b>	<b>SD</b>	<b>MW</b>	<b>SD</b>
Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs	1,93	0,774	1,94	0,768	1,69	0,706	2,16	0,776
Bekleidungsgeschäfte	2,07	0,852	2,16	0,893	1,98	0,785	2,01	0,832
Sonstige Geschäfte	2,25	0,904	2,49	0,952	1,98	0,807	2,1	0,801
Ladenöffnungszeiten	2,23	0,776	2,30	0,831	1,97	0,694	2,38	0,691
Banken/Versicherungen	2,36	0,847	2,36	0,846	2,01	0,788	2,69	0,732
Apotheken, Optiker, Hörgerätebedarf	2,13	0,807	2,12	0,77	1,84	0,782	2,43	0,789
Gesundheitsleistungen	2,32	0,951	2,46	1,001	1,96	0,862	2,44	0,849
Sonstige Dienstleistungen	2,25	0,804	2,25	0,819	1,98	0,741	2,52	0,747
Handwerk	2,48	0,811	2,49	0,862	2,21	0,796	2,73	0,639
Behörden	2,61	0,862	2,64	0,885	2,28	0,891	2,86	0,680
Gastronomie	1,96	0,777	2,03	0,806	1,87	0,74	1,93	0,755
Freizeit und Kultur	2,25	0,987	2,6	1,032	1,91	0,838	1,97	0,828
Vereinsleben	2,44	0,823	2,54	0,85	2,14	0,827	2,59	0,682
Schulen, Bildung und Ausbildung	2,28	0,865	2,34	0,851	1,83	0,774	2,6	0,798
Grünanlagen, öffentliche Sitz- und Erholungsflächen	2,12	0,857	2,08	0,829	2,15	0,942	2,16	0,815
Sportmöglichkeiten	2,23	0,871	2,38	0,91	1,88	0,765	2,32	0,806
ÖPNV-Angebot	2,63	1,073	2,96	1,131	2,14	0,926	2,57	0,895
Verkehrsanbindung mit dem Auto	2,11	0,832	2,18	0,872	1,93	0,796	2,18	0,769
Barrierefreiheit	2,94	0,757	2,94	0,85	2,85	0,711	3,03	0,611
Wohnqualität	2,40	0,843	2,41	0,849	2,39	0,854	2,38	0,825
Sicherheit	2,71	0,874	2,44	0,812	2,78	0,862	3,1	0,832
Sauberkeit	2,77	0,846	2,54	0,766	2,89	0,825	3,06	0,886
Optische Attraktivität und Ambiente	2,57	0,794	2,47	0,756	2,67	0,825	2,65	0,808
Umweltqualität	2,55	0,805	2,32	0,806	2,7	0,764	2,8	0,737
Internet-/Mobilfunkverbindung	2,41	0,858	2,45	0,907	2,26	0,856	2,5	0,748
Publikum / Menschen in der Stadt	2,73	0,831	2,59	0,8	2,75	0,792	2,93	0,878
Lebendigkeit	2,48	0,810	2,53	0,841	2,41	0,758	2,45	0,803
Berufliche Chancen und Arbeitsmarkt	2,36	0,911	2,62	0,91	1,85	0,767	2,42	0,833
Eigener Freundeskreis	2,44	0,902	2,58	0,922	2,29	0,848	2,37	0,888
Eigene Familie	2,53	1,001	2,64	1,014	2,41	0,997	2,48	0,966

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

Hinsichtlich der Attraktivitätsbeurteilung bestehen bei fast allen Qualitätsfaktoren des jeweiligen regionalen Umfelds signifikante Mittelwertunterschiede zwischen den Gruppen (Ausnahmen: Wohnqualität, Lebendigkeit, Grünanlagen im regionalen Umfeld), aber es gibt ähnliche Tendenzen in den Beurteilungen. Es zeigt sich dabei zunächst, dass außerhalb der jeweiligen Städte die Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs und die Gastronomie insgesamt als besonders attraktiv angesehen werden.

Auch Faktoren, die auf die Versorgung mit Gütern und mit Leistungen ausgerichtet sind, die nicht nur auf die Deckung des täglichen Bedarfs abzielen, werden in den jeweiligen regionalen Umkreisen vergleichsweise positiv eingeschätzt. Dies gilt z.B. für das Angebot an Bekleidungsgeschäften, sonstigen Geschäften und Dienstleistungen, Sport- und Freizeitmöglichkeiten. Hingegen werden Bereiche wie das ÖPNV-Angebot, Sicherheit und Sauberkeit außerhalb der jeweiligen Städte als weniger attraktiv eingeschätzt. Dies trifft sowohl auf das Umfeld beider Kleinstädte als auch besonders auf das Umfeld der Großstadt Hagen zu.

Das Umfeld von Ober-Ramstadt erhält über viele Kategorien hinweg die beste Bewertung.

Dies könnte damit zusammenhängen, dass Ober-Ramstadt mit seiner zentralen Lage besonders von den Angeboten der angrenzenden Großstadt profitiert. In Braunlage wird hingegen auch das regionale Umfeld mit Blick auf die Attraktivität z.T. vergleichsweise verhalten eingestuft. Hier scheint sich die dezentrale Lage widerzuspiegeln, bei der auch im näheren Umfeld keine Großstadt erreichbar ist.

### Vergleich der Attraktivität der eigenen Stadt und der näheren Region

Vergleicht man die Beurteilung der Attraktivität der eigenen Stadt (innerhalb ihrer Stadtgrenzen) mit der Beurteilung des Umfelds außerhalb der jeweiligen Stadt, so zeigt sich zunächst, dass mit Blick auf das Angebot an Geschäften des täglichen Bedarfs v.a. in Ober-Ramstadt (siehe *Abbildung 3*) eine leichte Diskrepanz besteht und das Angebot innerhalb der Stadtgrenzen schlechter (Mittelwert: 2,05) bewertet wird als das Angebot im Umfeld (Mittelwert: 1,69).

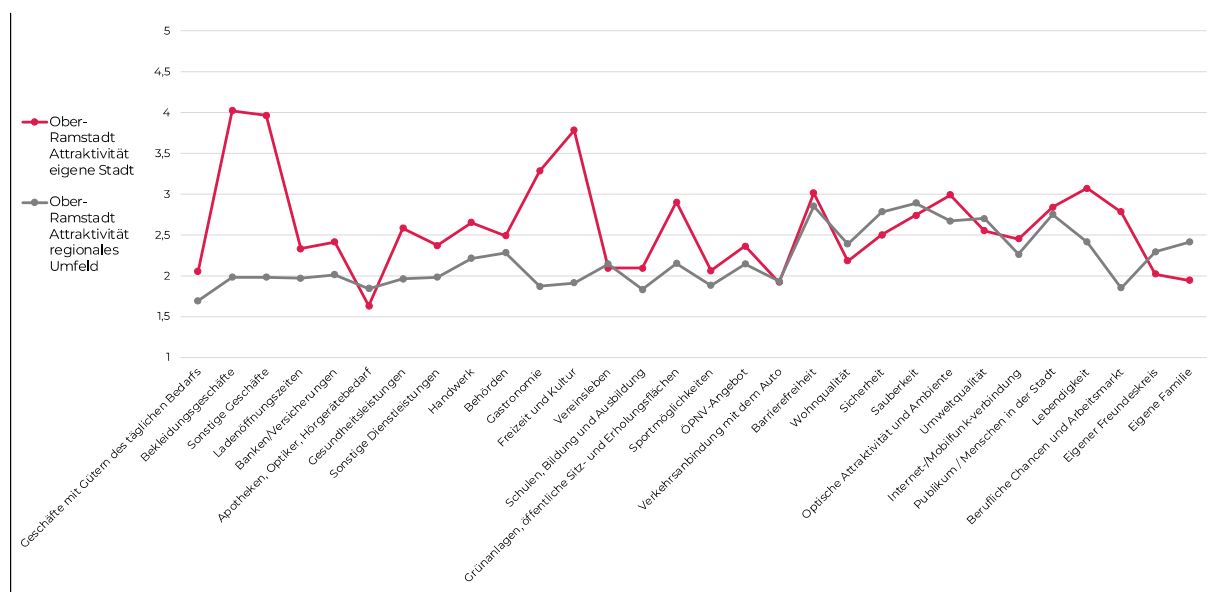


Abbildung 3: Attraktivitätsprofil der Qualitätsfaktoren in Ober-Ramstadt

In ähnlicher Weise sind in Braunlage (siehe *Abbildung 4*) und Hagen (siehe *Abbildung 5*) die Bewertungen des Angebots an Geschäften mit Gütern des täglichen Bedarfs innerhalb und außerhalb der Stadt durch leichte Unterschiede geprägt.

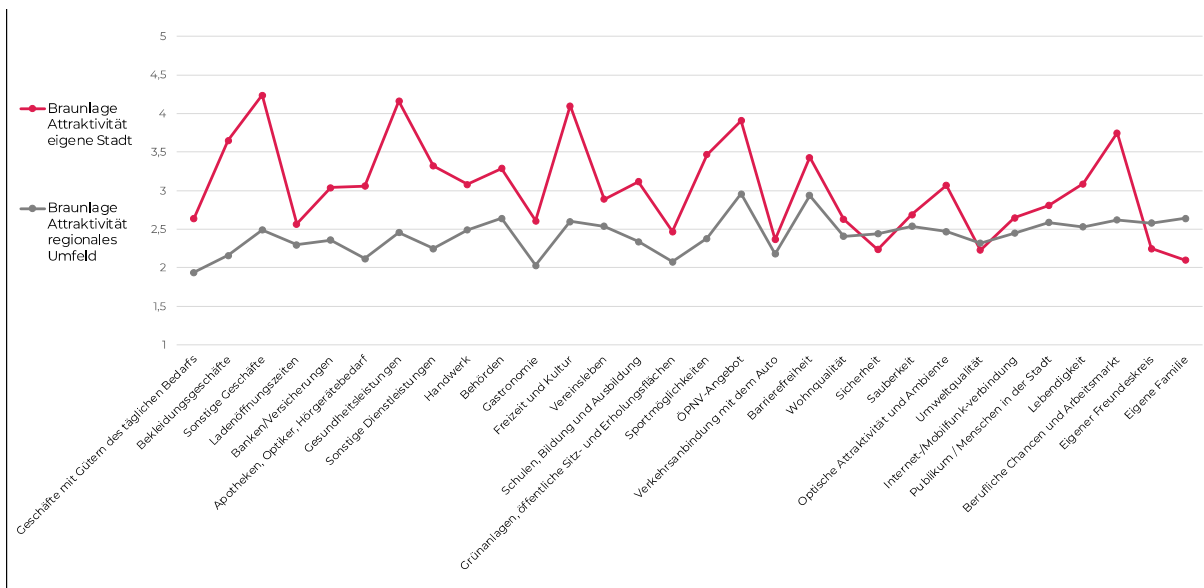


Abbildung 4: Attraktivitätsprofil der Qualitätsfaktoren in Braunlage

In Bezug auf die Attraktivität spezifischer Einzelhandelsangebote sticht heraus, dass die Bewertungen der Attraktivität der Bekleidungs-geschäfte bei allen Städten im Umfeld besser als innerhalb der Stadtgrenzen sind. Dies könnte ein Indiz dafür sein, dass die Einwohner:innen für Bekleidungs-einkäufe eher das Umland bevorzugen, dass sie dort bessere Optionen vorfinden oder dass sie dort nach Abwechslung gegenüber den Vor-Ort-Angeboten suchen.

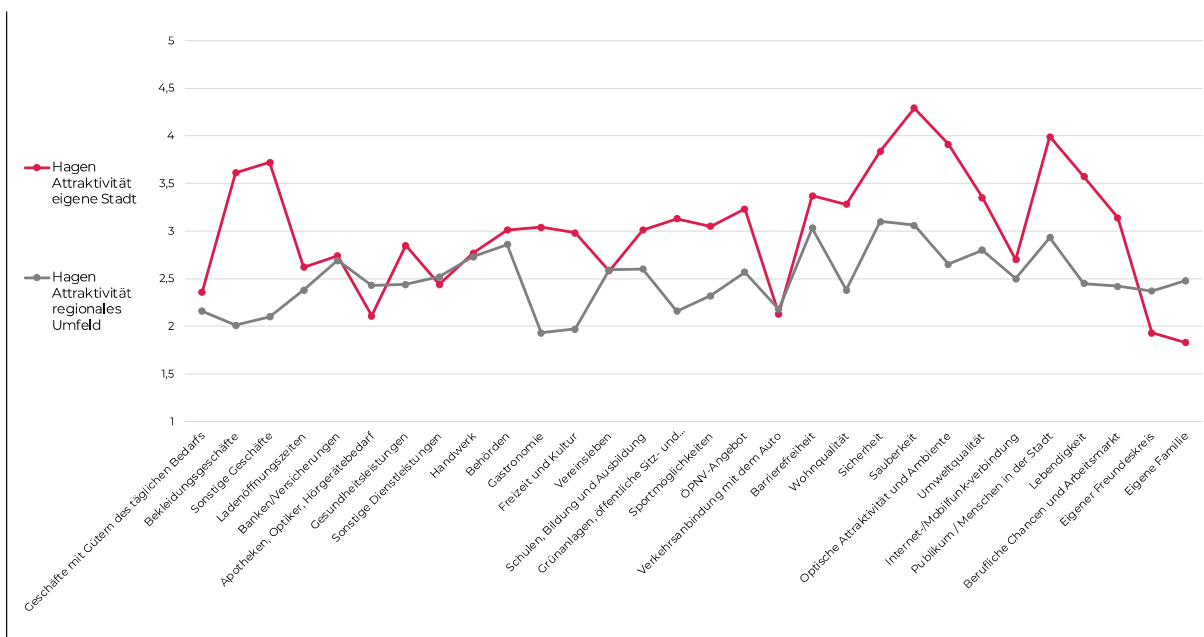


Abbildung 5: Attraktivitätsprofil der Qualitätsfaktoren in Hagen

Auffallend ist zudem, dass in allen Städten das Gastronomieangebot des regionalen Umfelds attraktiver als das innerhalb der jeweils eigenen Stadt – egal, ob Klein- oder Großstadt – eingeschätzt wird. In Ober-Ramstadt und in Hagen fällt diese Diskrepanz deutlicher aus. In allen Städten wird zudem das Freizeit- und Kulturangebot des Umfelds besser bewertet als das jeweilige Angebot innerhalb der Stadtgrenzen.

Die befragten Bewohner:innen von Braunlage stufen weiterhin die Attraktivität des ÖPNV-Angebots innerhalb der Stadt deutlich schlechter ein (Mittelwert: 3,91) als die der Angebote des Umfelds (Mittelwert: 2,96). Außerhalb der Stadt scheint somit – trotz der dezentralen



Lage – eine bessere Anbindung oder höhere Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr empfunden zu werden.

Interessant sind zudem die Unterschiede in Bezug auf Sicherheit und Sauberkeit. In Hagen wird die Sicherheit innerhalb der Stadt mit einem Mittelwert von 3,84 als weniger attraktiv bewertet als im Umfeld der Stadt (Mittelwert: 3,10). Dies deutet darauf hin, dass die Einwohner von Hagen das Stadtzentrum als weniger sicher empfinden als die umliegenden Gebiete. Auch die Sauberkeit wird innerhalb der Stadtgrenzen mit einem Mittelwert von 4,29 im Vergleich zu einem besseren Wert von 3,06 im Umfeld als besonders unattraktiv angesehen. In Braunlage und Ober-Ramstadt hingegen werden Sicherheit und Sauberkeit innerhalb der Stadt recht attraktiv eingestuft, während das Umfeld jeweils etwas schlechter eingeschätzt wird. Die Unterschiede sind jedoch nicht sehr stark.

Mit Blick auf die Attraktivitätsbeurteilung zeigen sich zudem interessante Effekte in Bezug auf den jeweiligen Einfluss von Einkommenssituation und Alter der Personen, die befragt wurden. Die Einschätzung zu den Qualitätsfaktoren fällt in der eigenen Stadt umso positiver aus, je höher das Einkommen der Personen ist. Insbesondere bezogen auf Faktoren, die die infrastrukturelle Ausstattung und die Angebote an Handel und Dienstleistungen betreffen, wird die Einschätzung auch positiv vom Alter der Befragten beeinflusst. Tendenziell zeigt sich, dass Bewohner:innen die eigene Stadt mit zunehmendem Einkommen und höherem Alter weniger kritisch beurteilen.

Die Wahrnehmung der Attraktivitätsfaktoren im Umfeld ist hingegen nur mit Blick auf einige wenige Aspekte einkommensabhängig (z.B. Ladenöffnungszeiten) oder altersabhängig (z.B. Gastronomie). In diesen Fällen wird die Attraktivität von älteren und einkommensstärkeren Personen kritischer bewertet als von einkommensschwächeren oder jüngeren Personen.

Auch das Geschlecht zeigt einige wenige Effekte auf die Attraktivitätsbeurteilung. So werden Bekleidungsgeschäfte, Geschäfte für sonstigen Bedarf, Gesundheitsleistungen und die Barrierefreiheit in ihrer Stadt sowie die Umweltqualität des regionalen Umfelds von Frauen signifikant schlechter beurteilt als von Männern. Frauen scheinen damit eine leicht kritischere Perspektive einzunehmen als Männer.

### **Relevanz der Qualitätsfaktoren für die Bewohner:innen**

Um eine Einschätzung darüber zu gewinnen, wie bedeutsam die jeweiligen Qualitätsfaktoren für die individuellen Bewohner:innen sind, wurde erhoben, welche Relevanz die einzelnen Aspekte für sie haben. Hierzu wurde auf einer fünfstufigen Likert-Skala die Wichtigkeit jedes einzelnen Qualitätsfaktors erfragt (Skala: 1 = sehr wichtig, 5 = völlig unwichtig). Die Einschätzungen sind in Tabelle 5 dargestellt. Je niedriger der Wert ist, umso wichtiger ist der Aspekt den Respondent:innen.

In der Gesamtschau zeigt sich, dass für die meisten der betrachteten Faktoren eine hohe Relevanzeinschätzung gilt. Als besonders bedeutend werden jedoch v.a. solche Aspekte eingestuft, die das direkte tägliche (Lebens-) Umfeld betreffen und Grundbedürfnisse ansprechen. Insbesondere die Wohnqualität, Güter des täglichen Bedarfs und das Gesundheitsangebot spielen eine besondere Rolle, ebenso wie Sicherheit und Sauberkeit, aber auch das engere soziale Umfeld, also die eigene Familie und der Freundeskreis.

In vielen Bereichen zeigen sich keine signifikanten Unterschiede zwischen den drei betrachteten Orten. Dies gilt für Aspekte wie berufliche Chancen, Arbeitgeber, Wohnqualität, Sauberkeit, Sicherheit, Bildung, familiäres Umfeld oder Güter des täglichen Bedarfs. Die Einschätzungen sind in den meisten Bereichen allgemein. Dies zeigt, dass die generellen Anforderungen nicht wesentlich zwischen Kleinstädten und Großstädten

abweichen.

Tabelle 5: Einschätzung der Relevanz der Qualitätsfaktoren

	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	MW	SD	MW	SD	MW	SD	MW	SD
Güter des täglichen Bedarfs	1,35	0,547	1,35	0,568	1,30	0,482	1,41	0,567
Modeartikel	2,89	1,030	2,83	1,027	3,09	0,991	2,78	1,049
Sonstige Produkte	2,57	0,788	2,51	0,798	2,66	0,790	2,57	0,760
Ladenöffnungszeiten	2,25	0,860	2,11	0,858	2,19	0,740	2,55	0,903
Banken/Versicherungsleistungen	2,31	0,986	2,07	0,936	2,46	0,997	2,56	0,968
Apotheken, Optiker, Hörgerätebedarf	2,03	0,878	1,95	0,857	1,90	0,812	2,29	0,923
Gesundheitsangebot	1,42	0,635	1,37	0,635	1,41	0,574	1,53	0,679
Sonstige Dienstleistungen	2,17	0,904	2,05	0,870	2,18	0,870	2,36	0,961
Handwerk	1,91	0,820	1,81	0,793	1,87	0,818	2,10	0,836
Behörden	2,07	0,852	2,11	0,892	1,94	0,754	2,13	0,858
Gastronomie	1,81	0,842	1,88	0,929	1,66	0,690	1,83	0,807
Freizeit und Kultur	2,00	0,819	2,02	0,848	2,09	0,799	1,86	0,771
Vereinsleben	2,09	0,970	2,11	0,964	1,92	0,921	2,23	1,007
Schulen, Bildung und Ausbildung	1,68	0,882	1,67	0,881	1,65	0,917	1,73	0,847
Grünanlagen, öffentliche Sitz- und Erholungsflächen	1,69	0,723	1,65	0,735	1,80	0,747	1,66	0,666
Sportangebot	1,95	0,875	1,92	0,843	1,84	0,854	2,12	0,927
ÖPNV-Angebot	1,76	0,872	1,82	0,931	1,62	0,758	1,80	0,858
Verkehrsanbindung mit dem Auto	1,84	0,841	1,67	0,743	1,90	0,832	2,07	0,943
Barrierefreiheit	2,28	1,098	2,25	1,119	2,23	1,076	2,37	1,079
Wohnqualität	1,28	0,476	1,28	0,493	1,26	0,452	1,29	0,471
Sicherheit	1,35	0,566	1,37	0,586	1,35	0,560	1,31	0,536
Sauberkeit	1,42	0,555	1,45	0,569	1,43	0,552	1,36	0,528
Optische Attraktivität und Ambiente	1,67	0,646	1,64	0,664	1,78	0,627	1,61	0,621
Umweltqualität	1,59	0,711	1,56	0,734	1,59	0,665	1,63	0,716
Internet-/Mobilfunkverbindung	1,58	0,684	1,52	0,683	1,52	0,666	1,72	0,683
Publikum / Menschen in der Stadt	1,99	0,860	2,21	0,951	1,92	0,724	1,66	0,691
Lebendigkeit/Stadtleben	1,89	0,858	2,02	0,969	1,77	0,735	1,77	0,726
Berufliche Chancen und Arbeitsmarkt	1,79	0,866	1,76	0,936	1,85	0,836	1,77	0,764
Eigener Freundeskreis	1,48	0,674	1,54	0,723	1,47	0,666	1,41	0,579
Eigene Familie	1,38	0,725	1,40	0,743	1,39	0,808	1,34	0,592

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

Dies gilt jedoch nicht für alle Faktoren. Stattdessen bestehen auch einige beachtenswerte Unterschiede in den Relevanzeinstufungen. Diese betreffen beispielsweise das Mobilitätsangebot. In Braunlage und Hagen wird beispielsweise dem ÖPNV-Angebot eine signifikant geringere Bedeutung beigemessen als in Ober-Ramstadt. Dies ergibt sich potenziell aufgrund der dezentralen Lage von Braunlage. Es könnte mit der vergleichsweise schlechten Ausstattung der Attraktivität des dortigen ÖPNV korrespondieren, die ggf. die Nutzung des ÖPNV für Bewohner:innen von Braunlage generell erschwert. Aber auch die Verkehrsanbindung mit dem Auto wird zwischen den Orten unterschiedlich relevant eingestuft. Hier zeigen sich signifikante Unterschiede zwischen allen Orten. Vor allem in Braunlage wird der Verkehrsanbindung mit dem Auto mehr Bedeutung beigemessen. Dies könnte auf die dezentrale Lage und die wenig attraktive Ausstattung mit ÖPNV zurückzuführen sein.

Die Einschätzung der Bedeutung von Faktoren wie dem Freizeit- und Kulturangebot (z.B. Konzerte, Kino, Theater) und dem Publikum bzw. Menschen in der Stadt unterscheidet sich

ebenfalls zwischen den Städten. Auch hier gibt es signifikante Unterschiede. Hagen sticht dabei als Großstadt leicht heraus. Dies könnte auf die größere Vielfalt und Anzahl der Freizeit- und kulturellen Angebote und generell eine höhere Präsenz von Menschen in der Stadt zurückzuführen sein.

Neben allen Aspekten, die sich auf die Verfügbarkeit physischer Angebote und Strukturen bezogen sind, spielen Internet- und Mobilfunkverbindungen mit Blick auf ihre Relevanz in allen betrachteten Städten eine besondere Rolle. In Hagen wird diesem Aspekt zwar signifikant weniger Bedeutung beigemessen als in den beiden Kleinstädten, dies allerdings bei dennoch hoher Relevanzeinschätzung. Diese leichten Unterschiede könnten darin begründet sein, dass in Hagen in Bezug auf viele Angebote eine bessere Vor-Ort-Infrastruktur verfügbar ist.

Interessanterweise werden die Ladenöffnungszeiten insgesamt als vergleichsweise wenig relevant eingeschätzt. Vor allem in Hagen wird ihnen signifikant weniger Wichtigkeit beigemessen als dies in den Kleinstädten der Fall ist. Gründe hierfür könnten die großstädtischen Strukturen und möglicherweise generell längere Öffnungszeiten im Vergleich zu kleineren Städten sein. Die Einschätzungen könnten aber auch ein Indiz dafür sein, dass die Befragten generell stärker auf Online-Angebote zugreifen bzw. ausweichen, bei denen keine zeitlichen Begrenzungen für den Einkauf bestehen.

Die beobachtbaren Unterschiede zwischen den Städten weisen darauf hin, dass in weiten Teilen ähnliche Relevanzeinstufungen gegeben sind. Sie spiegeln jedoch dennoch Besonderheiten der Lebensbedingungen und Prioritäten der dezentral gelegenen Kleinstadt, der Kleinstadt nahe einer größeren Stadt und der Großstadt wider. Diese beziehen sich v.a. auf Aspekte der Mobilität und Zugänglichkeit, aber auch auf kulturelle und soziale Aspekte.

Tabelle 6: Signifikante Korrelationen zwischen der Wichtigkeit der Qualitätsfaktoren und der Einkommenssituation<sup>2</sup>

	<b>Korrelationskoeffizient</b>
Wichtigkeit Berufliche Chancen, Arbeitgeber, Arbeitsmarkt	0,094**
Wichtigkeit Sicherheit	0,069*
Wichtigkeit ÖPNV-Angebot (z.B. Bus, Bahn)	0,143**
Wichtigkeit Freizeit- und Kulturangebot (z.B. Konzerte, Kino, Theater)	0,062*
Wichtigkeit Güter des täglichen Bedarfs (z.B. Lebensmittel)	0,071*
Wichtigkeit Sonstige Produkte	0,109**
Wichtigkeit Apotheken-, Optiker-, Hörgerätebedarf	0,119**
Wichtigkeit Banken / Versicherungsleistungen	0,173**
Wichtigkeit Gastronomie (z.B. Restaurants, Cafés)	-0,079**
Wichtigkeit Gesundheitsangebot (z.B. Ärzte, Krankenhaus, Pflege)	0,120**
Wichtigkeit Grünanlagen, öffentliche Sitz- und Erholungsflächen	0,060*
Wichtigkeit Lebendigkeit / Stadtleben	-0,062*
Wichtigkeit Behörden	0,095**
Wichtigkeit Barrierefreiheit	0,203**

\*\* Die Korrelation ist auf dem Niveau von 0,01 (2-seitig) signifikant.

\* Die Korrelation ist auf dem Niveau von 0,05 (2-seitig) signifikant.

Interessant ist zudem, dass die Bewertung eines großen Teils der betrachteten Qualitätsfaktoren von Einkommenssituation und Alter der Bewohner:innen der Städte abhängt. Dies wird bei der Analyse der Zusammenhänge deutlich. In Tabelle 6 sind die signifikanten Korrelationen zwischen der wahrgenommenen Bedeutung der Qualitätsfaktoren und der Einkommenssituation dargestellt. Es zeigt sich, dass z.B.

<sup>2</sup> Negative Korrelationskoeffizienten signalisieren in diesem Kontext einen positiven Zusammenhang, da die Skalierung der betrachteten Variablen einander entgegengesetzt gepolt ist. Bezüglich der Qualitätsfaktoren bedeuten niedrigere Werte eine höhere Ausprägung der Wichtigkeit, während höhere Werte bei dem Einkommen mit einer entsprechend steigenden Einkommensentwicklung einhergehen.

Faktoren wie Sicherheit, Freizeitangebote, das Warenangebot, Behörden oder öffentliche (Grün-) Anlagen mit zunehmendem Einkommen als weniger relevant betrachtet werden. Besonders deutlich ist die abnehmende Relevanz von ÖPNV-Angeboten, Dienstleistungen (z.B. Bank, Gesundheit) und der Barrierefreiheit bei steigendem Einkommen. Hingegen spielen für einkommensstärkere Bewohner:innen v.a. Aspekte wie die Gastronomie und das Stadtleben (die Lebendigkeit) eine größere Rolle.

Tabelle 7: Signifikante Korrelationen zwischen der Wichtigkeit der Qualitätsfaktoren und dem Alter<sup>3</sup>

	<b>Korrelationskoeffizient</b>
Wichtigkeit Berufliche Chancen, Arbeitgeber, Arbeitsmarkt	0,275**
Wichtigkeit Wohnqualität	0,122**
Wichtigkeit Sicherheit	0,071*
Wichtigkeit Umweltqualität	-0,067*
Wichtigkeit Freizeit- und Kulturangebot (z.B. Konzerte, Kino, Theater)	0,095**
Wichtigkeit Publikum / Menschen in der Stadt	-0,087**
Wichtigkeit Internet- / Mobilfunkverbindung	0,121**
Wichtigkeit Schulen/Bildung/Ausbildung	0,110**
Wichtigkeit eigene Familie	-0,077**
Wichtigkeit Güter des täglichen Bedarfs (z.B. Lebensmittel)	0,080**
Wichtigkeit Modeartikel	0,158**
Wichtigkeit Sonstige Produkte	0,078**
Wichtigkeit Apotheken-, Optiker-, Hörgerätebedarf	-0,122**
Wichtigkeit Banken / Versicherungsleistungen	-0,063*
Wichtigkeit Handwerker	-0,206**
Wichtigkeit Sportangebot (z.B. Sportplätze, Schwimmbad)	0,130**
Wichtigkeit Behörden	-0,139**
Wichtigkeit Barrierefreiheit	-0,077**

\*\* Die Korrelation ist auf dem Niveau von 0,01 (2-seitig) signifikant.

\* Die Korrelation ist auf dem Niveau von 0,05 (2-seitig) signifikant.

Auch im Hinblick auf das Alter (siehe Tabelle 7) scheinen Aspekte wie Freizeitangebote und Warenangebote mit zunehmendem Alter an Relevanz zu verlieren. Aber auch die Wohnqualität, Bildungsangebote oder die Digitalisierungsinfrastruktur (Mobil, Internet) werden mit zunehmendem Alter interessanterweise als weniger wichtig eingestuft. Umgekehrt nimmt die Bedeutung von Faktoren wie der Umweltqualität, Dienstleistungen unterschiedlicher Art, der Familie, von Behörden oder Aspekten der Barrierefreiheit mit steigendem Alter zu.

Mit Blick auf den Einfluss des Geschlechts zeigt sich auf Basis varianzanalytischer Untersuchungen, dass Frauen fast allen der betrachteten Faktoren eine höhere Relevanz zuschreiben als Männer dies tun. Lediglich bezüglich der Bedeutung der optischen Attraktivität und der Internet- und Mobilfunkanbindung zeigen sich keine signifikanten Unterschiede zwischen den Geschlechtern.

#### 4.2.3 Activity Spaces der Bewohner:innen der untersuchten Kleinstädte im Vergleich zur betrachteten Großstadt

Ein weiteres Ziel der Analyse lag darin, einen Eindruck über die Activity Spaces (Aktions- bzw. Aktivitätsräume) der Bewohner:innen der Kleinstädte und der Großstadt zu gewinnen. Zu diesem Zweck wurden die relevantesten Kategorien von Aktivitäten dahingehend analysiert, wie häufig sie von den Personen durchgeführt werden und wo sie diese Aktivitäten typischerweise realisieren.

<sup>3</sup> Negative Korrelationskoeffizienten signalisieren in diesem Kontext einen positiven Zusammenhang, da die Skalierung der betrachteten Variablen einander entgegengesetzt gepolt ist. Bezüglich der Qualitätsfaktoren bedeuten niedrigere Werte eine höhere Ausprägung der Wichtigkeit, während höhere Werte bei dem Alter mit einer entsprechend steigenden Altersentwicklung einhergehen.

Die Häufigkeit wurde anhand einer fünfstufigen Likert-Skala erfragt (Skala: 1 = täglich, 5 = seltener als alle zwei Wochen). Höhere Werte bedeuten eine geringere Häufigkeit. Als Orte wurden einerseits physische Orte erfasst (die eigene Stadt, das nähere regionale Umfeld bzw. das weitere Umfeld). Weiterhin wurde darüber hinaus berücksichtigt, dass ein großer Teil der Aktivitäten auch online erfolgen kann.

Betrachtet man zunächst die Häufigkeit, mit der die Aktivitäten realisiert werden (siehe Tabelle 8), so wird deutlich, dass eine besonders häufige Nutzung von Online-Medien und mobilen Geräten den Normalfall bei den befragten Personen darstellt. Dies gilt, egal ob sie in den Kleinstädten oder in der Großstadt wohnen. Auch die Nutzung des Autos als Fortbewegungsmittel erfolgt mit besonders großer Häufigkeit. In allen Städten wird der ÖPNV hingegen selten genutzt. Allerdings bestehen diesbezüglich signifikante Mittelwertunterschiede zwischen allen Städten. In Braunlage erfolgt die seltenste und in Hagen die stärkste Nutzung, jedoch jeweils auf im Durchschnitt sehr niedrigem Niveau.

Tabelle 8: Häufigkeit von Aktivitäten

	<b>Gesamt</b>		<b>Braunlage</b>		<b>Ober-Ramstadt</b>		<b>Hagen</b>	
	<b>MW</b>	<b>SD</b>	<b>MW</b>	<b>SD</b>	<b>MW</b>	<b>SD</b>	<b>MW</b>	<b>SD</b>
Nutzung Internet / Mobilfunk	1,14	0,624	1,18	0,748	1,10	0,465	1,11	0,516
Nutzung des Autos	1,92	1,171	1,86	1,133	2,00	1,160	1,96	1,239
Käufe von Gütern des täglichen Bedarfs	2,36	0,739	2,43	0,794	2,29	0,670	2,30	0,698
Aktivitäten mit der eigenen Familie	2,87	1,328	2,93	1,406	2,77	1,300	2,85	1,214
Nutzung von Grünanlagen, öffentlichen Sitz- und Erholungsflächen	3,20	1,373	3,02	1,395	3,46	1,358	3,26	1,307
Nutzung von Schulen/Bildung/Ausbildung (selbst/eigene Familie)	3,23	1,829	3,21	1,865	3,08	1,852	3,41	1,735
Aktivitäten mit dem eigenen Freundeskreis	3,27	1,159	3,30	1,255	3,25	1,114	3,24	1,029
Nutzung von Sportangeboten	3,61	1,346	3,77	1,326	3,41	1,349	3,53	1,346
Nutzung des Vereinslebens	3,70	1,334	3,89	1,274	3,40	1,366	3,70	1,351
Nutzung von Banken / Versicherungsleistungen	3,74	1,211	3,77	1,199	3,73	1,251	3,70	1,193
Besuch der Gastronomie	4,00	0,952	4,09	0,945	3,89	0,993	3,96	0,911
Nutzung von Freizeit- und Kulturangeboten	4,15	1,029	4,27	1,014	4,06	1,115	4,04	0,943
Nutzung des ÖPNV-Angebots	4,17	1,367	4,49	1,120	4,10	1,313	3,71	1,626
Käufe von sonstigen Produkten	4,24	0,908	4,23	0,926	4,27	0,894	4,25	0,895
Nutzung von Gesundheitsangeboten	4,52	0,886	4,48	0,935	4,52	0,876	4,58	0,805
Käufe von Apotheken-, Optiker-, Hörgerätebedarf	4,68	0,609	4,68	0,592	4,64	0,657	4,73	0,587
Käufe von Modeartikeln	4,72	0,608	4,71	0,596	4,79	0,530	4,66	0,689
Nutzung von sonstigen Dienstleistungen	4,77	0,631	4,74	0,654	4,80	0,566	4,77	0,652
Aufsuchen von Behörden	4,81	0,715	4,86	0,524	4,84	0,653	4,68	0,991
Nutzung von Handwerkerleistungen	4,90	0,439	4,87	0,501	4,92	0,354	4,92	0,400

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

Entsprechend der Relevanz der Kategorie „Käufe von Gütern des täglichen Bedarfs“ zeigt sich, dass diese Einkäufe in allen drei Städten häufig getätigt werden. Der

Gesamtmittelwert liegt bei 2,36. Dies deutet darauf hin, dass die meisten Befragten etwa einmal pro Woche diese Güter erwerben. Im Gegensatz dazu werden spezialisierte Sortimente, wie z.B. Modeartikel oder sonstige Produkte deutlich seltener gekauft.

Ebenfalls seltener erfolgen Besuche der Gastronomie. Hier liegt der Gesamtmittelwert bei 4,00. Dies deutet auf eine Nutzung etwa alle zwei Wochen hin. Interessanterweise suchen die Bewohner:innen von Ober-Ramstadt gastronomische Betriebe seltener auf als die Bewohner:innen der anderen beiden Städte. Dies könnte auf Ausstattungsunterschiede oder unterschiedliche Lebensstile hindeuten. Gerade Braunlage ist beispielsweise auf Grund der hohen Bedeutung des Tourismus durch eine überdurchschnittlich gute Gastronomieausstattung gekennzeichnet. Es könnte aber auch damit zusammenhängen, dass die Attraktivität der Gastronomie im Umfeld von Ober-Ramstadt höher eingestuft wurde und deshalb weitere Wege zur Gastronomienutzung zurückgelegt werden. Besonders selten werden spezialisierte Dienstleistungen genutzt, ebenso wie behördliche Dienstleistungen und Handwerksleistungen. Dies betrifft alle betrachteten Orte gleichermaßen.

Auf die Häufigkeit, mit der die Aktivitäten vorgenommen werden, haben sowohl Einkommenssituation als auch Alter und Geschlecht z.T. einen Einfluss. Geschlechterunterschiede gibt es jedoch nur sehr wenige, wobei sich v.a. einige Geschlechterstereotype zeigen. So nehmen beispielsweise Frauen signifikanter häufiger Käufe von Modeartikeln vor, Männer nutzen hingegen signifikant häufiger die Gastronomie.

Tabelle 9: Signifikante Korrelationen zwischen der Häufigkeit von Aktivitäten und der Einkommenssituation<sup>4</sup>

	<b>Korrelationskoeffizient</b>
Häufigkeit: Käufe von Gütern des täglichen Bedarfs (z.B. Lebensmittel)	-0,074*
Häufigkeit: Nutzung von Banken / Versicherungsleistungen	-0,145**
Häufigkeit: Besuch der Gastronomie	-0,166**
Häufigkeit: Nutzung von Gesundheitsangeboten	0,062*
Häufigkeit: Nutzung von Sportangeboten	-0,080**
Häufigkeit: Nutzung des ÖPNV-Angebots	0,086**
Häufigkeit: Nutzung des Autos	-0,133**

\*\* Die Korrelation ist auf dem Niveau von 0,01 (2-seitig) signifikant.

\* Die Korrelation ist auf dem Niveau von 0,05 (2-seitig) signifikant.

Bezüglich der Einkommens- und Alterssituation sind die Einflüsse auf die Häufigkeit der Nutzung jedoch ausgeprägter. Beispielsweise erfolgt bei einkommensstärkeren Personen (siehe Tabelle 9) eine häufigere Nutzung des Autos, aber eine seltener Nutzung des ÖPNV. Zudem wird die Gastronomie stärker aufgesucht, es finden häufiger Käufe von Gütern des täglichen Bedarfs statt und Bank- und Versicherungsleistungen werden häufiger nachgefragt.

Die Häufigkeit, mit der bestimmte Aktivitäten durchgeführt werden, ist zudem z.T. altersabhängig (siehe Tabelle 10). Beispielsweise finden Käufe von spezialisierten Sortimenten (von Mode und sonstigen Produkten) seltener statt, je älter die Personen sind. Aber auch viele weitere Aktivitäten werden mit steigendem Alter signifikant seltener realisiert, so z.B. Besuche der Gastronomie, Aktivitäten mit dem Freundeskreis, die Nutzung von Sport- oder Freizeit-, Kultur- und Bildungsangeboten oder des Vereinslebens. Auch der ÖPNV wird mit steigendem Alter signifikant seltener genutzt. Häufiger hingegen werden v.a. solche Aktivitäten wahrgenommen, die mit Gesundheit und Dienstleistungen zusammenhängen.

<sup>4</sup> Negative Korrelationskoeffizienten signalisieren in diesem Kontext einen positiven Zusammenhang, da die Skalierung der betrachteten Variablen einander entgegengesetzt gepolt ist. Bezüglich der Aktivitäten bedeuten niedrigere Werte eine höhere Ausprägung der Häufigkeit, während höhere Werte bei dem Einkommen mit einer entsprechend steigenden Einkommensentwicklung einhergehen.

Tabelle 10: Signifikante Korrelationen zwischen der Häufigkeit von Aktivitäten und dem Alter<sup>5</sup>

	<b>Korrelationskoeffizient</b>
Häufigkeit: Käufe von Modeartikeln	0,194**
Häufigkeit: Käufe von sonstigen Produkten	0,085**
Häufigkeit: Käufe von Apotheken-, Optiker-, Hörgerätebedarf	-0,102**
Häufigkeit: Nutzung von Banken / Versicherungsleistungen	-0,094**
Häufigkeit: Besuch der Gastronomie	0,078**
Häufigkeit: Nutzung von Handwerkerleistungen	0,093**
Häufigkeit: Nutzung von Gesundheitsangeboten	-0,097**
Häufigkeit: Nutzung von Freizeit- und Kulturangeboten	0,168**
Häufigkeit: Nutzung von Sportangeboten	0,133**
Häufigkeit: Nutzung von Schulen/Bildung/Ausbildung (selbst/eigene Familie)	0,266**
Häufigkeit: Nutzung des Vereinslebens	0,089**
Häufigkeit: Aktivitäten mit dem eigenen Freundeskreis	0,138**
Häufigkeit: Nutzung des ÖPNV-Angebots	0,172**

\*\* Die Korrelation ist auf dem Niveau von 0,01 (2-seitig) signifikant.

### Typische Orte der Durchführung bzw. Nutzung von Aktivitäten und Angeboten

Neben der Betrachtung der Häufigkeit ist es zudem besonders interessant, wo die Aktivitäten typischerweise wahrgenommen bzw. durchgeführt werden. In allen betrachteten Städten spielt die eigene Stadt – und damit die lokale Nahversorgung – bei Käufen von Gütern des täglichen Bedarfs eine sehr starke Rolle. Auch für spezifische Kategorien, wie z.B. Apothekenbedarf oder Dienst- und Handwerkerleistungen, ist das lokale Angebot besonders wichtig. In diesen Bereichen ist deshalb eine gute lokale Versorgung notwendig. Gleichmaßen scheint bei den betreffenden Aktivitäten aber auch eine starke lokale Bindung der Bürger:innen gegeben zu sein. Bei Dienstleistungen und beim Handwerk spielt darüber hinaus häufig auch die Notwendigkeit des persönlichen Kontakts eine besondere Rolle. Dies befördert die Inanspruchnahme von Vor-Ort-Angeboten.

Die Bedeutung des weiteren Umfelds ist für die betrachteten Aktivitäten hingegen vergleichsweise gering. Interessanterweise zeigen die Daten darüber hinaus, dass Online-Angebote im Vergleich zu Angeboten im weiteren Umfeld, die weitere und längere Fahrtzeiten voraussetzen, von den befragten Bürger:innen tendenziell präferiert werden. Das weitere Umfeld scheint v.a. dann von Bedeutung zu sein, wenn physisches Erleben eine Rolle spielt oder spezifische Erlebnisse (z.B. Erlebniseinkäufe, Freizeiterlebnisse) gesucht werden.

In allen Städten – auch in der Großstadt – zeigen sich weiterhin Tendenzen dahingehend, dass für einige Kategorien von rd. einem Drittel der Bewohner:innen typischerweise Online-Kanäle genutzt werden. Diese Tendenz ist besonders bei solchen Produkten ausgeprägt, die entweder eine große Auswahl erfordern oder spezifisch sind (z.B. hinsichtlich der Markenpräferenzen oder der Produktspezifikationen), wie es beispielsweise bei Modeartikeln oder sonstigen Produkten der Fall ist. Zudem gilt dies für Dienstleistungen, die nicht notwendigerweise den persönlichen Kontakt erfordern, wie Bank- und Versicherungsleistungen. Online-Shopping sowie die Wahrnehmung von Online-Dienstleistungen gleichen zudem Angebotsdefizite in der eigenen Stadt und im näheren Umfeld aus, bieten den Komfort des Einkaufens von zu Hause aus, sparen Zeit im Vergleich zu Fahrten in das nähere oder weitere Umfeld und ermöglichen es den Bürger:innen, Angebote (z.B. Preise, Produkte oder Dienstleistungen) unkompliziert zu vergleichen. Hinzu kommt, dass Online-Shops und Banking-Apps keine Öffnungszeiten kennen und oft eine

<sup>5</sup> Negative Korrelationskoeffizienten signalisieren in diesem Kontext einen positiven Zusammenhang, da die Skalierung der betrachteten Variablen einander entgegengesetzt gepolt ist. Bezüglich der Aktivitäten bedeuten niedrigere Werte eine höhere Ausprägung der Häufigkeit, während höhere Werte bei dem Alter mit einer entsprechend steigenden Altersentwicklung einhergehen.

breitere Produkt- und Leistungspalette vorhalten können. Dies ist besonders attraktiv, wenn die Bürger:innen seltene oder spezifische Artikel nachfragen.

Betrachtet man die Städte im Einzelnen, ergeben sich in Braunlage spezifische Muster im Nutzungsverhalten. Diese deuten darauf hin, dass die besonderen lokalen Gegebenheiten der Stadt, dabei nicht nur die Größe, sondern auch die geografische Lage, die Gastronomie- und Einzelhandelsstruktur und die Demografie, einen bedeutenden Einfluss haben (siehe Tabelle 11).

Tabelle 11: Typische Orte für die Durchführung von ausgewählten Aktivitäten in Braunlage

Kategorie	In meiner Stadt %	Im näheren regionalen Umfeld %	Im weiteren Umfeld %	Im Internet/online %
Güter des täglichen Bedarfs	65,3	30,3	4,1	0,3
Modeartikel	3,3	29,8	28,6	38,3
Sonstige Produkte	9,6	33,1	24,8	32,5
Apothekenbedarf	45,4	32,4	14,0	8,2
Banken/Versicherungen	48,9	19,3	7,5	24,3
Gastronomie	54,9	33,9	9,3	1,9
Handwerkerleistungen	51,4	36,2	11,2	1,2
Sonstige Dienstleistungen	27,9	47,6	19,1	5,4
Gesundheitsangebote	25,2	47,4	24,5	2,9
Freizeit- und Kulturangebote	24,3	40,3	32,7	2,7
Sportangebote	43,0	33,6	19,3	4,1
Grünanlagen	72,8	20,1	6,4	0,7
Bildung	46,1	28,0	14,2	11,7
Behörden	56,8	29,0	9,9	4,3
Vereinsleben	66,2	15,0	14,6	4,2
Freundeskreis	52,4	28,2	16,5	2,9
Familie	50,7	25,0	21,3	3,0
ÖPNV	23,1	29,3	47,6	-
Auto	50,4	34,4	15,2	-
Internet/Mobilfunk	88,7	5,1	6,2	-

Die touristische Prägung und die Lage in einer attraktiven Naturlandschaft (Naturpark Harz) erklären die hohen Werte für die besondere Bedeutung der lokalen gastronomischen Angebote und der lokalen Grünanlagen. Gleichzeitig besteht jedoch eine begrenzte Verfügbarkeit spezialisierter Angebote in der Kleinstadt Braunlage. Im Vergleich zu den anderen Städten zeigt Braunlage deshalb eine leicht höhere Nutzung des regionalen Umfelds für den Kauf von sonstigen Produkten (33,1 %). Für spezielle oder vielfältigere Produkte sind die Bewohner:innen nicht nur bereit, sondern ggf. auch gezwungen, auf das regionale oder weitere Umfeld oder Online-Angebote auszuweichen. Der Online-Kauf ist dabei v.a. bei Modeartikeln mit 38,3 % und sonstigen Produkten mit 32,5 % besonders ausgeprägt.

Ober-Ramstadt, als zentral gelegene Kleinstadt, profitiert hingegen stärker von Angeboten aus dem näheren regionalen Umfeld als dies in Braunlage, als dezentral gelegener Kleinstadt, der Fall ist (siehe Tabelle 12).



Tabelle 12: Typische Orte für die Durchführung von ausgewählten Aktivitäten in Ober-Ramstadt

Kategorie	In meiner Stadt %	Im näheren regionalen Umfeld %	Im weiteren Umfeld %	Im Internet/online %
Güter des täglichen Bedarfs	86,3	12,7	0,7	0,3
Modeartikel	0,0	35,7	25,8	38,5
Sonstige Produkte	9,3	39,5	14,0	37,2
Apothekenbedarf	81,2	13,2	3,0	2,6
Banken/Versicherungen	48,2	13,9	4,6	33,3
Gastronomie	41,1	49,5	9,4	-
Handwerkerleistungen	36,3	54,4	8,3	1,0
Sonstige Dienstleistungen	31,3	50,2	13,1	5,4
Gesundheitsangebote	41,6	46,5	10,6	1,3
Freizeit- und Kulturangebote	29,0	46,5	23,9	0,6
Sportangebote	57,2	30,6	9,1	3,1
Grünanlagen	52,2	34,5	13,0	0,3
Bildung	49,2	30,0	12,7	8,1
Behörden	79,7	14,3	3,3	2,7
Vereinsleben	73,6	20,4	4,3	1,7
Freundeskreis	41,8	45,8	10,7	1,7
Familie	44,3	36,3	18,4	1,0
ÖPNV	26,8	57,7	15,5	-
Auto	33,7	42,4	23,9	-
Internet/Mobilfunk	90,3	4,7	5,0	-

Zwar werden Güter des täglichen Bedarfs typischerweise stärker in Ober-Ramstadt selbst gekauft, aber für spezialisiertere Angebote und Sortimente in Einzelhandel und Dienstleistungen ist das nähere regionale Umfeld von Ober-Ramstadt von besonderer Bedeutung. Auffallend ist weiterhin, dass das weitere Umfeld in einer Vielzahl der Bereiche von geringerer Relevanz als Online-Angebote zu sein scheint, um den betrachteten Aktivitäten nachzugehen. Es liegt nahe, dass die geografische Lage im Einzugsgebiet der Großstadt zu diesen Verhaltensmustern der Bewohner:innen beiträgt. Dort wird für Aktivitäten des täglichen Bedarfs v.a. auf Vor-Ort-Angebote zurückgegriffen und spezialisiertere Aktivitäten werden eher im näheren regionalen Umfeld oder im Internet realisiert.

In Ober-Ramstadt zeigt sich zudem eine im Vergleich zu den beiden anderen Städten höhere Nutzung des ÖPNV, um in das nähere regionale Umfeld zu pendeln. Dies kann in der im Vergleich guten Anbindung an die Infrastruktur der Großstadt begründet liegen. In Braunlage spielt der ÖPNV eher für weitere Fahrten eine Rolle, während er in Hagen v.a. innerhalb der Stadt selbst genutzt wird und dort eine Alternative für den Individualverkehr darstellt.

Insgesamt zeigt sich, dass die Bewohner:innen von Hagen ihre Aktivitäten deutlich stärker auf das Stadtgebiet fokussieren (siehe Tabelle 13). Zwar spielt auch das nähere regionale Umfeld eine Rolle, z.B. für Freizeit- und Kulturangebote, jedoch ist v.a. das weitere Umfeld von geringer Relevanz, um dort den betrachteten Aktivitäten nachzugehen. Dies ist insbesondere auf die in der Großstadt in vielfältigerer Form und Menge verfügbaren Angebote zurückzuführen. Dennoch ist beachtenswert, dass auch in der Großstadt in starkem Maße Online-Angebote, insbesondere Online-Shopping-Angebote, genutzt werden.

Tabelle 13: Typische Orte für die Durchführung von ausgewählten Aktivitäten in Hagen

Kategorie	In meiner Stadt %	Im näheren regionalen Umfeld %	Im weiteren Umfeld %	Im Internet/online %
Güter des täglichen Bedarfs	86,9	10,8	0,7	1,6
Modeartikel	18,2	29,5	18,9	33,4
Sonstige Produkte	25,5	22,8	11,3	40,4
Apothekenbedarf	84,3	9,8	0,7	5,2
Banken/Versicherungen	58,2	6,9	0,3	34,6
Gastronomie	48,0	44,7	7,0	0,3
Handwerkerleistungen	74,2	19,0	5,2	1,6
Sonstige Dienstleistungen	63,6	24,1	6,3	6,0
Gesundheitsangebote	71,7	22,4	4,3	1,6
Freizeit- und Kulturangebote	39,6	45,5	13,9	1,0
Sportangebote	72,5	17,5	7,9	2,1
Grünanlagen	52,5	35,3	11,2	1,0
Bildung	71,9	15,8	7,3	5,0
Behörden	90,5	5,9	1,3	2,3
Vereinsleben	76,4	14,6	6,3	2,7
Freundeskreis	49,3	43,0	7,0	0,7
Familie	57,3	31,7	10,3	0,7
ÖPNV	67,8	12,3	19,9	-
Auto	61,1	27,5	11,4	-
Internet/Mobilfunk	92,4	4,0	3,6	-

#### 4.2.4 Mobilität und Verkehrsmittel in den Kleinstädten im Vergleich zur Großstadt

Die Häufigkeiten, mit der die Verkehrsmittel genutzt werden, ebenso wie die Orte, an denen die Verkehrsmittel genutzt werden, geben bereits erste Eindrücke über die Verkehrsmittelnutzung in den drei betrachteten Städten (siehe Tabelle 8, Tabelle 11, Tabelle 12 und Tabelle 13). Dabei wird die besondere Relevanz des Autos, insbesondere in der peripher gelegenen Kleinstadt Braunlage, deutlich.

Um einen genaueren Einblick in die Wahl der Fortbewegungsmittel zu erhalten, wurden die Bürger:innen dazu befragt, welches Fortbewegungsmittel sie überwiegend für Strecken innerhalb ihrer eigenen Stadt, im näheren regionalen Umfeld sowie für überregionale Strecken nutzen (siehe Tabelle 14).

Bei der Analyse werden Muster deutlich, die zwischen den Kleinstädten und der Großstadt unterschiedlich ausgeprägt sind. Innerhalb der Kleinstädte erfolgt in stärkerem Maße die Fortbewegung zu Fuß. In Ober-Ramstadt ist dies den Angaben der Bürger:innen zufolge auch die überwiegende Fortbewegungsform innerhalb der Stadt. Dies kann damit zusammenhängen, dass die Strecken in den Kleinstädten typischerweise kürzer sind als in der betrachteten Großstadt. In Braunlage und Hagen ist das Auto die für Strecken innerhalb der Stadt am häufigsten gewählte Alternative. Während in Hagen die großstädtische Struktur und die damit verbundenen Distanzen eine Erklärung für dieses Verhalten liefern, trägt in Braunlage die spezifische Struktur zu diesen Mobilitätsmustern bei. Die drei Stadtteile liegen räumlich weit auseinander, sodass Entfernungen zwischen den Stadtteilen nur schwer zu Fuß zurückgelegt werden können.

Tabelle 14: Überwiegend genutzte Fortbewegungsmittel

Kategorie	Gesamt %	Braunlage %	Ober-Ramstadt %	Hagen %
... für Strecken innerhalb der eigenen Stadt				
Auto	43,1	42,7	33,3	53,8
ÖPNV	6,9	0,6	1,0	24,0
Fahrrad	15,5	10,5	30,6	8,9
zu Fuß	32,9	44,1	34,0	12,3
Sonstige	1,6	2,2	1,0	1,0
... für Strecken im näheren regionalen Umfeld				
Auto	78,1	83,5	70,5	76,5
ÖPNV	13,6	10,9	15,1	16,6
Fahrrad	6,3	3,1	14,1	4,3
zu Fuß	1,6	1,9	0,3	2,3
Sonstige	0,4	0,6	0,0	0,3
... für überregionale Strecken				
Auto	84,2	84,4	85,4	82,7
ÖPNV	14,7	13,4	14,6	16,9
Fahrrad	0,1	0,2	0,0	0,3
zu Fuß	0,2	0,4	0,0	0,0
Sonstige	0,9	1,7	0,0	0,0

In Braunlage und Ober-Ramstadt spielt der ÖPNV für Strecken innerhalb der jeweiligen Stadt praktisch keine Rolle. Dies hängt mit der jeweils vorliegenden Infrastruktur und Taktung zusammen, die den ÖPNV für die Fortbewegung innerhalb der Kleinstädte z.T. unmöglich oder aber unattraktiv machen. Anders gestaltet sich dies in Hagen. Dort stellt der ÖPNV für fast ein Viertel der befragten Personen das überwiegend genutzte Fortbewegungsmittel innerhalb der Stadt dar. In allen betrachteten Städten ist auch das Fahrrad eine relevante Alternative für die Fortbewegung innerhalb der jeweiligen Stadt. Dies ist insbesondere in Ober-Ramstadt der Fall, das sich durch wenige Steigungen und eine deshalb besonders geeignete topografische Struktur kennzeichnet. In Hagen ist die Nutzung des Fahrrads am geringsten.

Bei der Fortbewegung im näheren regionalen Umfeld spielt das Auto für alle Befragten die größte Rolle. Auf Grund der ÖPNV-Struktur ist es für die Bewohner:innen von Braunlage von höherer Relevanz als für die Bewohner:innen von Ober-Ramstadt und Hagen. Öffentlicher Verkehr ist in den Städten dennoch in allen Städten deutlich weniger bedeutend. Zwar ist die Nutzung des ÖPNV in allen Städten ähnlich ausgeprägt, jedoch spielt er in Hagen und Ober-Ramstadt eine leicht stärkere Rolle. In Ober-Ramstadt wirkt sich aus, dass es als zentral gelegene Kleinstadt eine gute öffentliche Verkehrsinfrastruktur aufweist. Hagen ist ebenfalls gut in den regionalen öffentlichen Verkehr eingebunden. In Ober-Ramstadt ist die Fahrradnutzung für weitere Strecken mit 14,1 % signifikant und auffallend höher als in den anderen Städten. Ein Grund hierfür könnte wiederum in den topografischen Bedingungen ebenso wie in der regionalen Radwegstruktur liegen.

Für überregionale Strecken ist die Nutzung des Autos in allen Städten sehr hoch und liegt über 80 %. Auch der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Fortbewegungsmitteln ist ähnlich, mit einer leicht höheren Bedeutung in Hagen. Fahrrad und „zu Fuß“ sind für überregionale Strecken naturgemäß nahezu irrelevant.

## 4.2.5 Beurteilung der Lebensqualität und Zufriedenheit in und mit der eigenen Stadt und dem regionalen Umfeld

Neben der Beurteilung der jeweils spezifischen Faktoren, die Einzelmerkmale der Städte und ihres jeweiligen regionalen Umfelds betreffen, also z.B. das Angebotspektrum an Handel, Dienstleistungen, Gastronomie, die Infrastrukturausstattung oder das Freizeit- und Naturumfeld, ist die gesamthafte Bewertung der Städte von Bedeutung. Um den holistischen Blick der Bewohner:innen auf ihre eigene Stadt und das jeweilige nähere regionale Umfeld zu erheben, wurde daher erfragt, wie sie die Lebensqualität der eigenen Stadt (innerhalb der Stadtgrenzen) und des näheren regionalen Umfelds (bis 30 Minuten Autofahrt) insgesamt beurteilen. Zur Erfassung wurde eine fünfstufige Likert-Skala (1 = sehr gut, 5 = sehr schlecht) verwendet. Je niedriger der Wert ist, umso besser ist die Bewertung. Für die Erhebung der Zufriedenheit wurde ähnlich vorgegangen. Die Zufriedenheit mit der eigenen Stadt (innerhalb der Stadtgrenzen) und mit dem näheren regionalen Umfeld (bis 30 Minuten Autofahrt) sollte insgesamt auf einer fünfstufigen Likert-Skala (1 = völlig zufrieden, 5 = überhaupt nicht zufrieden) beurteilt werden. Auch hier repräsentieren niedrige Werte eine höhere Ausprägung der Zufriedenheit.

Tabelle 15: Beurteilung von Lebensqualität in den Städten und Zufriedenheit mit den Städten

	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	MW	SD	MW	SD	MW	SD	MW	SD
Lebensqualität der Stadt	2,54	1,003	2,39	0,921	2,16	0,776	3,20	1,034
Lebensqualität des näheren regionalen Umfelds	2,10	0,637	2,09	0,633	1,98	0,600	2,24	0,656
Zufriedenheit mit der eigenen Stadt	2,91	1,130	2,92	1,095	2,43	0,927	3,37	1,178
Zufriedenheit mit dem näheren regionalen Umfeld	2,10	0,734	2,21	0,766	1,90	0,659	2,12	0,711

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

In Tabelle 15 sind die durchschnittlichen Werte für die Beurteilung der Lebensqualität und der Zufriedenheit mit Stadt und näherem regionalen Umfeld dargestellt. Es wird deutlich, dass die Lebensqualität in Ober-Ramstadt am höchsten eingeschätzt wird, während sie in Hagen mit einem Wert von 3,2 signifikant schlechter eingestuft wird. In allen Städten wird die Lebensqualität des regionalen Umfelds signifikant besser bewertet.

Für die Zufriedenheit mit der eigenen Stadt und dem regionalen Umfeld zeigt sich eine ähnliche Tendenz. Die Zufriedenheit mit der eigenen Stadt ist in den beiden Kleinstädten eher moderat ausgeprägt. Ober-Ramstadt als zentral gelegene Kleinstadt weist eine leicht höhere Zufriedenheit auf, während diese in Braunlage auf einem mittleren Niveau liegt. In Hagen ist die Zufriedenheit mit der eigenen Stadt jedoch am niedrigsten. Mit Blick auf das nähere regionale Umfeld ist die Zufriedenheit in allen Städten signifikant positiver ausgeprägt. Insbesondere in Ober-Ramstadt ist sie vergleichsweise hoch.

Auffallend ist damit, dass in allen Städten die eigene Stadt signifikant schlechter beurteilt wird als das jeweilige regionale Umfeld. Dies gilt in besonderem Maße für die Großstadt. Besonders bemerkenswert ist, dass sowohl die Lebensqualität als auch die Zufriedenheit in den Kleinstädten signifikant positiver ausgeprägt sind als in der Großstadt. Kleinstädte scheinen hier generelle Vorteile für die Bewohner:innen zu bieten. Diese spiegeln sich nicht notwendigerweise in der Einzelbetrachtung der Attraktivitätsbeurteilung der Angebote wider. Jedoch führt der Angebots-Mix dazu, dass die gesamthafte Betrachtung positiver ist. Mögliche Gründe könnten darin liegen, dass in der Großstadt in stärkerem Maße städtischer Stress und Hektik zum Tragen kommen. Auch die städtischen Infrastrukturen können zwar umfangreicher sein und in ihrer Einzelbeurteilung durchaus positiv gesehen

werden, in ihrem Zusammenwirken werden jedoch negative Einflüsse auf die Gesamtbeurteilung von Lebensqualität und Zufriedenheit mit der Stadt deutlich. Ein „Zuviel“ kann zu Unübersichtlichkeit und Überforderung führen und z.B. mit kognitiver und emotionaler Belastung für die Bewohner:innen einhergehen. Hinzu kommt, dass Faktoren wie z.B. Sicherheit, Sauberkeit, Wohnqualität oder Umweltqualität in Hagen durch eine geringere Attraktivitätswahrnehmung gekennzeichnet sind (siehe Tabelle 3). Dies scheint sich deutlich auf die Gesamtbeurteilung auszuwirken.

Darüber hinaus können potenziell unterschiedliche Life Styles der Bewohner:innen von Kleinstädten und von Großstädten dazu führen, dass sich die Gesamtbeurteilung deutlich unterscheidet. In den Kleinstädten scheint es zu gelingen, dass die Erwartungen der Bewohner:innen trotz insgesamt geringerer Ausstattungsniveaus in den Bereichen von Versorgung und Infrastruktur in besserem Maße erfüllt werden können. Gerade Umgebungsfaktoren könnten dabei von besonderer Bedeutung sein. Besonders zu profitieren scheint dabei die zentral gelegene Kleinstadt, die von den Ausstrahlungseffekten der nahegelegenen Großstadt positiv beeinflusst wird.

#### 4.2.6 Ausprägung der individuellen Lebenszufriedenheit und der individuellen Lebensqualität

Sowohl die subjektiv wahrgenommene individuelle Lebensqualität als auch die individuelle Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen sind wichtige Zielgrößen von Städten (Schlesinger, 2016). Sie wurden deshalb als die wichtigsten Erfolgsgrößen im Rahmen dieser Studie näher analysiert.

##### **Ausprägung der subjektiv empfundenen Lebensqualität**

Zur Beurteilung der individuellen Lebenssituationen der Bewohner:innen der betrachteten Städte wurde zunächst die individuelle Lebensqualität gemessen. Hierzu wurde der WHO-5-Ansatz zur Messung des Well-Beings in seiner deutschsprachigen Version verwendet. Dieses Instrument des WHO-Five-Well-Being-Index wird in vielen Disziplinen zur Erfassung des psychischen Well-Beings genutzt und kennzeichnet die individuelle, subjektiv empfundene Lebensqualität der Menschen. Die Skala wurde entwickelt, um verschiedene Dimensionen des emotionalen Wohlbefindens zu erfassen, darunter positive Gefühle, Glück und Zufriedenheit. Als Methode zur Erfassung der Lebensqualität in Form des psychischen Wohlbefindens hat sie sich in der psychologischen Forschung breit etabliert. Validität und Zuverlässigkeit des WHO-5-Index wurden in zahlreichen Studien nachgewiesen (z.B. Sischka et al. 2020; Topp et al. 2015).

Die Skala besteht aus fünf Items, die auf einer sechsstufigen Likert-Skala bewertet werden, wobei 0 „die ganze Zeit“ und 5 „zu keinem Zeitpunkt“ bedeutet. Die fünf Items, die in dieser Studie genutzt wurden, lauten:

In den letzten zwei Wochen

- ... war ich froh und guter Laune.
- ... habe ich mich ruhig und entspannt gefühlt.
- ... habe ich mich energisch und aktiv gefühlt.
- ... habe ich mich beim Aufwachen frisch und ausgeruht gefühlt.
- ... war mein Alltag voller Dinge, die mich interessieren.

Um den Gesamtsummenscore zu berechnen, werden die Bewertungen für alle fünf Items

addiert. Der Wert dieses Summenscores kann zwischen 0 und 25 liegen. Ein niedriger Score auf dieser Skala deutet auf ein besseres psychisches Wohlbefinden hin.

Insgesamt wird die individuelle Lebensqualität durch die Bewohner:innen aller Städte, gemessen anhand dieses WHO-5-Summenscores, vergleichsweise positiv beurteilt. Die Bewohner:innen der Großstadt Hagen empfinden im Durchschnitt im Vergleich zu den Kleinstädten Braunlage und Ober-Ramstadt die niedrigste Lebensqualität (siehe Tabelle 16). Im Vergleich zu Ober-Ramstadt, das im Vergleich der drei Städte gemessen anhand der WHO-5-Skala die höchste subjektive empfundene Lebensqualität aufweist, ist dieser Unterschied auch statistisch signifikant.

Tabelle 16: Ausprägung der individuellen Lebensqualität in den Städten (WHO-5 Summenscore)

	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	MW	SD	MW	SD	MW	SD	MW	SD
WHO-5 Summenscore	8,60	4,375	8,70	4,638	8,06	3,400	8,99	4,237
Pauschalerfassung der Lebensqualität	1,91	0,659	1,92	0,710	1,82	0,590	1,96	0,625

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

Zusätzlich zu der Erhebung der WHO-5-Skala wurde auch eine pauschale Abfrage der Lebensqualität vorgenommen. Dies erfolgte mit der Frage danach, wie die Individuen ihre eigene, persönliche Lebensqualität insgesamt beschreiben würden (1 = sehr gut, 5 = sehr schlecht). Hier zeigt sich ein ähnliches Muster (siehe Tabelle 16). Bei der Pauschalabfrage der Lebensqualität ist die Einschätzung der Bewohner:innen von Ober-Ramstadt signifikant positiver als die Beurteilung der individuellen Lebensqualität durch die Einwohner:innen der Großstadt Hagen. Die individuelle Beurteilung der Lebensqualität durch die Bewohner:innen von Braunlage liegt wiederum zwischen den beiden Beurteilungswerten aus Ober-Ramstadt und Hagen. Absolut gesehen sind die Unterschiede zwischen den drei betrachteten Städten allerdings nicht sehr hoch.

### Ausprägung der subjektiv empfundenen Lebenszufriedenheit

Neben der individuell empfundenen Lebensqualität wurde die subjektive Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen der drei Städte erfasst. Zur Messung dieser subjektiven Lebenszufriedenheit wurde die deutsche Version der Satisfaction with Life Scale (SWLS) verwendet. Die SWLS-Skala wurde ursprünglich von Diener et al. (1985) entwickelt und besteht in der deutschen Version (Janke/Glöckner-Rist 2012) aus fünf Aussagen:

- In den meisten Bereichen entspricht mein Leben meinen Idealvorstellungen.
- Meine Lebensbedingungen sind ausgezeichnet.
- Ich bin mit meinem Leben zufrieden.
- Bisher habe ich die wesentlichen Dinge erreicht, die ich mir für mein Leben wünsche.
- Wenn ich mein Leben nochmal leben könnte, würde ich kaum etwas ändern.

Um die Einschätzungen der Respondent:innen zu erheben, wurde eine fünfstufige Likert-Skala (1 = trifft vollständig zu, 5 = trifft überhaupt nicht zu) genutzt. Der Gesamtwert für jede Person wurde ermittelt, indem die Bewertungen der fünf Einzelitems zu einem Gesamtscore addiert wurden. Der Wert dieses Gesamtscores kann zwischen 5 (sehr zufrieden) und 25 (sehr unzufrieden) variieren, wobei niedrigere Werte eine höhere

Lebenszufriedenheit anzeigen.

Tabelle 17: Ausprägung der individuellen Lebenszufriedenheit in den Städten (SWLS-Summenscore)

	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	MW	SD	MW	SD	MW	SD	MW	SD
SWLS-Summenscore	11,07	3,191	11,26	3,431	10,63	2,937	11,20	2,970

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

Ähnlich wie mit Blick auf die Beurteilung ihrer individuellen Lebensqualität bewerten die befragten Personen in allen drei betrachteten Städten ihre Lebenszufriedenheit im Durchschnitt vergleichsweise positiv. Die Werte liegen bei 10,6 in Ober-Ramstadt, 11,2 in Hagen und 11,3 in Braunlage. Von den betrachteten drei Städten ist die Lebenszufriedenheit damit in Braunlage als peripher gelegener Kleinstadt und in Hagen als Großstadt am geringsten. In Ober-Ramstadt, als zentral gelegener Kleinstadt, ist sie leicht, aber dennoch signifikant höher als in Braunlage. Die Art der Stadt – ob Kleinstadt oder Großstadt – scheint damit in dem im Rahmen dieser Studie betrachteten Sample durchaus ausschlaggebend für die Entwicklung der individuellen Lebensqualität und der subjektiv empfundenen Lebenszufriedenheit zu sein. Vor allem zentral gelegene Kleinstädte (in diesem Fall Ober-Ramstadt) scheinen leichte Vorteile durch die Verknüpfung kleinstädtischer Strukturen mit der Infrastruktur der umliegenden Region zu bieten.

### Zusammenhänge zwischen Lebensqualität und Zufriedenheit

Die individuelle, subjektiv wahrgenommene Lebensqualität und Lebenszufriedenheit sowie die Beurteilung der Lebensqualität der Stadt bzw. ihres regionalen Umfelds und auch die Zufriedenheit mit Stadt und Umfeld sind eng miteinander verknüpft (siehe Tabelle 18). Sind die Lebensbedingungen in der Stadt und dem Umfeld gut, dann führt dies dazu, dass die Menschen auch ein höheres Maß an individueller Lebensqualität erfahren und zufriedener mit ihrem Leben sind.

Tabelle 18: Korrelationen zwischen den unterschiedlichen Variablen zur Lebensqualität und Zufriedenheit

	Pauschal- erfassung der Lebens- qualität	WHO-5 Summen- score	SWLS- Summensc ore-	Zufrieden- heit mit der eigenen Stadt	Zufrieden- heit mit dem näheren regionalen Umfeld	Lebens- qualität der eigenen Stadt	Lebens- qualität des näheren regionalen Umfelds
Pauschal-erfassung der Lebensqualität	-	0,385**	0,508**	0,333**	0,222**	0,439**	0,290**
WHO-5 Summenscore	0,385**	-	0,469**	0,114**	0,138**	0,165**	0,198**
SWLS-Summenscore	0,508**	0,469**	-	0,263**	0,147**	0,241**	0,154**
Zufriedenheit mit der eigenen Stadt	0,333**	0,114**	0,263**	-	0,350**	0,676**	0,237**
Zufriedenheit mit dem näheren regionalen Umfeld	0,222**	0,138**	0,147**	0,350**	-	0,232**	0,480**
Lebensqualität der eigenen Stadt	0,439**	0,165**	0,241**	0,676**	0,232**	-	0,377**
Lebensqualität des näheren regionalen Umfelds	0,290**	0,198**	0,154**	0,237**	0,480**	0,377**	-

\*\* Korrelation ist auf dem Niveau 0,01 (zweiseitig) signifikant.

Dies zeigen die Ergebnisse einer Korrelationsanalyse. Die Korrelationskoeffizienten mit signifikanten Werten von 0,508 bzw. 0,469 weisen darauf hin, dass die individuell empfundene Lebensqualität (pauschal gemessen bzw. gemessen anhand des WHO-5-

Summenscores) und die subjektiv wahrgenommene Lebenszufriedenheit (gemessen anhand des SWLS-Summscore) sehr eng miteinander verbunden sind. Menschen, die ihre Lebensqualität hoch einstufen, erleben tendenziell auch eine höhere Lebenszufriedenheit.

Die Korrelationsanalysen zeigen weiterhin, dass die individuell wahrgenommene Lebensqualität und -zufriedenheit eng mit der Beurteilung der Lebensqualität der eigenen Stadt und der Region zusammenhängen. Menschen, die ihre Stadt und ihr regionales Umfeld als lebenswerter empfinden, bewerten tendenziell auch ihre individuelle Lebensqualität höher. Zudem neigen die Bewohner:innen, die mit ihrer Stadt und ihrem regionalen Umfeld zufriedener sind, dazu, ihre individuelle Lebensqualität positiver zu bewerten. Auch die Korrelationen zwischen der Lebensqualität in der Stadt und der Region und der Zufriedenheit mit der Stadt bzw. der Region sind positiv und signifikant. Dies bedeutet, dass Menschen, die ihre Stadt und ihr regionales Umfeld als lebenswerter empfinden, tendenziell auch mit ihrer Stadt und ihrem regionalen Umfeld zufriedener sind. Damit wird deutlich, dass eine bessere Umgebung auch die Zufriedenheit der Bewohner:innen beeinflusst.

Die identifizierten Zusammenhänge unterstreichen die Bedeutung der Lebensqualität der lokalen Umgebung und der Zufriedenheit mit dieser Umgebung für das persönliche Wohlbefinden. Damit spielt nicht nur die eigene Stadt eine Rolle, sondern auch das nähere regionale Umfeld ist entscheidend dafür, die individuelle Lebensqualität und Lebenszufriedenheit auszubilden.

Interessant ist bei den Betrachtungen jedoch auch, dass die Zufriedenheit mit der eigenen Stadt und dem regionalen Umfeld enge Verbindungen aufweist. Ein solcher Zusammenhang gilt ebenso für die Beurteilung der jeweiligen Lebensqualität in Stadt und Umfeld. Dies ist insofern interessant, als es darauf hinweist, dass die Bewertung der Stadt und des regionalen Umfelds miteinander verknüpft sind. Die Bewohner:innen beurteilen ihre eigene Stadt somit im Kontext der umliegenden Region. Damit besteht, wie auch theoretisch vermutet wurde, ein sehr enger Wirkungszusammenhang zwischen der eigenen Stadt und der umliegenden Region.

### **Einfluss soziodemografischer und sozioökonomischer Aspekte auf Lebensqualität und Lebenszufriedenheit**

Es wurde zudem überprüft, ob soziodemografische oder sozioökonomische Aspekte einen Einfluss auf die wahrgenommene Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen der betrachteten Städte haben. Dabei zeigt sich zunächst, dass sowohl mit Blick auf das Gesamtsample als auch innerhalb der Städte keine Unterschiede zwischen männlichen und weiblichen Bewohner:innen bzw. solchen, die sich als divers identifizieren, in der wahrgenommenen Lebensqualität und der Lebenszufriedenheit bestehen.

Allerdings besteht ein signifikanter Einfluss der Einkommenssituation sowohl auf die wahrgenommene Lebensqualität als auch auf die wahrgenommene Lebenszufriedenheit. In Tabelle 19 sind die Ergebnisse der regressionsanalytischen Überprüfung der Zusammenhänge dargestellt. Dabei wird deutlich, dass ein höheres Einkommen mit einer höheren wahrgenommenen Lebensqualität und Lebenszufriedenheit einhergeht. Dieser Einfluss ist nicht nur gesamthaft, sondern auch in den einzelnen Städten zu beobachten. In Hagen ist der Einfluss geringer allerdings und bezogen auf die Pauschalbeurteilung der Lebensqualität ist er in diesem Subsample nicht signifikant. In den beiden Kleinstädten ist somit die Bedeutung der individuellen Einkommenssituation der Haushalte bedeutender als in der Großstadt und sie wirkt sich positiv aus.



Tabelle 19: Einfluss der Einkommenssituation (Haushaltseinkommen) auf die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen<sup>6</sup>

Einfluss der Einkommenssituation auf...	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert
WHO-5-Summenscore	-0,116	<0,001	-0,125	<0,001	-0,218	<0,001	-0,120	0,040
R <sup>2</sup>	0,013		0,016		0,017		0,009	
Lebensqualität Pauschal	-0,192	<0,001	-0,222	0,005	-0,131	0,024	-0,095	n.s.
R <sup>2</sup>	0,037		0,049		0,044		0,014	
SWLS-Summenscore	-0,233	<0,001	-0,224	<0,001	-0,231	<0,001	-0,248	<0,001
R <sup>2</sup>	0,54		0,05		0,053		0,062	

Auch das Alter zeigt einen Einfluss auf Lebensqualität und Lebenszufriedenheit. Je älter die Personen sind, umso höher empfinden sie ihre Lebensqualität und umso höher ist tendenziell ihre wahrgenommene Lebenszufriedenheit (siehe Tabelle 20).

Tabelle 20: Einfluss des Alters auf die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen<sup>7</sup>

Einfluss des Alters auf...	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert
WHO-5-Summenscore	-0,178	<0,001	-0,174	<0,001	-0,201	<0,001	-0,158	<0,001
R <sup>2</sup>	0,032		0,030		0,040		0,025	
Lebensqualität Pauschal	-0,068	0,023	-0,093	0,033	0,048	n.s.	-0,089	n.s.
R <sup>2</sup>	0,005		0,009		0,002		0,008	
SWLS-Summenscore	-0,151	<0,001	-0,175	<0,001	-0,016	n.s.	-0,192	<0,001
R <sup>2</sup>	0,023		0,031		0,000		0,037	

Dies gilt jedoch nicht in allen betrachteten Städten gleichermaßen. So ist insbesondere in Ober-Ramstadt nur in Bezug auf die emotionale Betrachtung des Well-Beings (gemessen mit dem WHO-5-Summenscore) ein signifikanter Einfluss festzustellen. Auch in Hagen, der Großstadt, gestaltet es sich differenzierter. Dort ist die kognitive Pauschalbeurteilung der Lebensqualität nicht altersabhängig.

#### 4.2.7 Persönlichkeitstypen in den betrachteten Kleinstädten im Vergleich zur Großstadt

In der Forschung hat sich gezeigt, dass die Beurteilung der Lebensqualität von der Persönlichkeit der Individuen abhängig sein kann (siehe z.B. Anglim et al., 2020; Diener, 1998 und Diener und Chan, 2011). Wenn sich die Persönlichkeiten der Bewohner:innen in verschiedenen Stadttypen unterscheiden, könnte dies zu differenzierten Einschätzungen der Lebensqualität führen. Zum Beispiel neigen extrovertierte Personen möglicherweise dazu, das städtische Leben in Großstädten aufgrund ihrer Vorliebe für soziale Aktivitäten positiver zu bewerten. Introvertierte Personen hingegen könnten möglicherweise die ruhigere Atmosphäre und die Gemeinschaftsbindung in Kleinstädten bevorzugen. Sollten sich die Persönlichkeiten zwischen den Stadttypen unterscheiden, könnten sich solche Unterschiede in der Persönlichkeit auf die Wahrnehmung der Lebensqualität auswirken und zu divergierenden Einschätzungen in Bezug auf Stadttypen führen.

<sup>6</sup> Negative Regressionskoeffizienten signalisieren in diesem Kontext einen positiven Zusammenhang, da die Skalierung der betrachteten Variablen einander entgegengesetzt gepolt ist. Bezüglich der Lebensqualität und der Lebenszufriedenheit bedeuten niedrigere Werte eine höhere Ausprägung, während höhere Werte bei dem Einkommen mit einer entsprechend steigenden Einkommensentwicklung einhergehen.

<sup>7</sup> Negative Regressionskoeffizienten signalisieren in diesem Kontext einen positiven Zusammenhang, da die Skalierung der betrachteten Variablen einander entgegengesetzt gepolt ist. Bezüglich der Lebensqualität und der Lebenszufriedenheit bedeuten niedrigere Werte eine höhere Ausprägung, während höhere Werte bei dem Alter mit einer entsprechend steigenden Altersentwicklung einhergehen.

Um einen genaueren Eindruck darüber zu gewinnen, ob sich die Menschen in den betrachteten Kleinstädten und der Großstadt hinsichtlich ihrer psychografischen Merkmale voneinander unterscheiden, wurde deshalb die Persönlichkeit der Individuen untersucht. Die Ergebnisse der bisherigen Forschung in Bezug auf die Frage, ob Kleinstadt-Bewohner:innen andere Persönlichkeitstypen repräsentieren als Großstadt-Bewohner:innen sind nicht eindeutig. Einige Studien gehen von Unterschieden in den Persönlichkeitsausprägungen aus, während andere Studien keine solchen Unterschiede identifizieren konnten (siehe zu einem Überblick Atherton et al., 2023).

Um die Persönlichkeit zu analysieren, wurde das Konzept des Fünf-Faktoren-Modells der Persönlichkeit genutzt (Costa und McCrae, 1992; siehe Kapitel 2.3). Die Messung der Ausprägung der Persönlichkeit der Bewohner:innen in den betrachteten Städten erfolgte anhand der von Rammstedt (2007) entwickelten Kurzskala „BFI-10“ (Rammstedt 2007; Rammstedt et al. 2014). In dieser Skala werden zehn Indikatoren verwendet, um die fünf Faktoren der Persönlichkeit zu erfassen (siehe Tabelle 21). Die Bewertung erfolgte jeweils auf einer fünfstufigen Likert-Skala (1 = trifft vollständig zu, 5 = trifft überhaupt nicht zu). Je niedriger der Wert ist, umso stärker ist der jeweilige Aspekt ausgeprägt.

Tabelle 21: Persönlichkeitsmerkmale (BFI-10) der Bewohner:innen der zwei Kleinstädte und der Großstadt

	<b>Gesamt</b>		<b>Braunlage</b>		<b>Ober-Ramstadt</b>		<b>Hagen</b>	
	<b>MW</b>	<b>SD</b>	<b>MW</b>	<b>SD</b>	<b>MW</b>	<b>SD</b>	<b>MW</b>	<b>SD</b>
Ich bin eher zurückhaltend, reserviert.	3,23	1,104	3,20	1,119	3,31	1,076	3,20	1,102
Ich schenke anderen leicht Vertrauen, glaube an das Gute im Menschen.	2,76	1,032	2,77	1,085	2,67	0,960	2,82	1,004
Ich bin bequem, neige zur Faulheit.	3,74	1,053	3,77	1,073	3,72	0,999	3,69	1,072
Ich habe eine aktive Vorstellungskraft, bin fantasievoll.	2,21	0,925	2,21	0,942	2,17	0,893	2,25	0,928
Ich bin entspannt, lasse mich durch Stress nicht aus der Ruhe bringen.	2,71	1,004	2,71	1,043	2,71	0,959	2,72	0,982
Ich habe nur wenig künstlerisches Interesse.	3,24	1,275	3,18	1,269	3,19	1,319	3,38	1,236
Ich gehe aus mir heraus, bin gesellig.	2,39	0,959	2,41	0,957	2,33	0,971	2,43	0,950
Ich neige dazu, andere zu kritisieren.	3,23	0,922	3,20	0,949	3,32	0,904	3,20	0,889
Ich erledige Aufgaben gründlich.	1,74	0,685	1,77	0,733	1,69	0,647	1,73	0,632
Ich werde leicht nervös und unsicher.	3,56	1,013	3,57	1,018	3,53	1,030	3,57	0,991

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

In Tabelle 21 sind die Ausprägungen der einzelnen Persönlichkeitsmerkmale der Stichprobe dargestellt. Zwischen den betrachteten Städten bestehen keine signifikanten Unterschiede mit Blick auf die betrachteten Persönlichkeitsfaktoren. Kleinstadtbewohner:innen, gleich, ob sie in dezentralen oder zentralen Regionen wohnen, scheinen sich mit Blick auf die Persönlichkeit im Durchschnitt somit nicht von Großstadtbewohner:innen zu unterscheiden.

Die einzelnen Persönlichkeitsfaktoren betrachtet man i.d.R. nicht nur hinsichtlich ihrer jeweils individuellen Ausprägung. Hingegen lassen sich die Persönlichkeiten der Menschen auf Basis der Einzelkriterien in Persönlichkeitstypen klassifizieren (z.B. Herzberg und Roth, 2006). Um derartige Persönlichkeitstypen zu identifizieren, wurde deshalb auf Basis des BFI-10-Instrumentariums eine Clusteranalyse unter Nutzung des Gesamtsamples

durchgeführt.

Hierzu wurde zunächst anhand einer hierarchischen Cluster-Analyse nach dem Ward-Verfahren (Distanzmaß: quadrierte euklidische Distanz) die optimale Anzahl der Cluster ermittelt. Diese Methode eignet sich besonders gut, um homogene Cluster innerhalb einer Stichprobe zu finden, indem die Varianz innerhalb der Cluster minimiert wird.

Auf Basis von Dendogramm und Elbow-Kriterium als visuellen Orientierungsverfahren wurde die Anzahl der Cluster identifiziert, bei der die Hinzufügung eines weiteren Clusters keinen signifikanten Mehrwert für die Varianzerklärung bietet. Auf diese Weise sollte eine Über- oder Unterspezifikation der Clusteranzahl vermieden werden. Es zeigte sich dabei, dass eine Anzahl von vier Clustern optimal erscheint. Im Anschluss wurde eine K-Means-Clusteranalyse durchgeführt. Dabei handelt es sich um ein iteratives Verfahren, das die Datenpunkte basierend auf ihrem Mittelwert (dem „k-Mean“) in die vordefinierte Anzahl der Cluster, in diesem Fall in vier Cluster, gruppiert.

Tabelle 22: Persönlichkeitstypen entsprechend der Persönlichkeitsmerkmale (BFI-10)

	<b>Cluster 1: Selbstbewusste Aktive (n = 352)</b>		<b>Cluster 2: Ausgewogene Vermittler (n= 354)</b>		<b>Cluster 3: Ausgewogene Kreative (n = 236)</b>		<b>Cluster 4: Harmonische Generalisten (n = 180)</b>	
	<b>MW</b>	<b>SD</b>	<b>MW</b>	<b>SD</b>	<b>MW</b>	<b>SD</b>	<b>MW</b>	<b>SD</b>
Ich bin eher zurückhaltend, reserviert.	4,16	0,704	2,97	1,005	2,80	0,890	2,51	1,000
Ich schenke anderen leicht Vertrauen, glaube an das Gute im Menschen.	2,53	0,990	2,94	1,011	2,40	0,882	3,29	1,033
Ich bin bequem, neige zur Faulheit.	4,34	0,775	3,21	0,968	3,27	1,044	4,21	0,789
Ich habe eine aktive Vorstellungskraft, bin fantasievoll.	1,75	0,682	2,61	0,859	1,82	0,692	2,82	1,026
Ich bin entspannt, lasse mich durch Stress nicht aus der Ruhe bringen.	2,48	0,978	2,62	0,954	3,00	1,004	2,92	1,013
Ich habe nur wenig künstlerisches Interesse.	3,71	1,068	1,90	0,691	4,34	0,681	3,52	0,875
Ich gehe aus mir heraus, bin gesellig.	1,73	0,612	2,43	0,843	2,65	0,850	3,30	0,921
Ich neige dazu, andere zu kritisieren.	3,60	0,865	2,86	0,838	2,94	0,851	3,68	0,760
Ich erledige Aufgaben gründlich.	1,51	0,585	1,82	0,635	1,83	0,694	1,87	0,772
Ich werde leicht nervös und unsicher.	4,29	0,660	3,25	0,992	2,92	0,890	3,61	0,887

MW = Mittelwert, SD = Standardabweichung

Die gebildeten Cluster sind in entsprechend ihrer Ausprägungen hinsichtlich der betrachteten Persönlichkeitsmerkmale in Tabelle 22 dargestellt. Die vier identifizierten Cluster lassen sich wie folgt charakterisieren:

- Cluster 1: Selbstbewusste Aktive

Cluster 1 repräsentiert Personen, die selbstbewusst, gesellig und extravertiert sind. Sie zeichnen sich durch ausgeprägte Kreativität, Stressresistenz und Gewissenhaftigkeit aus. Gleichzeitig zeigen sie Interesse an künstlerischen Aktivitäten und neigen zu einer komfortablen Lebensweise. Sie sind vertrauensvoll und positiv in ihrem Weltbild und neigen dazu, andere weniger kritisch zu beurteilen.

- Cluster 2: Ausgewogene Vermittler

In Cluster 2 befinden sich Individuen, die eine ausgewogene Mischung aus extravertierten und introvertierten Zügen aufweisen. Sie sind sozial kompetent, in moderatem Maße kreativ, haben aber kein ausgeprägtes Interesse an Kunst. Gleichzeitig sind sie gewissenhaft und relativ stressresistent. Sie sind allerdings nicht übermäßig aktiv oder dominant. Diese Personen weisen eine eher diplomatische Art auf und haben die Tendenz, nicht zu schnell zu kritisieren.

- Cluster 3: Ausgewogene Kreative

Cluster 3 stellt Individuen dar, die ähnlich wie die Personen in Cluster 2 eine eher ausgewogene Mischung aus introvertierten und extravertierten Merkmalen aufweisen. Sie zeigen eine ausgeglichene Kombination aus sozialer Kompetenz und persönlicher Reflexion. Zudem sind sie in der Lage, sowohl gesellige als auch eigenständige Aktivitäten zu genießen, und verfügen über eine kreative und innovative Denkweise. Ihre moderate Herangehensweise an das Leben ermöglicht es ihnen, flexibel auf verschiedene Situationen zu reagieren. Durch ihre Gewissenhaftigkeit, Kreativität und ihr künstlerisches Interesse sind sie tiefgründige Innovatoren.

- Cluster 4: Harmonische Generalisten

Cluster 4 umfasst Personen, die eine vielseitige und insgesamt harmonische Persönlichkeit aufweisen. Dies äußert sich darin, dass sie eine angemessene Balance zwischen Geselligkeit und Zurückhaltung zeigen und emotional stabil sind. Dies spiegelt sich in einem gelassenen Umgang mit Stresssituationen wider. Ihre Lebensweise ist durch eine ausgewogene Mischung aus Aktivität und Ruhe gekennzeichnet, ohne dass die Individuen zu extremen Verhaltensweisen zu neigen. Diese Vielseitigkeit macht sie zu anpassungsfähigen und flexiblen Personen, die sich gut in unterschiedliche Kontexte einfügen können.

Um zu prüfen, ob es zu signifikanten Unterschieden in der Verteilung der Persönlichkeitstypen zwischen den drei betrachteten Städten kommt, wurde eine Kreuztabellierung mit anschließendem Chi-Quadrat-Test durchgeführt. Interessanterweise zeigt sich auch hier – analog zu der Einzelbetrachtung der Persönlichkeitsdimensionen –, dass keine signifikanten Unterschiede zwischen den drei betrachteten Städten vorliegen.

Diese Erkenntnis, dass keine systematischen Unterschiede zwischen den Persönlichkeiten der Menschen zwischen den Kleinstädten – egal, ob zentral oder dezentral gelegen, – und der Großstadt bestehen, ist bemerkenswert. Wie dargestellt, geht die bisherige Forschung z.T. davon aus, dass sich die Menschen, die in Kleinstädten leben, von ihrem Persönlichkeitsprofil her von solchen unterscheiden würden, die in Großstädten wohnen. Größe oder den Charakter des Wohnortes scheinen jedoch nicht so bedeutend für die Ausprägung der Persönlichkeit zu sein. Stattdessen scheinen Elemente wie z.B. das soziale Netzwerk, familiäre Strukturen oder Bildungseinrichtungen einen stärkeren Einfluss auf die Persönlichkeitsentwicklung zu haben als die reine Struktur der Stadt selbst.

Die Beobachtung könnte darauf hinweisen, dass zunehmende (digitale) Vernetzung, Mobilität und räumliche Beweglichkeit der Menschen dazu beitragen, dass sich Persönlichkeitstypen in verschiedenen städtischen Kontexten angleichen. Insbesondere die leichtere Zugänglichkeit von Informationen, die Schaffung überregionaler Transparenz und die Eröffnung eines einfacheren Zugangs zu Gütern und Dienstleistungen über digitale Technologien, auch für Menschen in dezentralen Gebieten, könnten dazu führen, dass sich städtische und ländliche Lebensstile in Bezug auf ihren Einfluss auf die Persönlichkeit immer stärker ähneln.

Die Erkenntnis, dass ähnliche Persönlichkeitsprofile sowohl in zentral gelegenen Kleinstädten, dezentralen Kleinstädten als auch in Großstädten anzutreffen sind, legt nahe,

dass die spezifischen Merkmale einer Stadt womöglich weniger Einfluss auf die Persönlichkeit ihrer Bewohner:innen haben als z.T. in der Forschung angenommen wurde. Dies lässt darauf schließen, dass die fundamentale Ausprägung der Persönlichkeit auf anderen Faktoren basiert und weniger von den vielfältigen Lebensbedingungen in den verschiedenen städtischen Umgebungen beeinflusst wird. Somit wird deutlich, dass die Persönlichkeitsstruktur eines Individuums nicht allein durch die städtische Umgebung geprägt wird. Vielmehr basiert sie auf individuellen Unterschieden, wie z.B. persönlichen Erfahrungen oder dem individuellen sozialen Umfeld.

#### 4.2.8 Einfluss der Qualitätsfaktoren auf die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen der betrachteten Städte

Jede der betrachteten Städte weist ein spezifisches Profil mit Blick auf die wahrgenommene Attraktivität der Qualitätsfaktoren innerhalb ihrer Stadtgrenzen (siehe Tabelle 3) und in Bezug auf das jeweilige nähere regionale Umfeld (siehe Tabelle 4) auf. Dabei interessiert jedoch nicht nur, wie attraktiv die Städte und ihr Umfeld empfunden werden. Darüber hinaus ist es relevant, in welchem Maße die einzelnen Faktoren zur Lebensqualität und zur Lebenszufriedenheit der Bevölkerung beitragen. Um dies zu untersuchen, wurden mehrere Regressionsanalysen durchgeführt, in denen die Attraktivitätsurteile jedes Qualitätsfaktors als Einflussfaktoren auf die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit betrachtet wurden.

#### **Einfluss der Attraktivität der Städte und der Attraktivität der Region auf die individuelle Lebensqualität gemessen anhand des WHO-5 Summenscore**

Im Hinblick auf den Einfluss der Qualitätsfaktoren der jeweiligen Stadt und ihrer jeweiligen Region zeigt sich zunächst, dass nur wenige dieser Faktoren einen direkten Einfluss auf die Lebensqualität gemessen anhand des WHO-5-Summenscores aufweisen (siehe Tabelle 23). Dennoch können die betrachteten Faktoren in ihrer Gesamtheit einen vergleichsweise hohen Anteil der Varianz des Well-Beings erklären.

Tabelle 23: Einfluss der Attraktivität der eigenen Stadt und der Attraktivität des Umfelds auf die wahrgenommene Lebensqualität (WHO-5 Summenscore) der Bewohner:innen

	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert
Vereinsleben (z.B. Sportvereine, Musikverein/Chor) in der eigenen Stadt	0,009	0,831	0,027	0,667	-0,070	0,408	-0,023	0,789
Berufliche Chancen, Arbeitgeber, Arbeitsmarkt in der eigenen Stadt	0,086	0,038	0,112	0,078	0,111	0,155	0,032	0,679
Wohnqualität in der eigenen Stadt	0,081	0,061	0,033	0,600	0,072	0,432	0,140	0,143
ÖPNV-Angebot (z.B. Bus, Bahn) in der eigenen Stadt	0,059	0,211	0,063	0,350	0,000	0,999	0,090	0,247
Sicherheit in der eigenen Stadt	0,057	0,289	-0,043	0,538	0,086	0,381	0,188	0,059
Sauberkeit in der eigenen Stadt	-0,008	0,889	-0,075	0,307	-0,081	0,404	0,088	0,318
Optische Attraktivität / generelles Ambiente des Ortsbildes in der eigenen Stadt	-0,091	0,050	-0,106	0,106	-0,173	0,079	0,009	0,925
Umweltqualität in der eigenen Stadt	0,027	0,593	0,041	0,616	-0,032	0,717	0,013	0,877
Verkehrsanbindung mit dem Auto in der eigenen Stadt	-0,096	0,031	-0,037	0,628	0,078	0,355	-0,199	0,019

	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert
Internet-/ Mobilfunkverbindung in der eigenen Stadt	-0,020	0,625	0,006	0,932	-0,137	0,093	-0,001	0,993
Publikum / Menschen in der Stadt in der eigenen Stadt	0,110	0,025	0,089	0,200	0,127	0,170	-0,003	0,971
Barrierefreiheit in der eigenen Stadt	0,018	0,661	-0,013	0,832	0,228	0,014	0,000	0,995
Lebendigkeit in der eigenen Stadt	-0,025	0,555	-0,045	0,496	0,041	0,652	-0,024	0,771
Ladenöffnungszeiten in der eigenen Stadt	0,050	0,194	0,067	0,257	-0,003	0,970	0,083	0,302
eigener Freundeskreis in der eigenen Stadt	0,078	0,066	0,127	0,058	0,120	0,147	-0,134	0,181
Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs (z.B. Supermärkte, Bäckerei) in der eigenen Stadt	0,003	0,943	0,128	0,072	-0,071	0,369	-0,075	0,336
Bekleidungsgeschäfte (z.B. Mode, Schuhe) in der eigenen Stadt	-0,039	0,358	-0,145	0,050	0,084	0,287	-0,125	0,167
Sonstige Geschäfte (z.B. Sport, Möbel, Elektroartikel) in der eigenen Stadt	-0,016	0,686	0,082	0,215	-0,161	0,028	0,026	0,755
Apotheken-, Optiker-, Hörgerätebedarf in der eigenen Stadt	-0,017	0,733	-0,001	0,986	-0,092	0,229	0,040	0,656
Banken / Versicherungen in der eigenen Stadt	0,036	0,430	0,012	0,885	0,102	0,205	0,067	0,433
Gastronomie (z.B. Restaurants, Cafés) in der eigenen Stadt	-0,075	0,059	-0,001	0,989	-0,159	0,058	-0,075	0,370
Handwerker in der eigenen Stadt	-0,037	0,375	-0,103	0,110	0,021	0,789	0,047	0,607
Sonstige Dienstleistungen (z.B. Friseur, Kosmetik) in der eigenen Stadt	-0,061	0,193	-0,059	0,413	-0,088	0,290	-0,100	0,261
Gesundheitsleistungen (z.B. Ärzte, Krankenhaus, Pflege) in der eigenen Stadt	0,088	0,063	-0,024	0,722	-0,015	0,851	0,196	0,017
Freizeit und Kultur (z.B. Konzerte, Kino, Theater) in der eigenen Stadt	0,004	0,914	-0,013	0,827	-0,037	0,642	0,083	0,336
Sportmöglichkeiten (z.B. Sportplätze, Schwimmbad) in der eigenen Stadt	0,037	0,412	0,048	0,487	-0,040	0,632	-0,081	0,334
Grünanlagen, öffentliche Sitz- und Erholungsflächen in der eigenen Stadt	0,040	0,341	0,072	0,302	0,087	0,340	-0,025	0,759
Schulen / Bildung / Ausbildung in der eigenen Stadt	0,025	0,579	0,032	0,632	0,114	0,162	0,006	0,945
Behörden in der eigenen Stadt	-0,042	0,337	0,002	0,980	-0,009	0,914	-0,132	0,109
eigene Familie in der eigenen Stadt	-0,004	0,926	0,003	0,957	-0,121	0,149	0,140	0,139
Vereinsleben (z.B. Sportvereine, Musikverein/ Chor) im Umfeld	-0,079	0,059	-0,102	0,131	-0,060	0,476	-0,067	0,422
Berufliche Chancen, Arbeitgeber, Arbeitsmarkt im Umfeld	-0,038	0,386	-0,111	0,123	0,020	0,799	0,201	0,025
Wohnqualität im Umfeld	0,087	0,032	0,175	0,009	0,115	0,161	0,024	0,785

	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert
ÖPNV-Angebot (z.B. Bus, Bahn) im Umfeld	0,004	0,933	0,005	0,943	0,008	0,938	-0,019	0,817
Sicherheit im Umfeld	0,025	0,581	0,034	0,598	0,006	0,949	0,055	0,576
Sauberkeit im Umfeld	-0,035	0,450	-0,001	0,988	0,179	0,078	-0,213	0,037
Optische Attraktivität / generelles Ambiente des Ortsbildes im Umfeld	0,046	0,307	0,019	0,773	0,110	0,266	0,042	0,658
Umweltqualität im Umfeld	0,128	0,005	0,182	0,015	0,101	0,288	0,010	0,904
Verkehrsanbindung mit dem Auto im Umfeld	0,059	0,172	-0,014	0,861	0,024	0,769	0,085	0,276
Internet-/ Mobilfunkverbindung im Umfeld	0,037	0,398	0,093	0,207	0,052	0,549	-0,071	0,398
Publikum / Menschen in der Stadt im Umfeld	0,022	0,607	-0,003	0,970	-0,014	0,860	0,078	0,383
Barrierefreiheit im Umfeld	-0,069	0,100	-0,077	0,265	-0,235	0,010	0,025	0,776
Lebendigkeit im Umfeld	-0,006	0,882	-0,027	0,689	0,009	0,918	-0,018	0,831
Ladenöffnungszeiten im Umfeld	-0,097	0,017	-0,066	0,298	-0,057	0,508	-0,144	0,088
eigener Freundeskreis im Umfeld	0,049	0,243	0,033	0,623	-0,045	0,585	-0,086	0,390
Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs (z.B. Supermärkte, Bäckerei) im Umkreis	0,009	0,837	0,099	0,142	0,077	0,384	-0,097	0,299
Bekleidungsgeschäfte (z.B. Mode, Schuhe) im Umkreis	0,051	0,273	0,045	0,548	0,029	0,749	0,100	0,317
Sonstige Geschäfte (z.B. Sport, Möbel, Elektroartikel) im Umkreis	0,066	0,171	0,157	0,042	0,064	0,505	-0,022	0,809
Apotheken-, Optiker-, Hörgerätebedarf im Umkreis	0,024	0,621	-0,132	0,088	-0,008	0,931	0,161	0,113
Banken / Versicherungen im Umkreis	-0,055	0,241	-0,071	0,302	-0,116	0,223	-0,029	0,751
Gastronomie (z.B. Restaurants, Cafés) im Umkreis	-0,011	0,782	0,016	0,802	0,070	0,449	0,021	0,810
Handwerker im Umkreis	0,068	0,126	0,040	0,573	0,032	0,714	0,009	0,929
Sonstige Dienstleistungen (z.B. Friseur, Kosmetik) im Umkreis	-0,002	0,963	0,034	0,671	0,039	0,639	-0,056	0,535
Gesundheitsleistungen (z.B. Ärzte, Krankenhaus, Pflege) im Umkreis	-0,018	0,685	-0,024	0,743	0,101	0,240	-0,025	0,760
Freizeit und Kultur (z.B. Konzerte, Kino, Theater) im Umkreis	0,003	0,949	0,070	0,347	-0,051	0,588	0,001	0,994
Sportmöglichkeiten (z.B. Sportplätze, Schwimmbad) im Umkreis	-0,002	0,965	-0,072	0,348	0,105	0,235	-0,089	0,332
Grünanlagen, öffentliche Sitz- und Erholungsflächen im Umkreis	-0,014	0,737	-0,011	0,878	-0,147	0,114	0,012	0,893
Schulen / Bildung / Ausbildung im Umkreis	0,000	0,998	0,018	0,806	-0,103	0,297	0,055	0,530
Behörden im Umkreis	-0,022	0,624	-0,036	0,621	-0,051	0,551	0,033	0,681
eigene Familie im Umfeld	0,012	0,764	-0,041	0,512	0,174	0,043	0,143	0,127
R <sup>2</sup>	0,139		0,212		0,299		0,273	

Betrachtet man die Einflussfaktoren auf das individuelle Well-Being zunächst gesamthaft, dann zeigt sich ein signifikanter Einfluss vor allem bei Faktoren wie den beruflichen Chancen, der Wohnqualität, der Verkehrsanbindung mit dem Auto sowie der Umweltqualität im Umfeld.

Besonders interessant ist jedoch die spezifische Betrachtung der einzelnen Städte, denn sie offenbart unterschiedliche Einflussmuster. In Braunlage etwa spielen Faktoren der Stadt selbst, jeweils individuell für sich gesehen, kaum eine Rolle bei dem Aufbau von Lebensqualität. Lediglich der Faktor der Ausstattung mit Bekleidungsgeschäften übt einen signifikant negativen Einfluss (-0,145,  $p=0,050$ ) auf die Lebensqualität aus. Dies korrespondiert mit der Attraktivitätsbeurteilung dieses Qualitätsfaktors in Braunlage. Es könnte deshalb darauf hindeuten, dass die Präsenz oder Qualität der Bekleidungsgeschäfte in Braunlage nicht den Erwartungen der Bevölkerung entspricht. Hingegen spielen einige Faktoren des Umfelds eine signifikante Rolle im Hinblick auf die Lebensqualität der Braunlager Bewohner:innen. So sind z.B. die Wohn- und Umweltqualität des Umfelds, ebenso wie die dort verfügbaren Sortimente des Einzelhandels von Bedeutung. Braunlage scheint somit auf das Umfeld angewiesen zu sein, wenn es darum geht, die Lebensqualität der Bewohner:innen positiv zu beeinflussen.

In Ober-Ramstadt scheint der Aspekt der Barrierefreiheit von herausragender Bedeutung für die Bewohner:innen zu sein. Sowohl die Zugänglichkeit und Barrierefreiheit der Stadtinfrastruktur, aber auch diejenige des Umfelds spielen eine wesentliche Rolle für die Lebensqualität. Auch die Attraktivität der sonstigen Geschäfte (z.B. Sport, Möbel, Elektroartikel) scheint bedeutend. Dieser Bereich zeigt jedoch einen signifikant negativen Einfluss (-0,161,  $p=0,028$ ). Eventuell werden solche Angebote als störend für das Stadtbild wahrgenommen, sodass sich das ggf. durchaus umfassend empfundene Angebot in diesem Bereich dennoch negativ auf die wahrgenommene Lebensqualität auswirkt.

In Hagen – als Großstadt – ist anders als in den beiden Kleinstädten der Aspekt der Sicherheit ein wichtiger Faktor (0,188,  $p=0,059$ ), der auf fast signifikantem Niveau die Lebensqualität positiv beeinflusst. Zudem spielt die Verkehrsanbindung mit dem Auto in Hagen eine bedeutende Rolle. Dieser Aspekt hat einen signifikant negativen Einfluss (-0,199,  $p=0,019$ ) auf die Lebensqualität in Hagen. Dies könnte auf negative Auswirkungen von zu viel Autos in der Stadt oder auf eine ungünstige Verkehrsführung, die das Autofahren selbst unangenehm macht, hindeuten. In der Großstadt ist zudem der Aspekt der Gesundheitsleistungen (z.B. Ärzte, Krankenhaus, Pflege) relevant. Mit einem Beta-Wert von 0,196 ( $p=0,017$ ) hat dieser Faktor einen signifikant positiven Einfluss auf die Lebensqualität in Hagen.

Interessanterweise wirkt sich jedoch die Attraktivität des Großteils der betrachteten Qualitätsfaktoren, wie das Vereinsleben, die optische Attraktivität, die Ausstattung mit Infrastruktur, Bildungseinrichtungen oder die Grünanlagen, jeweils individuell für sich genommen nur in sehr geringem oder nicht signifikantem Maße auf die Lebensqualität auf. Dennoch ist das R-Quadrat, das die erklärte Varianz der Lebensqualität ausdrückt, in allen berechneten Modellen auf einem moderaten Niveau. Dies deutet darauf hin, dass die wahrgenommene Lebensqualität durch eine komplexe Interaktion mehrerer Faktoren bestimmt wird. Dabei wirken einzelne Faktoren nicht für sich allein und die Bedeutung der verschiedenen Aspekte variiert je nach städtischem Kontext.

Über die einfache Betrachtung hinaus wurde zudem untersucht, ob ein moderierender Einfluss der Relevanz, welche die einzelnen Faktoren für die jeweiligen Personen haben, sowie der Häufigkeit, mit der die jeweiligen Aktivitäten von den Bewohner:innen der Städte durchgeführt werden, besteht. Mit Blick auf das Gesamtsample zeigt sich stadtübergreifend, dass die Bedeutung der jeweiligen Aspekte den Einfluss der Attraktivität des ÖPNV-Angebots und des Publikums in der jeweils eigenen Stadt auf das emotionale Well-Being verstärkt. Im Hinblick auf Faktoren der Region moderiert die Wichtigkeit der optischen Attraktivität den Einfluss der Beurteilung der optischen Attraktivität der Region auf die Lebensqualität positiv. Ebenso verstärkt die Relevanz der Ladenöffnungszeiten den Einfluss der wahrgenommenen Attraktivität der Ladenöffnungszeiten in der umliegenden Region auf das Well-Being.



Betrachtet man die einzelnen Städte für sich genommen, zeigen sich die folgenden moderierenden Effekte der Wichtigkeit auf den Einfluss der Attraktivität der Faktoren auf das Well-Being:

- Braunlage:
  - Wirkung der jeweiligen Attraktivitätsfaktoren der Stadt auf die Lebensqualität:
    - Positiver moderierender Effekt der Wichtigkeit des Handwerks
    - Positiver moderierender Effekt der Wichtigkeit von Gesundheitsleistungen
    - Positiver moderierender Effekt der Wichtigkeit der beruflichen Chancen
    - Positiver moderierender Effekt der Wichtigkeit des Publikums/der Menschen in der Stadt
  - Wirkung der jeweiligen Attraktivitätsfaktoren der Region auf die Lebensqualität:
    - Negativer moderierender Effekt der Wichtigkeit von Gütern des täglichen Bedarfs
    - Positiver moderierender Effekt der Wichtigkeit von Modeartikeln
    - Positiver moderierender Effekt der Wichtigkeit des Handwerks
    - Negativer moderierender Effekt der Wichtigkeit von beruflichen Chancen
- Ober-Ramstadt:
  - Wirkung der jeweiligen Attraktivitätsfaktoren der Stadt auf die Lebensqualität:
    - Negativer moderierender Effekt der Wichtigkeit der optischen Attraktivität der Stadt
  - Wirkung der jeweiligen Attraktivitätsfaktoren der Region auf die Lebensqualität:
    - Negativer moderierender Effekt der Wichtigkeit von Grünanlagen, öffentlichen Sitz- und Erholungsflächen
    - Negativer moderierender Effekt der Wichtigkeit der Sicherheit
    - Positiver moderierender Effekt der Wichtigkeit der optischen Attraktivität des Stadtbildes
    - Positiver moderierender Effekt der Wichtigkeit der eigenen Familie
- Hagen
  - Wirkung der jeweiligen Attraktivitätsfaktoren der Stadt auf die Lebensqualität:
    - Positiver moderierender Effekt der Wichtigkeit der Ladenöffnungszeiten
  - Wirkung der jeweiligen Attraktivitätsfaktoren der Region auf die Lebensqualität:
    - Positiver moderierender Effekt der Wichtigkeit des eigenen Freundeskreises.

Die Wichtigkeit der jeweiligen Aspekte ist somit ein wesentlicher Einflussfaktor auf die Stärke der Wirkung der jeweiligen Faktoren auf die Lebensqualität.

Zudem spielt auch die Häufigkeit eine Rolle, mit der den entsprechenden Aktivitäten nachgegangen wird. Hier zeigen sich mit Blick auf die Gesamtbetrachtung nur wenige signifikante positive Moderationen, wie z.B. mit Blick auf die Häufigkeit der Nutzung von Banken, Sport- oder Grünanlagen. Betrachtet man die moderierenden Einflüsse jedoch

separat für jede Stadt, lassen sich nur wenige und dabei unterschiedliche signifikante Moderationen feststellen. In Braunlage haben die Häufigkeit des Kaufs von Gütern des täglichen Bedarfs und die Häufigkeit der Nutzung von Sportangeboten in der Stadt sowie die Häufigkeit der Nutzung von Handwerksleistungen in der Region einen positiven moderierenden Einfluss auf die Wirkung der Attraktivität der jeweiligen Qualitätsfaktoren auf die Lebensqualität. In Hagen wirkt sich die Häufigkeit der Nutzung von Gesundheitsdienstleistungen positiv moderierend auf den Effekt dieses Qualitätsfaktors auf die Lebensqualität aus. In Ober-Ramstadt lassen sich hingegen keine signifikanten Moderationen identifizieren.

### **Einfluss der Attraktivität der Städte und der Attraktivität der Region auf die individuelle Lebensqualität gemessen anhand der Pauschalbeurteilung der Lebensqualität**

Neben der Analyse ihrer Relevanz für das Well-Being erfolgte auch der Einfluss der untersuchten Qualitätsfaktoren auf die pauschale Gesamteinschätzung der Bewohner:innen der Städte im Hinblick auf ihre Lebensqualität. Während der WHO-5-Summenscore zur Erfassung des Well-Being die individuelle Emotionsebene in den Vordergrund stellt, spielt bei dieser Pauschaleinschätzung die kognitive Wertung der eigenen Lebensqualität vor dem Hintergrund des Stadt-Kontexts eine bedeutende Rolle. Es zeigt sich dabei ein deutlich differenzierteres Bild mit Blick auf die Einflüsse der wahrgenommenen Attraktivität der Qualitätsfaktoren (siehe Tabelle 24).

Tabelle 24: Einfluss der Attraktivität der eigenen Stadt und der Attraktivität des Umfelds auf die wahrgenommene Lebensqualität (Pauschalbeurteilung) der Bewohner:innen

	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert
Vereinsleben (z.B. Sportvereine, Musikverein/Chor) in der eigenen Stadt	0,009	0,805	0,018	0,753	-0,032	0,698	-0,037	0,633
Berufliche Chancen, Arbeitgeber, Arbeitsmarkt in der eigenen Stadt	0,026	0,501	0,051	0,375	-0,056	0,456	0,048	0,489
Wohnqualität in der eigenen Stadt	0,282	0,000	0,253	0,000	0,380	0,000	0,189	0,032
ÖPNV-Angebot (z.B. Bus, Bahn) in der eigenen Stadt	-0,038	0,380	0,007	0,903	0,052	0,554	-0,165	0,021
Sicherheit in der eigenen Stadt	0,084	0,087	0,040	0,529	0,191	0,045	0,006	0,944
Sauberkeit in der eigenen Stadt	-0,021	0,674	0,021	0,754	-0,139	0,142	0,012	0,879
Optische Attraktivität / generelles Ambiente des Ortsbildes in der eigenen Stadt	-0,064	0,133	-0,109	0,070	-0,083	0,378	0,037	0,662
Umweltqualität in der eigenen Stadt	0,109	0,018	0,075	0,315	0,011	0,899	0,109	0,165
Verkehrsanbindung mit dem Auto in der eigenen Stadt	-0,001	0,976	0,071	0,313	0,024	0,764	-0,040	0,607
Internet-/ Mobilfunkverbindung in der eigenen Stadt	0,021	0,589	0,101	0,102	-0,066	0,404	-0,095	0,216
Publikum / Menschen in der Stadt in der eigenen Stadt	-0,060	0,183	-0,078	0,220	-0,052	0,557	0,039	0,646
Barrierefreiheit in der eigenen Stadt	-0,053	0,159	-0,045	0,430	0,076	0,394	-0,151	0,036
Lebendigkeit in der eigenen Stadt	0,046	0,238	0,054	0,374	0,020	0,821	0,101	0,186
Ladenöffnungszeiten in der eigenen Stadt	0,045	0,199	0,042	0,442	0,162	0,049	0,037	0,614

	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert
eigener Freundeskreis in der eigenen Stadt	0,151	0,000	0,238	0,000	0,020	0,797	0,147	0,109
Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs (z.B. Supermärkte, Bäckerei) in der eigenen Stadt	0,075	0,055	0,145	0,023	-0,027	0,728	0,008	0,912
Bekleidungsgeschäfte (z.B. Mode, Schuhe) in der eigenen Stadt	0,042	0,281	-0,038	0,575	0,129	0,089	0,006	0,944
Sonstige Geschäfte (z.B. Sport, Möbel, Elektroartikel) in der eigenen Stadt	-0,075	0,044	-0,052	0,389	-0,127	0,071	-0,058	0,455
Apotheken-, Optiker-, Hörgerätebedarf in der eigenen Stadt	0,012	0,782	-0,020	0,742	0,092	0,213	-0,025	0,762
Banken / Versicherungen in der eigenen Stadt	-0,030	0,468	0,062	0,410	-0,040	0,608	-0,095	0,227
Gastronomie (z.B. Restaurants, Cafés) in der eigenen Stadt	-0,006	0,871	0,005	0,931	-0,047	0,562	0,015	0,848
Handwerker in der eigenen Stadt	0,040	0,297	0,031	0,601	0,011	0,882	0,057	0,500
Sonstige Dienstleistungen (z.B. Friseur, Kosmetik) in der eigenen Stadt	-0,062	0,152	-0,183	0,006	-0,041	0,608	0,059	0,468
Gesundheitsleistungen (z.B. Ärzte, Krankenhaus, Pflege) in der eigenen Stadt	0,045	0,303	-0,013	0,830	-0,034	0,648	0,252	0,001
Freizeit und Kultur (z.B. Konzerte, Kino, Theater) in der eigenen Stadt	0,040	0,294	0,051	0,363	0,031	0,683	-0,107	0,176
Sportmöglichkeiten (z.B. Sportplätze, Schwimmbad) in der eigenen Stadt	0,066	0,119	0,072	0,254	0,003	0,969	0,109	0,164
Grünanlagen, öffentliche Sitz- und Erholungsflächen in der eigenen Stadt	-0,021	0,586	-0,036	0,572	-0,074	0,398	0,011	0,882
Schulen / Bildung / Ausbildung in der eigenen Stadt	0,008	0,851	0,080	0,196	-0,042	0,588	0,056	0,464
Behörden in der eigenen Stadt	-0,018	0,654	-0,063	0,305	0,131	0,104	-0,062	0,411
eigene Familie in der eigenen Stadt	-0,004	0,920	-0,031	0,581	0,058	0,469	-0,038	0,663
Vereinsleben (z.B. Sportvereine, Musikverein/Chor) im Umfeld	-0,037	0,333	-0,075	0,219	0,011	0,887	-0,080	0,295
Berufliche Chancen, Arbeitgeber, Arbeitsmarkt im Umfeld	0,027	0,504	-0,030	0,642	0,164	0,035	0,069	0,398
Wohnqualität im Umfeld	-0,056	0,137	0,026	0,666	-0,220	0,006	0,057	0,474
ÖPNV-Angebot (z.B. Bus, Bahn) im Umfeld	0,049	0,249	0,099	0,142	-0,008	0,928	-0,007	0,927
Sicherheit im Umfeld	0,072	0,088	0,056	0,338	-0,074	0,427	0,143	0,111
Sauberkeit im Umfeld	-0,054	0,205	-0,142	0,022	0,118	0,227	0,004	0,970
Optische Attraktivität / generelles Ambiente des Ortsbildes im Umfeld	0,029	0,477	0,027	0,654	0,124	0,194	-0,060	0,485
Umweltqualität im Umfeld	0,023	0,577	0,115	0,090	-0,015	0,868	0,006	0,945
Verkehrsanbindung mit dem Auto im Umfeld	0,012	0,756	-0,094	0,179	0,056	0,469	0,057	0,422

	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert
Internet-/ Mobilfunkverbindung im Umfeld	0,039	0,330	0,053	0,435	0,040	0,630	0,088	0,255
Publikum / Menschen in der Stadt im Umfeld	0,067	0,086	0,033	0,603	0,075	0,344	-0,028	0,728
Barrierefreiheit im Umfeld	-0,070	0,071	-0,008	0,902	-0,212	0,015	-0,088	0,282
Lebendigkeit im Umfeld	-0,015	0,693	-0,053	0,392	0,005	0,949	-0,051	0,498
Ladenöffnungszeiten im Umfeld	-0,089	0,016	-0,079	0,172	-0,106	0,199	-0,123	0,110
eigener Freundeskreis im Umfeld	0,010	0,796	0,006	0,918	-0,007	0,928	-0,063	0,491
Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs (z.B. Supermärkte, Bäckerei) im Umkreis	0,034	0,397	0,098	0,111	-0,010	0,911	0,022	0,794
Bekleidungsgeschäfte (z.B. Mode, Schuhe) im Umkreis	0,026	0,544	0,033	0,633	0,007	0,939	-0,002	0,984
Sonstige Geschäfte (z.B. Sport, Möbel, Elektroartikel) im Umkreis	0,040	0,364	0,051	0,461	0,080	0,383	0,057	0,504
Apotheken-, Optiker-, Hörgerätebedarf im Umkreis	0,048	0,282	-0,038	0,588	0,011	0,902	0,173	0,063
Banken / Versicherungen im Umkreis	-0,041	0,334	-0,060	0,332	-0,014	0,876	-0,085	0,304
Gastronomie (z.B. Restaurants, Cafés) im Umkreis	-0,011	0,775	-0,026	0,658	0,019	0,834	-0,016	0,839
Handwerker im Umkreis	-0,023	0,564	-0,051	0,425	-0,021	0,802	0,024	0,787
Sonstige Dienstleistungen (z.B. Friseur, Kosmetik) im Umkreis	-0,070	0,106	0,042	0,562	-0,048	0,548	-0,232	0,005
Gesundheitsleistungen (z.B. Ärzte, Krankenhaus, Pflege) im Umkreis	-0,037	0,366	-0,105	0,116	0,009	0,917	0,011	0,880
Freizeit und Kultur (z.B. Konzerte, Kino, Theater) im Umkreis	0,003	0,949	0,025	0,710	-0,043	0,636	-0,059	0,465
Sportmöglichkeiten (z.B. Sportplätze, Schwimmbad) im Umkreis	0,013	0,753	0,050	0,473	0,016	0,852	0,024	0,773
Grünanlagen, öffentliche Sitz- und Erholungsflächen im Umkreis	0,008	0,844	0,006	0,926	-0,026	0,768	0,055	0,498
Schulen / Bildung / Ausbildung im Umkreis	0,022	0,607	-0,029	0,662	0,019	0,840	0,074	0,353
Behörden im Umkreis	0,004	0,926	0,035	0,593	-0,011	0,889	-0,003	0,970
eigene Familie im Umfeld	0,061	0,106	0,032	0,576	0,114	0,165	0,180	0,036
R <sup>2</sup>	0,264		0,335		0,337		0,395	

Zwar sind auch hier mit Blick auf die individuellen Effekte der einzelnen Faktoren nur wenige direkt signifikante Effekte zu beobachten, jedoch zeigt sich, dass der Varianzaufklärungsanteil der Attraktivitätsbeurteilung mit Blick auf die Pauschalbewertung der subjektiv empfundenen Lebensqualität substanziell ist. So erklärt die Attraktivitätsbeurteilung in allen betrachteten Städten mehr als ein Drittel der Varianz der Lebensqualität, in Hagen sogar fast 40 %.

In der Gesamtbetrachtung haben Wohn- und Umweltqualität in der eigenen Stadt sowie das soziale Umfeld, insbesondere der eigene Freundeskreis, eine herausragende Bedeutung für die Lebensqualität der Bewohner:innen der Städte. Das Umfeld hingegen spielt mit praktisch keinem relevanten Einzeleinfluss (Ausnahme: Ladenöffnungszeiten im Umfeld) in der Gesamtbetrachtung hingegen kaum eine Rolle für die Lebensqualität.

Betrachtet man die Städte jedoch separat, so zeigen sich einige Besonderheiten. In Braunlage als dezentral gelegener Kleinstadt ist besonders der signifikant positive Einfluss, den die Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs, wie Supermärkte und Bäckereien, auf die Lebensqualität haben, auffällig. Mit einem Beta-Wert von 0,145 ( $p=0,023$ ) zeigt sich, dass eine gute Versorgung mit alltäglichen Gütern einen positiven Einfluss auf das Wohlbefinden der Menschen in Braunlage hat. Dies könnte darauf hindeuten, dass die Bewohner:innen besonders großen Wert auf die Verfügbarkeit und Qualität der lokalen Einzelhandelsgeschäfte legen. Dies kann mit der peripher gelegenen geografischen Lage zusammenhängen, die Aspekte des täglichen Bedarfs besonders relevant werden lässt.

Ebenso interessant ist der signifikant negative Einfluss der „sonstigen Dienstleistungen“, wie Friseure oder Kosmetikstudios (Beta = -0,183,  $p=0,006$ ). Dies könnte auf eine Unzufriedenheit bei einem zu hohen Angebot solcher Leistungen hindeuten, z.B. wenn dies negativ im Stadtbild wahrgenommen wird. Es könnte auf wahrgenommene Qualitätsmängel hinweisen oder widerspiegeln, dass die Prioritäten und Bedürfnisse der Einwohner:innen tendenziell andere Aspekte des städtischen Lebens höher bewerten.

Die Wohnqualität, die im Gesamtsample über alle Respondent:innen hinweg einen starken Einfluss hat, ist auch in Braunlage mit einem Beta-Wert von 0,253 sehr relevant und zeigt, dass die Qualität des Wohnens dort eine besonders zentrale Rolle für die Lebensqualität spielt. Insgesamt scheinen damit in der dezentral gelegenen Kleinstadt Braunlage insbesondere die Grundversorgung und das alltägliche Leben im Fokus der Bewohner:innen stehen. Während mit Blick auf die emotionalen Aspekte des Well-Beings v.a. Faktoren des regionalen Umfelds bedeutend waren, spielen diese mit Blick auf die kognitive Beurteilung der eigenen Lebensqualität in Braunlage interessanterweise praktisch keine Rolle. Lediglich die Sauberkeit des Umfelds hat hier einen signifikant positiven Einfluss.

Ähnlich wie in Braunlage spielt auch in Ober-Ramstadt die Wohnqualität in der eigenen Stadt mit einem hohen Beta-Wert von 0,380 ( $p=0,000$ ) eine überragende Rolle für die Lebensqualität. Die Wohnqualität im Umfeld wirkt sich hingegen negativ aus. Hier scheinen Abwägungen eine Rolle zu spielen, die bedeuten, dass eine negativere Wahrnehmung der eigenen Situation entsteht, wenn die Bedingungen in der Umgebung als besser empfunden werden als in der eigenen Stadt. In Ober-Ramstadt als zentral gelegener Kleinstadt ist zudem auffällig, dass eine signifikante Bedeutung der Ladenöffnungszeiten (Beta = 0,162,  $p=0,049$ ) gegeben ist. Dies lässt darauf schließen, dass flexible und an die Bedürfnisse der Einwohner:innen angepasste Öffnungszeiten eine wichtige Rolle für das tägliche Leben und die Bequemlichkeit in der Stadt spielen. Gegebenenfalls sind passende Öffnungszeiten in Ober-Ramstadt auch deshalb besonders bedeutend, weil ein hoher Anteil von Berufs- oder Bildungspendler:innen von ausgedehnten Ladenöffnungszeiten profitiert.

Ein weiterer signifikant wichtiger Aspekt ist der Bereich der beruflichen Chancen, Arbeitgeber und des Arbeitsmarktes des Umfelds. Ober-Ramstadt profitiert damit deutlich von den Möglichkeiten, die das nähere regionale Umfeld, insbesondere die Großstadt Darmstadt, den Bewohner:innen bietet. Hier zeigt sich somit eine deutliche Abhängigkeit der kognitiven Beurteilung der Lebensqualität von den Möglichkeiten, die das Umfeld bietet.

Vergleicht man die beiden Kleinstädte mit der Großstadt Hagen, wird deutlich, dass dort sowohl Ähnlichkeiten als auch Gemeinsamkeiten mit Blick auf die Einflüsse zu beobachten sind. Einerseits zeigt sich auch dort die hohe Relevanz der Wohnqualität in der eigenen Stadt für die Lebensqualität. Anders als in den beiden Kleinstädten trägt jedoch zudem, ähnlich wie bereits mit Blick auf die emotionalen Aspekte des Well-Beings beobachtet, die Gesundheitsinfrastruktur deutlich zur kognitiven Beurteilung der Lebensqualität bei.

Auffallend ist in Hagen weiterhin der signifikant negative Einfluss des ÖPNV-Angebots. Mit einem Beta-Wert von  $-0,165$  ( $p=0,021$ ) zeigt sich, dass zu viel Verkehr in der Stadt potenziell negative Auswirkungen hat.

Auch bezüglich der kognitiv orientierten Pauschaleinschätzung der individuellen Lebensqualität wurde überprüft, inwieweit die Wichtigkeit und die Häufigkeit der Nutzung der Qualitätsfaktoren moderierende Effekte auf die Wirkung der betrachteten Einflussfaktoren haben. Bezogen auf das Gesamtsample zeigt sich ein negativer moderierender Effekt der Bedeutung sonstiger Sortimente auf die Wirkung der Attraktivität der Ausstattung mit Geschäften, die derartige Produkte in der Stadt anbieten, auf die Lebensqualität. Positive Moderationen der Wirkung der jeweiligen Qualitätsfaktoren der Stadt haben hingegen die Bedeutung der Wohnqualität und die Bedeutung des eigenen Freundeskreises. Mit Blick auf Faktoren der Region wirkt die Relevanz von sonstigen Dienstleistungen positiv moderierend auf den Einfluss der Attraktivität der Region im Hinblick auf derartige Leistungen auf die Lebensqualität. Sie verstärkt also den Einfluss.

Im Hinblick auf die einzelnen Städte gestaltet sich der Einfluss etwas differenzierter. Es zeigen sich dabei folgende moderierende Effekte:

- Braunlage: negativer moderierender Effekt der Bedeutung sonstiger Produkte, positive moderierende Effekte der Relevanz von Wohnqualität, Internet und des eigenen Freundeskreises auf den Einfluss der Ausprägung der jeweiligen Faktoren in der Stadt auf die Lebensqualität
- Ober-Ramstadt: positiver moderierender Effekt der Bedeutung der Wohnqualität und negativer moderierender Effekt der Bedeutung von Bildung auf den Einfluss der Ausprägung der jeweiligen Faktoren in der Stadt auf die Lebensqualität; positiver moderierender Effekt der Bedeutung von Bildung und negativer moderierender Effekt der Bedeutung der Wohnqualität auf den Einfluss der Ausprägung der jeweiligen Faktoren in der Region auf die Lebensqualität
- Hagen: positive moderierende Effekte der Bedeutung der Wohnqualität und sonstiger Dienstleistungen auf den Einfluss der Ausprägung der jeweiligen Faktoren in der Stadt auf die Lebensqualität; negative moderierende Effekte der Bedeutung von sonstigen Dienstleistungen in der Region und Freizeit und Kultur auf den Einfluss der Ausprägung der jeweiligen Faktoren in der Region auf die Lebensqualität.

Auch die Häufigkeit spielt im Hinblick auf einige Faktoren eine Rolle als moderierende Variable. Mit Blick auf das Gesamtsample üben die Häufigkeit der Käufe bzw. Inanspruchnahme von Gütern des täglichen Bedarfs, des Handwerks sowie von Grünanlagen einen positiven moderierenden Effekt auf den Einfluss der jeweiligen Ausprägung der Faktoren in der Stadt auf die Lebensqualität aus, während sich die Häufigkeit der Nutzung des ÖPNV negativ moderierend auf den Einfluss der Attraktivität der ÖPNV-Anbindung der Region auswirkt.

Betrachtet man je nach Stadt die moderierenden Einflüsse separat, lassen sich unterschiedliche signifikante Moderationen beobachten. In Braunlage wirken die Häufigkeit der Käufe bzw. Inanspruchnahme von Gütern des täglichen Bedarfs, Bank- und Versicherungsdienstleistungen sowie des Autos und die Häufigkeit von Aktivitäten mit dem eigenen Freundeskreis positiv moderierend auf den Einfluss der Attraktivität der entsprechenden Qualitätsfaktoren der Stadt auf die Lebensqualität. Die Häufigkeit von Aktivitäten mit dem eigenen Freundeskreis wirkt negativ moderierend auf den Einfluss der Attraktivität des entsprechenden Qualitätsfaktors der Region auf die Lebensqualität. In Ober-Ramstadt hingegen zeigen sich zwei moderierende Effekte mit Bezug auf die Häufigkeit der Nutzung von Schulen und Bildungsangeboten. Zum einen wirkt sie negativ

moderierend auf die Wirkung des Faktors der eigenen Stadt, andererseits wirkt sie positiv moderierend auf die Wirkung des Faktors der Region auf die Lebensqualität. In der Vergleichsstadt Hagen zeigen sich zwei wiederum anders gelagerte, positiv moderierende Effekte. Zum einen verstärkt die Häufigkeit der Inanspruchnahme von Handwerksleistungen und weiterhin diejenige der Nutzung von Gesundheitsangeboten den Einfluss der Attraktivität des jeweiligen Faktors der Stadt auf die Lebensqualität.

Insgesamt sind somit Wichtigkeit und Häufigkeit ausgewählter Faktoren relevant für den Einfluss ihrer wahrgenommenen Attraktivität auf die Lebensqualität. Dabei scheinen die Unterschiede der Faktoren, die für die wahrgenommene Lebensqualität entscheidend sind, zumindest teilweise auf die jeweilige Lage und Größe der Städte zurückzuführen zu sein. Während in dezentral gelegenen Kleinstädten wie Braunlage die Grundversorgung und das alltägliche Leben eine herausragende Rolle spielen, wirkt sich in zentral gelegenen Kleinstädten wie Ober-Ramstadt das regionale Umfeld stärker aus. Die Wohnqualität in der eigenen Stadt ist jedoch in allen betrachteten Städten einer der zentralsten Faktoren, der das Wohlbefinden beeinflusst.

In Braunlage, als Beispiel für eine dezentrale Kleinstadt, ist besonders auffällig, dass das tägliche Leben, insbesondere die Verfügbarkeit von Geschäften für Güter des täglichen Bedarfs, eine große Rolle spielt. Die Qualität des Wohnens und die Grundversorgung stehen im Vordergrund, während Aspekte des regionalen Umfelds weniger Einfluss auf die Lebensqualität haben. Dies könnte mit der isolierteren Lage und der daraus resultierenden höheren Abhängigkeit von lokalen Angeboten zusammenhängen.

Ober-Ramstadt hingegen, als zentral gelegene Kleinstadt, zeigt eine deutliche Abhängigkeit von den Möglichkeiten des Umfelds. Die Nähe zu einer Großstadt wie Darmstadt bringt offensichtlich Vorteile mit sich, die sich positiv auf die Wahrnehmung der eigenen Lebensqualität auswirken. Hier sind es insbesondere die beruflichen Chancen im Umfeld, die einen signifikanten Einfluss haben. Die Bewohner:innen von Ober-Ramstadt profitieren somit von der Nähe zu einer größeren Stadt und beziehen dies auch in ihre Bewertung der eigenen Lebensqualität mit ein.

In der Großstadt Hagen haben neben der Wohnqualität auch die Gesundheitsinfrastruktur und das ÖPNV-Angebot einen signifikanten Einfluss. Der negative Einfluss des ÖPNV-Angebots könnte dabei v.a. auf Probleme in der städtischen Verkehrsinfrastruktur hinweisen, die in einer größeren Stadt mit höherem Verkehrsaufkommen besonders ins Gewicht fallen. Während kleine Städte oft über eine zu schlechte infrastrukturelle Anbindung klagen, scheint sich ein „zu viel“ ebenfalls nicht nur positiv auszuwirken.

### **Einfluss der Attraktivität der Städte und der Attraktivität der Region auf die individuelle Lebenszufriedenheit**

Neben der Lebensqualität wurde die Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen analysiert. Auch hier wurde untersucht, welchen Einfluss die Beurteilungen der jeweiligen Qualitätsfaktoren der eigenen Stadt und des regionalen Umfelds haben. Um dies zu analysieren, wurde zur Messung der Lebenszufriedenheit der SWLS-Summenscore herangezogen. Es wurde regressionsanalytisch untersucht, welchen Einfluss die einzelnen Faktoren auf die Bildung der Lebenszufriedenheit haben.

Tabelle 25: Einfluss der Attraktivität der eigenen Stadt und der Attraktivität des Umfelds auf die wahrgenommene Lebenszufriedenheit (SWLS-Summenscore) der Bewohner:innen

	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert
Vereinsleben (z.B. Sportvereine, Musikverein/Chor) in der eigenen Stadt	0,014	0,734	0,032	0,594	-0,067	0,412	-0,056	0,509
Berufliche Chancen, Arbeitgeber, Arbeitsmarkt in der eigenen Stadt	0,027	0,502	0,021	0,733	0,018	0,806	0,070	0,356
Wohnqualität in der eigenen Stadt	0,135	0,001	0,108	0,073	0,282	0,002	0,150	0,114
ÖPNV-Angebot (z.B. Bus, Bahn) in der eigenen Stadt	0,053	0,247	0,010	0,878	-0,030	0,731	0,134	0,086
Sicherheit in der eigenen Stadt	0,146	0,005	0,162	0,016	0,091	0,340	0,110	0,263
Sauberkeit in der eigenen Stadt	-0,081	0,129	-0,008	0,915	-0,181	0,057	-0,037	0,676
Optische Attraktivität / generelles Ambiente des Ortsbildes in der eigenen Stadt	0,015	0,743	-0,027	0,676	0,033	0,731	0,016	0,857
Umweltqualität in der eigenen Stadt	0,033	0,497	0,086	0,279	-0,128	0,135	0,072	0,400
Verkehrsanbindung mit dem Auto in der eigenen Stadt	-0,011	0,798	0,022	0,764	0,038	0,643	-0,116	0,167
Internet-/ Mobilfunkverbindung in der eigenen Stadt	0,047	0,238	0,095	0,147	-0,082	0,302	0,038	0,650
Publikum / Menschen in der Stadt in der eigenen Stadt	-0,019	0,685	0,058	0,386	-0,045	0,616	-0,093	0,313
Barrierefreiheit in der eigenen Stadt	-0,044	0,265	-0,094	0,121	0,094	0,294	-0,038	0,625
Lebendigkeit in der eigenen Stadt	0,002	0,960	0,049	0,443	-0,063	0,479	-0,006	0,942
Ladenöffnungszeiten in der eigenen Stadt	0,005	0,901	0,050	0,379	0,008	0,920	-0,037	0,640
eigener Freundeskreis in der eigenen Stadt	0,155	0,000	0,096	0,135	0,242	0,003	0,054	0,587
Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs (z.B. Supermärkte, Bäckerei) in der eigenen Stadt	0,045	0,271	0,112	0,095	-0,105	0,174	0,034	0,661
Bekleidungsgeschäfte (z.B. Mode, Schuhe) in der eigenen Stadt	-0,025	0,546	-0,057	0,425	0,107	0,163	-0,234	0,010
Sonstige Geschäfte (z.B. Sport, Möbel, Elektroartikel) in der eigenen Stadt	-0,003	0,940	-0,006	0,930	-0,093	0,185	0,088	0,304
Apotheken-, Optiker-, Hörgerätebedarf in der eigenen Stadt	-0,039	0,408	0,000	1,000	0,031	0,677	-0,047	0,599
Banken / Versicherungen in der eigenen Stadt	-0,013	0,767	-0,024	0,764	-0,055	0,481	0,113	0,189
Gastronomie (z.B. Restaurants, Cafés) in der eigenen Stadt	-0,051	0,184	-0,062	0,303	-0,032	0,696	0,037	0,655
Handwerker in der eigenen Stadt	-0,004	0,914	-0,070	0,258	-0,010	0,895	0,024	0,794
Sonstige Dienstleistungen (z.B. Friseur, Kosmetik) in der eigenen Stadt	-0,008	0,862	0,001	0,986	-0,026	0,750	-0,038	0,665
Gesundheitsleistungen (z.B. Ärzte, Krankenhaus, Pflege) in der eigenen Stadt	0,060	0,197	0,044	0,490	-0,007	0,924	0,131	0,107



	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert
Freizeit und Kultur (z.B. Konzerte, Kino, Theater) in der eigenen Stadt	-0,008	0,844	0,051	0,380	-0,064	0,407	-0,041	0,637
Sportmöglichkeiten (z.B. Sportplätze, Schwimmbad) in der eigenen Stadt	0,079	0,075	0,007	0,918	0,154	0,060	0,019	0,824
Grünanlagen, öffentliche Sitz- und Erholungsflächen in der eigenen Stadt	0,036	0,383	-0,078	0,246	0,089	0,311	0,052	0,522
Schulen / Bildung / Ausbildung in der eigenen Stadt	0,015	0,729	0,007	0,916	0,092	0,243	0,085	0,307
Behörden in der eigenen Stadt	-0,007	0,865	-0,015	0,816	0,111	0,171	-0,166	0,044
eigene Familie in der eigenen Stadt	0,014	0,724	0,072	0,224	-0,048	0,552	-0,011	0,904
Vereinsleben (z.B. Sportvereine, Musikverein/Chor) im Umfeld	-0,021	0,609	-0,075	0,249	0,010	0,907	0,033	0,692
Berufliche Chancen, Arbeitgeber, Arbeitsmarkt im Umfeld	0,027	0,533	-0,067	0,334	0,124	0,112	0,245	0,006
Wohnqualität im Umfeld	0,015	0,703	-0,019	0,769	-0,008	0,919	0,078	0,365
ÖPNV-Angebot (z.B. Bus, Bahn) im Umfeld	0,045	0,308	0,083	0,244	0,206	0,028	-0,084	0,311
Sicherheit im Umfeld	-0,009	0,832	-0,016	0,796	-0,094	0,313	0,154	0,114
Sauberkeit im Umfeld	-0,020	0,651	-0,094	0,155	0,194	0,049	-0,092	0,362
Optische Attraktivität / generelles Ambiente des Ortsbildes im Umfeld	0,037	0,401	0,015	0,814	0,027	0,780	0,053	0,572
Umweltqualität im Umfeld	0,051	0,254	0,066	0,364	0,156	0,089	-0,065	0,452
Verkehrsanbindung mit dem Auto im Umfeld	0,065	0,122	0,049	0,507	0,056	0,472	0,090	0,248
Internet-/ Mobilfunkverbindung im Umfeld	-0,010	0,807	-0,003	0,964	0,000	1,000	-0,091	0,277
Publikum / Menschen in der Stadt im Umfeld	0,046	0,260	0,018	0,783	-0,005	0,948	-0,018	0,837
Barrierefreiheit im Umfeld	-0,046	0,262	-0,008	0,905	-0,071	0,417	-0,073	0,412
Lebendigkeit im Umfeld	-0,050	0,213	-0,034	0,597	-0,114	0,169	-0,165	0,045
Ladenöffnungszeiten im Umfeld	-0,068	0,083	-0,058	0,342	-0,112	0,177	0,020	0,809
eigener Freundeskreis im Umfeld	0,011	0,786	0,055	0,398	-0,015	0,854	-0,198	0,048
Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs (z.B. Supermärkte, Bäckerei) im Umkreis	0,031	0,472	0,038	0,567	0,037	0,663	0,064	0,492
Bekleidungsgeschäfte (z.B. Mode, Schuhe) im Umkreis	0,063	0,164	0,047	0,514	-0,022	0,809	0,078	0,437
Sonstige Geschäfte (z.B. Sport, Möbel, Elektroartikel) im Umkreis	-0,001	0,986	0,015	0,836	0,043	0,645	0,030	0,747
Apotheken-, Optiker-, Hörgerätebedarf im Umkreis	0,075	0,111	-0,035	0,646	0,090	0,329	0,255	0,013
Banken / Versicherungen im Umkreis	-0,017	0,706	-0,018	0,783	0,012	0,895	-0,141	0,120
Gastronomie (z.B. Restaurants, Cafés) im Umkreis	-0,006	0,870	-0,037	0,557	0,068	0,446	0,057	0,509
Handwerker im Umkreis	0,027	0,530	0,031	0,648	0,013	0,883	0,054	0,582

	Gesamt		Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert	Stand. Beta	p-Wert
Sonstige Dienstleistungen (z.B. Friseur, Kosmetik) im Umkreis	-0,068	0,140	-0,046	0,550	-0,026	0,747	-0,131	0,147
Gesundheitsleistungen (z.B. Ärzte, Krankenhaus, Pflege) im Umkreis	-0,017	0,698	-0,004	0,953	-0,020	0,806	-0,040	0,617
Freizeit und Kultur (z.B. Konzerte, Kino, Theater) im Umkreis	-0,006	0,901	-0,023	0,745	0,043	0,641	-0,010	0,906
Sportmöglichkeiten (z.B. Sportplätze, Schwimmbad) im Umkreis	-0,033	0,464	0,111	0,129	-0,131	0,128	-0,186	0,043
Grünanlagen, öffentliche Sitz- und Erholungsflächen im Umkreis	0,048	0,244	0,106	0,125	-0,064	0,477	0,040	0,655
Schulen / Bildung / Ausbildung im Umkreis	-0,087	0,057	-0,131	0,058	-0,089	0,352	-0,060	0,487
Behörden im Umkreis	-0,031	0,471	0,036	0,610	-0,075	0,364	0,020	0,803
eigene Familie im Umfeld	0,031	0,438	0,027	0,654	0,122	0,140	0,132	0,155
R <sup>2</sup>	0,183		0,263		0,339		0,275	

Wiederum zeigt sich, dass sich die einzelnen Attraktivitätsbeurteilungen nur teilweise direkt signifikant auf die Lebenszufriedenheit auswirken. Beachtlich ist jedoch der Varianzaufklärungsanteil, der in den jeweiligen Städten erreicht werden kann. In Braunlage und Hagen wird mehr als ein Viertel der Varianz der Lebenszufriedenheit anhand der Faktoren erklärt. In Ober-Ramstadt ist es sogar rd. ein Drittel.

In Braunlage, als dezentral gelegener Kleinstadt, zeigt sich, dass auch mit Blick auf die Lebenszufriedenheit die Wohnqualität (Beta = 0,108, p=0,073) auf fast signifikantem Niveau bedeutend ist. Vor allem aber die Sicherheit (Beta = 0,162, p=0,016) prägt die Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen in besonderem Maße. Während für die Lebensqualität auch einzelne Faktoren des Umfelds relevant waren, spielt die Attraktivität des Umfelds in der dezentralen Kleinstadt mit Blick auf die einzelnen Faktoren zunächst praktisch keine Rolle bei der Ausbildung der Lebenszufriedenheit. Hier scheinen lokale Aspekte relevanter zu sein. Dies könnte darauf hinweisen, dass in einer kleineren, dezentralen Stadt die unmittelbare Lebensumgebung besonders ins Gewicht fällt.

In Ober-Ramstadt, der zentral gelegenen Kleinstadt, ist die Wohnqualität in der eigenen Stadt mit einem Beta-Wert von 0,282 (p=0,002) der deutlichste Faktor, der die Lebenszufriedenheit beeinflusst. Dies unterstreicht, wie wichtig die unmittelbare Wohnumgebung in einer Stadt ist, die im Einzugsgebiet einer Großstadt liegt. Damit im Zusammenhang kann die hohe Relevanz des ÖPNV-Angebots (Beta = 0,206, p=0,028) für die Lebenszufriedenheit stehen. Sie drückt aus, dass die Wichtigkeit einer guten Verkehrsanbindung in der zentral gelegenen Kleinstadt heraussticht und ihre Attraktivität die Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen erhöht. Zudem zeigt sich hier ein hoher signifikanter Einfluss des eigenen Freundeskreises (Beta = 0,242, p=0,003) auf die Lebenszufriedenheit. Soziale Beziehungen scheinen damit in der betrachteten zentral gelegenen Kleinstadt eine besondere Relevanz zu haben.

In der Großstadt Hagen findet man eine etwas andere Gewichtung der Einflussfaktoren. Hier wirken die Attraktivität der Behörden (Beta = -0,166, p=0,044) und der Bekleidungsgeschäfte (Beta = -0,234, p=0,010) signifikant negativ auf die Lebenszufriedenheit. Dies erscheint zunächst kontraintuitiv, könnte aber damit zusammenhängen, dass eine stärkere Fokussierung auf behördliche Aspekte oder kommerzielle Aspekte wie Shoppingmöglichkeiten zu Lasten anderer wichtiger Lebensbereiche wie z.B. der sozialen Beziehungen oder Freizeitaktivitäten gehen könnte.

Auffallend ist vor allem, dass in Hagen die Lebenszufriedenheit stärker durch das Umfeld beeinflusst wird. Als Großstadt weist Hagen selbst vielfältige Angebote und Optionen und eine ausgeprägte Infrastruktur vor, weshalb die Lebensqualität kaum von Umfeldaspekten beeinflusst wurde. Im Hinblick auf die Lebenszufriedenheit zeigt sich jedoch, dass die Optionen des Umfelds Relevanz erlangen. So haben z.B. die beruflichen Chancen, Arbeitgeber und Arbeitsmarkt im Umfeld einen signifikanten positiven Einfluss auf die Lebenszufriedenheit ( $\text{Beta} = 0,245, p=0,006$ ), wohingegen sich die Lebendigkeit im Umfeld negativ auswirkt ( $\text{Beta} = -0,165, p=0,045$ ). Diese Ergebnisse könnten darauf hindeuten, dass die Bewohner:innen von Hagen das regionale Umfeld als eine wichtige Quelle für berufliche Möglichkeiten sehen. Möglicherweise empfinden sie jedoch eine Überstimulation oder Überfüllung in ihrem unmittelbaren regionalen Umfeld als belastend und suchen dort stattdessen eher Ruhe, die sie in der Großstadt in dem Maße nicht erleben.

Auch hinsichtlich der Wirkung der betrachteten Attraktivitätsfaktoren auf die Lebenszufriedenheit wurde untersucht, ob die Wichtigkeit der Faktoren und die Häufigkeit der Nutzung bzw. Inanspruchnahme der entsprechenden Aktivitäten die Wirkung ihrer Beurteilung auf die Lebenszufriedenheit stärkt oder abschwächt. Dabei zeigt sich, dass die Wichtigkeit der jeweiligen Aspekte teilweise moderierende Effekte auf die Wirkung der Attraktivität der Qualitätsfaktoren auf die Lebenszufriedenheit hat. So wirken sich die Bedeutung der Wohnqualität, der Sicherheit und des Freundeskreises positiv moderierend bzw. die Bedeutung der Sauberkeit negativ moderierend auf den Einfluss der jeweiligen Faktoren der Stadt auf die Lebensqualität aus. Mit Blick auf den Einfluss von Faktoren der Region zeigt sich, dass die Bedeutung des Autos und der Familie den Einfluss der entsprechenden Faktoren verstärkt, während die Relevanz des Internets die Wirkung dieses Faktors der Region auf die Lebensqualität abschwächt.

In Bezug auf die einzelnen Städte zeigen sich jedoch Unterschiede. So ist für Braunlage keine Moderation der Wichtigkeit der Qualitätsfaktoren zu beobachten. In Ober-Ramstadt treten hingegen mehrere positive Moderationen der Bedeutung von Qualitätsfaktoren auf die Wirkung der Attraktivität dieser Qualitätsfaktoren der Stadt auf die Lebenszufriedenheit auf. Dies betrifft die Relevanz von Sport, Wohnqualität, Sicherheit und diejenige des Freundeskreises. Auch in Hagen wirken einige Aspekte der Wichtigkeit moderierend. So verstärkt die Relevanz von ÖPNV die Wirkung dessen Attraktivität in der Stadt auf die Lebenszufriedenheit, schwächt umgekehrt aber die Wirkung des Einflusses der Attraktivität des ÖPNV in der Region auf die Lebenszufriedenheit ab. Die Relevanz von Wohnqualität und Apotheken- und Optikerleistungen wirkt zudem positiv moderierend auf den Einfluss der entsprechenden Attraktivitätsfaktoren der Stadt auf die Lebenszufriedenheit.

Bei der Analyse der moderierenden Effekte der Häufigkeit der Nutzung oder Inanspruchnahme der betrachteten Aktivitäten werden weitere interessante Zusammenhänge deutlich. So zeigt sich im Gesamtsample, dass mit zunehmender Häufigkeit der Nutzung von Sporteinrichtungen, Grünanlagen und der Teilnahme an Aktivitäten mit dem Freundeskreis die Wirkung der jeweiligen Attraktivitätsfaktoren der Stadt auf die Lebenszufriedenheit der Menschen verstärkt wird. Interessanterweise scheint die vermehrte Internetnutzung hingegen den Einfluss der Attraktivitätsfaktoren der Region auf die Lebenszufriedenheit abzuschwächen.

Mit Blick auf die Bedeutung der Häufigkeit für die Zusammenhänge zwischen Attraktivitätsbeurteilung und Lebenszufriedenheit werden jedoch wiederum Unterschiede zwischen den drei Städten deutlich. Es zeigen sich die folgenden moderierenden Effekte:

- Braunlage: Häufigkeit der Käufe von Gütern des täglichen Bedarfs, der Nutzung von Bankdienstleistungen, der Nutzung des Autos, der Aktivitäten mit dem eigenen Freundeskreis jeweils mit positiv moderierendem Effekt auf den Einfluss der entsprechenden Attraktivitätsfaktoren der Stadt auf die Lebenszufriedenheit und Häufigkeit von Aktivitäten mit dem eigenen Freundeskreis mit negativ

moderierendem Effekt auf den Einfluss des entsprechenden Attraktivitätsfaktors der Region auf die Lebenszufriedenheit.

- Ober-Ramstadt: Häufigkeit der Nutzung von Schulen bzw. (Aus-) Bildungseinrichtungen mit negativ moderierendem Effekt auf die Wirkung der Attraktivität der Schulen und Bildungseinrichtungen der Stadt auf die Lebenszufriedenheit und positiv moderierendem Effekt auf die Wirkung der Attraktivität der Schulen und Bildungseinrichtungen der Region auf die Lebenszufriedenheit.
- Hagen: Häufigkeit der Nutzung von Handwerksleistungen und von Gesundheitsangeboten jeweils mit positiv moderierendem Effekt auf die Stärke des Einflusses der entsprechenden Attraktivitätsfaktoren der Stadt auf die Lebenszufriedenheit.

### **Aggregierte Analyse des Einflusses der Attraktivität der Städte und der Attraktivität der Region auf die individuelle Lebensqualität und die individuelle Lebenszufriedenheit**

Die Ergebnisse der Analyse zeigen, dass die betrachteten Qualitätsfaktoren sowohl für die Lebensqualität als auch für die Lebenszufriedenheit eine insgesamt substanzielle Rolle spielen. Die bisherige Untersuchung unterstreicht darüber hinaus, dass es – egal ob Klein- oder Großstadt – nicht nur die Stadt mit ihren Merkmalen allein für sich ist, die für Lebensqualität und Lebenszufriedenheit bedeutend ist. Hingegen ist auch das Umfeld mit seinen Qualitätsmerkmalen wichtig, um Lebensqualität und Lebenszufriedenheit aufzubauen.

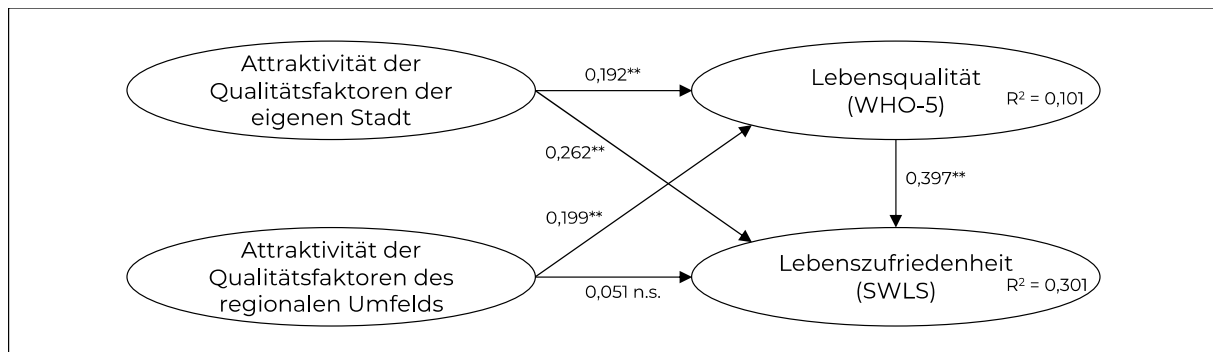
Auf Basis der Ergebnisse der bisher dargestellten Regressionsanalysen lässt sich ableiten, dass ein signifikanter Anteil an der Varianz dieser zentralen Konstrukte erklärt werden kann. Allerdings wird bei der Betrachtung des Einflusses der individuellen Attraktivitätsfaktoren deutlich, dass ein großer Teil dieser Faktoren keine direkt signifikante Einzelwirkung erzielt. Hingegen scheint die Gesamtheit der Qualitätsfaktoren Lebensqualität und Lebenszufriedenheit zu prägen.

Die Ergebnisse legen nahe, dass (Klein-) Städte zwar bedeutende Faktoren für die Lebensqualität ihrer Bewohner:innen identifizieren können. Es ist jedoch entscheidend, dass diese Faktoren nicht isoliert wirken. Vielmehr sollten besonders herausragende Faktoren in ein umfassendes „Gesamtpaket“ von Qualitätsfaktoren integriert werden. Das Lebensumfeld der Menschen wird maßgeblich von einer solchen Gesamtheit der Qualitätsfaktoren beeinflusst, die von den Städten und ihren umliegenden Regionen angeboten werden. Es ist also nicht nur die Einzelwirkung, sondern auch die Kombination dieser Faktoren, die die Attraktivität und Lebensqualität einer (Klein-) Stadt ausmachen.

Aus diesem Grund wurde in einem weiteren Untersuchungsschritt eine aggregierte Betrachtung des Einflusses der Qualitätsfaktoren der jeweiligen Stadt und der Qualitätsfaktoren des regionalen Umfelds vorgenommen. Ziel war es dabei, auf der aggregierten Ebene einen Eindruck darüber zu erlangen, welchen Beitrag die Stadt und welchen Beitrag ihre Region für die Ausbildung von Lebensqualität und Lebenszufriedenheit leisten. Zudem sollte ein Eindruck darüber gewonnen werden, welchem Maße die Lebensqualität zur Bildung der Lebenszufriedenheit beiträgt.

Um diese Betrachtung vorzunehmen, wurden mehrere PLS-Strukturgleichungsmodelle berechnet. Die Attraktivität der Qualitätsfaktoren der eigenen Stadt und des regionalen Umfelds wurden als formative Faktoren zu jeweils einem Gesamtscore zusammengefasst und damit in aggregierter Form in die Analyse einbezogen. Diese Gesamtbetrachtung der Attraktivitätsfaktoren spiegelt somit jeweils den Mix der Qualitätsfaktoren wider und zielt bewusst nicht auf die Einzeleinflüsse individueller Qualitätsfaktoren ab.

Zunächst wurde der Einfluss der Attraktivität von Stadt und Umfeld auf die emotionalen Aspekte der Lebensqualität, gemessen anhand der WHO-5-Skala, und die Lebenszufriedenheit untersucht. Die Ergebnisse sind in *Abbildung 6* dargestellt. Die Analyseergebnisse auf Basis des Gesamtsamples zeigen, dass die Qualitätsfaktoren sowohl der eigenen Stadt als auch des Umfelds signifikant auf das emotionale Well-Being der Bevölkerung wirken. Stadt und Umfeld haben interessanterweise einen etwa gleich starken Einfluss. Das Well-Being wird somit sowohl vom Umfeld als auch von der eigenen Stadt geprägt.



*Abbildung 6:* Einfluss der Attraktivität der eigenen Stadt und des Umfelds auf Lebensqualität (WHO-5) und Lebenszufriedenheit

Anders gestaltet es sich im Hinblick auf die Bildung der Lebenszufriedenheit. Hier hat, betrachtet in ihrer Gesamtheit, nur die wahrgenommene Attraktivität der eigenen Stadt einen direkten Einfluss. Das Umfeld wirkt sich hingegen nicht direkt auf die Lebenszufriedenheit aus. Allerdings ist das Umfeld nicht irrelevant, um Lebenszufriedenheit zu entwickeln, denn es besteht ein hoher signifikanter Einfluss des Well-Beings auf die Lebenszufriedenheit. Dies zeigt zunächst die besondere Relevanz des Well-Beings für die Bildung genereller Lebenszufriedenheit der Menschen. Darüber ergeben sich durch diesen Wirkungszusammenhang jedoch auch zusätzlich indirekte Effekte der Beurteilung der Attraktivität der Qualitätsfaktoren von Stadt und Umfeld, die damit – auch indirekt – ebenfalls bedeutend für die Bildung der Lebenszufriedenheit sind.

Ähnlich sind die Effekte, wenn man die kognitiv orientierte Pauschalbeurteilung der Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen der Städte betrachtet (siehe *Abbildung 7*). Mit Blick auf diese kognitive Komponente erlangt die Attraktivitätsbeurteilung der Qualitätsfaktoren der eigenen Stadt eine noch stärkere Relevanz und prägt die Pauschalbeurteilung der individuellen Lebensqualität in noch deutlicherem Maße. Werden sich die Bewohner:innen also bewusst, welche Attraktivität in ihrer Stadt herrscht, wirkt es sich auf ihre kognitive Auseinandersetzung mit der eigenen Lebensqualität positiv aus.

Zwar spielt auch das Umfeld eine Rolle, jedoch ist dessen Bedeutung deutlich geringer. Ein Grund könnte darin liegen, dass bei der kognitiven Auseinandersetzung mit der Lebensqualität die Referenzbetrachtung der Bewohner:innen stärker auf die Stadt selbst bezogen ist.

Im Hinblick auf die Lebenszufriedenheit zeigt sich wiederum ein direkter positiver Einfluss der Qualitätsfaktoren der eigenen Stadt, jedoch wirken die Attraktivitätsfaktoren des regionalen Umfelds auch hier nicht direkt auf die Lebenszufriedenheit. Hingegen sind hier lediglich indirekte Einflüsse über ihre Wirkung auf die Lebensqualität gegeben.

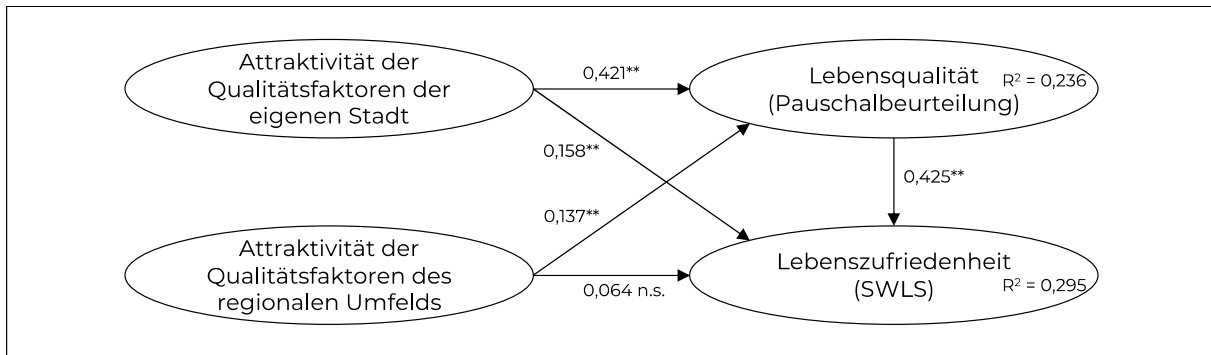


Abbildung 7: Einfluss der Attraktivität der eigenen Stadt und des Umfelds auf Lebensqualität (Pauschalbeurteilung) und Lebenszufriedenheit

Insgesamt kann in beiden Modellen ein substantieller Anteil der Lebensqualität und der Lebenszufriedenheit auf Basis der Qualitätsfaktoren der Städte und ihres Umfelds erklärt werden. Dies verdeutlicht, wie relevant es ist, sowohl die Städte selbst als auch ihr regionales Umfeld in die Betrachtung mit einzubeziehen.

Die bisherigen Betrachtungen haben sich auf das Gesamtsample bezogen und zeigen generelle Wirkungsrichtungen auf. Besonders interessiert jedoch, ob in den Kleinstädten besondere Wirkungszusammenhänge zu beobachten sind. Zusätzlich zu der Gesamtbetrachtung der Einflüsse wurden deshalb mehrere Mehrgruppenanalysen durchgeführt. Auf diese Weise wurde untersucht, ob sich die Wirkungen zwischen den Orten unterscheiden (siehe Tabelle 26). Die Ergebnisse zeigen, dass zwar die Wirkungsstärken zwischen den betrachteten Städten zum Teil leicht unterschiedlich sind. Bei der Mehrgruppenanalyse zeigt sich aber, dass diese Unterschiede nicht signifikant sind. Die betrachteten Wirkungen lassen sich somit in allen Arten von Städten gleichermaßen beobachten. Es ist deshalb davon auszugehen, dass sie damit allgemeingültig sind.

Tabelle 26: Mehrgruppen-PLS-Analyse zum Einfluss der Attraktivität der eigenen Stadt und der Attraktivität des Umfelds auf die wahrgenommene Lebensqualität und die wahrgenommene Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen

Pfad	Braunlage		Ober-Ramstadt		Hagen	
	Pfad-koeffizient	p-Wert	Pfad-koeffizient	p-Wert	Pfad-koeffizient	p-Wert
Modell 1:						
Merkmale eigene Stadt → WHO-5 Well-Being	0,177	0,001	0,200	0,010	0,303	0,000
Merkmale eigene Stadt → SWLS Lebenszufriedenheit	0,310	0,000	0,327	0,000	0,224	0,007
Merkmale regionales Umfeld → WHO-5 Well-Being	0,248	0,000	0,301	0,000	0,223	0,299
Merkmale regionales Umfeld → SWLS Lebenszufriedenheit	0,029	0,686	0,087	0,233	0,191	0,349
WHO-5 Well-Being → SWLS Lebenszufriedenheit	0,402	0,000	0,353	0,000	0,286	0,000
Modell 2:						
Merkmale eigene Stadt → Lebensqualität Pauschal	0,457	0,000	0,403	0,000	0,464	0,000
Merkmale eigene Stadt → SWLS Lebenszufriedenheit	0,178	0,002	0,205	0,002	0,135	0,098
Merkmale regionales Umfeld → Lebensqualität Pauschal	0,117	0,043	0,182	0,012	0,220	0,340
Merkmale regionales Umfeld → SWLS Lebenszufriedenheit	0,094	0,155	0,117	0,131	0,158	0,463
Lebensqualität Pauschal → SWLS Lebenszufriedenheit	0,419	0,000	0,390	0,000	0,342	0,000

Besonders auffallend sind Unterschiede der Wirkung des regionalen Umfelds zwischen den Kleinstädten und der Großstadt. Auch wenn die Interpretation vorsichtig vorzunehmen ist, weil die Unterschiede in der Wirkung nicht statistisch signifikant sind, lässt sich eine Tendenz feststellen. Diese zeigt, dass der Einfluss des regionalen Umfelds sowohl auf das Well-Being als auch auf die kognitive Pauschalbeurteilung der Lebensqualität in den beiden Kleinstädten bedeutender ist als in der Großstadt. Kleinstädte scheinen damit – wie vermutet – stärker auf ihr Umland angewiesen zu sein als Großstädte. Zwar sind die Unterschiede ebenfalls nicht signifikant, dennoch macht der Mehrgruppenvergleich auch deutlich, dass die Lebensqualität der Kleinstadt-Bewohner:innen in stärkerem Maße zur Bildung von Lebenszufriedenheit beiträgt als in der Großstadt. Dies deutet darauf hin, dass sie in den Kleinstädten ein größeres Gewicht hat.

Darüber hinaus wurde untersucht, ob sich die Wirkung der Attraktivität der Qualitätsfaktoren von Stadt bzw. Region entsprechend der Persönlichkeitstypen der Bewohner:innen der drei Städte unterscheidet. Diesbezüglich konnten jedoch keine signifikanten Unterschiede festgestellt werden. Der Einfluss der Attraktivität der Faktoren scheint somit unabhängig von der Persönlichkeit der Menschen zu sein und stärker von Relevanz und Nutzungshäufigkeit abzuhängen.

Insgesamt verdeutlichen die Analyseergebnisse, dass die Betrachtung der Aktivitätsräume der Menschen in ihrer Gesamtheit von großer Bedeutung ist, wenn es darum geht, Lebensqualität und Lebenszufriedenheit aufzubauen und zu entwickeln. Dies bedeutet, dass nicht nur die Stadt selbst isoliert betrachtet werden sollte, sondern dass gerade bei Kleinstädten auch das Umfeld mit seinen Beiträgen berücksichtigt werden muss. Dies unterstreicht die Notwendigkeit eines integrierten Ansatzes zur Stadt- und Regionalentwicklung, der nicht nur einzelne Faktoren, sondern die Gesamtheit der Lebensumgebung berücksichtigt. Ein solch ganzheitliche Ansatz ermöglicht es, die Wechselwirkungen zwischen Qualitätsfaktoren von Stadt und umliegender Region zu verstehen. Darüber hinaus bietet er Ansatzpunkte zur Ableitung gezielter Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität, die Kleinstädte und ihre umliegenden Regionen nicht als Konkurrenzfelder, sondern als komplementäre Einheiten betrachten.

## 5 Fazit und Ausblick

In Kleinstädten steht die Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität ihrer Bewohner:innen im Mittelpunkt. Lebensqualität in Städten spiegelt das Wohlbefinden der Einwohner wider und ist eng mit ihrer Lebenszufriedenheit verbunden. Dabei spielen sowohl das subjektive Wohlbefinden und emotionale Aspekte als auch die Wahrnehmung und kognitive Interpretation der Lebensbedingungen eine Rolle. Für die Bewohner:innen von Kleinstädten ist nicht die objektive Ausgestaltung der Merkmale und Charakteristika ihrer Stadt von Bedeutung, sondern ihre individuelle Wahrnehmung und Interpretation beeinflusst ihre persönlichen Lebensumstände.

Um einen Eindruck zu erlangen, wie sich die Lebensqualität gestaltet, wurde in der bisherigen Forschung oftmals ein übergeordneter Blick auf die (Rahmen-) Bedingungen von Städten gelegt. Dazu wurden z.B. ökonomische Faktoren, wie die Arbeitsmarktchancen, das Einkommensniveau oder die wirtschaftliche Stabilität von Städten, betrachtet. Die Ausstattung im Hinblick auf soziale oder kulturelle Aspekte, wie Bildungsmöglichkeiten, kulturelle Vielfalt oder sozialer Zusammenhalt, wurde ebenfalls analysiert. Auch Umweltbedingungen, wie der Zugang zu Grünflächen, Luft- und Wasserqualität, sowie die Verfügbarkeit von Infrastruktur, Handel und Dienstleistungen, einschließlich Gesundheitsangeboten, Wohnraum, Verkehrssystemen und öffentlichen Einrichtungen, wurden als wichtige Faktoren, die die Lebensqualität beeinflussen, in den Blick genommen.

In Anbetracht dieser umfassenden Betrachtung der Lebensqualität von Städten und ihrer Einflussfaktoren stehen Kleinstädte jedoch oft vor der Herausforderung, dass sie nicht immer in der Lage sind, sämtliche dieser Faktoren vollständig abzudecken. Die Ergebnisse der vorliegenden Studie zeigen jedoch Ansatzpunkte, wie Kleinstädte Ausstattungsnachteile kompensieren können. Kleinstädte können davon profitieren, dass ihre Bewohner:innen auf Angebote und Ausstattungen der umliegenden Region zurückgreifen können. Auf diese Weise werden sie in die Lage versetzt, aus dem Portfolio der Angebote der eigenen Stadt und des nahegelegenen Umfelds ein umfassendes Leistungsspektrum nutzen zu können. Dieses ermöglicht es den Bewohner:innen, dass ihnen trotz der begrenzten Optionen einer Kleinstadt selbst ein insgesamt zufriedenstellendes Niveau an Lebensqualität garantiert werden kann.

Im Rahmen der qualitativen Studie hat sich gezeigt, dass sich die Bewegungs- und Nutzungsmuster der Bevölkerung im Hinblick auf die Aktionsräume der Bewohner:innen zentral gelegener bzw. dezentral gelegener Kleinstädte unterschiedlich sind. In der dezentral gelegenen Kleinstadt nutzen die Bürger:innen häufiger lokale Angebote, während in der zentral, im Einzugsgebiet der Großstadt gelegenen Kleinstadt mehr Aktivitäten außerhalb stattfinden. Allerdings zeigt die Analyse der Wunschvorstellungen zu einem optimalen Soll-Zustand aus der Perspektive der Bürger:innen, dass sie sich in stärkerem Maße Angebote in direkter Nähe zum Wohnort wünschen. Dies gilt insbesondere mit Blick auf Güter des täglichen Bedarfs und Basisdienstleistungen wie Lebensmittel, Gesundheit und Mobilität, bei denen sie die direkte Nähe bevorzugen.

Die Ergebnisse der qualitativen Studie haben weiterhin verdeutlicht, dass die Bürger:innen – direkt danach befragt – als wesentliche Kriterien zur Steigerung der Lebensqualität soziale Aspekte, Individualaspekte und funktionale Aspekte sehen. Soziale Aspekte beziehen sich auf Gemeinschaft und soziale Interaktion. Individualaspekte adressieren z.B. Verbundenheit zur Natur und persönliche Selbstverwirklichung. Funktionale Aspekte fokussieren z.B. auf Infrastruktur und die Zugänglichkeit von Dienstleistungen. Dabei weisen die qualitativen Ergebnisse darauf hin, dass funktionale Aspekte, die die Grundversorgung betreffen, für die Bürger:innen am wichtigsten sind, gefolgt von Individualaspekten und sozialen Aspekten.



Diese Ergebnisse unterstreichen, dass es für die Kleinstädte bedeutsam ist, im Hinblick auf diese Dimensionen eine ausgewogene Konzeption zu entwickeln, die sowohl Versorgungs- als auch Gemeinschafts- und Individualaspekte berücksichtigt. Funktionale Elemente scheinen dabei als „Hygienefaktoren“ zu wirken, bezüglich derer die Bürger:innen ein Mindestniveau für die Sicherung ihrer Lebensqualität benötigen oder erwarten. Diese Elemente wirken jedoch als Basisfaktoren. Steigerungen, die über das Mindestniveau hinaus gehen, tragen nicht zu einem proportionalen Anstieg der Lebensqualität bei.

Einen vertieften Einblick in die Frage, welche Faktoren in welchem Ausmaß die Lebensqualität prägen, ermöglichen die Ergebnisse der quantitativen Studie. Bei dieser Analyse wurde auch der Vergleich zu einer Großstadt vorgenommen. Dabei zeigt sich, dass die Lebensqualität von einer großen Vielzahl von Faktoren, wie z.B. Geschäften, Dienstleistungen, Mobilität, Umwelt- und Wohnqualität, Sicherheit und Sauberkeit beeinflusst wird. Während Grundversorgungsangebote wie Geschäfte für den täglichen Bedarf mit Blick auf ihre Attraktivität insgesamt vergleichsweise positiv bewertet werden, fällt die Beurteilung spezialisierte Angebote und Dienstleistungen (z.B. Modegeschäfte, Freizeit- und Kulturangebote) vor allem in den Kleinstädten durchschnittlich schlechter aus. In den beiden im Rahmen der Untersuchung betrachteten Kleinstädten Braunlage und Ober-Ramstadt werden die Qualitätsfaktoren mit Blick auf ihre Attraktivität dabei im Allgemeinen besser bewertet als in der Großstadt Hagen. Dies gilt in besonderem Maße für Wohn- und Umweltqualität, Sicherheit und Sauberkeit. Erwartungsgemäß sind jedoch kulturelle und Freizeitangebote in der Großstadt attraktiver.

Im Rahmen der Diskussion um funktionale Aspekte spielt häufig die Thematik von Erreichbarkeit und Mobilität eine besondere Rolle. Betrachtet man die Mobilität und Verkehrsmittelwahl, so zeigen sich in den Untersuchungsergebnissen interessante und signifikante Unterschiede zwischen den Städten. Während in den Kleinstädten Fußwege und Fahrradnutzung eine größere Rolle spielen, ist in der Großstadt das Auto das bevorzugte Fortbewegungsmittel. Dies gilt auch bei innerstädtischen Strecken. Die überregionale Mobilität wird in allen Städten vorwiegend durch das Auto dominiert. In den Kleinstädten profitieren viele Befragte von kurzen Distanzen zur Innenstadt, während die meisten Befragten in Hagen längere Wege zurücklegen.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse der Untersuchung, dass die Gesamtbeurteilung der Lebensqualität und der Zufriedenheit mit ihren jeweiligen Städten in den Kleinstädten etwas positiver ausfällt als in der Großstadt. Dabei sticht Ober-Ramstadt besonders hervor. Dies könnte auf die Nähe zu einer größeren Stadt und die damit verbundenen Vorteile zurückzuführen sein, von denen zentral gelegene Kleinstädte profitieren können.

Besonders interessierte im Rahmen dieser Untersuchung die Relevanz des regionalen Umfelds. Hier zeigt sich, dass das regionale Umfeld in der dezentral gelegenen Kleinstadt Braunlage stärker für den Einkauf von Produkten außerhalb des täglichen Bedarfs genutzt wird. Hingegen erhöht die Nähe zur Großstadt Darmstadt in Ober-Ramstadt die Attraktivität des regionalen Umfelds. Allerdings ist für alle betrachteten Städte auch das Online-Nutzungs-Verhalten sehr ausgeprägt. Vor allem zeigt sich eine starke Tendenz zum Online-Shopping, insbesondere bei spezifischen oder vielfältigeren Produkten. Dies gilt sowohl für die Kleinstädte als auch für die Großstadt. Die Ergebnisse der Studie bestätigen damit die allgemeine Entwicklung hin zu einer verstärkten Online-Nutzung im Alltag. Digitale Kanäle ergänzen Kleinstadt- und Großstadtangebote gleichermaßen. Die Untersuchungsergebnisse bestätigen, dass sie dabei nicht nur komplementär und ergänzend wirken, indem sie z.B. Defizite von Kleinstadtangeboten ausgleichen. Stattdessen führen sie auch zur Substitution bestehender Angebote sowohl der Städte selbst als auch der umliegenden Regionen und des weiteren Umfelds.

Neben Unterschieden in der Beurteilung der Attraktivität und den Nutzungsmustern, die

die Bewohner:innen der Städte in ihrem Alltag zeigen, hat die Untersuchung auch gezeigt, dass die Bewohner:innen der verschiedenen Städten ihre individuelle Lebenszufriedenheit und Lebensqualität durchaus (z.T. signifikant) unterschiedlich bewerten. Allerdings besteht kein eindeutiger Hinweis darauf, dass z.B. die Größe der Stadt die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit prägen würde. Stattdessen ist die individuelle Beurteilung der subjektiven Wahrnehmung des eigenen Well-Beings und der Zufriedenheit mit dem eigenen Leben von einer Vielzahl von Faktoren abhängig, die deutlich facettenreicher sind und v.a. mit der individuellen persönlichen Situation im Zusammenhang stehen. Hierzu zählen z.B. Ausprägung der individuellen sozialen Beziehungen, individuelle soziodemografische und sozioökonomische Bedingungen oder individuelle psychografische Faktoren.

Bei der Untersuchung, in welchem Maße einzelne Qualitätsfaktoren der jeweils eigenen Stadt und des jeweiligen regionalen Umfelds die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit der Bevölkerung direkt beeinflussen, wurde zwar festgestellt, dass nur wenige Faktoren einen direkt signifikanten Einfluss auf die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit haben. Dies verwundert jedoch nicht. Es zeigt sich, dass beide Konstrukte durch eine komplexe Interaktion mehrerer Faktoren bestimmt werden, wobei die Bedeutung einzelner Aspekte je nach städtischem Kontext variiert. Dennoch hat die Studie gezeigt, wie stark prägend das Lebensumfeld der eigenen Stadt und ihres regionalen Umfelds für die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit ist. So erklären die individuelle Beurteilung der Attraktivität der Charakteristika und Merkmale der eigenen Stadt und des regionalen Umfelds rd. 10 % der Varianz des emotionalen Well-Beings, fast ein Viertel der Varianz der kognitiv orientierten Pauschalbeurteilung der eigenen Lebensqualität und rd. 30 % der Varianz der Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die individuell empfundene Lebensqualität und die subjektiv wahrgenommene Lebenszufriedenheit eng miteinander verbunden sind.

Die Stadt und ihr regionales Umfeld sind also in substanziellem Maße an der Ausbildung des Wohlbefindens ihrer Bevölkerung beteiligt. Die Studie hat gezeigt, dass dem regionalen Umfeld in Kleinstädten eine leicht höhere Bedeutung zukommt als dies in der Großstadt der Fall ist. Dabei geht es weniger darum, dass einzelne Faktoren der Stadt oder des regionalen Umfelds für sich genommen im Vordergrund stehen, sondern es ist der Mix der Qualitätsfaktoren, der entscheidend für die Bewohner:innen ist. Eine (Klein-) Stadt kann sich dabei nicht vollständig auf sich selbst beziehen, sondern sie muss das tatsächliche Aktionsspektrum und die Aktivitätspunkte ihrer Bewohner:innen einbeziehen. Vor allem im Alltag der Bewohner:innen von Kleinstädten sind Activity Spaces im regionalen Umfeld bedeutend, damit sie ihre Alltagsaktivitäten realisieren können. Das regional Umfeld hat somit – dies hat die Studie gezeigt – eine direkte und substanzielle Bedeutung für die Lebensqualität der Bewohner:innen.

Besonders für kleine Städte ist die Lebensqualität ein entscheidender Faktor für ihre Attraktivität und den Erfolg. Sie beeinflusst das individuelle und kollektive Wohlbefinden und trägt in besonderem Maße zum Aufbau von Lebenszufriedenheit bei. Sie wirkt sich gesamthaft aber auch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und eine langfristig nachhaltige Entwicklung aus. Für Kleinstädte wird es gerade in der Zukunft von noch stärkerer Bedeutung sein, eine hohe Lebensqualität der Bevölkerung zu erreichen, denn dies unterstützt die Resilienz von Städten gegenüber sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Herausforderungen. Gerade resiliente Kleinstädte können besser auf Krisen reagieren und nachhaltiges Wachstum sicherstellen.

Dies ist von hoher Aktualität für die Städte, denn das Halten oder sogar die Verbesserung der Lebensqualität in den Kleinstädten steht vor mehreren aktuellen Herausforderungen, darunter insbesondere Ressourcenknappheit, Klimawandel, zunehmende soziale Ungleichheiten und ein z.T. empfundener Urbanisierungsdruck. Diese Faktoren treffen Kleinstädte in stärkerem Maße als Großstädte.

Für Kleinstädte ist es dabei eine besondere Herausforderung, sich in dem aktuellen dynamischen Umfeld zu positionieren. Die Ergebnisse dieser Studie zeigen jedoch, dass Kleinstädte wesentliche Ansatzpunkte haben, an denen sie anknüpfen können, um ihre Attraktivität mit Blick auf die Lebensqualität der Bewohner:innen zu halten oder zu steigern. Insbesondere können sie dabei Bereiche stärken, in denen sie bereits gut abschneiden. Hierzu zählen besonders Aspekte wie z.B. soziale Netzwerke, Wohn- und Umweltqualität. Allerdings müssen sie in der Lage sein, den funktionalen Anforderungen der Bevölkerung zu entsprechen und v.a. Grundfunktionalitäten auch langfristig garantieren. Dies stellt vor dem Hintergrund von Innovationserfordernissen, der Notwendigkeit von Infrastrukturverbesserungen und Digitalisierungsdruck auf der einen Seite und Ressourcenknappheit auf der anderen Seite gerade die Kleinstädte vor große Herausforderungen.

Um die Lebensqualität der Bürger:innen zu steigern, ist es entsprechend der Ergebnisse der vorliegenden Studie besonders entscheidend, dass die Kleinstädte gezielt in die Verbesserung und den Erhalt solcher Aspekte investieren, die den Alltag der Menschen direkt beeinflussen. Dies erfordert für jede Stadt jedoch die fundierte Kenntnis darüber, welche Faktoren das Wohlbefinden ihrer Bewohner:innen am stärksten prägen. Die Studie hat gezeigt, dass dies sehr divers und unterschiedlich ist. Hinzu kommt, dass sich regional nahe liegende Städte und Kommunen untereinander abstimmen sollten, um ihre Angebote passgenau aufeinander abzustimmen. Dies wird besonders deutlich, wenn man die Bedeutung des gut ausgebildeten Umfelds der zentral gelegenen Kleinstadt in Betracht zieht. Diese profitiert in besonderem Maße davon, dass in ihrem direkten regionalen Umfeld attraktive Optionen für die Bewohner:innen existieren. Die zentral gelegene Kleinstadt weist in der hier vorliegenden Studie die höchste Lebensqualität auf. Stimmen sich also Städte und Kommunen mit Blick auf ihr Angebotsspektrum ab, können sie Angebotsredundanzen vermeiden und die Effizienz des Ressourceneinsatzes gemeinsam steigern. Auf diese Weise können sie – gemeinsam – ein optimales und vielfältigeres Angebotsportfolio für ihre Bewohner:innen aufbauen.

Bei all diesen Überlegungen spielt zudem die Digitalisierung eine immer größere Rolle, indem sie den Bewohner:innen den Zugang zu Gütern und Dienstleistungen vereinfacht, die regional weiter entfernt verfügbar sind. Das wird auch in der Zukunft dazu beitragen, dass die Vor-Ort-Angebote weiter kannibalisiert werden. Vor allem für Kleinstädte, die bereits aktuell Auslastungs- und Frequenzprobleme mit Blick auf die physischen Angebote in ihren Städten aufweisen, wird es daher bedeutend sein, dass sie sich in diesem Bereich positionieren. Sie müssen ihren Bewohner:innen ein Angebotsspektrum ermöglichen, das ihrer Lebensrealität entspricht und eine bestmögliche Kombination von Elementen in der eigenen Stadt, in dem regionalen Umfeld und im digitalen Raum abbildet.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse dieser Studie auf, dass sowohl die Merkmale einer Stadt als auch die Charakteristika der umliegenden Region bedeutend für die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit der Bewohner:innen von Kleinstädten sind. Die individuell wahrgenommene Lebensqualität und die persönlich empfundene Lebenszufriedenheit sollten deshalb im Rahmen der Planungs- und Entwicklungsprozesse von Kleinstädten als bedeutende Zielparameter für die politischen Entscheidungsträger ein angemessenes Gewicht erhalten. Das Niveau der individuellen Lebensqualität und der Lebenszufriedenheit spiegelt, so zeigt die vorliegende Analyse, nicht nur den Erfolg von sozialen, ökonomischen und umweltpolitischen Maßnahmen wider, sondern es dient auch als wesentlicher Indikatoren für den gesellschaftlichen Fortschritt und das generelle Wohlbefinden der Bevölkerung. Stadt- und gesellschaftspolitische Strategien und Programme, die darauf abzielen, diese Dimensionen des individuellen Wohlergehens zu verbessern, sind daher von zentraler Bedeutung. Sie erkennen an, dass über das materielle Wohlergehen hinaus die subjektive Einschätzung der Lebensumstände und die Zufriedenheit mit dem persönlichen Leben entscheidend sind, um eine umfassende und

nachhaltige Entwicklung in den Kleinstädten zu fördern.

Das in dieser Studie entwickelte Forschungsmodell stellt ein effektives Instrument dar, das für solche Prozesse genutzt werden kann. Es bietet ein Tool, um die für die städtische Lebensqualität relevanten Faktoren zu identifizieren und zu analysieren. Insbesondere ermöglicht es eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Determinanten, die das Wohlergehen der (klein-, aber auch der groß-) städtischen Bevölkerung beeinflussen. Der Einsatz des Modells liefert eine präzise Grundlage für städtische Entscheidungsträger. Auf der Basis dieses Modells können sie erkennen, welche Bereiche im Rahmen der Stadtgestaltung angepasst werden müssen, um eine gezielte Verbesserung der Lebensqualität zu erzielen.

Um das Potenzial des Modells vollständig auszuschöpfen, ist es notwendig, umfassende Kenntnisse über die spezifischen Charakteristika und dabei insbesondere über die individuellen Wahrnehmungen und Perspektiven der eigenen Bevölkerung zu erlangen. Die Gewinnung dieser Kenntnisse erfordert nicht nur die Erhebung detaillierter und für Stadt individueller Daten, sondern auch deren sorgfältige und fachkundige Interpretation. In seiner hier vorliegenden Form, als allgemeines, konzeptionelles Modell, zeigt das Forschungsmodell gesamthaft auf, welche Faktoren der Städte und ihrer umliegenden Regionen von übergreifender Relevanz für die Lebensqualität und die Lebenszufriedenheit der Bevölkerung sind. Auf dieser Grundlage ist es für jede Stadt individuell anzupassen, weiterzuentwickeln und zu verfeinern, um die lokalen Gegebenheiten und Besonderheiten adäquat zu berücksichtigen.

Zusammenfassend bietet das Forschungsmodell, das in dieser Studie entwickelt und überprüft wurde, eine solide und praxisorientierte Ausgangsbasis, die es (Klein-) Städten ermöglicht, die für sie wesentlichen Lebensqualitätsfaktoren präzise zu bestimmen. Durch die Anpassung an die städtischen Spezifika und die kontinuierliche Weiterentwicklung kann das Modell zu einem geeigneten Werkzeug für die zielgerichtete Stadtentwicklung und -planung werden.

## 6 Literaturverzeichnis

- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2019): Kleinstadtforschung, Hannover, Positionspapier aus der ARL 113, URN: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-01134>, Abrufdatum: 15.07.2022.
- Anglim, J.; Horwood, S.; Smillie, L. D.; Marrero, R. J.; Wood, J. K. (2020): Predicting psychological and subjective well-being from personality: A meta-analysis. *Psychological Bulletin*, 146(4), 279–323. <http://dx.doi.org/10.1037/bul0000226>.
- Atherton, O. E.; Willroth, E. C.; Graham, E. K.; Luo, J.; Mroczek, D. K.; Lewis-Thames, M. W. (2023): Rural–urban differences in personality traits and well-being in adulthood. *Journal of Personality*, February 2023; doi: 10.1111/jopy.12818.
- Bauer, G. (2017): Zufriedenheit mit dem Leben in der Gemeinde. In: Tausendpfund, M.; Vetter, A. (Hrsg.): Politische Einstellungen von Kommunalpolitikern im Vergleich. Wiesbaden, 485-513. [https://doi.org/10.1007/978-3-658-16398-3\\_15](https://doi.org/10.1007/978-3-658-16398-3_15).
- Berlin Institut (2022): Landlust neu vermessen, Wie sich das Wanderungsgeschehen in Deutschland gewandelt hat, [https://www.berlin-institut.org/fileadmin/Redaktion/Publikationen/Berlin-Institut\\_\\_\\_Wuestenrot\\_Stiftung\\_Landlust\\_neu\\_vermessen.pdf](https://www.berlin-institut.org/fileadmin/Redaktion/Publikationen/Berlin-Institut___Wuestenrot_Stiftung_Landlust_neu_vermessen.pdf), Abrufdatum 15.07.2022.
- Blasius, J., Schmitz, A. (2013): Sozialraum- und Habituskonstruktion Die Korrespondenzanalyse in Pierre Bourdieus Forschungsprogramm. In: Lenger, A., Schneickert, C., Schumacher, F. (Eds) Pierre Bourdieus Konzeption des Habitus. Springer VS, Wiesbaden. [https://doi.org/10.1007/978-3-531-18669-6\\_11](https://doi.org/10.1007/978-3-531-18669-6_11).
- Boudeville, Jacques Raoul (1966): Problems of regional economic planning. Edinburgh U.P.. Edinburgh.
- Bowling, A. (1995): What things are important in people's lives? A survey of the public's judgements to inform scales of health related quality of life. *Social Science and Medicine*, 10, 1447–1462.
- Boyer, R.; Savageau, D. (1981): Places rated almanac. New York: Rand McNally.
- Braun, V., & Clarke, V. (2006): Using thematic analysis in psychology. *Qualitative research in psychology*, 3(2), 77-101.
- Buliung, R. N., Roorda, M. J., & Remmel, T. K. (2008): Exploring spatial variety in patterns of activity-travel behaviour: Initial results from the Toronto Travel-Activity Panel Survey (TTAPS). *Transportation*, 35(6), 697-722.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2022): Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland, <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html>, Abrufdatum: 15.07.2022.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010): Sicherung der Daseinsvorsorge und Zentrale-Orte-Konzepte, gesellschaftspolitische Ziele und räumliche Organisation in der Diskussion. BMVBS-Online-Publikation. Nr. 12/2010, <https://d-nb.info/1005966877/34>, Abrufdatum: 15.07.2022.
- Camfield, L. & Skevington, S.M. (2008): On subjective well-being and quality of life. *Journal of Health Psychology*, 13, 764–775.
- Carmona, M. (2022): The existential crisis of traditional shopping streets: the sun model and the place attraction paradigm, *Journal of Urban Design*, 27:1, 1-35, DOI: 10.1080/13574809.2021.1951605.
- Christaller, Walter (1933): Die zentralen Orte in Süddeutschland. Darmstadt (Neuaufgabe 1968).
- Cooke, P. J., Melchert, T. P. and Connor, K. (2016): Measuring Well-Being: A Review of Instruments, *The Counseling Psychologist*, 44(5), pp. 730–757. doi: 10.1177/0011000016633507.
- Costa, P. T. & McCrae, R. R. (1992): Revised NEO Personality Inventory and NEO Five Factor Professional Manual. Psychological Assessment Resources, 1992.
- Danielzyk, R. (2020): Klein- und Mittelstädte als Ankerpunkte in ländlichen Räumen – Definitionen, Funktionen, Strategien, in: *Neues Archiv für Niedersachsen*, pp. 11–15. Wachholtz Verlag. <https://doi.org/10.5771/9783529096075-11>.
- Diener, E. (1998): Subjective well-being and personality. In D. F. Barone, M. Hersen, & V. B. Van Hasselt (Eds.), 93  
HCKF | Schriftenreihe | Working Paper 8 | Was macht Kleinstädte für Bürger:innen attraktiv?

Advanced personality, pp. 311–334. The Plenum Series in Social/Clinical Psychology: Springer. [https://doi.org/10.1007/978-1-4419-8580-4\\_13](https://doi.org/10.1007/978-1-4419-8580-4_13).

- Diener, E.; Chan, M. Y. (2011): Happy people live longer: Subjective well-being contributes to health and longevity. *Applied Psychology: Health & Well-Being*, 3(1), 1–43. <https://doi.org/10.1111/j.1758-0854.2010.01045.x>.
- Diener, E.; Diener, M. (1995): Cross-cultural correlates of life satisfaction and self-esteem. *Journal of Personality and Social Psychology*, 68, 653–663.
- Diener, E.; Lucas, R.E.; Oishi, S. (2018): Advances and open questions in the science of subjective well-being. *Collabra: Psychology*, 4, 15.
- Diener, E.; Robert; Emmons, A.; Larsen, R.J.; Griffin, S. (1985): The Satisfaction With Life Scale, *Journal of Personality Assessment*, 49:1, 71-75, DOI: 10.1207/s15327752jpa4901\_13.
- Foscht, T.; Swoboda, B.; Schramm-Klein, H. (2017): *Käuferverhalten*, 6. Aufl., Springer Gabler, Wiesbaden.
- Gareis, P.; Diller, Ch.; Winkler-Kühlken, B. (2021): Infrastruktur als Aspekt von Lebensqualität und ihr Einfluss auf die Lebenszufriedenheit von Bewohnern in Kleinstädten des Regionstyps zentrale Lage in Deutschland, *Raumforschung und Raumordnung / Spatial Research and Planning*, ISSN 1869-4179, München, Vol. 79, Iss. 1, pp. 39-57, <https://doi.org/10.14512/rur.9>.
- Gendel-Guterman, H.; Billig, M. (2021): Increasing citizen satisfaction with municipal services: the function of intangible factors. *International Review of Public Nonprofit Marketing*, Vol. 18, 171–186 (2021). <https://doi.org/10.1007/s12208-020-00267-y>.
- Gifford, R. (2014): *Environmental Psychology Matters*, in: *Annual Review of Psychology* 65, Nr. 1: 541–79.
- Hägerstrand, T. (1970): What about people in regional science? *Papers in regional science*, 24(1), 6-21.
- Hash, K.M.; Morrow, D.F.; Weirich, M.R. (2019): The social implications of growing old in small towns and rural communities. In: Kaye, L.W.; Singer, C.M., eds. *Social Isolation of Older Adults: Strategies to Bolster Health and Well-Being. Critical topics in an aging society*. Springer Publishing Company, 253-270.
- Hart, C.; Stachow, G.; Cadogan, J. W. (2013): Conceptualising town centre image and the customer experience. *Journal of Marketing Management*, 29(15–16), 1753–1781. doi:10.1080/0267257X.2013.800900.
- Hart, S.; Denison, D.; Henderson, D. (1989): A contingency approach to firm location: The influence of industrial sector and level of technology. *Policy Studies Journal*, 17, 599–623.
- Hasanzadeh, K., Laatikainen, T., & Kytä, M. (2018): A place-based model of local activity spaces: individual place exposure and characteristics. *Journal of Geographical Systems*, 20, 227-252.
- Herzberg, P.Y.; Roth, M. (2006): Beyond resilients, undercontrollers, and overcontrollers? an extension of personality prototype research, in: *European Journal of Personality* 20:1, 5-28.
- Hölzel, D.; Scheiner, J. (2022): Mobilität und Segregation in Raum und Zeit: Implikationen für soziale Teilhabe und aktuelle Forschungsfragen. *Journal für Mobilität und Verkehr*, (14), 11-17.
- Howard, J. A.; Sheth, J. N. (1969): *The Theory of Buyer Behavior*. New York, NY: John Wiley & Sons.
- Insch, A.; Florek, M. (2008): Place to live, work and play conceptualising place satisfaction in the case of a city's residents. *Journal of Place Management and Development*, 1(2), 138–149.
- Janke, S.; Glöckner-Rist, A. (2012): Deutsche Version der Satisfaction with Life Scale (SWLS). Zusammenstellung sozialwissenschaftlicher Items und Skalen (ZIS). <https://doi.org/10.6102/zis147>.
- John, O. P.; Naumann, L. P.; Soto, C. J. (2008): Paradigm shift to the integrative big five trait taxonomy. *Handbook of personality: Theory and research*, 3(2), 114-158.
- Kim, H. M.; Kwan, M. P. (2003): Space-time accessibility measures: A geocomputational algorithm with a focus on the feasible opportunity set and possible activity duration. *Journal of Geographical Systems*, 5(1), 71-91.
- Kindred, R.; Bates, G. W. (2023): The Influence of the COVID-19 Pandemic on Social Anxiety: A Systematic Review. *International journal of environmental research and public health*, 20(3), 2362. <https://doi.org/10.3390/ijerph20032362>.

- Kourtit, K., Nijkamp, P., Toger, M. (2023): Sustainable Cities, Quality of Life, and Mobility-Related Happiness. In: Vaz, E. (eds) *Geography of Happiness. Contributions to Regional Science*. Springer, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-031-19871-7\\_6](https://doi.org/10.1007/978-3-031-19871-7_6).
- Kruse, S.; Kopischke, E.; Krüger, T.; Anders, S.; Flämig, H. (2023): Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Einzelhandel in Städten und Zentren, BBSR-Online-Publikation, 06/2023, urn:nbn:de:101:1-2023042411503128447114.
- Kwan, M. P. (1999): Gender and individual access to urban opportunities: a study using space–time measures. *The Professional Geographer*, 51(2), 210-227.
- Lai, S.K.; Huang, J.Y. (2022): Why large cities are more vulnerable to the COVID-19 pandemic, in: *Journal of Urban Management*, Vol. 11 (1), S. 1–5. doi: 10.1016/j.jum.2022.02.001.
- Lasar, A. (2019): Die Herausforderungen der Kommunen im Rahmen der Digitalisierung. In: Schmid, A. (eds) *Verwaltung, eGovernment und Digitalisierung*. Springer Vieweg, Wiesbaden. [https://doi.org/10.1007/978-3-658-27029-2\\_8](https://doi.org/10.1007/978-3-658-27029-2_8).
- Lasuén, J.R. (1973): Urbanisation and Development. The Temporal Interaction Between Geo-graphical and Sectoral Clusters. In: *Urban Studies*. Jg. 10. S. 163-188.
- Lefebvre, H. (1974): La production de l'espace. *L'Homme et la société*, 31(1), 15-32.
- Lemon, K. N.; Verhoef, P. C. (2016): Understanding Customer Experience Throughout the Customer Journey, in: *Journal of Marketing*, 80(6), pp. 69–96. doi: 10.1509/jm.15.0420.
- Lenzi, C.; Perucca, G. (2021): Not too close, not too far: Urbanisation and life satisfaction along the urban hierarchy. *Urban Studies*, 58(13), 2742-2757. <https://doi.org/10.1177/0042098020962397>.
- Liu, B. (1978): Variations in social quality of life indicators in medium metropolitan areas. *American Journal of Economics and Sociology*, 37(3), 241–260.
- Loschiavo, D. (2021): Big-city life (dis) satisfaction? The effect of urban living on subjective well-being. *Journal of Economic Behavior & Organization*, 192, 740-764.
- Mair, C.A.; Thivierge-Rikard, R.V. (2010): The strength of strong ties for older rural adults: Regional distinctions in the relationship between social interaction and subjective well-being. *The International Journal of Aging & Human Development*, 70(2), 119-143. doi:10.2190/AG.70.2.b.
- Markert, Peter (2017): Alter Wein in neuen Schläuchen? – Kommunale Markenbildungsprozesse in der Praxis, in: *Standort*, Vol. 41, S. 271-278.
- Michalos, A.C. (2004): Social indicators research and health-related quality of life research. *Social Indicators Research*, 65, 27–72.
- Miller, H. J. (1991): Modelling accessibility using space–time prism concepts within geographical information systems. *International Journal of Geographical Information System*, 5(3), 287-301.
- Mouratidis, K. (2021a): Urban planning and quality of life: A review of pathways linking the built environment to subjective well-being, *Cities*, Volume 115, 2021, 103229, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103229>.
- Mouratidis, K. (2021b): How COVID-19 reshaped quality of life in cities: A synthesis and implications for urban planning, in: *Land Use Policy*, 111, 105772.
- Pfeiffer, D.; Cloutier, S. (2016): Planning for happy neighborhoods, *Journal of the American Planning Association*, 82 (3) (2016), pp. 267-279, 10.1080/01944363.2016.1166347.
- Rai, R. K.; Balmer, M.; Rieser, M.; Vaze, V. S.; Schönfelder, S.; Axhausen, K. W. (2007): Capturing Human Activity Spaces: New Geometries. *Transportation Research Record*, 2021(1), 70–80. <https://doi.org/10.3141/2021-09>.
- Rammstedt, B. (2007): The 10-Item Big Five Inventory (BFI-10): Norm values and investigation of socio-demographic effects based on a German population representative sample. In *European Journal of Psychological Assessment*, 23, 193-201, 2007.
- Rammstedt, B.; Kemper, C. J.; Klein, M. C.; Beierlein, C.; Kovaleva, A. (2014): Big Five Inventory (BFI-10). Zusammenstellung sozialwissenschaftlicher Items und Skalen (ZIS). <https://doi.org/10.6102/zis76>.

- Riecken, G.; Yavas, U. (2001): Improving quality of life in a region: A survey of area residents and public sector implications. *International Journal of Public Sector Management*, 14(7), 556–568.
- Rogerson, R. J.; Findlay, A. M.; Morris, A. S.; Coombes, M. G. (1989): Indicators of Quality of Life: Some Methodological Issues. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 21(12), 1655-1666. <https://doi.org/10.1068/a211655>.
- Schlesinger, W.; Taulet, A.C.; Alves, H.; Burguete, J.L.V. (2016): An Approach to Measuring Perceived Quality of Life in the City Through a Formative Multidimensional Perspective. In: Leitão, J.; Alves, H. (eds): *Entrepreneurial and Innovative Practices in Public Institutions. Applying Quality of Life Research*. Springer, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-32091-5\\_4](https://doi.org/10.1007/978-3-319-32091-5_4).
- Schönfelder, S.; Axhausen, K. W. (2003): Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy*, 10(4), 273-286.
- Schramm-Klein, H. (2018): *Zentrumsmonitor 2018*, [https://www.ihk-siegen.de/fileadmin/user\\_upload/Zentrumsmonitor\\_Druckversion.pdf](https://www.ihk-siegen.de/fileadmin/user_upload/Zentrumsmonitor_Druckversion.pdf).
- Schramm-Klein, H. (2019): City-Marketing vor dem Hintergrund von Leerständen in den Innenstädten. *Handel mit Mehrwert: Digitaler Wandel in Märkten, Geschäftsmodellen und Geschäftssystemen*, 297-317.
- Sharifi, A.; Khavarian-Garmsir, A.R. (2020): The COVID-19 pandemic: Impacts on cities and major lessons for urban planning, design, and management, in: *Science of the Total Environment*, Vol. 749 (December), 142391, doi: 10.1016/j.scitotenv.2020.142391.
- Sirgy, M. J. (2020): *Positive Balance: A Theory of Well-Being and Positive Mental Health*. Dordrecht: Springer.
- Sirgy, M. Joseph (2021): *The Psychology of Quality of Life Wellbeing and Positive Mental Health*, 3rd. Ed., Springer (Berlin et al.).
- Sirgy, M.; Gao, T.; Young, R. (2008): How does resident's satisfaction with community services influence quality of life outcomes? *Research Quality Life*, 3, 81-105.
- Sirgy, M.; Rahtz, D.; Cicic, M.; Underwood, R. (2000): A method for assessing residents' satisfaction with community-based services: A quality of life perspective. *Social Indicators Research*, 49, 279–316.
- Sischka, P. E.; Costa, A. P.; Steffgen, G.; Schmidt, A. F. (2020): The WHO-5 well-being index–validation based on item response theory and the analysis of measurement invariance across 35 countries. *Journal of Affective Disorders Reports*, 1, 100020.
- Skevington, S. M.; Böhnke, J. R. (2018): How is subjective well-being related to quality of life? Do we need two concepts and both measures? *Social Science & Medicine*, 206, 22-30. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2018.04.005>.
- Skrede, J.; Andersen, B. (2022): The emotional element of urban densification. *Local Environment*, 27(2), 251-263.
- Somarriba, N.; Pena, B. (2009): Synthetic indicators of quality of life in Europe. *Social Indicators Research*, 94(1), 115–133.
- Statistisches Bundesamt (2022): *Gemeindeverzeichnis*, [www.destatis.de](http://www.destatis.de).
- Swain, S.; Jebarajakirthy, C.; Sharma, B. K.; Maseeh, H. I.; Agrawal, A.; Shah, J.; Saha, R. (2023): Place Branding: A Systematic Literature Review and Future Research Agenda. *Journal of Travel Research*. <https://doi.org/10.1177/00472875231168620>.
- Tassinari, F.; Kleine-Rueschkamp, L.; Veneri, P. (2023): Life satisfaction along the urban-rural continuum: A global assessment, *OECD Regional Development Papers*, No. 44, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/d08b9c03-en>.
- Teller, C.; Elms, J.R.; Thomson, J.A.; Paddison, A.R. (2010): Place marketing and urban retail agglomerations: An examination of shoppers' place attractiveness perceptions. *Place Brand Public Dipl* 6, 124–133 (2010). <https://doi.org/10.1057/pb.2010.11>
- Topp, C. W.; Østergaard, S. D.; Søndergaard, S.; Bech, P. (2015): The WHO-5 Well-Being Index: a systematic review of the literature. *Psychotherapy and psychosomatics*, 84(3), 167-176.
- United Nations (2018): United Nations Department of Economic and Social Affairs, Population Division, *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision*, <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-HCKF> | Schriftenreihe | Working Paper 8 | Was macht Kleinstädte für Bürger:innen attraktiv?



Report.pdf.

- Wahlberg, O. (2016): Small town centre attractiveness: evidence from Sweden. *International Journal of Retail & Distribution Management*, 2016(4), 465-488. <https://doi.org/10.1108/ijrdm-08-2014-0121&#8203>.
- Wesz, J.G.B.; Gomes Miron, L.I.; Delsante, I.; Tzortzopoulos, P. (2023): Urban Quality of Life: A Systematic Literature Review, *Urban Science* 7, no. 2: 56. <https://doi.org/10.3390/urbansci7020056>.
- WHOQOL Group (1995) The World Health Organization Quality of Life assessment (WHOQOL): Position paper from the World Health Organization. *Soc. Sci. Med.* 41, 1403.
- Wrosch, C., Scheier, M.F. (2003): Personality and quality of life: The importance of optimism and goal adjustment. *Qual Life Res* 12 (Suppl 1), 59–72 (2003). <https://doi.org/10.1023/A:1023529606137>.
- Yun, J., Lee, Y. & Lee, H.-J. (2022): A comparison of health-related quality of life and personal, social, and environmental factors of older adults according to a residential area: A propensity score matching analysis. *Quality of Life Research*, 31, 2631–2643.
- Zumbo, B.D. (2003): Public services and the quality of life. In A.C. Michalos (Ed.), *Essays on the quality of life* (Vol. 19, pp. 273–295). Amsterdam: Springer.



**Hochschul  
Campus**  
Kleinstadt  
Forschung



Brandenburgische  
Technische Universität  
Cottbus - Senftenberg

Sollten Sie Fragen haben, schreiben Sie  
uns gerne eine E-Mail unter folgende Adresse:  
[info@hckf.de](mailto:info@hckf.de)

Besuchen Sie auch gerne unsere Homepage  
für weiter Informationen unter:  
[www.hckf.de](http://www.hckf.de)

---

**Strategieberatung**  
**Prof. Schramm-Klein**

Prof. Schramm-Klein GmbH  
Auf der Hütte 16 | 57271 Hilchenbach  
[www.schramm-klein.de](http://www.schramm-klein.de)