

Die Reurbanisierung in der Metropolregion Rhein-Neckar

Eine kleinräumige empirisch-analytische Untersuchung am
Beispiel einer polyzentrischen Stadtregion



Die Reurbanisierung in der Metropolregion Rhein-Neckar

Eine kleinräumige empirisch-analytische Untersuchung am Beispiel einer polyzentrischen Stadtregion

Von der Fakultät für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart
zur Erlangung der Würde eines
Doktor-Ingenieur (Dr.-Ing.) genehmigte Abhandlung

Vorgelegt von

Johannes Siegfried Zech

aus Kirchheimbolanden

Hauptberichter: Prof. Dr. Johann Jessen, Stuttgart

Mitberichter: Prof. Dr. Paul Gans, Mannheim

Tag der mündlichen Prüfung: 5. November 2018

Städtebau-Institut der Universität Stuttgart

2018

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	V
Tabellenverzeichnis	VIII
Zusammenfassung	1
Summary.....	4
1 Einleitung.....	7
2 Reurbanisierung – Materialität und Diskurs	10
2.1 Internationale Divergenzen im Diskurs	10
2.2 Konzeptionelle Diversität des Diskurses	11
2.2.1 Die quantitative Dimension	12
2.2.2 Die qualitative Dimension	15
2.2.3 Die ökonomische Dimension.....	16
2.2.4 Die planungspolitische Dimension	17
2.3 Empirische Positionierung der vorliegenden Arbeit.....	19
2.3.1 Die Phasen der Stadtentwicklung nach van den Berg et al. (1982)	19
2.3.2 Forschungsstand und Forschungsbedarf.....	27
3 Die europäische Metropolregion Rhein-Neckar	32
4 Material und methodisches Vorgehen.....	39
4.1 Daten der Innerstädtischen Raubeobachtung (IRB).....	40
4.2 Vergleichbarkeit der amtlichen Einwohnerzahlen der Statistischen Landesämter und der städtischen Meldestatistik.....	42
4.2.1 Zensusbereinigung	42
4.2.2 Problem der uneinheitlichen der Erhebungsmethoden	43
4.2.3 Ungleiche Einteilung der Altersgruppen	43
4.3 Forschungsansatz und Design.....	44
4.4 Shift-Share-Analyse	48
5 Reurbanisierung in der Metropolregion Rhein-Neckar	51
5.1 Allgemeine Entwicklung in der Region.....	51
5.2 Bildungswanderer – die klassischen Reurbanisierer	60
5.3 Berufseinsteiger – die neuen Suburbanisierer.....	62
5.4 Familien	62
5.5 Wanderungsverhalten älterer Menschen	64
5.6 Ergebnisse der Shift-Share-Analyse.....	65
5.7 Bautätigkeit in der Region	66
5.7.1 Intensität der Wohnflächennutzung	67

5.7.2	Zusammenhang von Wanderung und Bautätigkeit	68
6	Reurbanisierung in den Großstädten Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim	72
6.1	Allgemeine Entwicklung in den drei Großstädten.....	72
6.2	Ergebnisse der Shift-Share-Analyse.....	82
6.3	„Gateway“-Funktion und internationale Migration.....	84
6.4	Nah- und Fernwanderung.....	90
6.5	Bautätigkeit in den Großstädten	98
6.5.1	Intensität der Wohnflächennutzung in Heidelberg und Ludwigshafen	99
6.5.2	Bautätigkeit und Wanderung der Altersgruppe.....	99
6.5.3	Zusammenhang von Wohnungsbestand und Wanderung der Altersgruppen.....	102
7	Fallbeispiele.....	107
7.1	Heidelberg-Bahnstadt.....	107
7.2	Ludwigshafen-Süd.....	114
7.3	Mannheim-Lindenhof – Glücksteinquartier	121
8	Synthese und Ergebnisdiskussion.....	126
8.1	Region im Stadium der Reurbanisierung.....	126
8.1.1	Räumliche und demographische Ausdifferenzierung.....	129
8.1.2	Innenstädte als Ziel von Fernwanderung und internationaler Migration.....	131
8.1.3	Konjunkturelle Schwankungen	132
8.1.4	Funktionsteilung der drei Großstädte als gemeinsamer Metropolkern	132
8.1.5	Einflussfaktor Bildungsstandorte	134
8.1.6	Bautätigkeit und Stadtentwicklungsmaßnahmen.....	134
8.2	Reurbanisierung, Metropolisierung und Polyzentralität.....	137
	Literaturverzeichnis	141
	Anhang.....	XI
	A Ergebnisse der Shift-Share-Analyse für die MRN	XI
	B Ergebnisse der Shift-Share-Analyse für Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim.....	XV
	C Anhangtabellen	XIX

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die Phasen der Stadtentwicklung (eigene Darstellung nach VAN DEN BERG et al. 1982 & SIEDENTOP 2008).....	13
Abbildung 2: Gliederung der Metropolregion Rhein-Neckar (eigene Darstellung)	33
Abbildung 3: Heidelberger Altstadt mit Schloss und Alter Brücke in Blickrichtung Süden (eigene Aufnahme)	34
Abbildung 4: Stadtzentrum von Ludwigshafen am Rhein in Blickrichtung Norden; nördlich der Innenstadt ist das Werksgelände der BASF, rechts des Rheins ein Teil des Mannheimer Hafens zu sehen (eigene Aufnahme).....	36
Abbildung 5: Quadrate der Mannheimer Innenstadt und Schloss in Blickrichtung Südwesten (eigene Aufnahme).....	36
Abbildung 6: Lagetypen nach IRB und Einteilung der Kernstädte der MRN (eigene Darstellung)	41
Abbildung 7: Einteilung des IRB-Umlands der drei Kernstädte der MRN (eigene Darstellung) ...	41
Abbildung 8: Unterschiede in der Einteilung der Altersgruppen in den Datengrundlagen (eigene Darstellung).....	44
Abbildung 9: Einteilung der MRN in nahes und fernes Umland nach Pkw-Fahrtzeiten zum nächsten Oberzentrum (eigene Darstellung).....	46
Abbildung 10: Einteilung der MRN nach der WIM-Typisierung mit innerstädtischer Einteilung der Groß- beziehungsweise Kernstädte nach IRB-Systematik; zur WIM-Systematik siehe auch	
Abbildung 11 (eigene Darstellung)	46
Abbildung 11: Systematik der WIM-Typisierung; Großstädte und Metropolen werden in dieser Arbeit zusammengefasst (eigene Darstellung nach Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2007, S. 21f und HIRSCHLE & SCHÜRT, 2008, S. 214)	47
Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung der Landkreise und kreisfreien Städte in der MRN im Zeitraum 2002 bis 2014 (eigene Darstellung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter).....	52
Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung in der MRN nach Raumkategorien zum Basisjahr 2003 (eigene Berechnung, Datengrundlage BBSR & Statistische Landesämter).....	53
Abbildung 14: Bevölkerungsentwicklung im Gesamtzeitraum in der MRN zum Basisjahr 2002 mit differenzierter Kernstadt nach IRB-Kategorien und nahem Umland (von 2002 bis 2004 ohne Daten für Mannheim; eigene Berechnung; Daten BBSR und Statistische Landesämter)	56
Abbildung 15: Mittlere jährliche Nettozuwanderungsraten 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 in den einzelnen Raumkategorien der MRN in ‰ (eigene Berechnung, Daten: BBSR und Statistische Landesämter).....	56
Abbildung 16: Anteil Ausländer an den Zuzügen in den IRB-Kategorien der MRN; auf der Sekundärachse (rechte Skala) ist die Nettozuwanderung von Ausländern abgetragen (eigene Berechnung, Daten: BBSR).....	59
Abbildung 17: Nettozuwanderungsraten nach Altersgruppen und Gebietskategorien in der MRN in ‰; Raten von über 35 ‰ skaliert; 50- bis unter 65-Jährigen sind wegen der geringen Aussagekraft nicht dargestellt (eigene Berechnung; Daten: BBSR und Statistische Landesämter)	61
Abbildung 18: Fertiggestellte Wohnungen pro 1 000 Einwohner in der MRN nach Entfernung (Großstädte vor 2005 ohne Daten für Mannheim, eigene Darstellung, Daten: BBSR und Statistische Landesämter).....	68
Abbildung 19: Fertiggestellte Wohnungen und Wanderungssaldo in der MRN jeweils pro 1 000 Einwohner in den IRB- und WIM-Kategorien; Extremwerte der fernen sonstigen Gemeinden	

gehen auf Basiseffekte wegen geringer Einwohnerzahlen zurück und werden nicht dargestellt (eigene Darstellung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)	70
Abbildung 20: Bevölkerungswachstum nach IRB-Kategorien der drei Großstädte in der MRN (eigene Berechnung, Daten: BBSR)	73
Abbildung 21: Bevölkerungswachstum in den Stadtteilen der drei Großstädte der MRN (eigene Darstellung; Daten: BBSR)	74
Abbildung 22: Wohnungsbestand der Stadtteile der drei Großstädte der MRN 2011 (HD-Bahnstadt 2014); anhand der Anzahl von Wohnungen pro Gebäude sind die dicht bebauten Altstädte, die Innenstadterweiterungen und Großwohnsiedlungen zu erkennen (violett); Stadtteile mit.....	75
Abbildung 23: Neue Blockrand- und Innenhofbebauung der Gutenberghöfe auf dem ehemaligen Gelände der Heidelberger Druckmaschinen AG im Stadtteil HD-Bergheim (eigene Aufnahme) ..	86
Abbildung 24: Stadtteile der Großstädte der MRN nach Wanderungsbilanz 2005 bis 2007 (eigene Analyse; Daten BBSR)	87
Abbildung 25: Stadtteile der Großstädte der MRN nach Wanderungsbilanz 2012 bis 2014 (eigene Analyse; Daten BBSR)	87
Abbildung 26: Zuzüge von Ausländern 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 in den Stadtteilen der Großstädte der MRN und Einteilung und Ankunfts- und Durchgangsquartiere für 2014 (eigene Darstellung auf Grundlage eigener Berechnungen; Daten: BBSR)	88
Abbildung 27: Nettozuwanderung in den Großstädten der MRN aus dem jeweiligen IRB-Umland in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR)	91
Abbildung 28: Nettozuwanderung 2005 bis 2007 in den Stadtteilen der Großstädte der MRN aus dem jeweiligen IRB-Umland der Stadt in ‰ (eigene Darstellung; Daten: BBSR)	94
Abbildung 29: Nettozuwanderung 2012 bis 2014 in den Stadtteilen der Großstädte der MRN aus dem jeweiligen IRB-Umland der Stadt in ‰; Wert HD-Bahnstadt: 65,6 ‰ (eigene Darstellung; Daten: BBSR).....	94
Abbildung 30: Innerstädtische Bautätigkeit und Wanderungssaldo aller Altersgruppen sowie von Familien und Senioren in den Großstädten der MRN (eigene Darstellung, Daten: BBSR und Statistische Landesämter).....	102
Abbildung 31: Anteile der Wohnungen nach Anzahl der Räume und Anteile der Wohngebäude nach Anzahl der Wohnungen in den IRB-Kategorien der Großstädte der MRN im Jahr 2011 (eigene Berechnung, Daten: BBSR)	106
Abbildung 32: Luftbild der Bahnstadt in Heidelberg (eigene Aufnahme)	108
Abbildung 33: Promenade der Bahnstadt in Heidelberg (eigene Aufnahme)	109
Abbildung 34: Eine der Wohnanlagen mit Innenhofcharakter in der Bahnstadt in Heidelberg (eigene Aufnahme)	109
Abbildung 35: Campus Gardens im Stadtteil HD-Bahnstadt (eigene Aufnahme)	111
Abbildung 36: Wohnungsneubau in Heidelberg nach Anzahl der Räume in Heidelberg; ab 2011 ist der Anteil der in der Bahnstadt errichteten Wohnungen zusätzlich abgebildet (eigene Darstellung; Daten: BBSR)	112
Abbildung 37: Anteile an den Wohnberechtigten nach Altersgruppen in HD-Bahnstadt und Heidelberg insgesamt 2014 (eigene Berechnung; Daten: BBSR).....	113
Abbildung 38: Luftbild von Ludwigshafen-Süd und der Parkinsel in Blickrichtung Norden (eigene Aufnahme)	114
Abbildung 39: Neue Bebauung entlang der Rheinallee in LU-Süd (eigene Aufnahme).....	115
Abbildung 40: Stadtvillenensemble in LU-Süd (eigene Aufnahme).....	116

Abbildung 41: Neue Uferkantenbebauung auf der Parkinsel am Luitpoldhafen in LU-Süd (eigene Aufnahme)	116
Abbildung 42: Anteile der Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung nach Altersgruppen in LU-Süd und Ludwigshafen insgesamt 2002, 2008 und 2014 (eigene Berechnung; Daten: BBSR)...	118
Abbildung 43: Wohnungsneubau in Ludwigshafen und LU-Süd zwischen 2002 und 2014 (Daten: BBSR)	118
Abbildung 44: Zusammensetzung der Zuzüge in den Entwicklungsbereich Rheinufer Süd und Parkinsel nach Alter und Ursprung von 2007 bis 2014 (eigene Berechnung; Daten: Stadt Ludwigshafen).....	119
Abbildung 45: Luftbild von MA-Lindenhof und dem Glückstein-Quartier in Blickrichtung Südosten (eigene Aufnahme)	121
Abbildung 46: Glückstein-Carré in MA-Lindenhof (eigene Aufnahme)	123
Abbildung 47: Straßenseite des Stadtvillenensemble „Glückstein V“ in MA-Lindenhof (eigene Aufnahme)	123
Abbildung 48: Anteile an den Wohnberechtigten nach Altersgruppen in MA-Lindenhof und Mannheim insgesamt 2009 und 2014 (eigene Berechnung; Daten: BBSR).....	124

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zusammensetzung der Metropolregion Rhein-Neckar nach WIM-Stadttypen; WIM steht für das Analyseraster aus dem BBR-Bericht „Wohnungs- und Immobilienmärkte in Deutschland 2006“ (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2007, S. 21f).....	32
Tabelle 2: Übersicht des Untersuchungsdesigns	39
Tabelle 3: Kategorien und Fallzahlen (fett = WIM, normal = IRB, kursiv = 20 min Fahrtzeiteinteilung)	47
Tabelle 4: Mittlerer jährlicher natürlicher Saldo und mittlere jährliche Nettozuwanderung sowie mittleres jährliches Gesamtwachstum in den einzelnen Raumkategorien der MRN für die Zeiträume 2005 bis 2007, 2012 bis 2014 und den Gesamtzeitraum (eigene Berechnung; Daten: BBSR und Statistische Landesämter)	54
Tabelle 5: Mittlere jährliche Nettozuwanderungsraten nach Altersgruppen und Gebietskategorien in der MRN in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)	58
Tabelle 6: Shift-Share-Analyse – Bevölkerungsentwicklung der MRN insgesamt 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)	65
Tabelle 7: Verfügbare Wohnfläche in m ² je Einwohner in den Gebietskategorien der MRN (eigene Berechnung; Daten: BBSR und Statistische Landesämter)	67
Tabelle 8: Mittlerer jährlicher natürlicher Saldo und mittlere jährliche Nettozuwanderung sowie mittleres jährliches Gesamtwachstum nach IRB-Kategorien in Heidelberg für die Zeiträume 2005 bis 2007, 2012 bis 2014 und den Gesamtzeitraum (eigene Berechnung; Daten: BBSR)	76
Tabelle 9: Mittlerer jährlicher natürlicher Saldo und mittlere jährliche Nettozuwanderung sowie mittleres jährliches Gesamtwachstum nach IRB-Kategorien in Ludwigshafen für die Zeiträume 2005 bis 2007, 2012 bis 2014 und den Gesamtzeitraum (eigene Berechnung; Daten: BBSR)	77
Tabelle 10: Mittlerer jährlicher natürlicher Saldo und mittlere jährliche Nettozuwanderung sowie mittleres jährliches Gesamtwachstum nach IRB-Kategorien in Mannheim für die Zeiträume 2005 bis 2007, 2012 bis 2014 und den Gesamtzeitraum (eigene Berechnung; Daten: BBSR)	77
Tabelle 11: Mittlere jährliche Nettozuwanderungsraten in Heidelberg nach Altersgruppen und Gebietskategorien in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR)	79
Tabelle 12: Mittlere jährliche Nettozuwanderungsraten in Ludwigshafen nach Altersgruppen und Gebietskategorien in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR)	80
Tabelle 13: Mittlere jährliche Nettozuwanderungsraten in Mannheim nach Altersgruppen und Gebietskategorien in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR)	81
Tabelle 14: Shift-Share-Analyse – Bevölkerungsentwicklung der in den IRB-Kategorien der drei Großstädte 2014 im Vergleich zu 2005 in der MRN (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter).....	83
Tabelle 15: Die zehn Stadtteile der Großstädte der MRN mit den höchsten Anstiegen der Anteile von Ausländern unter allen Zuzügen zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 (Eigene Berechnung; Daten BBSR).....	89
Tabelle 16: Nah- und Fernwanderung in Heidelberg nach IRB-Kategorien in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR).....	91
Tabelle 17: Nah- und Fernwanderung in Ludwigshafen nach IRB-Kategorien in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR).....	92
Tabelle 18: Nah- und Fernwanderung in Mannheim nach IRB-Kategorien in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR).....	92

Tabelle 19: Nettozuwanderung aus dem IRB-Umland in Heidelberg nach Altersgruppen in ‰ (eigene Berechnung; Quelle: BBSR)	95
Tabelle 20: Nettozuwanderung aus dem IRB-Umland in Ludwigshafen nach Altersgruppen in ‰ (eigene Berechnung; Quelle: BBSR)	96
Tabelle 21: Nettozuwanderung aus dem IRB-Umland in Mannheim nach Altersgruppen in ‰ (eigene Berechnung; Quelle: BBSR)	97
Tabelle 22: Verfügbare Fläche je Einwohner in Heidelberg und Ludwigshafen; für Mannheim sind keine Daten verfügbar (Daten: BBSR und Statistische Landesämter)	99
Tabelle 23: Bestandsprofil Bahnstadt Heidelberg 2014 (eigene Berechnung, Daten: BBSR).....	110
Tabelle 24: Wohnung- und Gebäudebestand in Ludwigshafen-Süd 2005 und 2014 und in den Entwicklungsgebieten Rheinufer Süd und Parkinsel 2014 (eigene Berechnung; Daten: BBSR)	117
Tabelle 25: Bestandsprofil Lindenhof Mannheim 2011 (eigene Berechnung, Daten: BBSR)	122
Tabelle 26: Shift-Share-Analyse – Entwicklung der unter 18-Jährigen 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)	XI
Tabelle 27: Shift-Share-Analyse – Entwicklung der 18- bis unter 25-Jährigen 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter).....	XII
Tabelle 28: Shift-Share-Analyse – Entwicklung der 25- bis unter 30-Jährigen 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter).....	XII
Tabelle 29: Shift-Share-Analyse – Entwicklung der 30- bis unter 50-Jährigen 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter).....	XIII
Tabelle 30: Shift-Share-Analyse – Entwicklung der 50- bis unter 65-Jährigen 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter).....	XIII
Tabelle 31: Shift-Share-Analyse – Entwicklung der mindestens 65-Jährigen 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter).....	XIV
Tabelle 32: Shift-Share-Analyse der Altersgruppen in den IRB-Stadtteilkategorien in Heidelberg im Verhältnis zur MRN 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter).....	XV
Tabelle 33: Shift-Share-Analyse der Altersgruppen in den IRB-Stadtteilkategorien in Ludwigshafen im Verhältnis zur MRN 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)	XVII
Tabelle 34: Shift-Share-Analyse der Altersgruppen in den IRB-Stadtteilkategorien in Mannheim im Verhältnis zur MRN 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter).....	XVIII
Tabelle 35: Verfügbare Wohnfläche je Einwohner in den Stadtteilen von Heidelberg und Ludwigshafen (eigene Berechnung; Daten: BBSR)	XIX
Tabelle 36: Einzelwerte zu Demographie, Migration und Wohnungsbestand – Heidelberg Bahnstadt (Daten: BBSR).....	XX
Tabelle 37: Einzelwerte zu Demographie, Migration und Wohnungsbestand – Mannheim Lindenhof (Daten: BBSR).....	XXII
Tabelle 38: Einzelwerte zu Demographie, Migration und Wohnungsbestand – Ludwigshafen Süd (Daten: BBSR).....	XXIV

Zusammenfassung

Mit Reurbanisierung oder einer „Renaissance der Stadt“ wird seit Anfang der 2000er Jahre eine mancherorts beobachtete und teilweise auch ersehnte Trendwende in der Entwicklung der Großstädte in westlichen Industrienationen bezeichnet. Nach Jahren mit sinkenden Einwohnerzahlen und der Verlagerung von Arbeitsplätzen aus den Städten heraus erlangen sie neue Attraktivität und ihre wirtschaftliche und demographische Entwicklung gewinnt an Dynamik. Als Treiber dieser Entwicklung gelten vor allem junge Erwachsene, die zur Ausbildung beziehungsweise für ein Studium in die Städte ziehen, oder hoch qualifizierte Berufseinsteiger. Auch Familien und älteren Menschen wird nachgesagt, die Städte wieder als Wohnstandorte zu entdecken.

Der komplexe und vielschichtige Diskurs behandelt demographische, ökonomische, soziokulturelle und stadtentwicklungspolitische Aspekte sowie deren Wechselwirkungen. Den meisten empirischen Untersuchungen liegt das Modell der Stadtentwicklung von VAN DEN BERG et al. (1982) zu Grunde, in dem die Phase der Reurbanisierung eine theoretische Folgephase war, die eine erneute Zunahme von Bevölkerung und Beschäftigung in den Kernstädten einer Stadtregion absolut oder relativ zu deren Umland annahm. In zahlreichen Untersuchungen konnten in den letzten Jahren in immer mehr europäischen und nordamerikanischen Stadtregionen wieder Bevölkerungszuwächse beobachtet werden. Was bisher in den meisten empirischen Untersuchungen fehlte, war die Berücksichtigung der Inhomogenität des Raumes, weshalb in dieser Arbeit das interregionale Modell erweitert und innerstädtisch weiter kleinräumig differenziert wird, um einen quantitativ-analytischen Ansatz mit intraregionalem und intraurbanem Blick zu schaffen. Dem Forschungsbedarf bezüglich der weiteren Differenzierung des „Wanderungsziels Stadt“, mögliche Ursachen für Wohnstandortentscheidungen sowie Prozesse, die im Schatten der Reurbanisierung im Umland einer Kernstadt ablaufen, wird anhand der Untersuchung einer polyzentrischen Stadtregion, der Metropolregion Rhein-Neckar (MRN), nachgegangen. Die Region bietet einen einzigartigen Versuchsaufbau, um sich der Komplexität verschiedener Facetten der Reurbanisierung und deren Wechselwirkungen empirisch anzunähern. Sie gehört zu den prosperierenden Wachstumsregionen und besitzt im Gegensatz zu den meisten anderen Stadtregionen drei sehr unterschiedliche Kernstädte und ein Umland mit sowohl hoch verdichteten als auch ländlichen Gebieten.

Die Ergebnisse der Untersuchung weisen ein Stadium der Reurbanisierung für die MRN eindeutig nach. Die Region verzeichnet zwischen 2005 und 2014 deutliche Bevölkerungszuwächse. Die Großstädte wachsen jedoch überproportional im Vergleich zur Region insgesamt. Das Wachstum fällt in den zentralen Bereichen der Großstädte stärker aus als am Stadtrand, der in seiner Entwicklung eher den Städten und Gemeinden im nahen Umland ähnelt. Im zeitlichen Verlauf wird deutlich, dass die Einwohnerzuwächse zuerst die Innenstädte erfassen und sich von dort ausgehend nach außen ausdehnen. In Heidelberg zeigen Stadtrand sowie die Städte und Gemeinden im nahmen Umland aber ebenfalls deutlich steigende Einwohnerzahlen, eine Entwicklung, die sich in Mannheim und Ludwigshafen so nicht beobachten lässt und mit der harten Trennung von Suburbanisierung und Reurbanisierung an der administrativen Stadtgrenze so nicht zu beobachten wäre.

Trotzdem sind die Prozesse und Entwicklungen demographisch differenziert. Nach Altersgruppen betrachtet besteht ein Nebeneinander von Suburbanisierung und Reurbanisierung. Die Treiber der Reurbanisierung sind in der MRN die so genannten Bildungswanderer und Berufs-

einsteiger. Familien mit Kindern gehören nach wie vor eher zu den Suburbanisierern, doch diese Prozesse schwächen sich ab. Die steigenden Zuzugsüberschüsse von Familien mit Kindern in den Innenstädten gehen hauptsächlich auf internationale Migration zurück. Ein Trend zum Wohnen in der Innenstadt kann für ältere Menschen nicht nachgewiesen werden.

Räumlich betrachtet besteht ein starker Zusammenhang von Bautätigkeit und Bevölkerungswachstum. Das überproportionale Wachstum der Innenstädte und des Innenstadtrandes sind aber nicht durch die Fertigstellung neuen Wohnraums erklärbar. Der Schwerpunkt der Bautätigkeit verlagert sich zwar leicht in Richtung der Großstädte, fällt dort aber am Stadtrand höher aus. Da die Stadtteile mit den höchsten Zuzugsüberschüssen jedoch in der Innenstadt liegen und größtenteils auf Zuzüge aus dem Ausland zurückgehen, ist die Verfügbarkeit von Mietwohnungen für diese Prozesse ein wichtigerer Faktor als die Erhöhung des Angebotes an Wohnraum.

Durch die weitere Differenzierung des Umlandes können die Prozesse im Schatten von Reurbanisierung und Suburbanisierung näher betrachtet werden. In den Mittelstädten der MRN steigen die Einwohnerzahlen seit 2010 ebenfalls wieder deutlich an. Auffällig ist, dass die Mittelstädte in weniger verdichteten Bereichen eine höhere Dynamik aufzeigen als die in der Nähe der Großstädte. Eine den Großstädten ähnliche Entwicklung der Bevölkerungszahlen, die vorwiegend auf junge Erwachsene zurück geht, scheint dabei mit den Standorten von Universitäten zusammen zu hängen. Die relative Größe einer Universität im Vergleich zur Stadt bestimmt die Reurbanisierung entscheidend mit, wie insbesondere am Beispiel von Heidelberg und Landau gezeigt werden kann.

Die Analyse und Erklärung der kleinräumigen Facetten und des Nebeneinanders von Suburbanisierung und Reurbanisierung bedürfen einer Berücksichtigung der lokalen Strukturen und Eigenschaften von Städten und Gemeinden ebenso wie der Stadtteile. Die Ergebnisse legen nahe, dass „Reurbanisierung“ nicht an der administrativen Stadtgrenze einer Kernstadt Halt macht, sondern die Stadtregion dies- und jenseits erfassen kann. Nachfrageverschiebungen bei Wohnstandortentscheidungen, die nicht in der Kernstadt realisiert werden (können), betreffen jedoch nicht den gesamten Landkreis außerhalb. Anders herum könnte eine Wohnstandortverlagerung in einen Stadtteil am Stadtrand durch dessen Nähe zu funktionalen Einrichtungen der Kernstadt motiviert sein. Bildungswanderer gehören zu den klassischen Reurbanisierern, schwächen diese durch ihr räumliches Wanderungsverhalten, wenn Wohnstandorte außerhalb der Universitätsstadt realisiert werden, jedoch leicht ab. Umgekehrt gehören Familien bisher noch eher zu den Suburbanisierern, tragen jedoch in Städten, die ein passendes Wohnungsangebot bieten, zur Reurbanisierung bei. Um diese statistisch gegenläufigen Prozesse, die in ihrer Motivation jedoch gleichgerichtet sind, zu erfassen, reicht die Betrachtung von Kernstadt und Umland, wie sie meistens in der Reurbanisierungsdebatte herangezogen wird, nicht aus. Da die gesamte Region von einem Bevölkerungswachstum erfasst wird, es in ihrem Metropolkern stärker ausfällt und von dort ausgehend benachbarte Gebiete in ihrer Entwicklung nachziehen, scheint „Metropolisierung“ (HESSE, 2010) ein passenderer Begriff zu sein, um die Dynamisierung des Wachstums von Stadtregionen zu umschreiben. Auf die Phase der Desurbanisierung erfolgt im Kontext des globalen Wandels die der Metropolisierung mit den typischen Merkmalen des Bevölkerungswachstums der gesamten Region mit einem konzentrischen Wachstumsgefälle und einer altersgruppenspezifischen kleinräumigen Ausdifferenzierung, die vornehmlich Standorte der Wissensökonomie erfasst. Stadtregionen mit dahingehenden wirtschaftlichen Defiziten bleiben da-

von wahrscheinlich weitgehend ausgenommen, insbesondere wenn Wachstumsimpulse über den Arbeitsmarkt oder die Dienstleistungs- und Wissensökonomie fehlen.

Mit der hier angewendeten Erweiterung des Modells von VAN DEN BERG et al. (1982) kann einem Kritikpunkt von HESSE (2010) begegnet werden, der Theorien und Ansätze zur Erklärung der sozialen, ökonomischen und siedlungsstrukturellen Fragmentierung der Städte und entstehender Urbanisierungsmuster fordert.

Summary

The sometimes observed, sometimes longed for turnaround in the development of core cities in western industrial nations since the beginning of the 2000s is described as reurbanisation. After years of decreasing population numbers and a relocation of employment out of the cities, they gain new amenities and their demographic development increases in dynamics. Young adults moving to the cities for educational reasons, or highly qualified graduates are drivers of this development. One hears that families and elderly people are rediscovering cities as residences.

The complex and multilayer debate consists of demographic, economic, socio-cultural and political aspects of urban development as well as their interdependencies. Most empirical studies use the model of VAN DEN BERG et al. (1982), which describes the phase of reurbanisation as a theoretical consequence, marked by a relocation of people and employment in the core cities of urban agglomerations compared to their surroundings. Such an increase of the urban population has been observed during the last years in numerous examinations for more and more European and North American urban regions. However, many studies do not take spatial inhomogeneity into consideration. Therefore, this dissertation expands the intraregional model with an intra-urban and small-scale view in a quantitative-analytic approach. The study investigates the further differentiation of migration into the cities and possible reasons as well as processes in the surrounding suburban areas, in a polycentric urban region, the Metropolregion Rhein-Neckar (MRN). The region serves as a unique experiment set-up for an empirical examination of the complexity of reurbanisation, its different facets and interdependencies. It is one of the prospering regions in Germany and holds, in contrast to many other urban regions, three diverse core cities and a surrounding with densely populated as well as rural areas.

The results of this study verify a stage of reurbanisation for the MRN. The region shows considerable gains in population between 2005 and 2014. The three core cities show a more favourable development than the region as a whole. The growth is even stronger in central districts compared to the outskirts, the latter of which show more similarities with the nearby suburban municipalities. The gains in population start in the city centres followed by the outskirts. In contrast to Mannheim or Ludwigshafen, the outskirts of Heidelberg and the nearby suburban municipalities also show considerable gains in population. These developments could not be observed, if the study used the consequent separation of suburbanisation and reurbanisation at the administrative city boundaries.

Thus, these processes and developments show a demographical differentiation. Depending on the age group, suburbanisation and reurbanisation exist hand in hand. Students and graduates are the drivers of reurbanisation in the MRN. Families with children still show suburbanisation with decreasing tendency. The increase of families moving in the city centres mainly dates from international migration. A trend of elderly people towards living in the city centres cannot be observed.

Construction activity and population growth show a strong spatial correlation, but the higher growth rates of the central districts cannot be explained by the completion of new accommodations. The focus of construction activities still moves slightly towards the core cities and to their outskirts. Since the city centres belong to the districts with the highest surplus of in-migration and the development is driven by international migration, the availability of rented apartments is more important than the increase in living space.

The differentiation of the surrounding areas allows a further investigation among the shades of suburbanisation and reurbanisation. The medium-sized towns in the MRN also show an increase in population since 2010. The medium-sized towns in the lesser densely populated areas of the MRN show noticeably higher dynamics in population growth than medium-sized towns in the nearby suburbs of the core cities. A similar development that is characterised by a surplus of in-migration of young adults is associated with the location of universities. The size of a university compared to the number of inhabitants determines the strength of reurbanisation. This can be seen in Heidelberg and Landau.

The analysis and explanation of small-scale facets and the coexistence of suburbanisation and reurbanisation require a consideration of local structures and characteristics of municipalities in the surroundings as well as the districts of the core cities. The findings of this dissertation show that reurbanisation does not stop at the administrative city boundaries and may encroach on the districts at the outskirts and the municipalities in the nearby surroundings. However, the shift in housing demand that cannot be satisfied in the core cities, does not affect all the administrative districts outside the core cities. Furthermore, migration to a district at the outskirts of a core city could be motivated by its simple proximity to functional institutions of the core city, and not because the residents wish to live within its administrative boundaries. Students are among the drivers of reurbanisation, although the trend would be even stronger if they were not forced to relocate to the nearby suburban municipalities of university towns due to a lack of accommodation. Families still count amongst the drivers of suburbanisation, contributing to reurbanisation in core cities which offer suitable accommodation. The simple division in core city and surrounding administrative districts is insufficient to investigate these statistically opposing trends. Since the complete region shows an increase in population, with stronger growth in its core cities, slowly catching the outskirts as well, the term “metropolisation” by HESSE (2010) may work better to describe the increase in migration and population dynamics in urban agglomerations. Within the context of globalisation a phase of disurbanisation in prospering urban agglomerations can be followed by a phase of metropolisation, characterised by region-wide population growth, concentric expands over time and age specific small-scale differentiations. Regions with economic deficits will be spared of this development, especially in absence of impulses from the labour market or the skill-intensive service sectors.

The expansion of the VAN DEN BERG model used in this dissertation, considers a central critique issued by HESSE (2010), who demands theories and approaches to explain social, economic and settlement structural fragmentation of urban agglomerations and patterns of urbanisation.

"Städte lassen sich heute nur als stadregionale Verflechtungszusammenhänge mit vielfältig sich überlagernden Netzstrukturen und Raum-Zeit-Konfigurationen sinnvoll analysieren und zukunftsorientiert gestalten." (HÄUßERMANN et al., 2008, S. 364)

1 Einleitung

Seit Anfang 2000 wird in Wissenschaft und Medien vermehrt von einer Trendwende in der Stadtentwicklung gesprochen, welche im aktuellen Diskurs auch als „Renaissance der Stadt“ oder „Reurbanisierung“ bezeichnet wird (z. B. SIEDENTOP, 2008; FRANK, 2011, S. 64f; STURM, 2012; SANDER, 2014a). Damit wird eine neuerliche Entwicklung in europäischen und nordamerikanischen Städten bezeichnet, wonach diese wieder an Attraktivität gewinnen und steigende Bevölkerungszahlen sowie einen Zuwachs an Arbeitsplätzen verzeichnen. Die Gründe liegen scheinbar auf der Hand: Junge Leute schätzen Ausbildungsmöglichkeiten, Berufseinstiegschancen sowie das breite Freizeitangebot in der Stadt. Paare mit und ohne Kinder können in der zunehmend flexibilisierten Arbeitswelt ihren Alltag in der Stadt besser bewältigen und profitieren von den kurzen Wegen zu sozialen Infrastrukturen wie Schulen und Kindertagesstätten oder zu Verkehrsknoten. Ältere Menschen legen Wert auf Barrierefreiheit, gute Verkehrsinfrastruktur und eine gute Gesundheitsversorgung, welche sie in der Stadt finden. In diesen Kontext ordnen sich Meldungen über beachtliche Vermarktungserfolge neuer innerstädtischer Wohnprojekte ein. Meist deckt sich diese gefühlte Renaissance jedoch nicht mit den Meldestatistiken (DITTRICH-WESBUER & OSTERHAGE, 2007, S. 9), wengleich sich die Hinweise auf eine Trendwende verdichten und auch von einer Gleichzeitigkeit von Sub- und Reurbanisierung gesprochen wird (HERFERT & OSTERHAGE, 2012, S. 87f).

Der Diskurs um die Reurbanisierung ist vielschichtig, was nicht zuletzt an der Komplexität der relevanten Faktoren liegt. Demographische, ökonomische, sozio-kulturelle oder stadtentwicklungspolitische Aspekte treten in Wechselwirkungen miteinander, und die Untersuchungsansätze können quantitativ oder eher qualitativ ausgelegt sein (siehe hierzu auch BRAKE & URBANCZYK, 2012). Auf Grund der guten Datengrundlage, die durch die Meldestatistiken der Kommunen und die Statistischen Ämter zur Verfügung stehen, ist der demographische Aspekt der am häufigsten betrachtete für empirische Untersuchungen zur Reurbanisierung und bildet auch in dieser Arbeit den Fokus. Daten zum Arbeitsmarkt oder zur Wanderungsmotivation benötigen in der Regel aufwendige Befragungen oder zielen eher auf eine qualitative Herangehensweise ab. Der Vorteil qualitativer Ansätze liegt in der Genauigkeit und Relevanz für ausgewählte Fälle, diese liefern aber weniger übertragbare Ergebnisse. Die meisten Studien bedienen sich unter anderem deshalb eines quantitativ-analytischen Ansatzes, um die demographische Dimension der Reurbanisierung herauszustellen, so auch in der vorliegenden Arbeit. Zu Grunde liegt meist das Phasenmodell der Stadtentwicklung von VAN DEN BERG et al. (1982), welches eine zyklische Entwicklung von Bevölkerungs- und Beschäftigungskonzentration und Dekonzentration durch die Phasen der Urbanisierung, Suburbanisierung und Desurbanisierung beschreibt. Die Phase der Reurbanisierung war eine hypothetisch angenommene Folgephase, die eine erneute Zunahme von Bevölkerung und Beschäftigung in den Kernstädten einer Stadtregion absolut oder relativ zu deren Umland annahm.

Und tatsächlich können viele Großstädte in Europa und Nordamerika nach Jahren mit Bevölkerungsrückgängen wieder Bevölkerungszuwächse verzeichnen und als Wohnstandort an Bedeutung gewinnen. Die Phase der Suburbanisierung scheint sich abgeschwächt zu haben. Die bisher

vorherrschenden intra- und interregionalen Dekonzentrationsprozesse werden demnach durch Konzentrations- beziehungsweise Reurbanisierungsprozesse abgelöst (siehe hierzu u. a. CHESHIRE, 1995; FISHMAN, 2005; OSTERHAGE, 2010; HIRSCHLE & SCHÜRT, 2010; GANS, 2015). Was die großräumig angelegten empirischen Untersuchungen, die beispielsweise in Deutschland kreisfreie Städte und die sie umgebenden Landkreise vergleichen, nicht leisten können, ist die Berücksichtigung der Inhomogenität des Raumes. Eine Stadt und gleichsam eine Stadtregion sind in sich jeweils nicht homogen. Einzelne Standorte übernehmen spezifische Funktionen und haben unterschiedliche bauliche Dichten und Strukturen. Zudem existieren Preisgefälle für Wohnraum, und lokale soziale Milieus unterscheiden sich von Stadtteil zu Stadtteil. Zugleich sind Ähnlichkeiten dieser Faktoren in benachbarten Quartieren möglich, die sich aber einmal innerhalb der administrativen Stadtgrenze und einmal außerhalb der Kernstadt befinden. Das Angebot an Arbeitsplätzen für Hochqualifizierte und das Vorhandensein von Hochschulen und Universitäten sind weitere Aspekte, die eine selektive Attraktivität auf einzelne Bevölkerungsgruppen bewirken können. Reurbanisierung kann somit nicht nur als geäußelter Wunsch oder anvisiertes Ziel der Städte verstanden werden, der oder das ihnen zu einem erneuten Bevölkerungswachstum verhelfen soll, sondern als tatsächlich stattfindende Entwicklung und als nachweisbarer nachhaltiger Trend. Besonders für die Stadtentwicklung – für Planer und Investoren – sind das Wissen um Bevölkerungsentwicklung, deren altersstrukturelle Zusammensetzung und die spezifischen Wünsche und Bedürfnisse der Hauptgruppen von Bedeutung. Deshalb wird das Modell erweitert und innerstädtisch weiter kleinräumig differenziert, um einen quantitativ-analytischen Ansatz mit intraregionalem und intraurbanem Blick zu schaffen. Forschungsbedarf besteht zudem in einer weiteren Differenzierung des Wanderungsziels Stadt, um zu untersuchen, welche Stadtquartiere besonders von Reurbanisierung betroffen sind oder inwiefern und für wen städtisches Wohnen an Attraktivität gewinnt (HIRSCHLE & SCHÜRT, 2008, S. 226).

Kleinräumig angelegte Arbeiten, wie die von KAISER & POHLAN (2008), MENG et al. (2008) oder DITTRICH-WESBUER et al. (2010) sind entweder qualitativ angelegt, behandeln nur einzelne Aspekte oder sind auf eine Stadtregion bezogen, die dem Modell mit nur einer Kernstadt und ihrem Umland entspricht. Die Metropolregion Rhein-Neckar (MRN) bietet einen einzigartigen Versuchsaufbau, um sich der Komplexität verschiedener Faktoren und deren Wechselwirkungen empirisch anzunähern. Sie gehört zu den prosperierenden Wachstumsregionen und besitzt im Gegensatz zu den meisten anderen Stadtrationen nicht eine, sondern im Hinblick auf ihre geschichtliche, funktionale und physiognomische Prägung drei sehr unterschiedliche Kernstädte: Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim. Des Weiteren befinden sich mehrere Mittelstädte im Umland der drei Kernstädte, die teilweise einen funktionalen Bedeutungsüberschuss gegenüber den umliegenden Gemeinden haben. Dadurch ergibt sich zum einen auch die Möglichkeit, die kleinräumigen Facetten der Reurbanisierung abseits der groben Einteilung von Kernstadt und Umland zu untersuchen, wie sie z. B. auch HESSE (2010, S. 44f) fordert. Zum anderen kann der Einfluss einzelner funktionaler Merkmale herausgestellt werden. Bei der Auswertung kommen die Daten der Innerstädtischen Raumbewertung (IRB) aus dem räumlichen Informationssystem des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung (BBR) sowie die Daten der Regionalstatistik der Statistischen Landesämter zum Einsatz.

Im Zentrum stehen dabei die Fragen, wie die Reurbanisierung in der MRN als Beispiel für eine polyzentrische Stadtregion beschaffen ist und ob sich die Entwicklungen in allen drei Kernstädten gleichen. Worin liegen raum-zeitliche Unterschiede und wie sind sie erklärbar? Des Weiteren wird auf die Rolle von konkreten Stadtentwicklungsmaßnahmen eingegangen und deren Ein-

fluss auf die Reurbanisierung erörtert und hergeleitet, welche Reaktionen von Seiten der kommunalen Verwaltung und der Immobilienwirtschaft empfohlen werden können. Das Ziel der Arbeit ist es, die Reurbanisierung in einer polyzentrischen Region im Hinblick auf ihre kleinräumigen Prozesse und parallelen Gegensätze zu erklären sowie einen Beitrag in der aktuellen Reurbanisierungsdebatte für Empfehlungen zu zukünftigen Stadtentwicklungsmaßnahmen und den spezifischen Ausbau von Wohnraum zu liefern.

In der vorliegenden Arbeit wird zunächst der theoretische Kontext dargestellt, in den sich die Untersuchung einordnet. Neben der genauen Definition des hier zu Grunde gelegten Reurbanisierungsbegriffes und der empirischen Positionierung wird das Phasenmodell der Stadtentwicklung von VAN DEN BERG et al. (1982) beschrieben. Ergänzt wird die Darstellung mit einer Einordnung in den Forschungsstand und der Herausstellung des Forschungsbedarfs. In den Kapiteln 3 und 4 folgen die Vorstellung des Untersuchungsraumes, der verwendeten Daten und Methoden und des Untersuchungsaufbaus. Zur Beantwortung der Fragen ist die Untersuchung in drei Stufen aufgebaut (Kapitel 5, 6 und 7). Zunächst wird eine intraregionale empirische Auswertung durchgeführt, um die Entwicklungen einzelner Kommunen abbilden zu können. Für die Großstädte Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim wird zudem eine Analyse auf Stadtteilebene erfolgen, um die Entwicklung von Stadtteilen anhand von Merkmalsgruppen zu untersuchen. Anhand von ausgewählten Fallbeispielen werden einzelne Stadtentwicklungsmaßnahmen genauer betrachtet, um die vorangegangenen Beobachtungen und Ergebnisse in die jeweilige Stadtentwicklungspolitik einzuordnen. Die Arbeit schließt mit der kritischen Würdigung der Ergebnisse und einer Einordnung in den wissenschaftlichen Diskurs sowie mit einem Diskussionsimpuls über die geographische Abgrenzung der Reurbanisierung.

2 Reurbanisierung – Materialität und Diskurs

Mit Reurbanisierung wird heute im Allgemeinen die erneute Bedeutungszunahme der Kernstädte und Stadtzentren von Stadtregionen in westlichen Industrienationen bezeichnet, die sich in einer wachsenden Zahl an Einwohnern und Arbeitsplätzen manifestiert. Der Begriff ist allerdings nicht neu und wurde auch nicht zur Darstellung der neuesten Entwicklungen zum Wiederaufleben der europäischen Städte entwickelt. HAASE et al. (2010, S. 446) sehen den Ursprung bei PFEIL (1972), die mit Reurbanisierung einen Planungsansatz für kompaktere Städte forderte. Ihren Ursprung hat die aktuelle Debatte über das Wiederaufleben der Städte oder die Wiederentdeckung des Wohnens in der Stadt in der Arbeit von VAN DEN BERG et al. (1982). Im so genannten Phasenmodell der Stadtentwicklung wurde eine Phase der Reurbanisierung für europäische Stadtregionen als mögliche zukünftige Phase in der Entwicklung der Städte postuliert. Das Modell beschreibt einen zyklischen Verlauf aus Zentralisierungs- und Dezentralisierungsprozessen von Bevölkerung und Beschäftigung in städtischen Agglomerationen, bestehend aus den Phasen Urbanisierung, Suburbanisierung, Desurbanisierung und Reurbanisierung. Die Phase der Reurbanisierung zeichnet sich dadurch aus, dass die Bevölkerungsentwicklung und die Entwicklung der Arbeitsplätze in der Kernstadt positiver verlaufen als im Umland (VAN DEN BERG et al., 1982, S. 36). Und tatsächlich konnten in den 1980er Jahren erstmals Bevölkerungsanstiege nach einer Zeit anhaltender Bevölkerungsverluste in einigen Zentren von nordamerikanischen Großstadtregionen nachgewiesen werden, was jedoch noch nicht als Hinweis auf eine Trendwende zur Rückkehr in die Metropolen angesehen wurde (FREY, 1988, S. 266) und sich nicht uneingeschränkt auf andere Industrienationen übertragen ließ (z.B. KAWASHIMA, 1987, S. 105f; BECKORD, 2009, S. 159). Doch auch in Europa untermauerten Untersuchungen die Existenz eines Wiederauflebens des Wohnens in der Stadt. CHESHIRE (1995) sah schon während der 1980er Jahre deutliche Konzentrationsprozesse von Bevölkerung in vielen nordeuropäischen Städten. Im Zuge der „neuen Urbanität“ (HÄUßERMANN & SIEBEL, 1987) gelangte zudem ein qualitativer Reurbanisierungsbegriff in den Diskurs, der die Wiederentdeckung des urbanen Wohnens beschrieb, ohne sich jedoch klar von der Gentrifizierung abzugrenzen. Hierin zeigt sich die inhaltliche Differenzierung des Diskurses, in der zum einen die beobachteten Bevölkerungsanstiege in den Zentren der Großstädte, zum anderen die qualitative Aufwertung und der Imagewandel des Städtischen thematisiert wird.

2.1 Internationale Divergenzen im Diskurs

Der Diskurs um die Reurbanisierung driftet auch international leicht auseinander. JESSEN & MAYER (2010) stellen die Unterschiede insofern heraus, als dass in den USA die Kernbereiche der Großstadtregionen im Fokus stehen (z. B. bei SOHMER & LANG, 2001). BIRCH (2005, S. 15) berichtet von einem Wiederaufleben der US-Innenstädte während der 1990er Jahre durch Bevölkerungsanstiege nach über 20 Jahren des Rückgangs, wobei die alten Industriestädte im Nordosten davon scheinbar ausgenommen sind. Auch FISHMAN (2005) beschreibt eine deutliche Trendwende in der Entwicklung vieler Großstädte in den USA nach starken Bevölkerungsverlusten in den 1970er Jahren und bezieht sich mit dem Begriff „Reurbanism“ auf die Wiederbelebung der während der Phase der Suburbanisierung am stärksten heruntergekommenen innerstädtischen Quartiere. Er begründet sie hauptsächlich mit der internationalen Migration und der Wiederentdeckung urbaner Vorteile (FISHMAN, 2005, S. 358ff). Neben vereinzelt, gezielten und prestigeträchtigen Bauprojekten in den Innenstädten, die in der Regel mit einer Gentrifizierung der umliegenden Areale einher gehen, sieht FISHMAN (2005) für die Wiederinwertsetzung der Innenstädte die neue soziale und ökonomische Basis als Folge der internationalen Migration und der

Verbesserung der ökonomischen Situation von Minderheiten. Die teils verfallenen Quartiere in den Innenstädten bieten günstigen oder leicht zu reaktivierenden Wohnraum sowie Arbeitsmöglichkeiten in einfachen Tätigkeitsfeldern. Das bietet den Nährboden für eine neue urbane Ökonomie, in der sich Handwerksbetriebe, Geschäfte und Gastronomie der neuen Bewohner entwickeln, zu einer sozialen Aufwertung führen und ein Fortschreiten des Verfalls verhindern. Mit der Verbesserung der Sicherheitslage werden die innerstädtischen Quartiere schließlich auch wieder für die weiße Mittelschicht attraktiv. Die aktive Aufwertung durch kommunale Verwaltung und private Investoren ist für FISHMAN aber die Folge der vorangegangenen sozialen Aufwertung, die sich bei der Stadtentwicklung zu Nutze gemacht wird (FISHMAN, 2005, S. 361f).

In Deutschland wurde Mitte der 1990er Jahre noch von Stadtflucht, einer Auflösung oder sogar einem Verschwinden der Städte gesprochen (HERFERT & OSTERHAGE, 2012, S. 86), obwohl das innerstädtische Wohnen als attraktive Alternative zum Wohnen im suburbanen Umland über Jahrzehnte etabliert war und die innerstädtischen Wohnquartiere nie die Ausmaße des Niedergangs wie in den USA erreichten (JESSEN & MAYER, 2010, S. 30). Ab 2000 änderte sich die Diskussion innerhalb kurzer Zeit schließlich auch hier. Verantwortlich für die Veränderung des allgemeinen Stimmungsbildes ist ein Zusammenspiel von Marktstudien der Immobilien- und Wohnungswirtschaft, Experteneinschätzungen und Medienberichten. Von nun an wurde von einer Renaissance der Städte und von einer Reurbanisierung des Wohnens gesprochen (HERFERT & OSTERHAGE, 2012, S. 86). KABISCH & HAASE (2011, S. 246) stellen in Europa für die Zeit nach 2001 schließlich einen steigenden Anteil an Agglomerationen im Stadium einer Reurbanisierung fest, der Diskurs hatte sich aber bereits von solchen empirischen Befunden abgekoppelt. Das empirisch zu beobachtende neuerliche Wachstum bleibt in europäischen Städten deutlich hinter dem US-amerikanischen Städte zurück (KNAPP, 2010, S. 10). JESSEN & MAYER (2010, S. 29f) sehen drei Auslöser für die Diskussion um die Reurbanisierung in Deutschland. Neben den statistisch feststellbaren Bevölkerungszunahmen (1), die die Diskussion zunächst untermauern, soll es in einigen deutschen Großstädten eine gestiegene Nachfrage an innerstädtischem Wohnen geben (2), und die erfolgreichen Bauprojekte mit teils exklusiven und teuren Wohnungen auf innerstädtischen Brachflächen (3) sprechen ebenfalls dafür. Im Unterschied zu den USA handelt es sich nach JESSEN & MAYER (2010) aber nicht um eine Wiederentdeckung verfallener Quartiere, sondern um stadtentwicklungspolitische Kontinuität, da die Städte bereits in den 1970er und 1980er Jahren bestrebt waren, durch Sanierungsmaßnahmen das innerstädtische Wohnen zu fördern und langfristig zu erhalten. In der Entwicklung des Diskurses zeigt sich ein grundlegendes Problem: Reurbanisierung kann je nach Betrachtungswinkel andere Ausprägungen und Ursachen haben, was zum einen die Vergleichbarkeit von Untersuchungen erschwert und zum anderen dazu führt, dass je nachdem, welches Begriffsverständnis herangezogen wird, unterschiedliche Schlüsse gezogen werden könnten.

2.2 Konzeptionelle Diversität des Diskurses

Für den Begriff „Reurbanisierung“ gibt es innerhalb des Diskurses noch keine wirklich einheitliche Definition. Reurbanisierung wird als die Wiederentdeckung der Stadt für (bestimmte) Bevölkerungsgruppen, z. B. die Rückkehr der Familien in die Stadt, als Renaissance des Städtischen, als strategische Revitalisierung der Stadt, als Umkehrprozess oder Gegenstrom zur Suburbanisierung verstanden oder über das Verhältnis des Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstums von Kernstadt zu Umland definiert sowie als Folge von ökonomischem Wachstum oder einfach mit Gentrifizierung beschrieben (BRAKE & URBANCZYK, 2012, S. 34). Hierin wird bereits erkenn-

bar, dass nicht nur der Diskurs auf verschiedenen Sichtweisen beruht, sondern dass sich zwischen den betrachteten Faktoren Wechselwirkungen ergeben. In der Reurbanisierung spiegeln sich Auswirkungen eines gesellschaftlichen Wandels wider. Private Haushaltsstrukturen und Wohnformen verändern sich durch die Tertiärisierung der Beschäftigung, die steigende Erwerbsquote von Frauen, längere Ausbildungsphasen und der steigenden arbeitsbedingten Mobilität der Haushalte (HAASE et al., 2010, S. 446f). Reurbanisierung wird auch als gesteuerter Prozess gesehen, der durch eine bestimmte Politik in der Verwaltung (B. JUST, 2012, S. 172) erst hervorgerufen oder zumindest begünstigt wird. Ein grundlegendes Problem in der Diskussion um Reurbanisierung ist also, dass es zu viele uneinheitliche Definitionen und Sichtweisen gibt. Während beispielsweise raumökonomische Betrachtungen die Reurbanisierung mit zyklischen Verwertungsbewegungen des Immobilienmarktes erklären, stehen bei standorttheoretischen Ansätzen die veränderten Nutzungsansprüche und Wohnpräferenzen im Mittelpunkt und bei bevölkerungswissenschaftlichen Erklärungen die veränderten demographischen Strukturen (HOLM, 2012, S. 239). Uneinigkeit herrscht auch bei häufig beschriebenen Beobachtungen (siehe hierzu auch KNAPP, 2010, S. 12). Als Reurbanisierung gilt unter anderem eine wachsende Wohnbevölkerung in innerstädtischen Gebieten, die relative oder absolute Zentralisierung der Bevölkerung in der Kernstadt im Vergleich zum Umland, der Zuwachs an Arbeitsplätzen in den Kernstädten oder die wachsende Zahl an Zuzügen in städtischen Quartieren. Zudem variieren nicht selten die räumlichen Bezugsgrößen (HOLM, 2012, S. 240f).

Eine Struktur bringen GLATTER & SIEDHOFF (2008, S. 291f) mit einer Aufteilung in sieben Konzeptualisierungen auf Grundlage ihrer Literaturlauswertung in den Diskurs ein. Ihre Einteilung unterscheidet Reurbanisierung als demographisch orientierte Sichtweisen

1. einen erneuten Anstieg von Bevölkerung und Beschäftigung in der Kernstadt,
2. relative oder absolute Zentralisierung in der Kernstadt gegenüber ihrem Umland,
3. Rückwanderung ehemaliger Suburbanisierer,
4. Bevölkerungszunahme in innerstädtischen Quartieren,

und begriffliche Nutzungen, die abzielen auf

5. einen qualitativen Bedeutungsgewinn der Stadt,
6. einen Anstieg der Bautätigkeit in Verbindung mit höheren Dichten oder
7. strategische Stadtentwicklungsprogramme.

Wird Reurbanisierung auch als gestiegene Wertschätzung des Städtischen angesehen, um die dahinter liegenden Gründe zu diskutieren (ENGLER, 2013, S. 19), lassen sich in Anlehnung an BROMBACH et al. (2017) zumindest vier Aspekte der Reurbanisierung ableiten¹, die untereinander wiederum Überschneidungen und Wechselwirkungen haben: demographische, soziale, ökonomische und stadtentwicklungspolitische.

2.2.1 Die quantitative Dimension

Quantitative Ansätze beschäftigen sich mit den messbaren Ausprägungen, die im Zuge der Reurbanisierung diskutiert werden. Darunter fallen Bevölkerungsentwicklungen, Wanderungs- und Arbeitsmarktstatistiken sowie Daten zur Bautätigkeit. Die demographischen Faktoren sind hierbei die meist untersuchten. Reurbanisierung bedeutet in diesem Zusammenhang eine erneute

¹ Zur Herleitung weiterer Aspekte und verschiedener Dimensionen siehe BRAKE & URBANCZYK (2012)

Bevölkerungszunahme in Kernstädten oder Innenstädten nach einer Zeit mit rückläufigen Einwohnerzahlen (SOHMER & LANG, 2001; BIRCH, 2005; JESSEN et al., 2012).

Ein häufig zu Grunde gelegtes Verständnis von Reurbanisierung geht auf den quantitativen Ansatz von VAN DEN BERG et al. (1982) zurück, welcher den Prozess der Reurbanisierung in einer Stadtregion anhand der Entwicklung der Kernstadt im Vergleich zum definierten Umland misst. Die Stadtregionen, im Folgenden auch Agglomerationen genannt, durchlaufen verschiedene Phasen des Wachstums, mit denen das Modell einen Zyklus aus Zentralisierung und Dezentralisierung beschreibt. Demnach durchläuft eine Agglomeration bis zu vier verschiedene Phasen (für eine ausführliche Beschreibung des Modells siehe Kapitel 2.3.1). Die Urbanisierung ist hierbei die erste Phase, in der es zu einer intra- und interregionalen Konzentration von Bevölkerung und Beschäftigung in der Kernstadt kommt und der gesamte Agglomerationsraum wächst. In der zweiten Phase, der Suburbanisierung, wächst die Bevölkerung und Beschäftigung im suburbanen Umland stärker als in der Kernstadt (intraregionale Dekonzentration). Dennoch wächst der gesamte Agglomerationsraum weiterhin. In der darauffolgenden Phase der Desurbanisierung sinkt die Bevölkerung und Beschäftigung schließlich im gesamten Agglomerationsraum, während sie in agglomerationsfernen Gebieten wächst (interregionale Dekonzentration). Die Phase der Reurbanisierung zeichnet sich als vierte Phase dadurch aus, dass die Bevölkerungsentwicklung in der Kernstadt wieder positiver verläuft als im Umland oder die Kernstädte ein größeres Wachstum aufweisen als das Umland. Dies ist der Fall, wenn die Kernstadt im Gegensatz zum Umland wieder ein Bevölkerungswachstum oder eine höhere Zuwanderung verzeichnet, beziehungsweise wenn der Bevölkerungsrückgang in der Kernstadt geringer ist als im Umland (SIEDENTOP, 2008, S. 195). Die Dekonzentrationsprozesse kehren sich wieder in Konzentrationsprozesse um. Dieser idealtypische Verlauf muss allerdings nicht zwangsläufig flächendeckend in

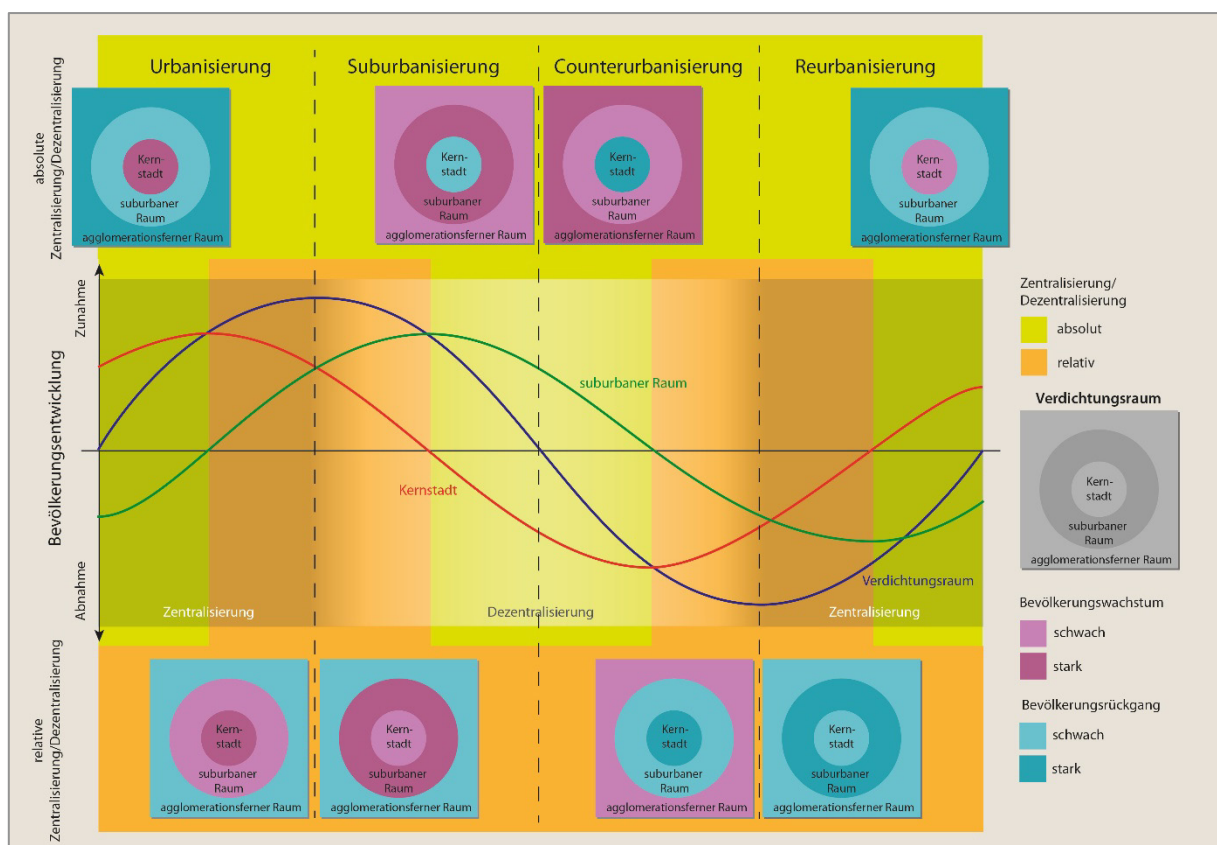


Abbildung 1: Die Phasen der Stadtentwicklung (eigene Darstellung nach VAN DEN BERG et al. 1982 & SIEDENTOP 2008)

der dargestellten Reihenfolge auftreten. Die Phasen können in verschiedenen Stadtregionen parallel ablaufen und verstärkend beziehungsweise korrigierend aufeinander wirken oder während der Entwicklung stellenweise auch ganz ausbleiben. In dem Modell war die Phase der Reurbanisierung noch nicht empirisch nachgewiesen und stellte eine hypothetische, mögliche Folgephase dar.

Eine zentrale Kritik an dem Modell richtet sich gegen die räumliche Einteilung, die auf administrativen Gebietsgrenzen beruht und dabei funktionale Verflechtungen oder stadtstrukturelle Ähnlichkeiten von Vororten und Umlandgemeinden außer Acht lässt (BRAKE & URBANCZYK, 2012, S. 43). SCHMITZ-VELTIN (2015, S. 79f) nimmt Teile der Kritik an der Raumeinteilung und Verflechtung auf, indem er eine Gliederung von Stadtbezirken und Umlandgemeinden in Raumtypen entsprechend der Entfernung zum Zentrum vornimmt. Bewusst unberücksichtigt bleibt wegen der Komplexität jedoch eine Unterscheidung der funktionellen und siedlungsstrukturellen Merkmalsausprägungen innerhalb der Raumtypen. In eben diesem Kontext könnten aber zum einen Reurbanisierung auch mit positiven intraregionalen Wanderungsbilanzen der Kernstädte (BRACHAT-SCHWARZ & SCHMIDT, 2015, S. 34f), zum anderen parallel ablaufende gegensätzliche Wanderungsbewegungen beobachtet und erklärt werden (SCHMITZ-VELTIN, 2015, S. 84ff).

Somit wird deutlich, dass die städtische Bevölkerungsdynamik sehr komplex ist und z. B. durch altersstrukturelle Effekte wie die des demographischen Wandels oder selektive Wandermuster beeinflusst wird. Insbesondere die internationale Migration gilt als einer der Hauptgründe für die Reurbanisierung großer und global ausgerichteter Städte. In den USA wurde für die 1990er Jahre beobachtet, dass bestimmte Großstädte mit entsprechenden kulturellen Anknüpfungspunkten von Migranten bevorzugt zum Wanderungsziel wurden (FISHMAN, 2005). Für Deutschland waren Konzentrationspunkte bestimmter Bevölkerungsgruppen ebenfalls feststellbar, schwächten sich seit 2000 jedoch kurzzeitig ab (GEPPELT & GORNIG, 2010, S. 5; HIRSCHLE & SIGISMUND, 2008, S. 42). Die von FISHMAN (2005, S. 361f) beschriebene Wiedererstarkung der heruntergekommenen innerstädtischen Quartiere geht zu einem bedeutenden Teil auf die Zuwanderung aus dem Ausland zurück. Die Migranten haben hier einen leichteren Zugang zum Immobilienmarkt, da Mietwohnungen in großer Zahl vorhanden sind und Wohnraum auf Grund seiner Ausstattung und Qualität entweder günstig ist oder günstig wiederhergestellt werden kann. Außerdem ist der Arbeitsmarkt für weniger qualifizierte Arbeitnehmer insgesamt größer, insbesondere für Ungelernte oder in einfachen Tätigkeitsfeldern. Aus den sich etablierenden Netzwerken bilden sich Keimzellen einer neuen urbanen Ökonomie, die selbstverstärkend wirkt. In Deutschland geht die Ursachenforschung in eine ähnliche Richtung. Neben dem leichteren Zugang zum Wohnungs- und Arbeitsmarkt und generellen Kostenvorteilen durch die räumliche Nähe zu bestehenden Migrantennetzwerken kommt hinzu, dass Zuzüge aus dem Ausland in die Kernstädte eher kurzfristig motiviert sein können und die Kernstadt für einen Ortsunkundigen die erste Anlaufstelle bei der Wohnungssuche darstellt. Die Kernstadt, im Speziellen die Innenstadt, dient hier in erster Linie als Ankunftsquartier oder Durchgangsraum für Fernwanderer (JESSEN et al., 2012, S. 206).

Aus demographischer Perspektive spielt die Migration junger Erwachsener ebenfalls eine wesentliche Rolle für die Reurbanisierung (z. B. GANS, 2015). Die so genannten Bildungswanderer (18- bis unter 25-Jährige) und die Berufseinsteiger (25- bis unter 30-Jährige) erreichen in zahlreichen deutschen Kernstädten deutlich positive Wanderungssalden, stellenweise sogar mit wachsender Tendenz (HIRSCHLE & SCHÜRT, 2008, S. 218), und auch in den USA gewinnen ver-

gleichbare Gruppen in den Innerstädten an Bedeutung (BIRCH, 2005, S. 10). Beide Gruppen sind besonders mobil bezüglich der großräumigen Wohnstandortwahl (MILBERT & STURM, 2016, S. 126), allerdings sind insbesondere die Bildungswanderer auf ein entsprechendes Angebot an Mietwohnungen und Nähe zur Bildungseinrichtung angewiesen. Die 18- bis unter 25-Jährigen sind repräsentativ für Haushalte, die in der Regel zur Aus- und Weiterbildung das nächsthöhere Bildungsangebot in den Oberzentren oder in Mittelstädten mit Hochschulstandorten nachfragen. Sie ziehen aufgrund der dortigen Ausbildungsmöglichkeiten in die Stadt (GEPPERT & GORNIG, 2010, S. 5). Bei den 25- bis unter 30-Jährigen ist das Wanderungsverhalten etwas ausdifferenzierter. Da die Arbeitsplatzangebote innerhalb eines Städtesystems oder größerer Metropolregionen gerade in den Großstädten größer und nach Branchen und Qualitätsanforderungen ausdifferenzierter sind, wählen Absolventen und Berufseinsteiger die Kernstädte häufiger als Wohnstandort und tragen so zur Reurbanisierung bei (SANDER, 2014b, S. 21).

2.2.2 Die qualitative Dimension

Die qualitativen Ansätze beschäftigen sich nicht nur mit dem Bevölkerungsanstieg in den Städten, sondern hauptsächlich mit dem generellen Bedeutungsgewinn der Stadt. Faktoren wie die ökonomische und ästhetische Aufwertung der Städte durch Stadtumbauprogramme, die Stärkung von innerstädtischen Einzelhandelsstandorten oder Dienstleistungszentren zählen zu den häufig untersuchten Themen. Ein weiterer Faktor ist die qualitative Verbesserung der innerstädtischen Wohnquartiere durch Sanierung und hochwertige Neubauten sowie die Umnutzung von militärischen und zivilen Konversionsflächen (GLATTER & SIEDHOFF, 2008, S. 298). Um die Wohnsituation adäquat anzupassen, engagieren sich die Städte bei der Planung und Realisierung darauf, städtebauliche Typologien hervorzubringen, die innenstadtaffine Bewohner ansprechen. Darunter fallen beispielsweise verdichtete Neubauten auf ehemaligen Brach- und Sanierungsflächen mit moderner, ansprechender Architektur, Exklusivität und attraktiven öffentlichen Räumen oder altengerechte Wohnkonzepte. Daneben bieten der Umbau und die Umnutzung von Altbauten weitreichendes Potenzial, allen voran der Loft, der in ehemaligen Industriebauten Raum für neue, ansprechende Wohnformen bietet (HARLANDER, 2007, S. 383). Da sich die ersten beiden Faktoren stark mit dem normativ geprägten Aspekt der Stadtentwicklungspolitik überlagern, scheint in diesem Zusammenhang zunächst der soziale Aspekt wichtiger. Dieser drückt sich in veränderten Wertvorstellungen und ausdifferenzierteren Lebensstilen aus (zB. BRÜHL et al., 2005; DANGSCHAT, 2007) und einer damit verbundenen neuerlichen positiveren Bewertung zum Wohnen in der Stadt (siehe hierzu auch ENGLER, 2013).

Temporäre Arbeitsverhältnisse, hohe Arbeitsmobilität, veränderte Tages- und Lebensarbeitszeiten, zunehmende Berufstätigkeit von Frauen, offenere und schneller wechselnde Lebenspartnerschaften, reduzierte Familienstrukturen und insgesamt veränderte Haushaltstypen sind Beispiele für den sozioökonomischen Einfluss auf die Reurbanisierung (siehe hierzu auch KABISCH et al., 2012, S. 117; SIEBEL, 2010, S. 7). Dadurch verändern sich Anforderungen, die an einen Wohnstandort gestellt werden, und die spezifische Wohnraumnachfrage. Der gesellschaftliche Wertewandel drückt sich auch in der so genannten Phase der Postadoleszenz aus. Junge Erwachsene, die nicht mehr bei ihren Eltern wohnen, aber noch nicht durch Heirat oder Familiengründung gebunden sind, sind auch weniger stark an eine Region gebunden und können bei entsprechender ökonomischer Situation der elterlichen Haushalte Wohnstandortwechsel schneller und unkomplizierter realisieren. Eben diese Phase verschiebt sich z. B. durch den früheren Studienbeginn im Lebenszyklus nach vorne und ist begleitet durch spätere Erstheirats- und Erstgeburtsalter (KABISCH et al., 2012, S. 118). Unter sozialen Aspekten wird Reurbanisierung unter anderem

durch die wachsende Zahl an Haushalten, die schon immer eine höhere Affinität zum Wohnen in der Stadt gehabt haben, beschrieben (SIEBEL, 2008). Die Familie verliert als Lebensmodell an Bedeutung und somit auch das Wohnen im (suburbanen) Eigenheim. Kinderlose Paare oder Singlehaushalte sind berufsbedingt auf eine gute überregionale Erreichbarkeit, längere Ladenöffnungszeiten oder Zugang zu verschiedenen, gut erreichbaren Dienstleitungen angewiesen. Des Weiteren schätzen sie die kulturelle Vielfalt sowie Freizeit- und Konsummöglichkeiten der Stadt mehr als andere Bevölkerungsgruppen. Die steigende Erwerbstätigkeit von Frauen wirkt verstärkend auf diese Entwicklung ein (SIEBEL, 2008, S. 38f).

Die neuen Stadtbewohner sind häufig auch Studierende oder Absolventen, die die gesellschaftliche Struktur besonders in ehemaligen klassischen Arbeitervierteln bereichern. Sie leben in neuen, alternativen Wohnformen und personenmäßig kleineren Haushalten, z. B. in Wohngemeinschaften, Singlehaushalten oder als Paare ohne Kinder (OGDEN & HALL, 2004, S. 102; SCHEINER, 2008, S. 54; HAASE et al., 2010, S. 455). Stellenweise erfahren die innerstädtischen Quartiere eine erste Phase zur Gentrifizierung, die somit Teil der Reurbanisierung ist.

Gerade die wachsende Zahl an jungen Haushalten senkt das Durchschnittsalter in den Städten, doch auch älteren Menschen wird nachgesagt, zurück in die Stadt zu ziehen. Nach dem Auszug der Kinder werden die urbanen Vorteile für die so genannten „empty nester“ relevanter als die suburbanen. Die Organisation des Alltags ist beispielsweise auch ohne eigenes Auto möglich und die Nähe zu Geschäften oder Dienstleistern erscheint wichtiger als der nun nicht mehr benötigte zusätzliche Wohnraum (GLASZE & GRAZE, 2007, S. 472). Somit wären es auch die Abstriche, die in den Klein- und Mittelstädten abseits der Kernstädte bei der Alltagsorganisation gemacht werden müssen, die das Verlangen nach mehr Urbanität im Wohnumfeld mit hervorgebracht haben. Die derzeitigen Reurbanisierungsprozesse wären dann ein kulturelles Phänomen, das durch negative Erfahrungen an suburbanen Wohnstandorten mit verursacht wird und auf der Möglichkeit zur Realisierung lebenswerter Wohnstandorte in den Großstädten und deren genereller Attraktivität für bestimmte Bevölkerungsgruppen aufbaut (ALTROCK, 2012, S. 182). Allerdings profitieren nicht alle innerstädtischen Wohnstandorte gleich, sondern tendenziell die mit höherem sozialem Status und Aufenthaltsqualitäten sowie einer attraktiven Bausubstanz. Daneben bleiben Quartiere von Einkommensschwachen, Arbeitslosen und Migranten mit einem hohen Anteil an Sozialwohnungen und geringer Aufenthaltsqualität zurück (SIEBEL, 2008, S. 40).

2.2.3 Die ökonomische Dimension

Der Wandel zur Dienstleistungs- und Wissensökonomie wird ebenfalls zur Erklärung von Reurbanisierung angewandt und in Verbindung mit der Kreativwirtschaft und Wissensökonomie diskutiert (BRAKE & URBANCZYK, 2012, S. 39f; GORNIG & MUNDELIUS, 2012). Nicht nur demographisch, sondern auch ökonomisch betrachtet, erfahren einige Großstädte eine Dynamisierung des Wachstums. Einen Zusammenhang von Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum sehen GEPPERT & GORNIG (2010, S. 9) sowie JUST (2012, S. 166). In höheren Löhnen, die auf Grund von Standortvorteilen für Unternehmen in den Städten gezahlt werden können, finden Arbeitnehmer eine Motivation, in die Städte zu ziehen. In der ökonomischen Dimension der Reurbanisierung zeigen sich somit deutliche Überschneidungen mit den beiden vorangegangenen Dimensionen. Der Wandel in der Arbeitswelt und die Verlagerung von Arbeitsplätzen sind zudem sowohl quantitativ messbar als auch durch qualitative Merkmale bestimmt. Meistens spielen sie jedoch bei rein quantitativen Ansätzen auf Grund der in Deutschland häufig ungünstigen Datenlage zu Arbeitsmarktzahlen abseits von sozialversicherungspflichtigen Stellen eine geringere Rolle.

Für die Wissensarbeit bieten Städte durch institutionelle und organisatorische Nähe offensichtlich positive Effekte für die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen (KUJATH, 2012, S. 218) und bieten Vorteile gegenüber peripher gelegenen Standorten. Gerade die nicht-standardisierten Tätigkeiten für Hochqualifizierte befinden sich in den Großstadtreionen (STORPER & SCOTT, 2009, S. 163). Mit dem Übergang zur Wissensökonomie werden also auch die Städte sowohl für Unternehmen in dieser Branche als auch für die Beschäftigten als Standorte wieder attraktiver. Besonders die das innerstädtische wirtschaftliche Wachstum tragenden Branchen überregionaler Dienstleistungen scheinen von den vielfältigen Austausch- und Kontaktmöglichkeiten zu profitieren (GEPPELT & GORNIG, 2003, S. 414). Hinzu kommt die räumliche Nähe zwischen Unternehmen, Hochschulen und Forschungseinrichtungen, die einen regen Austausch von Ideen und Fachkräften ermöglichen. Daraus ergeben sich für die Großstädte neue Möglichkeiten, die Probleme und Defizite der Vergangenheit zu kompensieren oder zu lösen.

Die Tertiärisierung der Wirtschaft und eine Verbesserung der Wohnstandards in den Innenstädten stimulieren die Standortverlagerungen privater Haushalte in die Innenstädte. Es ist weniger üblich, den einen Beruf auszuüben oder die eine Arbeitsstätte zu haben. Gleiches gilt auch für Lebenspartnerschaften, was wieder die Überschneidung von qualitativer und ökonomischer Dimension verdeutlicht. Menschen, die sich in diesen neuen, flexibleren Arbeits- und Lebenssituationen zurechtfinden müssen, sind also an einem Umfeld interessiert, das einen problemloseren Zugriff auf entsprechende Angebote erlaubt, eine große Vielfalt an Angeboten aufweist und eine leichte Erreichbarkeit ermöglicht (BRAKE, 2012b, S. 24). Durch die zunehmende Bedeutung der wissensbasierten „kreativen“ Ökonomien steigt das Interesse an komplex strukturierten Nutzungsgefügen auch im Bereich des Wohnens. Es sind auch deshalb vor allem die gemischt genutzten innerstädtischen Altbauquartiere, die sowohl für Pioniere als auch kinderlose Haushalte mit einem Interesse an einem breiten Angebot an Freizeitmöglichkeiten als Wohnstandorte entdeckt werden. Hier lässt sich der Wunsch nach mehr Nähe von Wohnen und Arbeiten für sie realisieren (ALTROCK, 2012, S. 181). Für BRAKE (2011, S. 306) sind die Menschen, die sich in dieser wissensbasierten Ökonomie zurechtfinden müssen, auf leistungsfähige Orte mit kurzen Wegen und einer Vielfalt an Angeboten (unter anderem Arbeit, Wohnraum, Konsum, Freizeit, Versorgung oder verschiedene Dienstleistungen) sogar angewiesen. Damit trägt der wirtschaftliche Strukturwandel in Deutschland vor allem die Reurbanisierung der international gut vernetzten Großstädte mit wissensbasierter Ökonomie.

2.2.4 Die planungspolitische Dimension

Reurbanisierung wird normativ auch als Folge einer städtebaulichen Aufwertung diskutiert, worin wiederum eine Überschneidung mit der qualitativen Dimension besteht. In der Stadtplanung und Stadtentwicklungspolitik kann aber sowohl eine Ursache als auch eine nachgelagerte Reaktion auf sich verändernde Umstände gesehen werden (HAASE et al., 2005; BROMBACH et al., 2015). Reurbanisierung ist beispielsweise für JUST (2012) ein Ausdruck vieler kleiner privater und großer institutioneller Investitionsentscheidungen zu Gunsten der Kernstadt. Baulandausweisungen in den Kernstädten wären darin ein wichtiger Impulsgeber, denn der Verteilungskampf um Einwohner wegen der Steuerverteilung und eine effizientere Nutzung von Infrastruktur begünstigen die Kernstädte finanziell. Den Impulsen folgend tragen die Immobilieninvestoren mit der Realisierung von Bauprojekten zur Reurbanisierung bei. In der Erweiterung von innerstädtischen und stadtnahen Wohnquartieren wird indes eine Reaktion der Städte auf die steigende Nachfrage gesehen, die neben hochwertigem und exklusivem Wohnraum auch die klassischen, familiegeeigneten Wohnformen umfasst (JESSEN et al., 2012, S. 212; SCHMITZ-

VELTIN, 2015, S. 90). Diese Entwicklungen müssen von den Städten hinreichend gestaltbar sein, um den damit verbundenen sozialen Folgen, Risiken und Herausforderungen zu begegnen (siehe hierzu auch HOLM, 2012; FRICKE, 2015), denn mit der Sanierung von Wohn- und Gewerbegebäuden sowie durch Stadtumbaumaßnahmen ändern sich beispielsweise auch die Bevölkerungs- und Sozialstrukturen in den Städten (GAEBE, 2004, S. 154). Eine so gesteuerte Strategie der Reurbanisierung zielt auf Konzepte wie „Urban, kompakt, grün“, „Funktionsmischung“ und „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ ab (GLATTER & SIEDHOFF, 2008, S. 300), welche viele deutsche Großstädte bei der Stadtplanung auch anwenden. Diese städtebaulichen Leitbilder gelten als indirekte Verursacher von Reurbanisierung. In vielen Punkten befinden sich die planerischen Ziele scheinbar im Einklang mit städtebaulichen Leitbildern (JESSEN & MAYER, 2010, S. 27; BROMBACH et al., 2015, S. 120). In der planungspolitischen Dimension des Diskurses um die Reurbanisierung können diese Aspekte zusammengefasst werden.

Im Modell von VAN DEN BERG et al. (1982) sind planungspolitische Aspekte für die Phase der Reurbanisierung relevant. Die Phase soll durch eine aktive, planerische Umgestaltung und Erneuerung der Kernstädte initiiert werden, denn sie beschreibt eine durch die aktive Stadtentwicklungspolitik verursachte und gesteuerte Trendwende. Als Strategie gegen den Verfall der Stadt werden von der kommunalen Verwaltung Revitalisierungsprogramme in Gang gesetzt, um die Stadt als Wohnstandort wieder attraktiver zu machen und um die Kaufkraft der Bevölkerung in der Stadt zu halten. Durch Rückbau und Umwandlung von ehemaligen Industrie- und Gewerbeflächen in wieder nutzbare Flächen sowie mit der Anlage von Parks und Grüngürteln in den Kernstädten wird versucht, das Stadtgebiet aufzulockern. Zusätzlich wird die Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Stadt verbessert, um die Verkehrsprobleme zu beheben. Gelingt es, die Kernstadt durch solche Maßnahmen oder durch Sanierung und Modernisierung der Bestandswohnungen sowie durch weitere städtebauliche Maßnahmen wieder attraktiver zu machen, vermuten VAN DEN BERG et al. (1982, S. 40ff), dass an die Phase der Desurbanisierung eine Phase der Reurbanisierung anschließen kann, in der sich der Trend zur Abwanderung privater Haushalte aus der Kernstadt umkehrt. Die Unternehmen machen sich die neue Attraktivität der Kernstädte zunutze und schaffen neue Arbeitsplätze im tertiären Sektor. Diese Phase wäre somit durch eine Bevölkerungs- und Beschäftigungszunahme in den Kernstädten gekennzeichnet.

Auf die Abwanderung aus innenstadtnahen Gebieten an den Stadtrand und im Zuge der Suburbanisierung schließlich auch ins Umland reagierten viele Städte in Europa und Nordamerika durch die Aufwertung des öffentlichen Raumes und den Bau von prestigeträchtigen Gebäuden und Einrichtungen wie Stadien, Theater beziehungsweise allgemein durch so genannte „Leuchtturmprojekte“. Damit trägt die Stadtentwicklungspolitik aktiv zur Aufwertung im näheren Umfeld bei und stimuliert die Reurbanisierungsprozesse. Daneben stehen die Entwicklung von (Industrie-)Brachen – und in Deutschland häufig auch Konversionsflächen – sowie großflächige Stadtumbauprojekte im Portfolio der Städte zur Attraktivitätssteigerung und direkten Einflussnahme auf die Reurbanisierung. Ein frühes Beispiel dafür aus England ist Manchester-Castlefield, wo in den 1970ern die dortigen Altindustrieanlagen der niedergegangenen Textilindustrie in den Fokus der Städteplaner rückten. Planungskonzepte für das industriegeschichtlich und baukulturell bedeutende Areal wurden über 20 Jahre mit dem Ziel entwickelt, durch die Aufwertung des öffentlichen Raumes, den Ausbau zum Dienstleistungsstandort, verbesserte Verkehrsanbindung an den Citybereich und die Umgestaltung zu einem lebendigen Wohnquartier das innerstädtische Wohnen wieder zu stärken (JESSEN, 2007, S. 317f). Projekte wie die Hamburger HafenCity oder Stuttgart 21 sind jüngere Beispiele aus Deutschland (zur HafenCity

siehe z. B. MENZL, 2010), die Stadtumbaumaßnahmen zur Olympiade in Barcelona 1992 oder London 2012 sind weitere Beispiele aus Europa. Mit zunehmender Größe der Vorhaben fällt auch die Ausprägung der Reurbanisierung größer aus, worin eine direkte Wirkung der Stadtentwicklungspolitik zu sehen wäre (BROMBACH, et al., 2015, S. 120). In diesem Zusammenhang sollte jedoch berücksichtigt werden, dass Strategien zur Förderung des innerstädtischen Wohnens in Deutschland bereits seit den 1970er Jahren verfolgt werden und Teil der Städtebauförderung sind (JESSEN & MAYER, 2010, S. 39; ALTROCK, 2012, S. 184).

2.3 Empirische Positionierung der vorliegenden Arbeit

Wegen der thematischen Wechselwirkungen und Überschneidungen erscheint es problematisch, nicht alle Aspekte der Reurbanisierung bei einer Untersuchung zu behandeln. Die Komplexität und Vielfalt der Materie Stadt erfordert eine Fokussierung. Zur Untersuchung der Reurbanisierung in der Metropolregion Rhein-Neckar wird in dieser Arbeit der demographische Aspekt im Vordergrund stehen. Anhand der Bevölkerungsentwicklung und -zusammensetzung sowie der natürlichen Bevölkerungsbewegungen und Migrationsdaten wird mit einem quantitativen Ansatz eine vergleichende, datenbasierte, zeit- und raumbezogene Untersuchung der Prozesse durchgeführt. Der demographische Aspekt ist einer der am häufigsten untersuchten Aspekte (z. B. MARETZKE, 2008). Den meisten Arbeiten liegt in der Regel das Modell der Stadtentwicklung nach VAN DEN BERG et al. (1982) zu Grunde, welches nun im Überblick vorgestellt wird.

2.3.1 Die Phasen der Stadtentwicklung nach van den Berg et al. (1982)

Stadtregionen durchlaufen verschiedene Phasen des Wachstums, mit denen das Modell von VAN DEN BERG et al. (1982) einen Zyklus aus Zentralisierung und Dezentralisierung beschreibt. Während der Urbanisierungsphase wächst der gesamte Agglomerationsraum (gegliedert in Kernstadt und Umland). Dabei konzentriert sich das Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen in der Kernstadt. In der Phase der Suburbanisierung wachsen Bevölkerung und Arbeitsplätze im suburbanen Umland getragen von Stadt-Umland-Wanderungen stärker als in der Kernstadt (intra-regionale Dekonzentration). Die Phase der Desurbanisierung ist gekennzeichnet durch sinkende Bevölkerungszahlen und eine Verlagerung von Arbeitsplätzen in agglomerationsferne Gebiete (interregionale Dekonzentration). Diese Dekonzentrationsprozesse kehren sich in einer Phase der Reurbanisierung zu Gunsten der Kernstädte wieder um. Diese Phase wird charakterisiert durch eine stärkere Bevölkerungs- und Beschäftigungszunahme in der Kernstadt als im Umland beziehungsweise dadurch, dass die Bevölkerungsabnahme in der Kernstadt gegenüber dem Umland schwächer ausfällt (VAN DEN BERG et al., 1982, S. 23ff).

Urbanisierung

Das starke Wachstum der Städte in der Phase der Urbanisierung erklärt sich aus einem gesellschaftlichen Wandel von einer Agrargesellschaft zu einer Industriegesellschaft. Die handwerkliche Heimarbeit ist kaum noch konkurrenzfähig. Durch Massenproduktion und neue industrielle Fertigungsmethoden fallen in vielen Haushalten die Einkommen aus Heimarbeit weg. Bevölkerungswachstum bei begrenzter Flächenverfügbarkeit bringt niedrige Pro-Kopf-Einkommen und steigende Arbeitslosigkeit in ländlichen Regionen mit sich (VAN DEN BERG et al., 1982, S. 25ff). Arbeitssuchende reagieren auf diese Verhältnisse mit Abwanderung in die Städte. Die Unternehmen finden in den Städten ideale Bedingungen für ihre Entwicklung. Hauptsächlich wegen der Infrastruktur (zunächst schiffbare Flüsse, später auch Eisenbahnlinien), aber auch wegen des differenzierteren Arbeitskräfteangebots in den Städten sowie die Nähe zu den Märkten, wählen die Unternehmen die Städte als Standorte aus. In den Städten entstehen so viele neue

Arbeitsplätze in der Industrie und damit auch für ungelernete Arbeiter. Diese neuen Beschäftigungsmöglichkeiten in den Städten ziehen neue Bewohner aus dem Umland und entfernteren Gebieten an. Gleichzeitig haben die Unternehmen ein Interesse daran, die benötigten Arbeitskräfte in den wachsenden Städten unterzubringen. Lange Arbeitszeiten, das noch nicht sonderlich gut ausgebaute öffentliche Transportwesen und die anfänglich geringen Einkommen machen Unterkünfte für Arbeiter in der Nähe zu den Fabriken nötig. Die Standorte der Fabriken befinden sich meistens direkt in der Innenstadt beziehungsweise der damaligen Altstadt oder an deren Rand. Die großen Unternehmen errichteten Unterkünfte für ihre Arbeiter, aber auch in den Städten reagieren Verwaltung und Investoren auf die steigende Wohnraumnachfrage mit der Planung und Errichtung dicht bebauter Wohnquartiere in der Nähe der Arbeitsplätze (VAN DEN BERG et al., 1982, S. 25ff). Da in kurzer Zeit viel neuer Wohnraum benötigt wird, ist dieser nicht selten von mäßiger Qualität und Ausstattung. Für die wachsenden Unternehmen werden die relevanten Infrastruktureinrichtungen wie Häfen, Bahnlinien oder Straßen gebaut oder erweitert, aber auch für die privaten Haushalte erweitern die Städte das Angebot an Bildung und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, mit steigenden Löhnen und sinkenden Tagesarbeitszeiten wird es den Arbeitern möglich, auch über weitere Strecken zu pendeln. Ebenfalls als Ergänzungsquartiere, aber ganz im Sinne der „Charta von Athen“ auf der Grünen Wiese im damaligen Umland der Städte entstanden neue Einfamilienhausgebiete. Teilweise waren diese genossenschaftlich organisiert, geplant und errichtet worden, z. B. die so genannten Gartenstädte², oder wurden von Unternehmen als so genannte Unternehmensgründungen für die eigene Arbeiterschaft errichtet. Für die damalige Zeit boten die neuen Unterkünfte ein klein wenig mehr Luxus in Form von Gärten oder besseren sanitären Anlagen als die Arbeiterwohnungen in den Gründerzeitvierteln, und sie waren von besserer Qualität. Die Städte erweiterten ihre Gebiete zu dieser Zeit auch durch Eingemeindungen benachbarter Dörfer, die bereits während der Entwicklung der Städte kontinuierlich überprägt wurden.

Die Phase der Urbanisierung ist durch das Wachsen der Kernstadt einer Region gekennzeichnet, indem die privaten Haushalte sowohl aus dem suburbanen Umland der Kernstadt als auch aus entfernteren Gebieten in die Kernstadt ziehen, da hier neue Arbeitsplätze entstehen. Es kommt zur intra- und interregionalen Konzentration von Bevölkerung und Beschäftigung (VAN DEN BERG et al., 1982, S. 25ff). Die Migration in die Kernstädte umfasst eine sehr breite Bevölkerungsschicht, ist in der Regel von jungen Erwachsenen oder Familien getragen und durch die Einkommenschancen in der Stadt motiviert. In den Kleinstädten und Dörfern erhöht sich der relative Anteil an älteren Menschen. Direkte Folgen davon sind Arbeits- und Kaufkraftverluste im suburbanen Umland der Kernstädte sowie eine Zunahme der ökologischen und sozialen Probleme in den enger werdenden Städten. Kleinräumig konzentriert sich das Wachstum auf die historischen Altstädte der Kernstädte sowie deren damalige Ergänzungsgebiete, den Gründerzeitvierteln, und Neubaugebiete im Bereich der nahe gelegenen eingemeindeten Dörfer. Das städtische Wachstum schwappt somit auf angrenzende Gebietet über.

² Auch wenn der Name *Gartenstadt* auf das Konzept der *Garden Cities* von HOWARD (1907) zurück geht, sind die meisten Gartenstädte nur noch in Anlehnung an dieses Konzept als geplante Wohnquartiere im Außenbereich der damaligen Stadt, mit Einrichtungen zur Versorgung des Stadtteils, errichtet worden.

Suburbanisierung

Mit der wirtschaftlichen Weiterentwicklung und dem Wachstum der Städte ergeben sich negative externe Effekte sowohl für die privaten Haushalte als auch für die Unternehmen. Der wachsende Wohlstand der privaten Haushalte bringt steigende Bedürfnisse rund ums Wohnen mit sich. Die Suburbanisierung beginnt mit dem Wegzug einkommensstarker Haushalte. Um der überfüllten Stadt mit ihren typischen Problemen wie Enge, Luftverschmutzung, Verkehrsstaus oder mangelhafte sanitäre und allgemeine Wohnverhältnisse zu entfliehen, aber auch wegen der hohen Mieten und Kaufpreise für Immobilien in der Stadt verlagern mehr und mehr private Haushalte ihre Wohnstandorte aus der Kernstadt heraus. Die Zuzüge aus den entfernteren peripheren Gebieten haben immer öfter das suburbane Umland zum Ziel und immer seltener die Kernstadt. Private Haushalte können bei den günstigeren Preisen für Bauland an suburbanen Standorten ihre Wohnansprüche in Form von Einfamilienhäusern mit Gärten oder größeren moderneren Eigentumswohnungen realisieren. Wegen des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur und fortschreitender privater Motorisierung verbessert sich die Erreichbarkeit von peripheren Standorten der Region. Die privaten Haushalte können längere Pendlerwege zu den Arbeitsstätten überwinden und sind nicht mehr auf die innenstadt- und arbeitsplatznahen Wohnquartiere beschränkt. Der Platzmangel für neue Anlagen und die Konkurrenz um die Flächen in den Städten aber auch ein leichter Zugang zu den Fernverkehrsnetzwerken motivieren die Unternehmen ebenfalls, ihre Standorte aus der Kernstadt heraus zu verlagern. Sie können für ihre großen betrieblichen Komplexe und Produktionsanlagen ebenfalls auf Grund der geringeren Bodenpreise dort passende Flächen finden. Es kommt somit zu einer intraregionalen Dekonzentration von Bevölkerung und Beschäftigung. Die Kernstädte verlieren an Einwohnern und Arbeitsplätzen, während das Umland höhere Wachstumsraten von Bevölkerung und Beschäftigung verzeichnen kann. Im Zentrum entstehen jedoch auch neue Arbeitsplätze im tertiären Sektor (VAN DEN BERG et al., 1982, S. 29ff).

Die Immobilienwirtschaft fasste den enormen Bedarf an finanzierbarem und familiengerechtem Wohnraum auf und realisierte ihn auf Flächen, die wegen des günstigen Preises die Erschwinglichkeit ermöglichen. Neben der Ausweitung von Einfamilienhausgebieten mit kleinen Wohnhäusern, Bungalows und Reihenhäusern wurden zunehmend Großwohnanlagen mit Wohnblöcken und Hochhäusern errichtet, deren Wohnungen überwiegend vermietet wurden (JASCHKE, 1977, S. 297; HARLANDER, 2007, S. 383). Die Gemeinden im Pendlereinzugsbereich größerer Städte zogen Mitte der 1970er Jahre nach einer Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität durch die Neubauten und die Sanierung von Altbauten Familien an (MILBERT & STURM, 2016, S. 128). Der neu errichtete Wohnraum entsprach dem aktuellen Stand der Technik, weshalb er für Haushalte aller Altersgruppen attraktiv war. Gleichzeitig senkte der technische Fortschritt im Verkehr die Kosten zur Überwindung der Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsplatz. Die Arbeitsplätze selbst wurden teilweise ebenfalls aus den Städten heraus an den Stadtrand verlagert. Das galt nicht nur für Produktionsstätten, sondern auch für Logistikflächen und Büros, weil die Mieten und Gewerbesteuersätze vor der Stadt niedriger waren. In den Städten verblieben tendenziell die Tätigkeiten, für die die zentrale Lage wichtig war (JUST, 2012, S. 166).

Die Phase der Suburbanisierung ist durch eine Dekonzentration von Bevölkerung und Beschäftigung mit einer jeweiligen Abnahme in der Kernstadt zu Gunsten des suburbanen Umlands gekennzeichnet. Dieser Prozess kann allerdings erst durch die aktive Vorbereitung seitens der kommunalen Verwaltung mit der Planung und flächenhaften Entwicklung der Kernstadt an deren Stadtrand und im nahen Umland richtig in Gang kommen. Maßgeblich ermöglicht sie die

urbane und wirtschaftliche Weiterentwicklung durch den Ausbau der Infrastruktur, ohne die suburbane Standorte kaum in den Fokus der anderen beiden Akteure gekommen wären. Kleinstädtisch betrachtet vollzieht sich die Suburbanisierung differenziert. Durch die Trennung von Wohnen und Arbeiten entstehen auf den Gemarkungen der umliegenden Dörfer der Kernstadt und in den Stadtteilen am Stadtrand der Kernstadt neue reine Wohnquartiere oder Industrie-/Gewerbegebiete, stellenweise auch neue Stadtteile ähnlich einer Trabantenstadt. Die Innenstadt und der Innenstadtrand verlieren besonders an Einwohnern. Die Abwanderung aus den Innenstädten ist ein breitenwirksamer Trend, betrifft aber – vorausgesetzt die Einkommenssituation lässt dies zu – allen voran Familien mit Kindern. Studierende, Auszubildende, einkommensschwache Haushalte und Migranten gehören zu den anteilmäßig und absolut wachsenden Gruppen in den Städten. Die sich stellenweise bildenden sozialen Milieus schädigen das Image der Städte, was für die Investitionsbereitschaft und Instandhaltung der Immobilien nicht förderlich ist. Diese Veränderung in der Bevölkerungsstruktur und der Kaufkraftverlust verstärken den qualitativen Verfall der Innenstädte und innenstadtnahen Stadtteile, besonders der Arbeiterwohnquartiere, die während der Phase der Urbanisierung entstanden waren.

Desurbanisierung

Die während der Suburbanisierung beginnenden Prozesse verstärken sich in der Phase der Desurbanisierung in ihrer räumlichen Wirksamkeit durch den sozio-ökonomischen Wandel von einer Industrie- zu einer Dienstleistungsgesellschaft. Arbeitsplätze für Facharbeiter in der Industrie oder dem verarbeitenden Gewerbe werden abgebaut respektive ins Ausland verlagert, wohingegen die Beschäftigung im tertiären Sektor, besonders wissensintensiver Tätigkeiten, zunimmt. Mit dem flächenhaften Wachstum der Städte weiten sich auch die städtischen Probleme weiter aus. Das hohe Verkehrsaufkommen und der steigende Flächenbedarf von Industrie und verarbeitendem Gewerbe machen die Stadt zunehmend unattraktiv und motivieren sowohl private Haushalte als auch die Unternehmen zusätzlich zu Standortverlagerungen. Die höherwertigen wirtschaftlichen Tätigkeiten des tertiären Sektors verbleiben meist in den Kernstädten, wohingegen sich Produktionsstandorte mit den nahestehenden Dienstleistungen aus dem suburbanen Raum in die peripheren Räume verlagern. Für die privaten Haushalte bedeutet diese Entwicklung zum einen, dass sie nicht mehr auf Wohnstandorte in Stadtnähe angewiesen sind. Zum anderen ermöglichen die allgemein gestiegene Mobilität und verbesserte Verkehrsinfrastruktur noch weitere Pendlerwege, zugleich finden sich Arbeitsmöglichkeiten auch zunehmend in peripheren Lagen. Das Wohnen im Eigenheim abseits der Enge der Stadt wird durch das Zusammenspiel von staatlichen Förderprogrammen wie Eigenheimzulage und Pendlerpauschale oder steigenden Realeinkommen für viele Haushalte realisierbar. Durch eine konsequente Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur durch die kommunale Verwaltung kommen potentielle Standorte für Betriebe und Haushalte auch in entfernt gelegenen Gebieten ins Spiel. Gerade in den bis dahin schwach entwickelten Städten und Gemeinden in peripheren ländlichen Gebieten wird der Bedarf an neuen, günstigen Industrie-, Gewerbe- und Wohngebieten dankend aufgegriffen. Mit der Entwicklung dieser Gebiete und den nötigen öffentlichen Einrichtungen ergeben sich selbst für kleine Dörfer Wachstumspotentiale.

Neben dem Überwiegen von anderen Agglomerationsnachteilen werden auch die fordistischen Strukturen mit ihren großen alten Industriebetrieben und Großwohnsiedlungen, mit ausgedehnten einheitlich genutzten Flächen wie im Bergbau, bei der Eisenverarbeitung oder der chemischen Industrie üblich, für die Wachstumsschwäche der großen Städte verantwortlich gemacht. Städten in altindustriell geprägten Räumen fehlt es an überregionalen Verwaltungs- und Versor-

gungsfunktionen sowie an höheren Dienstleistungsbetrieben (GAEBE, 2004, S. 154). Die Folge ist eine interregionale Dekonzentration mit einer absoluten Abnahme an Arbeitsplätzen im gesamten Agglomerationsraum (Kernstadt und Umland) und positiven Wanderungsbilanzen in peripheren Lagen unter Umwandlung von Ackerland in Siedlungsflächen. In der Kernstadt macht sich der Bevölkerungsschwund mit der Schließung von zentralen Infrastruktureinrichtungen wie Schulen oder Schließungen im Einzelhandel bemerkbar. Auch der Strukturwandel im Einzelhandel hin zu immer größeren Verkaufsflächen setzt den Standort Innenstadt unter Druck, was die Desurbanisierungsprozesse weiter antreibt. Dieser Prozess wird durch Umwandlung von Wohnfläche in Büros für die Dienstleistungsunternehmen weiter verstärkt (VAN DEN BERG et al., 1982, S. 34ff).

Die sinkenden Bevölkerungszahlen verteuern die städtischen Standorte, da infrastrukturbedingte Fixkosten auf weniger Einwohner umgelegt werden müssen, was sie sowohl für private Haushalte als auch für viele Unternehmen zunehmend unattraktiver macht (siehe auch BOTT & SIEDENTOP, 2013, S. 36). In den Städten wird daher kaum noch neuer Wohnraum benötigt und quasi nur noch alter Wohnungsbestand ersetzt. Da die Neubauten wegen sinkender Nachfrage eine voraussichtlich kürzere Nutzungsdauer haben, wird vornehmlich Wohnraum von kurzlebiger Qualität gebaut. Wird mehr Rückbau betrieben als Neubau, stellt sich die Frage, ob in der Innenstadt oder im suburbanen Raum zurückgebaut werden soll und gegebenenfalls, ob Alt- oder Neubauten von niedrigerer Qualität abgerissen werden sollen. Fest steht, dass Leerstand nicht nur hohe Kosten für Investoren mit sich bringt, sondern auch den jeweiligen Stadtteil vor soziale und ökonomische Probleme stellt. Die Antwort der Verwaltung sollte also die Wiederherstellung der innerstädtischen Wohnfunktion, mit anderen Worten eine Reurbanisierung sein (VAN DEN BERG et al., 1982, S. 43ff).

Die Phase der Desurbanisierung ist eine konsequente Folge der Suburbanisierungsprozesse und durch eine interregionale Dekonzentration von Bevölkerung und Beschäftigung zugunsten der Stadtregion gekennzeichnet. Das Wachstum verteilt sich flächenhaft auf die entfernten Städte und Dörfer sowie auf die Gebiete außerhalb der Stadtregion jenseits des fernen Umlandes. Die Desurbanisierung ist ebenfalls ein breitenwirksamer Trend, der nahezu alle Altersgruppen betrifft. Die Entwicklungen sind hauptsächlich durch den Wandel zur Dienstleistungsgesellschaft bedingt und womöglich teilweise von den Unternehmen und deren Umstrukturierungen und Standortverlagerungen im Zuge der Globalisierung getragen. Dagegen stellen die privaten Haushalte und die kommunalen Verwaltungen eher reagierende Kräfte dar. Eine kleinräumige Entwicklung ist quasi nicht mehr auszumachen, da alle Gebiete innerhalb der Kernstadt an Bevölkerung verlieren. Im nahen Umland stagniert die Entwicklung und nur das ferne Umland in den Agglomerationsräumen kann geringe Wachstumsraten aufweisen.

Reurbanisierung

Die Phase der Reurbanisierung ist im Modell von VAN DEN BERG et al. (1982) eine mögliche Folgephase, die eine durch aktive Stadtentwicklungspolitik gesteuerte Trendwende beschreibt. Als Strategie gegen den Verfall der Stadt werden von der kommunalen Verwaltung Revitalisierungsprogramme in Gang gesetzt, um die Stadt als Wohnstandort wieder attraktiver zu machen und die Kaufkraft der Bevölkerung in der Stadt zu halten. Durch Rückbau und Umwandlung von ehemaligen Industrie- und Gewerbeflächen in nutzbare Flächen sowie mit der Anlage von Parks und Grüngürteln in den Kernstädten wird versucht, das Stadtgebiet aufzulockern. Zusätzlich wird die Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Stadt verbessert, um Verkehrsprobleme zu behe-

ben. Gelingt es, die Kernstadt durch solche Maßnahmen oder durch Sanierung und Modernisierung der Bestandswohnungen sowie durch weitere städtebauliche Maßnahmen wieder attraktiver zu machen, vermuten VAN DEN BERG et al. (1982), dass sich an die Phase der Desurbanisierung eine Phase der Reurbanisierung anschließen kann, in der sich der Trend zur Abwanderung privater Haushalte aus der Kernstadt umkehrt, sie also häufiger in den Städten wohnen bleiben und auch wieder mehr Haushalte aus dem Umland oder regionsfernen Gebieten zuziehen. Die Unternehmen machen sich die neue Attraktivität der Kernstädte zu Nutze und schaffen neue Arbeitsplätze im tertiären Sektor. Die Phase wäre somit durch eine Bevölkerungs- und Beschäftigungszunahme in den Kernstädten gekennzeichnet (VAN DEN BERG et al., 1982, S. 40ff). Und tatsächlich konnten für die 1980er Jahre in einigen europäischen Städten von CHESHIRE (1995) demographische Reurbanisierungstendenzen nachgewiesen werden. Außerdem nehmen private und öffentliche Investitionen in vielen Städten in Industrieländern wieder zu. Mit der Sanierung von Wohn- und Gewerbegebäuden sowie durch Stadtumbaumaßnahmen ändern sich auch die Bevölkerungs- und Sozialstrukturen in den Städten (GAEBE, 2004, S. 154).

Für die Kernstädte einer Region bedeutet der Attraktivitätsgewinn, dass die Fortzüge von privaten Haushalten generell abnehmen und/oder die Zuzüge in die Kernstadt zunehmen. Das Wachstum der Kernstädte konzentriert sich auf innerstädtische Standorte, welche in den meisten Städten durch Überprägung eine vielseitige und flexibel nutzbare Baustruktur haben, die besonders im Falle der Gründerzeitviertel auch als ästhetisch ansprechend bewertet wird. Außerdem zeichnen sie sich durch eine zentrale Lage innerhalb der Stadt aus, bieten ein breites Angebot an kultureller und sozialer Infrastruktur und sind damit für die verschiedensten Haushaltsformen als Wohnstandorte attraktiv (KABISCH et al., 2012, S. 122). Den Hauptanteil an diesen Wanderungsströmen haben junge, gut ausgebildete Erwachsene mit anderen Lebensstilen und Konsumgewohnheiten als die alteingesessene Bevölkerung der Kernstadt. Sichtbare Hinweise auf einen Stadtumbau finden sich in der Modernisierung und Sanierung leerstehender Industrie- und Bürogebäude, in der Schließung von Baulücken sowie der Umwandlung brachliegender Gewerbe- und Industrieflächen in Wohn- und Büroflächen oder in Flächen für kulturelle Freizeitfunktionen (siehe hierzu auch GAEBE, 2004). Kleinräumig betrachtet profitieren davon also besonders die Innenstadt und der Innenstadtrand. Jedoch haben darauf das Image, das soziale Milieu und die städtebaulichen Charakteristiken eines Stadtteils wesentlichen Einfluss. Daraus ergibt sich ein Nebeneinander aus Wachstum und Schrumpfung innerhalb der Kernstadt. Im Modell von VAN DEN BERG et al. (1982) wird die Trendumkehr von der kommunalen Verwaltung initiiert. Ob deren Revitalisierungsmaßnahmen in den Kernstädten jedoch tatsächlich für die beobachteten Entwicklungen der letzten zwei Jahrzehnte verantwortlich sind, ist fraglich.

Viele Städte in Deutschland können seit 2003 entgegen den zeitweise rückläufigen Einwohnerzahlen in der Bundesrepublik wachsende Einwohnerzahlen verbuchen und das trotz negativer natürlicher Bevölkerungsentwicklung. Gründe dafür sind der demographische Wandel und regionale Wanderungsprozesse, die als gestiegene Attraktivität der Großstädte als Wohnstandorte interpretiert werden können (GEPPERT & GORNIG, 2010, S. 3ff). Damit scheint der langjährige Trend der Suburbanisierung beziehungsweise Desurbanisierung gebrochen und eine Trendwende zu Gunsten der Städte wahrscheinlich. Im Unterschied zu den US-amerikanischen Großstädten, deren Zentren über Jahrzehnte hinweg verfielen und sich entleerten, waren die Bevölkerungszahlen deutscher Städte allerdings stets stabiler, und sie hatten höchstens punktuell entleerte Quartiere zu beklagen (ALTROCK, 2012, S. 190). Einige Agglomerationen in Deutschland zeigen zwar neben relativem und absolutem Wachstum in der Kernstadt auch relatives Wachs-

tum in ihrem Umland, doch verzeichnen einige Stadtregionen nach wie vor relative Bevölkerungsverluste in der Kernstadt sowie im Umland (GANS, 2015, S. 16f). Dennoch steigt der Anteil der Städte in Westdeutschland, in denen die Bevölkerungsentwicklung günstiger als in deren Umland verlief, in den von HERFERT & OSTERHAGE (2012, 94f) untersuchten Städten im Untersuchungszeitraum an. Die über Jahrzehnte andauernden Suburbanisierungsprozesse haben sich abgeschwächt und die charakteristischen Wachstumsringe um die Kernstädte sind nur noch in wenigen großen Stadtregionen (unter anderem München oder Hamburg) erkennbar. Das bislang als punktuell diskutierte Phänomen Reurbanisierung findet sich in einer solchen Breite wieder, dass von einem neuen, wenn auch noch schwachen und instabilen Leittrend ausgegangen wird. Bezugnehmend auf das Phasenmodell der Stadtentwicklung von VAN DEN BERG et al. (1982), kann Reurbanisierung in zwei Formen auftreten:

- relative Zentralisierung/Konzentration (Typ I): Bevölkerungsgewinne der Kernstadt sind stärker als die des Umlandes;
- absolute Zentralisierung/Konzentration (Typ II): Bevölkerungsgewinne in der Kernstadt und Bevölkerungsrückgang (oder Stagnation) im Umland.

Demographische Schrumpfungprozesse bringen eine Polarisierung und ein Nebeneinander von Wachstum und Schrumpfung mit sich, welches von VAN DEN BERG et al. (1982) so nicht vorherzusehen war (HERFERT & OSTERHAGE, 2012, S. 88f). Auf Grund des Bevölkerungsrückgangs durch den demographischen Wandel muss noch ein dritter Typ beachtet werden:

- relative Zentralisierung/Konzentration (Typ III): Bevölkerungsverluste der Kernstadt sind geringer als die des Umlandes.

Die drei Typen sind allerdings nicht Teil eines ursprünglichen Phasenmodells und können parallel verlaufende Prozesse widerspiegeln. Reurbanisierung kann so betrachtet das erneute (absolute oder relatives) Bevölkerungswachstum einer Kernstadt gegenüber ihrem Umland nach einer Suburbanisierungsphase sein. Typ I kommt in Wachstumsregionen vor, in denen die Stadt-Umland-Wanderung nachlässt und die Kernstadt wieder hervortritt. In Regionen, in denen die suburbanen Gebiete bereits schrumpfen, sind die Typen II und III auszumachen (HERFERT & OSTERHAGE, 2012, S. 89f). In Westdeutschland sind dabei alle drei Typen etwa gleich stark vertreten. Der Reurbanisierungstyp I (z. B. Frankfurt, München oder Hamburg) und Reurbanisierungstyp II (z. B. Köln und Nürnberg) wird vorwiegend in wirtschaftlich starken Regionen festgestellt. Ihr Wachstum ist auf die interregionale Zuwanderung bei gleichzeitiger Abschwächung von Suburbanisierung zurückzuführen. Der Reurbanisierungstyp I hat die höchsten Wanderungen der 25- bis unter 30-Jährigen (Berufseinsteiger), welche es zu den Arbeitsplätzen in den Großstädten zieht. Der Reurbanisierungstyp II ist durch hohe Binnenwanderungsgewinne der jungen Bildungs- und im geringeren Maße Arbeitswanderer (18- bis unter 25-Jährige und 25- bis unter 30-Jährige) gekennzeichnet und typisch für Großstädte mit einem großen regionalen Arbeitsmarkt, Universitätsstädte (z. B. Trier, Mainz, Jena) sowie überwiegend industriell geprägte Städte (z. B. Ludwigshafen, Heilbronn, Pforzheim). In schrumpfenden Regionen ist der Reurbanisierungstyp III zu beobachten. Es besteht jedoch auch ein Nebeneinander von Suburbanisierung (z. B. Lübeck, Reutlingen), Desurbanisierung (z. B. Ruhrgebiet) und Reurbanisierung (HERFERT & OSTERHAGE, 2012, S. 100ff). In Deutschland sind es vornehmlich die Universitätsstädte und die Großstädte im Süden, die ebenso wie ihr Umland wachsen. Die Einwohnerzahl der

Großstädte im Osten Deutschlands steigt ebenfalls bei Schrumpfen der Umlandkreise (GANS, 2015, S. 17).

Bei der Entwicklung der Arbeitsplätze ist in Deutschland gegenüber der Dekonzentration in den 1990ern ab 2000 eine Trendwende zu erkennen, denn obwohl die Beschäftigung in der Industrie in den Städten weiter abnimmt, hat die Gesamtbeschäftigung in den großen Städten insgesamt stärker zugenommen als im Bundesdurchschnitt. Das ist maßgeblich auf überregionale, wissensintensive Dienstleistungen, die vorwiegend von Unternehmen in Anspruch genommen werden, zurückzuführen. Das Wachstum dieser Branchen wird durch die vielfältigen Kontaktmöglichkeiten, das ausdifferenzierte Angebot an qualifizierten Fachkräften und eine überregionale Verkehrsanbindung begünstigt (GEPPELT & GORNIG, 2010, S. 7). Der Wandel zur Informations- und Wissensgesellschaft führt nicht nur zu einer neuen räumlichen Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten, sondern setzt räumliche Nähe voraus (BRÜHL et al., 2005, S. 43). Das bedeutet, dass eine positive Entwicklung der Arbeitsplatzsituation in den Städten auch eine positive Entwicklung des Wohnraums mit sich bringt, mindestens jedoch eine steigende Nachfrage nach Wohnraum von gut qualifizierten, besser verdienenden Haushalten, für die die Vorteile der Stadt für ihren Lebensstil und ihre Alltagsorganisation die Nachteile überkompensieren.

Ergänzung zum Modell: Innere Gliederung der Kernstädte

Im Phasenmodell von VAN DEN BERG et al. (1982) bedeutet Reurbanisierung ein absolutes oder relatives Bevölkerungswachstum der Kernstadt gegenüber ihrem Umland. Der Bedeutungsgewinn während dieser Phase wird also auf die gesamte Kernstadt bezogen und es wird an der administrativen Stadtgrenze unterschieden, ob Bevölkerungsgewinne als Reurbanisierung oder Suburbanisierung interpretiert werden. Als Bedeutungsgewinn der Stadt kann ein Wachstum der städtischen Randlagen, die sich charakterlich meist kaum von den direkt angrenzenden Umlandgemeinden unterscheiden, allerdings nicht uneingeschränkt gewertet werden. Eingemeindete Dörfer, die eine kleinstädtische Struktur mit alten Ortskernen und Neubaugebieten mit hohem Anteil an Einfamilienhäusern aufweisen, finden sich auf beiden Seiten der administrativen Stadtgrenze. Eine Ausnahme bilden die meist am Stadtrand gelegenen Großwohnsiedlungen oder die in Anlehnung an das Konzept der Gartenstädte als Ganzes geplanten und errichteten Stadtteile, welche sich wiederum grundlegend von den überprägten eingemeindeten Stadtteilen unterscheiden. Gegenüber diesen Stadtteilen am Stadtrand stehen die Innenstädte, in der Regel die historischen Altstädte und die gründerzeitlichen Erweiterungen am Innenstadtrand, die mit Geschäftsbereichen und dichter, höherer (Blockrand)Bebauung einen großstädtischen Charakter haben. Zur Beantwortung der Fragen in der aktuellen Diskussion darüber, wie sich die Kernstädte entwickeln, reicht die räumliche Differenzierung im Modell von VAN DEN BERG et al. (1982) nicht aus. Die Kernstadt soll dafür entsprechend der Selbsteinteilung der Städte bei der innerstädtischen Raumbestimmung (IRB; zur genaueren Erläuterung s. Kap. 4.1) nach innen weiter differenziert werden.

Die Innenstadt bildet die erste Kategorie und umfasst die historische Altstadt, respektive den ursprünglichen Stadtkern (City) sowie etwaige Ergänzungsquartiere (Cityrand). Hier sind neben Geschäftsvierteln mit Fußgängerzonen und Einkaufsstraßen auch Bürogebäude vorzufinden. Die Funktionen Wohnen, Einkaufen und Arbeiten kommen hier zusammen. In der Regel befinden sich hier die Verkehrsknotenpunkte des ÖPNV.

Die zweite Kategorie, den Innenstadtrand, bilden Stadterweiterungen wie beispielsweise die während der Gründerzeit für die im Zuge der Industrialisierung zuziehenden Arbeiter errichteten Viertel mit charakteristischer, dichter (Blockrand)Bebauung. Auch ehemalige Industrie- und Gewerbeflächen finden sich in diesen Quartieren. Im Bereich des Innenstadtrands erstreckt sich die heutige Nutzung ebenfalls von Büroflächen über Wohnen bis hin zu Einkaufsmöglichkeiten des kurz- und mittelfristigen Bedarfs. In ehemaligen Industriegebäuden – sofern diese noch vorhanden sind – sind nun attraktive Büros oder moderne Wohnungen entstanden. Durch ihre Nähe zur Innenstadt sind diese Stadtteile gut an den ÖPNV angeschlossen.

Die dritte Kategorie, der Stadtrand, ist sehr heterogen und beinhaltet verschiedene Quartierstypen. Um der Enge und weiteren Unannehmlichkeiten der Stadt wie Lärm und schlechter Luft zu entkommen, um den steigenden Bedarf an benötigtem Wohnraum zu decken und um den gestiegenen Ansprüchen an den eigenen Wohnraum gerecht zu werden, wurden vor allem in der Zwischenkriegszeit angelehnt an die Idee von HOWARD (1907) neue Stadtteile geplant und in kurzer Zeit errichtet. Diese befanden sich außerhalb der bisherigen Stadt und waren in ihrer Infrastruktur an die Bedürfnisse der Bewohner angepasst. Kirchen, Schulen und eine ÖPNV-Anbindung gehörten in der Regel zur Grundausstattung. Die Bebauung ist im Gegensatz zu den Gründerzeitvierteln von Grünflächen zwischen den Häuserzeilen durchzogen. Die neuen Stadtteile lagen bei ihrer Errichtung am Stadtrand, sind aber über Eingemeindungen heute nicht mehr zwingend am administrativen Stadtrand zu finden. In den 1960er und 1970er Jahren wurde in kurzer Zeit neuer Wohnraum errichtet, um die wachsenden Städte zu entlasten. Ähnlich wie in der Zwischenkriegszeit wurden Wohneinheiten in großer Zahl am Stadtrand, diesmal aber in neu geplanten Großwohnsiedlungen nach dem Prinzip „Urbanität durch Dichte“ fertiggestellt. Versorgungsaspekte und Verkehrsanbindung spielten auch hier eine wesentliche Rolle bei Planung und Realisierung. Errichtet wurden hohe Wohnblocks, die aus heutiger Sicht wegen ihres Baucharakters und der sozialen Milieus der Bewohner als eher unattraktiv angesehen werden. Neubaugebiete mit überwiegender Ein- und Zweifamilienhausbebauung finden sich nahezu in allen Stadtteilen des Stadtrandes, am deutlichsten fallen sie aber bei den eingemeindeten und stetig überprägten Dörfern mit landwirtschaftlicher Vergangenheit ins Gewicht. Ein ehemaliger Dorfkern stellt das Stadtteilzentrum dar und komplettiert den Kleinstadtcharakter. Die Städte und Gemeinden direkt außerhalb der Kernstadt unterscheiden sich von diesen Stadtteilen kaum mehr.

2.3.2 Forschungsstand und Forschungsbedarf

Kleinräumigkeit und Polyzentralität

Empirische Arbeiten wie die von HERFERT & OSTERHAGE (2012), SANDER (2014b), GANS (2015), BRACHAT-SCHWARZ & SCHMIDT (2015) und HOCHSTETTER (2015) betrachten den demographischen Aspekt der Reurbanisierung und sind meistens großräumig angelegt: Sie analysieren die Komponenten der Entwicklungen auf der Maßstabebene der Kreise oder Mittelbereiche beziehungsweise vergleichen eine Vielzahl an Städten und können dabei nur für ausgewählte Städte strukturelle Unterschiede in der Bevölkerungsentwicklung oder den Migrationsströmen herausstellen (GANS, 2015, S. 15).

Erklärt wird das Wachstum der Großstädte überwiegend durch steigende Zuzugsraten von 18- bis unter 25-Jährigen (SANDER, 2014b, S. 15; GANS, 2015, S. 20). BRACHAT-SCHWARZ & SCHMIDT (2015) teilen die untersuchten baden-württembergischen Gemeinden zum Vergleich entsprechend des Landesentwicklungsplans nach ihrer zentralörtlichen Funktion ein. Somit können sie

zeigen, dass die Oberzentren überwiegend von den Zuzügen junger Erwachsener profitieren, für Familien aber nach wie vor eher unattraktiv sind. Letztere scheinen aber zumindest an die großen Zentren heranzurücken und Umlandgemeinden zu bevorzugen (BRACHAT-SCHWARZ & SCHMIDT, 2015, S. 48f). Die Oberzentren sind zudem bei Personen beliebt, die über größere Distanz wandern (HOCHSTETTER, 2015, S. 58). Ein Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, die altersstrukturellen Unterschiede der Migrationsdaten in einer polyzentrischen Stadtregion auf Ebene der Gemeinden sowie innerhalb der Großstädte auf Stadtteilebene zu untersuchen und raumzeitliche Unterschiede in der Entwicklung herauszuarbeiten. Durch die kleinräumigere Betrachtung einer gesamten Region können die Prozesse und Entwicklungen, wie das Heranrücken an die Großstädte, die sonst im Schatten der Großstädte ablaufen, betrachtet und erklärt werden. Durch eine Einteilung der Gemeinden in Kategorien nach Entfernung beziehungsweise Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum, nach Einwohnerzahl und zentralörtlicher Funktion sollen dabei auch Mittelzentren in den Randzonen einer städtischen Agglomeration mit einbezogen werden. SCHMITZ-VELTIN (2015) zeigt in einer kleinräumigen empirischen Analyse für Stuttgart ein Nebeneinander von Suburbanisierung von Familien und älteren Haushalten und Reurbanisierung in Form einer Abschwächung der Wanderungsverluste an das Umland und die Verlagerung des Schwerpunktes des Wohnungsbaus in Richtung Kernstadt (SCHMITZ-VELTIN, 2015, S. 92). Zur Untersuchung wurden die Stadtteile und Umlandgemeinden Stuttgarts nach Entfernung zum Stadtzentrum in Ringe eingeteilt. In diesem vereinfachten Modell bleiben Unterschiede innerhalb der Ringe weitgehend unberücksichtigt. Damit ist zum einen der Schritt zur innerstädtischen Differenzierung getan, zum anderen wird der Wohnungsbau – ein Teil der stadtplanungs-politischen Dimension – als Komponente berücksichtigt. Das soll in der vorliegenden Arbeit aufgegriffen werden und um die Berücksichtigung der Inhomogenität der Entfernungsringe erweitert werden, um eventuell auftretende gegenläufige Entwicklungen zu erklären³. Den Ansatz der Einteilung von Städten und Gemeinden anhand funktionaler beziehungsweise zentralörtlicher Merkmale sowie der Einwohnerzahl (WIM-Stadt und Gemeindetypen: siehe Kapitel 4.3 beziehungsweise Abbildung 11) und nach durchschnittlicher Fahrzeit zum jeweiligen Oberzentrum greifen auch HIRSCHLE & SCHÜRT (2008) auf und führen eine vergleichende Analyse von 16 über das Bundesgebiet verteilten Wohnungsmarktregionen durch. Die durchschnittliche Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum teilt das Umland in der Untersuchung in kernstadtnah und kernstadtfern ein. Ergänzt wird der Ansatz in dieser Arbeit durch die parallele Betrachtung innerstädtischer Gebietskategorien nach Einteilung der Innerstädtischen Raumbeobachtung (IRB) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Eine ähnliche innerstädtisch-kleinräumige und zeitbezogene Untersuchung haben KAISER & POHLAN (2008) für Hamburg durchgeführt. Sie konnten das Nebeneinander von wachsenden und schrumpfenden Stadtteilen näher beschreiben und aufzeigen, dass sich relevante Abläufe im Schatten der gesamtstädtischen Statistiken verbergen. Die dabei durchgeführte Analyse der Anteilsveränderungen kann jedoch auch durch den demographischen Wandel und die damit verbundene Alterung der Gesellschaft verursacht werden. Aus diesem Grund werden in der vorliegenden Arbeit auch Migrationsdaten untersucht und zur Erklärung herangezogen.

³ Alternative Einteilungen von Raumtypen, die auf insgesamt zwölf bevölkerungs- und siedlungsstrukturellen Indikatoren basiert, wenden z. B. DITTRICH-WESBUEER, FÖBKER & OSTERHAGE (2010) an. Eine solche Einteilung ist für die Auswertung einer Befragung geeignet, jedoch für die zeitbezogene Analyse wegen der Eigendynamik einiger Indikatoren nicht uneingeschränkt einsetzbar.

Beiträge, die eine interregionale, intraregionale und intraurbane Maßstabebene berücksichtigen, sind selten. OSTERHAGE (2010) geht in einer vergleichbar angelegten Studie auf die Anteilsveränderungen in den verschiedenen Raumtypen an der Gesamtbevölkerung ein. Seit Ende der 1990er Jahre verschieben sich die Bevölkerungsanteile in Nordrhein-Westfalen zu Lasten der peripheren Landesteile und zu Gunsten der Großstadtregionen am Rhein, innerhalb der Stadtregionen zu Gunsten der Kernstädte und innerstädtisch zu Gunsten des Innenstadtrandes (OSTERHAGE, 2010, S. 59). In einer polyzentrischen Region ließen sich die Entwicklungen mit einem ähnlichen Ansatz differenzierter betrachten. Die Besonderheit der Metropolregion Rhein-Neckar ist, dass eine fest auszumachende Kernstadt nicht definiert werden kann, wie es bei der Region München leicht und eindeutig möglich ist. Die drei Kernstädte Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim haben verschiedene Entwicklungsschwerpunkte, Funktionen und Strukturen sowie ein unterschiedliches Image. Sie verfolgen bei der Stadtentwicklung im Rahmen vergleichbarer Ansätze wie die Aufwertung des öffentlichen Raumes oder das Stärken des Wohnens in der Stadt städtenspezifische Strategien. Dieser Umstand macht die Metropolregion Rhein-Neckar zu einem interessanten Untersuchungsgegenstand. Hier lässt sich beobachten, wie sich das Wachstum in einer polyzentrischen Region (siehe Abbildung 2) verteilt und ob es den beschriebenen Mustern von sozio-demographischer Konzentration und Dekonzentration folgt. Auch die Entwicklung in den umliegenden Mittelstädten kann hier analysiert werden. Deren Rolle bei der Reurbanisierung bleibt in großräumig angelegten Untersuchungen oftmals im Verborgenen. Dazu kann ein innerstädtisch kleinräumig differenzierter Vergleich der drei Oberzentren einen Erkenntnisgewinn über Abläufe bringen, die bei der Betrachtung der Gesamtstadt nicht im Detail erfasst werden können. Eine alleinige Betrachtung der Statistiken für die jeweilige Gesamtstadt ist nämlich für die Stadtplanung wenig brauchbar. Für eine sinnvolle Stadtplanung sowie für Entwicklungsprogramme des Bundes für bestimmte Stadtteiltypen werden kleinräumig aggregierte Statistiken benötigt (STURM et al., 2007, S. 89). Die Betrachtung von räumlichen Einheiten unterhalb der administrativen Stadtgrenze erlaubt es, mehrere Aspekte der Reurbanisierung im Detail zu untersuchen und die spezifische Reurbanisierung einer bestimmten Region zu charakterisieren (siehe hierzu z. B. BRAKE, 2012a; OSTERHAGE & THABE, 2012; MENZL, 2012; STRÄTER, 2012). Die Fallstudien zu einzelnen Quartieren sollen in dieser Arbeit zur Vertiefung der vorangegangenen regionalen Untersuchung herangezogen werden und daher weniger qualitativ motiviert sein.

Einflussfaktor Stadtentwicklungspolitik (Fallstudien)

Um die Ausprägungen, Ursachen und die einzelnen dahinter liegenden Komponenten und Mechanismen der Reurbanisierung besser zu erfassen und zu verstehen, wurden neben flächendeckenden analytischen Untersuchungen immer wieder Fallbeispiele analysiert (z. B. WEST, GANS & SCHMITZ-VELTIN, 2008; SANDFUCHS, 2008; SCHMIDT, 2008) und vergleichende Studien durchgeführt (z. B. FRÖHLICH VON BODELSCHWINGH & JECKEL, 2010; BROMBACH et al., 2015). Eine breiter aufgestellte Untersuchung von HIRSCHLE & SCHÜRT (2010) bezieht Aspekte des Wohnungsmarktes zur Analyse der Wanderungsverflechtungen von Kernstädten und deren Umlandkreisen mit ein. Der Vergleich mehrerer deutscher Großstadtregionen zeigt unter anderem, dass der Erfolg einer Stadt bezogen auf die Stärkung des innerstädtischen Wohnens maßgeblich von der Angebotsvielfalt am Wohnungsmarkt abhängt. Reurbanisierung ist demnach kein Selbstläufer und erfordert die Zusammenarbeit von Stadtentwicklung und Wohnungswirtschaft zur Erstellung passender Wohnkonzepte. Zu berücksichtigen sind dabei auch Haushalte, die nicht zur primären Zielgruppe des innerstädtischen Wohnens oder den Treibern der Reurbanisierung zählen (HIRSCHLE & SCHÜRT, 2010, S. 41). Fallbeispiele in den drei Großstädten der Metropolregion

Rhein-Neckar sollen auf diese Erkenntnisse hin überprüft werden und die Entwicklungen auch in den Kontext der jeweiligen Stadtentwicklungspolitik eingebettet werden. BROMBACH, FRICKE & JESSEN (2015) vergleichen beispielsweise drei Großstädte (Stuttgart, Mannheim und Freiburg) hinsichtlich der Einflüsse von Politik und Planung auf die Stärkung innerstädtischer Wohnstandorte. Gerade der Vergleich der drei Städte, die jede für sich Teil attraktiver Ausbildungs- und Arbeitsmärkte ist, bietet die Möglichkeit, die stadtentwicklungspolitischen Einflüsse und deren Ursache oder Reaktion auf Reurbanisierungsprozesse näher zu untersuchen. Sie kommen zu dem Ergebnis, dass die Bevölkerungszuwächse in der Innenstadt überwiegend von Bildungswanderern und Berufseinsteigern getragen werden. Die Städte haben zudem durch die Stadtentwicklungsstrategien zur Reurbanisierung beigetragen und das innerstädtische Wohnen begünstigt. Die innerstädtischen Quartiere erfahren dort ihre größte Bedeutungszunahme, wo ungenutzte Flächenpotenziale in Form von Militär-, Industrie oder Verkehrsbrachen entwickelt werden konnten. In einigen innerstädtischen Quartieren hat die Einwohnerzahl zugenommen, obwohl sich der Wohnungsbestand nicht wesentlich verändert hat (BROMBACH et al., 2015, S. 164ff). Der Ansatz wird in der vorliegenden Arbeit aufgegriffen. Allerdings bilden die drei Städte Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim quasi den gemeinsamen Metropolkern einer polyzentrischen Stadtregion und unterscheiden sich in ihrer Funktion etwas deutlicher (siehe Kapitel 3).

Standorte von Hochschulen und Universitäten

Eine besondere Aufmerksamkeit kommt den Standorten von Hochschulen und Universitäten zu. Gerade die Universitätsstädte profitieren von den steigenden Zuzügen der 18- bis unter 25-Jährigen, was die Rolle der höheren Bildungseinrichtungen für die Reurbanisierung besonders hervorhebt. GANS (2015) analysiert den Einfluss stadtspezifischer Bedingungen auf die Bevölkerungsdynamik der Großstädte. Für die beiden Gruppen der Bildungswanderer und Berufseinsteiger scheinen gute Arbeitsmarktbedingungen und somit eine intakte regionale Ökonomie sowie Hochschulen und Forschungseinrichtungen von Bedeutung zu sein, wie GANS (2015, S. 15) für den Zeitraum 2004 bis 2010 zeigt. Demnach besteht ein Zusammenhang zwischen den verschiedenen Stadttypen, deren demographischen und ökonomischen Rahmenbedingungen und der Zusammensetzung der zuziehenden Bevölkerungsgruppen. Wie in Kapitel 2.3.1 ausgeführt, erfahren Universitätsstädte häufig eine absolute Zentralisierung oder Konzentration (Reurbanisierungstyp II), die sich durch Wanderungsgewinne junger Erwachsener allerdings in deutlich höherem Maße von 18- bis unter 25-Jährigen kennzeichnet. Bei Städten mit einer relativen Zentralisierung oder Konzentration (Reurbanisierungstyp I) ist das Verhältnis bei den Wanderungsgewinnen zugunsten der 25- bis unter 30-Jährigen verschoben (GANS, 2015, S. 20). Es kann also festgehalten werden, dass das Bevölkerungswachstum stark auf Binnenwanderungsüberschüsse der 18- bis unter 25-Jährigen und der 25- bis unter 30-Jährigen zurückzuführen ist. Die positive Bevölkerungsentwicklung vieler deutscher Großstädte wird demnach von diesen beiden Altersgruppen getragen. Allerdings profitieren nicht alle Städte gleichermaßen von solchen Wanderungsgewinnen. Während die 18- bis unter 25-Jährigen in die Universitätsstädte ziehen, scheinen die wirtschaftlich starken Großstädte mit einem breiten wissensbasierten Arbeitsangebot für die 25- bis unter 30-Jährigen attraktiver zu sein (Gans, 2015, S. 29). Die bevorzugten Stadtteile der jungen Urbaniten sind wegen ihrer zentralen Lage die Innenstädte und ehemalige Arbeiterquartiere mit noch weitgehend unsanierten Altbauten am Innenstadtrand. Hier sind die Mieten (noch) bezahlbar und die Wohnungen für Wohngemeinschaften geeignet. Die Nähe zu den Bildungseinrichtungen, aber auch das Freizeitangebot und die leicht zu organisierende alltägliche Versorgung stellen ebenso Vorteile dieser Wohnstandorte dar, wie die Unabhängigkeit

von privaten Verkehrsmitteln durch einen gut ausgebauten ÖPNV oder die jungen, kreativen und studentischen Milieus. Durch die Analyse auf Gemeindeebene kann der Einfluss von Universitäten und Hochschulen im Kontext der Reurbanisierung in der Region gesondert und näher betrachtet werden.

3 Die europäische Metropolregion Rhein-Neckar

Gelegen am Dreiländereck von Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg erstreckt sich die Metropolregion Rhein-Neckar über die Landkreise Bad Dürkheim, Germersheim, den Rhein-Pfalz-Kreis und den Landkreis Südliche Weinstraße sowie die kreisfreien Städte Ludwigshafen am Rhein, Worms, Neustadt an der Weinstraße, Speyer, Frankenthal (Pfalz) und Landau in der Pfalz in Rheinland-Pfalz, den Rhein-Neckar-Kreis und den Neckar-Odenwald-Kreis sowie die kreisfreien Städte Mannheim und Heidelberg in Baden-Württemberg und den Kreis Bergstraße in Hessen. Die Metropolregion Rhein-Neckar zählt seit dem 28.04.2005 zu den europäischen Metropolregionen. Mit dem Zweiten Staatsvertrag vom 26.07.2005 zwischen Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz wurde der Verband Region Rhein-Neckar gegründet. Dieser beinhaltet Aufgaben der Regionalplanung und -entwicklung in der Metropolregion Rhein-Neckar, welche bundesländerübergreifend gemeinsam wahrgenommen werden sollen. Damit ist erstmals die Möglichkeit gegeben, einen einheitlichen Regionalplan über Ländergrenzen hinweg aufzustellen. Zuvor war für jeden Teilraum ein eigener Regionalplan nötig. Die Metropolregion Rhein-Neckar kann somit als Modellregion für einen kooperativen Föderalismus gesehen werden (Metropolregion Rhein-Neckar, 2016). Die Einwohnerzahl aller Städte und Gemeinden zusammen betrug 2014 rund 2350 000. Obwohl die Stadt Mannheim mit rund 30000 Einwohnern nicht zu den eigentlichen Metropolen zählt, wird sie als Metropolregionskern gesehen. Im Umland der drei Oberzentren befinden sich die Mittelstädte Worms, Bensheim, Frankenthal, Weinheim, Neustadt an der Weinstraße, Speyer und Landau mit jeweils über 100 000 Einwohnern und weitere kleinere Mittelstädte. Sie übernehmen eine zu den Oberzentren ergänzende Versorgungsfunktion für die Kleinstädte und die anderen Gemeinden in der Metropolregion.

Tabelle 1: Zusammensetzung der Metropolregion Rhein-Neckar nach WIM-Stadttypen; WIM steht für das Analyseraster aus dem BBR-Bericht „Wohnungs- und Immobilienmärkte in Deutschland 2006“ (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2007, S. 21f)

WIM-Kategorie (siehe Abbildung 11)	Gesamt	Baden- Württemberg	Hessen	Rheinland-Pfalz
Großstadt	3	2	0	1
Mittelstadt	16	5	4	7
Kleinstadt	45	11	7	27
sonstige Gemeinde	227	65	12	150

Als eines ihrer Markenzeichen führt die Metropolregion Rhein-Neckar den Dreiklang aus innovationsstarker Wirtschaft, exzellenter Wissenschaft und höchster Lebensqualität an. In der Tat hat die Region mit 21 Hochschulen und zehn der 100 bedeutendsten deutschen Unternehmen einen dynamischen wie wissensbasierten Arbeitsmarkt. Im Bereich der Medizin- und Biotechnologie gehört sie zu den drei wichtigsten Standorten in Deutschland (LOWACK, 2007, S. 132f). Eine wichtige Rolle spielen zudem die chemische Industrie mit der BASF ebenso wie der IT-Sektor mit dem Branchenriesen SAP. HeidelbergCement, MLP, die Heidelberger Druckmaschinen AG, Südzucker, Bilfinger, Freudenberg und Roche sind weitere große Unternehmen, die wichtige Betriebe oder sogar ihren Hauptsitz in der Region haben. Bezogen auf die für die Reurbanisierung bedeutsame Wissensökonomie lässt sich Mannheim als Stadt mit ausgeprägter, wachsender Wissensökonomie mit transaktionsorientierten Dienstleistungen und Medienindustrie beschreiben. Ludwigshafen und Worms weisen eine ebenfalls ausgeprägte, allerdings stabile Wissensökonomie mit High-Tech-Spezialisierung auf, wohingegen Heidelberg als Stadt mit durchschnittlicher,

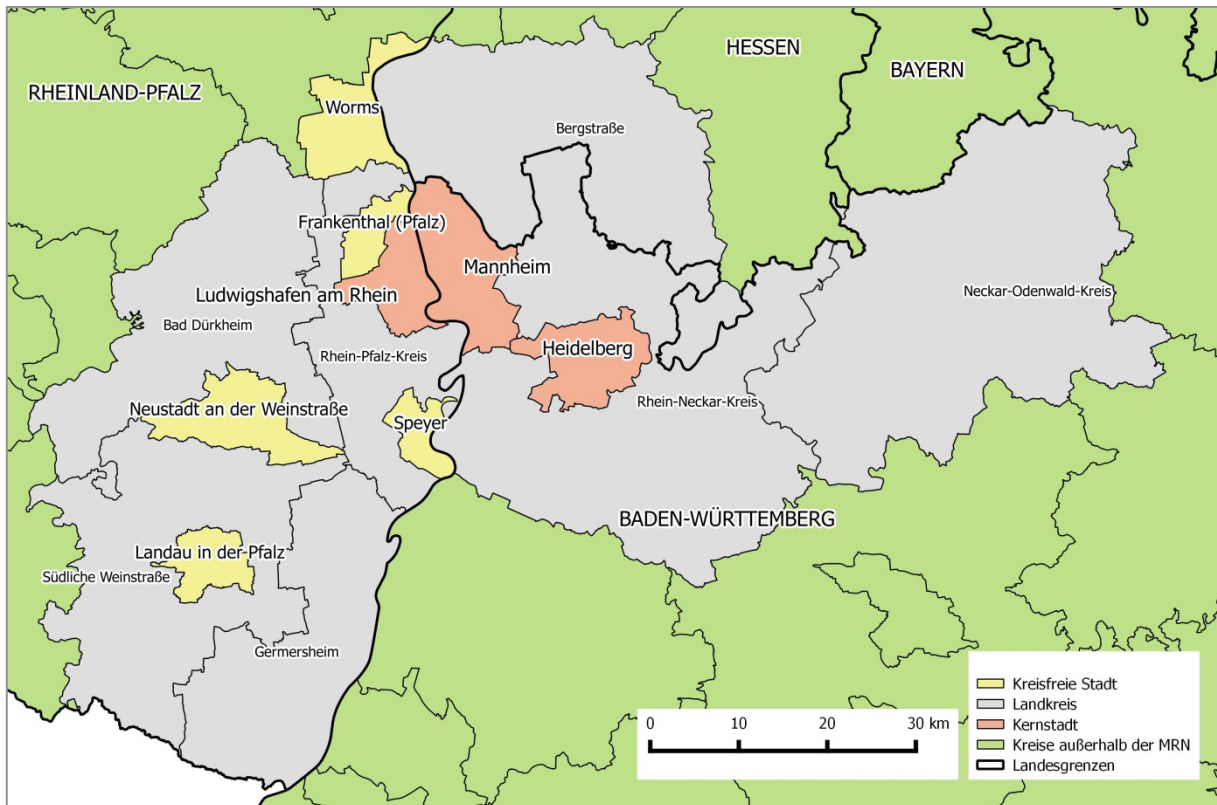


Abbildung 2: Gliederung der Metropolregion Rhein-Neckar (eigene Darstellung)

leicht rückläufiger Wissensökonomie gilt. Gleiches gilt für den Rhein-Neckar-Kreis, den Rhein-Pfalz-Kreis und den Landkreis Bad Dürkheim. Der Kreis Germersheim profitiert vermutlich nicht nur von der geographischen Nähe zu Stadt Karlsruhe. Er wird als Region mit durchschnittlicher, aber wachsender, durch transformationsorientierte Dienstleistungen getragene Wissensökonomie beschrieben. Eine zusätzliche Rolle spielen sicherlich auch die großen und wichtigen Arbeitgeber wie z. B. Daimler mit dem weltweit größten Montagewerk für LKW in Wörth. In den anderen Kreisen und kreisfreien Städten – mit Ausnahme von Speyer eher am Rand der Metropolregion Rhein-Neckar gelegen – hat die Wissensökonomie nur eine geringe Bedeutung und wenig Dynamik (KUJATH, 2012, S. 225 für den Zeitraum 1998 bis 2006).

Die Metropolregion Rhein-Neckar weist Reurbanisierungstendenzen auf. Für den Zeitraum 2004 bis 2010 gehören Mannheim und Heidelberg zu den Kernstädten, die dem Reurbanisierungstyp I zugeordnet werden, also ein höheres Bevölkerungswachstum aufweisen als die jeweiligen Umlandkreise. Die Stadt Ludwigshafen wächst ebenfalls, wohingegen das zugehörige Umland eher rückläufige Einwohnerzahlen verbucht und deshalb zum Reurbanisierungstyp II gezählt wird (GANS, 2015, S. 17). Die Metropolregion Rhein-Neckar wird heute als eine der prosperierenden Regionen angesehen, die eine klare Attraktivität für die 18- bis unter 30-Jährigen besitzt. Allein die Unterschiedlichkeit der drei Oberzentren könnte dabei aber größer kaum sein. Die Andersartigkeiten ergeben sich aus der Entwicklungshistorie und damit verbundenen prägenden Entscheidungen und Ereignissen. Die Stadtentwicklungspolitik der drei Großstädte sah sich daher in der Vergangenheit mit unterschiedlichen Problemen konfrontiert.

Heidelberg

Heidelberg ist eine im Zweiten Weltkrieg kaum zerstörte Universitätsstadt, die auf eine lange Geschichte zurückblickt. Im 13. Jahrhundert nach Plan als Residenzstadt gebaut, sind die große



Abbildung 3: Heidelberger Altstadt mit Schloss und Alter Brücke in Blickrichtung Süden (eigene Aufnahme)

Universität und die malerische, bei Touristen aus aller Welt beliebte Altstadt heute eindeutige Herausstellungsmerkmale der Stadt (siehe Abbildung 3). Bedingt durch die geographische Lage zwischen Königsstuhl und Heiligenberg am Rande des Odenwaldes ist die flächenmäßige Ausdehnung der Stadt begrenzt und erschließt sich vorwiegend in die Rheinebene. Mit der Stationierung US-amerikanischer Truppen nach dem Zweiten Weltkrieg, die in Heidelberg mehrere Einrichtungen unterhielten, blieben der Stadtentwicklung wiederum große Flächen vorenthalten. Hierin sind zumindest zwei Gründe für die Anspannung auf dem Heidelberger Wohnungsmarkt zu finden.

Trotz der knappen Flächen ist es ein selbst erklärtes Ziel, die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren, Mindestdichten beim Neubau einzuhalten und den steigenden Wohnflächenkonsum pro Kopf zu bremsen (Stadt Heidelberg, 2007, S. 22). Sich daraus ergebende Konsequenzen sind Umnutzung und Nachverdichtung. Beides ist kennzeichnend für die Stadtentwicklungspolitik der letzten Jahre. In Stadtteilen wie HD-Bergheim oder HD-Handschuhsheim wurden Hinterhöfe bebaut und Baulücken geschlossen. In HD-Rohrbach wurden ehemalige Industrie- und Gewerbeflächen mit Wohnbebauung erschlossen und auf dem ehemaligen Gelände des Güterbahnhofes entsteht derzeit ein völlig neuer Stadtteil (HD-Bahnstadt). Hier kommen weitere Leitlinien zum Tragen wie die höheren Dichten, die Förderung des ökologischen Bauens oder die Schaffung eines Wohnumfeldes, das über ein vollständiges Angebot an Einrichtungen und Dienstleistungen des täglichen Lebens verfügt und auf die unterschiedlichen Lebensphasen der Bewohner abgestimmt sein soll. Mit dem schrittweisen Abzug der US-Truppen seit 2010 und der Schließung der Einrichtungen stehen plötzlich große Konversionsflächen in teilweise sehr guter Lage (Campbell Barracks, Mark Twain Village) zur Verfügung. Insgesamt ergibt sich bis 2015 in Heidelberg ein Entwicklungspotenzial von insgesamt 180,3 ha (Stadt Heidelberg, 2012, S. 9). Mit der Entwicklung dieser Flächen kann der Leitlinie, die Flächeninanspruchnahme zu begrenzen, wieder entgegen gewirkt werden und der angespannten Lage am Wohnungsmarkt möglicherweise entgegen gewirkt werden. Eine wichtige Einflussgröße für den Wohnungsmarkt in Heidelberg ist der hohe Anteil an Studierenden. Gemessen an der Einwohnerzahl der Stadt beträgt der Anteil an Studierenden aller Hochschulen und Hochschularten zusammen in Heidelberg 23,9 % im Wintersemester 2014/2015. Daraus leiten sich einige Eigenschaften ab, die so genannte Studentenstädte charakterisieren. Sie haben einen hohen Anteil an Mietwohnungen ähnlich wie Industriestädte und eine starke Fluktuation der Bewohner. Die vergleichsweise hohe Zahlungskraft durch den

Zusammenschluss in Wohngemeinschaften und die meist nötige Nähe zur Hochschule üben einen Druck auf den innerstädtischen Wohnungsmarkt aus, der sich unter anderem in hohen Mieten widerspiegelt. Hinzu kommen die Begleiterscheinungen der Wissensökonomie, die die Zahlungsfähigkeit der Bevölkerung z. B. durch den hohen Anteil an Hochqualifizierten mit entsprechenden Einkommen nochmals stärken.

Ludwigshafen

Ludwigshafen ist die jüngste der drei Großstädte und rangiert gemessen an der Einwohnerzahl in etwa auf einer Höhe mit Heidelberg. Sie erhielt die Stadtrechte 1859 (Stadt Ludwigshafen, 2017) und entwickelte sich vornehmlich durch die ansässigen Betriebe der chemischen Industrie. Als bekanntester und wichtigster Vertreter ist hier die BASF zu nennen, deren Werk als eigener Stadtteil zählt⁴. Der Anteil an Studierenden aller Hochschulen und Hochschularten zusammen beträgt in Ludwigshafen nur 2,6 %, sodass die Faktoren Bildungsstandort und studentische Milieus weit weniger bedeutend sind als in Heidelberg und Mannheim. Das schnelle Wachstum zu einer Großstadt im ausgehenden 19. Jahrhundert und die industrielle Prägung sind charakteristisch für Ludwigshafen. Insbesondere die BASF beziehungsweise deren Wohnungsbaugesellschaft errichtete meist für die eigene Belegschaft Wohnraum in großer Zahl (Werkwohnungen). Das beschert der Stadt einen großen Bestand an Mietwohnungen im Geschosswohnungsbau mit vergleichsweise niedrigen Mieten. Die nicht direkt von den großen Arbeitgebern errichteten Wohnungen sind teilweise in kommunaler oder genossenschaftlicher Hand. Der hohe Bestand an – gemessen an der Zahl der Räume – kleinen und günstigen Geschosswohnungen charakterisiert Industriestädte wie Ludwigshafen tendenziell. Das im Gegensatz zum benachbarten Mannheim niedrigere Preisniveau macht Ludwigshafen für junge Familien mit mittleren Einkommen interessant (GANS et al., 2008, S. X). Stellenweise fehlt es der Stadt bis heute jedoch an Aufenthaltsqualität und hochwertigem Wohnraum. Dem versucht die Stadt seit einiger Zeit entgegenzuwirken. Kennzeichnend für die Stadtentwicklungspolitik der letzten Jahre in Ludwigshafen ist daher eine qualitative Aufwertung der Stadt als Wohn- und Aufenthaltsort, insbesondere der Großwohnsiedlungen und der Innenstadt. Die Stadt orientiert sich am Landesentwicklungsprogramm des Landes Rheinland-Pfalz und stellt die Innenentwicklung grundsätzlich vor die Außenentwicklung (Stadt Ludwigshafen, 2010, S. 4). Am deutlichsten wird das Bestreben im Stadumbauprozess der Ludwigshafener Innenstadt, wo unter anderem auf Teilen des ehemaligen Containerhafens ein neues Einkaufszentrum errichtet wurde und mit der Verlängerung der Rheinpromenade die Stadt zum Wasser hin geöffnet wurde. In der Innenstadt soll nicht nur damit die Aufenthaltsqualität insgesamt verbessert und durch Neuordnungsmaßnahmen eine Wohnwertsteigerung erzielt werden. Südlich der Innenstadt wird derzeit ein ehemaliges Industrieareal entwickelt (Rheinufer-Süd) mit den Zielen Wohnen, Arbeiten und Freizeit räumlich zu konzentrieren (Stadt Ludwigshafen, 2010, S. 9ff), aber auch die Großwohnsiedlungen am Stadtrand werden umgestaltet. Im Stadtteil LU-Pfingstweide wurden auf Grund von Leerstand im Zuge des Umbaus der „neuen Mitte“ Hochhäuser aus den 1960er Jahren abgerissen und das Stadtteilzentrum neugestaltet. Trotz der Nutzung des Innenentwicklungspotenzials werden in den Stadtteilen am Stadtrand von Ludwigshafen Neubaugebiete für Ein- und Zweifamilienhäuser ausgewiesen.

⁴ Auf Grund der Besonderheit als homogenes Industrieareal wird dieser Stadtteil im Folgenden jedoch nicht weiter berücksichtigt.



Abbildung 4: Stadtzentrum von Ludwigshafen am Rhein in Blickrichtung Norden; nördlich der Innenstadt ist das Werksgelände der BASF, rechts des Rheins ein Teil des Mannheimer Hafens zu sehen (eigene Aufnahme)



Abbildung 5: Quadrate der Mannheimer Innenstadt und Schloss in Blickrichtung Südwesten (eigene Aufnahme)

Mannheim

Das Schloss und die Quadrate der Innenstadt von Mannheim (siehe Abbildung 5) sind überregional bekannt und zeigen heute noch deutlich, dass die Stadt zu Beginn des 17. Jahrhunderts als geplante Residenzstadt gebaut wurde. Allerdings waren die Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg enorm, sodass heute von der historischen Bebauung kaum noch etwas vorhanden ist. Die Stadt Mannheim ist etwa doppelt so groß wie Heidelberg oder Ludwigshafen, was eine vergleichende Charakterisierung der Stadt erschwert. Die großen Arbeiterwohnquartiere der Gründerzeit sind aber immer noch vorhanden, weshalb die Stadt eher durch die industrielle Vergangenheit geprägt ist. Die für den Güterverkehr günstige Lage am Rhein machte Mannheim zu einem interessanten Standort für die Industrie. Heute ist der Wandel zur Dienstleistungs- und Wissensökonomie jedoch deutlich sichtbar. Diese Prägung mischt sich mit der Historie und unterscheidet heute maßgeblich den Charakter Mannheims von dem Heidelbergs. Die Stadt gehört sogar zu den Innovationszentren in Baden-Württemberg. Mit „industriell“ und gleichzeitig „international“ sind zwei Attribute gegeben, mit denen die Bewohner ihre Stadt verbinden (GANS et al., 2008, S. XIII).

Der Abbau von Arbeitsplätzen in der Industrie und damit verbundene leichte Bevölkerungsrückgänge in der Vergangenheit sowie der große Bestand an Mietwohnungen mit großem kommunalem Anteil (siehe hierzu auch Stadt Mannheim, 2014, S. 10) sind mit verantwortlich dafür, dass der Wohnungsmarkt in Mannheim ähnlich wie in Ludwigshafen entspannter ist als in Heidelberg. Die Universität sowie weitere Hochschulen spielen zwar eine größere Rolle als in Ludwigshafen, kommen aber bei weitem nicht an Heidelberg heran: Der Anteil an Studierenden aller Hochschulen und Hochschularten zusammen beträgt 8,7 % im Wintersemester 2014/2015. Wie in Heidelberg fallen der Stadt Mannheim nach dem Abzug der US-Truppen aus der Metropolregion Rhein-Neckar Konversionsgebiete zu. Bis auf die flächenmäßig eher kleinen Turley-Barracks im Stadtteil MA-Neckarstadt-Ost liegen die Flächen allerdings nicht in begehrten, zentrumsnahen Lagen. Durch die ehemaligen Kasernen sind standardisierte, nicht modernisierte Wohnungen in Zeilenbauweise derzeit auf dem Mannheimer Wohnungsmarkt in ausreichendem Maße vorhanden (BROMBACH et al., 2015, S. 149). Trotzdem oder gerade deshalb strebt die Stadt ambitionierte Entwicklungen beispielsweise auf dem Gelände der Benjamin Franklin Village, der größten ehemaligen Wohnsiedlung der US-Streitkräfte in Deutschland, an. Das ermöglicht es der Stadt Mannheim einer zentralen Forderung des „Modells Räumliche Ordnung“ nachzukommen und neue Siedlungsflächen konsequent auf die Innenentwicklung insbesondere durch Neuordnung und Umnutzung auszurichten (Stadt Mannheim, 1998, S. 63), verlagert aber den Schwerpunkt des Wohnungsbaus aus der Innenstadt heraus (Stadt Mannheim, 2014, S. 11). Hierauf lag der Fokus der jüngsten Stadtentwicklungsprojekte. Auf den freiwerdenden, innenstadtnahen Verkehrs- und Gewerbeflächen im Stadtteil MA-Lindenhof konnten neue Bauvorhaben realisiert werden und in den „Quadraten“ (= City) wurde vorwiegend im Bestand gebaut. In Mannheim gehörte die Erhaltung der Wohnfunktion in den innenstadtnahen Quartieren seit den 1970er Jahren zum städtebaulichen Leitbild. Das zeigt sich auch in den Bestrebungen die gründerzeitlichen Quartiere instand zu setzen und zu modernisieren sowie in der Schließung von Baulücken. Die Strategie zielt nicht nur darauf ab, die Wohnraumversorgung zu sichern, sondern die Stadt als attraktiven Wohnstandort zu profilieren (BROMBACH et al., 2015, S. 142ff), denn obwohl sich in Mannheim auf Grund der differenzierten Struktur nahezu alle Wohnwünsche realisieren ließen, werden die Potentiale gerade von den Pendlern nicht erkannt oder angenommen (GANS et al., 2008, S. X). Die verfolgte Strategie der Stadt ist auch deshalb die Schaffung attraktiver Wohn-

angebote für Haushalte mit mittleren und höheren Einkommen sowie für Hochqualifizierte und gut ausgebildete Fachkräfte. Den Wohnwünschen junger Familien soll dabei ebenfalls entsprochen werden, um sie langfristig in der Stadt zu halten und damit diese nicht wegen fehlender Angebote ins Umland oder das benachbarte und oft preiswertere Ludwigshafen ausweichen (Stadt Mannheim, 2014, S. 10). Die stadteigene Wohnungsbaugesellschaft GBG (die größte in Baden-Württemberg mit 19 500 Wohnungen, davon 3 000 preisgebundenen) ist in diese Entwicklungskonzepte eingebunden und setzt stärker als bisher auf die Schaffung von gehobenen Mietwohnungen (Stadt Mannheim, 2010, S. 8). Entwicklungspotenzial sehen GANS et al. (2008, S. XIII) unter anderem in einer Neudefinition der Wasserfronten. Die Stadt nutzt die Gunstlage zwischen den beiden Flüssen Rhein und Neckar noch nicht aus. Hier wäre es möglich den Wohnungsmarkt um Lofts und großzügige Wohnungen sowie Freizeitflächen zu erweitern und unterschiedliche Lagen für unterschiedliche Ansprüche zu entwickeln.

4 Material und methodisches Vorgehen

In dieser Arbeit wird wegen der flächendeckenden Verfügbarkeit und der Relevanz für die demographische Dimension der Reurbanisierung eine quantitative Analyse der Bevölkerungszahlen und der Bautätigkeit angewendet und deren jeweilige Anteilsveränderungen in verschiedenen Raumtypen der MRN während des Betrachtungszeitraumes untersucht. Zum Einsatz kommen Daten der Statistischen Landesämter und der Innerstädtischen Raumbewachung (IRB) des Bundesinstituts für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR). Die Fortschreibungen der Statistischen Landesämter liegen auf Gemeindeebene vor. Die IRB-Daten werden aus den amtlichen Meldestatistiken der teilnehmenden Städte anhand standardisierter Tabellen des BBSR erstellt und liegen räumlich auf Stadtteilebene vor. Auf die Problematik der Vergleichbarkeit wird in Kapitel 4.2 näher eingegangen.

Tabelle 2: Übersicht des Untersuchungsdesigns

Untersuchungsebene	Intraregional		Intrakommunal
Betrachtete Raumtypen (siehe Abbildung 9, Abbildung 10)	Großstädte Mittelstädte Kleinstädte Sonstige Gemeinden	Kernstädte Nahes Umland Fernes Umland	Innenstadt (City & Cityrand) Innenstadtrand Stadtrand Nahe Mittelstädte Nahe Kleinstädte Nahe sonstige Gemeinden Ferne Mittelstädte Ferne Kleinstädte Ferne sonstige Gemeinden
Verfügbare Zeitraum	2002 bis 2014		2005 bis 2014
Datenquelle	Statistische Landesämter		BBSR Statistische Landesämter

Um eine Rückwanderung von Haushalten zurück in die Stadt zu untersuchen, eignen sich die amtlichen Statistiken kaum, da sie keine Information über die Wohnbiographie enthalten. Sie geben jedoch die Möglichkeit, Umzugsmuster auf Basis der Umzüge über Stadtteil- oder Gemeindegrenzen zu identifizieren und zu analysieren sowie näherungsweise zu erklären (HIRSCHLE & SIGISMUND, 2008, S. 42). Eine alleinige Betrachtung der Gesamtwanderungssalden reicht allerdings kaum aus, um fundierte Aussagen über Wanderungsentwicklungen treffen zu können. Werden die Wanderungsdaten nach Altersgruppen und regionsinterner und überregionaler Wohnungswechsel differenziert, zeichnet sich nämlich ein ganz anderes Bild ab.

Das Werksgelände der BASF in Ludwigshafen, das zwar als eigenständiger Stadtteil statistisch geführt wird, ist wegen der ausschließlichen industriellen Nutzung von der weiteren Untersuchung ausgeschlossen. Auch der neue Heidelberger Stadtteil HD-Bahnstadt wird weitgehend unbeachtet gelassen, da die Datenreihen zu kurz sind. Bei den Fallstudien steht er als Beispiel der aktuelleren Stadtentwicklung und Reaktion der kommunalen Verwaltung auf die Herausforderungen der jüngeren Vergangenheit jedoch im Fokus.

Zur Verbesserung der Lesbarkeit der Karten wurden Exklaven, die ausschließlich aus unbebautem Gebiet (z. B. Wald oder Flussauen) bestehen, den angrenzenden Gemeinden zugeordnet. Für

Berechnungen, bei denen die Fläche einer Gebietseinheit relevant ist, wurden jedoch stets die tatsächlichen Werte zugrunde gelegt, sodass die Anpassung der Geometrie keinen Einfluss auf die empirischen Ergebnisse hat.

4.1 Daten der Innerstädtischen Raubeobachtung (IRB)

Der Datenkatalog der Innerstädtischen Raubeobachtung (IRB) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) beinhaltet kleinräumige Daten für vergleichbare Raumeinheiten unterhalb der Gemeindeebene der teilnehmenden Großstädte in Deutschland. Die IRB kann damit die großräumigen Daten der Statistischen Landesämter, die für Raumordnungsregionen, Kreise und Gemeinden veröffentlicht werden, ergänzen. Sie bildet zudem ein Pendant zur Laufenden Raubeobachtung (LRB) des BBSR, bietet eine Grundlage für die vergleichende Stadtfor-

schung und damit für eine Analyse von Entwicklungen und Zusammenhängen in deutschen Großstädten auf kleinräumigen und vergleichbaren Ebenen (GUTFLEISCH & STURM, 2013, S. 475).
Enthalten sind Geofachdaten in mehr als 400 abgestimmten Merkmalsausprägungen, die in 30 Tabellen von den seit 2011 teilnehmenden 51 Städten für ihre statistischen Bezirke, Stadtteile oder Ortsteile geliefert werden (GUTFLEISCH & STURM, 2013, S. 476). Die Raumeinheiten sind als zusätzliche Aggregatebene in innerstädtische Lagetypen eingeteilt, die dem Bousted'schen Zentralitätskonzept nachempfunden sind (siehe Abbildung 6). Die Städte legen fest, wie sie die Lage eines Stadtteils in Bezug auf das Stadtzentrum sehen. Unterschieden werden (GUTFLEISCH & STURM, 2015, S. 66):

- City und Cityrand (einschließlich sonstiger Gebiete der Innenstadt), die auch als Innenstadt zusammenfasst werden,
- Innenstadtrand, der häufig aus den Stadterweiterungsschüben des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts entstandene Stadtteile umfasst und zusammen mit der Innenstadt die „innere Stadt“ bildet und
- Stadtrand oder „äußere Stadt“.

Für die differenzierte Darstellung der Wanderung über die Stadtgrenze wird zudem ein Nahbereich definiert. Dieser kann entweder auf angrenzende Gemeinden oder auf einen stadttypischen Nahbereich abgegrenzt sein, je nachdem mit welcher Abgrenzung die Kommunen arbeiten (GUTFLEISCH & STURM, 2015, S. 66). Wie in Abbildung 7 zu sehen, ist der Nahbereich für die drei Kernstädte in der Metropolregion Rhein-Neckar teilweise nach nicht nachvollziehbaren Regeln abgegrenzt. So besteht das IRB-Umland von Mannheim nur aus Gemeinden in Baden-Württemberg, obwohl es direkt angrenzende Gemeinden in Hessen oder Rheinland-Pfalz gibt. Die Verwendung des IRB-Umlandes wird daher im Folgenden nur dann relevant, wenn es die Daten der IRB unbedingt erforderlich machen. Die alternative und vorwiegend zur Anwendung kommende Einteilung des Umlandes der drei Kernstädte wird in Kapitel 4.3 weiter behandelt.

Ein besonderes Merkmal der IRB-Daten sind die detaillierten Angaben zu Bevölkerungsstruktur und -bewegungen. Mit ihnen können Veränderungen der Bevölkerung differenziert nach Altersgruppen hinsichtlich der Ursachen und Folgen struktureller Veränderungen innerhalb der Städte analysiert werden (BÖLTKEN et al., 2007, S. 14). Nach BÖLTKEN et al. (2007) ist damit eine wesentliche Grundlage geschaffen, um die Wirkung solcher städtebaulichen Maßnahmen zu beobachten, die auf selektive Zu- und Abwanderung zielen.

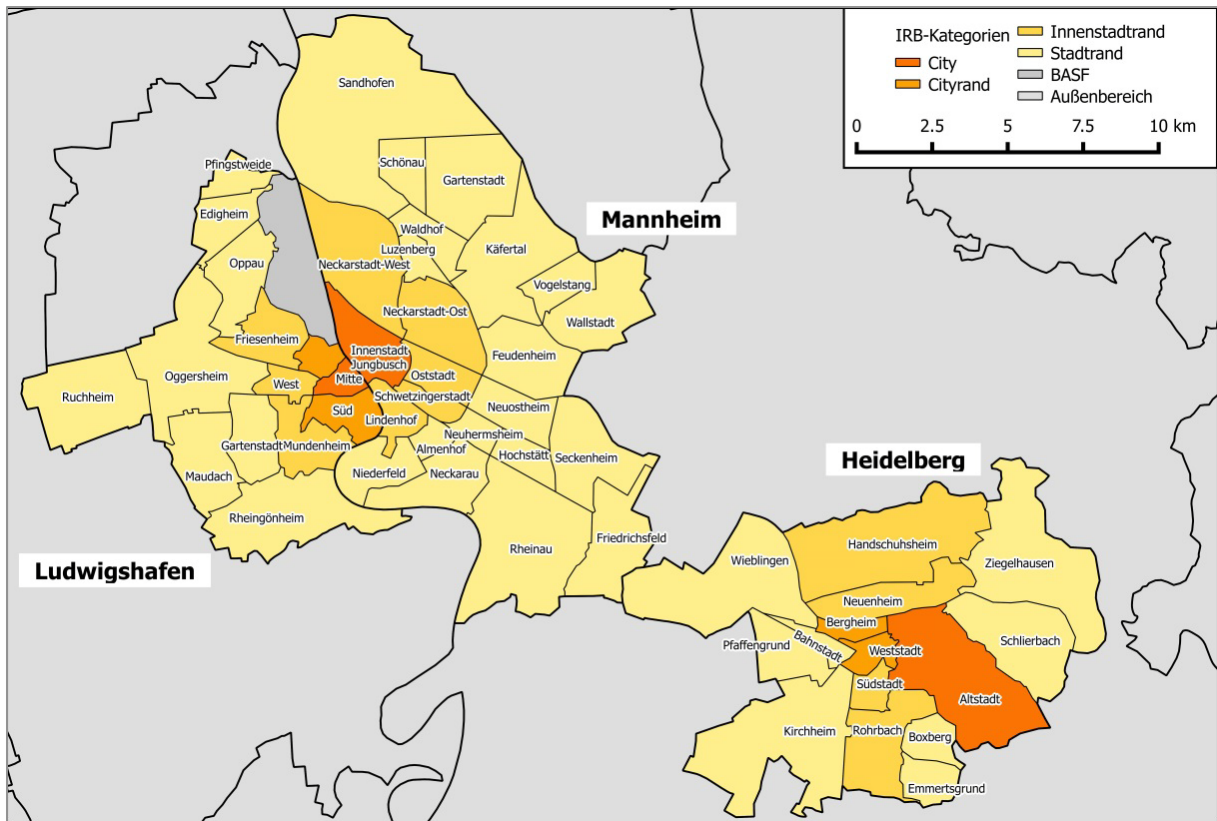


Abbildung 6: Lagetypen nach IRB und Einteilung der Kernstädte der MRN (eigene Darstellung)

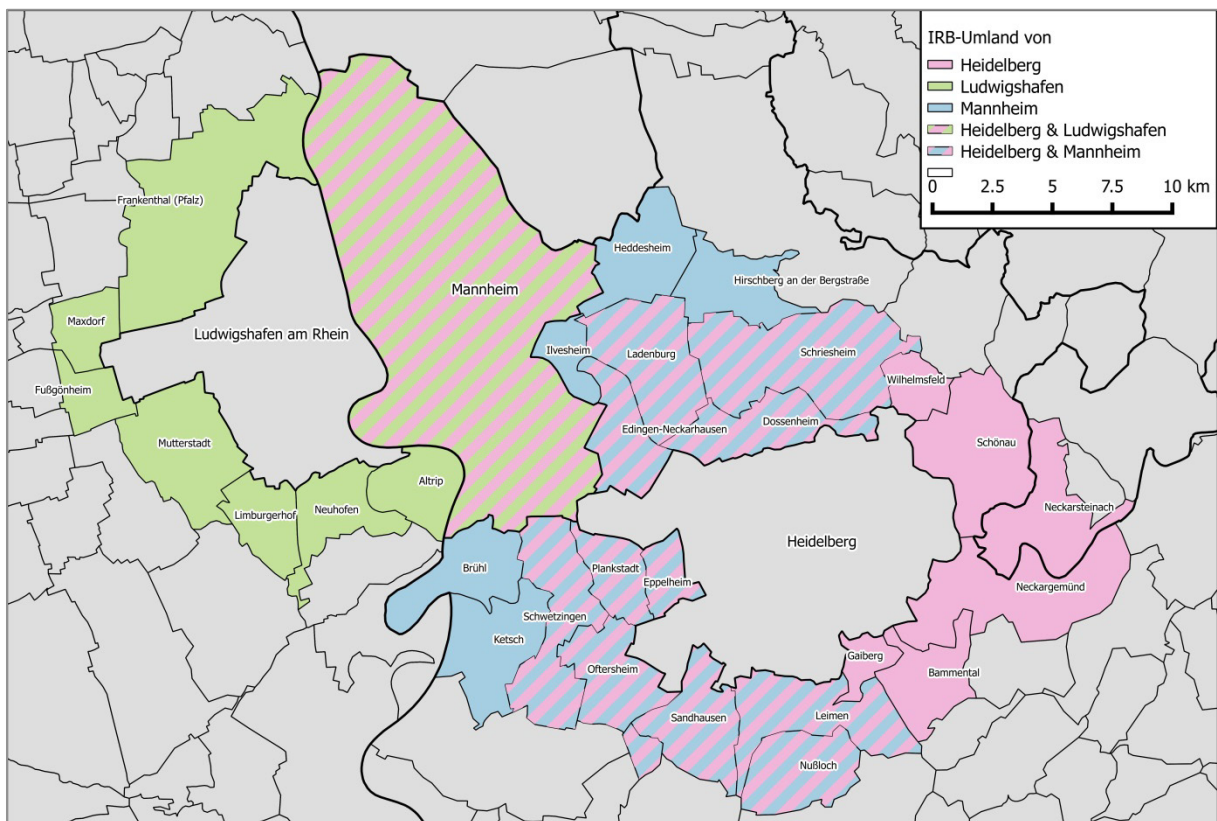


Abbildung 7: Einteilung des IRB-Umlands der drei Kernstädte der MRN (eigene Darstellung)

4.2 Vergleichbarkeit der amtlichen Einwohnerzahlen der Statistischen Landesämter und der städtischen Meldestatistik

Bei der Arbeit mit Daten der Statistischen Ämter der Städte ist stets zu beachten, dass die Erhebungsmethoden unterschiedlich sein können. Am deutlichsten wird dies bei den Bevölkerungszahlen. Hinzu kommt, dass sich die Gebietseinheiten durch Gebietsreformen, Eingemeindungen und Gemeindezusammenlegungen ändern können oder neu entstehen. Als relevantes Beispiel kann hier der Heidelberger Stadtteil Bahnstadt genannt werden. Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs entsteht ein neuer Stadtteil für 5 000 Bewohner und mit 7 000 Arbeitsplätzen, in den im Sommer 2012 die ersten Bewohner eingezogen sind (Stadt Heidelberg, 2017).

4.2.1 Zensusbereinigung

Selbst innerhalb der Daten der Statistischen Landesämter sind durch den Zensus 2011 Vergleiche in Form von langen Reihen nicht ohne weiteres möglich. Deshalb wurde eine Zensusbereinigung durchgeführt. Die Fortschreibungen führen in der Regel je nach Raumeinheit zu unterschiedlich abweichenden Einwohnerzahlen als durch den Zensus 2011 erfasst wurden. Um die Sprungstelle in den langen Reihen zu verhindern, wurde versucht die Diskrepanz zwischen Fortschreibung und Zensuswerten zu korrigieren. Dazu wurden folgende Annahmen zu Grunde gelegt:

1. Die Zensuswerte bilden die Realität besser ab als die alte Fortschreibung. Deshalb wurden die Werte für 2002 bis 2010 den Zensuswerten angepasst.
2. Die Diskrepanz hat keine Auswirkung auf die Altersstruktur der Bevölkerung.
3. Die Bevölkerungsentwicklung (also z. B. die Differenz zwischen Bevölkerung 2005 und Bevölkerung 2006) zwischen den Jahren 2002 bis 2010 sowie 2011 bis 2014 sind näherungsweise korrekt, da sie auf der demographischen Grundgleichung
$$\text{Bevölkerungsveränderung} = \text{Geburten} - \text{Sterbefälle} + \text{Zuzüge} - \text{Fortzüge}$$
beruhen. Anders ausgedrückt ist die Diskrepanz zwischen Zensus und Fortschreibung über den Beobachtungszeitpunkt konstant.

Im ersten Schritt werden die Anteile der Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung einer Gemeinde berechnet. Die Berechnung dieser Anteile ist notwendig, um später Annahme 2 zu gewährleisten. Im zweiten Schritt werden zunächst die Werte der Bevölkerung insgesamt korrigiert. Die Differenz zwischen der Fortschreibung 2011 und dem Zensus 2011 wird einfach auf alle Werte für 2002 bis 2008 addiert beziehungsweise abgezogen (Annahme 3). Denn, wenn der Zensus angibt, dass in Gemeinde A im Jahr 2011 100 Personen weniger leben als die Fortschreibung für 2011 angibt, also dass 100 Personen plötzlich fehlen, wird angenommen, dass diese Personen bereits in den Jahren zuvor fehlten. Also werden bei allen Altersgruppen für 2002 bis 2010 der Gemeinde A die fehlenden 100 Personen abgezogen.

Aus den korrigierten Bevölkerungszahlen für die Gesamtbevölkerung 2010 werden die Werte der Altersgruppen für 2010 berechnet. Hierzu wird der korrigierte Wert der Gesamtbevölkerung 2010 mit dem Anteil der jeweiligen Altersgruppe (für das Jahr 2010) multipliziert und auf ganze Zahlen gerundet. Da angenommen wird, dass die Differenzen zwischen den Jahren aufgrund der demographischen Grundgleichung die tatsächlichen Veränderungen abbilden, werden die Werte für 2002 bis 2009 auf Basis dieser Differenzen berechnet.

4.2.2 Problem der uneinheitlichen der Erhebungsmethoden

Zwischen amtlichen Einwohnerzahlen und den eigenen Meldestatistiken der Städte besteht eine Diskrepanz bezüglich der Erhebungsmethoden. Die Kommunalstatistik der IRB-Städte verwendet die so genannte IRB-Bevölkerung als Referenzgröße. Diese aus den Melderegistern der Städte abgeleitete Zahl kann entweder die Wohnbevölkerung (Bevölkerung am Hauptwohnsitz) oder die wohnberechtigte Bevölkerung (Bevölkerung mit Haupt- und Nebenwohnsitz) abbilden. Auch wenn dies die Vergleichbarkeit erschwert, ist die Anwendung der wohnberechtigten Bevölkerung als Referenzgröße dann sinnvoll, wenn es eine große Zahl an Nebenwohnsitzen in den Städten gibt. Grund dafür ist, dass die Städte immer für die tatsächliche Bevölkerung am Ort planen müssen. Die amtlichen Einwohnerzahlen der Statistischen Landesämter verwenden ausschließlich die Wohnbevölkerung, um Doppelzählungen zu vermeiden. Somit ergeben sich deutliche Differenzen, die teilweise noch durch unterschiedliche Zählweisen verstärkt werden (STURM, 2007, S. 2).

Ein weiteres Problem bei der Vergleichbarkeit entsteht durch unterschiedliche Erhebungsmethoden der Städte und der Statistischen Landesämter. Amtliche Einwohnerzahlen werden auf Grundlage der letzten Volkszählung unter Einbeziehung der Geburten und Sterbefälle sowie der Zu- und Fortzüge, die von den kommunalen Meldeämtern gemeldet werden, fortgeschrieben. Die kommunalen Meldestatistiken erfassen Geburten und Sterbefälle sowie Zu- und Fortzüge und ermitteln aus dem eigenen Melderegister die Einwohnerzahl. Zieht eine Person um und meldet sich am bisherigen Wohnsitz ab, wird sie aus dem kommunalen Melderegister gestrichen. Nach der Anmeldung am neuen Wohnort wird die Abmeldung allerdings erst bei den Statistischen Landesämtern bearbeitet. Bei Umzügen ins Ausland fehlen die Informationen zur Anmeldung und damit bleibt die Person in der amtlichen Statistik bestehen. Hat sich der Umziehende am bisherigen Wohnort nicht abgemeldet, bleibt er so lange in der Statistik für die Fortschreibung, bis eine Abmeldung „von Amts wegen“ erfolgt. Bei Städten mit einem hohen Anteil an mobilen Ausländern fällt dieses Problem besonders in Gewicht. Am Beispiel der Stadt Heidelberg kann diese Diskrepanz deutlich gemacht werden. Laut der Meldestatistik der Stadt zählt Heidelberg für 139 860 Einwohner am Ort der Hauptwohnung das Jahr 2013. Das Statistische Landesamt rechnet jedoch (nach Zensus 2011) mit 152 113. Hier macht sich die Universität Heidelberg mit ihren vielen Studierenden und Studienabsolventen aus dem Ausland bemerkbar.

Die Verzerrung wird minimiert, indem keine absoluten Werte interpretiert werden, insbesondere sobald Daten aus beiden Quellen verglichen werden. Stattdessen werden – meist auf ein Basisjahr normierte – Wachstumsraten zur Erklärung herangezogen. Somit sind Vergleiche in der zeitlichen Entwicklung möglich, die Schlüsse auf Trends und deren Tragkraft zulassen. Nicht möglich sind Aussagen über genaue quantitative Ausprägungen der Prozesse. Damit bleibt eine Restunschärfe bestehen, auf die hiermit ausdrücklich hingewiesen wird.

4.2.3 Ungleiche Einteilung der Altersgruppen

Die Statistischen Ämter und das BBSR verwenden bei den Bevölkerungs- und Migrationsdaten unterschiedliche Klassengrenzen für die Einteilung der Altersgruppen, wie Abbildung 8 darstellt. Die Einteilung der Altersgruppen der Statistischen Landesämter von 30 bis unter 50 Jahren und 50 bis unter 65 Jahren passt nicht zu der Einteilung von 30 bis unter 45 Jahren und 45 bis unter 60 Jahren. Um die Altersgruppen miteinander vergleichen und die Wanderungen in Bezug zur Bevölkerungszahl setzen zu können wurden die Klassen soweit möglich durch Zusammenfassen an die Klassenbildung der Statistischen Ämter für Wanderungen angeglichen. Da die Altersgrup-

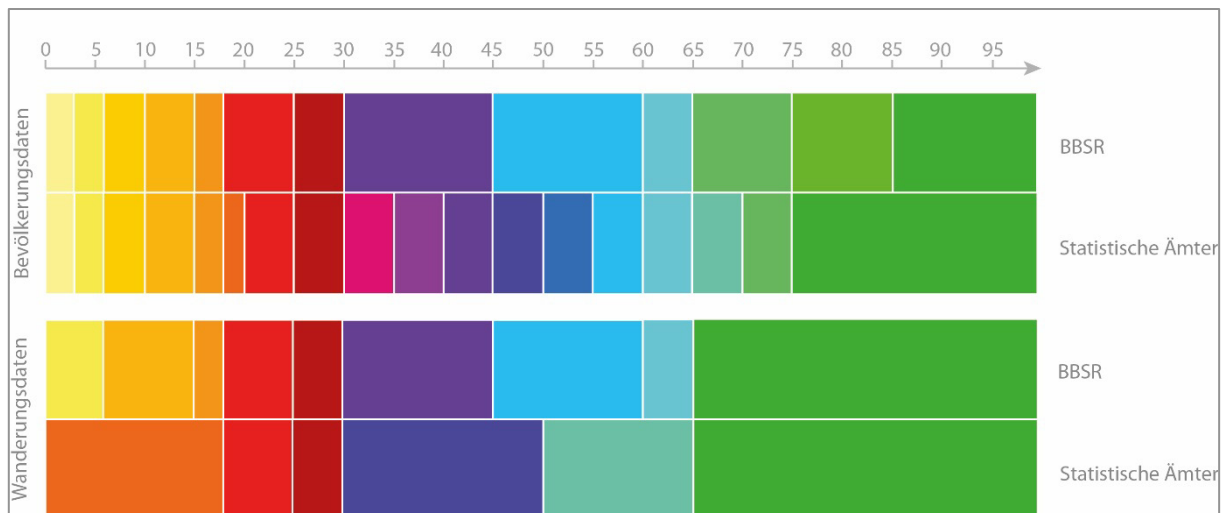


Abbildung 8: Unterschiede in der Einteilung der Altersgruppen in den Datengrundlagen (eigene Darstellung)

pen der 30- bis unter 45-Jährigen und der 45- bis unter 60-Jährigen, die vom BBSR verwendet werden, nicht durch Addition an die Gruppen der 30- bis unter 50-Jährigen und der 50- bis unter 65-Jährigen der Statistischen Ämter angepasst werden können, wurde unter Verwendung einer Spline-Interpolation eine Umverteilung der Werte vorgenommen. So wurde eine Neueinteilung der Intervalle erzeugt, die der Einteilung der Statistischen Landesämter entspricht und dabei vergleichbare Werte darbietet. Als Stützstellen für die Schätzung der kubischen Spline-Funktion wurden die kumulierten Bevölkerungs- beziehungsweise Wanderungszahlen der BBSR-Daten herangezogen. Aus dem Funktionswert der Spline-Funktion für $f(x = 50)$ wurden die Werte der Wanderungsdaten der Altersgruppen der 30- bis unter 50-Jährigen und der 50- bis unter 65-Jährigen näherungsweise durch $f(x = 50) - f(x = 30)$ und $f(x = 65) - f(x = 50)$ bestimmt. Die dadurch entstehende geringe Unschärfe sollte neben der Tatsache, dass sich beide Datensätze nun zusammenführen lassen, zu vernachlässigen sein.

4.3 Forschungsansatz und Design

Die Ungleichheit gleichzeitiger Prozesse kann empirische Analysen von Städten zu einem abenteuerlichen Unterfangen machen. So können ganz unterschiedliche Entwicklungen einen Trend zur Dezentralisierung unterstreichen. Wohnstandortverlagerungen aus dem Stadtzentrum, ein Trend hin zu kleineren Familien oder Gebietsveränderungen durch Eingemeindungen können alle darauf hindeuten. Die relevanten Methoden sollten daher mit Bedacht gewählt werden (VAN DEN BERG et al., 1982, S. 49f). Wie von SIEDENTOP (2008, S. 194) vorgeschlagen, soll der vorliegenden Arbeit ein quantitativ-analytischer Reurbanisierungsbegriff zugrunde gelegt werden. Dabei sind feststellbare Anteilsveränderungen verschiedener Raumtypen (Kernstädte und deren innere Differenzierung, Umlandgemeinden, agglomerationsferne Gemeinden) an der Gesamtbevölkerung der Region in den Mittelpunkt gestellt.

Zahlen zur Bevölkerung und zu Wanderungssalden insgesamt sind sicherlich ein geeigneter Indikator, um eine generelle Entwicklung einer Stadtregion zu beschreiben. Allerdings können keine genauen Aussagen über die Zusammensetzung der Wanderungsströme getroffen werden. Dass eben diese Zusammensetzung für das Verständnis der Prozesse und einer Ableitung von Erklärungen, Prognosen und Empfehlungen jedoch wichtig ist, zeigt exemplarisch die jüngste Entwicklung in deutschen Universitätsstädten. Die Altersgruppe der jungen Erwachsenen, so genannter Bildungswanderer, ist hier überrepräsentiert, was in der Betrachtung der Gesamt-

wanderungsbilanzen jedoch untergeht. In der Planung des qualifizierten Bedarfs an Wohnungen hätte eine Nichtbeachtung dieser Überrepräsentanz zur Folge, dass zu viel ungeeigneter Wohnraum zur gegebenen Nachfrage geschaffen würde.

Bei kleinräumigen Untersuchungen der IRB-Städte stellte sich für das Jahr 2004 heraus, dass für alle Städtegruppierungen (kleine, mittlere und große Großstädte) die Statteile der inneren Stadt mehr Zuzüge als Fortzüge über die Stadtgrenze verzeichnen konnten. Für die Stadtteile der äußeren Stadt waren die Wanderungsbilanzen über die Stadtgrenze ausgeglichener. Unklar ist jedoch, ob die Zuzüge, die zum Bevölkerungsanstieg der Innenstädte beitragen, von Ortsfremden, die die neue Attraktivität der Innenstadt schätzten, getragen wurden (STURM et al., 2007, S. 91f). STURM et al. (2007, S 94) kommen zu dem Schluss, dass eine durchschnittlich positive Entwicklung einer Stadt mit extrem entgegengesetzten Entwicklungen der Teilgebiete einhergehen kann. Auf Grund dessen sollten planungspolitische Entscheidungen nicht von reinen Durchschnitten abhängig gemacht werden, sondern auf spezifische lokale Gegebenheiten eingehen.

Eine Prämisse ist zur Analyse der Familien notwendig. Durch die Vereinzelung bei Erwachsenen in der Altersgruppe der 30- bis unter 50-Jährigen eignet sich diese Gruppe immer weniger, um eine belastbare Aussage für Familien abzuleiten. Da Kinder unter 18 Jahren ihren Wohnstandort in der Regel zusammen mit ihren Eltern verlagern, ist die Altersgruppe der unter 18-Jährigen daher besser geeignet, um das Wanderungsverhalten der Familien und damit der Suburbanisierer zu untersuchen.

Die vergleichende Betrachtung der üblichen Gebietskategorien wie Kernstadt und Umland ist nur bedingt geeignet, um die komplexen räumlichen Muster der Bevölkerungsentwicklungen zu beschreiben und zu erklären (OSTERHAGE, 2010). Eine räumliche Gliederung nach Stadt, Umland und überregionalem Raum ist ebenso wichtig wie eine innerstädtische Gliederung (MATTHES, 2014, S. 326f). Zur Analyse der vorliegenden Daten und zur besseren Darstellung der Polyzentralität der Metropolregion Rhein-Neckar sind einige kleinräumige Abgrenzungen auf Grundlage der einzelnen Gemeinden nötig. Je nach Fragestellung sind entweder die Lage innerhalb der Agglomeration oder die qualitativen Eigenschaften einer Gemeinde relevant. Für eine geeignete Einteilung wird daher im Folgenden auf die Pkw-Erreichbarkeit und die WIM-Stadt- und Gemeindetypen zurückgegriffen (siehe hierzu auch HIRSCHLE & SCHÜRT, 2008, S. 213).

Mit Hilfe der Pkw-Erreichbarkeit der Oberzentren werden die Gemeinden der Metropolregion Rhein-Neckar in zwei Fahrzeitklassen, nämlich das kernstadtnahe und ferne Umland, gegliedert (siehe Abbildung 9). Die Fahrzeiten auf Gemeindeebene basieren auf Abfragen von Google Maps zur schnellsten Route zwischen Gemeinde und dem definierten Stadtzentrum des nächstgelegenen Oberzentrums. Berücksichtigt wird die Fahrzeit bei freier Fahrt ohne verkehrsbedingte Verzögerungen. Die Verwendung eines zeitlichen anstelle eines räumlichen Distanzmaßes ermöglicht eine bessere Abbildung intraregionaler Lage- und Erschließungsunterschiede. In Anlehnung an HIRSCHLE & SCHÜRT (2008, S. 214) wird die 20-Minuten-Fahrzeitgrenze als Schwellenwert für die Differenzierung nach kernstadtnahem und fernem Umland verwendet.

Daneben werden die Kernstädte entsprechend der IRB-Kategorien nach City, Cityrand, Innenstadtrand und Stadtrand differenziert. Als Außenbereich wird das nahe Umland entsprechend der 20-Minuten-Fahrzeitgrenze hinzugezogen.

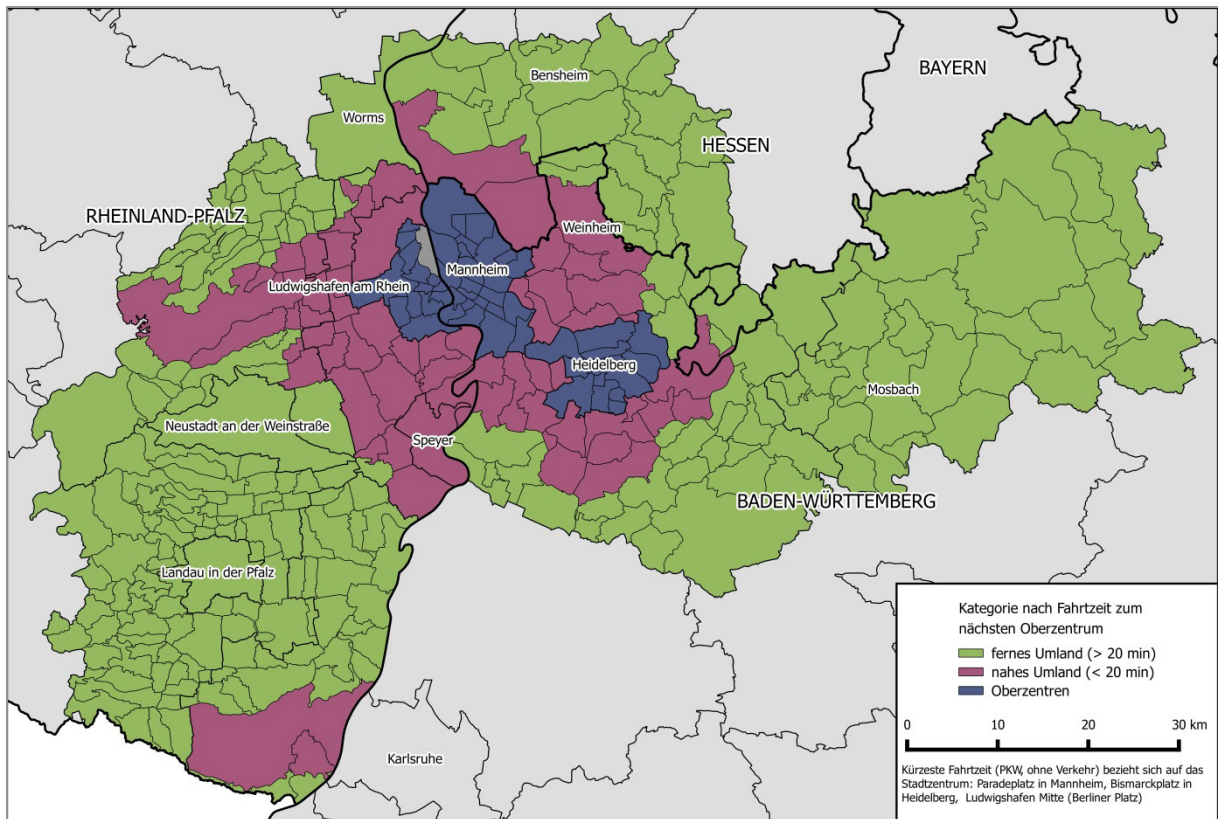


Abbildung 9: Einteilung der MRN in nahes und fernes Umland nach Pkw-Fahrtzeiten zum nächsten Oberzentrum (eigene Darstellung)

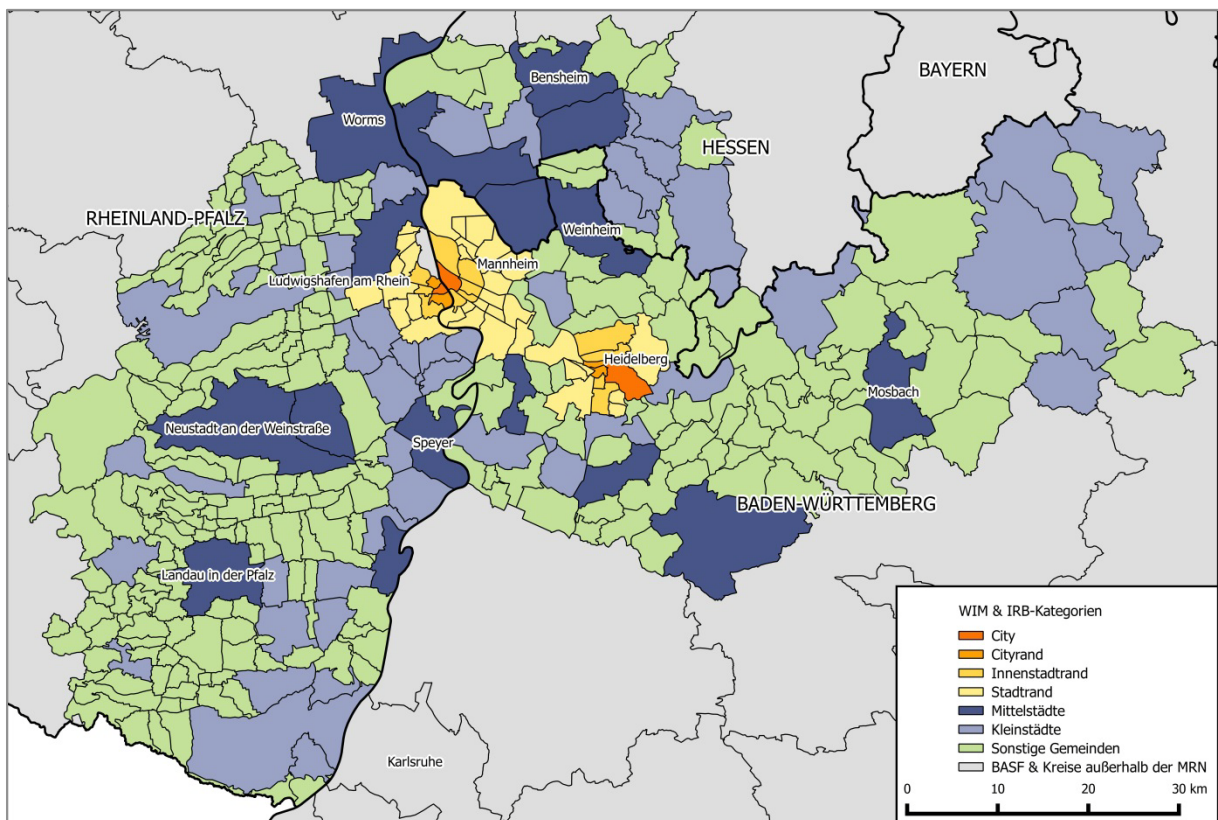


Abbildung 10: Einteilung der MRN nach der WIM-Typisierung mit innerstädtischer Einteilung der Groß- beziehungsweise Kernstädte nach IRB-Systematik; zur WIM-Systematik siehe auch Abbildung 11 (eigene Darstellung)



Abbildung 11: Systematik der WIM-Typisierung; Großstädte und Metropolen werden in dieser Arbeit zusammengefasst (eigene Darstellung nach Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2007, S. 21f und HIRSCHLE & SCHÜRT, 2008, S. 214)

Im Rahmen der WIM-Stadt- und Gemeindetypisierung (Abbildung 11) werden die Gemeinden der Metropolregion Rhein-Neckar anhand ihrer zentralörtlichen Funktion in Verbindung mit ihrer Gemeindegröße unterschieden (siehe Abbildung 10). Der Metropolkern Mannheim wäre in der ursprünglichen WIM-Typisierung der Kategorie „Metropolen“ zugeordnet, wird im Folgenden aber zu den „Großstädten“ gezählt. Die Kategorie „Großstädte“ umfasst damit die kreisfreien Städte mit mindestens 100 000 Einwohnern, darunter fallen in der Metropolregion Rhein-Neckar die drei Oberzentren Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim. Oberzentren mit weniger als 100 000 Einwohnern und Mittelzentren mit mehr als 20 000 Einwohnern bilden die Gruppe der „Mittelstädte“. Mittelzentren unter einer Zahl von 20 000 Einwohnern und Unterzentren mit mehr als 5 000 Einwohnern werden in der Kategorie der „Kleinstädte“ zusammengefasst. Die Städte und Gemeinden mit weniger als 5 000 Einwohnern oder ohne zentralörtliche Funktion werden in einer vierten Gruppe „sonstige Gemeinden“ aufgefangen.

Tabelle 3: Kategorien und Fallzahlen (fett = WIM, normal = IRB, kursiv = 20 min Fahrtzeiteinteilung)

Großstädte	3		
City	3		
Cityrand	4		
Innenstadtrand	12		
Stadtrand	34		
		<i>davon nah</i>	<i>davon fern</i>
Mittelstädte	16	7	9
Kleinstädte	45	20	25
sonstige Gemeinden	227	36	191

Aus beiden Analyserastern ergeben sich die Kategorien mit ihrer jeweiligen Fallzahl entsprechend Tabelle 3. Die verwendeten Analyseraster sind als Ergänzung zueinander zu sehen. Die Pkw-Erreichbarkeit dient als Indikator für Lage und Anbindung zu den Kernstädten und die WIM-Typisierung als Maß für die funktionale Bedeutung. In Abhängigkeit der Fragestellung werden im Folgenden beide Analyseraster verwendet. Um die zeitliche Entwicklung der Indikatoren darzustellen, werden die Indikatorwerte in Form von langen Reihen verglichen oder die Mittelwerte der Zeiträume 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 sowie des Gesamtzeitraumes gegenübergestellt. Durch die Einteilung können Einfluss und direkte, kurzzeitige Folgen der Finanzkrise 2008 oder die starke Zuwanderung von Geflüchteten ab 2015 minimiert werden. Ab 2005 sind die IRB-Daten auch für Mannheim (fast) vollständig verfügbar. Somit werden die ältesten verfügbaren mit den aktuellsten verfügbaren Daten, unter Minimierung kurzfristiger Ausschläge und externer Schocks verglichen.

4.4 Shift-Share-Analyse

Bei der Analyse der Entwicklung der Altersgruppen und deren Anteilsveränderungen in den jeweiligen Teilräumen werden die Ergebnisse durch den demographischen Wandel beeinflusst. Eine Alterung der Gesellschaft, respektive eine Vergrößerung einer Altersgruppe, kann durch die Tatsache bedingt sein, dass viele Menschen einer Altersgruppe im nächsten Jahr der darauffolgenden Altersgruppe zugeordnet werden. Bei geburtenstarken Kohorten wie den so genannten Babyboomern wirkt sich dies bei Zeitreihenanalysen wie Zuwanderung aus und kann als gestiegene Attraktivität eines Stadtteils für bestimmte Altersgruppen missverstanden werden. Eine Kompensation bietet die Shift-Share-Analyse, da hierbei die einzelnen Wachstumsraten gewichtet werden. Bei diesem Verfahren wird die beobachtete Entwicklung einer Ausprägung in einem Teilgebiet mit einer fiktiven Veränderung verglichen, die eingetreten wäre, wenn sich die Ausprägung im Teilgebiet gleich mit der in der Gesamtregion entwickelt hätte (FARHAUER & KRÖLL, 2011, S. 237f).

Die Shift-Share-Analyse wird in der Wirtschaftsgeographie verwendet, um die Entwicklung eines betrachteten Wirtschaftsraumes im Verhältnis zur Entwicklung eines Referenzraumes darzustellen. In aller Regel ist der betrachtete Wirtschaftsraum hierbei eine untergeordnete und der Referenzraum eine übergeordnete Gebietseinheit. Mit der Shift-Share-Analyse sollen Einflüsse auf die wirtschaftliche Entwicklung differenziert betrachtet werden, so soll zwischen dem Einfluss von Wirtschaftsstruktur und herrschenden Standortbedingungen unterschieden werden. Kostenrelevante Faktoren wie beispielsweise Bodenpreise und Zugang zu Infrastruktur werden ebenso berücksichtigt wie „weiche“ Faktoren, die Arbeitskräfte in die Region locken. Eine Aufspaltung des Regionalfaktors in einen Standortfaktor und einen Strukturfaktor soll hierbei helfen, die Entwicklung einer Region im Detail zu verstehen, Unterschiede einer möglichen Ursache zuzuordnen und regionale Entwicklungen vorherzusagen. Im Folgenden werden die Altersgruppen der Bevölkerung entsprechend der Sektoren betrachtet.

Gemäß der Formel

$$\textit{Regionalfaktor} = \textit{Strukturfaktor} + \textit{Standortfaktor}$$

wird der Regionalfaktor, welcher das beobachtete Wachstum einer Indikatorgröße im Teilraum darstellt, durch die Summe aus Struktur- und Standortfaktor gebildet. Der Strukturfaktor errechnet sich aus dem gewichteten arithmetischen Mittel der sektoralen Wachstumsraten der

betrachteten Region. Er versucht zu erklären, wie sich die betrachtete Region in der gegebenen Zeitperiode entwickelt hätte, wenn sich alle Altersgruppen gleich dem übergeordneten Raum entwickelt hätten. Der Standortfaktor errechnet sich aus der Differenz zwischen Regionalfaktor und Strukturfaktor.

Formal lässt sich das darstellen als

Regionalfaktor

$$RF_i = \sum_{j=1}^m \left(\frac{Y_{t-1}^{ij}}{\sum_{j=1}^m Y_{t-1}^{ij}} * \frac{Y_t^{ij} - Y_{t-1}^{ij}}{Y_{t-1}^{ij}} \right)$$

mit

- Y_{t-1}^{ij} = Indikatorwert der Altersgruppe j im Teilgebiet i zum Zeitpunkt t-1
- $\sum_{j=1}^m Y_{t-1}^{ij}$ = Indikatorwert aller Altersgruppen im Teilgebiet i zum Zeitpunkt t-1
- Y_t^{ij} = Indikatorwert der Altersgruppe j im Teilgebiet i zum Zeitpunkt t

Strukturfaktor

$$StrF_i = \sum_{j=1}^m \left(\frac{Y_{t-1}^{ij}}{\sum_{j=1}^m Y_{t-1}^{ij}} * \frac{\sum_{i=1}^n Y_t^{ij} - \sum_{i=1}^n Y_{t-1}^{ij}}{\sum_{i=1}^n Y_{t-1}^{ij}} \right)$$

mit

- Y_{t-1}^{ij} = Indikatorwert der Altersgruppe j im Teilgebiet i zum Zeitpunkt t-1
- $\sum_{j=1}^m Y_{t-1}^{ij}$ = Indikatorwert aller Altersgruppen im Teilgebiet i zum Zeitpunkt t-1
- $\sum_{i=1}^n Y_{t-1}^{ij}$ = Indikatorwert der Altersgruppe j im Gesamttraum zum Zeitpunkt t-1
- $\sum_{i=1}^n Y_t^{ij}$ = Indikatorwert der Altersgruppe j im Gesamttraum zum Zeitpunkt t

$$\text{Standortfaktor} = \text{Regionalfaktor} - \text{Strukturfaktor}$$

$$SF_i = \sum_{j=1}^m \left(\frac{Y_{t-1}^{ij}}{\sum_{j=1}^m Y_{t-1}^{ij}} * \frac{Y_t^{ij} - Y_{t-1}^{ij}}{Y_{t-1}^{ij}} \right) - \sum_{j=1}^m \left(\frac{Y_{t-1}^{ij}}{\sum_{j=1}^m Y_{t-1}^{ij}} * \frac{\sum_{i=1}^n Y_t^{ij} - \sum_{i=1}^n Y_{t-1}^{ij}}{\sum_{i=1}^n Y_{t-1}^{ij}} \right)$$

oder vereinfacht

$$SF_i = \sum_{j=1}^m \left(\frac{Y_{t-1}^{ij}}{X_{t-1}^i} * \frac{Y_t^i - Y_{t-1}^i}{Y_{t-1}^i} \right) - \sum_{j=1}^m \left(\frac{Y_{t-1}^{ij}}{X_{t-1}^i} * \frac{Z_t^j - Z_{t-1}^j}{Z_{t-1}^j} \right)$$

mit

- Y_{t-1}^{ij} = Indikatorwert der Altersgruppe j im Teilgebiet i zum Zeitpunkt t-1
- X_{t-1}^i = Indikatorwert aller Altersgruppen im Teilgebiet i zum Zeitpunkt t-1
- Y_{t-1}^i = Indikatorwert der Altersgruppe j im Teilgebiet i zum Zeitpunkt t-1
- Y_t^{ij} = Indikatorwert der Altersgruppe j im Teilgebiet i zum Zeitpunkt t
- Z_t^j = Indikatorwert der Altersgruppe j im Gesamttraum zum Zeitpunkt t
- Z_{t-1}^j = Indikatorwert der Altersgruppe j im Gesamttraum zum Zeitpunkt t-1

Ist der Standortfaktor positiv, deutet dies auf eine bessere Entwicklung der Altersgruppe in der betrachteten Region als im Referenzraum hin. Ein negativer Standortfaktor deutet entsprechend auf eine ungünstigere Entwicklung hin. Sind wachsende Altersgruppen in der betrachteten Region stärker vertreten als im Referenzraum, ist der Strukturfaktor größer als die Wachstumsrate im betrachteten Raum (BRÖCKLER & FRITSCH, 2012, S. 13).

5 Reurbanisierung in der Metropolregion Rhein-Neckar

Im folgenden Kapitel wird die demographische Entwicklung im Zeitraum von 2002 bis 2014 in der gesamten Region dargestellt und das Wachstum der zuvor festgelegten Raumeinheiten verglichen. Neben der Veränderung der Einwohnerzahlen werden die Zu- und Fortzüge der einzelnen Altersgruppen auf großräumliche Muster analysiert. Das Wanderungsverhalten der Bildungswanderer, der Berufseinsteiger, von Familien und älteren Menschen wird in einzelnen Unterkapiteln detailliert aufgearbeitet. Mit den Ergebnissen einer Shift-Share-Analyse werden die Beobachtungen aus den Statistiken empirisch untermauert. Anschließend erfolgt die Betrachtung des raum-zeitlichen Zusammenhangs von Bautätigkeit und Bevölkerungswachstum.

5.1 Allgemeine Entwicklung in der Region

Die MRN gehört zu den prosperierenden Regionen in Deutschland. Zwischen 2002 und 2014 hat die Einwohnerzahl der MRN um 2,6 % zugenommen. Dieses Wachstum verteilt sich aber unterschiedlich auf die verschiedenen Kreise und kreisfreien Städte. Während des untersuchten Zeitraums ist ein überproportionaler Bevölkerungsanstieg in den drei Großstädten und der kreisfreien Stadt Landau deutlich zu erkennen (siehe Abbildung 12). Die Entwicklung der Einwohnerzahlen verläuft hier im Gesamtzeitraum günstiger als in den umliegenden Landkreisen. Im Falle Landau kann zumindest ein Teil der Einwohnerzuwächse mit der Einführung einer Zweitwohnsitzsteuer im Jahr 2006 erklärt werden. Im verdichteten Kernraum um die drei Großstädte (Rhein-Neckar-Kreis und Rhein-Pfalz-Kreis) steigen die Bevölkerungszahlen ebenfalls an, wenn auch nicht so stark wie in den Großstädten. Der Landkreis Germersheim profitiert vor allem von der Nähe zur Stadt Karlsruhe, deren Wachstum möglicherweise auf den südlichen Teil des Landkreises ausstrahlt. Die Stadt Worms als viertgrößte Stadt in peripherer Lage innerhalb der Metropolregion Rhein-Neckar ähnlich wie Landau kann ebenfalls leichte Einwohnerzuwächse verzeichnen. Für Frankenthal und Speyer, die beide näher an den Großstädten liegen, trifft das nicht zu. Insbesondere in Speyer ist hierfür der Baulandmangel verantwortlich. Die Stadt hat keine nennenswerten Flächenpotenziale für Neubaugebiete und ist nahezu vollständig auf das Bauen im Bestand angewiesen. Merkbliche Bevölkerungsrückgänge lassen sich in den Randlagen der MRN, genauer im Neckar-Odenwald-Kreis, im Landkreis Bad Dürkheim und für die kreisfreie Stadt Neustadt an der Weinstraße feststellen. Eine großräumige Tendenz von steigenden Einwohnerzahlen in zentraleren Gebieten im Gegensatz zu zentrumsfernen lässt sich für den Gesamtzeitraum beobachten.

Im Zeitverlauf betrachtet stagnierte die Einwohnerzahl bis Ende 2009 eher, sodass sich das Wachstum eigentlich auf den Zeitraum 2010 bis 2014 beschränkt. Bei genauerer Betrachtung der verschiedenen Stadttypen (siehe Abbildung 13) fällt auf, dass ein deutliches Bevölkerungswachstum in den Großstädten bereits 2007 festzustellen ist. In den Mittelstädten und sonstigen Gemeinden ziehen die Einwohnerzahlen nach einer langen Phase ohne nennenswerte Veränderungen ab 2011 leicht nach. Auffällig sind die Kleinstädte, die zwischen 2007 und 2010 – vermutlich im Zuge der Finanzkrise – geringe Einwohnerverluste verzeichnen, ab 2011 dann aber eine ähnliche Entwicklung zeigen wie die Mittelstädte und sonstige Gemeinden. Unter Einbeziehung der Entfernungen differenziert sich das Wachstum noch weiter aus. Neben dem deutlichen Wachstum der Kernstädte mit 6,2 % fällt das Bevölkerungswachstum in den Städten und Gemeinden im nahen Umland mit 2,7 % leicht überdurchschnittlich aus. Mit zunehmender Entfernung zu den Großstädten schwächt sich der Einwohnerzuwachs ab. Zwischen 2007 und 2011 sind die Einwohnerzahlen in den von den Großstädten weiter entfernt gelegenen Städten und

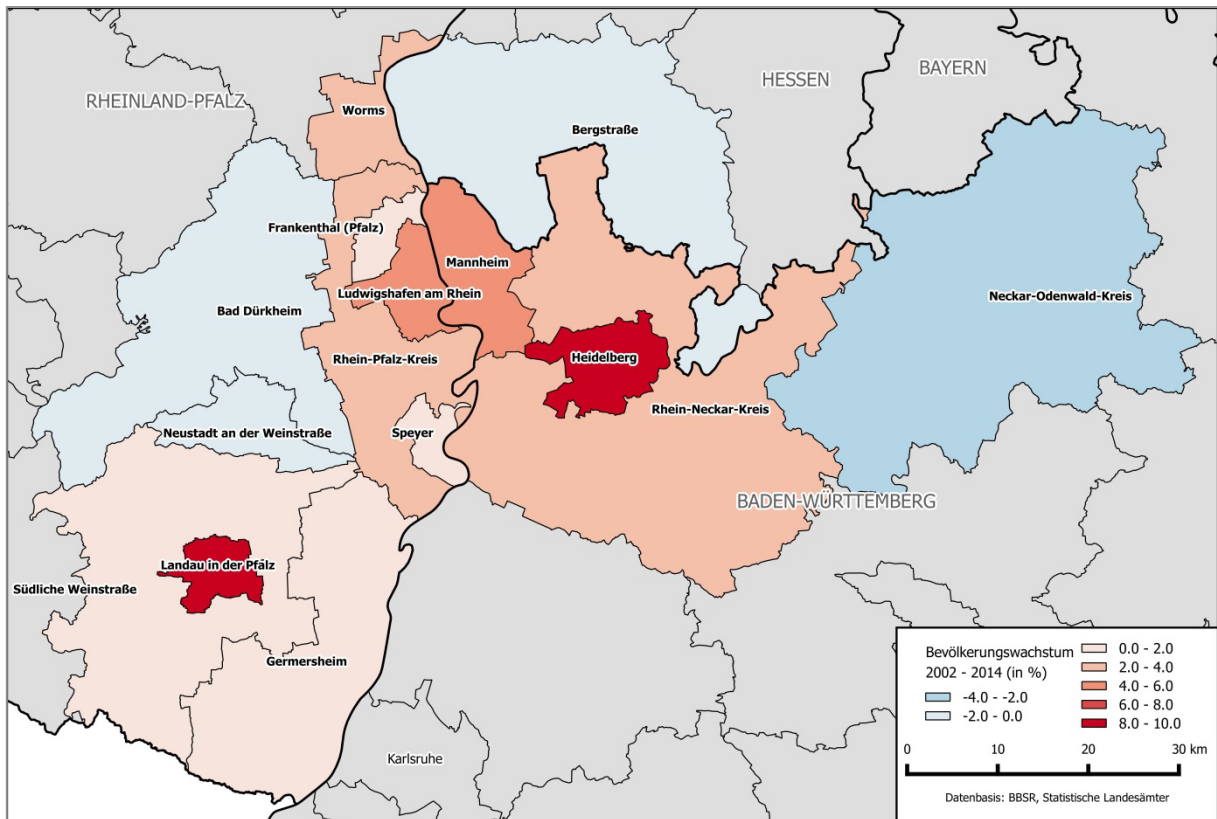


Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung der Landkreise und kreisfreien Städte in der MRN im Zeitraum 2002 bis 2014 (eigene Darstellung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)

Gemeinden sogar rückläufig. Beim Vergleich der Stadt- und Gemeindetypen nach Entfernung fällt auf, dass der Einwohnerzuwachs der Großstädte den der sonstigen Gemeinden im nahen Umland erst ab 2012 übertrifft. Die nahen Mittelstädte verzeichnen zunächst leichte Bevölkerungsverluste. Erst ab 2010 sind Einwohnerzuwächse bemerkbar. Insgesamt entwickeln sie sich bis 2014 ähnlich gut wie die fernen Mittelstädte. Die nahen Kleinstädte stagnieren bis 2010, um dann deutlich an Einwohnern hinzu zu gewinnen. Die sonstigen Gemeinden im nahen Umland entwickeln sich im Gesamtzeitraum positiv und übertreffen das Wachstum der anderen Kategorien zwischen 2007 und 2010 sogar. Im fernen Umland fällt auf, dass sich die fernen Mittelstädte bis 2007 positiver entwickeln als die anderen Stadt- und Gemeindetypen, Großstädte eingeschlossen. Die fernen Kleinstädte und sonstige Gemeinden verlieren ab 2004 an Einwohnern. Dieser Trend kehrt sich erst 2011 um. 2014 liegt die Einwohnerzahl dieser beiden Gruppen immer noch unter dem Stand von 2003. Im fernen Umland wird dadurch die Konzentration von Bevölkerung auf Kreisebene auch kleinräumig bestätigt. Etwas positiver verläuft die Entwicklung der nahen Klein- und Mittelstädte. Die nahen Mittelstädte durchlaufen ähnlich der fernen Mittelstädte bis 2009 eine Schrumpfungphase, entwickeln sich ab dann aber positiv.

Zusammenfassen lässt sich die differenzierte Beobachtung mit einem überproportionalen Wachstum der Kernstädte und sonstiger Gemeinden im nahen Umland der Kernstädte, einem verspäteten Nachziehen der Kleinstädte im nahen Umland und einer Trendumkehr der Mittelstädte im nahen sowie im fernen Umland der Kernstädte. Die Entwicklung der sonstigen Gemeinden im nahen Umland zeigt ein Andauern der Suburbanisierungsprozesse in der MRN. Relativ zum Wachstum der Großstädte und dem Nachziehen in der gesamten Region ab 2011 betrachtet verliert die Suburbanisierung jedoch an Bedeutung. Sie verlagert sich von den Kernstädten ausgehend nach außen, bevorzugt in die größeren Städte im Umland.

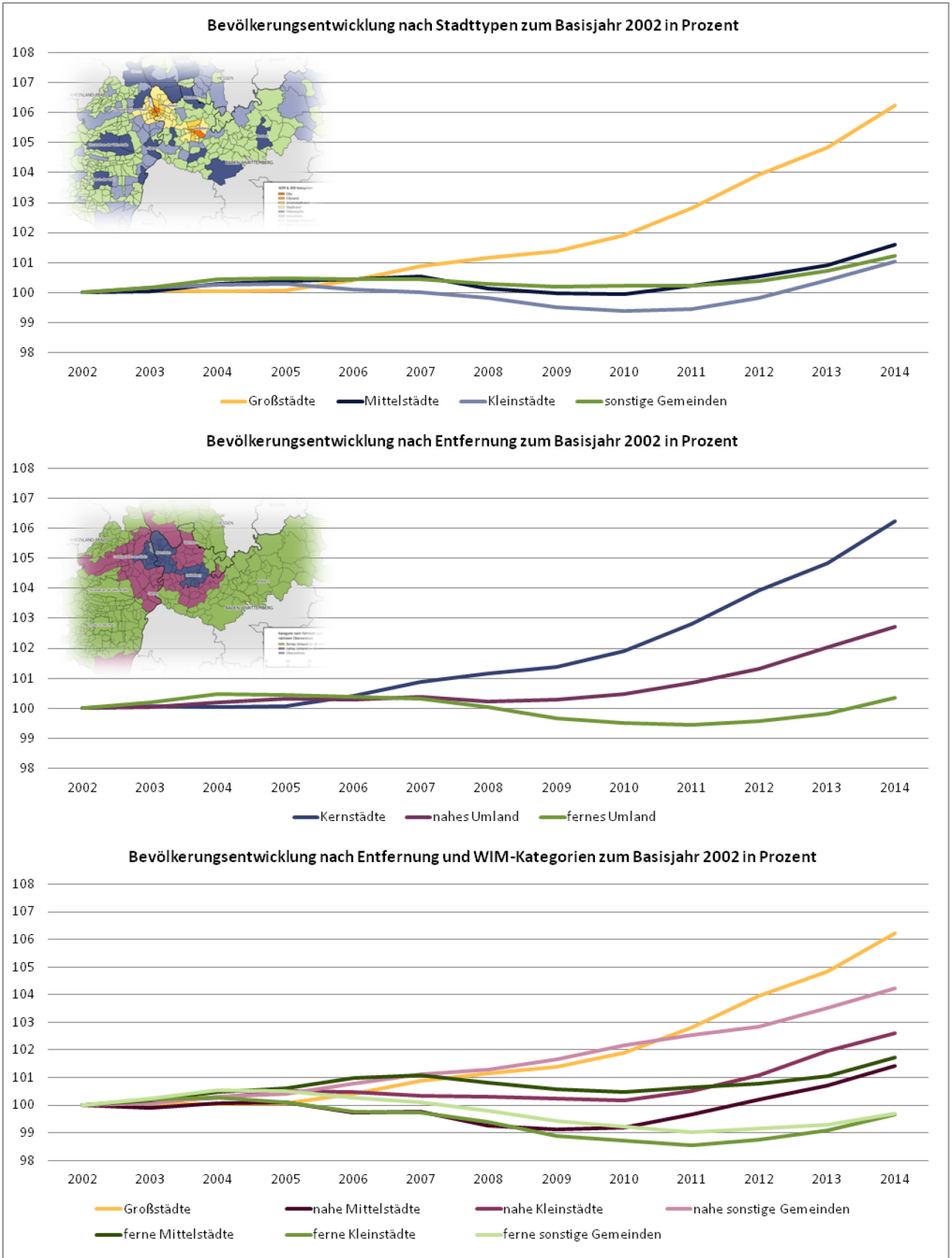


Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung in der MRN nach Raumkategorien zum Basisjahr 2003 (eigene Berechnung, Datengrundlage BBSR & Statistische Landesämter)

Tabelle 4: Mittlerer jährlicher natürlicher Saldo und mittlere jährliche Nettozuwanderung sowie mittleres jährliches Gesamtwachstum in den einzelnen Raumkategorien der MRN für die Zeiträume 2005 bis 2007, 2012 bis 2014 und den Gesamtzeitraum (eigene Berechnung; Daten: BBSR und Statistische Landesämter)

2005 bis 2007	natürlicher Saldo	Nettozuwanderung in ‰	Wachstum p.a. in ‰
City	2,9	20,2	23,1
Cityrand	3,6	9,9	13,5
Innenstadtrand	-0,6	7,6	7,0
Stadtrand	-1,8	-1,4	-3,2
Großstädte	-0,4	3,2	2,8
nahe Mittelstädte	-1,7	0,6	-1,1
nahe Kleinstädte	-2,1	2,4	0,2
nahe sonstige Gemeinden	-1,5	4,3	2,8
nahes Umland	-1,8	2,4	0,6
ferne Mittelstädte	-1,4	3,3	1,9
ferne Kleinstädte	-3,0	1,1	-1,9
ferne sonstige Gemeinden	-1,5	-0,1	-1,6
fernes Umland	-1,8	1,3	-0,5

2012 bis 2014	natürlicher Saldo	Nettozuwanderung in ‰	Wachstum p.a. in ‰
City	3,3	25,4	28,7
Cityrand	4,3	14,8	19,1
Innenstadtrand	0,2	15,1	15,3
Stadtrand	-1,8	6,1	4,3
Großstädte	0,0	10,5	10,5
nahe Mittelstädte	-2,2	7,4	5,3
nahe Kleinstädte	-2,3	9,1	6,8
nahe sonstige Gemeinden	-1,4	6,4	5,0
nahes Umland	-2,0	7,6	5,7
ferne Mittelstädte	-2,0	5,4	3,4
ferne Kleinstädte	-3,9	7,5	3,6
ferne sonstige Gemeinden	-2,6	4,6	2,0
fernes Umland	-2,7	5,6	2,9

2005 bis 2014	natürlicher Saldo	Nettozuwanderung in ‰	Wachstum p.a. in ‰
City	3,0	21,2	24,2
Cityrand	4,1	10,7	14,8
Innenstadtrand	-0,4	11,0	10,7
Stadtrand	-2,0	1,1	-1,0
Großstädte	-0,3	6,2	5,9
nahe Mittelstädte	-2,0	3,2	1,1
nahe Kleinstädte	-2,4	4,7	2,3
nahe sonstige Gemeinden	-1,6	5,3	3,7
nahes Umland	-2,0	4,3	2,3
ferne Mittelstädte	-1,8	2,9	1,1
ferne Kleinstädte	-3,7	3,0	-0,7
ferne sonstige Gemeinden	-2,1	1,2	-0,9
fernes Umland	-2,4	2,2	-0,2

Getragen werden die Zuwächse aller Städte- und Gemeindetypen in der MRN durch eine positive Wanderungsbilanz und weniger durch einen Geburtenüberschuss (siehe Tabelle 4). Das ist zunächst wenig überraschend, bei genauerer Betrachtung des natürlichen Saldos in den Oberzentren zeigt sich allerdings eine Umkehr von einem negativen natürlichen Saldo in einen leicht positiven ab 2013. Das könnte ein erstes Indiz für ein Bleiben junger Familien in den Städten und eine abnehmende Suburbanisierungsneigung der Familiengründer sein, wird aber von den Zuzügen junger Erwachsener aus dem Ausland getragen. Gerade ausländische Familien (vorwiegend aus Südost-Europa) haben in den benachteiligten Quartieren am Cityrand vermutlich einen leichteren Zugang zum Wohnungsmarkt. Es kann auch auf einen Attraktivitätsgewinn der Städte für Familien andeuten. Möglich wären auch Zuzugsüberschüsse bei jungen Erwachsenen als Begründung, da der Anstieg des natürlichen Saldos in City, Cityrand und Innenstadtrand geringer ausfällt als am Stadtrand. Weiterhin auffallend ist der starke Rückgang der Geburtenüberschüsse im Umland, der auf eine Alterung der Bevölkerung und geringe Zuzüge junger Erwachsener zurück zu führen ist („aging in place“). In jedem Fall unterstreicht es die Verjüngung der Bevölkerungsstruktur in den Großstädten in den letzten Jahren. Eine Unterscheidung nach Stadttypen zeigt lediglich, dass 2006 und 2008 mehr Menschen aus den Mittelstädten im nahen Umland der Kernstädte weggezogen als zugezogen sind. Im fernen Umland ist der Einbruch der Wanderungsbilanz flächenhafter. Da diese Beobachtungen in etwa in die Zeit der Finanzkrise fallen, liegt ein Zusammenhang nahe. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten verlassen Menschen Gebiete, in denen Arbeitsplätze bedroht sind oder abgebaut werden, oder es ziehen weniger zu. Dies würde auch tendenziell erklären, weshalb gerade die Mittelstädte, die im näheren Umland der Großstädte liegen, 2008 einen negativen Wanderungssaldo aufweisen. Zumindest in den Kernstädten sind Ausländer für diese Entwicklungen nicht ausschlaggebend. Die Fortzüge ins Ausland steigen während dieser Zeit zwar leicht, ihre Wanderungsbilanz bleibt aber deutlich positiv (siehe hierzu auch Abbildung 16). Die sinkenden Einwohnerzahlen hängen demnach eher mit der negativen Außenwanderungsbilanz durch Fortzüge von Deutschen ins Ausland zusammen. In den Großstädten selbst werden die Fortzüge in dieser Zeit insgesamt kompensiert, sind aber als Sattel im Zeitverlauf des ansonsten deutlich positiven Wanderungssaldos erkennbar. Die Wanderungssalden steigen im fernen Umland langsamer, erreichen aber schließlich 2014 ein ähnliches Niveau wie die des nahen Umlandes.

In der kleinräumigeren Betrachtung mit einer Differenzierung der Kernstädte nach City, Cityrand, Innenstadtrand und Stadtrand kommt die Besonderheit des Stadtrandes zu Tage. Insgesamt entwickeln sich die Stadtteile dieser Kategorie schwächer als die innerstädtischen Stadtteilkategorien und sogar schwächer als die drei Kategorien des nahen Umlandes, wie Abbildung 14 deutlich zeigt. Die Bevölkerungszahl in den Stadtteilen der Kategorie Stadtrand nimmt ab 2003 deutlich stärker ab als in den nahen Mittelstädten. Die Bevölkerungsverluste werden am Stadtrand erst 2013 wieder ausgeglichen, während die Kleinstädte und sonstige Gemeinden im nahen Umland zumindest geringe Einwohnerzuwächse verzeichnen. Des Weiteren verdeutlicht sich bei der kleinräumigen Betrachtung die Rolle von Innenstadt und Innenstadtrand innerhalb der Großstädte. Die Stadtteile der Innenstadt (City und Cityrand) sowie die am Innenstadtrand entwickeln sich im Gesamtzeitraum deutlich positiv mit einem Bevölkerungszuwachs von 12,7 % in den drei Kategorien zusammen. Gründe dafür können unter anderem die vorangestellte Innenentwicklung vor der Ausweisung von Neubaugebieten am Stadtrand, eine verringerte Mobilität durch gestiegene Pendelkosten oder höhere Belegungsdichten durch alternative Wohnformen wie Wohngemeinschaften sein.

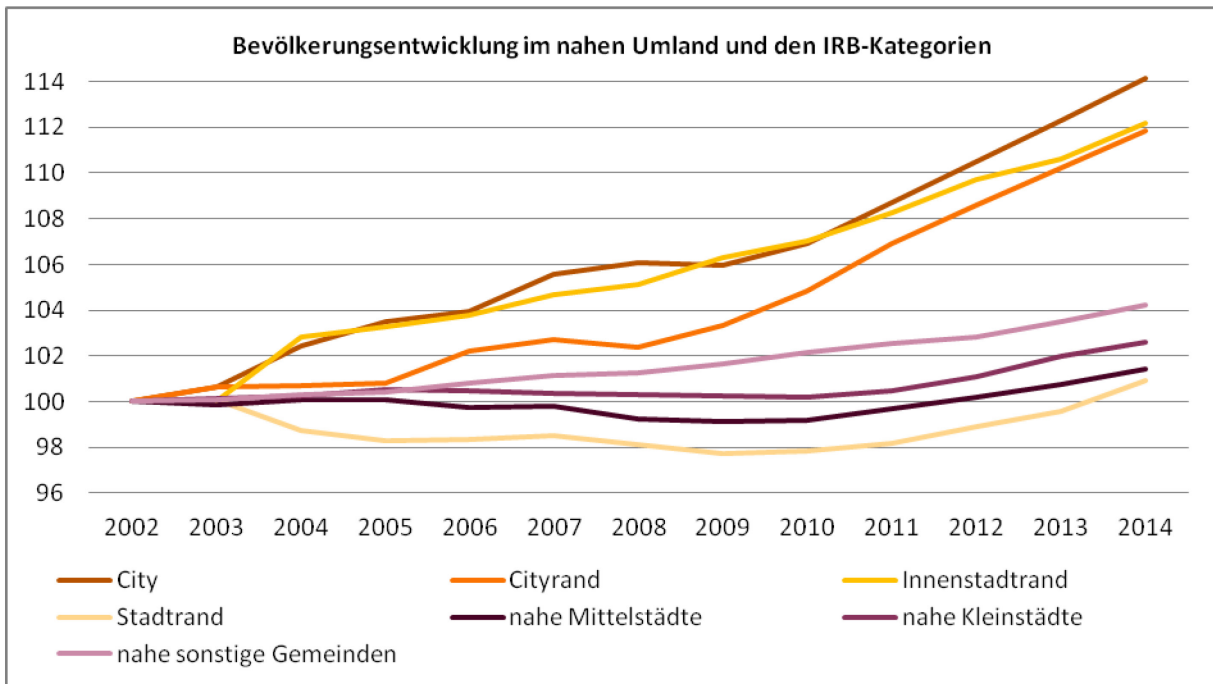


Abbildung 14: Bevölkerungsentwicklung im Gesamtzeitraum in der MRN zum Basisjahr 2002 mit differenzierter Kernstadt nach IRB-Kategorien und nahem Umland (von 2002 bis 2004 ohne Daten für Mannheim; eigene Berechnung; Daten BBSR und Statistische Landesämter)

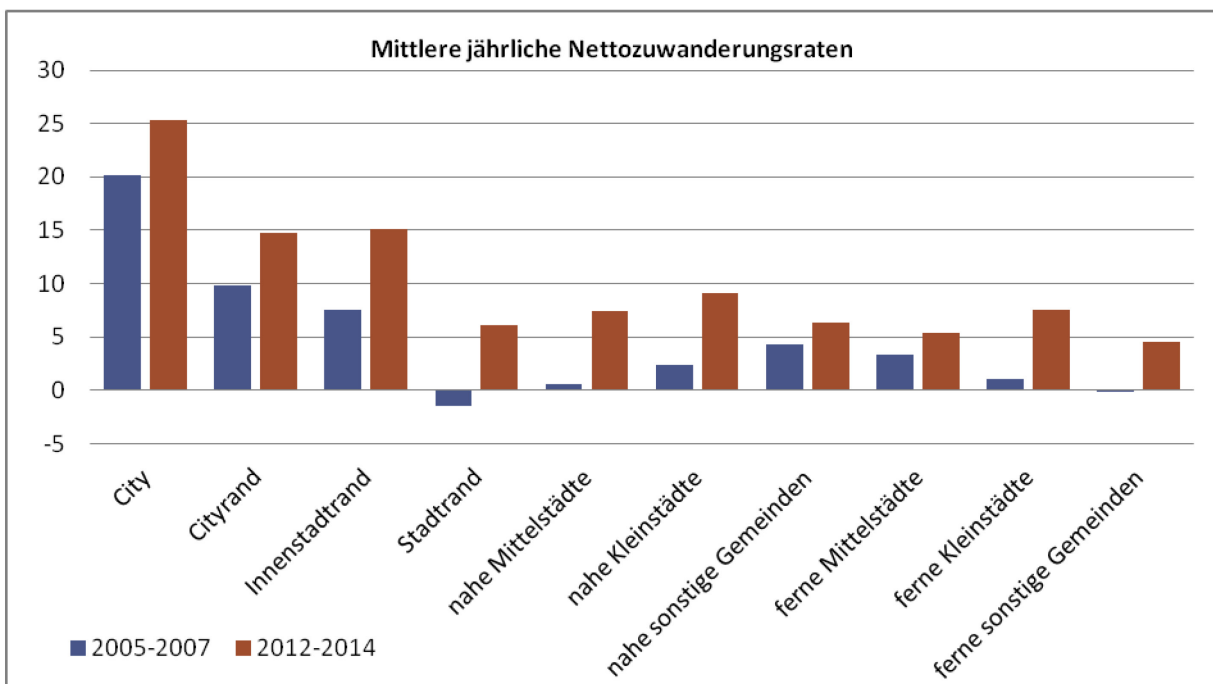


Abbildung 15: Mittlere jährliche Nettozuwanderungsraten 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 in den einzelnen Raumkategorien der MRN in ‰ (eigene Berechnung, Daten: BBSR und Statistische Landesämter).

Bereits im Zeitraum 2005 bis 2007 (siehe Tabelle 4 oben) tragen die Cities mit den höchsten Nettozuwanderungsraten (City: 20,2 ‰ und Cityrand: 9,9 ‰) und Geburtenüberschüssen zum Wachstum der Kernstädte am meisten bei. Der Innenstadtrand folgt in geringem Abstand, mit einem mittleren jährlichen Zuzugsüberschuss von 7,6 pro 1 000 Einwohnern, allerdings zunächst noch mit rückläufiger natürlicher Bevölkerungsentwicklung. Der Stadtrand war im Zeitraum zwischen 2005 bis 2007 die Kategorie mit dem höchsten negativen Wanderungssaldo

(-1,4 ‰). Das raum-zeitliche Nebeneinander von Suburbanisierung und Reurbanisierung zugunsten zentral gelegener Quartiere ist in Grundzügen in Abbildung 15 erkennbar: Die höchsten Nettozuwanderungsraten haben Innenstadt und Innenstadtrand. Geringere Nettozuwanderungsraten, aber im Verhältnis zu den anderen Kategorien immer noch überdurchschnittliche, haben die Kleinstädte und sonstigen Gemeinden im nahen Umland der Kernstädte und die Mittelstädte im Fernen Umland. Gerade in den fernen Mittelstädten machen sich die Konzentrationsprozesse neben der sonst schwachen Entwicklung im fernen Umland bemerkbar.

Für 2012 bis 2014 (siehe Tabelle 4 Mitte) gleichen sich die Nettozuwanderungsraten in der Fläche an. Innenstadt und Innenstadtrand dominieren zwar immer noch mit den höchsten Wachstumsraten (City 25,4 ‰, Cityrand 14,8 ‰, Innenstadtrand 15,1 ‰), jedoch weichen die Nettozuwanderungsraten der anderen Kategorien deutlich weniger voneinander ab. Am Stadtrand und den kleinen weiter entfernt gelegenen Städten und Gemeinden kehren sich die negativen Nettozuwanderungsraten in positive um.

Festzuhalten ist zunächst, dass die MRN insgesamt und nicht nur in den Kernstädten wächst. Dominiert wird das Wachstum im betrachteten Zeitraum dabei aber eindeutig von den drei Großstädten, und das sogar bei zeitweise sinkenden Einwohnerzahlen im Umland, was sich im Ergebnis in bisherige Untersuchungen einreicht. GANS (2015, S. 30) konnte bereits für Baden-Württemberg feststellen, dass Universitätsstädte eine positivere Bevölkerungsentwicklung aufzeigen als die eher industriell geprägten Städte. Das würde zumindest teilweise auch einen Erklärungsansatz für das Aufholen der Mittelstädte durch deren Universitäten (Landau) und Hochschulen (Worms und Speyer) erklären. Bei genauerer Betrachtung der Kernstädte und ihres nahen Umlands ist zudem eine Tendenz in Richtung Innenstadt und Innenstadtrand deutlich erkennbar.

Um die neuerlichen Wachstumsprozesse einzuordnen und Erklärungsansätze zu finden, ist es notwendig, die Zusammensetzung der Wanderungsströme zu kennen. Da hierzu die IRB-Daten erst ab 2005 vorliegen, wird nur der Zeitraum von 2005 bis 2014 untersucht. Für das starke Wachstum der Großstädte sind in der MRN wie sonst auch oft beobachtet die jungen Erwachsenen ausschlaggebend. Ein genauerer Blick auf die Nettozuwanderungsraten der verschiedenen Altersgruppen zeigt für den Gesamtzeitraum, dass steigende Bevölkerungszahlen der Großstädte ausschließlich von den 18- bis unter 25-Jährigen und den 25- bis unter 30-Jährigen abhängen. Der Wanderungssaldo aller anderen Altersgruppen ist negativ (siehe Tabelle 5). Der Ausschlag beim Wachstum der Gruppe der Bildungswanderer in den Großstädten ist mit durchschnittlich 86,1 Personen pro 1 000 Einwohner und Jahr enorm. Ein auf den ersten Blick gegenteiliges Bild zeichnet sich bei den Städten und Gemeinden im fernen Umland ab. Hier sind die Wanderungssalden zwar insgesamt deutlich geringer, jedoch für die Bildungswanderer und Berufseinsteiger zumindest negativ, wenngleich für letztere mit -0,5 ‰ nahezu ausgeglichen. Bis auf die Gruppe der 18- bis unter 25-Jährigen, die quasi stagniert, sind die Wanderungssalden der Städte und Gemeinden im nahen Umland positiv. Auffällig ist, dass die Altersgruppe der 25- bis unter 30-Jährigen hier mit 12,8 ‰ sogar stärker wächst, als in den Großstädten, was mitunter an den unterschiedlichen lokalen Wohnungsangeboten liegen wird. Das Wachstum im nahen Umland hängt neben den Berufseinsteigern auch vom Zuzug von Familien ab, was an den Wanderungssalden der unter 18-Jährigen abzuleiten ist (siehe Tabelle 5). Darüber hinaus bleibt die negative Wanderungsbilanz der mindestens 65-Jährigen in den Großstädten erwähnenswert und die generell geringen Wanderungssalden der 50- bis unter 65-Jährigen.

Tabelle 5: Mittlere jährliche Nettozuwanderungsraten nach Altersgruppen und Gebietskategorien in der MRN in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)

2005 bis 2007	unter 18	18 bis 25	25 bis 30	30 bis 50	50 bis 65	65 u. m.	gesamt
City	-0,2	143,5	15,7	3,1	-1,0	-11,9	20,2
Cityrand	2,5	105,4	14,1	-1,8	-1,8	-13,0	9,9
Innenstadtrand	-5,2	106,5	10,8	-7,0	-2,3	-5,6	7,6
Stadtrand	-4,6	30,8	0,1	-5,3	-2,5	-5,6	-1,4
Großstädte	-5,6	75,8	9,8	-5,9	-3,0	-6,1	3,2
nahe Mittelstädte	1,7	0,4	6,7	1,0	-0,7	-1,3	0,6
nahe Kleinstädte	6,0	-10,3	1,8	4,1	0,7	3,1	2,4
nahe sonstige Gemeinden	7,4	4,2	10,7	6,5	-0,2	0,8	4,3
nahes Umland	4,9	-1,8	6,5	3,8	-0,1	0,8	2,4
ferne Mittelstädte	2,0	23,3	3,4	1,2	1,9	0,2	3,3
ferne Kleinstädte	4,0	-13,1	-5,5	2,0	0,9	4,7	1,1
ferne sonstige Gemeinden	1,8	-21,7	-4,5	4,4	0,6	-0,4	-0,1
fernes Umland	2,4	-3,8	-1,9	2,8	1,1	1,1	1,3

2012 bis 2014	unter 18	18 bis 25	25 bis 30	30 bis 50	50 bis 65	65 u. m.	gesamt
City	17,8	150,5	5,1	2,1	-1,0	-8,9	25,4
Cityrand	4,2	113,2	10,4	0,9	4,0	-2,0	14,8
Innenstadtrand	3,5	126,1	11,8	-1,3	-1,1	-3,5	15,1
Stadtrand	1,8	50,0	14,6	4,5	-0,5	-3,0	6,1
Großstädte	2,4	90,2	13,6	1,6	-0,4	-4,2	10,5
nahe Mittelstädte	9,6	8,3	32,0	10,6	2,0	0,5	7,4
nahe Kleinstädte	17,3	-4,0	19,8	17,5	2,9	1,2	9,1
nahe sonstige Gemeinden	11,6	6,4	15,7	10,5	0,9	0,5	6,4
nahes Umland	12,7	3,8	23,1	12,7	1,9	0,7	7,6
ferne Mittelstädte	6,5	25,8	6,8	5,0	1,5	0,2	5,4
ferne Kleinstädte	13,9	-8,6	16,8	11,8	2,8	6,0	7,5
ferne sonstige Gemeinden	10,9	-19,6	8,3	13,4	2,3	-1,6	4,6
fernes Umland	10,2	-0,7	9,8	10,3	2,2	0,9	5,6

2005 bis 2014	unter 18	18 bis 25	25 bis 30	30 bis 50	50 bis 65	65 u. m.	gesamt
City	3,3	154,7	6,1	-1,1	-1,8	-11,0	21,2
Cityrand	-0,1	108,9	7,2	-1,9	0,2	-7,3	10,7
Innenstadtrand	-2,7	123,3	10,0	-5,7	-2,2	-4,7	11,0
Stadtrand	-2,4	38,5	3,6	-2,2	-2,2	-4,5	1,1
Großstädte	-7,9	86,1	10,3	-3,7	-2,2	-5,5	6,2
nahe Mittelstädte	3,3	1,8	16,1	4,7	0,3	-0,4	3,2
nahe Kleinstädte	7,7	-9,8	8,3	9,2	1,3	2,4	4,7
nahe sonstige Gemeinden	7,5	6,7	13,1	8,3	0,6	0,4	5,3
nahes Umland	6,1	-0,3	12,8	7,3	0,7	0,8	4,3
ferne Mittelstädte	0,4	19,8	-1,2	1,9	0,8	0,3	2,9
ferne Kleinstädte	5,1	-14,1	2,0	5,4	1,7	5,2	3,0
ferne sonstige Gemeinden	3,9	-23,5	-1,2	7,4	1,2	-1,2	1,2
fernes Umland	3,0	-5,9	-0,5	5,1	1,2	0,9	2,2

Außerdem ist eine Abschwächung der negativen Wanderungssalden der anderen Altersgruppen zu erkennen. Insgesamt fallen die Nettozuwanderungsraten für den Zeitraum 2012 bis 2014 höher aus. Die Großstädte können sich demnach nicht nur mehr Zuzügen als Fortzügen von Familien, sondern auch einem weiter und stärker wachsenden Anteil an Bildungswanderern und Berufseinsteigern erfreuen. Im nahen Umland hat sich die Nettozuwanderungsrate der unter 18-Jährigen von 4,9 ‰ auf 12,7 ‰ mehr als verdoppelt, die der 25- bis unter 30-Jährigen vervierfacht sich sogar annähernd von 6,5 ‰ auf 23,1 ‰. Selbst der Saldo der Altersgruppe der 18- bis unter 25-Jährigen, welcher für den Zeitraum 2005 bis 2007 negativ war, dreht ins Positive (siehe Tabelle 5). Im fernen Umland fällt die Bilanz der Familien für 2012 bis 2014 deutlich besser aus. Auffällig ist, dass sich der negative Saldo der Bildungswanderer im fernen Umland abschwächt und im Vergleich zu 2005 bis 2007 quasi nur noch stagniert. Gleichzeitig steigt der Wanderungssaldo der 25- bis unter 30-Jährigen von -1,9 ‰ auf 9,8 ‰ an. Die Erklärung liegt auf der Hand: Grund dafür ist die Inhomogenität dieser Raumkategorie und der Entfernung zu den Oberzentren. Auf diesen Punkt wird beim Vergleich der Stadt und Gemeindetypen weiter unten eingegangen.

Inwiefern auch Zuzüge von Ausländern eine Rolle spielen, kann nur für die Großstädte und IRB-Kategorien gesagt werden. Wie Abbildung 16 zeigt, sinken die Zuzugsüberschüsse von Ausländern in den Großstädten in den Krisenjahren 2008 und 2009 nur leicht und steigen ab dann an, um sich bis 2014 gegenüber 2009 zu verdoppeln. In den Cities schwankt der Anteil an Ausländern unter den Zuziehenden im Gesamtzeitraum leicht auf hohem Niveau (über 50 %) und steigt 2014 auf 56,2 %. In den Stadtteilen des Cityrandes und des Innenstadtrandes liegt der Ausländeranteil an den Zuzügen zunächst bei etwa 40 %, am Stadtrand bei etwa 35 %. Ab 2010 steigt er in allen drei Kategorien stark an und erreicht 2014 ebenfalls einen Anteil von etwa 50 % am Cityrand und Innenstadtrand und 45 % am Stadtrand. Das Bevölkerungswachstum der Cities fällt somit nicht auf eine überproportionale Zunahme von Zuzügen von Ausländern zurück. Im Gegenteil, ihr Anteil steigt in den anderen IRB-Kategorien stärker. Die Anteile sind zwar umso größer, je zentraler der Stadtteil ist, die Werte nähern sich in den letzten Jahren aber an.

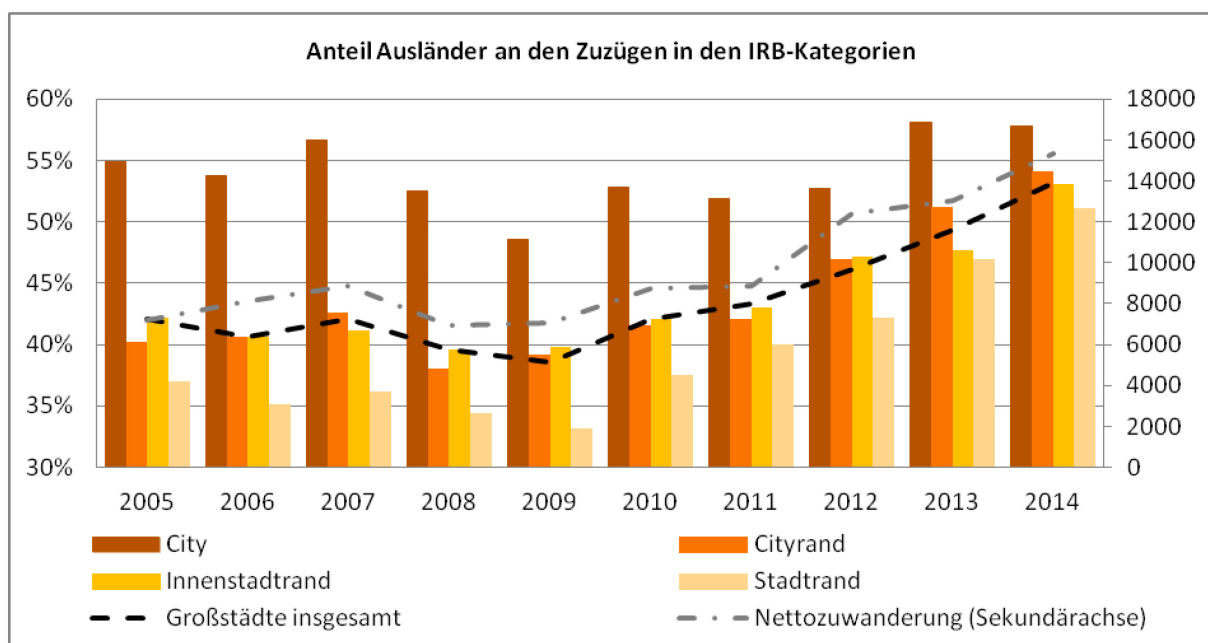


Abbildung 16: Anteil Ausländer an den Zuzügen in den IRB-Kategorien der MRN; auf der Sekundärachse (rechte Skala) ist die Nettozuwanderung von Ausländern abgetragen (eigene Berechnung, Daten: BBSR)

Die räumliche Verteilung der Zuzüge von Ausländern untermauert die These, dass internationale Migration vorwiegend in die Städte und dort in zentrale Quartiere erfolgt. In den ehemaligen citynahen Arbeitervierteln aus der Gründerzeit haben sich seit den 1960er Jahren durch den Zuzug von ausländischen Arbeitskräften („Gastarbeitern“) aus den Anwerbestaaten Netzwerke gebildet, deren Nähe die zuziehenden Ausländer suchen. Hier ist der kommunale Mietwohnungsbestand in der Regel größer als am meist weniger verdichteten Stadtrand. Die Stagnation in den Cities könnte an einer Sättigung des Wohnungsmarktes liegen. Das in Frage kommende Wohnungsangebot ist weitgehend belegt und zu den Neubauten haben zuziehende Ausländer auf Grund ihrer finanziellen Situation häufig keinen Zugang.

5.2 Bildungswanderer – die klassischen Reurbanisierer

Kleinräumig differenziert und über die zeitliche Entwicklung betrachtet zieht es die 18- bis unter 25-Jährigen aus den Kleinstädten sowohl im nahen als auch im fernen Umland der Großstädte und den sonstigen Gemeinden der Peripherie vornehmlich in die Innenstadt und in die Stadtteile am Innenstadtrand. Die Nettozuwanderungsraten fallen für den Zeitraum 2012 bis 2014 in allen Stadttypen positiver aus als 2005 bis 2007. Das beinhaltet auch eine Abschwächung der negativen Nettozuwanderungsraten. Die Cities haben die höchsten Nettozuwanderungsraten (143,5 ‰ für 2005 bis 2007 und 150,5 ‰ für 2012 bis 2014), jedoch sind die Nettozuwanderungsraten von Stadtrand und der fernen Mittelstädte im Vergleich zu den anderen Raten sehr hoch. Letzteres überrascht zunächst, ist die Nettozuwanderungsrate der Bildungswanderer für das ferne Umland doch insgesamt negativ, zeigt aber die Tendenz zu urbaneren Standorten und zur Nähe zu höheren Bildungseinrichtungen. Am deutlichsten wird dieser Zusammenhang im Falle Landaus als ferne Mittelstadt mit Universität. Weshalb die Mittelstädte im nahen Umland nicht mindestens in ähnlichem Maße von positiven Nettozuwanderungsraten der Bildungswanderer profitieren, hängt vermutlich damit zusammen, dass sie zu nah an den Großstädten liegen und – mit Ausnahme von Speyer und Worms – auch deshalb nicht über Universitäten oder Hochschulen verfügen. Der Sprung von 0,4 ‰ (2005 bis 2007) auf 8,3 ‰ (2012 bis 2014) kann einerseits ein Indiz für die neue Attraktivität der größeren Städte sein, allerdings auch mit einer Verknappung von bezahlbarem Wohnraum in den Großstädten zusammenhängen. Das positive Abschneiden der kleineren Städte und Gemeinden im nahen Umland der Kernstädte kann teilweise ebenfalls auf diese Wohnraumverknappung zurückgeführt werden, denn die für ihren angespannten Wohnungsmarkt bekannte Universitätsstadt Heidelberg ist hauptsächlich von solchen kleinen Städten und Gemeinden umgeben (siehe Abbildung 10).

Die 18- bis unter 25-Jährigen sind also hauptsächlich für das Wachstum der Kernstädte verantwortlich, allerdings auch für das neuerliche Wachstum der fernen Mittelstädte. Die kleineren Städte und sonstige Gemeinden verzeichnen deutlich geringere, teilweise negative Wanderungsbilanzen der 18- bis unter 25-Jährigen. Stellenweise, insbesondere um Heidelberg, kommt es allerdings zu kompensierenden Nachfrageverschiebungen ins Umland. Insgesamt zeigt sich in ihren Wanderungsmustern die Wirkung der höheren Bildungseinrichtungen für die altersspezifische Motivation der Migration.

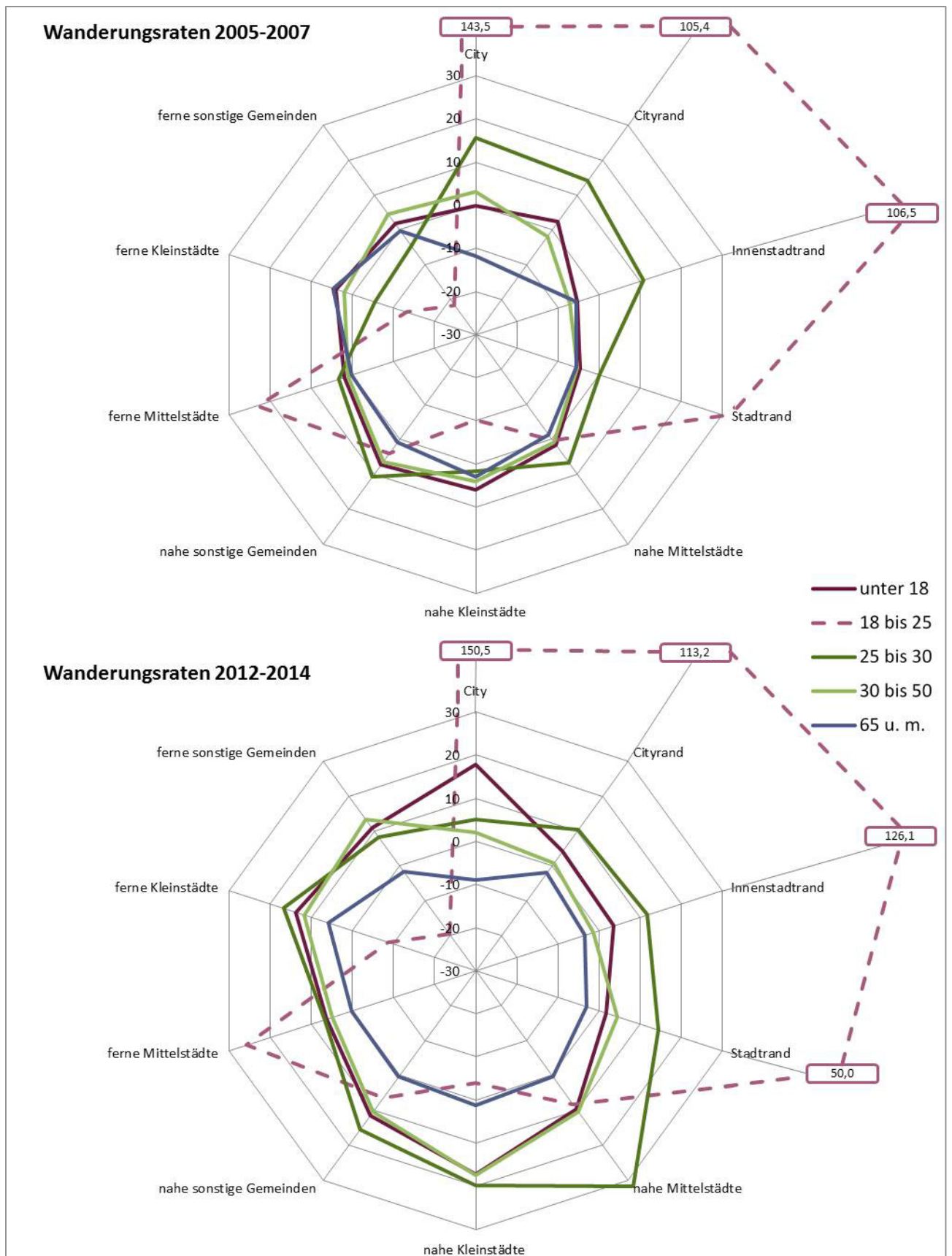


Abbildung 17: Nettozuwanderungsraten nach Altersgruppen und Gebietskategorien in der MRN in ‰; Raten von über 35 ‰ skaliert; 50- bis unter 65-Jährigen sind wegen der geringen Aussagekraft nicht dargestellt (eigene Berechnung; Daten: BBSR und Statistische Landesämter)

5.3 Berufseinsteiger – die neuen Suburbanisierer

Im Zeitraum 2005 bis 2007 gehörten die 25- bis unter 30-Jährigen noch eindeutig zu den Treibern der Reurbanisierung. Die höchsten Nettozuwanderungsraten verzeichneten Innenstadt und Innenstadtrand. Allerdings haben auch die nahen Mittelstädte, vor allem aber die nahen kleineren Städte und sonstige Gemeinden, nennenswerte positive Nettozuwanderungsraten. Die Raten im fernen Umland sind zwar weniger negativ als bei den 18- bis unter 25-Jährigen, allerdings wird auch bei den Berufseinsteigern der Hang zur Abwanderung aus peripheren Lagen deutlich.

Diese Prozesse unterliegen allerdings einer tiefgreifenden Wende. 2012 bis 2014 verlagert sich der Wachstumsschwerpunkt innerhalb der Großstädte nach außen. In den Cities gehen die Nettozuwanderungsraten von vormals 15,7 ‰ auf 5,1 ‰ zurück, wohingegen sie am Stadtrand von 0,1 ‰ auf 14,6 ‰ steigen. Noch deutlicher wird der Umschwung außerhalb der Großstädte: Die höchsten Nettozuwanderungsraten haben nun die Kategorien des nahen Umlandes und die fernen Kleinstädte. Sie übertreffen für den Zeitraum von 2012 bis 2014 die Raten der Großstädte. Die Kleinstädte und die sonstigen kleineren Städte und Gemeinden im fernen Umland kehren die überwiegenden Fortzüge von 2005 bis 2007 in Zuzugsüberschüsse um. Damit kann bei Berufseinsteigern eigentlich nicht mehr von klassischen Reurbanisierern gesprochen werden. Sie tragen sicherlich noch zu einem Teil zum Bevölkerungswachstum der Großstädte und damit zur Reurbanisierung bei, haben im Zeitraum von 2012 bis 2014 aber vermehrt das nahe Umland der Kernstädte zum Ziel von Wohnstandortverlagerungen gemacht. Besonders die nahen Mittelstädte mit ihrer guten Anbindung an die Großstädte eignen sich gut für Berufstätige zum Pendeln. Insgesamt ist daneben eine Verteilung dieser Altersgruppe auf die Fläche erkennbar (siehe auch Abbildung 17). Struktureffekte wie Kohortenstärken sind für diese Entwicklungen eher nicht verantwortlich. Über einen zeitlichen Vergleich der Besetzungstärken der relevanten Altersgruppen wurde festgestellt, dass diese für die 18- bis unter 25-Jährigen und 25- bis unter 30-Jährigen seit 2000 quasi konstant mit insgesamt leicht rückläufiger Tendenz verlaufen (BRACHAT-SCHWARZ & SCHMIDT, 2015, S. 44f).

Die 25- bis unter 30-Jährigen tragen also im Zeitraum 2012 bis 2014 weniger stark zur Reurbanisierung bei als 2005 bis 2007. Sie suchen neben Wohnstandorten am Stadtrand auch das nahe Umland der Kernstädte. Hierin sind zum einen Sättigungseffekte am Wohnungsmarkt in den Innenstädten sowie möglicherweise Motive, die den Suburbanisierern zugeordnet werden, zu vermuten.

5.4 Familien

Familien mit Kindern und Erwachsene der Altersgruppe der 30- bis unter 50-Jährigen sind die klassischen Suburbanisierer. Ihre Nettozuwanderungsraten sind über den Gesamtzeitraum betrachtet in den Kernstädten negativ, im nahen Umland positiv, jeweils mit stärkerer Tendenz zu Kleinstädten und den sonstigen Gemeinden. Im fernen Umland haben die Nettozuwanderungsraten das gleiche räumliche Muster bei etwas geringeren Nettozuwanderungsraten. Eine Auffälligkeit haben die Kernstädte bei kleinräumiger Betrachtung. Für den Gesamtzeitraum zeigen sich negative Wanderungssalden für Familien und potentielle Familiengründer (unter 18-Jährige und 30- bis unter 50-Jährige) am Stadtrand und am Innenstadtrand. In der inneren Stadt (City und Cityrand) verläuft die Entwicklung der unter 18-Jährigen und somit die der Familien mit Kindern deutlich positiver (siehe Tabelle 5). Damit bestätigt sich für die Metropolregion Rhein-Neckar auch die allgemeine Beobachtung von JESSEN et al. (2012, S. 206), dass die Stadtränder bei potentiellen Familien stärkere Wanderungsverluste aufweist als die Innenstädte. An dieser

Stelle sei bereits drauf hingewiesen, dass Ausländer für den Zeitraum 2012 bis 2014 einen großen Anteil an den Zuzügen in die Innenstädte haben und die dortige Dynamik entscheidend prägen. Da in der Fortschreibung der statistischen Landesämter die Nationalität und das Alter in den Wanderungsdaten der Gemeinden nicht erfasst werden, können Aussagen darüber nur für die Großstädte gemacht werden. Dieser Aspekt wird deshalb in Kapitel 6.3 detailliert behandelt.

In stark wachsenden Metropolregionen wie der Metropolregion Rhein-Neckar ließen sich als Haupttrends bisher Suburbanisierung, meist ins ferne Umland, und eine anhaltend hohe Nachfrage in Kleinstädten und sonstigen Gemeinden ausmachen (HIRSCHLE & SCHÜRT, 2008, S. 219). Für die Metropolregion Rhein-Neckar selbst lassen sich diese Aussagen teilweise bestätigen. Für den Zeitraum 2005 bis 2007 haben die kleineren sonstigen Gemeinden im fernen Umland tatsächlich die zweithöchsten Nettozuwanderungsraten für die Altersgruppe der 30- bis unter 50-Jährigen, dicht gefolgt von den nahen Kleinstädten. Die nahen sonstigen Gemeinden übertreffen die Nettozuwanderungsrate der fernen sonstigen Gemeinden jedoch um fast 50 %. Bei der Altersgruppe der unter 18-Jährigen sind es ebenfalls die sonstigen Gemeinden im nahen Umland, die die höchsten Nettozuwanderungsraten aufweisen, dicht gefolgt von den nahen Kleinstädten. Die fernen Kleinstädte fallen allerdings auf Rang 3. Beides zusammengenommen ergibt zumindest eine erkennbare Tendenz der Suburbanisierer zu den kleineren Gemeinden, egal ob sie in kleinerer oder größerer Entfernung zu den Kernstädten liegen. 2012 bis 2014 setzt sich diese Tendenz bei Familien fort, wird aber immer stärker von Reurbanisierungsprozessen überlagert, insbesondere in den Cities und in den Stadtteilen am Stadtrand. Hinzu kommen deutlich gestiegene Nettozuwanderungsraten der nahen und fernen Mittelstädte. Für Familien mit Kindern scheinen die urbanen Standorte zwar attraktiver geworden zu sein, sind aber nicht das vorherrschende Ziel der Wohnstandortverlagerungen. 2005 bis 2007 waren die Wanderungssalden der unter 18-Jährigen mit $-5,2\text{ ‰}$ für den Innenstadtrand und $-4,6\text{ ‰}$ für den Stadtrand noch deutlich negativ. Mit einem mittleren jährlichen Wanderungssaldo von $3,5\text{ ‰}$ beziehungsweise $1,8\text{ ‰}$ zwischen 2012 und 2014 verzeichnen Innenstadtrand und Stadtrand 2012 bis 2014 wieder mehr Zuzüge als Fortzüge, stehen damit jedoch deutlich hinter der inneren Stadt, die mit $17,8\text{ ‰}$ in der City und immerhin noch $4,2\text{ ‰}$ am Cityrand beachtliche Zuströme an Familien mit Kindern aufweist. Obwohl sich also die Nettozuwanderungsraten in den Kernstädten verbessert und, mit Ausnahme des Innenstadtrandes für die 30- bis unter 50-Jährigen, für den Zeitraum 2012 bis 2014 positiv sind, fallen die Raten im Vergleich zu 2005 bis 2007 auch im Umland deutlich positiver aus. Insbesondere die nahen Mittelstädte werden zum Ziel von Wohnstandortverlagerungen von Familien. Sie verbessern ihre Wachstumsraten bei den Familien um das Fünffache (siehe Tabelle 5). Auch die fernen Kleinstädte und sonstige Gemeinden können die Raten steigern.

Alles in allem wird also auch die Wanderung von unter 18-Jährigen und 30- bis unter 50-Jährigen flächenhafter mit zwei erkennbaren, sich überlagernden Tendenzen: Sie ziehen eher in die Innenstädte und in die weniger verdichteten Kommunen im Umland. Diese Beobachtung ist insofern relevant, da viele familiengeeignete Häuser und Wohnungen tendenziell von Eltern nach dem Auszug der Kinder belegt sind und potentiellen Suburbanisierern gar nicht zur Verfügung stehen (JUST, 2012, S. 170). Zum Ziel von Wohnstandortverlagerungen werden die kleineren Städte und Gemeinden, da sie noch ausreichend und geeignetes Bauland in ausweisen können.

5.5 Wanderungsverhalten älterer Menschen

Mit Ausnahme des Innenstadtrandes haben mindestens 65-Jährige im Gesamtzeitraum in allen Gebietskategorien der Kernstädte die am stärksten negativen Wanderungssalden. Für eine neue Anziehungskraft der wachsenden Kernstädte für die Altersgruppen der mindestens 50-Jährigen gab es bisher keine Anzeichen (siehe auch HERFERT & OSTERHAGE, 2012, S. 102), was sich für die Metropolregion Rhein-Neckar und den untersuchten Zeitraum nur teilweise bestätigen lässt. Wachsende Anteile der 50- bis unter 65-Jährigen spiegeln eher die Kohorteneffekte der alternenden geburtenstarken Jahrgänge wieder als eine gestiegene Wertschätzung des Wohnens in der Stadt (HIRSCHLE & SIGISMUND, 2008, S. 43). Mindestens 50-Jährige passen ihre Nachfrage nach Wohnraum selbst nach dem Auszug der Kinder kaum noch an. Das vertraute Umfeld aufzugeben ist meistens nicht favorisiert, weshalb ein Wohnortwechsel in der Regel nur erfolgt, wenn es sich nicht vermeiden lässt (JUST, 2012, S. 170; DITTRICH-WESBUER et al., 2010, S. 91). Dieser Remanenzeffekt beherrscht also scheinbar immer noch das Wanderungsverhalten dieser Altersgruppen. Bei den jüngeren und älteren Alten bleiben die medial angekündigten vermehrten Zuzüge in die Kernstädte (HERFERT & OSTERHAGE, 2012, S. 88) auch in der Metropolregion Rhein-Neckar bisher aus. Der Anteil älterer Menschen im suburbanen Umland wird eher größer. Einen nennenswerten Zuzugsüberschuss der Altersgruppe der mindestens 65-Jährigen erfahren eigentlich nur die Kleinstädte. Dabei spielt es – absolut gesehen – kaum eine Rolle, ob sie im nahen Umland der Kernstädte oder in weiterer Entfernung liegen.

Größere oder nennenswerte Veränderungen haben die Nettozuwanderungsraten der mindestens 65-Jährigen im Vergleich der beiden Zeiträume 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 im Umland der Kernstädte kaum. In den Kernstädten fallen die Änderungen jedoch auf. Auch wenn die Nettozuwanderungsraten der mindestens 65-Jährigen in den Kernstädten im Zeitraum 2012 bis 2014 negativ sind, so haben sie sich im Vergleich zu 2005 bis 2007 leicht verbessert, im Falle des Cityrandes sogar deutlich von -13,0 ‰ auf -2,0 ‰. Setzt sich dieser Trend fort, kann womöglich bald doch von einem Trend bei älteren Menschen zum Wohnen in die Stadt gesprochen werden. Zwar schwächt sich die negative Wanderungsbilanz der Kernstädte insgesamt von -6,1 ‰ (2005 bis 2007) auf -4,2 ‰ (2012 bis 2014) um etwa ein Drittel ab, ob das jedoch wirklich als eine Wiederentdeckung der Stadt von älteren Menschen zu deuten ist, ist fraglich.

Die Präferenz für den Cityrand hängt wahrscheinlich mit der dortigen Bautätigkeit zusammen. Zum einen entstehen hier Pflegeheime oder Einrichtungen für betreutes Wohnen (siehe hierzu auch Kapitel 7.2 und 7.3). Zum anderen wird gerade bei Neubauten auf für diese Klientel wichtige Aspekte wie Barrierefreiheit, Nahversorgungsangebote oder ÖPNV-Anbindung geachtet. In Neubau- oder Umnutzungsprojekten zum Teil auf ehemaligen Industrie- und Gewerbeflächen entsteht somit auch altengerechter Wohnraum. Ob es die Barrierefreiheit durch den Wegfall von Treppen innerhalb der Wohnung oder das Vorhandensein eines Aufzugs ist, der neue Wohnraum erfüllt nicht nur neuere Baustandards, er bringt oft eben diese für ältere Menschen notwendigen, für jüngere Menschen womöglich als Luxus empfundenen Annehmlichkeiten. Der Cityrand ist lagebedingt in der Regel bereits gut in das öffentliche Verkehrsnetz integriert und die Nahversorgung ist über Lage und Urbanität tendenziell gegeben. Daher liegt die Vermutung nahe, dass es die barrierefrei geplanten, neu gebauten Etagenwohnungen mit Aufzügen sind, die hier für steigende Zuzüge ausschlaggebend sind.

Der Fall Kleinniedesheim südlich von Worms in Rheinland-Pfalz zeigt beispielhaft und anschaulich, dass besonders starke positive Ausschläge in den Nettozuwanderungsraten der mindestens

65-Jährigen meistens mit dem Bau oder der Erweiterung von Altenpflegeheimen zusammenhängen. Die mit 953 Einwohnern im Jahr 2013 kleinste Gemeinde des Rhein-Pfalz-Kreises erfuhr im gleichen Jahr einen Zuzug von 74 mindestens 65-Jährigen bei nur 5 Fortzügen. Die Nettozuwanderungsrate dieser Altersgruppe beträgt in diesem Jahr 361,3 ‰. Grund dafür ist das am 29.12.2012 eröffnete neue Johanniter-Haus Kleinniedesheim. Mit Wohnstandortpräferenzen, besserer Erreichbarkeit medizinischer Dienstleister, einfacherer Nahversorgung oder der ÖPNV-Anbindung hat das Wanderungsverhalten älterer Menschen demnach nur bedingt zu tun. In erster Linie mag das an der Einteilung der Altersgruppe liegen, denn die jüngeren Alten treffen sicherlich andere, bewusstere Wohnstandortentscheidungen entsprechend ihrer Bedürfnisse, und Pflegeheime werden erst im höheren Alter relevant. In Verbindung mit den Ergebnissen, die noch keine neuerliche Tendenz älterer Menschen für die Innenstädte feststellen konnten, wäre das ein weiteres Indiz gegen die These der Rückkehr älterer Menschen in die Stadt.

5.6 Ergebnisse der Shift-Share-Analyse

Das Ergebnis der Shift-Share-Analyse der Einwohnerzahlen von 2014 im Vergleich zu 2005 (siehe Tabelle 6, für weitere Details siehe Tabellen in Anhang A) verdeutlicht noch einmal die Verschiebung des Bevölkerungswachstums in Richtung der Oberzentren respektive City und Cityrand. Die Bevölkerungszahlen haben sich demnach nur in den drei Oberzentren besser entwickelt als in der Region als Ganzes, was der positive Standortfaktor beschreibt. Außerhalb der Oberzentren gehören die sonstigen Gemeinden und kleineren Städte ohne zentralörtliche Funktion im nahem Umland zu der Gruppe, die sich relativ betrachtet besser entwickelt hat als die größeren Städte und Gemeinden im Umland, wenngleich sich die Bevölkerungszahlen in den nahen Kleinstädten nur sehr geringfügig schlechter entwickelt haben als die Metropolregion Rhein-Neckar insgesamt. Innerhalb der Oberzentren stechen City und Cityrand heraus, gefolgt vom Innenstadtrand. Die Stadtteile der Kategorie Stadtrand entwickeln sich zwar im Vergleich zur Region insgesamt sehr leicht überdurchschnittlich, allerdings nur unwesentlich besser als die nahegelegenen Kleinstädte. Parallelen in der Entwicklung, die auf die Ähnlichkeit dieser beiden Kategorien schließen lassen, treten hier zu Tage.

Tabelle 6: Shift-Share-Analyse – Bevölkerungsentwicklung der MRN insgesamt 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)

Alle Altersgruppen	Regionalfaktor	Strukturfaktor	Standortfaktor
City	0,1032	0,0222	0,0810
Cityrand	0,1099	0,0164	0,0935
Innenstadtrand	0,0860	0,0237	0,0623
Stadtrand	0,0268	0,0241	0,0027
Großstädte	0,0614	0,0227	0,0387
nahe Mittelstädte	0,0134	0,0222	-0,0088
nahe Kleinstädte	0,0209	0,0225	-0,0016
nahe sonstige Gemeinden	0,0381	0,0241	0,0141
nahes Umland	0,0238	0,0245	-0,0008
ferne Mittelstädte	0,0128	0,0216	-0,0087
ferne Kleinstädte	-0,0042	0,0206	-0,0247
ferne sonstige Gemeinden	-0,0094	0,0157	-0,0251
fernes Umland	-0,0008	0,0206	-0,0214

Die Shift-Share-Analyse ist durch Kohorteneffekte verzerrt und bildet im Wachstum der Altersgruppen die allgemeine Alterung durch den demographischen Wandel ab. Im Ergebnis lassen sich die Beobachtungen der langen Reihen aber damit untermauern und verdeutlichen die Tendenz zur Reurbanisierung durch junge Erwachsene. Das Wachstum konzentriert sich auf die zentralen Lagen innerhalb der Großstädte und strahlt von dort aus in die Randlagen und über die administrative Stadtgrenze in das nahe Umland. Die Metropolregion Rhein-Neckar gehört somit als Ganzes betrachtet eindeutig zum Reurbanisierungstyp I (relative Reurbanisierung).

Bei der Betrachtung der einzelnen Altersgruppen treten allerdings andere räumliche Muster hervor. Die Gruppe der unter 18-Jährigen – respektive Familien – hat die besten Werte am Cityrand und ähnliche Werte am Innenstadtrand und den nahen sonstigen Gemeinden. Durchweg negativ sind die Werte im fernen Umland, besonders in den fernen sonstigen Gemeinden. Eine Tendenz der Familien zu den sich dynamisch entwickelnden Cityrändern scheint ebenso erkennbar wie die zu den womöglich günstigen kleinen Gemeinden in der Nähe der Großstädte. Nimmt man die Gruppe der 30- bis unter 50-Jährigen zur Betrachtung hinzu, unterstreicht deren Entwicklung diese Annahme. Auch in dieser Altersgruppe haben die zentralen Standorte innerhalb der Großstädte die höchsten Werte und die Kategorien des fernen Umlandes die niedrigsten. Wenig überraschend ist die deutliche Tendenz der 18- bis unter 25-Jährigen zu den Großstädten und innerhalb derer zu den zentralen Standorten. Dass die fernen Mittelstädte im Vergleich zu den anderen Kategorien minimal positiv dastehen, liegt nur an Landau und der dortigen Universität und unterstreicht die Anziehungskraft der Bildungseinrichtungen auf diese Altersgruppe. Ein ähnliches Muster haben die 25- bis unter 30-Jährigen. Insgesamt verteilt sich das Wachstum zwar flächenhaft, aber nur die Kategorien der Kernstädte haben positive Werte. Dass sich Berufseinsteiger und Absolventen in Richtung der Großstädte orientieren, scheint für die Metropolregion Rhein-Neckar zuzutreffen. Einzig die mindestens 65-Jährigen zeigen ein unerwartetes Bild. Die Kleinstädte und sonstigen kleinen Städte und Gemeinden im nahen Umland entwickeln sich in Bezug auf diese Altersgruppe am besten. Der Cityrand fällt trotz seiner hohen Nettozuwanderungsraten der gleichen Altersgruppe im Vergleich zur gesamten Metropolregion Rhein-Neckar auf den letzten Platz. Das spricht also nicht gerade für die These der Rückkehr älterer Menschen in die Städte, sondern eher für das „aging in place“.

Was die Shift-Share-Analyse zusätzlich verdeutlicht: Reurbanisierungsprozesse einzelner Altersgruppen bestehen neben anhaltenden Suburbanisierungstendenzen anderer Altersgruppen. Durch das allgemeine Wachstum einer Region des Reurbanisierungstyps I können die einzelnen Tendenzen verwässert sein. Die Anteilsverschiebungen, Bevölkerungsentwicklung und Wanderungsprozesse an der administrativen Stadtgrenze der Kernstädte zu trennen, scheint also nur bedingt geeignet zu sein, um diese Prozesse abzubilden, denn die altersgruppenspezifischen Präferenzen zum Zentrum – im Falle der jungen Erwachsenen – oder zu Lagen auf beiden Seiten der Stadtgrenzen – im Falle der Familien – bedürfen einer kleinräumigen Darstellung und Betrachtung.

5.7 Bautätigkeit in der Region

Einwohnerzuwächse und die Fertigstellung neuer Wohnungen sind logischerweise räumlich und zeitlich eng miteinander verbunden. Mit dem Abschluss von Wohnungsbauprojekten steigen durch Zuzüge der neuen Bewohner die Einwohnerzahlen, solange es sich nicht um Ersatzbauten handelt. Zu einem gewissen Teil haben Verwaltung und Immobilienwirtschaft dadurch Einflussmöglichkeiten auf das Bevölkerungswachstum. In Stadtteilen, Städten und Gemeinden in

denen keine ausreichenden Flächenpotenziale vorhanden sind oder aus anderen Gründen keine nennenswerte Bautätigkeit stattfindet, können steigende Zuzugsraten zu einer intensiveren Nutzung des vorhandenen Wohnraums führen. Die steigende Nachfrage bei annähernd gleichbleibendem Angebot übt einen Druck auf den Wohnungsmarkt aus, der zu einer intensiveren Nutzung des vorhandenen Wohnraums führen kann und sich in Preisanstiegen widerspiegelt.

5.7.1 Intensität der Wohnflächennutzung

Da für die Preise keine geeigneten und flächendeckenden Daten verfügbar waren, wird auf die verfügbare Wohnfläche pro Kopf zurückgegriffen, um die lokal unterschiedliche Lage auf den Wohnungsmärkten näherungsweise zu beschreiben. In der Metropolregion Rhein-Neckar wird der vorhandene Wohnraum in den Großstädten und dort in den zentralen Stadtteilen intensiver genutzt als in den Umlandgemeinden (siehe Tabelle 7). In den Großstädten beträgt die durchschnittliche verfügbare Fläche je Einwohner 2005 bis 2007 40,2 m², im nahen sowie im fernen Umland liegt sie etwa 10 % darüber bei rund 45,0 m². In den Mittelstädten ist sie jeweils etwas geringer als in den Kleinstädten oder sonstigen Gemeinden. Die Flächen werden also bereits in den Mittelstädten intensiver genutzt. Innerhalb der Großstädte bestehen diese Tendenzen weiter fort. Während Stadtrand und Innenstadtrand Werte um 41 bis 42 m² aufweisen, stehen einem Einwohner in City und Cityrand durchschnittlich noch 36 bis 38 m² zur Verfügung. Die Intensität der Flächennutzung hat in den letzten Jahren in allen Städten und Gemeinden des nahen und fernen Umlandes abgenommen. Es ist also 2012 bis 2014 je Einwohner mehr Wohnfläche verfügbar als noch 2005 bis 2007. In den IRB-Kategorien sind die Veränderungen zwar sehr gering, stehen aber damit der Entwicklung im Umland entgegen. Die geringeren Grundwerte der höher verdichteten Lagen könnten als erster Anhaltspunkt für eine höhere Nachfrage und höhere Preise dienen. Steigen die Werte für verfügbaren Wohnraum pro Kopf trotz steigender Zuzüge, können zudem Verdrängungseffekte unterstellt werden.

Tabelle 7: Verfügbare Wohnfläche in m² je Einwohner in den Gebietskategorien der MRN (eigene Berechnung; Daten: BBSR und Statistische Landesämter)

Verfügbare Wohnfläche je Einwohner im m ²	2005 bis 2007	2012 bis 2014
City	36,1	36,1
Cityrand	37,8	37,0
Innenstadtrand	41,5	40,9
Stadtrand	40,9	41,8
Großstädte	40,2	40,3
Nahe Mittelstädte	42,7	45,2
Nahe Kleinstädte	46,8	49,5
Naher Rest	45,9	49,2
Nahes Umland	45,0	47,9
Ferne Mittelstädte	43,0	47,0
Ferne Kleinstädte	44,5	49,2
Ferner Rest	46,6	51,8
Fernes Umland	44,9	49,6

5.7.2 Zusammenhang von Wanderung und Bautätigkeit

Wie für Regionen im Stadium der Reurbanisierung vorausgesagt, verschiebt sich die Bautätigkeit in der Metropolregion Rhein-Neckar tatsächlich zu Gunsten der Kernstädte. Abbildung 18 zeigt anschaulich, dass die Rate in den Kernstädten zwischen 2002 und 2014 von etwa 1,1 auf 3,0 fertiggestellte Wohnungen pro 1 000 Einwohner steigt und die des nahen und fernen Umlandes schließlich übertrifft. Gleichzeitig sinken die Raten der Bautätigkeit im gesamten Umland über den Gesamtzeitraum um 0,5 beziehungsweise 1,0-Promillepunkte. Obwohl sich das Niveau in den Teilgebieten bis 2014 tendenziell angleicht, fällt die Entwicklung in den Kernstädten deutlich günstiger aus. Damit ist neben dem Bevölkerungswachstum ein weiterer Faktor gefunden, der die Metropolregion Rhein-Neckar als Region mit absoluter Reurbanisierung charakterisiert. Der erneute Anstieg der fertiggestellten Wohnungen im nahen und fernen Umland ab 2010 deutet auf Engpässe am Wohnungsmarkt in den Kernstädten auf Grund von Baulandverknappung hin. Das Potenzial der Innenentwicklung wird geringer und die anhaltende Nachfrage führt zu Preissteigerungen, die die Suburbanisierung begünstigen.

Die Tendenzen der Suburbanisierung waren 2005 bis 2007 mit einer dreimal höheren Rate an fertiggestellten Wohnungen je 1 000 Einwohnern im Umland gegenüber den Kernstädten noch deutlicher ausgeprägt, wie Abbildung 18 verdeutlicht. Die Bautätigkeit in der Region verändert ihre räumliche Ausprägung zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 leicht von einer eher flächenhaften Ausdehnung mit dem Fokus auf kleinere Städte und Gemeinden in nahem als auch im fernen Umland der Kernstädte hin zu einem diffusen Nebeneinander in allen Kategorien. Eine deutlich übermäßige Bautätigkeit in den Kernstädten ist (noch) nicht auszumachen. Können die Kernstädte das noch vorhandene Potential von Konversionsflächen und Industriebrachen in naher Zukunft nutzen, setzen sich die Tendenzen womöglich fort und die relative Bautätigkeit der Kernstädte übertrifft die des Umlands schließlich deutlich.

Innerhalb der Großstädte holen die Stadtteile des Stadtrandes auf. In den Innenstädten ist kaum Platz für den Wohnungsneubau, da Nachverdichtung und Schließung von Baulücken nur begrenztes Potenzial bieten. Die Bautätigkeit ist am Stadtrand insgesamt stärker ausgeprägt als in den Stadtteilen des Innenstadtrandes und der inneren Stadt. Trotz der verhältnismäßig geringe-

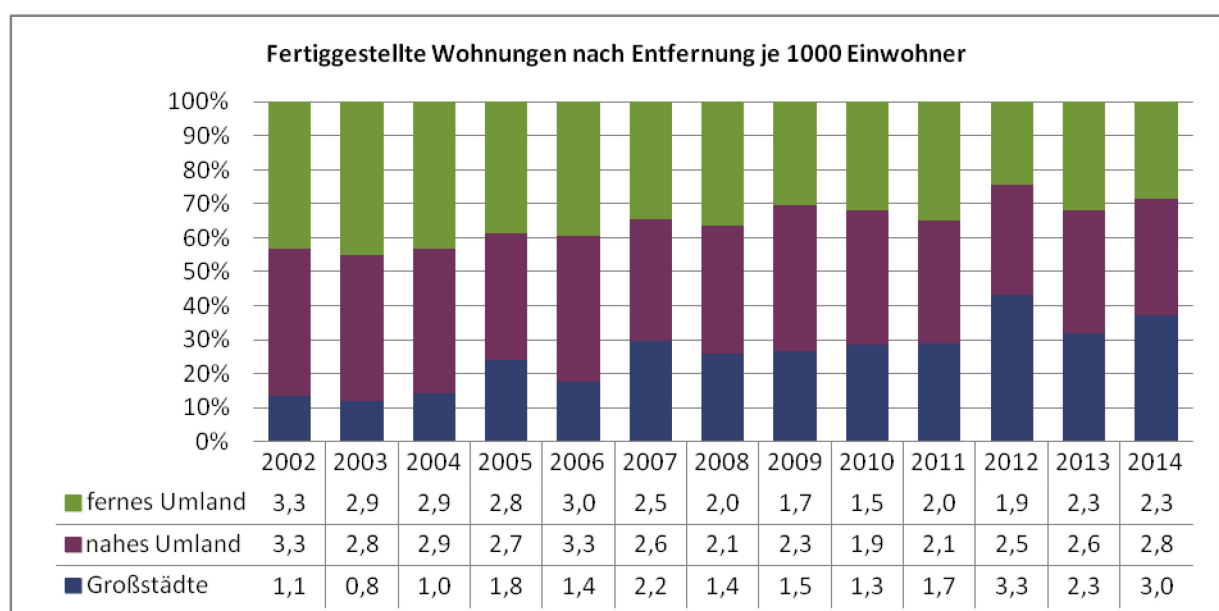


Abbildung 18: Fertiggestellte Wohnungen pro 1 000 Einwohner in der MRN nach Entfernung (Großstädte vor 2005 ohne Daten für Mannheim, eigene Darstellung, Daten: BBSR und Statistische Landesämter)

ren Bautätigkeit am Innenstadtrand fallen die Wachstumsraten der Einwohnerzahlen leicht höher aus als am Stadtrand, auch im Vergleich der beiden betrachteten Zeiträume. Ein Ergebnis der Shift-Share-Analyse (siehe Kapitel 5.6) war Herausstellung des überproportionalen Wachstums der Innenstädte und des Innenstadtrandes. Wie aus Abbildung 19 hervorgeht, korrelieren Wachstum und Bautätigkeit innerhalb der Großstädte nicht zwingend miteinander. Während das Bevölkerungswachstum in City und Cityrand sowie in den Stadtteilen am Innenstadtrand stärker ausfallen als am Stadtrand, sind die Raten der fertiggestellten Wohnungen am Stadtrand höher und nehmen mit zunehmender Nähe zum Stadtzentrum ab. Die Beobachtungen deuten darauf hin, dass die Reurbanisierungstendenzen zwar durch die gestiegene Bautätigkeit in den Großstädten gestützt wird, das überproportionale Wachstum der Innenstädte aber andere Gründe als die Ausweitung des Angebots an innerstädtischem Wohnraum haben muss. Hier kommt der internationalen Migration erneut eine wichtige Bedeutung zu. Die relevanten Stadtteile, von MA-Lindenhof, MA-Schwetzingenstadt und MA-Oststadt abgesehen, haben hohe Anteile an Ausländern unter allen Zuziehenden über die Stadtgrenze. Eine detaillierte Analyse dieser Aspekte folgt in Kapitel 6.

Außerhalb der Kernstädte wird der generelle Rückgang der flächenhaften Bautätigkeit in Abbildung 19 ebenso deutlich wie die Bevölkerungszunahme. Die nahen Mittelstädte verzeichnen quasi keine veränderte Bautätigkeit bei leicht steigendem Wanderungssaldo. Ähnlich wie in den nahen Mittelstädten verhält es sich mit der Entwicklung von Bautätigkeit und Wanderungssaldo in den nahen Kleinstädten. Unter den nahen sonstigen Gemeinden finden sich einige, in denen offensichtlich Neubaugebiete (Erpolzheim und Oftersheim) oder andere Bauprojekte fertiggestellt wurden und die Bautätigkeit infolgedessen sichtbar sinkt. Insgesamt nimmt die Bautätigkeit in den fernen sonstigen Gemeinden zwischen 2005 und 2014 leicht ab (siehe Abbildung 18). Wie in Abbildung 19 zu sehen, steigen die Wanderungssalden jedoch geringfügig.

Bei den Mittelstädten im fernen Umland sticht Landau. Dort reagieren Stadt und Investoren offensichtlich auf die Zuzugsüberschüsse, denn die Bautätigkeit nimmt gegenüber 2005 bis 2007 leicht zu. Im Falle Bad Bergzabern (Rheinland-Pfalz) wirkt wahrscheinlich wie bei Landau die Rolle als nächst größere Stadt in einem peripheren Teil der Region stark bei der deutlich steigenden Nettozuwanderungsrate mit. Die Universität Koblenz-Landau wirkt hierauf sicherlich nochmals verstärkend ein. Damit wäre ein Beispiel gefunden, dass nicht nur die Kernstädte deutlich steigende Nettozuwanderungsraten verzeichnen, sondern in peripheren Lagen auch Mittelstädte und sogar Kleinstädte mit besonderen Funktionen oder einem regionalen Bedeutungsüberschuss. Bad Bergzabern zählt nur 7 843 Einwohner (Stand 31.12.2014), ist aber als Mittelzentrum ausgewiesen und hat somit einen Bedeutungsüberschuss gegenüber den umliegenden Städten und Gemeinden. Wegen der geringen Einwohnerzahl zählt es in dieser Untersuchung zur Kategorie der Kleinstädte.

Mit einer Ausnahme (Jockgrim) geht die Bautätigkeit in den fernen Kleinstädten leicht zurück bei gleichzeitig steigenden Wanderungssalden. Diffuser, aber in der Tendenz ähnlich entwickeln sich die fernen sonstigen Gemeinden. Die starke Streuung ist oftmals in den geringeren Einwohnerzahlen begründet. Neubaugebiete fallen statistisch stärker ins Gewicht. Insgesamt zeigen sie aber das gleiche Bild wie die nahen sonstigen Gemeinden: eine rückläufige Bautätigkeit bei steigenden Wanderungssalden. Für den suburbanen Raum insgesamt lässt sich somit keine steigende Bautätigkeit feststellen.

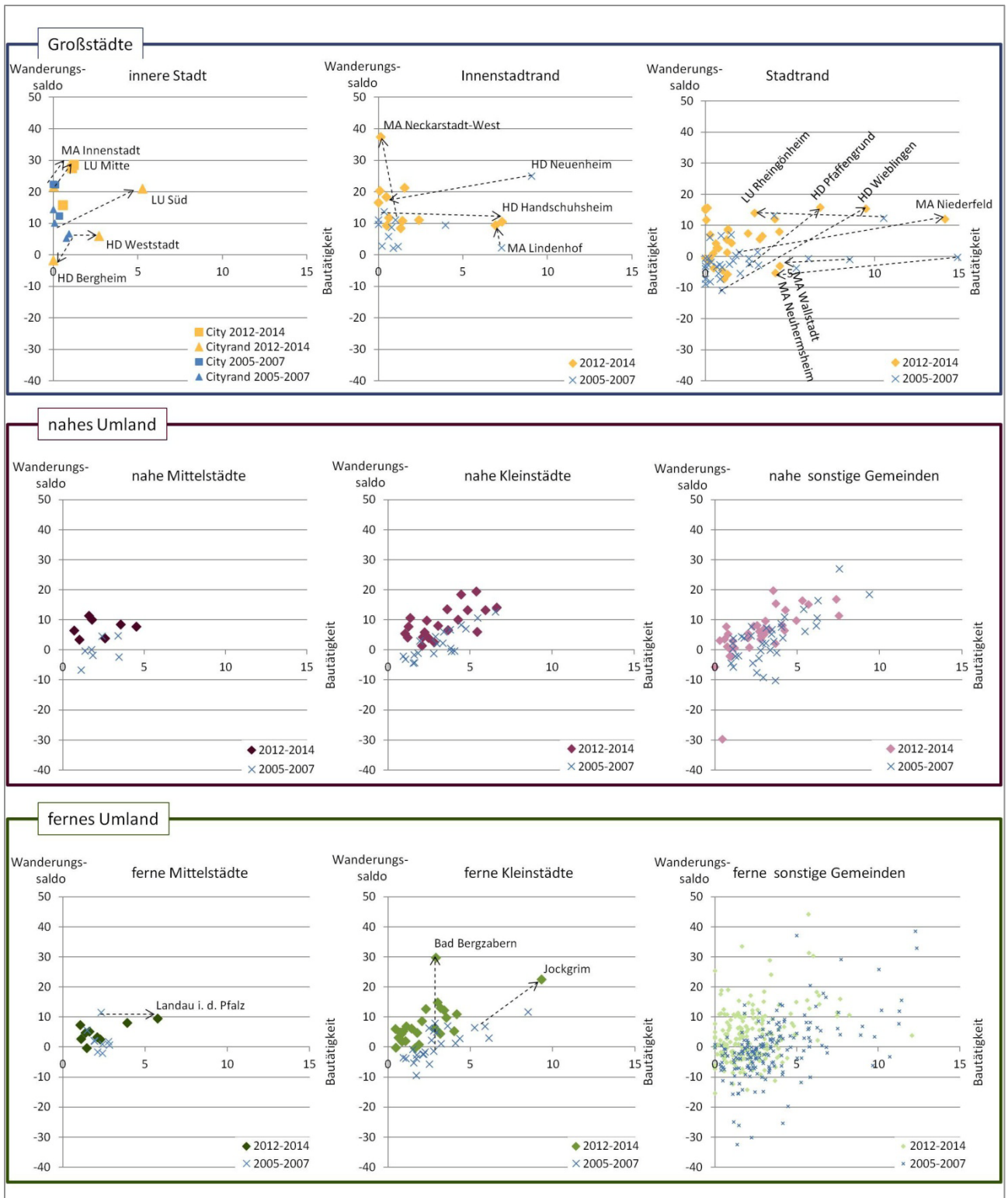


Abbildung 19: Fertiggestellte Wohnungen und Wanderungssaldo in der MRN jeweils pro 1000 Einwohner in den IRB- und WIM-Kategorien; Extremwerte der fernen sonstigen Gemeinden gehen auf Basiseffekte wegen geringer Einwohnerzahlen zurück und werden nicht dargestellt (eigene Darstellung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)

Insgesamt sind die Entwicklungen im Umland sonst wenig aussagekräftig. Auf die Beobachtungen innerhalb der Großstädte wird in Kapitel 6 eingegangen. In einigen Umlandgemeinden, können Effekte von Neubaugebieten – besonders deutlich wegen der statistischen Basiseffekte – beobachtet werden. In der Regel sind es junge Familien, die sich in den Neubaugebieten der

Kleinstädte mit überwiegender Ein- und Zweifamilienhausbebauung niederlassen. In Jockgrim, einer Kleinstadt im Landkreis Germersheim, geht der Anstieg der Bautätigkeit im Vergleich von 2005 bis 2007 zu 2012 bis 2014 (5,3 auf 9,3 fertiggestellte Wohnungen je 1 000 Einwohner) mit einer steigenden Nettozuwanderung einher (6,4 ‰ auf 22,5 ‰). Dabei handelt es sich hauptsächlich um Familien mit Kindern unter 18 Jahren. Die Nettozuwanderung der unter 18-Jährigen steigt von 5,2 ‰ auf 40,6 ‰. Jockgrim liegt mit 22 Minuten Fahrzeit zum nächsten Oberzentrum knapp im fernen Umland. Ganz ähnlich erfährt auch Neckargemünd mit der Erschließung des Neubaugebietes im Ortsteil Kleingemünd hauptsächlich Zuzüge von Familien mit Kindern. Die Nettozuwanderung der unter 18-Jährigen steigt von 0,8 ‰ (2005 bis 2007) auf 33,7 ‰ (2012 bis 2014). In Neckargemünd fällt der Anteil von Familien etwas geringer aus, was dadurch erklärt werden kann, dass neben Ein- und Zweifamilienhäusern auch eine Einrichtung mit betreutem Wohnen für Senioren geplant und realisiert wurde. Für Berufspendler liegt das Neubaugebiet in einer besonders vorteilhaften Lage. Neckargemünd ist verkehrstechnisch gut erschlossen. Es liegt mit 18 Minuten Fahrtzeit zum nächsten Oberzentrum am äußeren Rand der 20-Minuten Fahrtzeitzone von Heidelberg und ist zudem an das S-Bahnnetz angeschlossen. Die nahen Einkaufsmöglichkeiten, ein Kindergarten mit an das Neubaugebiet angepassten Kapazitäten und die Nähe zu weiterführenden Schulen scheinen das Neubaugebiet für junge Familien zusätzlich attraktiv zu machen und eine Entlastung für den angespannten Wohnungsmarkt in Heidelberg zu bieten. Der Bebauungsplan sieht vor, dass in dem Gebiet vorrangig freistehende Einfamilienhäuser und Doppelhäuser für junge Familien entstehen sollen, um der geringen Verfügbarkeit von Baugrund und der erhöhten Nachfrage von attraktivem und dennoch erschwinglichem Wohnbauland zu entgegenen. Die Grundstücke sollen aufgrund der hohen Quadratmeterpreise auch vergleichsweise kleinteilig parzelliert werden können, damit neben den individuellen Bauwünschen auch dem Grundsatz des schonenden Umgangs mit Grund und Boden Rechnung getragen wird. In einzelnen Bereichen sieht der Bebauungsplan zudem großzügigere Parzellen vor, um auch der Nachfrage nach exklusiveren Baugrundstücken zu begegnen (Stadt Neckargemünd, 2009, S. 10). Das Neubaugebiet besteht aus etwa 100 Flurstücken von unterschiedlicher Größe. Es wurde überwiegend als Wohngebiet mit Mischbebauung am Rand entwickelt. Hier entstanden Gewerbeflächen unter anderem mit Geschäften zu Nahversorgung. Baubeginn war September 2010, nachdem die Erschließung abgeschlossen war (Stadt Neckargemünd, 2017). Der Dreijahresdurchschnitt 2012 bis 2014 deckt die Effekte sehr aussagekräftig ab.

Zusammenfassend gesehen ist die Bautätigkeit ein geeigneter Indikator für den Einfluss der Immobilienwirtschaft auf die beobachteten Prozesse. Während die Fertigstellung von Wohnraum stark mit einem Anstieg der Einwohnerzahl verbunden ist, sind die Bevölkerungszuwächse nicht überall dadurch erklärbar. Besonders in den Stadtteilen der Innenstadt (City und Cityrand) sind überproportionale Bevölkerungszuwächse nicht mit der Bautätigkeit erklärbar. Innerhalb der Großstädte nehmen die Bevölkerungszuwächse tendenziell mit der Entfernung zum Zentrum ab, während die Bauraten in dieser Richtung zunehmen. Der Schwerpunkt der Bautätigkeit in der Metropolregion Rhein-Neckar verlagert sich von kleineren Städten und Gemeinden in Richtung der Großstädte, bleibt aber flächenhaft. Innerhalb der Großstädte weist der Stadtrand die höchsten Bauraten auf. Hier ist in der Regel auch das Flächenpotenzial am größten. Neben den Kernstädten können auch Städte mit besonderen Funktionen und einem Bedeutungsüberschuss für ihr Umland eine steigende Bautätigkeit (Landau) oder eine positivere Wanderungsbilanz (Bad Bergzabern) verzeichnen.

6 Reurbanisierung in den Großstädten Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim

Nach der intraregionalen Betrachtung wird im folgenden Kapitel die Entwicklung innerhalb der drei Großstädte dargestellt. Dazu werden in Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim die demographische Entwicklung und das Wanderungsverhalten der einzelnen Altersgruppen in Bezug auf deren innerstädtische räumliche Ausprägung miteinander verglichen. Anhand der Einteilung der IRB werden die Entwicklungen von 2005 bis 2014 in den verschiedenen Stadtteiltypen untersucht. Mit einer Shift-Share-Analyse werden die Beobachtungen wieder ergänzt. In der IRB sind Daten über die Migration von Ausländern enthalten. Um deren Einfluss auf die beobachteten Entwicklungen herauszustellen wird in einem Unterkapitel auf die Gateway-Funktion der Großstädte und in diesen auf einzelne Stadtteile eingegangen. Kapitel 6.4 widmet sich gezielt der Nah- und Fernwanderung. Zum Abschluss wird der Einfluss des Gebäudebestandes und der Bautätigkeit auf die zuvor gemachten Beobachtungen herausgestellt.

6.1 Allgemeine Entwicklung in den drei Großstädten

Das Nebeneinander von Wachstum und Schrumpfung, das sich auch innerhalb der drei Großstädte wiederfindet, ist in Abbildung 21 dargestellt. Auffällig ist dabei, dass die Stadtteile mit Bevölkerungsrückgängen alle dem Stadtrand angehören, sich hier aber auch die Stadtteile mit den höchsten Bevölkerungszuwächsen befinden. Auf kleinräumiger, innerstädtischer Ebene kommen die lokalen Feinheiten und Unterschiede der drei Großstädte sowie der einzelnen Stadtteile zum Vorschein, welche im folgenden Abschnitt herausgestellt werden.

Die so genannten Bildungswanderer sind in der Metropolregion Rhein-Neckar maßgeblich für den Einwohnerzuwachs der Großstädte verantwortlich. Die Universitäten und Hochschulen sind demnach einer der wichtigsten Faktoren für die Reurbanisierung. GANS (2015, S. 30) konnte bereits für Baden-Württemberg feststellen, dass Universitätsstädte eine positivere Bevölkerungsentwicklung aufzeigen als die eher industriell geprägten Städte. Gerade beim Vergleich der drei Großstädte im Zeitraum 2005 bis 2014 wird der Einfluss der verhältnismäßig großen Universität Heidelbergs deutlich: Heidelberg hat ein Bevölkerungswachstum von 9,4 %, wohingegen Mannheim auf 5,0 % und Ludwigshafen auf 4,3 % kommen. Bei der Gegenüberstellung der drei unterschiedlichen Großstädte stellt sich die Frage, ob die individuelle Entwicklung allein auf die Größe der Universität zugeführt werden kann oder ob sich weitere erklärende Faktoren finden. Innerstädtisch nach IRB-Kategorien differenziert werden schnell weitere Unterschiede der drei Großstädte deutlich. Abbildung 20 zeigt, dass das Gesamtwachstum in Heidelberg von den Stadtteilen am Innenstadtrand (12,1 %) und Cityrand (11,6 %) getragen wird. Die Heidelberger Altstadt (=City) wächst mit immerhin 5,2 % im Gesamtzeitraum vergleichsweise wenig. Die Stadtteile der Kategorie Stadtrand wachsen ab 2011 nach einer Phase mit leichten Bevölkerungsrückgängen deutlich und erreichen einen Zuwachs von 9,4 % gegenüber 2005. Ludwigshafen Mitte (=City) hat mit einem Bevölkerungswachstum von 14,3 % im Gesamtzeitraum beim Vergleich der drei Großstädte den größten Zuwachs. 2009 ist aller Wahrscheinlichkeit nach ein durch die Finanzkrise verursachter Bevölkerungsrückgang erkennbar. Inwiefern er auf internationale Migration zurückzuführen ist, wird in Kapitel 6.3 weiter erläutert. Neben der City entwickeln sich in Ludwigshafen auch die Stadtteile am Cityrand mit einem Zuwachs von 10,6 % besser als die am Innenstadtrand (4,2 %) und Stadtrand (2,0 %).

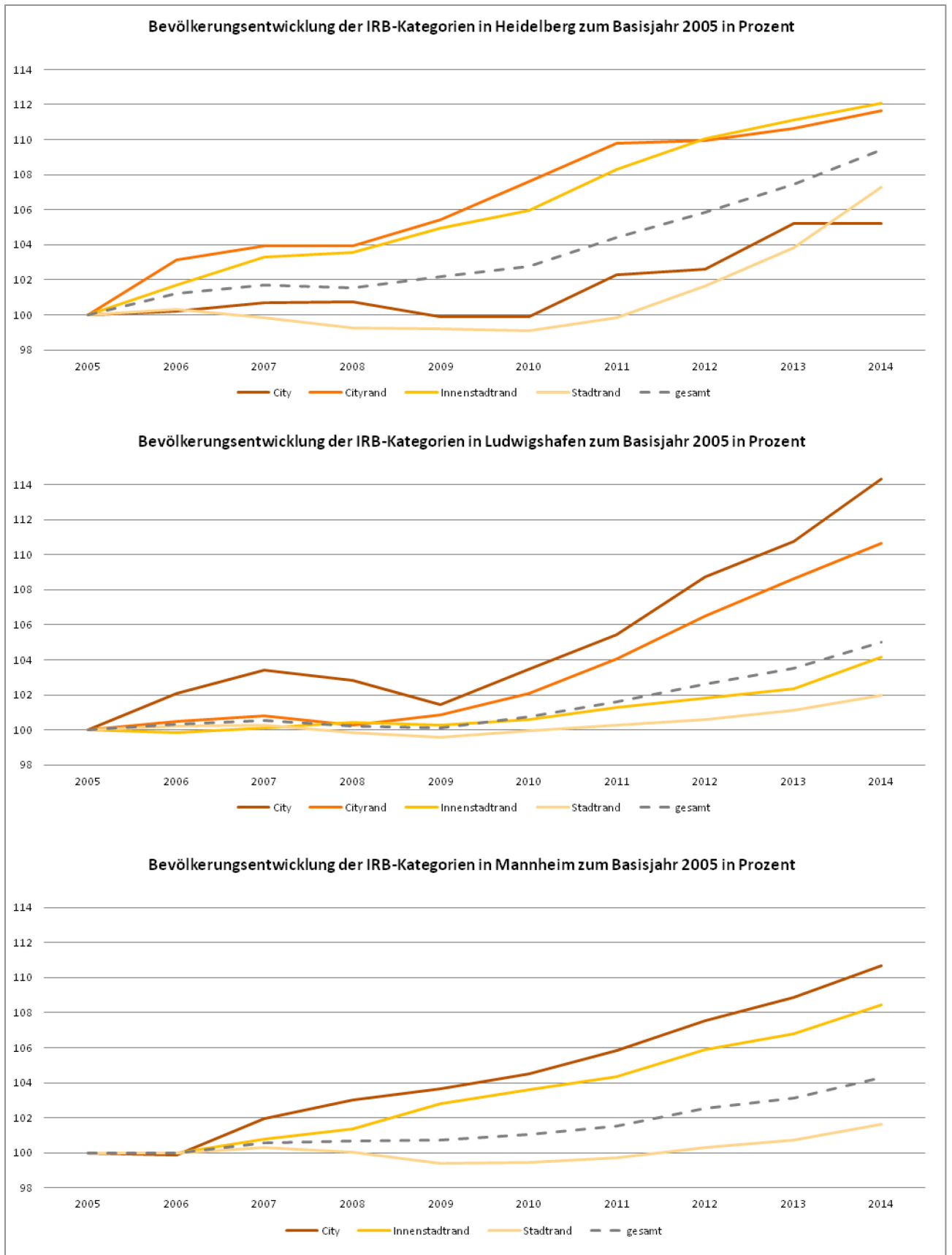


Abbildung 20: Bevölkerungswachstum nach IRB-Kategorien der drei Großstädte in der MRN (eigene Berechnung, Daten: BBSR)

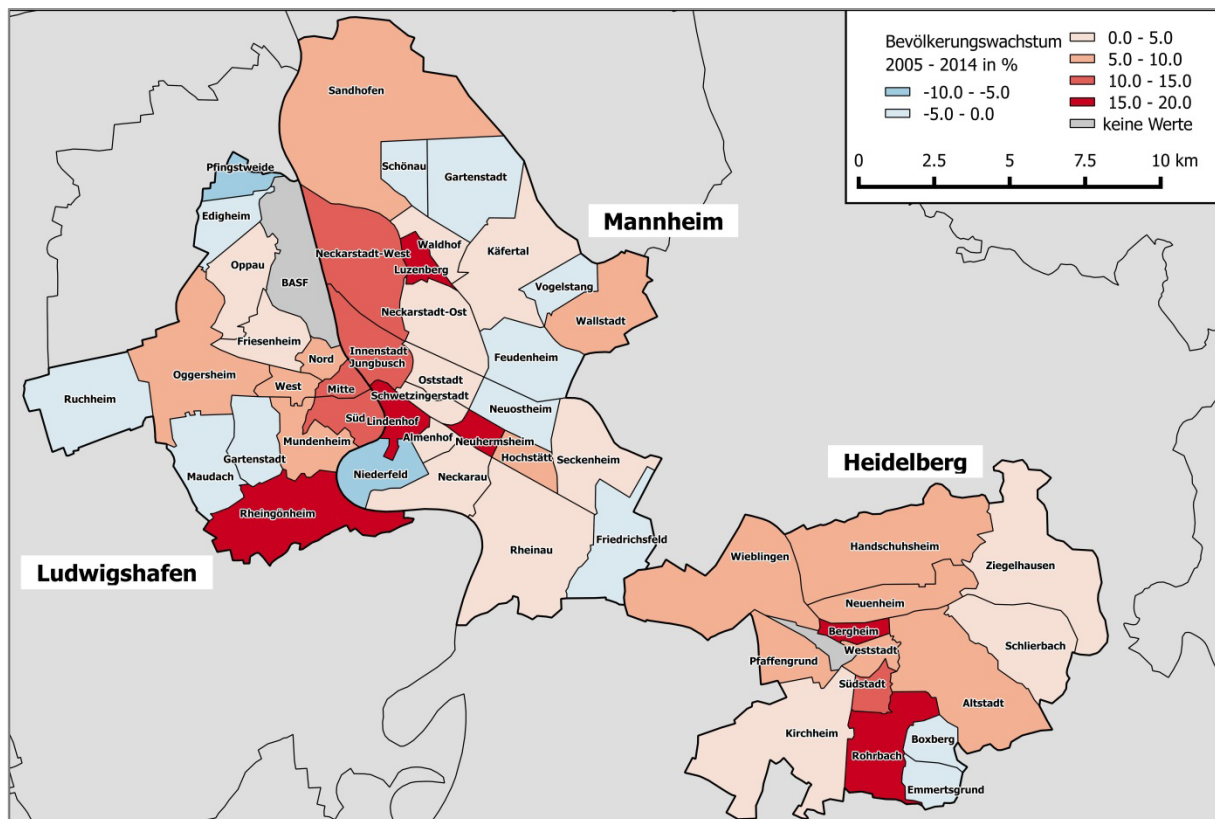


Abbildung 21: Bevölkerungswachstum in den Stadtteilen der drei Großstädte der MRN (eigene Darstellung; Daten: BBSR)

Damit sind in Ludwigshafen Reurbanisierungsprozesse gegeben, die auf einem überproportionalen Wachstum der Innenstadtbereiche aufbauen. In Mannheim ist es ebenfalls die City, die das stärkste Bevölkerungswachstum im Vergleich mit den anderen IRB-Kategorien erfährt. Die City in Mannheim umfasst den Innenstadtbereich und den angrenzenden Bezirk Jungbusch. Die Stadt Mannheim weist für die IRB keinen Stadtteil als Cityrand aus. Die Stadtteile des Innenstadtrandes wachsen mit insgesamt 8,5 % ebenfalls stärker als der städtische Durchschnitt. Der Stadtrand kommt auf 1,6 %, dem geringsten Wert im Vergleich zu den anderen beiden Großstädten. In Mannheim ist damit ähnlich wie in Ludwigshafen die Reurbanisierung auf ein überproportionales Wachstum zentraler Bereiche zurückzuführen.

Ein direkter Vergleich von Mannheim und Ludwigshafen ist auf Grund der Tatsache, dass der Cityrand in Mannheim quasi fehlt, nicht uneingeschränkt möglich, aber die Ähnlichkeiten der Bevölkerungsentwicklung sind erkennbar. Die Tatsache, dass sich das Wachstum in Mannheim stärker auf Stadtteile des Innenstadtrandes erstreckt, liegt vermutlich in der Größe der Stadt. Mannheim ist, gemessen an der Einwohnerzahl, fast doppelt so groß wie Ludwigshafen. Ein weiterer Grund kann der (bauliche) Charakter der Stadtteile sein. Unter Berücksichtigung der Bebauungsdichte und Gebäudehöhe, in Abbildung 22 dargestellt durch die Anzahl der Wohnungen pro Gebäude, fällt auf, dass in Heidelberg und Ludwigshafen die hochverdichteten Stadtteile (HD-Bergheim und LU-Mitte) zu den Kategorien mit den höchsten Wachstumsraten zählen. Am Innenstadtrand befinden sich in Heidelberg und Mannheim die dicht bebauten Stadtteile der Gründerzeit mit ihren großen Wohnungsbeständen. In Ludwigshafen sind sie der Kategorie Cityrand zugeordnet. Zur Reurbanisierung der Großstädte tragen also nicht nur die Innenstädte selbst, sondern auch die hochverdichteten Stadterweiterungsgebiete der Gründerzeit bei. Die Heidelberger Altstadt fällt aus diesem Muster heraus, denn in den Innenstädten von Ludwigsha-

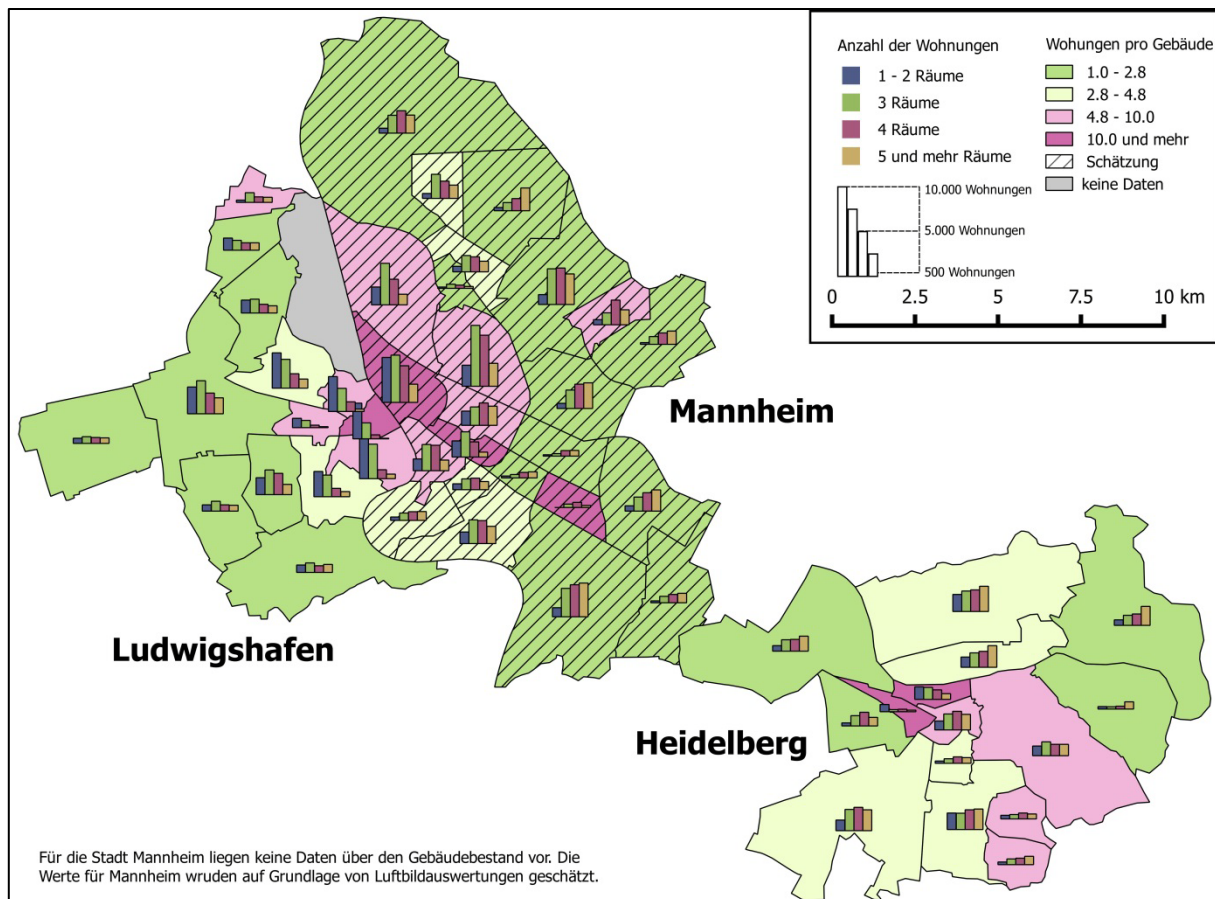


Abbildung 22: Wohnungsbestand der Stadtteile der drei Großstädte der MRN 2011 (HD-Bahnstadt 2014); anhand der Anzahl von Wohnungen pro Gebäude sind die dicht bebauten Altstädte, die Innenstadterweiterungen und Großwohnsiedlungen zu erkennen (violett); Stadtteile mit

fen und Mannheim wurden in den letzten Jahren zahlreiche Umbaumaßnahmen durchgeführt. Heidelberg wurde im Gegensatz zu Ludwigshafen und Mannheim im zweiten Weltkrieg von Zerstörungen verschont, weshalb der historische Charakter weitgehend erhalten blieb und kein großflächiger Wiederaufbau nötig war. In den 1970er Jahren wurden dann weitreichende Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Beides schränkt das aktuelle Entwicklungspotenzial ein und erklärt die wenig dynamische Entwicklung im hier betrachteten Zeitraum.

Dass die Stadtteile des Heidelberger Stadtrandes seit 2011 sehr hohe Wachstumsraten aufzeigen, liegt mit Sicherheit daran, dass die Entwicklungspotenziale in den Stadtteilen der anderen Kategorien gering sind und der neue Stadtteil Bahnstadt zum Stadtrand gehört. Die schwächere Entwicklung des Stadtrandes in Ludwigshafen lässt sich ebenfalls mit Hilfe der Bebauung leichter einordnen. Die Stadtteile am Stadtrand bestehen in Ludwigshafen mit Ausnahme des Stadtteils Pfingstweide zu einem großen Teil aus einer Mischung von Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Reihenhäusern, was sich in der geringeren Durchschnittszahl an Wohnungen pro Gebäude zeigt. Für Mannheim liegen leider keine Daten zum Gebäudebestand vor, sodass hier keine verlässliche vergleichende Aussage getroffen werden kann. Aber die Vermutung liegt nahe, dass die eher kleinstädtisch wirkenden Stadtteile, die aus eingemeindeten und überprägten Dörfern bestehen, nicht dieselbe Anziehungskraft ausüben wie die verdichteten, urbanen Stadtteile. Ähnlich wie LU-Pfingstweide, HD-Boxberg und HD-Emmertsgrund sollten MA-Vogelstang oder MA-Hochstätt als Stadtteile am Stadtrand mit einer hohen durchschnittlichen Anzahl an Wohnungen pro Gebäude erkennbar sein. Bei diesen Stadtteilen handelt es sich um die in den 1970er Jahren entstandenen Großwohnsiedlungen mit überwiegendem Geschoßwohnungsbau in hohen

Wohnhäusern. Diese Stadtteile unterscheiden sich allerdings deutlich von den hoch verdichteten Stadtteilen der inneren Stadt und des Innenstadtrands in Sachen Architektur, den sozialen Milieus der Bewohnerschaft und den urbanen Versorgungs- und Freizeitangeboten. Die Großwohnsiedlungen am Stadtrand üben scheinbar ebenfalls nur wenig Anziehungskraft aus.

Wie aus Tabelle 8 hervorgeht, bestimmt in Heidelberg wie in allen drei Oberzentren die Zuwanderung das Bevölkerungswachstum. Die Stadt hat allerdings als einzige der drei Großstädte der Region über den Gesamtzeitraum betrachtet – im Zeitraum 2012 bis 2014 sogar in allen IRB-Kategorien – einen leichten Geburtenüberschuss. Anhaltend stark ist er am Cityrand, was zunächst eine gewisse Familienfreundlichkeit von HD-Bergheim (=Cityrand) vermuten lässt beziehungsweise auf altersstrukturelle Effekte durch größere Anteile junger Menschen zurückgeführt werden kann. Die Nettozuwanderung verändert sich zwischen den beiden betrachteten Zeiträumen mit Ausnahme des Stadtrandes nur wenig. Der 2005 bis 2007 noch negative jährliche Wanderungssaldo von -3,4 pro 1 000 Einwohner, erhöht sich auf 18,5 ‰. Damit verlagert sich der Wachstumsschwerpunkt in Heidelberg vom Zentrum an den Stadtrand. Der neue Stadtteil HD-Bahnstadt trägt hierzu ebenso bei wie die Sättigung am Wohnungsmarkt in den zentraleren Stadtteilen.

Tabelle 8: Mittlerer jährlicher natürlicher Saldo und mittlere jährliche Nettozuwanderung sowie mittleres jährliches Gesamtwachstum nach IRB-Kategorien in Heidelberg für die Zeiträume 2005 bis 2007, 2012 bis 2014 und den Gesamtzeitraum (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

Heidelberg			
2005 bis 2007	natürlicher Saldo	Nettozuwanderung in ‰	Wachstum p.a. in ‰
City	2,8	12,2	15,1
Cityrand	5,3	5,7	11,0
Innenstadtrand	-0,9	13,6	12,7
Stadtrand	-1,3	-3,4	-4,7
gesamt	0,1	5,1	5,2
2012 bis 2014			
City	1,2	15,8	17,0
Cityrand	5,6	3,2	8,7
Innenstadtrand	0,2	13,8	14,0
Stadtrand	0,8	18,5	19,3
gesamt	1,3	14,4	15,7
2005 bis 2014			
City	1,5	12,6	14,1
Cityrand	5,4	4,2	9,6
Innenstadtrand	-0,3	13,2	13,0
Stadtrand	-0,5	4,8	4,3
gesamt	0,6	8,4	8,9

Tabelle 9: Mittlerer jährlicher natürlicher Saldo und mittlere jährliche Nettozuwanderung sowie mittleres jährliches Gesamtwachstum nach IRB-Kategorien in Ludwigshafen für die Zeiträume 2005 bis 2007, 2012 bis 2014 und den Gesamtzeitraum (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

Ludwigshafen			
2005 bis 2007	natürlicher Saldo	Nettozuwanderung in ‰	Wachstum p.a. in ‰
City	3,7	22,4	26,1
Cityrand	2,6	12,2	14,8
Innenstadtrand	-1,9	3,5	1,6
Stadtrand	-2,3	-0,1	-2,4
gesamt	-0,8	4,7	3,9
2012 bis 2014			
City	6,6	28,6	35,2
Cityrand	3,6	21,3	25,0
Innenstadtrand	-0,7	10,3	9,6
Stadtrand	-2,6	4,5	1,9
gesamt	-0,2	11,0	10,8
2005 bis 2014			
City	5,3	21,2	26,5
Cityrand	3,4	14,3	17,8
Innenstadtrand	-1,5	6,7	5,2
Stadtrand	-2,7	2,1	-0,7
gesamt	-0,7	6,9	6,3

Tabelle 10: Mittlerer jährlicher natürlicher Saldo und mittlere jährliche Nettozuwanderung sowie mittleres jährliches Gesamtwachstum nach IRB-Kategorien in Mannheim für die Zeiträume 2005 bis 2007, 2012 bis 2014 und den Gesamtzeitraum (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

Mannheim			
2005 bis 2007	natürlicher Saldo	Nettozuwanderung in ‰	Wachstum p.a. in ‰
City	2,5	22,3	24,8
Cityrand	-	-	-
Innenstadtrand	0,1	5,8	5,9
Stadtrand	-1,7	-1,5	-3,2
gesamt	-0,8	2,7	1,9
2012 bis 2014			
City	2,7	27,4	30,1
Cityrand	-	-	-
Innenstadtrand	0,6	17,7	18,3
Stadtrand	-2,1	2,9	0,7
gesamt	-0,9	9,5	8,6
2005 bis 2014			
City	2,6	24,2	26,8
Cityrand	-	-	-
Innenstadtrand	0,1	11,5	11,6
Stadtrand	-2,1	-0,5	-2,7
gesamt	-1,1	5,2	4,1

Tabelle 9 zeigt die Entwicklungen für Ludwigshafen. Auch hier ist der Bevölkerungsanstieg nur in sehr geringem Maße von einem positiven natürlichen Saldo bestimmt. Die City und der Cityrand haben 2005 bis 2007 mit 26,1 ‰ und 14,8 ‰ hohe jährliche Wachstumsraten, die sich 2012 bis 2014 auf 35,2 ‰ und 25,0 ‰ erhöhen. Die Werte steigen in Ludwigshafen für alle Stadtteilkategorien an, jedoch bleiben Innenstadtrand und Stadtrand hinter den hohen Raten der inneren Stadt zurück. Der Schwerpunkt der Reurbanisierung bleibt in Ludwigshafen damit in den zentralen Stadtteilen.

In Mannheim zeichnet sich ein ähnliches Bild ab. Tabelle 10 zeigt, dass auch hier der natürliche Saldo der Gesamtstadt zwischen 2005 und 2014 negativ ist. Die City hatte 2005 bis 2007 ein ähnlich hohes jährliches Bevölkerungswachstum wie die Ludwigshafens. Der Anstieg im Zeitraum von 2012 bis 2014 auf 30,1 ‰ ist in der City moderat, dafür fällt er am Innenstadtrand von 5,9 ‰ im Zeitraum 2005 bis 2007 auf 18,3 ‰ für 2012 bis 2014 sehr hoch aus. In der City scheint das Wachstum an eine Sättigungsgrenze zu kommen und deshalb auf den Innenstadtrand überzugreifen. Die Reurbanisierung erfasst in Mannheim also neben der Innenstadt auch den Innenstadtrand, den Stadtrand jedoch kaum. Auch der natürliche Saldo ist am Stadtrand in jeder der drei Großstädte negativ.

Mit der Flächenhaftigkeit der Reurbanisierung über alle IRB-Kategorien hinweg und mit einem deutlichen Hang zum Stadtrand weicht Heidelberg vom erwarteten Muster ab. Neben dem positiven Image der Stadt und den vielen Studierenden liegt ein weiterer Grund in der Geographie der Stadt. Die Lage zwischen Königsstuhl und Heiligenberg birgt einen reliefbedingten Raumangel. Auf der verfügbaren Fläche ist die Stadt im Zentrum quasi „fertig gebaut“. Es gibt nur begrenztes Innenentwicklungspotenzial in den Stadtteilen HD-Bergheim, HD-Neuenheim und HD-Handschuhsheim. In HD-Weststadt besteht darüber hinaus kaum Sanierungsbedarf mehr. Die Folge sind Preisanstiege, mit denen der Wohnraum in der inneren Stadt und am Innenstadtrand für einige Bewohner zu teuer wird. Die Neubauten im neuen Stadtteil HD-Bahnstadt und auf den Konversionsflächen in HD-Kirchheim sowie einige Neubaugebiete in HD-Pfaffengrund, HD-Wieblingen und HD-Ziegelhausen sorgen mit dem neuen Angebot am Stadtrand für die Verschiebung des Wachstums nach außen, doch selbst hier sind Verdrängungs- oder Sättigungseffekte erkennbar, wie Kapitel 6.4 weiter ausführt.

Bei genauerer Betrachtung der Nettozuwanderungsraten nach Altersgruppen kommt die Rolle Heidelbergs als klassische Studentenstadt sehr deutlich zum Vorschein. Über den Gesamtzeitraum betrachtet sind die Nettozuwanderungsraten der Bildungswanderer in allen IRB-Kategorien sehr hoch, am Stadtrand fallen sie etwas geringer aus (siehe Tabelle 11). Die Gruppe der 18- bis unter 25-Jährigen ist in Heidelberg die einzige Altersgruppe mit positiven Werten im Gesamtzeitraum. Beim Vergleich der beiden Zeitausschnitte ist zudem eine zentrifugale Verschiebung der Nachfrage erkennbar. Die Nettozuwanderung der Bildungswanderer steigt am Stadtrand von 78,3 ‰ (2005 bis 2007) auf 121,4 ‰ (2012 bis 2014) an, während sie in den anderen Kategorien verhältnismäßig leicht sinkt. Die gemessen an der Einwohnerzahl große Universität in Heidelberg bringt deutlich mehr Absolventen hervor, als der lokale Arbeitsmarkt benötigt. Dadurch fluktuiert die Bevölkerung dieser Altersgruppen besonders stark. Studierende leben häufig in Wohngemeinschaften, welche auch zum Berufseinstieg noch fortbestehen können. Trotzdem ist die Zeit des Berufseinstieges in den meisten Fällen mit einem Umzug in eine andere Stadt oder zumindest mit dem Einzug in eine eigene Wohnung verbunden. Die Gruppe der Berufseinsteiger hat auch deshalb im Gesamtzeitraum erwartungsgemäß einen negativen

Saldo. Die jährliche Nettoabwanderung der 25- bis unter 30-Jährigen steigt mit Ausnahme des Stadtrandes im Vergleich von 2005 bis 2007 zu 2012 bis 2014 in allen anderen Stadtteilkategorien an. In den Stadtteilen des Heidelberger Stadtrandes dreht sich die durchschnittliche Nettoabwanderung der Jahre 2005 bis 2007 jedoch in eine Nettozuwanderung um, was unter anderem auf den neuen Stadtteil HD-Bahnstadt zurückzuführen ist. Der über den betrachteten Zeitraum anhaltende positive natürliche Saldo am Heidelberger Cityrand spricht nicht wirklich für eine Familienfreundlichkeit, denn bei den Wanderungssalden fällt auf, dass junge Familien eher von hier wegziehen, wenngleich sich der Trend leicht abschwächt. Bei Familien ist die Umkehrung des jährlichen Saldos vom Negativen ins Positive sowohl in der City als auch am Stadtrand vorhanden. Im Zeitraum 2012 bis 2014 hat die Heidelberger City eine jährliche Nettozuwanderung bei unter 18-Jährigen von 6,9 ‰ (zuvor -14,4 ‰), der Stadtrand von 13,9 ‰ (zuvor -13,6 ‰). Die ähnlich gerichteten Verläufe bei den 30- bis unter 50-Jährigen unterstützen diese Schlüsse. Eine Umkehrung von Nettoabwanderung in Nettozuwanderung ist in sehr geringem Maße auch bei der Altersgruppe der mindestens 65-Jährigen in der Heidelberger Altstadt vorhanden.

Die Reurbanisierung in Heidelberg ist also durch die Zuzugsüberschüsse der 18- bis 25-Jährigen in allen Stadtteilen zu erklären. 2012 bis 2014 ziehen mehr Familien in die City und den Stadtrand als noch 2005 bis 2007. In der City schwächen sich die Fortzüge von älteren Menschen ab. Gleichzeitig ziehen Bildungswanderer, Berufseinsteiger und Familien in den letzten Jahren den Stadtrand bei Wohnstandortentscheidungen mit ein. Er stellt einen Kompromiss zwischen verfügbarem und bezahlbarem Angebot und den urbanen Vorteilen dar. Ursächlich für diese Entwicklung wird der angespannte Wohnungsmarkt sein.

Tabelle 11: Mittlere jährliche Nettozuwanderungsraten in Heidelberg nach Altersgruppen und Gebietskategorien in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

Heidelberg							
2005 bis 2007	unter 18	18 bis 25	25 bis 30	30 bis 50	50 bis 65	65 u. m.	insgesamt
City	-14,4	154,6	-29,6	-25,0	0,2	-6,3	12,2
Cityrand	-16,9	154,6	-12,4	-21,5	-0,9	-8,8	5,7
Innenstadtrand	-3,4	161,2	-25,7	-16,7	-3,4	2,2	13,6
Stadtrand	-13,6	78,3	-20,8	-21,1	-5,3	-4,6	-3,4
gesamt	-10,7	129,3	-22,0	-20,0	-3,7	-2,6	5,1
2012 bis 2014							
City	6,9	161,1	-50,0	-21,5	-4,0	0,2	15,8
Cityrand	-10,6	145,9	-30,6	-26,3	-5,5	-7,5	3,2
Innenstadtrand	-0,1	141,7	-35,9	-13,4	-4,3	-0,6	13,8
Stadtrand	13,9	121,4	4,5	10,3	-2,0	-1,5	18,5
gesamt	5,4	137,2	-22,8	-6,6	-3,4	-1,7	14,4
2005 bis 2014							
City	-11,0	168,2	-47,2	-24,2	-5,3	-3,6	12,6
Cityrand	-16,5	157,1	-21,8	-25,1	-3,7	-9,8	4,2
Innenstadtrand	-1,2	158,1	-33,9	-16,1	-5,0	-1,1	13,2
Stadtrand	-0,7	95,1	-12,5	-10,2	-4,7	-4,5	4,8
gesamt	-3,5	136,4	-26,0	-15,8	-4,7	-3,7	8,4

Tabelle 12: Mittlere jährliche Nettozuwanderungsraten in Ludwigshafen nach Altersgruppen und Gebietskategorien in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

Ludwigshafen							
2005 bis 2007	unter 18	18 bis 25	25 bis 30	30 bis 50	50 bis 65	65 u. m.	insgesamt
City	9,5	122,3	56,7	13,3	-0,4	-15,3	22,4
Cityrand	10,0	70,4	38,1	10,9	-2,3	-14,8	12,2
Innenstadtrand	-2,3	33,5	29,0	4,3	0,2	-11,1	3,5
Stadtrand	-0,1	9,8	6,6	2,8	-1,3	-8,2	-0,1
gesamt	2,3	38,4	25,0	5,5	-1,1	-10,3	4,7
2012 bis 2014							
City	24,2	106,0	44,1	24,7	5,3	-6,0	28,6
Cityrand	9,7	87,9	48,4	17,6	8,9	0,4	21,3
Innenstadtrand	14,2	47,2	22,8	12,2	-1,1	-4,6	10,3
Stadtrand	4,0	10,8	16,2	9,3	1,7	-3,0	4,5
gesamt	8,9	45,9	29,1	13,0	2,7	-2,9	11,0
2005 bis 2014							
City	13,5	109,8	39,3	12,8	2,5	-11,6	21,2
Cityrand	6,2	73,1	34,5	12,9	2,3	-6,2	14,3
Innenstadtrand	4,5	43,4	24,1	6,4	-0,2	-6,3	6,7
Stadtrand	1,4	10,7	9,2	5,1	0,4	-4,4	2,1
gesamt	4,0	40,9	22,3	7,7	0,7	-5,5	6,9

Bildungswanderer haben auch in Ludwigshafen im Gesamtzeitraum in allen IRB-Kategorien positive Wanderungsraten (siehe Tabelle 12). Die Nettozuwanderungsraten fallen im Zeitraum 2005 bis 2007 von der City ausgehend in Richtung des Stadtrandes kontinuierlich geringer aus. Die Verhältnisse bleiben auch im Zeitraum 2012 bis 2014 bestehen. Allerdings sinkt die Rate der City von 122,3 ‰ auf 106,0 ‰, während die des Cityrands von 70,4 ‰ auf 87,9 ‰ und am Innenstadtrand von 33,5 ‰ auf 43,2 ‰ steigt. Auch hier lassen sich Sättigungseffekte auf dem Wohnungsmarkt wie in Heidelberg unterstellen. Die Nettozuwanderungsraten von Bildungswanderern fallen in allen IRB-Kategorien geringer aus als in Heidelberg, die zentrifugale Verschiebung ist aber ebenfalls gegeben. Diese betrifft in Ludwigshafen den Stadtrand jedoch nicht. Auch 25- bis unter 30-Jährige haben in Ludwigshafen im Gesamtzeitraum in allen Stadtteilkategorien positive Wanderungsraten. Berufseinsteiger gehören demnach ebenfalls zu den Trägern der Reurbanisierung. Der Arbeitsmarkt ist geprägt durch die ansässigen Unternehmen und Industriebetriebe und der Wohnungsbestand durch ein großes Kontingent an Mietwohnungen. Das scheint für Berufseinsteiger attraktiv zu sein und auf die Migration der 25- bis unter 30-Jährigen stärker zu wirken als die verhältnismäßig kleine Hochschule oder die Nähe zur Universität Mannheim. Im Vergleich zu 2005 bis 2007 sinkt die Nettozuwanderung in der City (von 56,7 ‰ auf 44,1 ‰) sowie am Innenstadtrand (von 29,0 ‰ auf 22,8 ‰) und steigt am Cityrand (von 38,1 ‰ auf 48,4 ‰) sowie am Stadtrand (von 6,6 ‰ auf 16,2 ‰). Bei den Familien mit minderjährigen Kindern zeigt sich in Ludwigshafen eine Trendumkehr. Über den Gesamtzeitraum betrachtet haben unter 18-Jährige, wie die anderen bisher betrachteten Altersgruppen, positive Wanderungsraten. 2005 bis 2007 ziehen noch mehr unter 18-Jährige aus Stadtteilen am Innenstadtrand weg als zu (-1,2 ‰), am Stadtrand gleichen sich Zu- und Fortzüge quasi aus (-0,1 ‰). City und Cityrand weisen eine Nettozuwanderung von 9,5 ‰ beziehungsweise 10,0 ‰ auf. 2012 bis 2014 steigt die Nettozuwanderungsrate in der City auf 24,2 ‰ an, die am

Cityrand bleibt nahezu unverändert. Am Innenstadtrand und am Stadtrand überwiegen nun auch die Zuzüge mit Nettozuwanderungsraten von 14,2 ‰ beziehungsweise 4,0 ‰. Auch hier zeigen die Veränderungen der Werte der 30- bis unter 50-Jährigen große Ähnlichkeiten mit denen der unter 18-Jährigen. Lediglich am Cityrand stagnieren ihre Werte nicht, sondern steigen ebenfalls. Mindestens 65-Jährige haben im Gesamtzeitraum in Ludwigshafen in allen IRB-Kategorien negative Wanderungsraten. Sie schwächen sich allerdings im Vergleich der beiden betrachteten Zeitausschnitte auch in allen Stadtteilkategorien ab. Am Cityrand ist die Veränderung von -14,8 ‰ (2005 bis 2007) zu 0,4 ‰ (2012 bis 2014) sehr deutlich und fällt größer aus als in der Heidelberger City. Trotzdem bleibt es noch bei einem Überwiegen der Fortzüge älterer Menschen aus der Stadt.

Von den mindestens 65-Jährigen abgesehen überwiegen in Ludwigshafen neuerdings also die Zuzüge, auch von den bisher weitgehend unbeachteten 50- bis unter 65-Jährigen. Die Differenzen zwischen den Altersgruppen sind weniger groß, sodass die Stadt nicht wie Heidelberg hauptsächlich durch Zuzüge von Bildungswanderern wächst und die Reurbanisierung Ludwigshafens eine Breitenwirksamkeit erkennen lässt. Grund dafür wird unter anderem der spezielle Wohnungsbestand der Stadt Ludwigshafen sein. Er besteht aus großen Mietwohnungsbeständen, die teilweise in genossenschaftlicher Hand sind. Unter anderem bieten beispielsweise BASF Wohnen + Bauen oder die GAG (kommunale Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Ludwigshafen) Mietwohnungen verschiedenster – auch gehobener – Art. Wie in Heidelberg sind zum einen Sättigungseffekte in den zentralen Stadtteilen, zum anderen ein vom Zentrum zum Stadtrand abnehmendes Wachstum erkennbar.

Tabelle 13: Mittlere jährliche Nettozuwanderungsraten in Mannheim nach Altersgruppen und Gebietskategorien in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

Mannheim							
2005 bis 2007	unter 18	18 bis 25	25 bis 30	30 bis 50	50 bis 65	65 u. m.	insgesamt
City	-0,9	144,7	23,2	9,0	-1,7	-12,2	22,3
Cityrand	-	-	-	-	-	-	-
Innenstadtrand	-7,5	88,4	28,8	-6,2	-2,8	-7,4	5,8
Stadtrand	-4,1	20,5	5,6	-4,2	-2,2	-4,7	-1,5
gesamt	-4,7	57,1	16,5	-3,6	-2,3	-5,8	2,7
2012 bis 2014							
City	17,1	158,2	15,4	1,1	-2,7	-13,2	27,4
Cityrand	-	-	-	-	-	-	-
Innenstadtrand	0,3	138,2	38,5	0,0	0,6	-4,7	17,7
Stadtrand	-2,7	35,3	18,1	0,8	-1,0	-3,4	2,9
gesamt	-0,5	87,0	25,0	0,6	-0,8	-4,3	9,5
2005 bis 2014							
City	2,0	161,6	18,6	1,3	-2,4	-13,2	24,2
Cityrand	-	-	-	-	-	-	-
Innenstadtrand	-7,0	122,2	33,7	-4,8	-1,5	-6,1	11,5
Stadtrand	-4,6	26,7	7,8	-3,1	-2,7	-4,6	-0,5
gesamt	-4,7	75,4	18,7	-3,2	-2,3	-5,5	5,2

In Mannheim tragen wieder hauptsächlich die Bildungswanderer zum Bevölkerungswachstum bei (siehe Tabelle 13). In der City und am Innenstadtrand werden mit einer mittleren jährlichen Nettozuwanderung von 161,6 ‰ und 122,2 ‰ im Gesamtzeitraum fast die Werte von Heidelberg erreicht. Berufseinsteiger haben ebenfalls eine positive Nettozuwanderung. Beim Vergleich von 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 sind, wie schon in Heidelberg und Ludwigshafen, Sättigungseffekte in zentrifugalen Verschiebungen des Wachstumsschwerpunktes zu beobachten. In der City steigt die Nettozuwanderung zwar von 144,7 ‰ auf 158,2 ‰, am Innenstadtrand aber von 88,4 ‰ auf 138,2 ‰. Der Stadtrand hat einen moderaten Anstieg von 20,5 auf 35,3 Personen pro 1 000 Einwohner und Jahr. Berufseinsteiger tragen die Reurbanisierung in Mannheim in geringem Maße mit. Ähnlich wie Ludwigshafen scheint Mannheim für die Altersgruppe der 25- bis unter 30-Jährigen attraktiver zu sein als Heidelberg, was an Unterschieden im Arbeitsmarkt, Wohnungsbestand und den Mietpreisen liegen kann. In der sich wandelnden Industriestadt geht das Verhältnis der Wohnungen nach Größe eher zu Gunsten kleinerer Wohnungen, wohingegen die Verhältnisse in Heidelberg in allen IRB-Kategorien recht ausgeglichen sind (siehe Abbildung 31). In der City sinkt die Nettozuwanderungsrate beim Vergleich der beiden betrachteten Zeiträume leicht, wohingegen sie in den Stadtteilen am Innenstadtrand und am Stadtrand steigt. Bei Familien mit Kindern ist eine Umkehr von überwiegenden Fortzügen zu mehr Zuzügen in der City und am Innenstadtrand erkennbar. Im Gesamtzeitraum ist die Wanderungsrate der unter 18-Jährigen in Mannheim negativ (-4,7 ‰), fällt aber 2012 bis 2014 mit -0,7 ‰ höher aus. Der Anstieg geht vorwiegend auf die City zurück. Die Werte steigen von -0,9 ‰ auf 17,1 ‰. Auch am Innenstadtrand verbessert sich die Wanderungsrate zu dessen Gunsten (-7,5 ‰ zu 0,3 ‰), am Stadtrand ist der Anstieg nur sehr gering und es bleibt bei negativen Wanderungssalden. Da die City im direkten Vergleich einen leichten Rückgang der Nettozuwanderungsrate von 30- bis unter 50-Jährigen aufweist, scheinen die Familien jedoch nicht unbedingt vermehrt in der City zu bleiben. Das Stadtviertel Jungbusch, das zur Mannheimer Innenstadt und damit zur IRB-Kategorie City gehört, ist ein bekanntes Ankunftsquartier für Migranten aus dem Ausland. Inwiefern also die Fernwanderung für die steigende Nettozuwanderung in Mannheim verantwortlich ist, wird in Kapitel 6.4 weiter erläutert. Bei älteren Menschen überwiegen in allen Stadtteilkategorien die Fortzüge. In der Altersgruppe der mindestens 65-Jährigen verändern sich die Nettoabwanderungsraten zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 nicht nennenswert. Die Reurbanisierungsprozesse in Mannheim zeigen in die gleiche Richtung wie in Ludwigshafen, haben aber nicht die gleiche Breitenwirksamkeit. Bildungswanderer sind nach wie vor die eigentlichen Treiber der Reurbanisierung.

In Mannheim sind Bildungswanderer und Berufseinsteiger bisher die Träger der Reurbanisierung. Überwiegende Fortzüge von Familien schwächen sich in der City und am Innenstadtrand ab. Die zuvor in Heidelberg und Ludwigshafen beobachteten Verschiebungen des Wachstums vom Zentrum nach außen sind zwar ebenfalls erkennbar, betreffen in Mannheim den Stadtrand jedoch kaum. Hier überwiegen nach wie vor Fortzüge der meisten Altersgruppen.

6.2 Ergebnisse der Shift-Share-Analyse

In einer zweiten Shift-Share-Analyse wurden die Anteilsveränderungen in den IRB-Stadtteilkategorien in Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim mit dem Gesamtwachstum der jeweiligen Altersgruppe der Metropolregion Rhein-Neckar in Bezug gesetzt (siehe Tabelle 14, für weitere Details siehe Anhang A). Für Heidelberg wurde die Analyse mit der Kategorie Umland ergänzt. Die Werte sollen hier wegen des Übergreifen des Wachstums auf die Städte und

Gemeinden in direkter Nachbarschaft zur Stadt zur Orientierung und Einordnung der Ergebnisse für die IRB-Stadtteile dienen.

In Heidelberg wird in den Ergebnissen das überdurchschnittliche Wachstum aller IRB-Kategorien deutlich. Die höchsten Werte haben Cityrand und Innenstadtrand. Der Standortfaktor des Cityrandes liegt aber nur leicht über dem des Innenstadtrandes. In Ludwigshafen zeigt sich die Orientierung zur inneren Stadt in den hohen Standortfaktoren. Der Innenstadtrand liegt mit weit geringeren Werten dahinter und der Stadtrand wächst mit ähnlich unterdurchschnittlichen Werten wie die nahen Klein- und Mittelstädte der gesamten Metropolregion (siehe Tabelle 6). In Mannheim verteilt sich das Wachstum wieder etwas flächenhafter mit hohen Standortfaktoren in City und am Innenstadtrand, die aber hinter denen von Heidelberg und Ludwigshafen zurückbleiben. Der Innenstadtrand wächst eher durchschnittlich. Im direkten Vergleich der drei Großstädte schneidet der Mannheimer Stadtrand mit einem leicht unterdurchschnittlichen Wachstum am schwächsten ab. Damit ist das überdurchschnittliche Abschneiden der Kategorie Stadtrand in der Shift-Share-Analyse der drei Großstädte in der Metropolregion Rhein-Neckar im Wesentlichen auf die Heidelberger Stadtteile zurückzuführen.

Tabelle 14: Shift-Share-Analyse – Bevölkerungsentwicklung der in den IRB-Kategorien der drei Großstädte 2014 im Vergleich zu 2005 in der MRN (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)

Alle Altersgruppen	Regionalfaktor	Strukturfaktor	Standortfaktor
Heidelberg	0,0944	0,0240	0,0704
City	0,0522	0,0261	0,0261
Cityrand	0,1163	0,0144	0,1019
Innenstadtrand	0,1208	0,0265	0,0943
Stadtrand	0,0729	0,0246	0,0483
Umland zu Heidelberg	0,0484	0,0217	0,0267
Ludwigshafen	0,0502	0,0228	0,0274
City	0,1434	0,0183	0,1251
Cityrand	0,1063	0,0174	0,0888
Innenstadtrand	0,0416	0,0248	0,0168
Stadtrand	0,0198	0,0248	-0,0050
Mannheim	0,0432	0,0230	0,0202
City	0,1066	0,0222	0,0843
Cityrand	-	-	-
Innenstadtrand	0,0846	0,0217	0,0629
Stadtrand	0,0162	0,0236	-0,0074

In Heidelberg relativiert sich bei Betrachtung der einzelnen Altersgruppen der Überhang der Bildungswanderer als Treiber der Reurbanisierung. Im direkten Vergleich untereinander (siehe Tabelle 34 in Anhang B) wächst der Anteil der 30- bis unter 50-Jährigen in allen Stadtteilkategorien stärker als der der 18- bis unter 25-Jährigen. Da auch die unter 18-Jährigen positive Standortfaktoren in allen vier IRB-Kategorien haben und sowohl die unter 18-Jährigen als auch die 30- bis unter 50-Jährigen negative Strukturfaktoren haben, spricht das für eine Tendenz von Familien für Heidelberg. Bei den mindestens 65-Jährigen schneidet nur die City besser ab, so-

dass der Vorzeichenwechsel der Wanderungssalden durchaus für eine Tendenz älterer Menschen für die Heidelberger Altstadt spricht. In Ludwigshafen zeichnen sich die Trends zur inneren Stadt ebenfalls in der Shift-Share-Analyse ab. Die Werte der Standortfaktoren der 18- bis 25-Jährigen und 30- bis unter 50-Jährigen sinken vom Zentrum zum Stadtrand ab. Familien mit Kindern treiben die Reurbanisierung demnach stärker als die Berufseinsteiger und Bildungswanderer. Die mindestens 65-Jährigen tragen wenig zur Reurbanisierung in Ludwigshafen bei. In Mannheim haben die unter 18-Jährigen eine von den 30- bis unter 50-Jährigen abgekoppelte Entwicklung. Familien mit Kindern scheinen demnach weniger Tendenzen für Mannheim zu haben, ältere Alleinstehende oder Paare ohne Kinder tragen dagegen mehr zur Reurbanisierung in Mannheim bei. Deutlich wird in der Shift-Share-Analyse, dass die 30- bis unter 50-Jährigen höhere Standortfaktoren haben als die 18- bis 25-Jährigen. Die Abnahme vom Zentrum nach außen haben die Werte in Mannheim allerdings auch. Die Flächenhaftigkeit wie in Heidelberg ist in Ludwigshafen und Mannheim demnach nicht gegeben.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Familien mit Kindern nach Heidelberg tendieren, obwohl es eine klassische Studentenstadt ist. Die Studierenden bleiben allerdings nach dem Studium nicht, sodass sie zwar für einen Bevölkerungsanstieg sorgen, aber nicht wirklich für eine Wiederentdeckung der Stadt stehen, wie es die Familien mit Kindern tun. In Ludwigshafen sind es ebenfalls die Familien mit Kindern, die eine Tendenz zur Stadt, insbesondere inneren Stadt entwickelt haben.

In Heidelberg und Ludwigshafen (für Mannheim liegen hierzu leider keine Daten vor) sind etwa die Hälfte aller in den beiden verglichenen Zeiträumen zuziehenden unter 18-Jährigen in der City Ausländer. Am Cityrand steigt der Anteil von etwa 27 % auf 36 %. In den anderen Kategorien nimmt der Anteil im Zeitverlauf ebenfalls zu, am Innenstadtrand und Stadtrand um jeweils rund 12 Prozentpunkte auf 45 % und 39 %. Ausländer insgesamt haben allerdings einen leicht höheren Anteil an den Wanderungen in den Cities (etwa 54 % in beiden Zeiträumen). Der zunehmende Wanderungsüberschuss in den Innenstädten ist somit nicht vorwiegend auf internationale Migration zurückzuführen. Ihr Anteil erhöht sich zwar insgesamt, aber deutlicher am Innenstadtrand und Stadtrand. In Mannheim sind es neben den Bildungswanderern und Berufseinsteigern auch die 30- bis unter 50-Jährigen, die einen stärkeren Hang zur Stadt und einen überdurchschnittlichen Anteil am Wachstum haben. Der Mannheimer Stadtrand ist davon ausgenommen, wie aus Tabelle 34 in Anhang B hervorgeht. Da unter 18-Jährige diese Tendenzen in der Shift-Share-Analyse nicht aufzeigen, handelt es sich dabei mehr um Alleinstehende oder Paare ohne Kinder. STURM et al. (2007, S. 97f) stellten einige Jahre zuvor noch fest, dass die Stadtteile mit den höchsten Anteilen an Familien (hier ebenfalls definiert als unter 18-Jährige) nahezu alle am Stadtrand zu finden sind. Für sie bestätigt dies den Drang von Familien, „im Grünen“ oder zumindest in einem erschwinglichen Bereich zu wohnen, der noch in der Stadt und nicht bereits im Umland liegt. In der Metropolregion Rhein-Neckar scheint sich dies in den letzten Jahren zu wandeln.

6.3 „Gateway“-Funktion und internationale Migration

Die allgemeine „Gateway“-Funktion der zentralen Stadtteile in Mannheim haben WEST et al. (2008, S. 389) untersucht. Sie kamen für den Zeitraum 2003 bis 2006 zu dem Ergebnis, dass sich die innerstädtischen Stadtteile durch Zuwanderung von außerhalb der Stadt und Abwanderung in andere Stadtteile auszeichnen, wohingegen die Stadtteile am Rande der Stadt mehr Abwanderung über die Stadtgrenze hinweg aufweisen.

Die Stadtteile in der Innenstadt dienen somit als Ankunfts- oder Durchgangsquartiere in der Stadt oder Stadtregion (=Gateway), die neu zugezogenen Bewohnern während einer Orientierungsphase als Wohnstandort dienen und alsbald wieder verlassen werden.

Die Abbildung 24 und Abbildung 25 zeigen diese Entwicklung der Stadtteile zwischen den beiden Zeiträumen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014. Der Auswertung zu Grunde liegen Wanderungen über die Stadtgrenze und die Wanderungen innerhalb der Stadt (Umzüge im gleichen und in einen anderen Stadtteil). Die Stadtteile, die im Saldo Einwohner hinzugewinnen, aber in andere Stadtteile innerhalb der gleichen Stadt verlieren (Kategorie 1), befinden sich 2005 bis 2007 in den Zentren der Großstädte (City und Cityrand) und am Innenstadtrand. Das ändert sich 2012 bis 2014 nicht. Es fallen aber nun auch andere Stadtteile am Stadtrand in diese Kategorie. Stadtteile der Kategorie 2 haben ebenfalls eine „Gateway“-Funktion. Sie verlieren im Saldo Einwohner, gewinnen aber durch Wanderungen über die Stadtgrenze von außerhalb hinzu. Die Stadtteile befanden sich mit der Ausnahme von HD-Schlierbach 2005 bis 2007 am Cityrand und Innenstadtrand. In Heidelberg kann somit eine Verschiebung des Wanderungsschwerpunktes beobachtet werden, da die Nachfrage nach Wohnraum in den zentraleren Stadtteilen seltener realisiert werden kann und auf weiter außen liegende Stadtteile ausgewichen wird. 2012 bis 2014 sind es bis auf HD-Neuenheim Stadtteile des Stadtrandes, die in diese Kategorie fallen. Im Falle HD-Neuenheim ist ein Verdrängungseffekt wahrscheinlich. Das bekannte und positive Image des Stadtteils und das bereits hohe Preisniveau führen womöglich zu Zuzügen wohlhabender Haushalte von außen und zu Wohnstandortverlagerungen bisheriger Bewohner in andere Heidelberger Stadtteile. 2012 bis 2014 gibt es deutlich mehr Stadtteile, die Einwohner durch Umzüge innerhalb der Stadt als auch von außerhalb hinzugewinnen (Kategorie 3). Sie befanden sich 2005 bis 2007 eher am Stadtrand und in den attraktiveren zentralen Stadtteilen wie MA-Lindenhof, HD-Bergheim und HD-Weststadt. In Mannheim sind es auch 2012 bis 2014 vornehmlich die Stadtteile des Stadtrandes und in Heidelberg nun auch die Stadtteile des Stadtrandes, die dieser Kategorie zufallen. In Ludwigshafen sind diese mit Ausnahme LU-Oppaus ins Zentrum gerückt. Stadtteile, die sowohl Einwohner an andere Stadtteile in der gleichen Stadt als auch nach außen abgeben (Kategorie 4) waren 2005 bis 2007 Stadtteile mit hohen Beständen an Geschosswohnungen aus den 1960er und 1970er Jahren (LU-Pfingstweide, MA-Schönau, MA-Hochstätt), aber auch Stadtteile am Stadtrand mit kleinstädtischem Charakter (MA-Rheinau, HD-Ziegelhausen, HD-Kirchheim). Bei den erstgenannten sind die Wohnwünsche womöglich entscheidender als der Preis für den Wohnraum, beides trägt aber noch Zeichen der Suburbanisierung. 2012 bis 2014 finden sich Stadtteile dieser Kategorie am Stadtrand von Ludwigshafen sowie in HD-Bergheim.

Die geringe Nettoabwanderung kann allerdings kaum mehr als Suburbanisierung gedeutet werden. Im Falle HD-Bergheim sind wieder Verdrängungseffekte nach umfangreicher Sanierung und Aufwertung (z. B. 2008 bis 2012 die Gutenberghöfe auf dem ehemaligen Gelände der Heidelberger Druckmaschinen AG, s. Abbildung 23) oder Sättigungseffekte zu unterstellen. Ein tiefgreifender Umstrukturierungsprozess begann bereits in den 1990er Jahren (Stadt Heidelberg, 2017). Die Kategorien 5 und 6 beinhalten die Stadtteile, die Einwohner von innerhalb der jeweiligen Stadt hinzugewinnen, nach außen aber abgeben. Beide Kategorien beinhalten 2005 bis 2007 ausschließlich Stadtteile am Stadtrand und tragen ebenfalls Spuren von Suburbanisierung. Für den Zeitraum 2012 bis 2014 hat sich dies nicht geändert, allerdings ist die Zahl der Stadtteile deutlich gesunken. Unter den Stadtteilen finden sich Großwohnsiedlungen in Mannheim und Ludwigshafen wieder, allerdings keine Heidelberger Stadtteile. Das Image des Stadtteils spielt



Abbildung 23: Neue Blockrand- und Innenhofbebauung der Gutenberghöfe auf dem ehemaligen Gelände der Heidelberger Druckmaschinen AG im Stadtteil HD-Bergheim (eigene Aufnahme)

scheinbar eine weit weniger wichtige Rolle als die Wohnungsknappheit, denn neben den Großwohnsiedlungen sind auch Stadtteile wie MA-Gartenstadt oder Stadtteile mit ehemaligem Dorfkern wie MA-Wallstadt darunter. Die Zuzüge könnten durch internationale Migration aus den Durchgangsquartieren mitbestimmt sein. Gerade die Mannheimer Stadtteile der Kategorien 5 und 6 verzeichnen einen Anstieg der Zuzüge von Ausländern.

Festzuhalten bleibt zunächst, dass gerade der Stadtrand im Zeitraum 2012 bis 2014 in weiten Teilen einen Attraktivitätsgewinn verzeichnet, der sich in Zuzügen von außerhalb und innerhalb der jeweiligen Stadt zeigt. Hier sind zugleich Baulandausweisungen einfacher möglich, weil wegen der geringeren Bebauungsdichte eher Flächen verfügbar sind, was sich in der Bautätigkeit niederschlägt. Verdrängungseffekte sind in zentralen Stadtteilen, die eine Aufwertung erfahren (HD-Bergheim) haben, wahrscheinlich. Nur wenige Stadtteile haben eine negative Wanderungsbilanz über die Stadtgrenze. Die Innenstädte weisen weiterhin mehr Zu- als Fortzüge von außerhalb der Stadt auf. In der Mannheimer Innenstadt und dem angrenzenden gründerzeitlichen Stadtteil MA-Neckarstadt-West können Sättigungseffekte unterstellt werden, denn die Fortzüge in andere Mannheimer Stadtteile stiegen in den letzten drei Jahren an und übertreffen nach wie vor die Zuzüge. Anders als in der Ludwigshafener Innenstadt, in der sich die Binnenwanderungsbilanz zu Gunsten der Innenstadt verändert, bleibt somit die Gateway-Funktion im Mannheimer Zentrum deutlich bestehen. In den folgenden Abschnitten wird der Einfluss der internationalen Migration herausgestellt.

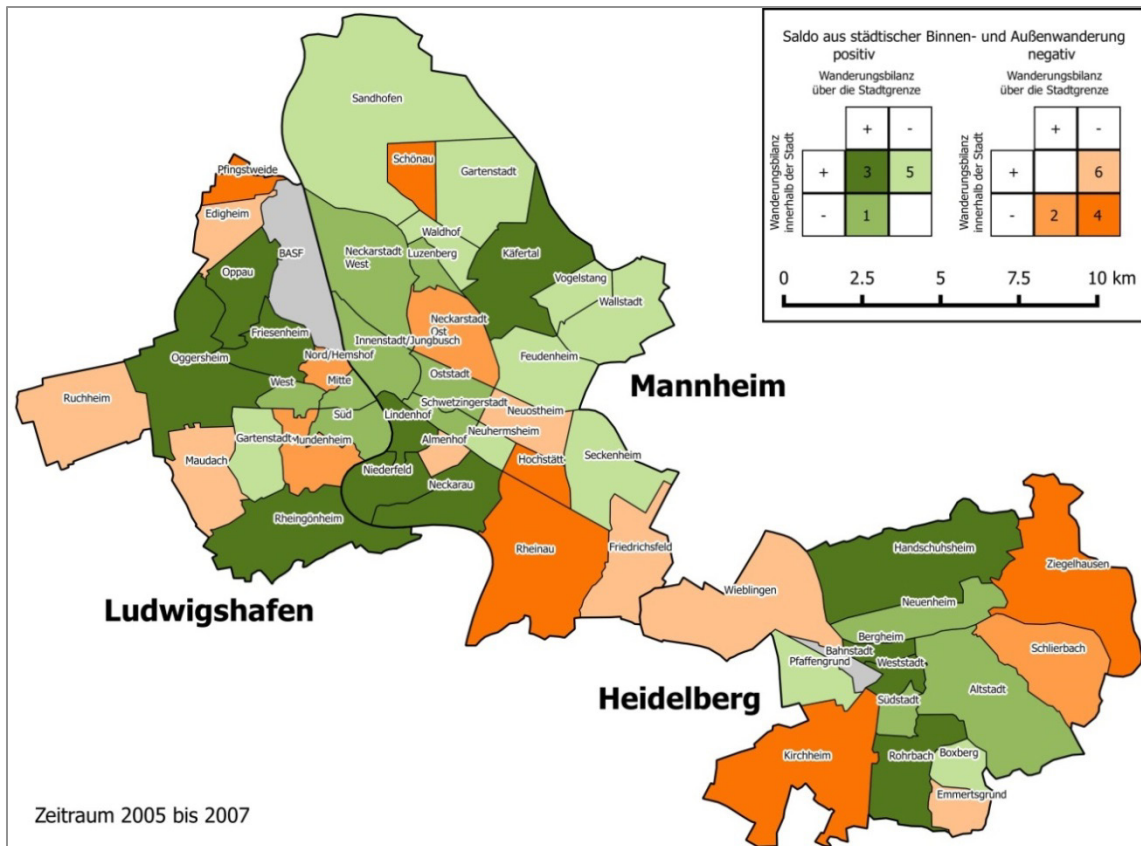


Abbildung 24: Stadtteile der Großstädte der MRN nach Wanderungsbilanz 2005 bis 2007 (eigene Analyse; Daten BBSR)

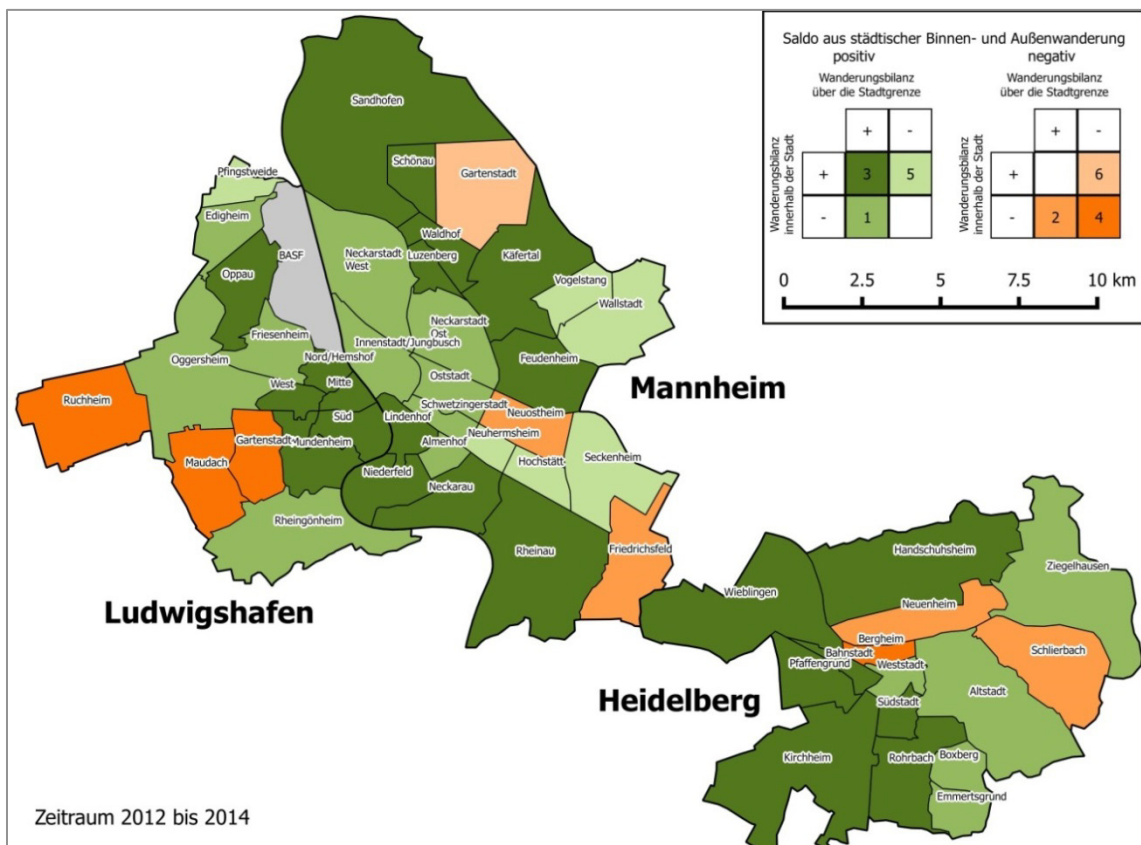


Abbildung 25: Stadtteile der Großstädte der MRN nach Wanderungsbilanz 2012 bis 2014 (eigene Analyse; Daten BBSR)

Die Zuwanderung aus dem Ausland in die drei Großstädte der Metropolregion Rhein-Neckar hat zwischen 2005 und 2014 zugenommen. Neben den Cities, die traditionell häufiger zum Ziel von Zuzügen von Ausländern werden (siehe auch Abbildung 16), gibt es weitere Stadtteile mit einem positiven Außenwanderungssaldo. Die internationale Migration erfasst wie in Abbildung 26 zu sehen den Stadtrand 2005 bis 2007 zunächst weniger, steigt 2012 bis 2014 insgesamt an und verteilt sich nun flächenhafter. Der Anstieg der Zuzugsanteile von Ausländern fällt somit am Stadtrand stärker aus als in den anderen Kategorien. Bezüglich der Zuzüge von Ausländern können zwei verschiedene Arten von Stadtteilen unterschieden werden. Stadtteile mit einer hohen Fluktuation (hohe Zu- und Fortzugsraten) von Ausländern sind so genannte Durchgangsquartiere, die in der Regel nach kurzer Wohndauer bereits wieder verlassen werden. Stadtteile mit hohem Ausländeranteil unter allen Zuzügen und einer geringen Fortzugsrate von Ausländern sind Ankunftsquartiere, in denen die unterdurchschnittlichen Fortzugsraten auf längere Wohndauern schließen lassen und somit darauf, dass sich die zuziehenden Ausländer tendenziell länger niederlassen.

Als Grenzwerte wurden in dieser Untersuchung ein mittlerer Ausländeranteil von über 50 % an allen Zuzügen in den Jahren 2012 bis 2014 sowie ein Anteil an Ausländern an allen Fortzügen aus dem Stadtteil von unter 40 % für Ankunfts- und über 40 % für Durchgangsquartiere im Jahr 2014 angenommen, um auch die jüngste Entwicklung abzubilden. Die Quartiere unterliegen diesbezüglich einem kontinuierlichen Wandel, sodass diese Einteilung eine Momentaufnahme für das Jahr 2014 darstellt.

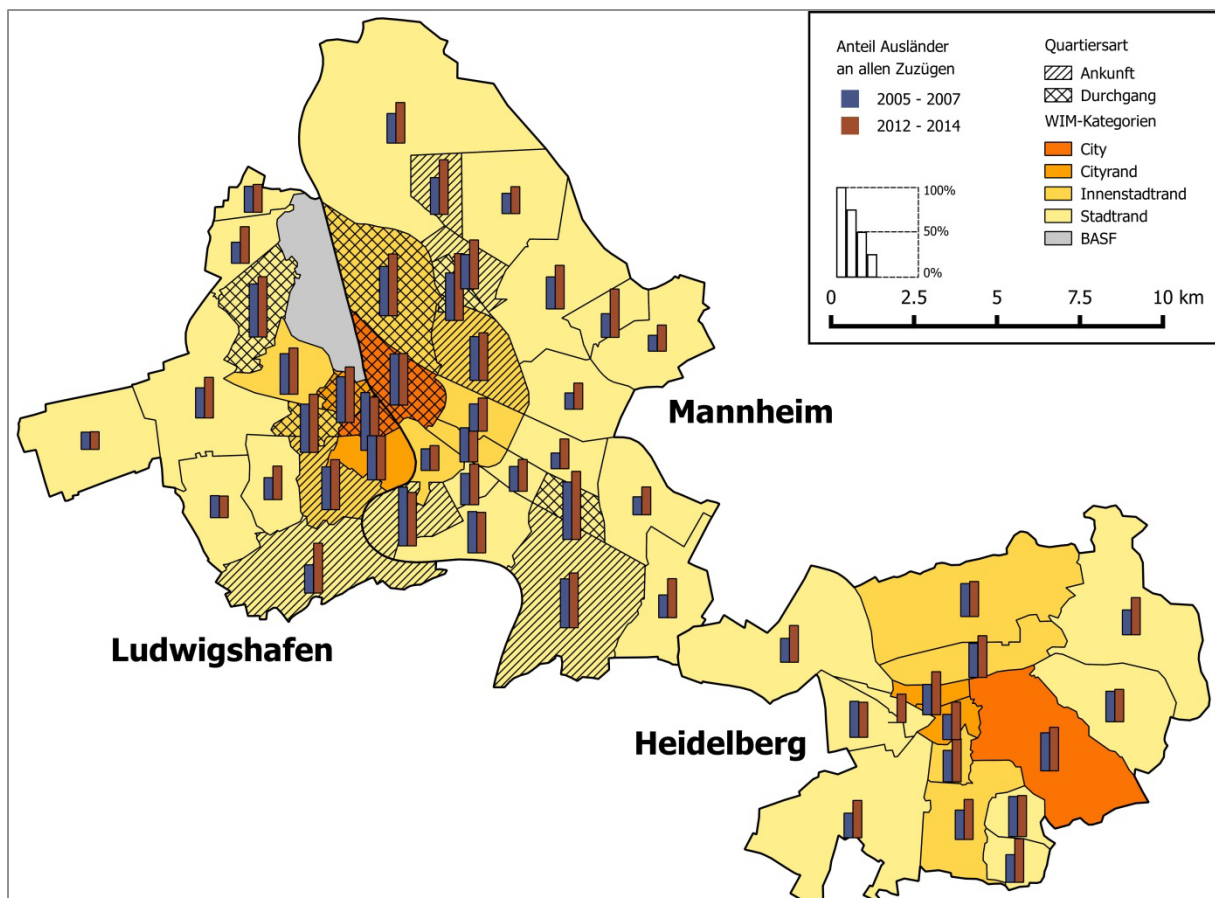


Abbildung 26: Zuzüge von Ausländern 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 in den Stadtteilen der Großstädte der MRN und Einteilung und Ankunfts- und Durchgangsquartiere für 2014 (eigene Darstellung auf Grundlage eigener Berechnungen; Daten: BBSR)

Auffällig ist, dass Heidelberg nach den angesetzten Maßstäben innerhalb der Metropolregion weder Ankunfts- noch Durchgangsquartiere aufweist (siehe Abbildung 26), was auf die Tatsache zurückzuführen ist, dass Heidelberg weit weniger durch große Industriebetriebe und deren Arbeiterviertel geprägt ist als Ludwigshafen und Mannheim. Die Ankunfts- und Durchgangsquartiere befinden sich ausschließlich in Ludwigshafen und Mannheim. Die meisten Durchgangsquartiere befinden sich in der inneren Stadt (City und Cityrand) und am Stadtrand. Ausnahmen sind LU-Oppau, MA-Hochstätt und MA-Luzenberg. Die meisten Ankunftsquartiere liegen am Stadtrand. LU-Mundenheim und MA-Neckarstadt-West sind Ankunftsquartiere, die zur Kategorie Innenstadtrand gehören. Fernwanderer haben somit tatsächlich die Tendenz in zentrale Bereiche zu ziehen, diese aber bald wieder zu verlassen. In diesen Stadtteilen sind größere Mietwohnungsbestände in kommunaler Hand, was den Zugang zu Wohnraum für zuziehende Ausländer vereinfacht. Am Stadtrand sind allerdings längere Wohndauern häufiger.

Die zehn Stadtteile mit den stärksten Anstiegen der Anteile zuziehender Ausländer zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 (ausgenommen HD-Bahnstadt) liegen alle am Stadtrand (siehe Tabelle 15), die meisten in Mannheim. MA-Vogelstang und HD-Emmertsgrund sind in ihrer Baustruktur als Großwohnsiedlungen charakterisiert, die anderen Stadtteile sind überprägte eingemeindete Dörfer beziehungsweise haben einen kleinstädtischen Charakter und überwiegende Ein- und Zweifamilienhausbebauung in privatem Eigentum. Unter Berücksichtigung des Wohnungsbestandes handelt es sich vorwiegend um Stadtteile mit einem höheren Anteil an größeren Wohnungen im Bestand (siehe hierzu auch Abbildung 22).

Tabelle 15: Die zehn Stadtteile der Großstädte der MRN mit den höchsten Anstiegen der Anteile von Ausländern unter allen Zuzügen zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 (Eigene Berechnung; Daten BBSR)

Stadtteil	Stadt	IRB-Kategorie	Stadtteilcharakter (überwiegend)	Veränderung Anteil Ausländer an allen Zuzügen 2005 – 2007 zu 2012 – 2014
Vogelstang	Mannheim	Stadtrand	Großwohnsiedlung	+103,5 %
Neuostheim	Mannheim	Stadtrand	kleinstädtisch	+89,6 %
Rheingönheim	Ludwigshafen	Stadtrand	kleinstädtisch	+76,4 %
Edigheim	Ludwigshafen	Stadtrand	kleinstädtisch	+74,2 %
Friedrichsfeld	Mannheim	Stadtrand	kleinstädtisch	+72,0 %
Wallstadt	Mannheim	Stadtrand	kleinstädtisch	+63,6 %
Feudenheim	Mannheim	Stadtrand	kleinstädtisch	+60,3 %
Emmertsgrund	Heidelberg	Stadtrand	Großwohnsiedlung	+58,0 %
Seckenheim	Mannheim	Stadtrand	kleinstädtisch	+55,0 %
Wieblingen	Heidelberg	Stadtrand	kleinstädtisch	+54,0 %

Ausländer machen nach wie vor einen hohen Anteil der Zuwächse in den Innenstädten aus. Ein überproportionaler Anstieg der Zuzüge von Ausländern in die Innenstädte liegt allerdings in der Metropolregion Rhein-Neckar nicht vor. Vielmehr scheinen nur zu Beginn das Milieu, die Nähe zur eigenen Gruppe oder nach kurzer Wohndauer Preisniveau und Wohnungsangebot ausschlaggebend für die Wohnstandortwahl von Ausländern zu sein. Die weitere Klärung dessen benötigt jedoch eine gezielte Untersuchung, die mit den vorliegenden Daten nicht möglich ist. Damit wäre allerdings zu erklären, dass die Heidelberger Stadtteile geringere Anteile zuziehender Ausländer aufweisen, das Wachstum der Anteile aber auch am Stadtrand von Heidelberg

sichtbar ist. Sättigungseffekte sind insofern deutlich, dass die Stadtteile, die die höchsten Anstiege bei den Zuzügen von Ausländern verzeichnen, ausschließlich am Stadtrand liegen.

6.4 Nah- und Fernwanderung

Die Migrationsdaten der Großstädte werden in der IRB noch einmal explizit für die Umlandgemeinden der jeweiligen Stadt erfasst. Das Umland definieren die teilnehmenden Städte bei der IRB selbst. Grundlegend gilt, dass die Umlandgemeinden den Verflechtungsbereich der Großstadt abbilden und nicht nur die Gemeinden als Umland definiert sind, die direkt an die Stadt angrenzen (siehe hierzu auch Abbildung 7 in Kapitel 4.3). Wie in Kapitel 6 dargestellt, ist das Gesamtwachstum der drei Großstädte positiv. Ein Teil des Wachstums der Großstädte geht auf diese Umlandwanderung zurück. Da das Umland nicht bei allen drei Großstädten nach einheitlichen Maßstäben definiert ist, wäre eine Betrachtung der absoluten Werte wenig brauchbar für den Vergleich. In Abbildung 27 sind daher die Nettozuwanderungsraten pro 1 000 Einwohner dargestellt.

So überwiegen bei der Umlandwanderung in Mannheim und – sehr deutlich – in Heidelberg über den gesamten betrachteten Zeitraum hinweg die Fortzüge, wie Abbildung 27 weiter zeigt. Das bedeutet, dass die beiden Großstädte nach wie vor mehr Einwohner an ihr Umland abgeben als aus diesem zuziehen. Reurbanisierungsprozesse werden im Falle der beiden Städte also durch die Umlandwanderung abgeschwächt und mehr von der Fernwanderung bestimmt. Während der Saldo der Umlandwanderung in Mannheim über den betrachteten Zeitraum im Bereich um $-1,5\text{ ‰}$ oszilliert, verbessert er sich ab 2007 in Heidelberg von zunächst $-10,0\text{ ‰}$ auf $-3,8\text{ ‰}$ im Jahr 2014. Der erneute Anstieg ab 2011 ist auch auf die Baufertigstellungen des neuen Stadtteils HD-Bahnstadt zurückzuführen. Anders verhält es sich in Ludwigshafen. Hier ziehen auch aus dem Umland mehr Menschen zu als dorthin abwandern. Die Umlandwanderung ist also Teil der Reurbanisierung. Zwischen 2005 und 2013 bewegt sich der Saldo zwischen 0 und 2 ‰ . Im Jahr 2014 halbieren sich die Fortzüge in das Ludwigshafener Umland nahezu, während die Zuzüge aus diesem leicht ansteigen, was den starken Anstieg der Nettozuwanderung von $1,1\text{ ‰}$ (2013) auf $9,9\text{ ‰}$ (2014) bewirkt.

Innerstädtisch differenziert und im Vergleich der beiden Zeiträume 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 erfährt Heidelberg eine Wende in der Nah- beziehungsweise Umlandwanderung und der Fernwanderung, wie Tabelle 16 zeigt. Die Nettoabwanderung ins Umland schwächt sich ab, weil die Fortzugsraten sinken, am stärksten in der City (von $27,0\text{ ‰}$ auf $20,5\text{ ‰}$) und am Innenstadtrand (von $29,1\text{ ‰}$ auf $22,8\text{ ‰}$). In den Stadtteilen des Stadtrandes steigen zudem die Zuzüge aus dem Heidelberger Umland (von $15,7\text{ ‰}$ auf $19,1\text{ ‰}$). Bezüglich der Fernwanderung ist die Entwicklung am Stadtrand positiver als in den anderen, zentraleren Stadtteilen. Die Nettozuwanderung aus anderen Gebieten als dem IRB-Umland Heidelbergs nimmt in den Kategorien City, Cityrand und Innenstadtrand ab und am Stadtrand deutlich zu (von $8,9\text{ ‰}$ auf $23,5\text{ ‰}$). Diese Beobachtungen deuten zum einen auf ein „Bleiben“ der Bewohner in den urbanen Stadtteilen hin. Zum anderen deutet sich darin die Suche nach einem Kompromiss zwischen suburbanen und urbanen Wohnstandortfaktoren hin. Beides würde auf einen Imagewandel der Stadt hindeuten und damit einen weiteren Aspekt der Reurbanisierung für Heidelberg untermauern. Trotzdem bleibt festzuhalten, dass die Fortzüge in das Umland immer noch in allen IRB-Kategorien die Zuzüge aus dem Umland übertreffen.

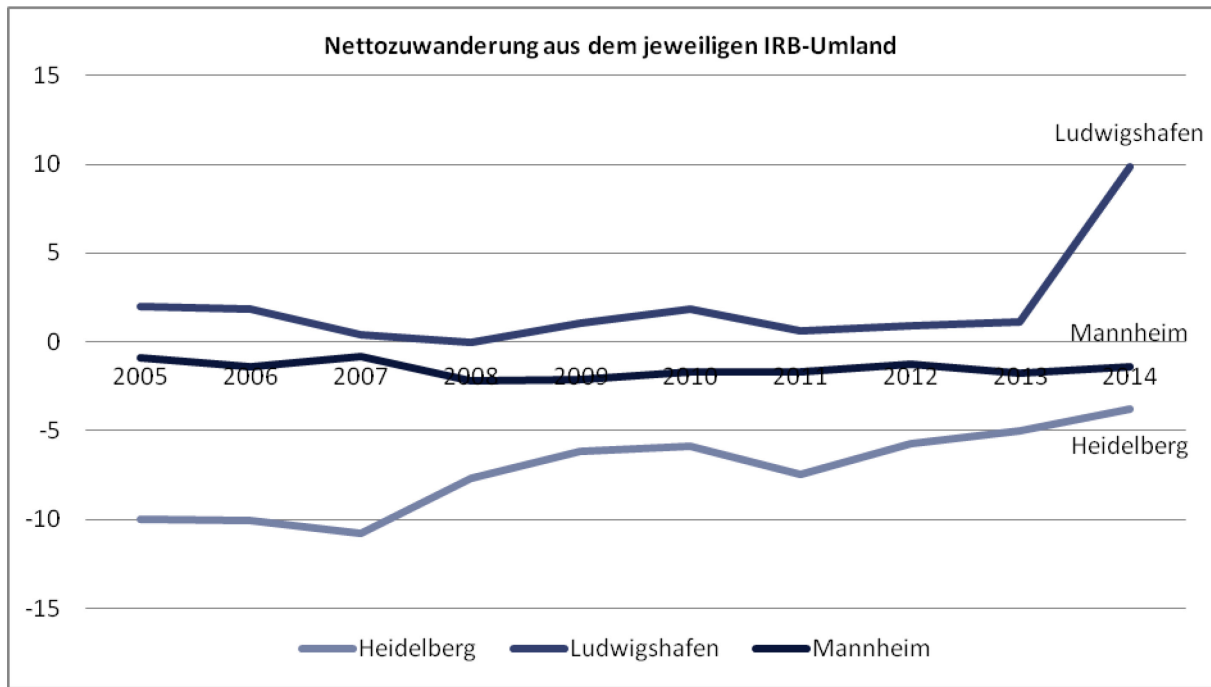


Abbildung 27: Nettozuwanderung in den Großstädten der MRN aus dem jeweiligen IRB-Umland in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

Tabelle 16: Nah- und Fernwanderung in Heidelberg nach IRB-Kategorien in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

Heidelberg

	Zuzugsrate (fern)	Zuzugsrate aus Umland	Fortzugsrate (fern)	Fortzugsrate ins Umland	Nettozuwanderung (fern)	Nettozuwanderung aus Umland
2005 bis 2007						
City	146,0	20,2	126,9	27,0	19,0	-6,8
Cityrand	91,9	19,5	79,6	26,1	12,3	-6,6
Innenstadtrand	103,3	18,9	79,6	29,1	23,7	-10,1
Stadtrand	67,7	15,7	58,8	28,0	8,9	-12,3
gesamt	89,8	17,8	74,3	28,0	15,4	-10,3
2012 bis 2014						
City	155,8	19,2	138,6	20,5	17,1	-1,3
Cityrand	111,0	15,9	102,3	21,5	8,8	-5,6
Innenstadtrand	113,1	17,7	94,2	22,8	18,9	-5,1
Stadtrand	91,8	19,1	68,3	24,1	23,5	-5,0
gesamt	107,1	18,1	87,9	23,0	19,3	-4,8
2005 bis 2014						
City	150,2	19,0	134,2	22,4	16,0	-3,4
Cityrand	100,1	17,8	90,1	23,6	10,0	-5,8
Innenstadtrand	108,1	17,9	87,8	25,0	20,3	-7,0
Stadtrand	76,1	17,0	62,7	25,6	13,4	-8,6
gesamt	96,7	17,6	81,1	24,9	15,6	-7,3

Tabelle 17: Nah- und Fernwanderung in Ludwigshafen nach IRB-Kategorien in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

Ludwigshafen

	Zuzugsrate (fern)	Zuzugsrate aus Umland	Fortzugsrate (fern)	Fortzugsrate ins Umland	Nettozuwan- derung (fern)	Nettozuwan- derung aus Umland
2005 bis 2007						
City	94,5	21,0	74,9	18,2	19,6	2,8
Cityrand	57,0	15,9	47,3	13,4	9,7	2,5
Innenstadtrand	44,9	12,9	41,9	12,3	3,0	0,5
Stadtrand	25,7	10,9	27,0	9,7	-1,3	1,2
gesamt	40,8	13,0	37,5	11,6	3,3	1,4
2012 bis 2014						
City	86,6	29,1	68,6	18,4	18,0	10,6
Cityrand	70,5	21,3	56,6	13,9	14,0	7,3
Innenstadtrand	55,8	15,0	47,8	12,7	8,0	2,4
Stadtrand	34,4	11,7	32,1	9,4	2,3	2,2
gesamt	50,3	15,7	43,2	11,7	7,1	4,0
2005 bis 2014						
City	88,4	23,2	72,2	18,2	16,2	4,9
Cityrand	61,2	18,2	50,7	14,3	10,5	3,8
Innenstadtrand	49,0	13,6	43,5	12,5	5,6	1,1
Stadtrand	29,4	11,0	28,4	9,9	0,9	1,1
gesamt	44,2	13,9	39,2	12,0	5,0	2,0

Tabelle 18: Nah- und Fernwanderung in Mannheim nach IRB-Kategorien in ‰ (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

Mannheim

	Zuzugsrate (fern)	Zuzugsrate aus Umland	Fortzugsrate (fern)	Fortzugsrate ins Umland	Nettozuwan- derung (fern)	Nettozuwan- derung aus Umland
2005 bis 2007						
City	136,1	4,5	113,8	4,4	22,2	0,0
Cityrand	-	-	-	-	-	-
Innenstadtrand	75,4	4,4	68,8	5,1	6,6	-0,8
Stadtrand	36,9	5,0	37,0	6,4	-0,1	-1,3
gesamt	56,6	4,8	52,8	5,8	3,8	-1,0
2012 bis 2014						
City	170,8	4,5	143,1	4,8	27,7	-0,3
Cityrand	-	-	-	-	-	-
Innenstadtrand	101,3	4,0	82,9	4,7	18,4	-0,7
Stadtrand	52,0	4,6	47,2	6,6	4,9	-2,0
gesamt	77,5	4,4	66,6	5,9	10,9	-1,5
2005 bis 2014						
City	155,5	4,4	131,1	4,6	24,4	-0,2
Cityrand	-	-	-	-	-	-
Innenstadtrand	90,2	4,2	77,9	5,0	12,3	-0,8
Stadtrand	43,9	4,7	42,4	6,7	1,5	-2,0
gesamt	67,4	4,5	60,7	6,0	6,7	-1,5

In Ludwigshafen verändern sich die Fortzugsraten ins IRB-Umland zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 nur geringfügig. Die Zuzugsraten steigen allerdings zwischen den beiden betrachteten Zeiträumen an. Auffällig ist, dass der Anstieg mit zunehmender zentraler Lage stärker ausfällt (siehe Tabelle 17). Die Wanderungsraten mit dem Umland waren bereits im Zeitraum 2005 bis 2007 positiv. In der City und am Cityrand steigt die Nettozuwanderung aus dem Umland von 2,8 ‰ auf 10,6 ‰ beziehungsweise 2,5 ‰ auf 7,3 ‰. In der City und am Cityrand macht die Umlandwanderung 2012 bis 2014 rund ein Drittel des Wanderungssaldos aus. Die Rate der Zuzüge mit einem Ursprung außerhalb des IRB-Umlandes nimmt nur in der City ab (von 94,5 ‰ auf 86,6 ‰). In allen anderen Kategorien steigen die Raten zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 an. Am Stadtrand kehrt sich ein negativer Saldo der Fernwanderung in eine leichte Nettozuwanderung um (von -1,3 ‰ auf 2,3 ‰). In Ludwigshafen wiegt die Umlandwanderung nicht nur schwerer als in Heidelberg und Mannheim, sie trägt zur Reurbanisierung bei.

In Mannheim macht die Umlandwanderung am gesamten Wanderungssaldo nur einen sehr geringen Anteil aus. Tabelle 18 zeigt zudem, dass die Veränderungen zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2016 in der Stadt-Umland-Wanderung kaum messbar sind. Das gilt sowohl für die Zuzugsraten als auch für die Fortzugsraten. Die Fernwanderung spielt somit für die Reurbanisierung in Mannheim die tragende Rolle. Der Anstieg der Fernwanderung zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 betrifft hier hauptsächlich den Innenstadtrand. Während City und Stadtrand jeweils etwa 5 Promillepunkte hinzugewinnen, verdreifacht sich die Nettozuwanderung in den Stadtteilen der Kategorie Innenstadtrand nahezu (siehe Tabelle 18).

Innerhalb der Großstädte der Metropolregion Rhein-Neckar gehören 2012 bis 2014 die Stadtteile, die die höchste Nettoabwanderung ins jeweilige IRB-Umland haben, bis auf eine Ausnahme (MA-Hochstätt) zu Heidelberg. Umgekehrt gehören die Stadtteile mit der höchsten Nettozuwanderung aus dem jeweiligen IRB-Umland bis auf HD-Bahnstadt alle zu Ludwigshafen (siehe Abbildung 29). In Heidelberg liegt somit im betrachteten Zeitraum eine Suburbanisierung in Form von intraregionaler Wanderung von Großstadtbewohnern in die angrenzenden Gemeinden vor. In Ludwigshafen stützt die intraregionale Wanderung von Haushalten aus dem Umland in die Großstadt die Reurbanisierung. Da Mannheim in der IRB als Teil des Ludwigshafener Umlandes gezählt wird, lässt sich allerdings nicht sagen, inwiefern die Zuzüge ihren Ursprung in suburbanen Städten und Gemeinden haben oder in der benachbarten Großstadt. Für die Wanderungsbewegungen zwischen den Großstädten oder innerhalb des Metropolkerns ist vermutlich ein Ost-West-Gefälle im Preisniveau für Wohnraum mit verantwortlich. Die Veränderungen zwischen den beiden Zeiträumen werden beim Vergleich der von Abbildung 28 und Abbildung 29 deutlich. Die Abwanderung schwächt sich in Heidelberg ab und verlagert sich in Ludwigshafen in Richtung Innenstadt, bei gleichzeitiger flächenhafter Verteilung. In Mannheim schwächt sich die Zuwanderung aus dem Umland in den betroffenen Stadtteilen geringfügig ab, wie in Tabelle 18 zu sehen. Das überwiegend in den 1960er Jahren als Großwohnsiedlung errichtete MA-Vogelstang und MA-Oststadt, ein heute begehrter Stadtteil, der zur Gründerzeit entstand, sind die einzigen beiden Mannheimer Stadtteile, in die mehr Menschen aus dem IRB-Umland zuziehen als dorthin abwandern. Auf Grund der unterschiedlichen Beschaffenheit der beiden Stadtteile dürften die Motive für die Zuzüge auf den sozialen Status zurückzuführen sein.

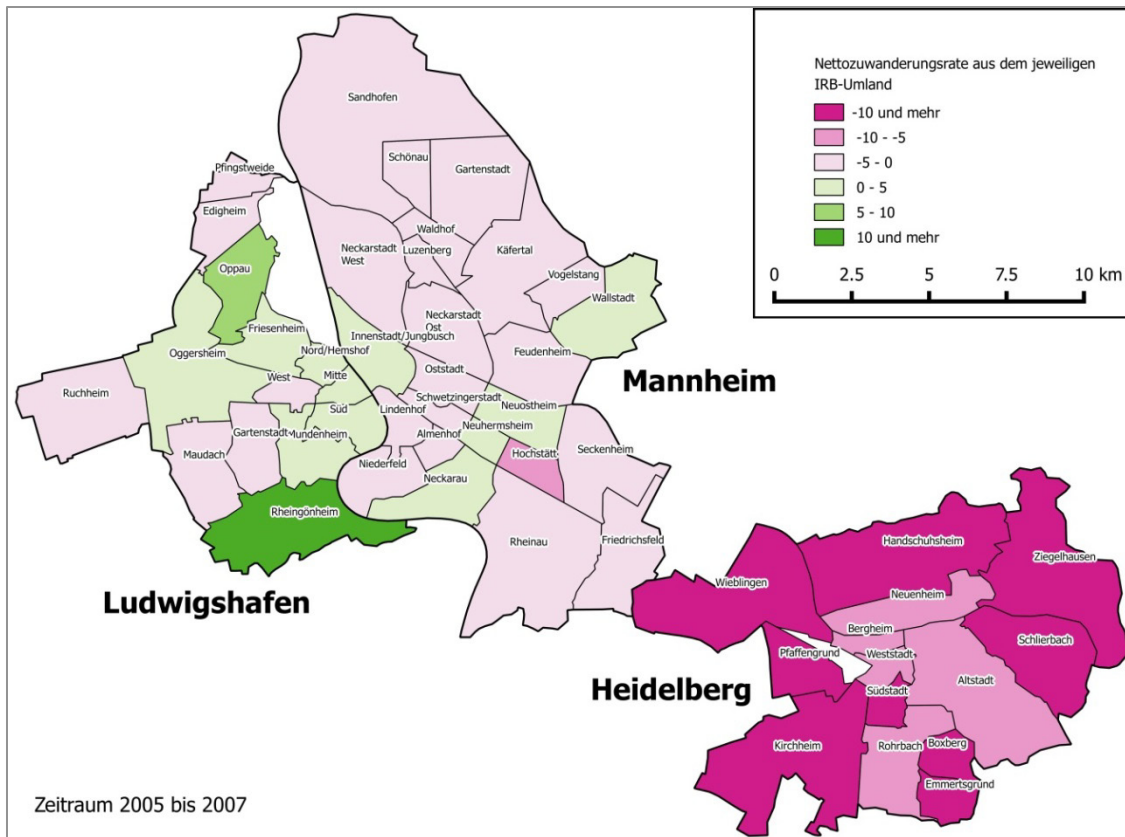


Abbildung 28: Nettozuwanderung 2005 bis 2007 in den Stadtteilen der Großstädte der MRN aus dem jeweiligen IRB-Umland der Stadt in ‰ (eigene Darstellung; Daten: BBSR)

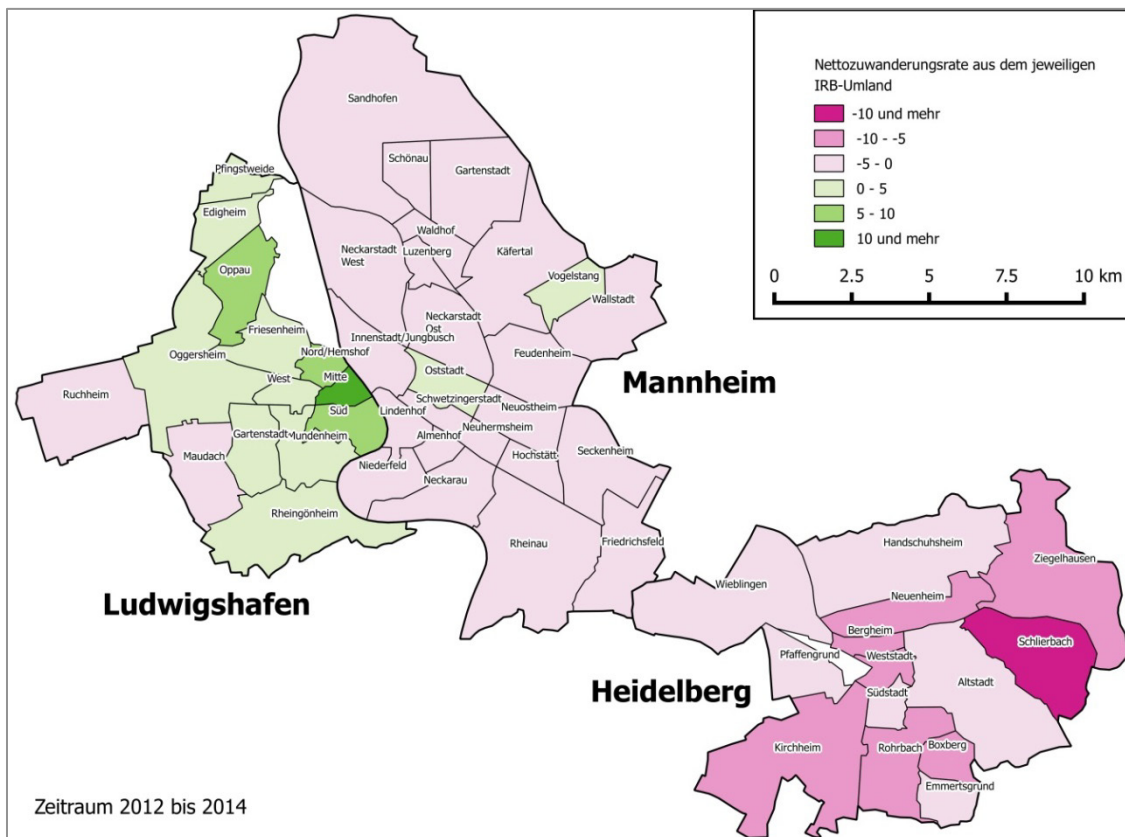


Abbildung 29: Nettozuwanderung 2012 bis 2014 in den Stadtteilen der Großstädte der MRN aus dem jeweiligen IRB-Umland der Stadt in ‰; Wert HD-Bahnstadt: 65,6 ‰ (eigene Darstellung; Daten: BBSR)

Beim Typ der Stadtteile ist kein klares Muster erkennbar. HD-Schlierbach (-11,2 ‰; niedrigster Wert 2012 bis 2014) ist ein Stadtteil, der vorwiegend ältere Ein- und Zweifamilienhäuser im Bestand hält. Erkennbar ist in Abbildung 22 auch, dass verhältnismäßig viele Wohneinheiten mit fünf und mehr Räumen im Bestand enthalten sind. Unter den Stadtteilen mit Werten zwischen -10 ‰ und -5 ‰ sind alle Stadtteiltypen vorhanden. In Ludwigshafen bliebe neben der Zentrumsnähe noch die Tatsache zu berücksichtigen, dass die Stadtteile LU-Mitte, LU-Nord und LU-Süd über einen verhältnismäßig hohen Anteil an kleineren Wohneinheiten, insbesondere mit ein bis zwei Räumen, im Bestand haben. In der City (LU-Mitte) sind 63 % der Wohnungen Ein- und Zweiraumwohnungen, am Cityrand (LU-Nord und LU-Süd) sind es 48 % (siehe Abbildung 31 Mitte). Unter den Stadtteilen mit Werten von 5 ‰ bis 10 ‰ hat rund die Hälfte einen Wohnungsbestand, der sich eher aus kleineren Wohneinheiten zusammensetzt (z. B. LU-Friesenheim, LU-West, LU-Mundenheim oder LU-Oggersheim; siehe Abbildung 22).

Die drei Großstädte unterscheiden sich also im Hinblick auf die Wanderung zwischen Stadt und dem jeweiligen Umland. Heidelberg und Mannheim verlieren nach wie vor mehr Einwohner an ihr Umland als sie von diesem hinzugewinnen. Die Reurbanisierung wird dadurch abgeschwächt und somit mehr von der Fernwanderung bestimmt. In Heidelberg schwächen sich die Fortzüge in das Umland generell ab und die Zuzüge aus dem Umland steigen am Stadtrand leicht (siehe Tabelle 16). Die Bewohner bleiben eher in der Stadt, und viele finden am Stadtrand einen Kompromiss zwischen der Nähe zur Stadt und verfügbarem, bezahlbarem Wohnraum. Die Fernwanderungsbilanz steigt in Mannheim auch in den Stadtteilen des Stadtrandes besonders stark (siehe Tabelle 17), was auf ähnliche Ursachen hindeutet. Ludwigshafen hat dagegen einen positiven Wanderungssaldo mit seinem Umland. In Ludwigshafen steigen die Zuzüge aus dem Umland im Zentrum stärker (siehe Tabelle 18), und die Zuwanderung aus dem Umland ist insgesamt bedeutsamer für die Reurbanisierung der Stadt als die Zuzüge aus anderen Gebieten innerhalb und außerhalb der Region.

Tabelle 19: Nettozuwanderung aus dem IRB-Umland in Heidelberg nach Altersgruppen in ‰ (eigene Berechnung; Quelle: BBSR)

Heidelberg						
2005 bis 2007	unter 18	18 bis 25	25 bis 30	30 bis 50	50 bis 65	65 u. m.
City	-15,4	16,5	-11,0	-15,4	-6,9	-6,2
Cityrand	-9,1	12,8	-8,0	-11,5	-7,1	-7,7
Innenstadtrand	-10,5	-5,5	-22,6	-15,8	-5,5	-0,6
Stadtrand	-14,0	-16,5	-19,6	-17,3	-6,1	-4,6
gesamt	-12,3	-4,8	-17,6	-15,7	-6,1	-3,5
2012 bis 2014						
City	-4,2	14,4	0,4	-10,1	-4,1	-2,8
Cityrand	-12,0	12,3	-5,8	-11,3	-4,7	-6,0
Innenstadtrand	-5,9	5,2	-17,6	-8,1	-4,6	-1,8
Stadtrand	-4,1	-6,2	-11,2	-5,3	-3,7	-3,4
gesamt	-5,7	3,1	-11,4	-7,6	-4,2	-3,1
2005 bis 2014						
City	-9,5	13,8	-5,9	-9,9	-5,5	-2,4
Cityrand	-10,7	12,6	-5,5	-11,0	-6,0	-6,7
Innenstadtrand	-7,0	-1,7	-17,5	-10,6	-4,6	-1,7
Stadtrand	-8,2	-11,5	-16,5	-11,5	-5,0	-3,8
gesamt	-8,2	-1,7	-13,6	-11,0	-5,0	-3,2

Bei der Betrachtung der Umlandwanderung nach Altersgruppen wird in Heidelberg die generelle Abschwächung der Nettoabwanderung in Tabelle 19 deutlich. Familien mit Kindern unter 18 Jahren verbessern ihre Bilanz im Vergleich von 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 insgesamt, bis auf den Cityrand, wenngleich der Saldo negativ bleibt. Bei Bildungswanderern (18- bis unter 25-Jährige) verbessert sich der Umlandwanderungssaldo insbesondere am Innenstadtrand und am Stadtrand, bei den 25- bis unter 30-Jährigen in der City und am Stadtrand. Bei den mindestens 65-Jährigen schwächt sich die Nettoabwanderung ins IRB-Umland von Heidelberg in der City leicht ab. Damit zeichnet sich in Heidelberg für die Umlandwanderung das gleiche Bild ab, das sich bereits bei der Betrachtung der Gesamtwanderung über die Stadtgrenze abgezeichnet hat. Die vermehrten Zuzüge von Familien mit Kindern (siehe Tabelle 11) haben ihren Ursprung allerdings außerhalb des Umlandes, denn 2012 bis 2014 besteht nach wie vor eine Nettoabwanderung ins IRB-Umland. Eine genauere Betrachtung der einzelnen Stadtteile und deren Umlandwanderung von Familien mit Kindern unter 18 Jahren zeigt, dass in Heidelberg HD-Bahnstadt (70,9 ‰) und HD-Emmertsgrund (1,3 ‰) 2012 bis 2014 die einzigen beiden Stadtteile mit positiven Werten sind. HD-Emmertsgrund hatte 2005 bis 2007 noch eine Umlandwanderungsrate von unter 18-Jährigen von -12,7 ‰. Die Zuzüge von Ausländern sind von 5,1 ‰ (2005 bis 2007) auf 19,4 ‰ (2012 bis 2014) angestiegen. Für die Umkehr der Abwanderung ins IRB-Umland sind im Falle der Großwohnsiedlung am Heidelberger Stadtrand ausländische Familien mit Kindern unter 18 Jahren maßgeblich. Stadtteile mit der höchsten Abwanderung von Familien ins Umland sind 2012 bis 2014 die zentralen Stadtteile HD-Bergheim (-13,2 ‰), HD-Weststadt (-11,4 ‰) und HD-Südstadt (-11,3 ‰) sowie die Stadtteile HD-Ziegelhausen (-10,2 ‰) und HD-Schlierbach (-9,8 ‰) am Stadtrand. Die Vermutung liegt nahe, dass bei den Wohnstandortentscheidungen wirtschaftliche Gründe wie Preisanstiege für Wohnraum zum Tragen kommen, da diese Stadtteile grundsätzlich geeigneten Wohnraum bieten und es daher weniger an unpassenden Wohnraumangeboten liegen sollte.

Tabelle 20: Nettozuwanderung aus dem IRB-Umland in Ludwigshafen nach Altersgruppen in ‰ (eigene Berechnung; Quelle: BBSR)

Ludwigshafen						
2005 bis 2007	unter 18	18 bis 25	25 bis 30	30 bis 50	50 bis 65	65 u. m.
City	-0,2	15,3	1,7	2,3	2,8	-1,1
Cityrand	1,4	5,9	5,5	3,1	1,2	0,2
Innenstadtrand	-0,5	3,4	2,6	0,3	0,9	-0,6
Stadtrand	1,6	0,3	4,4	2,5	0,9	-1,1
gesamt	1,0	3,5	4,1	2,2	1,1	-0,8
2012 bis 2014						
City	9,8	26,8	21,5	12,2	1,3	-2,0
Cityrand	5,4	15,9	12,8	8,7	5,5	0,7
Innenstadtrand	4,3	9,1	1,5	4,2	-1,2	-0,7
Stadtrand	2,1	4,4	5,8	4,1	1,4	-0,6
gesamt	3,9	10,2	8,3	5,8	1,6	-0,5
2005 bis 2014						
City	2,9	17,6	7,5	5,7	1,8	-2,3
Cityrand	2,0	9,7	6,0	4,6	3,4	0,3
Innenstadtrand	1,3	6,2	2,9	0,9	0,3	-0,5
Stadtrand	1,4	0,7	2,7	2,5	0,8	-0,7
gesamt	1,6	5,5	4,1	2,9	1,2	-0,6

Der deutliche Anstieg der Zuzugsüberschüsse aus dem Umland der letzten Jahre in Ludwigshafen geht auf eine steigende Nettozuwanderung von Bildungswanderern und Berufseinsteigern zurück. Die Werte für beide Gruppen steigen besonders in der inneren Stadt an (siehe Tabelle 20). In der City tragen auch die Familien mit Kindern unter 18 Jahren dazu bei. Damit weist die Umlandwanderung von Familien mit Kindern in Ludwigshafen ein von der Gesamtwanderungsbilanz aller Altersgruppen abweichendes Muster auf. Die Nettozuwanderungsraten von 25- bis unter 30-Jährigen aus dem IRB-Umland steigen in der City und am Cityrand verhältnismäßig stärker an als die Nettozuwanderung insgesamt, bei der nur Cityrand und Stadtrand Zuwächse aufweisen. In Ludwigshafen sind unter den Stadtteilen mit den höchsten Zuzugsraten von Familien mit Kindern unter 18 Jahren aus dem IRB-Umland Stadtteile aller Kategorien vorhanden. Die höchsten Werte haben allerdings Stadtteile der inneren Stadt: LU-Mitte (9,8 ‰) und LU-Süd (7,9 ‰). LU-Oppau (6,1 ‰) und LU-Rheingönheim (5,4 ‰) liegen am Stadtrand und LU-Friesenheim (4,8 ‰) am Innenstadtrand. Nur in LU-Rheingönheim, einem 1938 eingemeindeten und überprägten Dorf, geht der Anstieg der Nettozuwanderung – ähnlich wie in HD-Emmertsgrund, einer Großwohnsiedlung – mit einem Anstieg von Zuzügen von Ausländern einher. LU-Ruchheim (-5,9 ‰) und LU-Maudach (-2,8 ‰) sind die einzigen beiden Stadtteile mit einer Nettoabwanderung von Familien ins Umland Ludwigshafens. Es sind überprägte Dörfer mit hohem Ein- und Zweifamilienhausanteil, die beide am Stadtrand liegen. Damit zeichnet sich in Ludwigshafen ein zu Heidelberg gegensätzliches Bild ab.

Für Mannheim lassen sich aus der Analyse der Nettozuwanderungsraten nach Altersgruppen keine eindeutigen Schlüsse ziehen. Die Veränderungen sind insgesamt wenig ausgeprägt, wie in Tabelle 21 zu sehen. Die ausgeglichenen Wanderungssalden und die Stabilität bestehen über alle Altersgruppen hinweg und in allen Stadtteilkategorien.

Tabelle 21: Nettozuwanderung aus dem IRB-Umland in Mannheim nach Altersgruppen in ‰ (eigene Berechnung; Quelle: BBSR)

Mannheim						
2005 bis 2007	unter 18	18 bis 25	25 bis 30	30 bis 50	50 bis 65	65 u. m.
City	-2,6	5,0	1,2	-0,7	-0,4	-1,4
Cityrand	-	-	-	-	-	-
Innenstadtrand	-3,3	3,7	0,4	-1,9	0,0	-0,6
Stadtrand	-1,3	0,3	-3,0	-2,5	-0,6	-0,8
gesamt	-1,9	1,9	-1,2	-2,1	-0,4	-0,8
2012 bis 2014						
City	-2,9	5,5	0,7	-2,7	0,3	-1,1
Cityrand	-	-	-	-	-	-
Innenstadtrand	-3,7	5,3	1,6	-2,8	-0,1	-0,4
Stadtrand	-2,3	-0,8	-3,6	-3,6	-0,9	-0,8
gesamt	-2,7	2,1	-1,0	-3,2	-0,6	-0,7
2005 bis 2014						
City	-2,6	5,3	0,6	-1,7	-0,2	-1,4
Cityrand	-	-	-	-	-	-
Innenstadtrand	-3,2	4,0	0,7	-2,5	-0,1	-0,5
Stadtrand	-2,4	-1,0	-4,0	-3,3	-0,9	-1,1
gesamt	-2,6	1,4	-1,6	-2,9	-0,7	-0,9

6.5 Bautätigkeit in den Großstädten

MYER & GAERIN (2001; zitiert nach SIEDENTOP, 2008, S. 198) werfen bereits die These auf, dass Reurbanisierungsprozesse durch einen Mangel an innerstädtischem Wohnraum behindert worden wären und durch eine Erhöhung des Angebots verstärkt werden können. Für Mannheim scheint dies auch zuzutreffen (MENG et al., 2008, S. 108) und würde bedeuten, dass Stadtentwicklungsmaßnahmen eine Reaktion auf eine steigende Nachfrage darstellen. Denkbar wäre auch, dass Investoren und kommunale Bauträger gezielt ein Angebot schaffen, das die Reurbanisierung begünstigt (siehe hierzu z. B. SIEDENTOP, 2008, S. 205).

Eine Aufwertung von innerstädtischen Quartieren geht nicht unbedingt mit einer steigenden Wohnbevölkerung einher. In Städten mit stabiler Wohnbevölkerung kann eine Aufwertung von Altbauquartieren bei steigendem Wohlstand zu steigendem Flächenkonsum bei gleicher verfügbarer Wohnfläche und somit zu einem Sinken der Bevölkerungsdichte führen (ALTROCK, 2012, S. 190). Ein Beispiel dafür ist der Heidelberger Stadtteil Bergheim, der 2012 bis 2014 einen leichten Bevölkerungsrückgang erfährt, nachdem die Bautätigkeit nachgelassen hat (siehe Abbildung 30 oben). Der Stadtteil wurde in den letzten Jahren in weiten Teilen saniert. Da der Wanderungssaldo über die Stadtgrenze und der Wanderungssaldo innerhalb der Stadt negativ sind (siehe Abbildung 25), kann hier ein Verdrängungseffekt der länger im Stadtteil ansässigen Bewohner in andere Heidelberger Stadtteile durch von außen Zuziehende unterstellt werden. In HD-Weststadt nimmt die Bautätigkeit leicht zu, die Wanderungsüberschüsse bleiben aber zwischen den beiden betrachteten Zeiträumen gleich. Darüber hinaus sind City und Cityrand in Heidelberg unauffällig in der Veränderung zwischen den beiden Zeiträumen. Am Innenstadtrand ist eine Verlagerung der Bautätigkeit zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 zu erkennen. Die Bautätigkeit nimmt im an die Altstadt (City) angrenzenden Stadtteil HD-Neuenheim ab und im nördlich daran angrenzenden HD-Handschuhsheim zu. Beide sind verdichtete Stadtteile mit einer Mischung aus teilweise gründerzeitlichen Geschoßwohnungen, großzügigen Villen und kleineren Mehrfamilienhäusern. HD-Handschuhsheim besitzt zudem noch einen überprägten, ehemals dörflichen Ortskern. Die Bautätigkeit verlagert sich allerdings nur scheinbar konzentrisch vom Zentrum nach außen weiter, nachdem die Stadtteile weitestgehend saniert wurden oder Baulücken geschlossen wurden. Im Falle HD-Neuenheim bleibt nämlich zu beachten, dass der neue Wohnraum größtenteils im „Neuenheimer Feld“ in Studentenwohnheimen errichtet wurde. Am Stadtrand zeigen die beiden Stadtteile HD-Pfaffengrund und HD-Wieblingen, beide eher durch einen hohen Ein- und Zweifamilienhausbestand gekennzeichnet, die für Neubaugebiete typischen Entwicklungen von einem zeitgleichen Anstieg der Bautätigkeit mit Wanderungsgewinnen. In der Heidelberger Altstadt kehren sich Fortzugsüberschüsse von Familien mit Kindern unter 18 Jahren in Zuzugsüberschüsse um. Bei genauerer Betrachtung der Wanderung von Familien in Verbindung mit der Bautätigkeit fällt der Anstieg des Wanderungssaldos in den beiden Stadtteilen HD-Pfaffengrund und HD-Wieblingen sehr deutlich auf (siehe Abbildung 30 Mitte). Der neu geschaffene Wohnraum scheint demnach besonders für Familien attraktiv zu sein. Ein Grund könnte die Randlage mit entsprechend günstiger Kombination aus Wohnfläche und Preisniveau sein. Die Heidelberger Weststadt weist sowohl bei unter 18-Jährigen als auch bei mindestens 65-Jährigen mehr Fortzüge als Zuzüge auf. Durch den neu geschaffenen Wohnraum und die damit einhergehende Aufwertung scheinen sich einerseits spezifische Verdrängungseffekte abzuzeichnen, andererseits könnten junge Familien den Stadtteil verlassen, weil die Wohnsituation mit einem Kleinkind noch ausreichend war, mit älteren Kindern jedoch ungenügend ist. Weiter weist die Wanderung der mindestens 65-Jährigen in Verbindung mit der Bau-

tätigkeit in Heidelberg keine deutlichen Tendenzen auf (siehe Abbildung 30 unten). Die Zuzugsüberschüsse älterer Menschen 2012 bis 2014 im Stadtteil HD-Boxberg hängen womöglich mit dem großen Angebot an Geschosswohnungen zusammen, die wegen der Gebäudehöhe sehr häufig über einen Aufzug verfügen. In HD-Pfaffengrund wiederum kann der Vorzeichenwechsel bei der Nettozuwanderung zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 auch durch die dortige Bautätigkeit verursacht worden sein.

6.5.1 Intensität der Wohnflächennutzung in Heidelberg und Ludwigshafen

In Heidelberg und Ludwigshafen sind die Werte der verfügbaren Wohnfläche je Einwohner in den Innenstädten niedriger als am Innenstadtrand oder am Stadtrand, wie Tabelle 22 zeigt. Für Mannheim stehen leider keine Daten zum Wohnflächenbestand zur Verfügung. In den höher verdichteten zentralen Lagen der beiden Großstädte werden die Wohnflächen intensiver genutzt als am meist weniger dicht bebauten Stadtrand. Die Veränderungen zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 zeigen, dass sich dieses Verhältnis in Heidelberg leicht verstärkt hat. In der City, am Cityrand und am Innenstadtrand sinken die Werte geringfügig. Am Stadtrand von Heidelberg steigt die verfügbare Fläche je Einwohner zwischen den beiden betrachteten Zeiträumen. In Ludwigshafen sind sowohl die Werte als auch die Entwicklungen vergleichbar. Eine Ausnahme zeigt die City, denn hier steigt die verfügbare Wohnfläche je Einwohner leicht an (siehe Tabelle 22). Da in Ludwigshafen die City jedoch in beiden betrachteten Zeiträumen die höchsten Zuzugsraten verzeichnet, könnte das ein Anzeichen von Verdrängungseffekten durch zuziehende, einkommensstärkere und kleinere Haushalte sein oder mit den fertiggestellten Wohnungen zusammenhängen. Außer in der Ludwigshafener City sind solche Entwicklungen in den Stadtteilen der beiden Großstädte allerdings nicht gegeben (siehe hierzu auch Tabelle 35 in Anhang C).

Tabelle 22: Verfügbare Fläche je Einwohner in Heidelberg und Ludwigshafen; für Mannheim sind keine Daten verfügbar (Daten: BBSR und Statistische Landesämter)

Verfügbare Wohnfläche je Einwohner im m ²	2005 bis 2007	2012 bis 2014
Heidelberg insgesamt	40,5	40,6
City	36,8	36,1
Cityrand	39,2	38,3
Innenstadtrand	42,2	41,6
Stadtrand	40,2	41,3
Ludwigshafen insgesamt	39,9	40,0
City	35,4	36,1
Cityrand	37,1	36,2
Innenstadtrand	40,5	39,8
Stadtrand	41,4	42,1

6.5.2 Bautätigkeit und Wanderung der Altersgruppe

In Ludwigshafen wurde im Stadtteil LU-Süd, im so genannten Baugebiet „Rheinufer Süd“ auf einer ehemaligen Industriebrache sowie auf der Parkinsel, hochwertiger Wohnraum errichtet. Die Rede ist von „top-gestalteten Stadthäusern und Stadtvillen mit ansprechender Architektur“ (Stadt Ludwigshafen, 2017). In keinem anderen Stadtteil der inneren Stadt wird 2012 bis 2014 mehr neuer Wohnraum errichtet. In LU-Mitte steigt die Bautätigkeit zwischen den beiden be-

trachteten Zeiträumen ähnlich stark an wie in der Mannheimer Innenstadt. Am Innenstadtrand ist keiner der Ludwigshafener Stadtteile besonders auffällig. Am Stadtrand erfüllt LU-Rheingönheim zumindest eine der an Neubaugebieten in Randlagen beziehungsweise überprägten eingemeindeten Dörfern gestellten Erwartungen: Die Bautätigkeit geht mit der Fertigstellung der Projekte zurück, die Nettozuwanderung bleibt aber auf ähnlichem Niveau wie im vorherigen Zeitraum. In LU-Mitte fällt die Nettozuwanderung von Familien mit Kindern unter 18 Jahren 2012 bis 2014 deutlich positiver aus als noch 2005 bis 2007. Da der Anstieg kaum alleine durch die Bautätigkeit zu erklären ist, wäre der Aspekt der Reurbanisierung auf Grund eines Imagewandels naheliegend. Allerdings machen Ausländer hier einen Großteil der Zuzüge aus (siehe hierzu auch Kapitel 6.3). In LU-Süd geht die Nettozuwanderung von unter 18-Jährigen zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 leicht zurück obwohl die Bautätigkeit ansteigt, bleibt aber vergleichsweise hoch. Der während dieser Zeit neu geschaffene Wohnraum scheint die Ansprüche von Familien mit Kindern somit grundsätzlich gerecht zu sein. Deutlicher ist der Anstieg der Wanderungsüberschüsse in LU-West (Innenstadtrand), allerdings ohne dass hier neuer Wohnraum in nennenswertem Umfang geschaffen worden wäre. Der Grund für die Zuwanderung kann der größere Bestand an Sozialwohnungen der GAG in diesem Stadtteil sein. In LU-Rheingönheim bleibt die Nettozuwanderung auf ähnlichem Niveau bei rückläufiger Bautätigkeit. Die Familien mit Kindern unter 18 Jahren machen hier den Hauptanteil der Wanderungsbilanz aus. In der inneren Stadt Ludwigshafens fällt ein Anstieg der Wanderungsüberschüsse von mindestens 65-jährigen in LU-Süd so deutlich wie in keinem anderen Stadtteil mit einem Anstieg der Bautätigkeit zusammen, ist aber immer noch nicht sonderlich ausgeprägt. In den geringen Wanderungssalden spiegelt sich die generell geringe Wohnstandortmobilität älterer Menschen wieder. Die Altersgruppe der mindestens 65-jährigen hat in der Kategorie Cityrand bei der Betrachtung der Bautätigkeit eine mögliche Besonderheit. Neben dem Bau von Pflegeheimen und Betreuungseinrichtungen könnten für diese Klientel wichtige Aspekte wie Barrierefreiheit, Nahversorgungsangebote oder ÖPNV-Anbindung dafür ausschlaggebend sein. Der Cityrand ist lagebedingt in der Regel bereits gut in das öffentliche Verkehrsnetz integriert und die Nahversorgung ist über Lage und Urbanität tendenziell gegeben. Die dortigen Neubauten sind häufig (ab einer Gebäudehöhe von mehr als 13 m bezogen auf die Fußbodenkante des höchsten Geschosses in Baden-Württemberg durch § 29 (2) LBO geregelt) mit Aufzügen ausgestattet. Diese Faktoren schwingen bei der Umzugsentscheidung älterer Menschen oder auch von so genannten „empty nestern“ mit. Tatsächlich sind in LU-Süd im Zuge der Entwicklung des „Rheinufer Süd“ Mietwohnungen mit betreutem Wohnen sowie ein Seniorenheim errichtet worden. Daher liegt die Vermutung nahe, dass es die barrierefrei geplanten, neu gebauten Etagenwohnungen mit Aufzügen in Verbindung mit den Erleichterungen durch die Zentralität sind, die hier für steigende Zuzüge ausschlaggebend sind. Dass die Neubauten in LU-Süd eher für ältere Menschen als für Familien attraktiv sind, ginge mit der Beobachtung einher, dass die Wanderungsüberschüsse von Familien mit Kindern zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2017 in diesem Stadtteil abnehmen.

Im Falle Mannheim beziehen sich nach GANS et al. (2010, S. 55) drei der vier angeführten Hauptgründe für einen Wegzug aus der Stadt auf die Qualität der Immobilie oder indirekt auf den Preis der Wohnungen. Als Begründung der Nichtrealisierung des Wohnsitzes in Mannheim dominiert demnach der Mangel an Häusern und geeigneten Wohnungen. Etwa die Hälfte der befragten Suburbanisierer bemängelt das fehlende Angebot und die hohen Mieten. Auch gut die Hälfte der aus Mannheim ins Umland abwandernden Familien hat anfänglich innerhalb des Stadtgebietes nach geeignetem Wohnraum gesucht. Erst nach Betrachtung der Marktsituation wurden die

Wohnwünsche in Richtung des suburbanen Raums korrigiert (MENG et al., 2008, S. 108f). In der Mannheimer Innenstadt steigen sowohl Bautätigkeit als auch Wanderungsüberschüsse an, wobei letztere bereits auf hohem Niveau sind. Die Entwicklung zwischen 2005 bis 2007 und 2012 bis 2014 ist nahezu identisch mit der Ludwigshafens. Am Innenstadtrand sticht der Stadtteil MA-Neckarstadt-West hervor, in dem die Wanderungsüberschüsse zwischen den beiden betrachteten Zeiträumen am stärksten zunehmen, die Bautätigkeit aber leicht rückläufig ist. Daneben steigt 2012 bis 2014 in MA-Lindenhof die Nettozuwanderung leicht an. Auf Flächen der Deutschen Bahn AG, der John-Deere-Werke sowie weiteren städtischen Flächen wird derzeit das sogenannte „Glückstein-Quartier“ entwickelt, was für die anhaltend hohe Baurate verantwortlich ist. Am Stadtrand von Mannheim zeigt MA-Niederfeld ähnlich wie in HD-Pfaffengrund oder HD-Wieblingen den Verlauf von überprägten eingemeindeten Dörfern mit Neubaugebieten. Die ersten Gebäude im Stadtteil MA-Niederfeld sind allerdings erst in den 1960er Jahren entstanden. Eine dazu gegensätzliche Entwicklung zeigen MA-Wallstadt und MA-Neuhermsheim. Nach der Fertigstellung der Baugebiete sinken sowohl Nettozuwanderung als auch Baurate.

Die Mannheimer Innenstadt hat 2012 bis 2014 hohe Zuzugsüberschüsse bei Familien mit Kindern, die kaum mit der Bautätigkeit zu erklären sind. Analog zur Vermutung für LU-Mitte ließe das auf eine subjektive Aufwertung oder eine Steigerung der Attraktivität (Imagewandel) schließen, wenn die Belegungsdichte in den Stadtteilen steigt. In MA-Neckarstadt-West haben die Zuzugsüberschüsse von Familien mit Kindern einen großen Anteil am Anstieg der Nettozuwanderung, was angesichts der rückläufigen Bautätigkeit ebenfalls für einen Imagewandel sprechen würde. Allerdings zählt der Stadtteil überdurchschnittlich viele Zuzüge von Ausländern. MA-Lindenhof kann nur eine leichte Verbesserung der Wanderungsbilanz von unter 18-Jährigen verzeichnen. Allerdings ist diese nach wie vor deutlich negativ (siehe Abbildung 30 Mitte). Für Familien attraktiver neuer Wohnraum wurde in MA-Luzenberg geschaffen. Der zur Kategorie Stadtrand gehörende Stadtteil liegt noch recht zentral (siehe Abbildung 6) und ist eher durch Industrie und verarbeitendes Gewerbe geprägt. Die neuen Wohngebiete machen sich in der Betrachtung von Bautätigkeit und Wanderungssaldo wie Neubaugebiete in den überprägten Dörfern in Randlage bemerkbar. Der kleinstädtische Charakter oder das Image dieser Stadtteile ist demnach nicht allein ausschlaggebend für die Wohnstandortentscheidung von Familien. Im Falle MA-Luzenberg scheint das Angebot den Anforderungen von Familien zu entsprechen. Weshalb die Nettoabwanderung von unter 18-Jährigen aus MA-Wallstadt und MA-Neuhermsheim 2012 bis 2014 so hoch ausfällt, bleibt unklar. Ein Verdrängungseffekt nach nachlassender Bautätigkeit infolge einer preislichen Aufwertung des Stadtteils wäre eine mögliche Erklärung. Die Wanderung mindestens 65-Jähriger ist in der inneren Stadt Mannheims sowie am Innenstadtrand in Verbindung mit der Bautätigkeit unauffällig, wie Abbildung 30 (unten) zeigt. Am Stadtrand kann MA-Niederfeld einen Anstieg der Nettozuwanderung mindestens 65-Jähriger bei stark steigender Bautätigkeit verzeichnen. Unter 18-Jährige fallen hier kaum ins Gewicht.

Festgehalten werden kann zunächst, dass sich die Bautätigkeit in Heidelberg auf den Stadtrand konzentriert und dort mit Ausnahme von HD-Bahnstadt auf Stadtteile mit überwiegend kleinstädtischem Charakter. Es handelt sich zugleich um Stadtteile, in die mehr Familien ziehen. In Ludwigshafen und Mannheim kommen die Wirkungen des Wohnungsbestandes und der individuellen Anforderungen an den Wohnstandort etwas deutlicher heraus. Zentrale Stadtteile mit hohem Mietwohnungsbestand, zu dem Ausländer tendenziell leichteren Zugang haben, verzeichnen Zuzugsanstiege von Familien mit Kindern unter 18 Jahren. Diese Entwicklung ist nicht

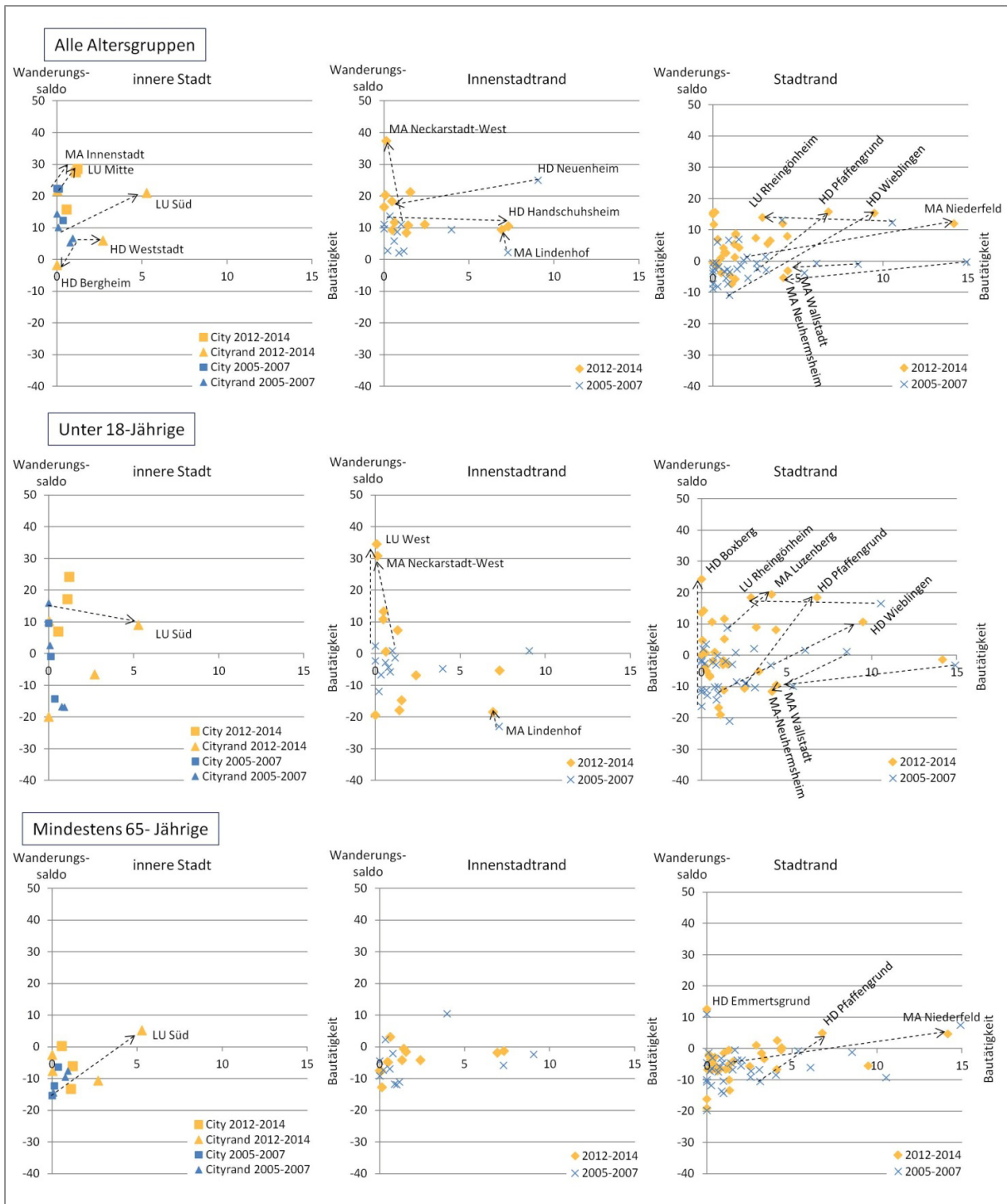


Abbildung 30: Innerstädtische Bautätigkeit und Wanderungssaldo aller Altersgruppen sowie von Familien und Senioren in den Großstädten der MRN (eigene Darstellung, Daten: BBSR und Statistische Landesämter)

mit der Bautätigkeit erklärbar, wie Abbildung 30 zeigt. Des Weiteren ziehen Familien in beiden Städten vermehrt in Stadtteile am Stadtrand, wo neuer Wohnraum nicht überwiegend im Geschosswohnungsbau errichtet wird. Die Zuzüge älterer Menschen fallen fast ausschließlich in den Stadtteilen auf, in denen neue Pflegeeinrichtungen errichtet werden.

6.5.3 Zusammenhang von Wohnungsbestand und Wanderung der Altersgruppen

Die Zusammensetzung des Wohnungsbestandes in den einzelnen IRB-Kategorien ändert sich in Ludwigshafen und Heidelberg kaum und ist für das Jahr 2011 für die drei Großstädte in Abbil-

dung 31 dargestellt. Die nicht unproblematische Vergleichbarkeit der drei Städte wird hier nochmals erkennbar. Die Stadt Heidelberg ist bezogen auf die Zusammensetzung des Wohnungsbestandes nach der Anzahl der Räume in sich recht homogen. In Mannheim ist der tendenziell kleinstädtische Charakter am Stadtrand mit einem größeren Anteil an Wohnungen mit vier und mehr Räumen ausgeprägter als in Ludwigshafen. Ludwigshafens City hat den mit Abstand größten Anteil an kleinen Wohnungen und auch sonst sind kleinere Wohnungen in Ludwigshafen stärker vertreten.

In Ludwigshafen war LU-Rheingönheim 2005 bis 2007 der Stadtteil mit der höchsten Bautätigkeit. 2012 bis 2014 fällt dieser Rang an LU-Süd. Die Bautätigkeit in der Ludwigshafener City (LU-Mitte) steigt ebenfalls leicht. Zumindest auf Stadtteilebene ist das eine Verschiebung in zentralere, städtischere sowie dichter bebaute Stadtteile und somit ein Indiz für einen Bedeutungsgewinn dieser Stadtteile. Im Stadtteil LU-Nord erhöht sich die Nettozuwanderungsrate unabhängig von der Bautätigkeit.

In Heidelberg durchläuft der Stadtteil HD-Bergheim eine interessante Entwicklung. Der Stadtteil der Kategorie Cityrand liegt westlich der Heidelberger Altstadt (City). Insgesamt ist HD-Bergheim sehr dicht bebaut, verfügt über eine sehr gute ÖPNV-Anbindung, ein ausgewogenes Verhältnis an Wohnungen verschiedenster Größe und hat starken Innenstadtcharakter. Dennoch rutscht die Wachstumsrate ins Negative. Die Bautätigkeit kommt nach umfangreichen Sanierungsmaßnahmen der letzten Jahrzehnte 2012 bis 2014 weitgehend zum Erliegen. Auf Grund der Lage und Ausstattung sowie der Tatsache, dass die Sanierung weitestgehend abgeschlossen ist, stellt sich hier die Frage nach Verdrängungseffekten der bisherigen Bewohner durch zahlungskräftigere. HD-Neuenheim und HD-Handschuhsheim zeigen eine konzentrische Verschiebung der Bautätigkeit. Während das zentrumsnähere HD-Neuenheim 2005 bis 2007 eine höhere Bautätigkeit als das geringfügig weiter außen liegende HD-Handschuhsheim aufwies, ist sie 2012 bis 2014 nahezu zum Erliegen gekommen. HD-Handschuhsheim durchläuft eine komplett gegensätzliche Entwicklung. In beiden Stadtteilen verändern sich die Nettozuwanderungsraten jedoch kaum. HD-Bahnstadt kann in Abbildung 30 nicht berücksichtigt werden, da die Werte die Skala sprengen würden.

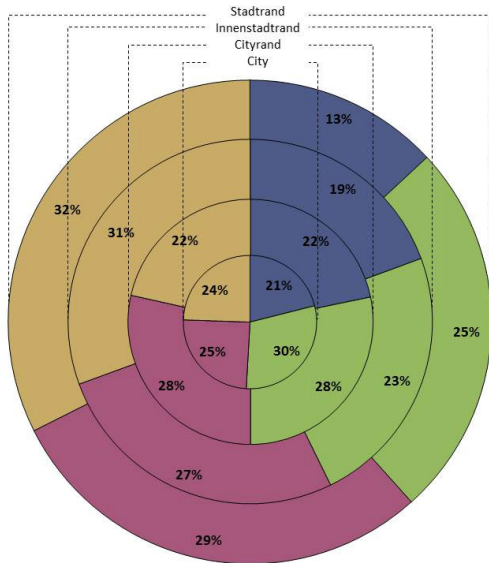
In Mannheim zeigen sich die gleichen Muster wie in Ludwigshafen. Die Bautätigkeit in der Innenstadt (City) steigt bei anhaltend hoher Nettozuwanderungsrate. Auffällig ist in Mannheim eher der Innenstadtrand, speziell MA-Neckarstadt-West. Die Nettozuwanderungsrate erhöht sich deutlich von 11,0 im Zeitraum 2005 bis 2007 auf 37,4 Personen pro 1 000 Einwohner (2012 bis 2014). Die gestiegene Nettozuwanderungsrate geht allerdings nicht mit einer hohen Bautätigkeit einher. Ein solcher Zusammenhang zeigt sich allerdings in MA-Lindenhof. Die Wachstumsrate zieht hier bei anhaltender Bautätigkeit nach (von 2,3 auf 9,4 ‰). Die Zuzüge haben in diesen beiden Stadtteilen offensichtlich unterschiedliche Motivationen. In MA-Neckarstadt-West werden zwischen 2012 und 2014 die Zuzugsüberschüsse fast vollständig von Zuzügen aus dem Ausland getragen. Sie betragen 35,9 ‰, im Stadtteil MA-Lindenhof dagegen nur 4,5 ‰. Die großen Bestände an (günstigen) Mietwohnungen in MA-Neckarstadt-West erleichtern vor allem einkommensschwächeren Haushalten (beispielsweise aus Ost- und Südost-Europa) den Zugang zum Wohnungsmarkt. Ihre Wohnstandortentscheidungen sind daher weitgehend von der Bautätigkeit unabhängig. Ein Imagewandel, der auf eine gestiegene Beliebtheit des Stadtteils zurückzuführen ist, scheint damit als Begründung für die gestiegenen Zuzugsraten im Stadtteil eher unwahrscheinlich. Vielmehr dürfte der leichtere Zugang zum Wohnungsmarkt durch das große

Angebot an relativ günstigen Mietwohnungen ausschlaggebend sein. Die Bauprojekte in MA-Lindenhof sollen dagegen die Nachfrage nach hochwertigem Wohnraum in Mannheim bedienen und die Attraktivität des Stadtteils weiter steigern.

Der Schwerpunkt der Bautätigkeit in der Metropolregion Rhein-Neckar liegt im Bereich des Stadtrandes. Besonders in Heidelberg wird auf den Wohnraummangel mit der Errichtung von Wohnraum am Stadtrand reagiert. Familien mit Kindern unter 18 Jahren haben nur teilweise die Tendenz, in die Stadtteile mit erhöhter Neubautätigkeit zu ziehen. Am Innenstadtrand von Ludwigshafen und Mannheim besteht definitiv kein Zusammenhang zwischen der Bautätigkeit und einer steigenden Nettozuwanderung. Das spricht allerdings für eine Trendumkehr und dafür, dass Familien wieder in die Stadt ziehen oder in der Stadt bleiben. Dabei ist allerdings zu beachten, dass gerade die Stadtteile am Stadtrand große bauliche Ähnlichkeiten mit den Gemeinden außerhalb der administrativen Stadtgrenze haben. Eine Rückkehr älterer Menschen in die Stadt beschränkt sich auf größere Neubauprojekte, in denen ein für diese Gruppe spezifisches Angebot geschaffen wurde (LU-Süd). In Heidelberg lässt sich, wie JESSEN et al. (2012, S. 205) bereits feststellen, die positive Bevölkerungsentwicklung nicht durch eine überdurchschnittliche Bautätigkeit erklären. In der inneren Stadt von Ludwigshafen und Mannheim sind solche Tendenzen zumindest in Grundzügen erkennbar. Der Bautätigkeit kann somit nur ein schwacher Beitrag zur Verstärkung des Bevölkerungswachstums zugesprochen werden.

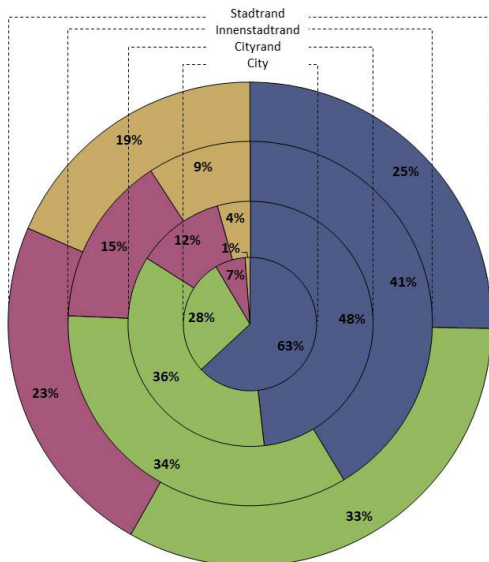
Die Wachstums- und Wanderungsprozesse scheinen in Heidelberg auch nicht direkt mit dem Wohnungsbestand zusammen zu hängen. Die Anteilsverteilung der Wohnungen nach Anzahl der Räume ist im gesamten Stadtgebiet sehr einheitlich, wie Abbildung 31 (oben) zeigt. Die steigende Nettozuwanderung von Familien mit Kindern in allen drei Cities lässt ebenfalls keinen Schluss auf den Wohnungsbestand zu. Bei Heranziehung des Wohnungsbestandes und dessen Zusammensetzung (Abbildung 31, Mitte) wird ein Zusammenhang vom Angebot an kleinen Wohnungen in zentraler Lage und den Zuzügen von Bildungswanderern am Beispiel Ludwigshafen (Tabelle 12 und Tabelle 20) allerdings deutlich. City und Cityrand sind die beiden IRB-Kategorien, die eine hohe Nettozuwanderung von 18- bis unter 25-Jährigen aufweisen (City 106,0 ‰, Cityrand 87,9 ‰ im Zeitraum 2012 bis 2014) und sie haben einen deutlich höheren Anteil an Ein- und Zweiraumwohnungen (City 63 %, Cityrand 48 %). Dass auch die 25- bis unter 30-Jährigen in Ludwigshafen hohe Nettozuwanderungsraten in die Innenstadt haben (City 44,1 ‰, Cityrand 48,4 ‰ im Zeitraum 2012 bis 2014) unterstreicht, dass die aktuelle Reurbanisierung durch das Angebot an Wohnraum, der zu den sich ändernden Lebensstilen passt, begünstigt wird. Eben diese Altersgruppe kann die hohen Nettozuwanderungsraten in Heidelberg und Mannheim, in denen die Anteile der Wohnungen nach Anzahl der Räume ausgewogener sind, nicht aufweisen. Das Preisniveau für Wohnraum wirkt vermutlich verstärkend, da zum einen der Druck auf den Wohnungsmarkt in Heidelberg sehr groß ist und zum anderen die Ludwigshafener Innenstadt durch die direkte Nachbarschaft zur Mannheimer Innenstadt eine annehmbare Alternative darzustellen scheint. Das Preisniveau wird zwar als generell stabil beschrieben, allerdings gibt es große lokale Unterschiede in der Metropolregion Rhein-Neckar. Während in Heidelberg in den besten Lagen durchschnittlich 6 500 €/m² für Eigentumswohnungen und 17 €/m² Nettokaltmiete veranschlagt wurden, waren es in Mannheims Toplagen zwischen 3 000 und 6 300 €/m². Die Mieten blieben in Mannheim relativ konstant. In Ludwigshafen werden inzwischen auch Preise um 3 800 €/m² aufgerufen, was eine spürbare Zunahme darstellt. Im Vergleich zu Mannheim ist das Preisniveau aber noch moderat (BOBKA, 2016, S. 22). Die Umlandwanderung zeigt in Ludwigshafen das gleiche Bild. Damit scheint Ludwigshafen teil-

weise auch für das benachbarte Mannheim als Wohnstandort relevant zu sein und dessen Innenstadt zu entlasten.



Anteil der Wohngebäude nach Anzahl der Wohnungen 2011

	1-2	3-9	10-19	20 und mehr
City	35,7%	57,3%	6,0%	1,0%
Cityrand	21,8%	58,0%	16,9%	3,3%
Innenstadttrand	56,5%	37,7%	4,2%	1,6%
Stadtrand	69,7%	26,1%	3,0%	1,1%



Anteil der Wohngebäude nach Anzahl der Wohnungen 2011

	1-2	3-9	10-19	20 und mehr
City	1,4%	49,5%	37,4%	9,7%
Cityrand	33,8%	45,7%	18,1%	2,0%
Innenstadttrand	60,7%	35,6%	2,9%	0,7%
Stadtrand	84,6%	13,1%	1,5%	0,7%

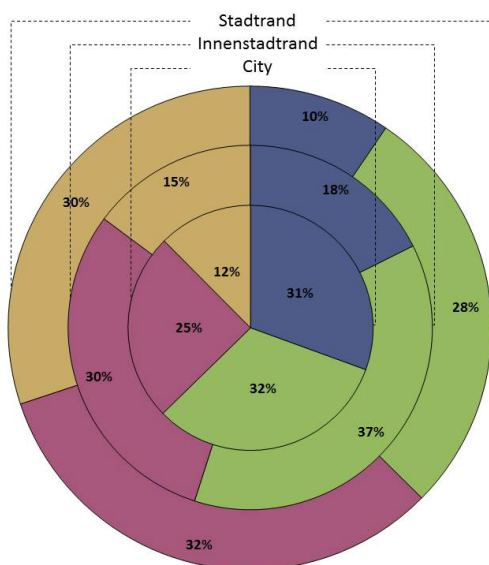


Abbildung 31: Anteile der Wohnungen nach Anzahl der Räume und Anteile der Wohngebäude nach Anzahl der Wohnungen in den IRB-Kategorien der Großstädte der MRN im Jahr 2011 (eigene Berechnung, Daten: BBSR)

7 Fallbeispiele

Innerhalb der drei Großstädte der MRN haben einige Stadtteile in der empirischen Analyse Besonderheiten aufgewiesen oder sind medial wegen großer Stadtentwicklungsprojekte in Erscheinung getreten. Diese werden in den folgenden Kapiteln noch einmal genauer betrachtet. Im Zentrum steht dabei die Frage, welche funktionalen, baulichen oder stadtstrukturellen Merkmale das Bevölkerungswachstum erklären können und inwieweit sich die Schlüsse aus den bisherigen Beobachtungen in den Fallbeispielen bestätigen lassen. Bei der Entwicklung neuer Quartiere stehen aktuell Leitbilder wie „Stadt der kurzen Wege“, „Nutzungsmischung“ oder „Smart City“ im Vordergrund. Diese Leitbilder lösen unter anderem die Funktionstrennung der Stadt der Moderne ab und entsprechen der politischen Vorgabe „Innen- vor Außenentwicklung“ (BOBKA, 2016, S. 12; Stadt Heidelberg, 2007). Für jede der drei Großstädte wurde ein Stadtteil ausgewählt, in dem größere Stadtentwicklungsprojekte als Innenentwicklung umgesetzt werden: HD-Bahnstadt, MA-Lindenhof und LU-Süd. Eine direkte Vergleichbarkeit der Stadtteile untereinander ist auf Grund der unterschiedlichen Datenverfügbarkeit innerhalb der IRB leider nur eingeschränkt möglich und wird daher nicht angestrebt.

7.1 Heidelberg-Bahnstadt

Als neuer Stadtteil fällt die Heidelberger Bahnstadt in den Statistiken (z. B. bei der Bautätigkeit oder bei Zuzugsraten einzelner Altersgruppen) durch Extremwerte auf, die stellenweise die Skala der Abbildungen sprengen würden. In der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung zeichnet sich die Klientel, für die der Stadtteil entwickelt wurde, deutlich ab. Die Anteile junger Erwachsener und junger Familien mit Kindern überwiegen die älterer Bewohner (über 50-Jährige) deutlich. Als von Grund auf neu geplanter und realisierter Stadtteil spiegeln sich in Konzeption und Architektur die aktuellen Trends im Städtebau und in der Stadtentwicklung wieder. Der ehemalige Güterbahnhof bietet für die Stadt mit ihrem angespannten Wohnungsmarkt und begrenztem Entwicklungspotential eine Chance, die Probleme zu lindern. Natürlich befördert ein so ambitioniertes Projekt das Bevölkerungswachstum der Stadt und hat Einfluss auf die Reurbanisierung, weshalb diesem Stadtteil hier besondere Aufmerksamkeit gegeben werden soll.

Heidelberg hatte in der Vergangenheit bei der Stadtentwicklung mit dem Problem umzugehen, dass das Potenzial für neuen Wohnraum durch Sanierung, Nachverdichtung oder das Bauen im Bestand ebenso begrenzt war wie neues Bauland auszuweisen. Die Planung für HD-Bahnstadt begann im Jahr 1999, lange bevor der Abzug der US-Streitkräfte aus Heidelberg bekannt gegeben wurde und wodurch sich nun weitere Möglichkeiten ergeben. Die Stadt brauchte damals dringend Entwicklungsflächen, um auf das Wachstum der Stadt und den angespannten Wohnungsmarkt zu reagieren und einzuwirken. Gemäß dem Grundsatz, die Innenentwicklung vorzuziehen und unter Berücksichtigung der ausgeschöpften Möglichkeiten der Sanierung und Nachverdichtung in zentraleren Stadtteilen war die Umnutzung des Güter- und Rangierbahnhofes entsprechend konsequent. Ähnliche Projekte wurden auch in HD-Rohrbach realisiert. Ein zentrales Planungsanliegen ist die Entlastung des Wohnungsmarktes in der Stadt.

Auf dem Gelände, das mit 116 Hektar größer ist als die bebaute Fläche der Heidelberger Altstadt und als eines der größten Stadtentwicklungsprojekte in ganz Deutschland gilt, soll Wohnraum für 5 500 Menschen entstehen. Weitere 7 000 Menschen sollen dort in Forschung und wissenschaftsbasierten Unternehmen arbeiten (Stadt Heidelberg, 2017). Mit der städtebaulichen Nutzung des Areals boten sich nicht nur neue Perspektiven, dringend benötigten Wohnraum zu

schaffen, sondern auch die Stadt klimaneutral und energieeffizient zu entwickeln (PERSCH, 2017, S. 53). Es wird beim Bau und Betrieb der Gebäude angestrebt, alle klimaschädlichen Emissionen zu vermeiden oder zu kompensieren. Unter anderem wird mit dem „Heidelberg Village – Living Community“ bis Ende 2018 ein Modellquartier entwickelt, das 162 Eigentums- und Mietwohnungen sowie 15 000 m² Gewerbefläche umfasst, konsequent dem Gedanken einer nachhaltigen Stadtplanung und Architektur folgt und dabei sowohl soziale als auch unter Umweltgesichtspunkte einbezieht. Neben einer heterogenen Nachbarschaft soll die Konzeption des Quartiers soziale Kontakte fördern und ein vitales heimatbezogenes Quartiersleben schaffen (Freie Liegenschaftsverwaltung GmbH, 2018). Den Technologiestandort unterstreicht das SkyLabs-Gebäude, ein neunstöckiger Turm mit 19 000 m² Büro- und Laborfläche. Der offizielle Baubeginn der Bahnstadt war 2009, die ersten Bewohner sind im Juni 2012 in den neuen Stadtteil eingezogen (Stadt Heidelberg, 2017). Trotz der Lage am Stadtrand ist der neue Stadtteil durch die Nähe zum Heidelberger Hauptbahnhof und zwei Straßenbahnlinien bereits gut an den ÖPNV angebunden. Um die Mobilität ohne Auto zu erleichtern wird auf eine fahrradfreundliche Verkehrsplanung gesetzt, und zudem ist eine weitere Straßenbahnlinie in Planung. Die Bewohner sollen alles Notwendige zum täglichen Leben direkt vor der Haustür vorfinden, und gleichzeitig sollen die Vorteile des städtischen Lebens geboten werden. Dafür sind Einkaufsmöglichkeiten, mehrere Kindergärten und Kindertagesstätten sowie eine Grundschule in integrierter Lage im Quartier geplant. Trotz des urbanen Charakters entsteht mit der Bahnstadt ein grüner Stadtteil mit großzügigem Freiflächenkonzept und reichlich Grünflächen. Alle Gebäude werden nach Passivhausstandard errichtet. Damit der Stadtteil kein exklusives Quartier für Besserverdiener wird, sollen 20 % des Wohnraums gefördert werden. So soll auch Familien mit mittleren Einkommen das Wohnen in der Bahnstadt ermöglicht werden (EGH Entwicklungsgesellschaft Heidelberg, kein Datum).



Abbildung 32: Luftbild der Bahnstadt in Heidelberg (eigene Aufnahme)



Abbildung 33: Promenade der Bahnstadt in Heidelberg (eigene Aufnahme)



Abbildung 34: Eine der Wohnanlagen mit Innenhofcharakter in der Bahnstadt in Heidelberg (eigene Aufnahme)

Konzepte und Haustypen

Die Bahnstadt ist der Heidelberger Stadtteil mit dem höchsten Anteil an Gebäuden mit 10-19 und mehr als 20 Wohnungen. Tabelle 23 zeigt die Zusammensetzung des Gebäude- und Wohnungsbestandes im Jahr 2014. Die durchschnittliche Zahl an Wohnungen pro Gebäude beträgt 2014 etwa 15,1, der Spitzenwert in Heidelberg. Die Zusammensetzung des Wohnungs- und Gebäudebestands der Bahnstadt zeigt die neuerliche Tendenz von städtebaulichen Großvorhaben. 2014 waren über die Hälfte der Wohnungen im Bestand Ein- und Zweiraumwohnungen. Die Tendenz zur dichten, höheren Bebauung und der Anteil kleiner Wohnungen haben zwei grundlegende Ursachen. Zum einen wirkt der physische Platzmangel in Heidelberg wegen der Lage zwischen Heiligenberg und Königstuhl stärker. Die Stadt konnte sich flächenmäßig nur in die Rheinebene ausbreiten und stieß hier in der Vergangenheit bereits an Grenzen. Die US-Kasernen und Einrichtungen, die für die Stadtentwicklung lange nicht zur Verfügung standen, verschärften den Platzmangel zusätzlich. Zum anderen ist der Stadtteil Bahnstadt auch als Quartier für die Fachkräfte und Akademiker der Universität Heidelberg und den Unternehmen in ihrem Umfeld geplant. Große, familiengeeignete Wohnungen werden von dieser Klientel tendenziell weniger nachgefragt. Das liegt nicht unbedingt an den Lebensstilen und -plänen, sondern auch an der höheren Fluktuation auf Grund der generell höheren Mobilität und den in der Wissenschaft nach wie vor üblichen befristeten Arbeitsverträgen.

Tabelle 23: Bestandsprofil Bahnstadt Heidelberg 2014 (eigene Berechnung, Daten: BBSR)

Wohnungen				
insgesamt	1-2 Räume	3 Räume	4 Räume	5 und mehr Räume
1527	53,6 %	16,3 %	18,5 %	11,6 %
Gebäude				20 und mehr Wohnungen
insgesamt	1-2 Wohnungen	3-9 Wohnungen	10-19 Wohnungen	
101	30,7 %	22,8 %	34,7 %	11,9 %

Eines der grundlegenden Konzepte des Wohnens in der Bahnstadt ist die Energieeffizienz. Alle Wohn- und auch die Nichtwohngebäude sind daher nach Passivhausstandards zu errichten. Damit wäre die Bahnstadt bei Fertigstellung 2022 eine der größten Passivhaussiedlungen der Welt. Die Bahnstadt wird an das Fernwärmenetz angeschlossen, was trotz des verbleibenden geringen Energiebedarfs wirtschaftlich ist, da die Versorgung über kleinteilige Netzwerke blockweise und in internen Verrohrungen erfolgt. Leitungsverluste kommen so den Gebäuden zu Gute. Das Holzhackschnitzelkraftwerk generiert Wärme und Energie aus erneuerbaren Energien (PERSCH, 2017, S. 53).

Eine marktspezifische Besonderheit in der Bahnstadt stellen die Micro-Apartments dar. Sie richten sich gezielt an Studierende, Berufseinsteiger oder Pendler und mit ihrer geringen Größe auch besonders an Singles. Die insgesamt 218 Wohnungen von Microliving mit Größen ab 20 m² sind teilmöbliert und ermöglichen es so den Bewohnern, schnell und unkompliziert ein- oder auszuziehen. Mit der hohen Flexibilität schafft das Konzept ein zeitgemäßes Angebot der sich ändernden Berufswelt (EGH Entwicklungsgesellschaft Heidelberg, kein Datum). Ein ähnliches Konzept, das sich noch etwas mehr an Studierende richtet, ist das Projekt Campus Gardens mit insgesamt 370 Apartments. Hier stehen vier teilmöblierte Ausführungen von 20 m² bis 52 m² zur Auswahl. Bezugsfertig wurden die ersten Micro-Apartments Mitte 2016. Diese spezielle Form des Wohnungsangebotes richtet sich an die Hauptnachfragegruppe in Heidelberg (siehe



Abbildung 35: Campus Gardens im Stadtteil HD-Bahnstadt (eigene Aufnahme)

hierzu auch Kapitel 6.1) und soll den Wohnungsmarkt gezielt im Segment der kleinen Wohnungen entlasten. Somit sind diese Angebote keine Maßnahme um der Suburbanisierung entgegenzuwirken.

Entwicklungen

Mit der Entwicklung der Bahnstadt hat die Neubautätigkeit in Heidelberg stark angezogen, wie Abbildung 36 verdeutlicht. 2012 werden dreimal so viele neue Wohnungen fertiggestellt wie im Jahr zuvor. Seit die Bahnstadt 2011 als eigener Stadtteil in der IRB aufgeführt wurde, sind hier bis 2014 1 500 neue Wohnungen in 92 neuen Gebäuden entstanden⁵. Im gleichen Zeitraum wurden in der gesamten Stadt 437 neue Gebäude errichtet, die meisten davon (65,2 %) mit ein bis zwei Wohnungen. Im Vergleich zu Heidelberg insgesamt ist der Anteil an Wohnungen mit einem und zwei Räumen unter den in der Bahnstadt neu errichteten Wohnungen zwischen 2011 und 2014 überdurchschnittlich hoch (HD-Bahnstadt: 54,3 %; Heidelberg insgesamt: 42,5 %), der mit Wohnungen die fünf oder mehr Räume dagegen deutlich unterdurchschnittlich (HD-Bahnstadt: 11,3 %; Heidelberg insgesamt: 19,1 %). Bisher spielten in Heidelberg die größeren Wohneinheiten eine wichtigere Rolle. Wie Abbildung 36 weiter zeigt, fällt nahezu der gesamte 2013 errichtete Wohnraum auf die Bahnstadt. Sehr deutlich ist im Zeitverlauf die Verschiebung hin zu kleineren Wohnungen zu erkennen. In diesen Entwicklungen manifestiert sich der Wandel vom Ein- und Zweifamilienhaus hin zu Stadthäusern und Apartmentkomplexen als vorherrschendem Gebäudetyp in urbanen Quartieren. Unter der Annahme, dass Reurbanisierung zur Verdrängung der ansässigen Bevölkerung führt, scheint im realisierten Wohnraum in der Bahnstadt eine sehr direkte Reaktion auf die Reurbanisierung und die treibenden Kräfte seitens Ver-

⁵ Differenzbeträge zu Tabelle 23 ergeben sich aus dem vorherigen Bestand, der in den neuen Stadtteil übergegangen ist.

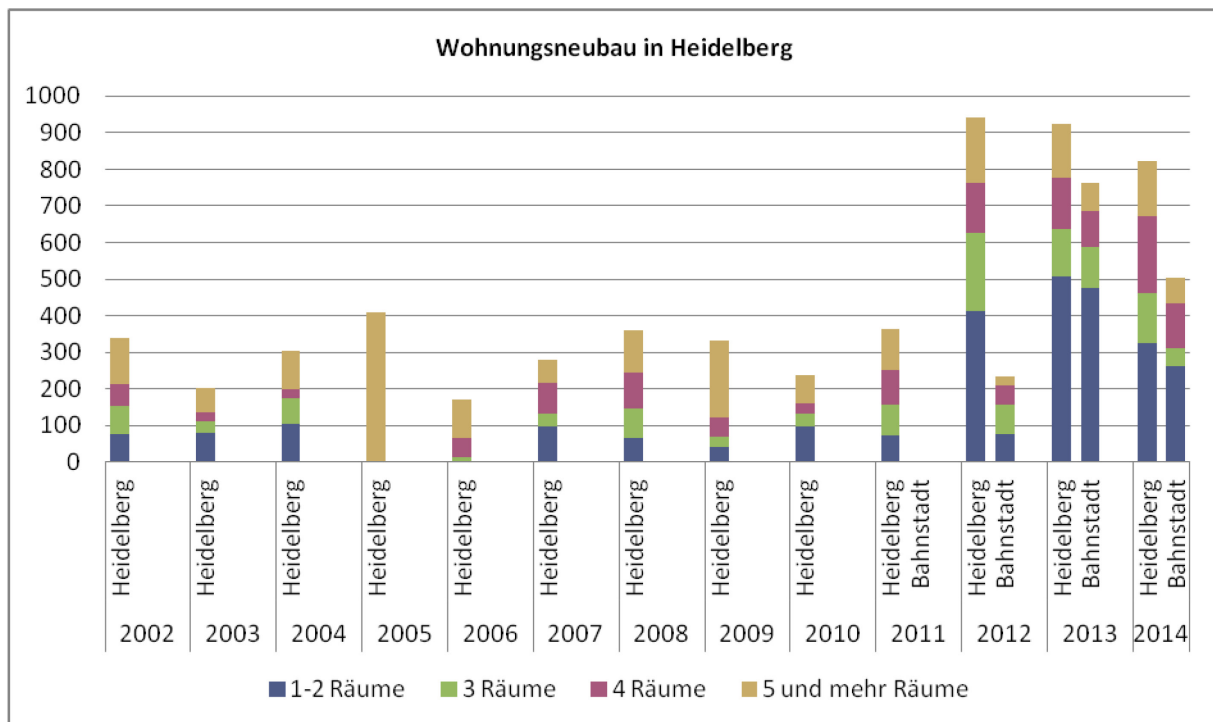


Abbildung 36: Wohnungsneubau in Heidelberg nach Anzahl der Räume in Heidelberg; ab 2011 ist der Anteil der in der Bahnstadt errichteten Wohnungen zusätzlich abgebildet (eigene Darstellung; Daten: BBSR)

waltung und Immobilienwirtschaft zu finden zu sein. Auf der Nachfrageseite stehen einerseits zuziehende Bildungswanderer, die für das Bevölkerungswachstum der Stadt maßgeblich sind. Andererseits wird auch ein Angebot für junge Berufseinsteiger geschaffen, die mangels passenden Wohnraums bisher durch negative Wanderungssalden aufgefallen sind.

2014 waren in der Bahnstadt 2 238 Personen wohnberechtigt. Die Zeitreihe zur Bevölkerungsentwicklung eignet sich kaum für eine direkte Analyse, da verwertbare Zahlen erst für das Jahr 2012 existieren und sich die relativen Werte in dem neuen Stadtteil sehr schnell ändern. Für das Jahr 2014 kann aber ein Zwischenstand gegeben werden. Der Anteil an Personen im Alter von unter 18 Jahren im Stadtteil liegt 2014 in etwa im gesamtstädtischen Durchschnitt, der Anteil der Bildungswanderer und Berufseinsteiger liegt dagegen jeweils rund sechs Prozentpunkte darüber. Deutlich überrepräsentiert sind in der Bahnstadt die 30- bis unter 50-Jährigen (siehe Abbildung 37). Wenig überraschend haben die 50- bis unter 65- jährigen sowie die mindestens 65-Jährigen geringere Anteile, denn sie gehören nicht zur direkt anvisierten Kundenklientel. Die Anteile bilden zugleich die altersstrukturelle Zusammensetzung der Zuzüge relativ gut ab. Die Fortzüge können im betrachteten Zeitraum vernachlässigt werden (siehe Tabelle 36 in Anhang C). Unterschieden nach dem vorherigen Wohnstandort sind seit 2011 etwa 950 Personen zugezogen, die bereits in einem anderen Heidelberger Stadtteil gewohnt haben (Umzüge innerhalb der Bahnstadt sollten zu vernachlässigen zu sein). Von außerhalb Heidelbergs sind rund 1 769 Personen zugezogen, davon 276 aus dem IRB-Umland. Die Tatsache, dass der Anteil der Wanderung innerhalb der Stadtgrenze an den Zuzügen fast viermal so hoch ist, wie der der Nahwanderung, ist sicherlich ein Indiz für den Mangel an passendem Wohnraum und der angespannten Lage am Immobilienmarkt in Heidelberg selbst. Die Zuzüge über die Stadtgrenze ohne Umlandwanderung betragen nur etwa das 1,5-fache der Zuzüge aus anderen Heidelberger Stadtteilen und sind zu etwa einem Drittel von Bildungswanderern verursacht. Die Bahnstadt scheint also

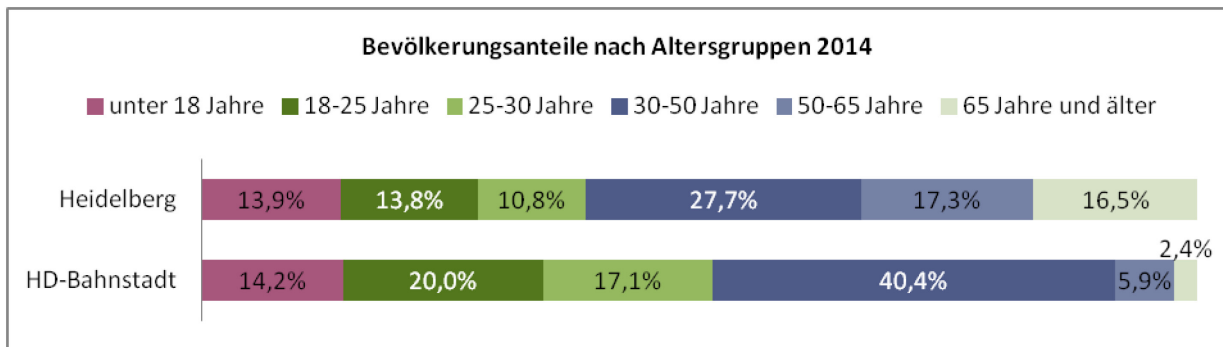


Abbildung 37: Anteile an den Wohnberechtigten nach Altersgruppen in HD-Bahnstadt und Heidelberg insgesamt 2014 (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

tatsächlich und vorrangig Zuzugsziel von bereits in Heidelberg ansässigen Bewohnern zu sein und damit eine Entlastung für die anderen Stadtteile darzustellen.

Der Anteil an Haushalten mit Kindern unter 18 Jahren beträgt 2014 in Heidelberg insgesamt 15,0 %, in der Bahnstadt 19,5 %. Passende Angebote und die für Familien mit Kindern notwendige Infrastruktur erzielen bisher somit ihre Wirkung. Auffällig ist, dass der Anteil an Einpersonenhaushalten in der Bahnstadt, obwohl mit den Micro-Apartments und studentischem Wohnen eben diese eher adressiert werden, mit 33,0 % deutlich unter dem von Heidelberg insgesamt (56,4 %) liegt. Der Anteil an Zweipersonenhaushalten liegt dafür in der Bahnstadt mit 44,1 % über dem Wert von Heidelberg (24,9 %). Zumindest eine Erklärung dafür stellen alleinlebende Senioren dar, die in der Bahnstadt unterrepräsentiert sind.

Resümee

Bei der Realisierung des Vorhabens wird nahezu allen Forderungen der Stadtentwicklungspolitik nachgekommen. Durch die Umnutzung des ehemaligen Güterbahnhofes wird dem Prinzip der Innenentwicklung entsprochen. Der Stadtteil verbindet Wohnen und Arbeiten für Wissenschaftler und Hochqualifizierte, bleibt aber auch Haushalten mit mittleren Einkommen durch die gezielte Förderung prinzipiell offen. Das Wohnumfeld bietet ein vollständiges Angebot an Einrichtungen und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs, ist in das Netz des ÖPNV integriert und erfüllt die Anforderungen an ökologisches und klimaneutrales Bauen. In den errichteten Gebäuden spiegelt sich auch die Forderung nach höheren Minstdichten und einem sinkenden Flächenkonsum pro Kopf wieder. In keinem anderen Stadtteil in Heidelberg gibt es bisher mehr Gebäude mit mehr als 20 Wohnungen, und die Micro-Apartments kommen nicht nur mit einer sehr geringen Fläche pro Kopf aus, sie bieten außerdem eine flexible Alternative zu Studentenwohnheimen oder für Singles und Berufspendler. In ihnen manifestiert sich eine Reaktion der Immobilienwirtschaft auf die fluktuierende Bewohnerschaft einer Studentenstadt und den sich ändernden Lebensstilen.

Das Areal um den Güterbahnhof konnte eine Imageaufwertung gebrauchen, und das Konzept eines neuen urbanen Stadtquartiers mit attraktiver Wohnatmosphäre und guter Verkehrsanbindung scheint aufgegangen zu sein. Gemäß der Altersstruktur sind neben Familien mit Kindern anteilig viele Bildungswanderer und Berufseinsteiger in den Stadtteil gezogen. Der besonders hohe Anteil der 30- bis unter 50-Jährigen zeigt, dass für potentielle Suburbanisierer in der Bahnstadt ein attraktives Alternativangebot zu den Umlandgemeinden geschaffen wurde. Die Binnenwanderung hat in den letzten Jahren einen Großteil der Zuzüge ausgemacht. Die Bahnstadt scheint damit eine sehr direkte Reaktion seitens Verwaltung und Immobilienwirtschaft auf

die Wohnungsknappheit zu sein, die durch die Reurbanisierung und ihre treibenden Kräfte verstärkt wird. Die Zuzugsüberschüsse entstanden nicht erst mit dem Anstieg der Bautätigkeit, sondern bereits davor (siehe auch Kapitel 5 und 6). Zu beachten ist allerdings, dass sich der Stadtteil noch in der Entwicklung befindet und die bisherigen Prozesse nicht andauern müssen. Inwiefern sich die gesetzten Ziele erreichen lassen und sich die Erwartungen erfüllen, bleibt einer weiteren Erfolgskontrolle vorbehalten.

7.2 Ludwigshafen-Süd

Durch verschiedene städtebauliche Maßnahmen ist die Stadt Ludwigshafen seit längerem bestrebt, die Stadt als Wohn- und Aufenthaltsort qualitativ aufzuwerten. Mit einem konsequenten Umbau der Innenstadt wird zudem versucht, der Degradation der Innenstadt entgegenzuwirken, den Wohnwert zu steigern und wie in Mannheim durch Umnutzung und Entwicklung von Industriebrachen attraktive innenstadtnahe Wohnungsangebote zu schaffen. Ein weiteres Ziel ist es, so die Haushaltssituation der Stadt zu verbessern. Am Stadtrand von Ludwigshafen (LU-Rheingönheim und LU-Oggersheim) sind Neubaugebiete mit hohem Anteil an Einfamilienhäusern entstanden, die vorwiegend Familien ansprechen sollen. Eine Baumaßnahme größeren Ausmaßes, die das innenstadtnahe Angebot an hochwertigem Wohnraum vergrößern soll, ist die Bebauung des „Rheinufer Süd“ und die Weiterentwicklung der Parkinsel im Stadtteil Ludwigshafen-Süd (Cityrand). Am Rheinufer Süd entsteht auf dem Areal einer ehemaligen Industriebrache auf insgesamt 40 Hektar ein Stadtquartier, das exklusives Wohnen am Wasser und in Citynähe sowie moderne Arbeitswelten mit Blick auf den Rhein und das Mannheimer Schloss, mit Kultur-, Freizeit- und Erholungsstätten an der Uferpromenade und im flussnahen Park verbindet. Die Villenkolonie auf der Parkinsel wurde bereits 1893 gegründet und bietet den Bewohnern seit damals schon hochwertigen Wohnraum. In Wassernähe, entlang von Alleen sowie Parks und Plätzen entsteht in den nächsten Jahren weiterer Wohnraum mit gehobener Qualität. Insgesamt



Abbildung 38: Luftbild von Ludwigshafen-Süd und der Parkinsel in Blickrichtung Norden (eigene Aufnahme)



Abbildung 39: Neue Bebauung entlang der Rheinallee in LU-Süd (eigene Aufnahme)

sind am Rheinufer Süd und der Parkinsel rund 700 Wohnungen für mehr als 3 000 Personen in Stadthäusern und Stadtvillen mit ansprechender Architektur geplant. Die ersten Bewohner sind Ende 2008 in die neuen Stadtvillen eingezogen (Stadt Ludwigshafen, 2017). Dienstleistungen, Wissenschaft und Kultur spielen bei der Entwicklung ebenfalls eine Rolle. Das Ostasieninstitut der Hochschule für Wirtschaft Ludwigshafen sowie das Ernst-Bloch-Zentrum, ein Kultur- und Wissenschaftszentrum, das zu Zukunftsthemen arbeitet, und das Dienstleistungszentrum Walzmühle sind einige der bereits fertiggestellten Projekte. Zudem wurde eine neue Kindertagesstätte für 125 Kinder errichtet (Stadt Ludwigshafen, 2017). Der zentral gelegene Stadtteil ist an das Bus- und Bahnnetz angeschlossen. Im Norden befindet sich auch der DB-Bahnhof Ludwigshafen (Rhein) Mitte. Die Baugebiete des „Rheinufer Süd“ und der Parkinsel sind mit ihrer Randlage innerhalb des Stadtteils allerdings weniger gut angebunden.

Konzepte und Haustypen

In Stadthäusern und Stadtvillen werden seit 2006 sowohl Miet- als auch Eigentumswohnungen in verschiedener Größe und Ausstattungsqualität errichtet. Als potentielle Kunden werden unter anderem Familien angesprochen, teilweise wird gezielt für Senioren gebaut. Im Quartier entstanden 67 Mietwohnungen im betreuten Wohnen sowie eine Pflegeeinrichtung mit 135 Plätzen (Abbildung 39). Die beiden größten Wohnungskontingente entstehen mit insgesamt etwa 420 Wohnungen in einem Stadtvillenensemble, dem Herzstück der Wohnbebauung, in einem zum Wasser geöffneten grünen Quartier (Abbildung 40). Auf der Parkinsel entstehen neben Stadtvillen auch Ein- und Zweifamilienhäuser entlang eines ehemaligen Hafenbeckens (Abbildung 41).

Der Gebäudebestand im Stadtteil umfasst eine Mischung von Geschosswohnungen aus der Gründerzeit, die teilweise bereits saniert wurden, Baublöcken mit denen in der Nachkriegszeit schnell und kostengünstig Wohnraum geschaffen wurde und moderneren Gebäuden. Hochwertiger Wohnraum findet sich allerdings nicht nur in den Villen auf der Parkinsel. Der Bestand an Wohnungen und Wohngebäuden vor Baubeginn der Vorhaben am Rheinufer Süd und der Stand



Abbildung 40: Stadtvillensenemble in LU-Süd (eigene Aufnahme)



Abbildung 41: Neue Uferkantenbebauung auf der Parkinsel am Luitpoldhafen in LU-Süd (eigene Aufnahme)

2014 sind in Tabelle 24 abgebildet. Ludwigshafen-Süd ist ein dicht bebauter Stadtteil mit einem großen Bestand an Wohnungen und einem vergleichsweise hohen Anteil an Gebäuden mit vielen Wohnungen. Der Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern beträgt dennoch etwa ein Drittel. Der Anteil an kleinen Wohnungen ist gemessen an den anderen Stadtteilen der drei Großstädte hoch, im Vergleich zu den zentralen Ludwigshafener Stadtteilen (City, Cityrand und Innenstadtrand) aber vergleichbar (siehe für 2011 Abbildung 22 und Abbildung 31). Die Zahlen des Entwicklungsbereiches Rheinufer Süd und Parkinsel (Tabelle 24 unten) zeigen eine weitaus ausgewogenere Verteilung der Wohnungen nach Größe und im Vergleich zum gesamten Stadtteil auch anteilig mehr Ein- und Zweifamilienhäuser. Der bisherige Schwerpunkt im Stadtteil lag auf kleineren Wohnungen mit weniger als vier Räumen und kleineren Mehrfamilienhäusern. In der neuen Bebauung wird damit eine im Vergleich zum gesamten Stadtteil reduzierte Dichte erreicht, die das innerstädtische Wohnen sowohl mit urbanen Vorteilen als auch unter Reduzierung der Nachteile zu realisieren versucht.

Tabelle 24: Wohnung- und Gebäudebestand in Ludwigshafen-Süd 2005 und 2014 und in den Entwicklungsgebieten Rheinufer Süd und Parkinsel 2014 (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

Ludwigshafen-Süd insgesamt

Wohnungen insgesamt		1-2 Räume	3 Räume	4 Räume	5 und mehr Räume
2005	10 113	46,9 %	38,4 %	10,0 %	4,7 %
2014	10 470	46,4 %	37,9 %	10,3 %	5,3 %

Gebäude insgesamt		1-2 Wohnungen	3-9 Wohnungen	10-19 Wohnungen	20 und mehr Wohnungen
2005	1 543	33,5 %	44,3 %	19,6 %	2,7 %
2014	1 595	35,4 %	41,4 %	20,9 %	2,4 %

Entwicklungsbereich Rheinufer Süd und Parkinsel 2014

Wohnungen insgesamt		1-2 Räume	3 Räume	4 Räume	5 und mehr Räume
487		29,0 %	34,7 %	20,7 %	15,6 %

Gebäude insgesamt		1-2 Wohnungen	3-9 Wohnungen	10-19 Wohnungen	20 und mehr Wohnungen
90		60,0 %	18,9 %	17,8 %	3,3 %

Entwicklungen

Die Einwohnerzahl (hier Einwohner am Ort der Hauptwohnung) im Stadtteil ist zwischen 2002 und 2014 von 16 596 auf 18 861 gestiegen, was einem Wachstum von 13,6 % entspricht. Im gleichen Zeitraum beträgt der Einwohnerzuwachs in der Gesamtstadt nur 5,8 % (nach IRB; beziehungsweise 5,3 % nach Statistischem Landesamt). Aus Tabelle 24 geht hervor, dass der Wohnraumzuwachs fast ausschließlich auf die Entwicklungsgebiete am Rhein zurück geht. In dem Teilgebiet leben 2014 insgesamt 1 023 Personen. Die Bewohnerschaft setzt sich hier zu einem großen Teil aus mindestens 65-Jährigen zusammen (44,3 %), was am Entwicklungsstand 2014 und zwei neuen größeren Seniorenpflegeheimen liegt. Die 30- bis unter 50-Jährigen sind leicht unterrepräsentiert. Da auch der Anteil unter 18-Jähriger deutlich unter den Werten von Stadt und Stadtteil liegt, wird ein Teil des neuen Wohnraums von kinderlosen Paaren bezogen. Denkbar wäre, dass diese Haushalte noch vor der Expansionsphase stehen. Für Bildungswanderer und Berufseinsteiger scheint der Entwicklungsbereich bis 2014 weniger angenommen worden zu sein (siehe Abbildung 42). Die steigenden Anteile im gesamten Stadtteil LU-Süd deuten aber auf die Affinität dieser Altersgruppen für innenstadtnahe Standorte hin, möglicherweise geht das auch auf Sickereffekte zurück.

Die Zahl der Haushalte liegt nur für den Zeitraum von 2004 bis 2014 und für den gesamten Stadtteil vor. Während dieser Zeit ist sie von 10 270 auf 10 713 gestiegen. Dies geht im Wesentlichen auf den neu geschaffenen Wohnraum zurück, da die Zahl der Haushalte 2008 vor Baubeginn am Rheinufer Süd bei 10 265 lag. Der Anteil an Haushalten mit Kindern ist geringfügig gestiegen, der an Einpersonenhaushalten stagniert (weitere Werte sind in Tabelle 38 in Anhang C zu finden). Positiv entwickelt sich allerdings die Belegungsdichte. Die durchschnittliche Personenzahl pro Wohnung in LU-Süd steigt von 1,6 im Jahr 2002 auf 1,8 im Jahr 2014. In Verbindung mit dem steigenden Anteil an Personen unter 18 Jahre zeigt sich somit, dass der Stadtteil als Wohnstandort für Familien von Interesse ist.

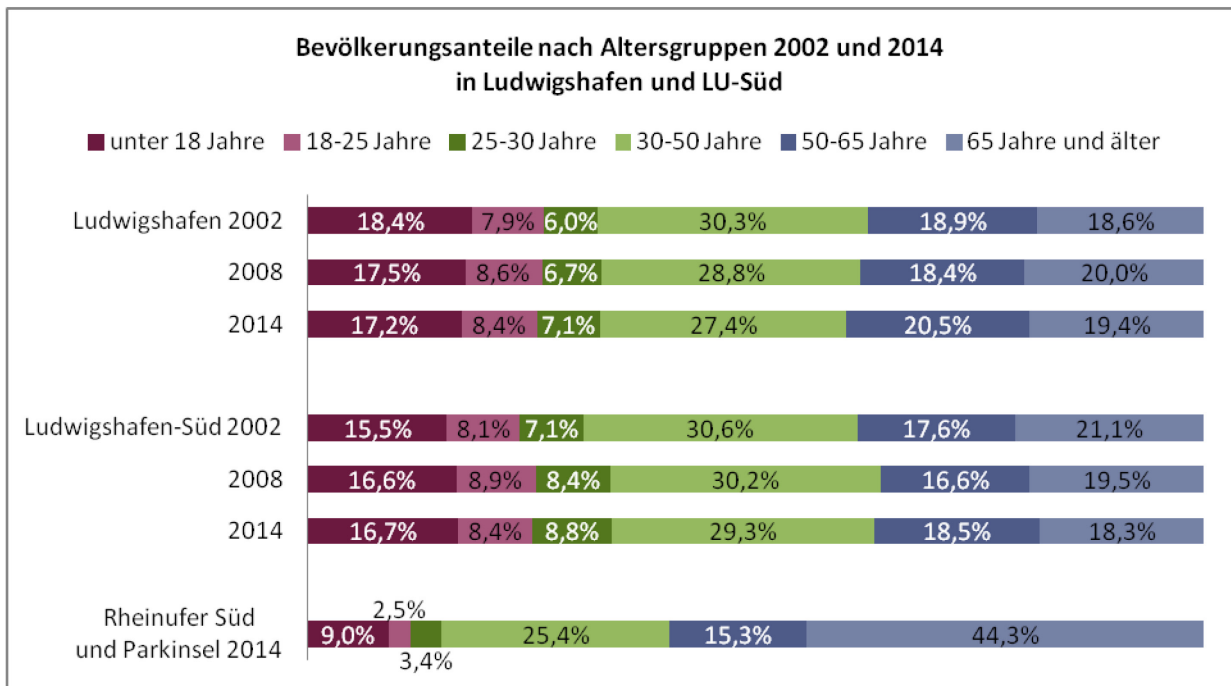


Abbildung 42: Anteile der Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung nach Altersgruppen in LU-Süd und Ludwigshafen insgesamt 2002, 2008 und 2014 (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

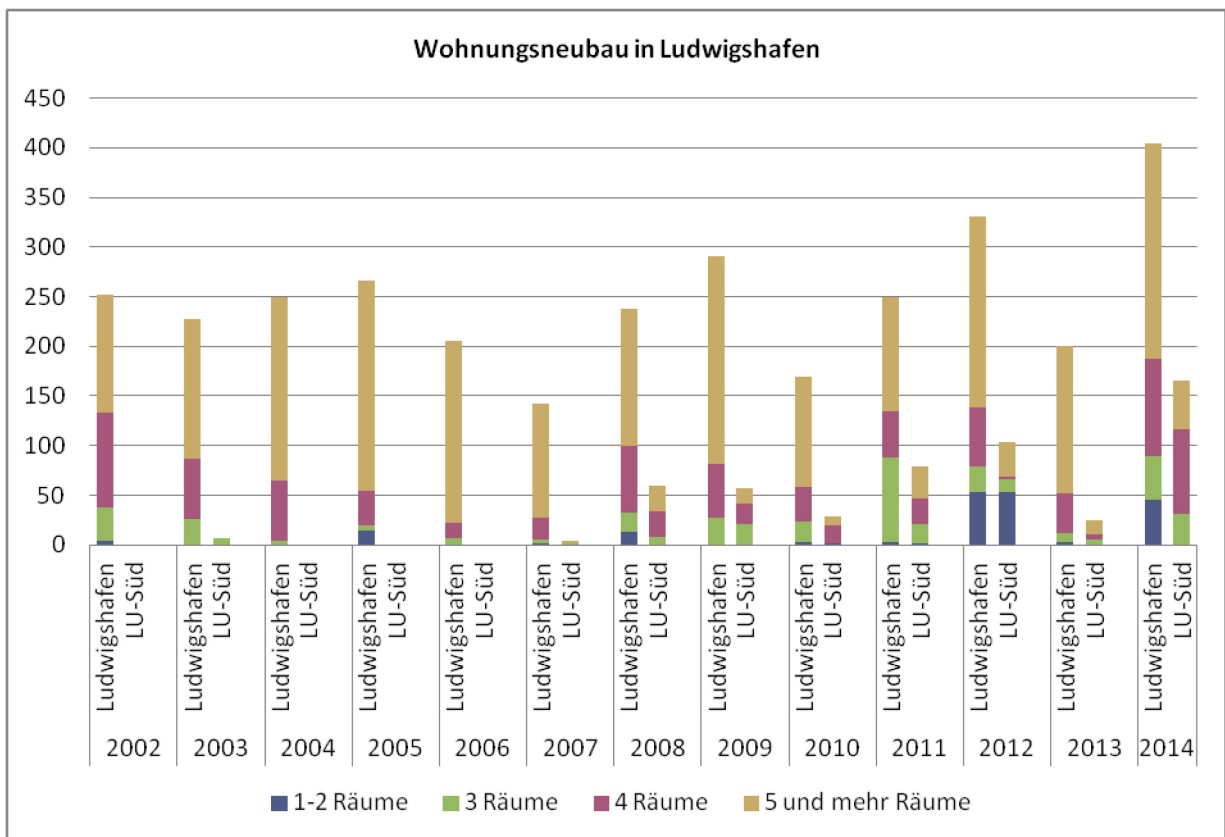


Abbildung 43: Wohnungsneubau in Ludwigshafen und LU-Süd zwischen 2002 und 2014 (Daten: BBSR)

Zwischen 2006 und 2014 sind im gesamten Stadtteil 519 Wohnungen in 90 Gebäuden fertiggestellt worden, alle neuen Wohnhäuser und fast alle neuen Wohnungen am Rheinufer Süd und auf der Parkinsel (487 Wohnungen in 90 Wohngebäuden). In Abbildung 43 ist zu sehen, dass in Ludwigshafen insgesamt viele große Wohnungen mit mehr als fünf Räumen errichtet wurden. Es werden im Gegenzug kaum kleine Wohnungen mit einem und zwei Räumen errichtet. Die Projekte im gesamten Stadtteil LU-Süd machen im Gegensatz zu HD-Bahnstadt gemessen an Heidelberg einen kleineren Anteil an der stadtweiten Bautätigkeit aus. Im Stadtteil werden ebenfalls eher größere Wohnungen gebaut. Die Ausnahme im Jahr 2012, in dem 20 neue Ein- und Zweiraumwohnungen fertiggestellt wurden, fällt zeitlich mit der Entwicklung der Pflegeeinrichtungen im Baufeld 1 und 2 zusammen. In der Bautätigkeit scheint sich eine Reaktion auf den bereits hohen Bestand an kleinen Wohnungen in Ludwigshafen zu manifestieren, die auch den zentralen Stadtteil LU-Süd erfasst. Im Jahr 2014, dem zweiten Jahr mit der Fertigstellung eines größeren Kontingents an Ein- und Zweiraumwohnungen, wurde ebenfalls ein Seniorenpflegeheim eröffnet.

Der sinkende Anteil an älteren Menschen im Stadtteil geht nicht auf die neue Bebauung am Rheinufer Süd und auf der Parkinsel zurück. Im Gegenteil, hier wird abermals der kausale Zusammenhang von Zuzügen älterer Menschen und Pflegeeinrichtungen erkennbar, denn unter den seit den ersten Baufertigstellungen bis Ende 2014 Zuziehenden sind viele mindestens 65-Jährige (43,6 % der Zuzüge aus dem Ludwigshafener Stadtgebiet und 22,6 % von außerhalb der Stadt). Die 30- bis unter 50-Jährigen haben ebenfalls einen sehr großen Anteil an den Zuzügen. Die Werte sind für die sonst wenig mobile Altersgruppe beachtlich und zeigen besonders bei den innerstädtischen Wohnstandortverlagerungen, dass die Entfernungen klein bleiben und die Wohnumgebung somit teilweise vertraut bleibt. Nach innerstädtischer Migration und Wanderung über die Stadtgrenze unterschieden, wird ein umgekehrtes Verhältnis als bei den mindestens 65-Jährigen erkennbar: 41,9 % der von außerhalb der Stadt Zuziehenden sind 30- bis unter 50-Jährige. Bei den Umzügen in die Neubauten aus LU-Süd oder anderen Stadtteilen sind 25,4 % zwischen 30- und 50 Jahren alt.

Seit der Fertigstellung der ersten Bauprojekte im Entwicklungsgebiet im Jahr 2008 steigen im gesamten Stadtteil LU-Süd die Zuzüge von Bildungswanderern (18- unter 25-Jährige) und Berufseinsteigern (25- bis unter 30-Jährige) von außerhalb der Stadt an. Gleichzeitig erhöhen sich die Fortzüge über die Stadtgrenze beider Altersgruppen. Die Migration im gesamten Stadtteil gewinnt an Dynamik. Von Verdrängungseffekten kann eher nicht ausgegangen werden, da in erster Linie nur die beiden hoch mobilen Altersgruppen betroffen sind. Ob Sickereffekte für die

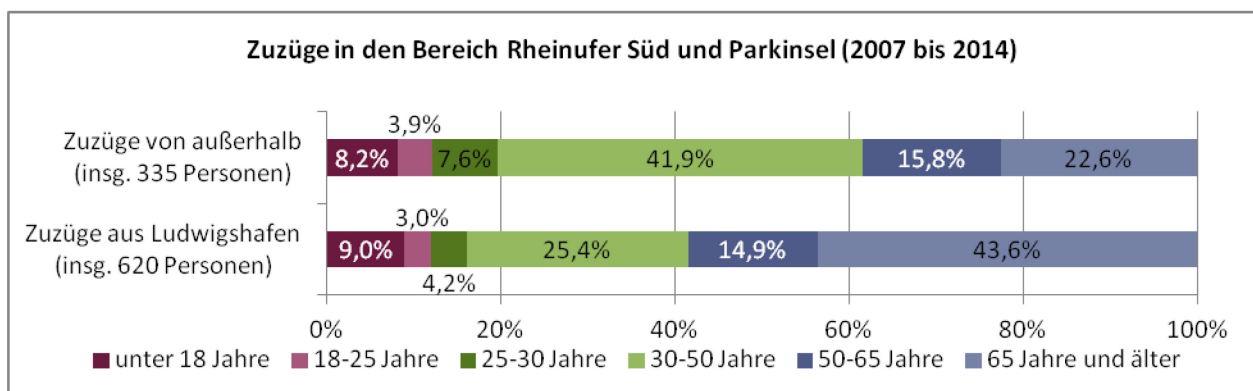


Abbildung 44: Zusammensetzung der Zuzüge in den Entwicklungsbereich Rheinufer Süd und Parkinsel nach Alter und Ursprung von 2007 bis 2014 (eigene Berechnung; Daten: Stadt Ludwigshafen)

Zuzugsüberschüsse als Erklärung in Betracht kommen, kann an dieser Stelle nicht zweifelsfrei geklärt werden. Auf die Umzüge im Stadtteil und die Zuzüge aus anderen Ludwigshafener Stadtteilen haben die Veränderungen im Wohnungsbestand scheinbar nur wenig Auswirkungen. Die Verbesserung des Wanderungssaldos von mindestens 65-Jährigen in LU-Süd betrifft wie schon im Falle MA-Lindenhof vorwiegend die Wanderung innerhalb der Stadt. Im Jahr 2014 sinken die Fortzüge ins Umland aller Altersgruppen, ausgenommen 50- bis unter 65-Jährige, merklich ab (siehe Tabelle 38 in Anhang C), was mit der Beobachtung aus Kapitel 6.4 korrespondiert und womöglich mit der verbesserten sozialen Infrastruktur im Stadtteil zusammenhängt.

Resümee

Durch die Umnutzung der Industriebrache im Stadtteil LU-Süd nutzt die Stadt Ludwigshafen vorhandene Innenentwicklungspotenziale aus. Obwohl der Wohnungsmarkt wie in Mannheim vergleichsweise entspannt ist, bestehen Defizite an hochwertigem Wohnraum. Ludwigshafen reagiert wie Mannheim mit der Schaffung von Angeboten an hochwertigem und innenstadtnahem Wohnraum im Stadtteil LU-Süd (Cityrand) auf eine spezifische steigende Nachfrage bei begrenztem Angebot. Gleichzeitig wird ein Angebot geschaffen, dass wegen Lage und Preisniveau von Wohnungssuchenden gut angenommen wird und für die Stadt eine Einnahmequelle schafft. Mit der Öffnung des Stadtteils zum Wasser wird den bei der Stadtentwicklung gesetzten Zielen der Wohnwerterhöhung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität entsprochen und eine weitere qualitative Aufwertung der innenstadtnahen Areale erreicht. Es besteht die Gefahr der sozialen Entmischung, denn kostengünstiger Wohnraum entsteht in den neuen Quartieren nicht. Stattdessen wird dieser am Stadtrand z. B. in Mundenheim realisiert (Stadt Ludwigshafen, 2017). Der Grund für diese Entscheidungen ist sicherlich in der Wirtschaftlichkeit zu suchen. Die Christian-Weiss-Siedlung auf dem Gelände zwischen Saarland-, Sebastian-Bach- und Kurfürstenstraße ist eine Maßnahme, um in LU-Süd auch Wohnraum gezielt für Familien, junge Leute und Ältere in einem Mehrgenerationen-Quartier zu schaffen. Weitere 164 Miet- und Eigentumswohnungen sowie eine Senioren-WG befinden sich hier derzeit im Bau (Stadt Ludwigshafen, 2017), was das Angebot im Stadtteil weiter ausdifferenzieren und ergänzen sollte. In Ludwigshafen kommt es so zu einer medial feststellbaren Aufwertung von Teilen der Ludwigshafener Innenstadt. Das Stadtbild wird nachhaltig verändert, erneuert und verbessert. Der Attraktivitätsgewinn bei – im Vergleich zu Mannheim und Heidelberg – moderatem Preisniveau macht sich auch in den steigenden Nettozuwanderungsraten bemerkbar. Verdrängungseffekte sind mit den vorliegenden Daten nicht festzustellen.

Im Entwicklungsgebiet Rheinufer-Süd und auf der Parkinsel finden anteilig viele ältere Ludwigshafener und potentielle Familien von außerhalb ein neues Zuhause. Damit sind zwei ursprüngliche Ziele erreicht worden. Durch die neue Bebauung am Rheinufer gleicht sich das Verhältnis der unterschiedlichen Wohnungsgrößen etwas aus. Gebäude mit mehr als 20 Wohnungen verlieren anteilig im Bestand. Eine merkliche Zunahme an kleinen Wohnungen ist in Ludwigshafen generell sowie in LU-Süd nicht festzustellen. Die Entwicklungen scheinen nicht auf die Vereinzelung der Bewohnerschaft abzielen, wie es in der Heidelberger Bahnstadt mit den Microapartments der Fall ist. Der Stadtteil entwickelt somit seinen urbanen Charakter, ohne an baulicher Dichte und Höhe zuzulegen. In dieser Strategie könnte ein Erfolgsrezept für die Stadtentwicklung liegen.

7.3 Mannheim-Lindenhof – Glücksteinquartier

Ganz so eindeutig wie in der Heidelberger Bahnstadt lassen sich die Stadtentwicklungsmaßnahmen auf dem Lindenhof in Mannheim statistisch nicht beobachten. Der Stadtteil ist über einen deutlich längeren Zeitraum gewachsen. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren rund 80 % der Gebäude im Stadtteil zerstört. Im Zuge des Wiederaufbaus entstand im Norden der heute prägende Geschosswohnungsbau am Blockrand. Der Lindenhof beherbergte größere Industriebetriebe und verarbeitendes Gewerbe, von denen inzwischen nur noch das John-Deere-Werk als nennenswerter Betrieb vorhanden ist. Das Glücksteinquartier im Mannheimer Stadtteil Lindenhof entsteht auf ehemaligen Flächen der Deutschen Bahn AG und einer Industriekonversionsfläche. Das neue Stadtquartier soll neben hochwertigem Wohnraum auch Raum für Dienstleister und Wissenschaftseinrichtungen bieten. Bis zu 1 500 Menschen sollen hier wohnen und 4 600 Arbeitsplätze entstehen. Auf etwa 91 000 m² sind rund 750 neue Wohnungen, teilweise mit Senioren-Service, geplant. In fünf Stadtvillen am Hanns-Glückstein-Park wird hochwertiger Wohnraum entstehen. In den Innenbereichen der Business-Baufelder entlang der Südtangente ist die Errichtung weiterer Wohngebäude geplant. Die gewachsene Infrastruktur im Stadtteil mit Geschäften für den täglichen Bedarf, Kindertagesstätten und einer Grundschule sorgt für kurze Wege (Stadt Mannheim, 2017). Bedingt durch die Prägung als Industrie- und Arbeiterstadt mangelt es der Stadt Mannheim grundsätzlich nicht an Wohnraum. Der Arbeitsplatzabbau im Zuge des Strukturwandels und Bevölkerungsrückgänge Mitte der 1990er Jahre sorgen noch für ausreichende Reserven, besonders in den Arbeiterwohnquartieren und (ehemaligen) Werksiedlungen. Es bestehen aber Defizite in bestimmten Segmenten am Immobilienmarkt. Zum einen fehlen attraktive innenstadtnahe Wohnungen für Familien, weshalb viele Familien nach der Gründung oder Expansion Wohnstandorte außerhalb der Stadt realisieren. Zum anderen fehlen hochwertige Wohnungen im Stadtzentrum. Die ehemaligen Bahn- und Werksflächen bieten das Potential, dem entgegenzuwirken. Mit der Stadtentwicklungsmaßnahme des Glücksteinquartiers



Abbildung 45: Luftbild von MA-Lindenhof und dem Glückstein-Quartier in Blickrichtung Südosten (eigene Aufnahme)

versucht die Verwaltung, zum einen die Wohnattraktivität in der Innenstadt zu verbessern und zum anderen der Suburbanisierung entgegen zu wirken.

Um die Aufenthaltsqualität für Anwohner und Besucher zu verbessern, wird der Hanns-Glückstein-Park neu angelegt, vergrößert und der alte Baumbestand erhalten. Am Übergang zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt wird ein neuer Platz als Quartierseingang gestaltet, an dem auch Flächen für Gastronomie und kleine Läden entstehen. Über die Glücksteinallee hinweg wird zudem eine direkte Verbindung zum Schlossgarten und zum Rheinufer geschaffen (Stadt Mannheim, 2017). Durch die zentrale Lage ist die Entwicklungsfläche bereits sehr gut in den ÖPNV integriert. Neben der direkten Nachbarschaft zum Hauptbahnhof Mannheim sorgt die Straßenbahnlinie 3 für die Anbindung.

Konzepte und Haustypen

Aktuelle Bestandsdaten zu Gebäuden und Wohnungen liegen für Mannheim nicht vor, sodass hierzu keine weiteren Aussagen getroffen werden können. Im Jahr 2011 vor Inkrafttreten des aktuellen Bebauungsplans haben jeweils über ein Drittel der Wohnungen drei oder vier Räume. Kleine Wohnungen mit einem oder zwei Räumen sind deutlich weniger im Bestand enthalten, ebenso größere Wohnungen mit fünf und mehr Räumen (Tabelle 25).

Tabelle 25: Bestandsprofil Lindenhof Mannheim 2011 (eigene Berechnung, Daten: BBSR)

Wohnungen insgesamt	1-2 Räume	3 Räume	4 Räume	5 und mehr Räume
8326	16,0 %	35,4 %	34,2 %	14,4 %

Entlang der Südtangente (siehe Abbildung 45) entstehen sechs bis 14-geschossige Gebäude mit Flächen für Büros, Dienstleistungsbetriebe und Wissenschaftseinrichtungen. Die Wohngebäude sind auf der den Hauptverkehrsflächen abgewandten Seite angeordnet um störende Umwelteinflüsse wie Lärm oder Luftverschmutzung gering zu halten. Ein Teil der 160 Eigentumswohnungen im LanzCarré ist an die dortige Pflegeeinrichtung angeschlossen und bietet betreutes Wohnen für Senioren an. Im benachbarten Glückstein-Carré sind 250 Mietwohnungen entstanden. Neben Studentenapartments in Hochschulnähe sind darunter auch familienfreundliche Wohnungen (Stadt Mannheim, 2017). Im Rahmen des Wohnprojekts „Glückstein V“ entstanden bis Ende 2017 fünf Stadthäuser mit insgesamt rund 100 Miet- und Eigentumswohnungen. Ein herausstechendes Merkmal ist ihre außergewöhnliche Architektur mit jeweils unterschiedlichen polygonalen Grundrissen, aber gemeinsamen Fassadenelementen. Zwischen den Stadtvillen erschließt das „Tor zum Park“ den vergrößerten Hanns-Glückstein-Park (DIRINGER & SCHEIDEL, 2018).

Entwicklungen

In den Untersuchungszeitraum fallen nur die Bauprojekte LanzCarré und Glückstein-Carré, auf die sich aber die Wohnfunktion konzentriert. Ihr Einfluss im Stadtteil soll daher auch in Relation zur Gesamtstadt betrachtet werden. Zwischen 2005 und 2014 ist die Einwohnerzahl (hier Wohnberechtigte) in MA-Lindenhof von 11 088 auf 13 056 gestiegen. Das entspricht einem prozentualen Wachstum von 17,7 %, das verglichen mit Mannheim insgesamt (4,3 % nach IRB, beziehungsweise 5,4 % nach Statistischem Landesamt) deutlich höher ausfällt und somit als Beispiel für die Reurbanisierung am Innenstadtrand gelten kann. Die Anteile der Altersgruppen haben sich dabei nur wenig verschoben (siehe hierzu Tabelle 37 in Anhang C). Die Zahl der



Abbildung 46: Glückstein-Carré in MA-Lindenhof (eigene Aufnahme)



Abbildung 47: Straßenseite des Stadtvillenensemble „Glückstein V“ in MA-Lindenhof (eigene Aufnahme)

Haushalte liegt nur für den Zeitraum von 2009 bis 2014 vor. Während dieser Zeit ist sie von 7 802 auf 8 504 gestiegen (9,0 %).

MA-Lindenhof ist ein Stadtteil, der bei sehr vielen Bevölkerungsgruppen beliebt ist. Für Studierende sind das große Angebot an (WG-geeigneten) Mietwohnungen, die Zentralität und die Nähe zur Universität entscheidende Faktoren. Die ersten beiden Faktoren schätzen allerdings auch Berufseinsteiger und wegen der Größe mancher Wohnungen auch Familien. Der Anteil der 18- bis unter 25-Jährigen (7,1 %) liegt allerdings leicht unter dem städtischen Durchschnitt von 9,5 %. Unter 18-Jährige und 50- bis unter 65-Jährige sind ebenfalls etwas unterrepräsentiert (siehe Abbildung 48). Einen höheren Anteil haben die Berufseinsteiger und Erwachsene im Alter zwischen 30 und 50 Jahren sowie ältere Menschen im Alter von 65 und älter.

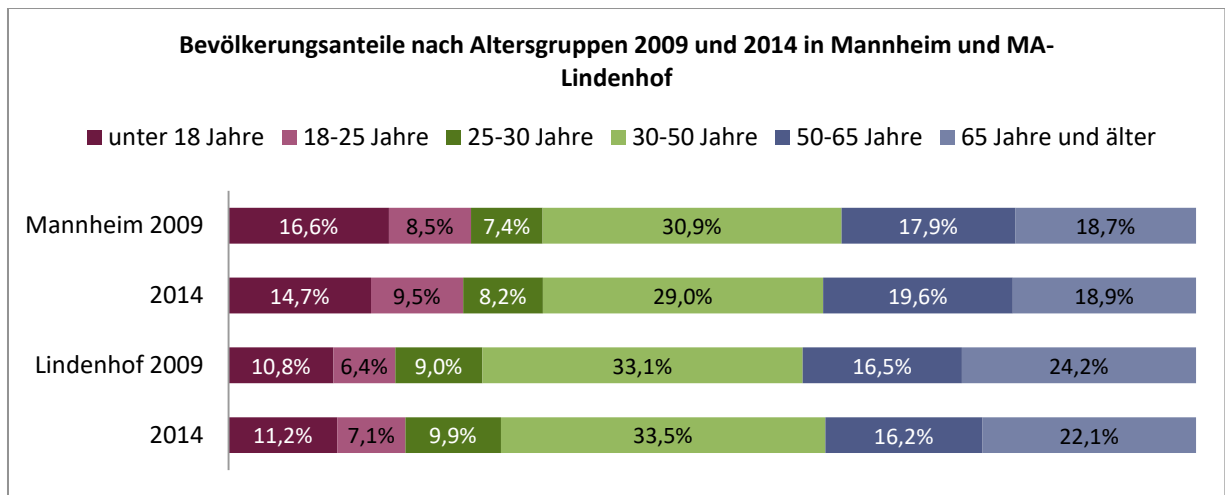


Abbildung 48: Anteile an den Wohnberechtigten nach Altersgruppen in MA-Lindenhof und Mannheim insgesamt 2009 und 2014 (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

Der Anteil von Haushalten mit Kindern liegt im Lindenhof (2009: 12,1 %; 2014: 12,0 %) unter dem städtischen Durchschnitt (2009: 17,4 %; 2014: 16,1 %). Einen merklichen Trend zum Wohnen auf dem Lindenhof zeigen Familien mit Kindern vermutlich wegen der Konkurrenz auf dem Wohnungsmarkt kaum.

In den Jahren von 2005 bis 2014 wurden im Lindenhof 721 neue Wohnungen fertiggestellt. Für den Effekt des Glückstein-Quartiers sind allerdings nur die Jahre seit 2009 ausschlaggebend. Gänzlich trennen lassen sich die Zahlen leider nicht, sodass Baumaßnahmen im Lindenhof außerhalb des Glücksteinquartiers nicht ausgeschlossen werden können. Zwischen 2001 und 2014 entstanden 78 neue Wohnungen mit einem und zwei Räumen, 145 mit drei Räumen, 155 mit vier Räumen und 99 mit fünf und mehr Räumen. Im Vergleich zum Bestand 2011 wurden anteilig mehr Wohnungen mit fünf und mehr Räumen fertiggestellt. Ein Überhang an kleinen Wohnungen wurde in dieser Zeit auf dem Lindenhof damit nicht geschaffen. Somit stellen die Baumaßnahmen keine Reaktion auf den oft beschriebenen Trend zum Ein- oder Zweipersonenhaushalt als Treiber der Reurbanisierung dar. Die neuen großen Wohnungen schaffen potentielle Angebote für Haushalte mit Kindern und eine Alternative zu Ein- und Zweifamilienhäusern am Stadtrand oder außerhalb der Stadt. Sie stellen eine Reaktion auf die steigende Nachfrage nach passendem innerstädtischem Wohnraum dar, dessen fehlendes Angebot Suburbanisierer als Grund für die Wohnstandortentscheidung angeben (GANS et al., 2010, S. 55).

Die Zuzüge von Berufseinsteigern (25- bis unter 30-Jährige) zeigen einen kurzzeitigen starken Anstieg, der mit der Fertigstellung eines größeren Wohnungskontingents auf dem Lindenhof im Jahr 2012 zusammenfällt. Damit scheint eines der Planungskonzepte aufzugehen, da das Glückstein-Quartier als Wissenschaftsstandort unter anderem Absolventen und junge Akademiker ansprechen soll. Auf die Umzüge im Stadtteil und die Zuzüge aus anderen Mannheimer Stadtteilen haben die Veränderungen im Wohnungsbestand scheinbar nur wenig Auswirkungen. Die Verbesserung des Wanderungssaldos von mindestens 65-Jährigen in auf dem Lindenhof (siehe Tabelle 37 in Anhang C) betrifft allerdings vorwiegend die Wanderung innerhalb der Stadt. In direktem Zusammenhang mit dem Glückstein-Quartier stehen Wohnstandortwechsel innerhalb Mannheims insofern, als dass der Anstieg ab 2009 zeitlich mit der Fertigstellung des LanzCarrés und der dortigen Pflegeeinrichtung sowie den Senioren-Service-Wohnungen zusammenfällt.

Resümee

Eine städtebauliche Aufwertung hat der Mannheimer Stadtteil Lindenhof nicht unbedingt benötigt, denn er galt bereits als sehr beliebter Stadtteil. Das stand bei der Planung vermutlich auch nicht im Vordergrund, denn eines der erklärten Ziele der Stadt ist es, Wohnungsangebote unter anderem für Hochqualifizierte mit hohem Einkommen zu schaffen, denn günstiger Wohnraum ist noch in ausreichendem Maße vorhanden. Die Attraktivität des Wohnens in der Stadt zu steigern und eine Konkurrenz zu den anderen Großstädten oder dem Umland auch für junge Familien und Berufseinsteiger zu schaffen, ist ein weiteres Ziel der Mannheimer Stadtentwicklungspolitik, um diese langfristig in der Stadt zu halten. Die Entwicklung des Areals des Glückstein-Quartiers ist aber wegen der Nachfrage nach hochwertigem innerstädtischem Wohnraum und Büroflächen auf Grund seiner Lage und bisherigen Nutzung konsequent und folgt einigen der Empfehlungen von GANS et al. (2008). Diese sehen neben der Attraktivitätssteigerung und Ausdifferenzierung der städtischen Wohnformen auch die Einbeziehung privater Akteure vor, allerdings unter Beibehaltung der zentralen Steuerungskompetenz durch klar definierte Ziele, Umsetzungs- und Organisationsformen, Kooperationen und Zielgruppen bei der Stadt (GANS et al., 2008, S. XIII).

Das neue Quartier stellt eine Stadtentwicklungsmaßnahme dar, die keinen harten Bruch mit der bisherigen Entwicklung oder der Zusammensetzung des Wohnungsbestandes im Stadtteil beinhaltet und eine Nutzungsmischung anstrebt. Dem Mangel an innerstädtischem und hochwertigem Wohnraum wird entgegengewirkt, letzterem insbesondere durch die fünf Stadtvillen am Hanns-Glückstein-Park. Daneben wird auch Wohnraum für Familien, Studierende und Senioren errichtet. Im Vordergrund stehen aber Büroflächen und Arbeitsplätze für Hochqualifizierte. Durch die Nähe zu Dienstleistern und Wissenschaftseinrichtungen wird mit dem Wohnraum vorwiegend eine zahlungskräftigere Klientel angesprochen. In der Bevölkerungsentwicklung macht sich das in einem steigenden Anteil von 25- bis unter 30-Jährigen (Absolventen und Berufseinsteiger) bemerkbar. Merkliche Verdrängungen verursacht das auf dem Lindenhof aber bisher nicht. Lediglich Familien mit Kindern (unter 18-Jährige und 30- bis unter 50-Jährige) zeigen einen seit 2013 deutlich negativen Saldo in der Umlandwanderung, der im Wesentlichen auf einen Rückgang der Zuzüge aus dem IRB-Umland zurückgeht. Allerdings bleibt zu beachten, dass die Fertigstellung des Quartiers derzeit für 2020 geplant ist.

8 Synthese und Ergebnisdiskussion

Wie in den vorangegangenen Kapiteln dargestellt wurde, verläuft die urbane Entwicklung in der Metropolregion Rhein-Neckar zwischen 2002 und 2014 raum-zeitlich demographisch differenziert. Reurbanisierung – im Sinne einer relativen oder absoluten Bevölkerungskonzentration – bleibt bislang auf ausgewählte Teilräume und Altersgruppen beschränkt und wird vom generellen Wachstum der Region überlagert. In den folgenden Kapiteln werden die Ergebnisse der Untersuchung dargestellt und anhand der eingangs aufgestellten Fragen in den wissenschaftlichen Kontext eingebettet.

8.1 Region im Stadium der Reurbanisierung

Die Metropolregion Rhein-Neckar ist eine ökonomisch vielseitige, prosperierende Stadtregion, deren Einwohnerzahl zwischen 2002 und 2014 um 2,6 %, zunimmt. Die drei Kernstädte wachsen im Vergleich zu den anderen Kreisen der Region jedoch deutlich stärker. Die Region durchläuft bereits zwischen 2005 und 2007 eine Phase mit leichten absoluten Reurbanisierungstendenzen. In diesem Zeitraum sind Bevölkerungszuwächse tatsächlich vorwiegend auf die Innenstädte beschränkt. Suburbanisierungsprozesse in Kleinstädte und sonstige Gemeinden im nahen Umland sind im Saldo nur noch schwach ausgeprägt. Für den Zeitraum 2012 bis 2014 werden Bevölkerungszuwächse in allen Stadt- und Gemeindetypen sowie Entfernungsgruppen der Metropolregion festgestellt. Die stärksten Wachstumsraten haben in den Großstädten nach wie vor die Innenstädte. Der Stadtrand gleicht sich in seiner Performance eher den Städten und Gemeinden im nahen Umland an. Die gestiegene und anhaltende Attraktivität der Innenstädte ist selektiv und hauptsächlich das Ergebnis von Außenwanderungen. Damit ist für die Gesamtregion das Stadium der Reurbanisierung im Sinne einer Bevölkerungskonzentration zu Gunsten der Kernstädte eindeutig nachgewiesen. Allerdings steigen die Einwohnerzahlen in den kleineren Städten und Gemeinden im nahen Umland der Großstädte ebenfalls. Neben den Reurbanisierungsprozessen findet in deren Schatten also nach wie vor Suburbanisierung statt. Nach 2010 nimmt die Dynamik des Wachstums in der gesamten Region zu und erfasst neben Kleinstädten und Mittelsstädten im nahen Umland auch die weiter von den Kernstädten entfernt liegenden Bereiche der Region. Die Des- und Suburbanisierung in der Metropolregion Rhein-Neckar schwächt sich insgesamt ab und der Wachstumsschwerpunkt verlagert sich in Richtung der Kernstädte.

Innerhalb der Kernstädte sind Stadtteile mit steigenden und sinkenden Einwohnerzahlen auszumachen. Letztere liegen allerdings ausnahmslos am Stadtrand. Die Stadtteile der inneren Stadt (City und Cityrand) und des Innenstadtrandes weisen deutlich positivere Entwicklungen auf als der Stadtrand, dessen Änderungen der Einwohnerzahlen im zeitlichen Verlauf eher denen des nahen Umlandes ähneln. In einer Gegenüberstellung mit den verschiedenen Städten und Gemeindekategorien des nahen Umlandes schneiden die Stadtteile am Stadtrand insgesamt am schwächsten ab. Das deutet zunächst auf einen Trend zum innerstädtischen Wohnen hin, ist aber höchstwahrscheinlich eher mit der baulichen Struktur und den sozialen Milieus dieser Stadtteile verbunden. Der Grund für diese Annahme liegt in der Tatsache begründet, dass die Stadtteile mit sinkenden Einwohnerzahlen größtenteils Großwohnsiedlungen aus den 1970er Jahren sind. Ein fragmentiertes Bild von wachsenden Stadtteilen direkt neben schrumpfenden ist in den meisten europäischen Städten zu beobachten (HAASE et al., 2010, S. 445). In Ludwigs-hafen und Mannheim besteht ein solches Nebeneinander ebenfalls. Heidelberg stellt eine Ausnahme dar, hier wachsen alle Stadtteile mit Ausnahme der zwei Großwohnsiedlungen HD-Boxberg und HD-Emmertsgrund und sogar die meisten angrenzenden Gemeinden außerhalb der

Stadt. Negative Aspekte, wie der große Bestand an alten Wohnungen, die hohe Dichte und das soziale Milieu, wirken bei Wohnstandortentscheidungen in den Stadtteilen am Stadtrand und im nahen Umland stärker mit. Eine gute Verkehrsanbindung, insbesondere eine Straßenbahnanbindung, oder Versorgungslage reichen demnach für den Erfolg eines Stadtteils am Stadtrand nicht aus. ENGLER (2013, S. 18) stellt ebenfalls fest, dass die administrative Stadtgrenze als Unterscheidungskriterium für Sub- und Reurbanisierung problematisch ist, wenn sich die urbanen Strukturen beidseits der Stadtgrenze nicht wirklich unterscheiden. Mit der kleinräumigen Betrachtung kann also zum einen das Nebeneinander von Sub- und Reurbanisierung erklärt werden und zum anderen können Bevölkerungswachstum und Wanderung im Kontext räumlicher Strukturen und Qualitäten analysiert und eingeordnet werden.

Was genauer betrachtet werden muss, ist die Tatsache, dass sich die Stadtteile in der Innenstadt scheinbar von diesen Faktoren unabhängig entwickeln. Das Wachstum konzentriert sich eher in den zentralen und urbanen Stadtteilen. Im zeitlichen Verlauf werden jedoch konzentrische Verschiebungen des Wachstums deutlich. Darauf, dass die Abwanderung in Stadtregionen der Reurbanisierungstypen I und II häufig kaskadenartig stattfindet, weisen auch HERFERT & OSTERHAGE (2012, S. 107f) hin. Reurbanisierungstrends bestehen gleichzeitig neben zentrifugalen Wanderungsprozessen wie Suburbanisierung.

In den Großstädten der Metropolregion Rhein-Neckar konzentriert sich das Bevölkerungswachstum in den Innenstädten, in Mannheim auch auf den Innenstadtrand und in Heidelberg quasi auf die gesamte Stadt. Das steht der Vermutung entgegen, dass in größeren Städten und Universitätsstädten die tertiärisierten Alt- beziehungsweise Innenstädte eine untergeordnete Rolle als Wohnstandort spielen und sich das Bevölkerungswachstum auf den Innenstadtrand konzentriert (ALTROCK, 2012, S. 184). Vielmehr scheint es, als ob gerade die hochverdichteten Innenstadtbereiche mit ihren diversifizierten Nutzungen den Schwerpunkt des städtischen Wachstums darstellen. Für die Metropolregion Rhein-Neckar konnte gezeigt werden, dass die Außenwanderung für die Bevölkerungsdynamik der Innenstädte ein entscheidender Faktor ist, denn mehr als die Hälfte der Zuzüge sind auf Zuzüge aus dem Ausland zurückzuführen, einen weiteren großen Faktor stellen junge Erwachsene (Bildungswanderer) dar.

Die Des- und Suburbanisierung in der Metropolregion Rhein-Neckar schwächt sich ab und ver schwimmt im Wachstum der Gesamtregion mit der Reurbanisierung der Kernstädte. Der Wachstumsschwerpunkt verlagert sich in Richtung der Kernstädte, jedoch nicht ausnahmslos in die Innenstadt und an den Innenstadtrand. Die drei Großstädte zeigen hier deutliche Unterschiede auf, die sich bei kleinräumiger Betrachtung jedoch relativieren lassen. Während in Heidelberg das Wachstum auf Nachbargemeinden überspringt, nimmt in Ludwigshafen die Dynamik nach und nach auch am Stadtrand zu. Hierfür sind siedlungsstrukturelle Gründe ausschlaggebend. Die Bodenverfügbarkeit für Neubauten ist in der Stadt Heidelberg geographisch begrenzt, und das Potenzial für die Innenentwicklung im Bestand ist geringer als in Mannheim oder Ludwigshafen, weshalb die steigende Nachfrage nach Wohnraum auch auf die angrenzenden Gemeinden überspringt. In Ludwigshafen oder Mannheim bestehen mehr Möglichkeiten für die Innenentwicklung und das Bauen im Bestand. Die zentralen Stadtteile haben im betrachteten Zeitraum noch Aufnahmekapazitäten, weshalb sich die Nachfrage erst ab 2010 in die kleinstädtischen Stadtteile am Stadtrand ausbreitet. Die Großwohnsiedlungen der 1970er Jahre sind davon ausgenommen. Im Ergebnis bedeutet das, dass die zunächst unterschiedlichen Entwicklungen nur durch die statistische Verrechnung auf Grund der administrativen Stadtgrenze entstehen. Darum bereinigt

sind die Prozesse und Entwicklungen in den drei Großstädten sehr ähnlich und zeigen eine räumliche Ausbreitung des Wachstums vom Zentrum ausgehend in weiter außen gelegene Quartiere. Die Bedeutungszunahme des urbanen Wohnens wird somit durch die strikte Trennung von Kernstadt und Umland möglicherweise auch in anderen Stadtregionen verkannt. Kleinräumige Betrachtungen wie in dieser Arbeit beugen dem vor und stellen dem entsprechend einen adäquaten Ansatz dar, um Bevölkerungswachstum und Wanderungsmuster zu analysieren.

Das Bevölkerungswachstum strahlt von den Zentren auch über die administrative Stadtgrenze nach außen ab, was sich bei VAN DEN BERG et al. (1982) und in den meisten zu Grunde gelegten Modellen und Ansätzen in einem Nebeneinander und einer Parallelität von Suburbanisierung und Reurbanisierung äußert, jedoch eher einen gleichgerichteten Prozess beschreibt. Reurbanisierung verursacht Suburbanisierung somit nicht zwangsweise durch eine Abwanderung aus den Kernstädten ins Umland, sondern auch durch eine Realisierung von Wohnwünschen zuziehender Haushalte unter Findung von Kompromissen. Wenn kein passender Wohnraum im Wunschgebiet vorhanden ist, sei es wegen Sättigung, unpassenden Wohnungsgrößen oder zu hohen Preisen, wird der nächste passende Standort gesucht (GANS et al., 2010, S. 55). Die Geographie dieser Kompromissfindung scheint neuerdings vom Zentrum ausgehend stadtauswärts zu zeigen.

Nah- und Fernwanderung

Tendenzen zur Wiederentdeckung der Stadt oder zumindest ihrer Bedeutungszunahme als Wohnstandort können in der Trendumkehr der Stadt-Umland-Wanderung gesehen werden. Wenn auch Bewohner der Region in die Großstädte ziehen, hat diese Wanderungsbewegung weniger mit einer Orientierungsphase oder Ortskenntnis zu tun. Vielmehr unterstreicht eine Verbesserung der Wanderungsbilanz zu Gunsten der Kernstädte deren gestiegene Attraktivität und Bedeutung. Der direkte Vergleich der drei Großstädte zeigt allerdings, dass die Wanderungsbilanz mit dem Umland Mannheims auf leicht negativem Niveau stagniert. In Heidelberg verbessert sich die Bilanz zwar deutlich, ist aber 2014 immer noch negativ. In Ludwigshafen hingegen ist sie über den gesamten betrachteten Zeitraum positiv und verbessert sich zwischen 2013 und 2014 von 1,1 ‰ auf beachtliche 9,9 ‰ (siehe Abbildung 27). Ein Grund für diese Entwicklung ist in Heidelberg in der Schaffung neuer Angebote und den großen Potentialen durch die Konversionsflächen zu suchen. Mit den Entwicklungsmaßnahmen wird unter anderem auch die ansässige Bevölkerung angesprochen und ihr ein Bleiben in der Stadt ermöglicht. Im Zuge der Entwicklungsmaßnahmen, unter anderem in HD-Bergheim, HD-Rohrbach und HD-Bahnstadt, verbessert sich der Wanderungssaldo von Familien mit dem Heidelberger Umland. Direkt aus dem Umland ziehen nicht unbedingt mehr Familien nach Heidelberg, was dafür spricht, dass die Heidelberger Familien häufiger Wohnstandorte in Heidelberg selbst realisieren können. In Ludwigshafen ist der sprunghafte Anstieg nur mit den zahlreichen Neu- und Umbaumaßnahmen zu erklären, die ein attraktives Angebot in teilweise eher kleinstädtischer Wohnumgebung, also lockererer Bebauung mit vergleichsweise hohem Ein- und Zweifamilienhausanteil, bieten (sehr deutlich in LU-Rheingönheim). Mit der Nähe zu hochverdichteten urbanen Standorten haben diese Wohnquartiere gegenüber den Umlandgemeinden einen Lagevorteil. Doch die Innenstadt wird am häufigsten zum Ziel von Zuzügen aus dem Umland. Neben der Nähe zur Mannheimer Innenstadt in Verbindung mit einem Preisvorteil in LU-Mitte kann Ludwigshafen gerade in den letzten Jahren scheinbar auch mit einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität in LU-Süd auffahren. In diesen beiden Verläufen wäre eine Mitverantwortung durch gezielte Stadtentwicklungsmaßnahmen zu sehen, auf welche in Kapitel 8.1.6 weiter eingegangen wird.

8.1.1 Räumliche und demographische Ausdifferenzierung

Die Reurbanisierung in der Metropolregion Rhein-Neckar verläuft demographisch und räumlich differenziert. Die Konzentrations- und Dekonzentrationsprozesse sind altersspezifisch und teilweise gegengerichtet. Bei Betrachtung der Wanderung bestimmter Altersgruppen werden die genauen Merkmale der Prozesse sichtbar: In der polyzentrischen Stadtregion finden sich je nach Lebensphase zielgruppenspezifische Wachstumstrends, die von den Anforderungen an das Wohnumfeld abhängen. In den Wanderungsmustern einzelner Altersgruppen ist ebenfalls ein Nebeneinander von Sub- und Reurbanisierung und je nach Stadt eine spezifische Zusammensetzung der Migration zu erkennen. Die alleinige Analyse der Gesamtwanderungsströme von Kernstädten und Umlandkreisen kann die Verifizierung neuer Trends erschweren, da besonders kleinräumige Prozesse im Verborgenen bleiben und lokale Bedingungen wie funktionale Unterschiede der Städte selbst oder die Beschaffenheit eines einzelnen Stadtteils nicht berücksichtigt werden.

Bildungswanderer

Das überproportionale Wachstum der Großstädte wird wie für die meisten Großstädte und Universitätsstädte beobachtet von den 18- bis unter 25-Jährigen getragen. Zweifelsohne gehören auch Auszubildende und Berufseinsteiger zu dieser Altersgruppe, sie steht jedoch stellvertretend für eine Generation, die vermehrt den weiteren Bildungsweg beschreitet. In den urbanen Zentren der Metropolregion sind ihre Wachstumsraten am höchsten und auch am Stadtrand und in den von den Oberzentren weiter entfernt gelegenen Mittelstädten fallen ihre Wachstumsraten hoch aus. Personen dieser Altersgruppe, die in Kleinstädten oder kleineren Gemeinden mit geringer funktionaler Ausstattung wohnen, verlassen diese mit der Aufnahme einer Ausbildung, Arbeitsstelle oder eines Studiums. Innerhalb der Kernstädte sind die Innenstädte bei dieser Altersgruppe am stärksten gefragt, doch auch der Innenstadtrand erfreut sich steigender Beliebtheit. Hier finden sie ein ausreichendes Angebot an kleinen oder für Wohngemeinschaften geeignete Mietwohnungen und die nötige Ausstattung zur autofreien Alltagsorganisation. In Mannheim und Ludwigshafen wird der Stadtrand bei den 18- bis unter 25-Jährigen seltener zum Ziel von Wohnstandortverlagerungen.

Die demographische Ausdifferenzierung äußert sich bei Bildungswanderern demnach auch geographisch. Funktional bedingt scheint sie aber nur in nicht angespannten Wohnungsmärkten zu sein, denn die Entwicklung in Heidelberg weicht vom Muster Mannheims und Ludwigshafens ab. Hier sind die Bildungswanderer zum einen quasi alleinig für das Wachstum der Stadt verantwortlich. Nur am Stadtrand zeichnet sich in den letzten Jahren eine Trendwende ab. Zwischen 2012 und 2014 kehren sich einige der negativen Wanderungssalden in positive um. Nun kommen Familien mit Kindern und Berufseinsteiger zumindest auf nennenswerte Zuwanderungsraten. Zum anderen steigen die Wachstumsraten der Bildungswanderer im direkten Umland von Heidelberg ebenfalls, was auf die starke Nachfrage nach Wohnraum und die damit verbundenen Verschiebung der Nachfrage stadtauswärts zurückzuführen ist. Damit wäre zu erklären, weshalb die 18- bis unter 25-Jährigen in Heidelberg in den Stadtteiltypen und Lagen hohe Wanderungssalden erreichen, die sonst von dieser Altersgruppe nicht so stark frequentiert werden. Da diese Entwicklung vor dem administrativen Stadtrand nicht Halt macht, strahlt das Wachstum in angespannten Wohnungsmärkten wie im Falle Heidelberg mit verhältnismäßig großen Universitäten auf das Umland aus und schwimmt in der Gesamtwanderungsbilanz mit echter Suburbanisierung. Die Nachhaltigkeit der Zuwanderung von Bildungswanderern ist indes nicht wirklich

sichergestellt, da die nachrückenden Kohorten geburtenschwächer sind. Diesen Aspekt gilt es bei der weiteren Planung und Stadtentwicklung zu berücksichtigen.

Absolventen und Berufseinsteiger

Eine geographische Ausdifferenzierung der Wanderungsmuster haben auch die 25- bis unter 30-Jährigen. Die Absolventen und Berufseinsteiger gehörten zeitweise zu den Treibern der Reurbanisierung, allerdings nicht in Heidelberg. Ihre Wanderungsbilanzen sinken in den letzten Jahren in den Innenstädten von Ludwigshafen und Mannheim leicht. Der Wachstumsschwerpunkt verschiebt sich an den Stadtrand und ins nahe Umland, insbesondere in die nahen Mittelstädte. Da über die Motive der Wohnstandortwahl im Detail mit den in dieser Arbeit verwendeten Daten nur spekuliert werden kann, wären hierzu weitere und genauere Untersuchungen angebracht. Vermutlich liegen aber ähnliche Ursachen zu Grunde wie im Falle der Bildungswanderer in Heidelberg. Der These, Berufseinsteiger seien ebenfalls Träger der Reurbanisierung, ist damit aus empirisch-demographischer Sicht eigentlich zu widersprechen, denn der Trend zeigt sowohl in die Kernstädte als auch in deren nahes Umland. Mit der scharfen Trennung von Sub- und Reurbanisierung an der administrativen Stadtgrenze ist diese geographische Ausdifferenzierung nicht mehr zu erfassen. Der neue Stadtteil HD-Bahnstadt bringt hierzu allerdings neue Erkenntnisse. Der Anstieg der Wanderungssalden am Heidelberger Stadtrand in den letzten Jahren hängt mit der dortigen Bautätigkeit und der Schaffung für flexible Arbeits- und Lebensweisen passendem Wohnraum zusammen (siehe hierzu auch Kapitel 8.1.6). Das würde dafür sprechen, dass das Wohnungsangebot innerhalb der Stadt in der Vergangenheit unzureichend war und deshalb Standorte außerhalb gewählt wurden.

Familien

Familien sind in der Metropolregion Rhein-Neckar nach wie vor die klassischen Suburbanisierer und bevorzugen eher die kleineren Städte im nahen Umland der Kernstädte. Doch das Wachstum der beiden betreffenden Altersgruppen (unter 18-Jährige und 30- bis unter 50-Jährige) nimmt in der gesamten Region sowohl in den Kernstädten als auch in den weiter entfernt liegenden Kleinstädten zu. Scheinbar wird ein kleinstädtisches Wohnumfeld nach wie vor bevorzugt. Mit der Schaffung von entsprechenden Angeboten, wie die Beispiele HD-Bahnstadt oder die Bauabschnitte am „Rheinufer Süd“ (LU-Süd) zeigen, werden Wohnstandorte in den Großstädten aber in zunehmendem Maße angenommen. Das ließe darauf schließen, dass speziell die Angebote für innerstädtischen Wohnraum fehlen und würde für eine Inkongruenz am Markt sprechen. Die Suburbanisierung von Familien in der Gründungs- und Expansionsphase mit stärkeren Wanderungsverlusten am Stadtrand als in den Innenstädten, wie sie JESSEN et al. (2012, S. 206) in anderen Stadtregionen beobachtet haben, bleibt in der Metropolregion Rhein-Neckar nicht bestehen. Das kann in Zukunft ein entscheidender Vorteil für die Stabilität der Region sein, denn Familien tragen in den Kommunen zu einer ausgewogenen Altersstruktur bei und stellen – mit ihrer Kaufkraft und weil sie den kommunalen Haushalten Steuereinnahmen sichern – die Basis für eine wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit (HIRSCHLE & SCHÜRT, 2008, S. 216).

In den zentralen Lagen konkurrieren Familien mit den Bildungswanderern, die als Wohngemeinschaften eine zahlungskräftige Konkurrenz bei der Wohnungssuche werden, und sind zudem durch die in den letzten Jahren steigenden Preise zusätzlich benachteiligt. Des Weiteren ist das Angebot an familieneigneten Wohnungen dort geringer. Doch gerade die hoch verdichteten Innenstädte und Gründerzeitviertel werden in den letzten Jahren häufiger zum Ziel von zuziehenden Familien. Bei genauerer Analyse der Quellgebiete wird deutlich, dass etwa die Hälfte

der neuen Innenstadtbewohner der beiden betreffenden Altersgruppen (unter 18-Jährige und 30- bis unter 50-Jährige) aus dem Ausland zuziehen. Das unterstreicht die Funktion zentraler Stadtteile als Ankunfts- oder Durchgangsquartiere (siehe hierzu im Detail Kapitel 8.1.2).

Ältere Menschen

Um in ihrer vertrauten Umgebung zu bleiben, findet Wanderung bei Haushalten älterer Menschen nur noch über kurze Distanz statt, was Zweifel an der Wichtigkeit der so genannten „mobilen Alten“ für die Reurbanisierung weckt (KRÄMER, 2008, S. 342). Ältere Menschen gehören in der Metropolregion Rhein-Neckar eher nicht zu den Reurbanisierern. Wie vielfach festgestellt, passen sie auch hier ihre Nachfrage nach Wohnraum nur selten an. Ihre Zuzugsraten steigen zeitlich und lokal mit dem Bau und der Eröffnung von Pflegeeinrichtungen. In Ludwigshafen konnte sehr deutlich gezeigt werden, dass die Wanderung größtenteils innerstädtisch stattfindet. Anteilsveränderungen sind die Folge des Kohortenwachstums und dem demographischen Wandel geschuldet. Eine Rückkehr von älteren Menschen in die Stadt nach dem Auszug der Kinder scheint in der Metropolregion Rhein-Neckar tatsächlich eher ein Wunsch der Städte und der Immobilienwirtschaft als gelebte Realität zu sein.

8.1.2 Innenstädte als Ziel von Fernwanderung und internationaler Migration

Wie für die Familien bereits ausgeführt, stellen die Zuzüge aus dem Ausland in die Innenstädte einen erheblichen Teil der Zuwanderung. Der Anteil der internationalen Migration an der Gesamtwanderung schwankt in den Großstädten zwischen 2005 und 2009 um die 40 %-Marke und steigt bis 2014 auf über 50 %. Insbesondere in den Stadtteilen mit steigenden Einwohnerzahlen ohne nennenswerte Bautätigkeit sind die Zuzüge von Ausländern anteilig besonders hoch. Sie haben und hatten am häufigsten die Innenstädte zum Ziel, doch die steigende Nachfrage sorgt auch bei der internationalen Migration für eine Verschiebung der Nachfrage in weiter außen gelegene Stadtteile. Die Zuzüge in die Cities nehmen im betrachteten Zeitraum nur unwesentlich zu, die in alle anderen innerstädtischen Kategorien dafür umso mehr. Das Wachstum breitet sich von den Zentren ausgehend aus.

Echte Ankunfts- oder Durchgangsquartiere für zuziehende Ausländer befinden sich in Ludwigshafen (LU-Mitte, LU-Nord/Hemshof und LU-West) und Mannheim (MA-Innenstadt/Jungbusch, MA-Neckarstadt-West, MA-Luzenberg und MA-Hochstätt). Ihnen ist gemeinsam, dass der Anteil an Ausländern unter den Zuziehenden bei über 50 % liegt und die Umzüge von Ausländern innerhalb der Stadt (auch im gleichen Stadtteil) über 40 % betragen. Hier kann unterstellt werden, dass Migranten die Nähe zu bestehenden Netzwerken suchen, den Standort aber nach einer Orientierungsphase wieder verlassen. In Heidelberg sind Stadtteile mit solchen Merkmalen nicht auszumachen. Da es sich bei diesen Stadtteilen mit Ausnahme von MA-Hochstätt um zentrale Stadtteile handelt, ist die These, Ausländer gehörten zu den Treibern der Reurbanisierung und suchten die Innenstädte auf, zunächst zu halten, besteht aber nicht im Sinne einer permanenten Wohnstandortentscheidung. Sie resultiert vielmehr aus der Unkenntnis über die Region und der Einfachheit zur Orientierung durch bekannte Sozialstrukturen und Migrantennetzwerke. Des Weiteren sind gerade Migranten auf Mietwohnungen angewiesen, die in den genannten Stadtteilen in ausreichendem Maße vorhanden, verhältnismäßig günstig sind und von denen die Arbeitsplätze leicht erreicht werden können.

Auch die Zuwanderung aus Quellgebieten innerhalb Deutschland, aber außerhalb des in der IRB definierten Umlandes der drei Kernstädte ist anteilig in den Zentren stärker. Dafür verantwort-

lich sind teilweise die Bildungswanderer, die die neben der Nähe zu den Universitäten und Hochschulen, besonders auf die urbanen Vorteile wie ÖPNV-Anschluss oder Nahversorgungsangebote und auf ein entsprechendes Wohnungsangebot angewiesen sind. Wohneigentum wird in dieser Lebensphase in der Regel noch nicht gebildet. Ihre kurzzeitig motivierte Nachfrage nach Wohnraum für die Dauer der Ausbildung oder des Studiums spiegelt sich auch in der hohen Fluktuation wieder. Dies einbezogen bleibt festzuhalten, dass die Zentren nicht nur häufiger das Ziel internationaler Migration, sondern auch von Fernwanderung allgemein sind. Für die internationale Migration nehmen die Kernstädte und innerhalb der Kernstädte Stadtteile mit etablierten Netzwerken eine Art Verteilerfunktion an. In der Metropolregion Rhein-Neckar nehmen Ludwigshafen und Mannheim, und dort hauptsächlich die Zentren, diese Funktion wahr, wie in Kapitel 6.3 und 6.4 gezeigt wurde. Inwiefern diese Verteilerfunktion auch auf die Binnenwanderung innerhalb Deutschlands existiert, kann an dieser Stelle nicht weiter geklärt werden und wäre im Zuge einer spezialisierten Untersuchung herauszuarbeiten.

8.1.3 Konjunkturelle Schwankungen

Hinsichtlich der Gründe, Auswirkungen und ihrer Rolle als vorherrschende oder allgemeine Phase und damit als Trendwende in der Stadtentwicklung werden über die beobachtete differenzierte städtische Entwicklung sehr kontroverse Diskurse geführt. Kritiker der Reurbanisierungshypothese begründen rückläufige Suburbanisierungsprozesse, die von den Befürwortern als Trendumkehr angesehen werden, lediglich als konjunkturell bedingte Schwankungen (SIEDENTOP, 2008, S. 194). Im zeitlichen Verlauf der internationalen Migration sind kurzzeitige konjunkturelle Schwankungen zu erkennen. Im Zuge der Finanzkrise hat die Zuwanderung aus dem Ausland in die Metropolregion Rhein-Neckar kurzzeitig leicht abgenommen. Deutschlandweit war die Außenwanderungsbilanz 2008/2009 sogar negativ. Es sind also mehr Menschen ins Ausland verzogen, als von dort zugezogen sind. Während dieser Zeit sank auch die Einwohnerzahl der Ludwigshafener Innenstadt sowie in den Mittelstädten im nahen Umland der Kernstädte. Ob ein direkter Zusammenhang mit einem Stellenabbau in der Industrie und dem verarbeitenden Gewerbe besteht, kann nicht zweifelsfrei geklärt werden. Die Vermutung liegt jedoch nahe, dass in wirtschaftlich schwierigen Zeiten mehr Menschen Regionen verlassen, in denen Arbeitsplätze bedroht sind oder abgebaut werden, beziehungsweise die Zuzüge in diese Regionen abnehmen.

Fest steht allerdings, dass gewisse Schwankungen nicht zu widerlegen sind, sie aber lediglich eine kleine „Delle“ im Wachstum darstellen. Sich überlagernde Trends werden dadurch abgeschwächt. Die Umnutzung von Industrie- oder Konversionsflächen stellt eine zeitlich größere Schwankung dar. Hierin kann durchaus ein Pendelschlag gesehen werden, dessen Ursprung im ökonomischen Wandel zu finden ist und dessen Auswirkungen gezielt untersucht werden sollten.

8.1.4 Funktionsteilung der drei Großstädte als gemeinsamer Metropolkern

Die beobachteten raum-zeitlichen Entwicklungen lassen Rückschlüsse auf einige einflussnehmende Faktoren zu. Die drei Kernstädte sind zwar voneinander unabhängige Städte, bilden aber einen gemeinsamen Metropolkern. Sie nehmen die Funktionen einer Kernstadt darin in unterschiedlichem Maße wahr und bilden so eine (lockere, informelle) funktionale Einheit. Betrachtet man die Reurbanisierung von Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim gemeinsam, ergeben sich Unterschiede zwischen den Städten durch Funktionsteilung einzelner Standorte innerhalb einer städtischen Agglomeration. Heidelberg ist mit seiner verhältnismäßig großen Universität

das Bildungszentrum. Hierhin ziehen besonders die jungen Erwachsenen. Sie prägen die Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt ebenso wie die Milieus in den meisten Stadtteilen. Darüber hinaus übernimmt Heidelberg die Funktion als gehobener Wohnstandort für Wohlhabende und als Arbeitsort vornehmlich für Arbeitnehmer, die im Bildungs- oder Forschungsbereich tätig sind. Die Fluktuation von Studierenden und Wissenschaftlern ist sehr hoch und charakteristisch für ein Zentrum mit dieser Funktion. Mannheim könnte innerhalb des Metropolkerns als „universales“ Zentrum, vielleicht auch als Industrie- und Innovationszentrum, gesehen werden, das quasi alle Aufgaben wahrnimmt. Raumwirksam ist jedoch vor allem die Wohnfunktion für breite Bevölkerungsschichten sowie die ökonomische Prägung durch die Wissens- und Dienstleistungsökonomie. In Ludwigshafen überwiegt die Funktion als Wohnstandort für die Mittelschicht und Stellen für Arbeiter und Fachkräfte. Das soll Ludwigshafen keinesfalls abwerten, sondern den Charakter als Teil des Metropolkerns mit Wachstumspotenzialen aufzeigen. Darin sind in einer prosperierenden Wachstumsregion mit starker Wissensökonomie ähnliche Chancen zu sehen, wie für die Vororte der Kernstädte zur Zeit der Suburbanisierung. Heidelberg wird auch mit der Ausnutzung der Potentiale der Konversionsflächen die steigende Nachfrage nach Wohnraum kaum befriedigen können. Im Stadtzentrum von Mannheim werden die Flächenpotentiale durch Umnutzung und Neubau in Kürze rar. Neben den Konversionsflächen in Mannheim kann Ludwigshafen bei den Entwicklungsmöglichkeiten die Chance eingeräumt werden, um von der nächsten Expansionsphase des Zentrums der Metropolregion zu profitieren. Die Funktionsteilung der Städte untereinander bedeutet, dass die Treiber der Reurbanisierung von Stadt zu Stadt und je nach übernommener Funktion unterschiedlich sind beziehungsweise verschieden starke Rollen spielen.

Im Umland sind es die Mittelstädte, die von Reurbanisierungstendenzen profitieren. Die Konzentrationsprozesse von Bevölkerung und Beschäftigung sind somit räumlich differenziert in der gesamten Stadtregion zwar auf die Kernstädte gerichtet, bei einer genaueren Betrachtung des Umlandes jedoch auch im kleineren Rahmen auf die Mittelstädte und den Stadtrand der Kernstädte. Die funktionale Ausstattung ist im Kontext der Umgebung zu betrachten. Eine Mittelstadt im Schatten einer Großstadt wird weniger stark von der Reurbanisierung erfasst als Mittelstädte in ländlichen Gebieten. Das Wachstum der kreisfreien Stadt Landau sowie der als Mittelzentrum ausgewiesenen Kleinstadt Bad Bergzabern sind Beispiele für die von FREY (1988, S. 263) beschriebenen Migrationsmuster, die eine Wanderung zur nächstgrößeren Stadt beziehungsweise „up-the-size-hierarchy“ schildern. Dafür würde auch die Tatsache sprechen, dass die Mittelstädte, die nah an den Kernstädten liegen, weniger stark steigende Bevölkerungszahlen aufweisen, obwohl sie teilweise über eine – abgesehen von der Universität – vergleichbare Ausstattung wie Landau verfügen.

Wieso die anderen Mittelstädte nicht im gleichen Maße von den Zuzügen junger Erwachsener profitieren, hängt vom relativen funktionalen Bedeutungsüberschuss in der näheren Umgebung ab. Frankenthal oder Viernheim haben beide keine Hochschulen und liegen in direkter Nachbarschaft zu einem der Oberzentren. Sie werden von diesem mitversorgt. Die Größe und funktionale Ausstattung des Wohnstandortes muss also im geographischen Kontext betrachtet werden. Liegen die Städte nahe an den Großstädten – quasi in deren funktionalen Schatten – haben sie gegenüber ihrem Umland einen weniger großen Bedeutungsüberschuss. Bei der Wohnstandortwahl scheinen sie sich nur unwesentlich von den Kleinstädten und anderen Gemeinden zu unterscheiden. Eine generelle Wachstumsbeschränkung von Mittelstädten, die sich in stärker verdichteten Bereichen befinden, ist die Verfügbarkeit von Bauland. Städte wie Speyer haben keine

nennenswerten Flächenreserven auf der eigenen Gemarkung für die Ausweisung von Neubaugebieten.

8.1.5 Einflussfaktor Bildungsstandorte

Mit der selektiven Migration von Bildungswanderern und Berufseinsteigern, die mit dem Vorhandensein von höheren Bildungseinrichtungen in direktem Zusammenhang steht, kommt die demographische Differenzierung des Wachstums zum Vorschein. In der Metropolregion Rhein-Neckar lässt sich der Einfluss der Bildungsstandorte weitgehend isoliert betrachten. Denn von der stärkeren Bevölkerungszunahme in den Kernstädten der Region weicht eine Mittelstadt im fernen Umland der Kernstädte erheblich ab. Die kreisfreie Stadt Landau in der Pfalz erreicht ähnliche Wachstumsraten wie die drei Kernstädte und entwickelt sich positiver als vergleichbar große Städte in der Region. Die Entfernung zu den Großstädten, die in der Metropolregion Rhein-Neckar gleichzeitig die Kernstädte sind, scheint demnach dafür nicht ausschlaggebend zu sein. Vielmehr ist es der funktionale Bedeutungsüberschuss der Stadt gegenüber dem direkten, sonst eher ländlich geprägten Umland und die Universität Koblenz-Landau. Darin wird der Effekt von weiterführenden Bildungseinrichtungen auf das Wachstum einer Stadt herausgestellt. Neben den drei Kernstädten hat unter anderem die Stadt Worms eine Hochschule mit ca. 3 700 Studierenden im Wintersemester 2014/2015. Kleinere, spezialisierte Hochschulen gibt es in Speyer und Schwetzingen (beide unter 500 Studierende), Universitäten nur in Mannheim, Heidelberg und Landau. Die relative Größe und Bedeutung des Bildungsstandortes ist ein entscheidender Faktor für die Einflussgröße auf die Zuzüge der Bildungswanderer. Heidelberg zeigt recht anschaulich, dass die 18- bis unter 25- und die 25- bis unter 30-Jährigen die eindeutigen Treiber des dortigen Wachstums sind. In Landau haben sie ebenfalls einen überdurchschnittlichen Anteil. Zum Vergleich: Der Anteil an Studierenden an einer Hochschule beträgt in Heidelberg im Wintersemester 2014/2015 23,9 %, in Landau 16,9 %. Dagegen fallen die Zahlen in Mannheim (8,7 %), Worms (ca. 4,5 %) und Ludwigshafen (2,6 %) verhältnismäßig klein aus.

Die Nähe zu Hochschulen und Universitäten und deren Größe im Verhältnis zur Gesamtstadt ist entscheidend für die Wanderungsbilanz der Bildungswanderer. Sie sind hoch mobil, ihre Wohn-dauern sind verhältnismäßig kurz und ihre Zahlungsbereitschaft übersteigt die mancher Familien. Studenten reagieren auf hohe Wohnkosten weniger stark als andere Bevölkerungsgruppen. Sie haben oftmals nicht die Wahl und müssen teure Wohnstandorte im Umfeld der Bildungseinrichtung realisieren. Der Zusammenschluss in Wohngemeinschaften verschafft ihnen einen Vorteil durch die Kostenverteilung auf mehrere Schultern, den Familien nicht haben (MILBERT, 2017, S. 14f). In den nächsten Jahren nimmt ihre Kohortenstärke jedoch ab. Diese Umstände sollten bei der Stadtentwicklung gezielt im Blick behalten werden. Für den innerstädtischen Wohnungsmarkt resultiert der steigende Anteil an Berufseinsteigern und Studenten, einer jungen, hochmobilen und finanziell wenig abgesicherten Bevölkerungsgruppe, zunächst in einer steigenden Nachfrage nach preiswertem Wohnraum und WG-geeigneten Wohnungen (HIRSCHLE & SCHÜRT, 2008, S. 218), für die bei sinkenden Anteilen dieser Bevölkerungsgruppen eine adäquate alternative Verwendung gefunden werden muss.

8.1.6 Bautätigkeit und Stadtentwicklungsmaßnahmen

Zwei die These von der „Renaissance der Innenstädte“ stützende Beobachtungen betreffen die Bautätigkeit. Zum einen gibt es innerhalb der Kernstädte Gebiete mit reger Bautätigkeit und Schaffung neuen Wohnraums, zum anderen gibt es Stadtteile, in denen die Einwohnerzahlen zulegen, ohne dass neuer Wohnraum geschaffen wurde. Wenig überraschend sind neuer Wohn-

raum und steigende Bevölkerungszahlen raum-zeitlich miteinander verbunden, doch die Verlagerung des Schwerpunktes der Bautätigkeit vom Umland in die Kernstädte spricht ebenso für die These wie die steigenden Belegungsdichten. Allerdings verharrt die Bautätigkeit auch in den Gebieten außerhalb der Kernstädte auf einem hohen Niveau. Diese Tatsache unterstreicht den Wachstumscharakter der Region als Ganzes und zeigt wiederum das gleichzeitige Auftreten von Sub- und Reurbanisierung. Innerhalb der Großstädte konzentriert sich der Wohnungsbau am Stadtrand. In den teilweise bereits hochverdichteten Stadtteilen der inneren Stadt und des Innenstadtrandes sind die Flächenpotenziale gering. Genau hier steigen die Einwohnerzahlen überproportional zur Bautätigkeit. Außerhalb der Kernstädte unterstreicht der Anstieg der Bautätigkeit in Landau oder Bad Bergzabern die „up-the-size“ Migration (siehe Kapitel 8.1.4) beziehungsweise eine Reaktion darauf. Durch das zeitlich versetzte Nachziehen des Bevölkerungswachstums in den Städten und Gemeinden im Umland sowie das neuerliche Wachstum der gesamten Region scheint die These von der Trendwende zum Wohnen in der Stadt zunächst fraglich. Es erweckt den Anschein, dass Nachfrage durch die Schaffung von Angeboten generiert wird. In Anbetracht der Tatsache, dass das Wohnungsangebot in den Kernstädten für die neuerliche Nachfrage nicht ausreicht, zu teuer ist oder nicht den Ansprüchen genügt, kommt es aber zu einer Verschiebung der Nachfrage ins Umland, da die Wohnwünsche hier eher realisiert werden können. Dadurch wird die Trendwende abgeschwächt. Hinzu kommt, dass das Angebot am Immobilienmarkt träge ist und auf die steigende Nachfrage nur langsam reagieren kann. In der Metropolregion Rhein-Neckar bedingen sich Suburbanisierung und Reurbanisierung dadurch.

Eine Tendenz zu Wohnstandorten außerhalb der Kernstadt ist in Wachstumsregionen typisch und kann auf Engpässe in nachgefragten Marktsegmenten hindeuten (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2007, S. 42). HIRSCHLE & SCHÜRT (2008, S. 215) beobachteten eine anhaltende überwiegende Abwanderung aus den untersuchten Kernstädten ins jeweilige Umland bei insgesamt positiven Wanderungsbilanzen vor allem in wachsenden Wohnungsmärkten – wie dem der Metropolregion Rhein-Neckar. Der Grund könnte mit einem Verdrängungseffekt zusammenhängen, nach dem sich Stadtbewohner neue oder sanierte Wohnungen in der Stadt nicht mehr leisten können und aus der Stadt wegziehen und ihre Nachfrage daher im suburbanen Umland oder in den Randgebieten realisiert wird (BRAKE & HERFERT, 2012, S. 417). Somit müssten Gebiete mit größeren Sanierungsprojekten tendenziell steigende Fortzugsraten ins Umland der Großstädte aufweisen. In der Metropolregion Rhein-Neckar trifft die von HIRSCHLE & SCHÜRT (2008) gemachte Beobachtung nur auf Heidelberg zu, allerdings mit schwindender Tendenz. Tatsächlich bleibt die Wanderungsbilanz in Heidelberg zwar negativ, verbessert sich aber in den letzten Jahren deutlich zu Gunsten der Stadt. Sinkende Einwohnerzahlen bei nennenswerter Bautätigkeit gibt es im Stadtteil HD-Bergheim, in dem seit längerem saniert und nachverdichtet wird. Verdrängungseffekte sind hier nicht ausgeschlossen. Auf Mannheim scheinen die Beobachtungen nicht zuzutreffen und in Ludwigshafen zeigt sich eher das Gegenteil. Hier steigt gerade die Zuwanderung aus dem nahen Umland 2014 sprunghaft an. Wahrscheinlicher wäre es daher, dass die neuen Bewohner Ludwigshafens die Stadt wählen, weil es ein Angebot an Wohnraum gibt, das das Umland nicht bietet oder um die spezifischen und lokalen Vorteile des Wohnstandortes zu nutzen: Sie können von den urbanen Vorteilen, wie der Nähe zu den Innenstädten von Ludwigshafen und Mannheim, die Nähe zu Arbeitsplätzen in der Region, gute Verkehrsanbindung und Versorgung sowie gute Freizeitmöglichkeiten, profitieren. Zudem finden sie hier im Gegensatz zu Heidelberg noch bezahlbaren Wohnraum.

In Mannheim sind zu hohe Preise, die Qualität der Immobilie oder anderweitig unpassende Angebote häufige Gründe für einen Wegzug aus der Stadt (GANS et al., 2010, S. 55). Erst nach erfolgloser Suche innerhalb der Stadt wurden Wohnstandorte außerhalb bei der Suche von ehemaligen Mannheimer Familien mit einbezogen (MENG et al., 2008, S. 108f). Eine Verschiebung des Wachstums durch geographische Kompromisse bei Wohnstandortentscheidungen entsteht nicht alleine durch Sättigung am Wohnungsmarkt, sondern auch durch die Ausdifferenzierung des Angebots durch Neu- und Umbauten. Das Angebot am Wohnungsmarkt differenziert sich in der Metropolregion Rhein-Neckar dahingehend aus, dass in innenstadtnahen Lagen viele Wohnungen im gehobenen Preissegment entstehen, da der Baugrund entsprechend teuer ist und die Immobilienwirtschaft auf die Realisierung gewisser Preise für den geschaffenen Wohnraum angewiesen ist. Anteilig sind in den zentralen Lagen zudem weniger größere Wohnungen für Familien vorhanden. Um diese konkurrieren die Familien dann mit Wohngemeinschaften, die pro Kopf gesehen zahlungskräftiger sind. Der Neubau von für Familien geeigneten Wohnungen nimmt auch in einigen zentralen Lagen zu, wie die Fallbeispiele in Kapitel 7 zeigten. Der Effekt von zentral gelegenen, neuen und für Familien geeigneten Wohnungen kann am Beispiel MALindenhof und LU-Süd gesehen werden, wo die Zahl der Familien mit Kindern, nach dem Bau größerer Wohnungen gegen den jeweiligen stadtweiten Trend leicht zunimmt. Im Spannungsfeld zwischen konkurrierenden Nutzergruppen, den ökonomischen Rahmenbedingungen des Wohnungsmarktes und einer sozialverträglichen Stadtentwicklung ist eine funktionierende Kooperation von Stadtentwicklung und Immobilienwirtschaft umso wichtiger.

Ob das freistehende Einfamilienhaus seine Dominanz in den Wohnpräferenzen für bestimmte Bevölkerungsschichten wie von BRÜHL (2006, S. 9) vermutet wirklich gegen verdichtete Lagen oder neue Wohnformen eintauscht, bleibt fraglich. Wahrscheinlicher ist, dass die Lage in Relation zu den Agglomerationen oder den Kernstädten entscheidender ist. Wie ZAKRZEWSKI et al. (2014, S. 279) bereits andeuten, sind die Einfamilienhausgebiete der großstadtfernen suburbanen Lagen und ländlicher Regionen möglicherweise in Zukunft weniger nachgefragt. Diejenigen in urbanen Lagen oder im engeren Verflechtungsbereich der Kernstädte bleiben ein nachgefragtes Segment auf dem Immobilienmarkt. Das würde eine Studie für die südlich an die Metropolregion Rhein-Neckar angrenzende Region Mittlerer Oberrhein um die Großstadt Karlsruhe (Regionalverband Mittlerer Oberrhein, 2018) bestätigen. Wie die Metropolregion Rhein-Neckar wächst auch die Region Mittlerer Oberrhein insgesamt und nur in peripheren Lagen sind sinkende Einwohnerzahlen zu beobachten. In einer Bevölkerungsbefragung wurden Haushalte unter anderem zu ihrer Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld befragt, die überall in der Stadt Karlsruhe sowie den Städten und Gemeinden im Umland sehr hoch ist und nur in weniger gut ausgestatteten peripheren Lagen unterdurchschnittlich ausfällt. Befragte im Alter von 18 bis unter 55 Jahren bewerten Wohnstandorte in den hoch verdichteten Stadtteilen positiver als mindestens 55-Jährige. Innerhalb der Stadt besteht ein Zufriedenheitsgefälle zwischen positiver bewerteten, weniger verdichteten Lagen am Innenstadtrand und Stadtrand zu weniger positiv bewerteten, zentralen und hoch verdichteten Lagen (insbesondere City und Cityrand sowie Großwohnsiedlungen am Stadtrand). Differenziert nach Altersgruppen sind zusätzlich zwei stellenweise gegensätzliche Haltungen erkennbar. Befragte im Alter zwischen 18 bis unter 55 Jahren bewerteten die verdichteten Lagen, auch am Stadtrand, positiver als mindestens 55-Jährige Befragte. Die höchste Zufriedenheit äußern unter 55-Jährige in den der City und den gründerzeitlichen Stadterweiterungsgebieten sowie gering verdichteten Stadtteilen am Stadtrand. Bei mindestens 55-Jährigen sind die gering und mittel verdichteten Stadtteile am Stadtrand die mit

den positivsten Bewertungen. Ihre Zufriedenheit fällt mit zunehmender Zentralität und baulicher Dichte. Regional betrachtet ergibt sich daraus eine mit steigender Urbanität parallel leicht steigende Zufriedenheit mit der Wohnumgebung bis zum Erreichen der Dichte und Urbanität von gering und mittel verdichteten Stadtrandlagen. Von dort aus fällt die Zufriedenheit zur Innenstadt hin leicht ab. Während sie bei mindestens 55-Jährigen kontinuierlich fällt, steigt sie bei 18 bis unter 55-Jährigen in der inneren Stadt wieder an. Die hoch verdichteten, zentralen Lagen üben demnach eher eine alters- und nutzergruppenspezifische Attraktivität aus. Weniger verdichtete Bereiche sowie das Umland der Großstadt, die hauptsächlich aus Ein- und Zweifamilienhausgebiete mit verhältnismäßig geringem Anteil an Geschosswohnungen bestehen, genießen bei allen Befragten eine hohe Zufriedenheit.

Durch bauliche Dichte allein lässt sich nicht gewährleisten, dass ein lebendiger Stadtteil entstehen kann. Beispiel dafür sind die während der 1960er und 1970er Jahre unter dem städtebaulichen Leitbild der „Urbanität durch Dichte“ errichteten Stadtrandsiedlungen. Es braucht attraktive öffentliche Räume oder Nutzungen in Verbindung mit zum Verweilen einladenden Bereichen und deren Einbindung in die Aktivitäten des Alltags, sonst kann kein belebter Stadtteil entstehen (BOTT & SIEDENTOP, 2013, S. 99). Neue Stadtquartiere mit exklusivem Wohnungsangebot gelten zu Recht als Motor für die Stärkung von innerstädtischem Wohnen. Das Potenzial sollte aber nicht überschätzt werden, da durch die Flächenverfügbarkeit Grenzen gesetzt sind und hochverdichtetes Wohnen in Deutschland schnell an Akzeptanzgrößen stößt (JESSEN et al., 2012, S. 211). In LU-Süd sinkt die durchschnittliche Wohnungsdichte mit der Entwicklung der Vorhaben am Rheinufer-Süd. In MA-Lindenhof wird im Glückstein-Quartier das Segment des hochwertigen Wohnraums bedient, woran es in Mannheim und Ludwigshafen teilweise mangelt. Beides sind Maßnahmen, die Defizite und Probleme der Kernstädte und des gemeinsamen Metropolkerns beheben.

8.2 Reurbanisierung, Metropolisierung und Polyzentralität

In wirtschaftlich erfolgreichen Stadtregionen werden Reurbanisierungstendenzen inzwischen sehr häufig beobachtet und untersucht. Die räumliche und zeitliche Ausprägung des Wachstums einer Stadtregion und im speziellen das ihres Kerns scheint zum einen von funktionalen Schwerpunkten der Stadt und zum anderen durch das Angebot an Wohnungen beeinflusst zu sein. Die Schaffung neuen, innerstädtischen Wohnraums ist notwendig, um der wachsenden Nachfrage zu entsprechen. Die Beispiele zeigen, dass eine durchmischte Wohnnutzung in neuen Quartieren angenommen wird, was zu diesem Zeitpunkt für den Erfolg dieser Strategie für die Stadtentwicklung spricht. Nach BERUBE & KATZ (2006) gilt es zu beachten, dass Städte, die sich auf ihre Herausstellungsmerkmale konzentrieren statt Strategien Dritter zu kopieren, erfolgreicher sind. Zumindest in den drei Fallbeispielen scheint auch dieser Aspekt zuzutreffen. Die Beachtung einkommensschwacher Haushalte und die der Problemlage angepasste Reaktion auf beobachtete Veränderungen wird von DITTRICH-WESBUER, FÖBKER & OOSTENDORP (2014) hervorgehoben. Die Entwicklung neuer und durchmischter Quartiere oder die Herstellung einer Nutzungsmischung durch das Bauen im Bestand sollten in den Kontext der jeweiligen Stadt eingebettet werden. In Heidelberg wären das die allgemeine Wohnraumknappheit, der Nachfrage- und Preisdruck durch Studenten und der im Zuge dessen entstehende Preisanstieg. Kleinere Wohnungen speziell für die Studierenden zu errichten, kann in Zukunft, sollten die geburtschwächeren Jahrgänge ins Studentenalter kommen, jedoch zu einem Überangebot dieser Wohnungen und wiederum zu einer Inkongruenz am Wohnungsmarkt führen. Die kostengünstige Flexibilität bei

der Umnutzung oder Umgestaltung von Wohnkomplexen kann hierauf eine Antwort sein. Die genaue Ausgestaltung dessen wartet auf die Genialität von Architekten und Bauingenieuren. Die Stadt von morgen muss sich ein Stück weit der Welt ihrer Nutzer respektive der Bewohner annähern. Flexiblere Arbeits- und Lebensweisen erfordern auch eine Flexibilisierung der Stadt.

Problematisch sind die möglichen Folgen der sozialen und räumlichen Ausdifferenzierung. Die neue Nachfrage nach Urbanität betrifft besonders Standorte mit hohen sozialen und physischen Umweltqualitäten. In direkter Nachbarschaft befinden sich abgewertete Quartiere der Armen, Arbeitslosen und Migranten. Diese „Verinselung“ der Stadtstruktur kann aus zwei Gründen gefährlich für städtische Gesellschaft werden: zum einen, weil sich die ungerechte Verteilung des gesellschaftlichen Reichtums darin manifestiert und zum anderen, weil marginalisierte Gruppen in hoch konfliktträchtiger Nachbarschaft leben müssen (SIEBEL, 2010, S. 8).

Reurbanisierung ist ein manchmal schillernder Begriff, in dem generell eine Wiederentdeckung des Lebens in der Stadt zu finden ist. Trotz der unterschiedlichen Definitionen und Ursachen verbirgt sich hinter dem Begriff Reurbanisierung sowohl im wissenschaftlichen Diskurs als auch bei der Selbstdarstellung von Städten oftmals die Hoffnung, mit der aktuellen und forcierten Entwicklung den Strukturwandel am Übergang zur Dienstleistungsökonomie zu bewältigen. Dabei verstellt sich aber der Blick auf die Schattenseiten wie die hohe räumliche Konzentration der Nutzung, die Herausbildung ungleicher Räume mit sozialer und lebensstilbezogener Homogenität und die damit einhergehenden städtischen Konfliktlinien (HOLM, 2012, S. 242). Im Gegensatz zur Urbanisierung, bei der die Ausbreitung urbaner Strukturen im Vordergrund steht, geht es bei der Reurbanisierung auch darum, dass die bestehenden urbanen Strukturen neu inwertgesetzt und an die neuen Anforderungen der Nachfrager angepasst werden. Da die meisten Städte in Deutschland allerdings nie einen so starken Niedergang erlebt haben wie beispielsweise Manchester oder Detroit, ist die genaue Bezeichnung „Reurbanisierung“ durchaus zu hinterfragen. BRAKE & HERFERT (2012, S. 416) deuten das „Re“ mit der Bedeutung „Neu“ und heben die neuerlichen Entwicklungen damit richtigerweise ab. STORPER & MANVILLE (2006) stellen fest, dass sich das suburbane Umland seiner Stadt physiognomisch und funktionell angleicht. Ein Wachsen der Stadt in ihr Umland würde demnach eher einer andauernden Urbanisierung entsprechen. Der Wechsel von Konzentration, Stagnation und Expansion gehört auch nach HESSE (2010, S. 44) zu den grundlegenden Eigenschaften einer Stadtregion. Reurbanisierung könnte demnach als „Pendelschlag“ gesehen werden. Durch die Entwicklungsdynamik einer Stadtregion ist die parallele Existenz von Kern, Subzentren und Knotenpunkten im Umland für eine Stadtregion konstituierend, der Wachstumsschwerpunkt variiert aber im Zeitverlauf.

Aus diesem Grund erscheint es legitim, über die Begrifflichkeit insofern zu diskutieren, als dass die damit verbundenen Prozesse und Entwicklungen nicht nur die Kernstadt betreffen, sondern – wie im Falle der Metropolregion Rhein-Neckar anschaulich dargestellt – auch Städte und Gemeinden in deren Umland. Die administrative Stadtgrenze wird bei den meisten Untersuchungen zur Reurbanisierung zur Trennlinie der Betrachtung. Nachfrageverschiebungen bei Wohnstandortentscheidungen, die nicht in der Kernstadt realisiert werden (können), betreffen jedoch nicht den gesamten Landkreis außerhalb. Anders herum könnte eine Wohnstandortverlagerung in einen Stadtteil am Stadtrand durch dessen Nähe zu funktionalen Einrichtungen der Kernstadt motiviert sein. So wäre es zu erklären, weshalb Wohnstandortentscheidungen von Bildungswanderern in Heidelberg auf die umliegenden Gemeinden ausstrahlen und Familien mit minderjährigen Kindern im Haushalt in Ludwigshafen eine positive Wanderungsbilanz zu Gunsten des

Stadtrandes haben. Bildungswanderer gehören zu den klassischen Reurbanisierern, schwächen diese durch ihr räumliches Wanderungsverhalten in Heidelberg und seinen Umlandgemeinden jedoch leicht ab. Umgekehrt gehören Familien bisher noch eher zu den Suburbanisierern, tragen in Ludwigshafen jedoch zur Reurbanisierung bei. Um diese statistisch gegenläufigen Prozesse, die in ihrer Motivation jedoch gleichgerichtet sind, zu erfassen, reicht die Betrachtung von Kernstadt und Umland, wie sie meistens in der Reurbanisierungsdebatte betrieben wird, nicht aus. In der hier gezeigten kleinräumigen Analyse werden die raumzeitlichen Facetten deutlich, die sich nicht an den Grenzen der Kernstädte orientieren. Da die gesamte Region von einem Bevölkerungswachstum erfasst wird, scheint „Metropolisierung“ ein passenderer Begriff anstelle von Reurbanisierung zu sein. Das Wachstum orientiert sich, abhängig von den Ansprüchen der jeweiligen Altersgruppe, an den Funktionen oder Eigenschaften des Standortes.

In der wirtschaftlich prosperierenden Metropolregion Rhein-Neckar spielen die Kernstädte Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim sicherlich die größte Rolle, wenn es um die Belange von Bildungswanderern und Berufseinsteigern geht; das zeigen auch die Bevölkerungsanstiege. Die Nähe zum funktionalen Zentrum scheint aber wichtiger als ein Wohnstandort in der zugehörigen Kernstadt zu sein. Im Falle der Metropolregion Rhein-Neckar lässt sich sagen, dass das Wachstum die gesamte Region erfasst und die Kernstädte besonders von Wachstumsprozessen profitieren. Damit trifft auch zu, dass selbst innerhalb der Stadtregion weiteres Wachstum nach außen und das Wiedererstarken der Kernstädte verschwimmen (HESSE, 2010, S. 42; STORPER & MANVILLE, 2006). Die begriffliche Wendung von Reurbanisierung zu Metropolisierung scheint daher meines Erachtens angebracht. Auf die Phase der Desurbanisierung folgt im Kontext des globalen Wandels die der Metropolisierung mit den typischen Merkmalen des Bevölkerungswachstums der gesamten Region mit einem konzentrischen Wachstumsgefälle und einer altersgruppenspezifischen kleinräumigen Ausdifferenzierung, die vornehmlich Regionen der Wissensökonomie erfasst. Stadtregionen mit dahingehenden wirtschaftlichen Defiziten bleiben davon wahrscheinlich weitgehend ausgenommen, insbesondere wenn Wachstumsimpulse über den Arbeitsmarkt oder die Dienstleistungs- und Wissensökonomie fehlen.

In einer kritischen Auseinandersetzung mit der Grundidee des Phasenmodells der Stadtentwicklung von VAN DEN BERG et al. (1982) stellt HESSE (2010) den Deutungsanspruch von Reurbanisierung als allgemeingültiges Interpretationsmuster der Stadtentwicklung in Frage. Die unter Reurbanisierung geführten Prozesse sind demnach nicht als Rückkehr zum Stadttypus der Industrialisierung zu verstehen. Die neueren Entwicklungen verwandeln metropolitane Stadtregionen in hochkomplexe Systeme, die im Unterschied zur industriellen Stadt beispielsweise über eine weitreichende und vielschichtige Vernetzung mit ihrem direkten Umland andere metropolitane Räume und Regionen weltweit aufbauen. Des Weiteren stellt sich eine hohe Binnendifferenzierung innerhalb der Stadtlandschaft ein, die ein Zusammenwirken mehrerer Kerne in einem polyzentrischen urbanen Raum entstehen lässt. Reurbanisierung betrifft bei dieser Metropolisierung nicht das reine demographische Wachstum oder Zusammenwachsen mehrerer Städte zu einer Metropole, sondern den selektiven Aufwertungsprozess und die Wiederbesiedelung innerstädtischer Räume und die Übernahme metropolitane Funktionen auch durch kleinere Städte. Die Stadt wird in diesem Zusammenhang nicht mehr als territorial gebundener Motor, sondern als Standort in räumlich ausgedehnten ökonomischen Beziehungen gesehen (HESSE, 2010, S. 42f; ARMIN & THRIFT, 2002, S. 63). Im Zuge von Globalisierung, technologischem Wandel, aber auch demographischem Wandel und internationaler Migration werden Städte mit veränderten Rahmenbedingungen konfrontiert und geraten unter Handlungsdruck, sich diesen neuen

Bedingungen anzupassen. In vielen Industrieländern scheinen die Städte seit den 1990er Jahren besser mit diesen Veränderungen zurechtzukommen als in Zeiten zuvor. Durch die veränderte Wahrnehmung, gespeist durch die mediale Berichterstattung über spektakuläre Entwicklungsprojekte auf alten Industriebrachen oder Hafenanlagen, steigt das öffentliche Interesse und wird zunehmend als „Renaissance“ interpretiert (HESSE, 2010, S. 38f). Das Stadthaus scheint sich demnach wieder zu einer der favorisierten Wohnformen zu entwickeln und wird ergänzt durch exklusive Loft-Wohnungen.

Neben breiter Akzeptanz in der Stadtforschung müssen sich VAN DEN BERG et al. (1982) weiterer Kritik stellen. Diese zielt ab auf die verwendeten Indikatoren zur Erklärung des Modells, die vereinfachte Darstellung der Phasen bezogen auf Kern und Ring und die deterministisch anmutende Folgeentwicklung der Städte im Zyklus (LÄPPLE, 1987, S. 73), womit nur eine begrenzte Abbildung der heutigen siedlungsstrukturellen Entwicklungen möglich sei (HESSE, 2010, S. 38). HESSE (2008, S. 425) schlägt vor, drei weitere Dimensionen mit einzubeziehen:

- ein zyklisches Verständnis von Stadt- und Raumentwicklung, welches den ständigen Wandel als Normalität auffasst und längerfristige Entwicklungen im jeweiligen historischen Kontext betrachtet;
- Theorien und Ansätze zur Erklärung der sozialen, ökonomischen und siedlungsstrukturellen Fragmentierung der Städte und entstehender Urbanisierungsmuster;
- Erkenntnisse zur Einordnung der Stadtregionen in übergeordnete Systeme und den daraus resultierenden Herausforderungen.

Die Wichtigkeit des zweiten dieser Punkte unterstreichen die Beobachtungen und Ergebnisse der vorliegenden Arbeit. Ökonomische oder angebotsstrukturelle Unterschiede wirken innerhalb einer Stadt zeitlich versetzt und verteilen sich auf gesamtstädtischer Ebene kleinräumig (siehe auch HESSE, 2010, S. 41). Obwohl es sich bei der Diskussion um Reurbanisierung und Metropolisierung teilweise wieder um eine Begriffsstreitigkeit handelt, ist mit diesen Ergänzungen ein Nebeneinander von Wachstum und Schrumpfung auch innerstädtisch erklärbar und kleinräumige Muster in einer polyzentrischen Stadtregion zu erfassen. Die Ausbildung polyzentrischer Strukturen in Stadtregionen zieht sich diskontinuierlich durch die Entwicklung der einzelnen Standorte einer Stadtregion und ist in der Regel nicht von innen nach außen verlaufen (HESSE, 2010, S. 44). Eine stufenweise Unterscheidung der Verhältnisse zwischen Kern und Ring wie bei VAN DEN BERG et al. (1982) reicht somit nicht mehr aus um das urbane Wachstum in Großstadtregionen zu analysieren. „Zu intensiv und weitreichend ist die Einbindung der Städte in großräumige bis globale Funktionszusammenhänge“ (HESSE, 2010, S. 42).

Literaturverzeichnis

ALTROCK, U. (2012). Reurbanisierung und Stadtentwicklungspolitik – städtische Programme und Instrumente. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 180-197). Wiesbaden: Springer.

ARMIN, A. & THRIFT, N. (2002). *Cities. Reimagining the Urban*. Cambridge: Polity Press.

BECKORD, C. (2009). Renaissance der (Innen-)Stadt: Mediales Phänomen oder realistische Zukunftsperspektive für die Kernstädte im Ruhrgebiet? *RaumPlanung*, 144/145, S. 159-163.

BERUBE, A. & KATZ, B. (2006). *State of the English Cities. The State of American Cities*. London: Crown.

BIRCH, E. (2005). Who lives Downtown. *Living Cities Census Series, November 2005*.

BOBKA, G. (2016). Metropolregion Rhein-Neckar: Auf dem Weg zur „smart region“. *Immobilienwirtschaft*, 06/2016.

BÖLTKEN, F., GATZWEILER, H.-P. & MEYER, K. (2007). Das Kooperationsprojekt „Innerstädtische Raumbbeobachtung“: Rückblick, Ausblick, Ergebnisse. In Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, *Innerstädtische Raumbbeobachtung: Methoden und Analysen (Berichte Band 25)* (S. 7-22). Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

BOTT, H. & SIEDENTOP, S. (2013). Regional-, Stadt- und Quartiersentwicklung. In H. Bott & G. Grassl, *Nachhaltige Stadtplanung* (S. 30-41). München: Institut für Internationale Architektur-Dokumentation.

BRACHAT-SCHWARZ, W. & SCHMIDT, H. (2015). Reurbanisierung in Baden-Württemberg – Ausmaß und räumliche Unterscheide. In A. Fricke, S. Siedentop & P. Zakrzewski, *Reurbanisierung in baden-württembergischen Stadtregionen (Arbeitsberichte der ARL 14)* (S. 32-49). Hannover: Verlag der ARL.

BRAKE, K. (2011). „Reurbanisierung“ – Globalisierung in neuartige Inwertsetzung städtischer Strukturen „europäischen“ Typs. In O. Frey & F. Koch, *Die Zukunft der Europäischen Stadt* (S. 299-323). Wiesbaden: Springer.

BRAKE, K. (2012a). Berlin – relative Reurbanisierung einer gewachsenen Stadt. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 258-286). Wiesbaden: Springer.

BRAKE, K. (2012b). Interdependenzen zum Strukturwandel. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 22-33). Wiesbaden: Springer.

BRAKE, K. & HERFERT, G. (2012). Reurbanisierung – Diskurs, Materialität und offene Fragen. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 408-419). Wiesbaden: Springer.

BRAKE, K. & HERFERT, G. (2012). *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland*. Wiesbaden: Springer.

BRAKE, K. & URBANCZYK, R. (2012). Reurbanisierung – Strukturierung einer begrifflichen Vielfalt. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 34-51). Wiesbaden: Springer.

BRÖCKLER, J. & FRITSCH, M. (2012). *Ökonomische Geographie*. München: Vahlen.

BROMBACH, K., FRICKE, A. & JESSEN, J. (2015). Kommunale Strategien im Vergleich: Urbanes Wohnen in Stuttgart, Mannheim und Freiburg. In A. Fricke, S. Siedentop & P. Zakrzewski, *Reurbanisierung in baden-württembergischen Stadtregionen (Arbeitsberichte der ARL 14)* (S. 118-170). Hannover: Verlag der ARL.

BROMBACH, K., JESSEN, J., SIEDENTOP, S. & ZAKRZEWSKI, P. (2017). Demographic Patterns of Reurbanisation and Housing in Metropolitan Regions in the US and Germany. *Comparative Population Studies*, 42, S. 281-318.

BRÜHL, H. (2006). Wohnen in der Innenstadt – eine Wiederbelebung? *Wohnbund-Informationen*, 1/2006, S. 8-10.

BRÜHL, H., ECHTER, C.-P., FRÖHLICH VON BODELSCHWINGH, F. & JEKEL, G. (2005). *Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance?* (Difu-Beiträge zur Stadtforschung 41). Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2007). *Wohnungs- und Immobilienmärkte in Deutschland 2006 (Berichte Band 27)*. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

CHESHIRE, P. (1995). A New Phase of Urban Development in Western Europe? The Evidence for the 1980s. *Urban Studies*, 32/7, S. 1045-1063.

DANGSCHAT, J. S. (2007). Reurbanisierung – eine Renaissance der (Innen-)Städte? *Der Bürger im Staat*, 3, 185-191.

DIRINGER & SCHEIDEL (2018). *Webseite Glückstein V*. Abgerufen am 29. Mai 2018 von <http://gluecksteinv.de>

DITTRICH-WESBUER, A. & OSTERHAGE, F. (2007). Die Stadtregion als Wohnstandort – Kommunen im Wettbewerb um Einwohner. *ILS Journal*, 2/07, 9.

DITTRICH-WESBUER, A., FÖBKER, S. & OSTERHAGE, F. (2010). Demographischer Wandel und Wanderungen in der Stadtregion: Ergebnisse aus zwei Fallstudien. In A. Dittrich-Wesbuer, W. Knapp & F. Osterhage, *Postsuburbanisierung und die „Renaissance der (Innen-)Städte“ (Metropolis und Region 6)* (S. 79-103). Detmold: Rohn.

EGH Entwicklungsgesellschaft Heidelberg. (kein Datum). *Webseite Heidelberg-Bahnstadt*. Abgerufen am 6. Juni 2017 von <http://heidelberg-bahnstadt.de>

ENGLER, P. (2013). Reurbanisierung als wissenschaftliches Konzept: Plädoyer für eine Konzeptualisierung als Bedeutungszunahme des Städtischen. *disP – The Planning Review*, 49/2, S. 14-27.

FARHAUER, O. & KRÖLL, A. (2011). Die Shift-Share-Analyse als Instrument der Regional- und Clusterforschung. *Wirtschaftswissenschaftliches Studium*, 2011/5, S. 237-242.

- FISHMAN, R. (2005). The Fifth Migration. *Journal of the American Planning Association*, 71/4, S. 357-366.
- FRANK, S. (2011). Die „Rückkehr“ der Familien in die Stadt. *Informationen zur Stadtgeschichte*, 1/2011, S. 64-75.
- Freie Liegenschaftsverwaltung GmbH (2018). *Webseite Heidelberg Village*. Abgerufen am 29. Mai 2018 von <http://www.heidelberg-village.de>
- FREY, W. (1988). The Re-emergence of Core Region Growth: A Return to the Metropolis? *International Regional Science Review*, 11/3, S. 261-167.
- FRICKE, A. (2015). Reurbanisierung als stadtpolitische Herausforderung. Positionspapier zum Umgang mit dem Trend in die Stadt. In A. Fricke, S. Siedentop & P. Zakrzewski, *Reurbanisierung in baden-württembergischen Stadtregionen* (S. 171-186). Hannover: Verlag der ARL.
- FRÖHLICH VON BODELSCHWINGH, F. & JECKEL, G. (2010). Wohnen als Katalysator einer erfolgreichen (Innen-)Stadtentwicklung. In A. Dittrich-Wesbuer, W. Knapp & O. Frank, *Postsuburbanisierung und die „Renaissance der (Innen-)Städte“ (Metropolis und Region 6)* (S. 105-122). Detmold: Rohn.
- GAEBE, W. (2004). *Urbane Räume*. Paderborn: Ulmer.
- GANS, P. (2015). Reurbanisierung in Deutschland (2004-2010). In A. Fricke, S. Siedentop & Zakrezewski, *Reurbanisierung in baden-württembergischen Stadtregionen (Arbeitsberichte der ARL 14)* (S. 11-31). Hannover: Verlag der ARL.
- GANS, P., SCHMITZ-VELTIN, A. & WEST, C. (2008). *Wanderungsmotivanalyse Mannheim*. Unveröffentlichte Studie für die Stadt Mannheim und die GBG Mannheim.
- GANS, P., SCHMITZ-VELTIN, A. & WEST, C. (2010). Wohnstandortentscheidungen von Haushalten am Beispiel Mannheim. *Raumforschung und Raumordnung*, 68(1), S. 49-59.
- GEPPERT, K. & GORNIG, M. (2003). Die Renaissance der großen Städte – und die Chancen Berlins. *DIW-Wochenbericht*, 26/2003, S. 411-418.
- GEPPERT, K. & GORNIG, M. (2010). Mehr Jobs, mehr Menschen: Die Anziehungskraft der großen Städte wächst. *Wochenberichte des DIW Berlin*, 19/2010, S. 2-10.
- GLASZE, G. & GRAZE, P. (2007). Raus aus Suburbia, rein in die Stadt? *Raumforschung und Raumordnung*, 5/2007, S. S. 467-473.
- GLATTER, J. & SIEDHOFF, M. (2008). Reurbanisation: Inflationary Use of an Insufficiently Defined Term? Comments on the Definition of a Key Concept of Urban Geography, with Selected Findings for the City of Dresden. *Die Erde*, 139(4), S. 289-308.
- GORNIG, M. & MUNDELIUS, M. (2012). Reurbanisierung und wissensbasierte Ökonomie. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 130-150). Wiesbaden: Springer.

GUTFLEISCH, R. & STURM, G. (2013). Kataloge kleinräumiger kommunalstatistischer Daten im Vergleich – was können KOSTAT, IRB und Urban Audit? *Informationen zur Raumentwicklung*, 6.2013, S. 471-491.

GUTFLEISCH, R. & STURM, G. (2015). Kataloge mit kleinräumigen Daten deutscher Städte. In KOSIS-Gemeinschaft Urban Audit, *Das deutsche Urban Audit – Daten – Indikatoren – Informationen* (S. 63-71). Mannheim: Stadt Mannheim.

HAASE, A., KABISCH, S. & STEINFÜHRER, A. (2005). Reurbanisierung – eine Chance für die dauerhafte Nutzung innerstädtischer Wohngebiete? In U. Altrock, R. Kunze, U. von Petz & D. Schubert, *Jahrbuch Stadterneuerung 2004/2005 – Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen Hochschulen* (S. 77-94). Berlin: Technische Uni Berlin.

HAASE, A., KABISCH, S., STEINFÜHRER, A., BOUZAROVSKI, S., HALL, R. & OGDEN, P. (2010). Emergent Spaces of Reurbanisation: Exploring the Demographic Dimension on Inner-city Residential Change in a European Setting. *Population, Space and Place*, 16, S. 443-463.

HARLANDER, T. (2007). *Stadtwohnen*. München: Deutsche Verlags-Anstalt.

HÄUßERMANN, H. & SIEBEL, W. (1987). *Neue Urbanität*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

HÄUßERMANN, H., LÄPPLE, D. & SIEBEL, W. (2008). *Stadtpolitik*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

HERFERT, G. & OSTERHAGE, F. (2012). Wohnen in der Stadt: Gibt es eine Trendwende zur Reurbanisierung? Ein quantitativ-analytischer Ansatz. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 86-112). Wiesbaden: Springer.

HESSE, M. (2010). Reurbanisierung oder Metropolisierung? *disP – The Planning Review*, 180/1, S. 36-46.

HESSE, M. (2008). Reurbanisierung? *Raumforschung und Raumordnung*, 66/5, S. 415-428.

HIRSCHLE, M. & SCHÜRT, A. (2008). Suburbanisierung ... und kein Ende in Sicht? Intraregionale Wanderungen und Wohnungsmärkte. *Informationen zur Raumentwicklung*, 3/4.2008, S. 211-227.

HIRSCHLE, M. & SCHÜRT, A. (2010). Wandertrends in Stadtregionen – Neben Suburbanisierung auch Reurbanisierung? In A. Dittrich-Wesbuer, W. Knapp & F. Osterhage, *Postsuburbanisierung und die „Renaissance der (Innen-)Städte“ (Metropolis und Region, Band 6)* (S. 27-43). Detmold: Rohn.

HIRSCHLE, M. & SIGISMUND, M. (2008). Zurück in die Stadt ist kein Selbstläufer – Unterschiede der Stadt-Umland-Wanderung in schrumpfenden und wachsenden Wohnungsmarktregionen. In S. Maretzke, *Städte im demografischen Wandel: Wesentliche Strukturen und Trends des demografischen Wandels in den Städten Deutschlands (Materialien zur Bevölkerungswissenschaft 125)* (S. 41-50). Wiesbaden: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung.

HOCHSTETTER, B. (2015). Hinter den Kulissen der Reurbanisierung – Eine vertiefte Analyse der statistischen Daten über Ursachen und Stabilität des Reurbanisierungstrends. In A. Fricke, S. Siedentop & P. Zakrzewski, *Reurbanisierung in baden-württembergischen Stadtregionen (Arbeitsberichte der ARL 14)* (S. 50-76). Hannover: Verlag der ARL.

HOLM, A. (2012). Paradoxien und Begleiterscheinungen der Reurbanisierung. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 239-256). Wiesbaden: Springer.

HOWARD, E. (1907). *Gartenstädte in Sicht*. Jena: Diederichs.

JASCHKE, D. (1977). Prozesse des Kulturlandschaftswandels in Randzonen von Verdichtungsräumen. *Geographische Rundschau*, 9/1977, S. 290-298.

JESSEN, J. (2007). Manchester, Castlefield – Wohnen im umgenutzten Industriequartier. In T. Harlander, *Stadtwohnen* (S. 316-321). München: Deutsche Verlagsanstalt.

JESSEN, J. & MAYER, H. (2010). Reurbanisierung und Flächenrecycling – Portland und Stuttgart. *Informationen zur Raumentwicklung*, 1/2010, S. 27-41.

JESSEN, J. & SIEDENTOP, S. (2010). Reurbanisierung zwischen Wunsch und Wirklichkeit. *disP – The Planning Review*, 46/180, S. 16-23.

JESSEN, J., SIEDENTOP, S. & ZAKRZEWSKI. (2012). Rezentralisierung der Stadtentwicklung? Keinträumige Analyse des Wanderungsgeschehens in deutschen Großstädten. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 198-215). Wiesbaden: Springer.

JUST, T. (2012). Investitionen in die Innenstädte: Reurbanisierung aus Eigeninteresse der Investoren. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 166-179). Wiesbaden: Springer.

KABISCH, N. & HAASE, D. (2011). Diversifying European Agglomerations: Evidence of Urban Population Trends for the 21st Century. *Popularion, Space and Place*, 17, S. 236-253.

KABISCH, S., STEINFÜHRER, A. & HAASE, A. (2012). Haushalte und Quartierswandel in der inneren Stadt. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 113-129). Wiesbaden: Springer.

KAISER, A. & POHLAN, J. (2008). Wachsende Stadt, schrumpfende Quartiere: Kleinräumige Analyse der demografischen Entwicklung in Hamburg. In S. Maretzke, *Städte im demografischen Wandel: Wesentliche Strukturen und Trends des demografischen Wandels in den Städten Deutschlands (Materialien zur Bevölkerungswissenschaft 125)* (S. 65-74). Wiesbaden: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung.

KAWASHIMA, T. (1987). Is Disurbanisation Foreseeable in Japan? A Comparison between US and Japanese Urbanisation Processes. In L. van den Berg, L. Burns & L. Klaassen, *Spatial Cycles* (S. 100-126). Brookfield: Gower.

KNAPP, W. (2010). Transformation stadtreionaler Zusammenhänge: Eigenständigkeit und Funktionswandel. In A. Dittrich-Wesbuer, W. Knapp & F. Osterhage, *Postsuburbanisierung und die „Renaissance der (Innen-)städte“ (Metropolis und Region, Band 6)* (S. 7-25). Detmold: Rohn.

KRÄMER, S. (2008). Demografischer Wandel – neue Wohnformen im Alter? *Sozialwissenschaften und Berufspraxis*, 2/2008, S. 337-349.

KUJATH, H. J. (2012). Reurbanisierung des Wissens – zur Herausbildung von Metropolregionen unter dem Einfluss der Wissensökonomie. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 216-238). Wiesbaden: Springer.

LÄPPLE, D. (1987). Zur Diskussion über lange Wellen, Raumzyklen und gesellschaftliche Restrukturierung. In W. Prigge, *Die Materialität des Städtischen: Stadtentwicklung und Urbanität im gesellschaftlichen Umbruch (Stadtforschung aktuell 17)* (S. 59-76). Basel: Birkhäuser.

LOWACK, W.-D. (2007). Die europäische Metropolregion Rhein-Neckar – Auftrag, Vision und Umsetzung. *Umweltwirtschaftsforum*, 15, S. 130-135.

MARETZKE, S. (2008). *Städte im demographischen Wandel: Wesentliche Strukturen und Trends des demografischen Wandels in den Städten Deutschlands (Materialien zur Bevölkerungswissenschaft 125)*. Wiesbaden: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung.

MATTHES, G. (2014). Zur Quantifizierung von Reurbanisierungstendenzen. *Raumforschung und Raumordnung*, 72, S. 323-336.

MENG, R., SCHMITZ-VELTIN, A. & WEST, C. (2008). Wohnen in der Stadt? Wohnwünsche intraurban wachsender Haushalte und potentieller Reurbanisierer am Beispiel der Stadt Mannheim. In S. Maretzke, *Städte im Demographischen Wandel: Wesentliche Strukturen und Trends des Demographischen Wandels in den Städten Deutschlands* (S. 103-112). Wiesbaden: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung.

MENZL, M. (2012). Hamburg – Reurbanisierungsprozesse in einer wachsenden Stadt. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 304-322). Wiesbaden: Springer.

MENZL, M. (2010). Reurbanisierung? Zuzugsmotive und lokale Bindung der neuen Innenstadtbewohner – Das Beispiel der HafenCity Hamburg. In A. Dittrich-Wesbuer, W. Knapp & F. Osterhage, *Postsuburbanisierung in die „Renaissance der (Innen-)Städte“ (Metropolis und Region, Band 6)* (S. 123-140). Detmold: Rohn.

Metropolregion Rhein-Neckar. (2016). *Webseite der Metropolregion Rhein-Neckar*. Abgerufen am 3. März 2016 von <http://www.m-r-n.com>

MEYER, K. (2007). Die aktuelle Datenlage der Innerstädtischen Raubeobachtung. In Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, *Innerstädtische Raubeobachtung: Methoden und Analysen (Berichte Band 25)* (S. 23-30). Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

MILBERT, A. (2017). Wie viel (Re-)Urbanisierung durchzieht das Land? *BBSR-Analysen KOMPAKT*, 7/2017.

MILBERT, A. & STURM, G. (2016). Binnenwanderung in Deutschland zwischen 1975 und 2013. *Informationen zur Raumentwicklung*, 2.2016, S. 121-144.

OGDEN, P. & HALL, R. (2004). The second demographic transition, new household forms and the urban population of France during the 1990s. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 29.1, S. 88-105.

OSTERHAGE, F. (2010). Zwischen Suburbanisierung und Reurbanisierung: Trends der Siedlungsentwicklung in Nordrhein-Westfalen. In A. Dittrich-Wesbuer, W. Knapp & F. Osterhage, *Postsuburbanisierung und die „Renaissance der (Innen-)Städte“ (Metropolis und Region, Band 6)* (S. 54-62). Detmold: Rohn.

OSTERHAGE, F. & THABE, S. (2012). Das neue Dortmund: Ansätze einer Reurbanisierung im Zuge des Strukturwandels. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 287-303). Wiesbaden: Springer.

PERSCH, R. (2017). Heidelberg-Bahnstadt – der grüne Null-Emissions-Stadtteil. In Deutsches Institut für Urbanistik, *Klimaschutz & erneuerbare Wärme* (S. 53). Köln: Difu.

PFEIL, E. (1972). *Großstadtforschung. Entwicklung und gegenwärtiger Stand*. Hannover: Jänecke.

Regionalverband Mittlerer Oberrhein (2018). *Wer wohnt wie? Wohnen in der Region Mittlerer Oberrhein*. Karlsruhe: Regionalverband Mittlerer Oberrhein.

SANDER, N. (2014a). Deutschland in Bewegung? Neue Daten und Erkenntnisse zur globalen Migration und zur deutschen Binnenwanderung. *Bevölkerungsforschung Aktuell*, 3/2014, S. 8-12.

SANDER, N. (2014b). Internal Migration in Germany, 1995-2010: New Insights into East-West Migration and Re-urbanisation. *Comparative Population Studies*, 39(5). Abgerufen von <http://www.comparativepopulationstudies.de/index.php/CPoS/article/view/89/174>

SANDFUCHS, K. (2008). Die Motive der Wohnstandortwahl und die Bewohnerstruktur innenstadtnaher Neubaugebiete am Beispiel von Hannover. In S. Maretzke, *Städte im demografischen Wandel: Wesentliche Strukturen und Trends des demografischen Wandels in den Städten Deutschlands (Materialien zur Bevölkerungswissenschaft 125)* (S. 83-91). Wiesbaden: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung.

SCHEINER, J. (2008). Lebensstile in der Innenstadt – Lebensstile am Stadtrand: Wohnstandortwahl in der Stadtregion. *Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften*, 2008/1, S. 47-62.

SCHMIDT, M. (2008). Kleinräumige Ausdifferenzierung von demografischen Prozessen und der Stadt – Fallstudien aus Kiel. In S. Maretzke, *Städte im demografischen Wandel: Wesentliche Strukturen und Trends des demografischen Wandels in den Städten Deutschland (Materialien zur Bevölkerungswissenschaft 125)* (S. 93-101). Wiesbaden: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung.

SCHMITZ-VELTIN, A. (2015). Reurbanisierung im Kontext einer neuen Unübersichtlichkeit regionaler Entwicklungsmuster – Das Beispiel der Stadtregion Stuttgart. In A. Fricke & S. Z. Siedentop, *Reurbanisierung in baden-württembergischen Stadtregionen (Arbeitsberichte der ARL 14)* (S. 77-95). Hannover: Verlag der ARL.

SIEBEL, W. (2010). Die Zukunft der Städte. *Aus Politik und Zeitgeschichte*, 17, S. 3-9.

Siebel, W. (2008). Wohnen in der Innenstadt. *Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften*, 47/1, S. 37-46.

SIEDENTOP, S. (2008). Die Rückkehr der Städte? Zur Plausibilität der Reurbanisierungshypothese. *Informationen zur Raumentwicklung*, 3/4.2008, S. 193-210.

SOHMER, R. & LANG, R. (2001). Downtown Rebound. *Fannie Mae Foundation and Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy. Census Note, May 2001*, S. 1-10.

Stadt Heidelberg (2007). *Bahnstadt Heidelberg – vorbereitende Untersuchungen zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme*. Heidelberg: Stadtplanungsamt der Stadt Heidelberg.

Stadt Heidelberg (2012). *Konversion in Heidelberg – den Wandel gestalten. Phase 1 – Von der Idee zum Leitbild*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.

Stadt Heidelberg (2007). *Stadtentwicklungsplan 2015 – Leitlinien und Ziele*. Heidelberg: Stadt Heidelberg.

Stadt Heidelberg (2017). *Webseite der Stadt Heidelberg*. Abgerufen am 8. Juli 2017 von <http://www.heidelberg.de>

Stadt Ludwigshafen (2010). *Ludwigshafen und seine Stadtteile – Förderprogramme, Städtbauliche Erneuerung, Quartiersentwicklung und Quartiersprojekte*. Ludwigshafen: Stadt Ludwigshafen am Rhein.

Stadt Ludwigshafen (2017). *Webseite der Stadt Ludwigshafen am Rhein*. Abgerufen am 28. Mai 2017 von <http://www.ludwigshafen.de>

Stadt Mannheim (1998). *Modell Räumliche Ordnung – Fortschreibung*. Mannheim: Stadt Mannheim.

Stadt Mannheim (2017). *Webseite Glückstein Quartier*. Abgerufen am 14. Juni 2017 von <http://www.glueckstein-quartier.de>

Stadt Mannheim (2014). *Wohnen in Mannheim. Wohnungspolitisches Programm Wohn.Raum.Stadt II*. Mannheim: Stadt Mannheim.

Stadt Mannheim (2010). *Zukunftsfähiger Wohnstandort Mannheim: Handlungskonzept Wohnungsmarktentwicklung/ Handlungsrahmen*. Abgerufen am 3. November 2017 von https://buergerinfo.mannheim.de/buergerinfo/vo0050.asp?_kvonr=29977

Stadt Neckargemünd (2009). *Bebauungsplan „Kleingemünd“*. Abgerufen am 16. April 2017 von http://www.neckargemuend.de/site/Neckargemuend/get/documents_E-1632318377/neckargemuend/PB5Documents/pdf/632_Erl%C3%A4uterungsbericht_Satzung_ending%C3%BCltig_0509.pdf

Stadt Neckargemünd (2017). *Neubaugelbiet Keingemünd*. Abgerufen am 16. April 2017 von <http://www.neckargemuend.de/,Lde/start/Aktuelles/Baugebiet+Kleingemuend.html>

STORPER, M. & MANVILLE, M. (2006). Behaviour, Preferences and Cities: Urban Theory and Urban Resurgence. *Urban Studies*, 43/8, S. 1247-1274.

STORPER, M. & SCOTT, A. (2009). Rethinking human capital, creativity and urban growth. *Journal of Economic Geography*, 9/2009, S. 147-167.

- STRÄTER, D. (2012). Reurbanisierung in der Stadtregion München. In K. Brake & G. Herfert, *Reurbanisierung: Materialität und Diskurs in Deutschland* (S. 343-366). Wiesbaden: Springer.
- STURM, G. (2007). Stadtbeobachtungswerkstadt IRB – eine kurze Einleitung. In Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, *Innerstädtische Raumbeobachtung: Methoden und Analysen (Berichte Band 25)* (S. 1-3). Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.
- STURM, G. (2012). Wachsende Großstädte in Deutschland – empirische Befunde aus der Stadtbeobachtung des BBSR. *Mannheimer Schriften zu Wohnungswesen, Kreditwirtschaft und Raumplanung (Band 10)*, S. 19-31.
- STURM, G., ADAM, B. & MEYER, K. (2007). Demographie auf Stadtteilebene. In Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, *Innerstädtische Raumbeobachtung: Methoden und Analysen (Berichte Band 25)* (S. 89-108). Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.
- VAN DEN BERG, L., DREWITT, R., KLAASSEN, L., ROSSI, A. & VIJVERBERG, C. (1982). *Urban Europe Vol. 1: A Study of Growth and Decline*. Oxford: Pergamon Press.
- WEST, C., GANS, P. & SCHMITZ-VELTIN, A. (2008). Cities in space and cities as place. *Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft*, 33/3-4, S. 381-408.
- ZAKRZEWSKI, P., BERNDGEN-KAISER, A., FOX-KÄMPER, R. & SIEDENTOP, S. (2014). Herausforderungen westdeutscher Einfamilienhausgebiete der Nachkriegszeit. *Comparative Population Studies*, 2/2014, S. 247-284.

Anhang

A Ergebnisse der Shift-Share-Analyse für die MRN

Die folgenden Tabellen zeigen die Ergebnisse der Shift-Share-Analyse zur Bevölkerungsentwicklung der einzelnen Altersgruppen 2014 im Vergleich zu 2005 in der MRN im Detail. Um die Qualität der Ergebnisse zu verbessern wurden, wenn möglich, nur die Fortschreibungen der Statistischen Landesämter in die Berechnung eingeschlossen. So kommen die zwei verschiedenen Werte für die Veränderung einer Altersgruppe in der MRN insgesamt zustande. Die Berechnungen der Kategorien Großstädte, nahes Umland und fernes Umland erfolgten auf Grundlage der Bevölkerungszahl der Statistischen Landesämter, die der anderen Kategorien unter Einbeziehung der IRB-Daten für die Kernstädte. Da nur die Veränderungen miteinander verglichen werden, ist die dadurch entstehende Verzerrung gering und sind die Ergebnisse der drei ersten Kategorien eindeutiger. Eine absolute Vergleichbarkeit ist damit also nur für Großstädte, nahes Umland und fernes Umland gegeben, die Tendenzen können aber so dennoch aufgezeigt werden.

Tabelle 26: Shift-Share-Analyse – Entwicklung der unter 18-Jährigen 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)

unter 18-Jährige	Regionalfaktor	Strukturfaktor	Standortfaktor
City	-0,0032	-0,0119	0,0088
Cityrand	0,0158	-0,0146	0,0304
Innenstadtrand	0,0028	-0,0128	0,0156
Stadtrand	-0,0130	-0,0152	0,0022
Großstädte	0,0035	-0,0118	0,0153
nahe Mittelstädte	-0,0114	-0,0151	0,0037
nahe Kleinstädte	-0,0147	-0,0155	0,0008
nahe sonstige Gemeinden	-0,0015	-0,0148	0,0133
nahes Umland	-0,0092	-0,0130	0,0038
ferne Mittelstädte	-0,0174	-0,0139	-0,0035
ferne Kleinstädte	-0,0241	-0,0160	-0,0081
ferne sonstige Gemeinden	-0,0319	-0,0181	-0,0139
fernes Umland	-0,0252	-0,0140	-0,0113

Tabelle 27: Shift-Share-Analyse – Entwicklung der 18- bis unter 25-Jährigen 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)

18- bis 25-Jährige	Regionalfaktor	Strukturfaktor	Standortfaktor
City	0,0370	0,0067	0,0303
Cityrand	0,0171	0,0052	0,0119
Innenstadtrand	0,0235	0,0052	0,0183
Stadtrand	0,0072	0,0041	0,0032
Großstädte	0,0204	0,0061	0,0143
nahe Mittelstädte	-0,0023	0,0038	-0,0061
nahe Kleinstädte	-0,0005	0,0038	-0,0043
nahe sonstige Gemeinden	0,0018	0,0037	-0,0020
nahes Umland	-0,0004	0,0051	-0,0055
ferne Mittelstädte	0,0051	0,0041	0,0010
ferne Kleinstädte	-0,0020	0,0040	-0,0059
ferne sonstige Gemeinden	-0,0007	0,0038	-0,0045
fernes Umland	0,0009	0,0053	-0,0044

Tabelle 28: Shift-Share-Analyse – Entwicklung der 25- bis unter 30-Jährigen 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)

25- bis 30-Jährige	Regionalfaktor	Strukturfaktor	Standortfaktor
City	0,0212	0,0129	0,0083
Cityrand	0,0214	0,0100	0,0114
Innenstadtrand	0,0181	0,0093	0,0087
Stadtrand	0,0097	0,0061	0,0037
Großstädte	0,0193	0,0094	0,0099
nahe Mittelstädte	0,0047	0,0057	-0,0010
nahe Kleinstädte	0,0035	0,0053	-0,0019
nahe sonstige Gemeinden	0,0036	0,0054	-0,0019
nahes Umland	0,0040	0,0068	-0,0028
ferne Mittelstädte	0,0057	0,0059	-0,0002
ferne Kleinstädte	0,0024	0,0054	-0,0030
ferne sonstige Gemeinden	0,0012	0,0051	-0,0038
fernes Umland	0,0030	0,0067	-0,0037

Tabelle 29: Shift-Share-Analyse – Entwicklung der 30- bis unter 50-Jährigen 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)

30- bis 50-Jährige	Regionalfaktor	Strukturfaktor	Standortfaktor
City	0,0300	-0,0361	0,0660
Cityrand	0,0212	-0,0366	0,0578
Innenstadtrand	0,0119	-0,0357	0,0476
Stadtrand	-0,0237	-0,0344	0,0107
Großstädte	-0,0201	-0,0403	0,0202
nahe Mittelstädte	-0,0385	-0,0358	-0,0027
nahe Kleinstädte	-0,0437	-0,0355	-0,0082
nahe sonstige Gemeinden	-0,0347	-0,0358	0,0011
nahes Umland	-0,0389	-0,0389	0,0000
ferne Mittelstädte	-0,0474	-0,0356	-0,0118
ferne Kleinstädte	-0,0492	-0,0352	-0,0139
ferne sonstige Gemeinden	-0,0537	-0,0364	-0,0173
fernes Umland	-0,0505	-0,0390	-0,0115

Tabelle 30: Shift-Share-Analyse – Entwicklung der 50- bis unter 65-Jährigen 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)

50- bis 65-Jährige	Regionalfaktor	Strukturfaktor	Standortfaktor
City	0,0095	0,0371	-0,0275
Cityrand	0,0302	0,0362	-0,0059
Innenstadtrand	0,0193	0,0390	-0,0197
Stadtrand	0,0345	0,0424	-0,0079
Großstädte	0,0250	0,0395	-0,0145
nahe Mittelstädte	0,0374	0,0429	-0,0056
nahe Kleinstädte	0,0460	0,0440	0,0020
nahe sonstige Gemeinden	0,0352	0,0452	-0,0100
nahes Umland	0,0394	0,0434	-0,0040
ferne Mittelstädte	0,0472	0,0413	0,0059
ferne Kleinstädte	0,0494	0,0421	0,0073
ferne sonstige Gemeinden	0,0574	0,0419	0,0154
fernes Umland	0,0521	0,0412	0,0109

Tabelle 31: Shift-Share-Analyse – Entwicklung der mindestens 65-Jährigen 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)

mindestens 65-Jährige	Regionalfaktor	Strukturfaktor	Standortfaktor
City	0,0087	0,0136	-0,0049
Cityrand	0,0041	0,0162	-0,0121
Innenstadtrand	0,0106	0,0187	-0,0082
Stadtrand	0,0119	0,0211	-0,0092
Großstädte	0,0133	0,0199	-0,0065
nahe Mittelstädte	0,0234	0,0206	0,0029
nahe Kleinstädte	0,0303	0,0203	0,0100
nahe sonstige Gemeinden	0,0338	0,0204	0,0134
nahes Umland	0,0289	0,0212	0,0077
ferne Mittelstädte	0,0196	0,0197	-0,0001
ferne Kleinstädte	0,0193	0,0203	-0,0010
ferne sonstige Gemeinden	0,0183	0,0193	-0,0010
fernes Umland	0,0190	0,0205	-0,0015

B Ergebnisse der Shift-Share-Analyse für Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim

Die folgenden Tabellen zeigen die Ergebnisse der Shift-Share-Analyse zur Bevölkerungsentwicklung der einzelnen Altersgruppen 2014 im Vergleich zu 2005 in den drei Großstädten der MRN im Detail. Wie bei der vorherigen Shift-Share-Analyse wird das Wachstum in den Teilgebieten an dem der gesamten Region (= MRN) gemessen. Die Berechnungen der Stadtteilkategorien erfolgten unter Einbeziehung der IRB-Daten. Im Strukturfaktor sind Daten der statistischen Landesämter und der IRB im Gesamtwachstum der MRN enthalten. Da nur die Veränderungen miteinander verglichen werden, ist die dadurch entstehende Verzerrung gering und die Ergebnisse mit den Ergebnissen der gesamten Region vergleichbar.

Tabelle 32: Shift-Share-Analyse der Altersgruppen in den IRB-Stadtteilkategorien in Heidelberg im Verhältnis zur MRN 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)

Heidelberg	Regionalfaktor	Strukturfaktor	Standortfaktor
Alle Altersgruppen	0,0944	0,0240	0,0704
City	0,0522	0,0261	0,0261
Cityrand	0,1163	0,0144	0,1019
Innenstadtrand	0,1208	0,0265	0,0943
Stadtrand	0,0729	0,0246	0,0483
Umland zu Heidelberg	0,0484	0,0217	0,0267
unter 18-Jährige	0,0051	-0,0126	0,0178
City	0,0012	-0,0089	0,0101
Cityrand	0,0062	-0,0114	0,0176
Innenstadtrand	0,0138	-0,0118	0,0256
Stadtrand	-0,0017	-0,0144	0,0127
Umland zu Heidelberg	-0,0010	-0,0142	0,0132
18- bis 25-Jährige	0,0289	0,0061	0,0228
City	0,0195	0,0087	0,0108
Cityrand	0,0321	0,0059	0,0263
Innenstadtrand	0,0421	0,0067	0,0354
Stadtrand	0,0186	0,0053	0,0133
Umland zu Heidelberg	0,0137	0,0041	0,0096
25- bis 30-Jährige	0,0209	0,0100	0,0109
City	0,0150	0,0151	-0,0001
Cityrand	0,0270	0,0132	0,0138
Innenstadtrand	0,0195	0,0107	0,0088
Stadtrand	0,0212	0,0076	0,0137
Umland zu Heidelberg	0,0131	0,0068	0,0064

Heidelberg	Regionalfaktor	Strukturfaktor	Standortfaktor
30- bis 50-Jährige	0,0013	-0,0348	0,0361
City	-0,0102	-0,0361	0,0259
Cityrand	0,0084	-0,0403	0,0487
Innenstadtrand	0,0070	-0,0338	0,0408
Stadtrand	-0,0037	-0,0336	0,0299
Umland zu Heidelberg	-0,0264	-0,0367	0,0103
50- bis 65-Jährige	0,0261	0,0376	-0,0115
City	0,0034	0,0357	-0,0323
Cityrand	0,0319	0,0342	-0,0023
Innenstadtrand	0,0244	0,0365	-0,0121
Stadtrand	0,0296	0,0399	-0,0103
Umland zu Heidelberg	0,0279	0,0422	-0,0144
mindestens 65-Jährige	0,0120	0,0177	-0,0056
City	0,0232	0,0115	0,0118
Cityrand	0,0108	0,0130	-0,0022
Innenstadtrand	0,0140	0,0181	-0,0041
Stadtrand	0,0088	0,0199	-0,0111
Umland zu Heidelberg	0,0210	0,0195	0,0016

Tabelle 33: Shift-Share-Analyse der Altersgruppen in den IRB-Stadtteilkategorien in Ludwigshafen im Verhältnis zur MRN 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)

Ludwigshafen	Regionalfaktor	Strukturfaktor	Standortfaktor
Alle Altersgruppen	0,0502	0,0228	0,0274
City	0,1434	0,0183	0,1251
Cityrand	0,1063	0,0174	0,0888
Innenstadtrand	0,0416	0,0248	0,0168
Stadtrand	0,0198	0,0248	-0,0050
unter 18-Jährige	-0,0012	-0,0155	0,0143
City	0,0306	-0,0148	0,0454
Cityrand	0,0211	-0,0164	0,0375
Innenstadtrand	0,0026	-0,0149	0,0174
Stadtrand	-0,0157	-0,0156	-0,0001
18- bis 25-Jährige	0,0043	0,0042	0,0001
City	0,0200	0,0052	0,0148
Cityrand	0,0088	0,0048	0,0039
Innenstadtrand	0,0010	0,0044	-0,0034
Stadtrand	0,0020	0,0038	-0,0018
25- bis 30-Jährige	0,0121	0,0065	0,0056
City	0,0199	0,0102	0,0097
Cityrand	0,0184	0,0083	0,0101
Innenstadtrand	0,0140	0,0066	0,0074
Stadtrand	0,0079	0,0052	0,0026
30- bis 50-Jährige	-0,0090	-0,0342	0,0252
City	0,0436	-0,0360	0,0796
Cityrand	0,0283	-0,0345	0,0629
Innenstadtrand	-0,0099	-0,0340	0,0242
Stadtrand	-0,0301	-0,0340	0,0038
50- bis 65-Jährige	0,0346	0,0414	-0,0069
City	0,0264	0,0383	-0,0119
Cityrand	0,0293	0,0373	-0,0080
Innenstadtrand	0,0259	0,0420	-0,0161
Stadtrand	0,0412	0,0433	-0,0020
mindestens 65-Jährige	0,0095	0,0205	-0,0110
City	0,0029	0,0154	-0,0125
Cityrand	0,0004	0,0179	-0,0176
Innenstadtrand	0,0080	0,0207	-0,0127
Stadtrand	0,0145	0,0220	-0,0075

Tabelle 34: Shift-Share-Analyse der Altersgruppen in den IRB-Stadtteilkategorien in Mannheim im Verhältnis zur MRN 2014 im Vergleich zu 2005 (eigene Berechnung; Daten: BBSR, Statistische Landesämter)

Mannheim	Regionalfaktor	Strukturfaktor	Standortfaktor
Alle Altersgruppen	0,0432	0,0230	0,0202
City	0,1066	0,0222	0,0843
Cityrand			
Innenstadtrand	0,0846	0,0217	0,0629
Stadtrand	0,0162	0,0236	-0,0074
unter 18-Jährige	0,0024	-0,0146	0,0170
City	-0,0175	-0,0120	-0,0055
Cityrand			
Innenstadtrand	-0,0034	-0,0125	0,0091
Stadtrand	-0,0151	-0,0152	0,0001
18- bis 25-Jährige	0,0146	0,0043	0,0103
City	0,0498	0,0065	0,0433
Cityrand			
Innenstadtrand	0,0223	0,0046	0,0177
Stadtrand	0,0062	0,0038	0,0023
25- bis 30-Jährige	0,0119	0,0076	0,0043
City	0,0239	0,0131	0,0108
Cityrand			
Innenstadtrand	0,0189	0,0097	0,0092
Stadtrand	0,0072	0,0060	0,0012
30- bis 50-Jährige	-0,0069	-0,0356	0,0287
City	0,0395	-0,0361	0,0756
Cityrand			
Innenstadtrand	0,0236	-0,0375	0,0611
Stadtrand	-0,0267	-0,0348	0,0080
50- bis 65-Jährige	0,0252	0,0412	-0,0161
City	0,0054	0,0372	-0,0317
Cityrand			
Innenstadtrand	0,0136	0,0392	-0,0256
Stadtrand	0,0330	0,0427	-0,0097
mindestens 65-Jährige	0,0106	0,0196	-0,0091
City	0,0055	0,0136	-0,0081
Cityrand			
Innenstadtrand	0,0097	0,0182	-0,0086
Stadtrand	0,0117	0,0211	-0,0094

C Anhangtabellen

Tabelle 35: Verfügbare Wohnfläche je Einwohner in den Stadtteilen von Heidelberg und Ludwigshafen (eigene Berechnung; Daten: BBSR)

Verfügbare Wohnfläche je Einwohner in m ²	IRB-Kategorie	2005 bis 2007	2012 bis 2014
Heidelberg			
Schlierbach	Stadtrand	50,6	52,0
Altstadt	City	36,8	36,1
Bergheim	Cityrand	37,4	37,4
Weststadt	Cityrand	40,1	38,8
Südstadt	Innenstadtrand	43,7	44,2
Rohrbach	Innenstadtrand	39,0	38,3
Kirchheim	Stadtrand	39,2	39,7
Pfaffengrund	Stadtrand	37,1	37,3
Wieblingen	Stadtrand	37,7	40,5
Handschuhsheim	Innenstadtrand	41,8	40,7
Neuenheim	Innenstadtrand	46,1	45,8
Boxberg	Stadtrand	37,7	39,9
Emmertsgrund	Stadtrand	32,6	33,7
Ziegelhausen	Stadtrand	50,3	50,3
Bahnstadt	Stadtrand		44,0
Ludwigshafen			
Mitte	City	35,4	36,1
Süd	Cityrand	40,9	40,6
Nord/Hemshof	Cityrand	33,0	31,4
West	Innenstadtrand	33,0	31,5
Friesenheim	Innenstadtrand	43,1	42,9
Oppau	Stadtrand	42,5	42,3
Edigheim	Stadtrand	44,2	46,0
Pfingstweide	Stadtrand	40,4	38,9
Oggersheim	Stadtrand	40,5	41,2
Ruchheim	Stadtrand	43,4	45,4
Gartenstadt	Stadtrand	38,8	40,0
Maudach	Stadtrand	42,2	44,3
Mundenheim	Innenstadtrand	39,6	38,6
Rheingönheim	Stadtrand	43,7	43,7

Tabelle 36: Einzelwerte zu Demographie, Migration und Wohnungsbestand – Heidelberg Bahnstadt (Daten: BBSR)

HD-Bahnstadt	2011	2012	2013	2014
Neubau Wohnungen gesamt	0	233	764	503
davon mit 1-2 Räumen	0	77	477	261
davon mit 3 Räumen	0	80	112	51
davon mit 4 Räumen	0	54	97	122
davon mit 5 und mehr Räumen	0	22	78	70
Neubau Wohngebäude gesamt	0	25	39	28
davon mit 1-2 Wohnungen	0	8	13	4
davon mit 3-9 Wohnungen	0	5	6	10
davon mit 10-19 Wohnungen	0	10	14	11
davon mit 20 und mehr Wohnungen	0	0	6	4
Fertiggestellte Wohnfläche im m ²	0	20629	39629	31402
Wohnberechtigte	164	523	1416	2238
unter 18 Jahre	0	62	178	318
18-25 Jahre	28	60	355	448
25-30 Jahre	31	94	243	382
30-50 Jahre	64	226	517	904
50-65 Jahre	31	62	90	133
65 Jahre und älter	10	21	33	53
Haushalte insgesamt	151	312	704	1097
1-Personenhaushalte	135	181	220	362
mit 2 Personen	15	84	339	484
mit 3 Personen	0	22	80	123
mit 4 Personen	0	14	42	86
mit 5 und mehr Personen	0	11	23	42
mit Kindern unter 18 Jahren	0	40	124	214
Zuzüge aus anderen Stadtteilen und Umzüge	6	176	376	395
unter 18 Jahre	0	28	52	53
18-25 Jahre	0	13	100	67
25-30 Jahre	0	35	70	77
30-50 Jahre	0	79	137	168
50-65 Jahre	0	15	15	27
65 Jahre und älter	0	4	4	4

HD-Bahnstadt (Fortsetzung)	2011	2012	2013	2014
Fortzüge in andere Stadtteile und Umzüge	8	14	43	150
unter 18 Jahre	0	0	0	21
18-25 Jahre	0	0	13	50
25-30 Jahre	0	4	14	28
30-50 Jahre	2	2	12	45
50-65 Jahre	3	4	0	4
65 Jahre und älter	0	0	0	0
Zuzüge von außerhalb	58	283	637	791
unter 18 Jahre	0	32	66	85
18-25 Jahre	12	41	236	229
25-30 Jahre	0	43	116	147
30-50 Jahre	37	125	179	273
50-65 Jahre	7	37	28	44
65 Jahre und älter	0	7	12	13
Fortzüge aus der Stadt	71	88	92	240
unter 18 Jahre	0	0	0	13
18-25 Jahre	9	12	16	90
25-30 Jahre	11	14	16	48
30-50 Jahre	42	42	34	68
50-65 Jahre	8	18	22	19
65 Jahre und älter	0	0	0	0
Zuzüge aus dem Umland	0	48	104	124
unter 18 Jahre	0	6	10	19
18-25 Jahre	0	4	27	27
25-30 Jahre	0	4	11	16
30-50 Jahre	0	26	49	58
50-65 Jahre	0	3	1	3
65 Jahre und älter	0	0	0	0
Fortzüge ins Umland	0	4	11	19
unter 18 Jahre	0	0	0	0
18-25 Jahre	0	0	0	9
25-30 Jahre	0	0	0	4
30-50 Jahre	0	0	4	5
50-65 Jahre	0	0	0	0
65 Jahre und älter	0	0	0	0

Tabelle 37: Einzelwerte zu Demographie, Migration und Wohnungsbestand – Mannheim Lindenhof (Daten: BBSR)

MA-Lindenhof	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Neubau Wohnungen gesamt	0	0	243	0	156	4	51	259	2	6
davon mit 1-2 Räumen	0	0	0	0	0	0	7	71	0	0
davon mit 3 Räumen	0	0	102	0	70	0	21	54	0	0
davon mit 4 Räumen	0	0	121	0	67	0	21	67	0	0
davon mit 5 und mehr Räumen	0	0	20	0	20	4	0	67	2	6
Neubau Wohngebäude gesamt	0	0	16	0	10	4	4	17	2	2
davon mit 1-2 Wohnungen	0	0	0	0	0	4	0	4	2	1
davon mit 3-9 Wohnungen	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1
davon mit 10-19 Wohnungen	0	0	15	0	6	0	4	7	0	0
davon mit 20 und mehr Wohnungen	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
Fertiggestellte Wohnfläche in m ²	0	0	20418	0	13129	997	3900	17833	817	1250
Wohnberechtigte	11088	11053	11114	11111	11921	12169	12518	12873	12940	13056
unter 18 Jahre	1202	1174	1191	1208	1347	1354	1377	1420	1414	1466
18-25 Jahre	709	697	690	701	752	849	926	960	964	921
25-30 Jahre	998	1049	1113	1144	1213	1135	1160	1273	1262	1288
30-50 Jahre	3670	3678	3697	3702	3916	4045	4170	4277	4293	4378
50-65 Jahre	1826	1756	1727	1703	1841	1879	1945	2031	2098	2121
65 Jahre und älter	2683	2699	2696	2653	2852	2907	2940	2912	2909	2882
Haushalte insgesamt	-	-	-	-	7872	7947	8153	8344	8468	8504
1-Personenhaushalte	-	-	-	-	4655	4663	4783	4919	5041	5075
mit 2 Personen	-	-	-	-	2070	2124	2181	2173	2211	2198
mit 3 Personen	-	-	-	-	690	678	691	739	715	683
mit 4 Personen	-	-	-	-	348	368	379	384	376	426
mit 5 und mehr Personen	-	-	-	-	109	114	119	129	125	122
mit Kindern unter 18 Jahren					954	932	964	1201	983	1022
Zuzüge aus anderen Stadtteilen und Umzüge	738	838	890	798	1063	1090	1090	1023	999	857
unter 18 Jahre	79	87	81	87	97	105	107	111	89	65
18-25 Jahre	135	136	116	122	158	165	143	158	163	160
25-30 Jahre	140	162	175	172	223	182	210	201	179	179
30-50 Jahre	227	282	278	275	343	345	367	334	330	288
50-65 Jahre	55	60	98	64	58	96	85	79	84	53
65 Jahre und älter	102	111	142	78	184	197	178	140	154	112

MA-Lindenhof (Fortsetzung)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fortzüge in andere Stadtteile und Umzüge	762	830	862	791	903	850	857	884	920	759
unter 18 Jahre	113	129	83	103	114	100	102	124	135	83
18-25 Jahre	106	105	96	98	119	109	101	114	136	115
25-30 Jahre	121	118	142	155	162	143	145	140	140	128
30-50 Jahre	252	304	307	287	341	341	343	350	348	303
50-65 Jahre	71	68	107	58	58	70	72	76	71	47
65 Jahre und älter	99	106	127	90	109	87	94	80	90	83
Zuzüge von außerhalb	676	687	753	835	900	976	1053	1103	1015	966
unter 18 Jahre	35	35	32	42	43	37	47	56	47	66
18-25 Jahre	160	169	183	211	224	269	278	278	272	257
25-30 Jahre	177	219	234	279	267	239	255	333	250	268
30-50 Jahre	246	204	238	224	270	325	356	327	330	299
50-65 Jahre	33	27	34	47	50	33	59	72	68	47
65 Jahre und älter	26	33	32	32	46	73	58	37	48	29
Fortzüge aus der Stadt	678	672	691	814	825	871	844	827	970	924
unter 18 Jahre	69	56	59	60	75	90	79	72	87	89
18-25 Jahre	110	97	100	136	113	141	132	154	171	171
25-30 Jahre	144	176	164	188	222	212	173	182	211	209
30-50 Jahre	280	259	275	320	328	342	377	324	401	374
50-65 Jahre	22	45	47	53	43	45	44	50	46	50
65 Jahre und älter	53	39	46	57	44	41	38	45	54	31
Zuzüge aus dem Umland	64	41	62	46	63	75	73	74	58	31
unter 18 Jahre	0	0	4	0	4	4	4	0	0	0
18-25 Jahre	16	10	21	9	12	17	21	14	15	3
25-30 Jahre	16	14	8	11	22	17	10	23	13	9
30-50 Jahre	24	10	21	19	11	13	19	25	9	12
50-65 Jahre	2	3	1	0	5	8	4	4	11	6
65 Jahre und älter	4	0	7	4	10	15	13	5	9	1
Fortzüge ins Umland	61	52	61	71	71	54	61	59	82	72
unter 18 Jahre	12	5	10	8	4	7	9	8	5	11
18-25 Jahre	8	5	11	6	9	7	0	4	14	9
25-30 Jahre	8	11	7	8	12	13	8	10	13	8
30-50 Jahre	28	25	22	31	33	21	33	28	35	40
50-65 Jahre	0	1	2	3	1	0	3	3	0	4
65 Jahre und älter	5	5	8	16	8	5	8	6	12	0

Tabelle 38: Einzelwerte zu Demographie, Migration und Wohnungsbestand – Ludwigshafen Süd (Daten: BBSR)

LU-Süd	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Neubau Wohnungen gesamt	0	8	0	0	0	4	60	57	29	79	104	25	165
davon mit 1-2 Räumen	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	53	0	0
davon mit 3 Räumen	0	6	0	0	0	1	8	21	0	19	13	5	31
davon mit 4 Räumen	0	0	0	0	0	0	26	21	18	26	3	5	86
davon mit 5 und mehr Räumen	0	0	0	0	0	3	26	15	10	32	35	15	48
Neubau Wohngebäude gesamt	0	0	0	0	0	2	12	11	7	13	23	10	14
davon mit 1-2 Wohnungen	0	0	0	0	0	1	6	5	4	7	20	8	1
davon mit 3-9 Wohnungen	0	0	0	0	0	1	2	4	3	3	1	1	3
davon mit 10-19 Wohnungen	0	0	0	0	0	0	4	2	0	3	1	1	8
davon mit 20 und mehr Wohnungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Fertiggestellte Wohnfläche in m ²	0	824	0	0	0	510	7389	8380	3281	9266	10337	3645	16584
Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung	16596	16669	16700	16741	16852	17001	16977	17211	17408	17763	18250	18410	18861
unter 18 Jahre	2579	2682	2700	2722	2759	2786	2813	2836	2898	2953	3056	3122	3151
18-25 Jahre	1350	1387	1421	1422	1417	1487	1505	1432	1485	1527	1590	1568	1582
25-30 Jahre	1172	1241	1273	1322	1401	1404	1420	1509	1474	1501	1533	1522	1664
30-50 Jahre	5075	5057	5088	5069	5107	5165	5122	5170	5175	5288	5367	5456	5526
50-65 Jahre	2923	2867	2818	2782	2748	2779	2810	2938	3067	3209	3358	3380	3484
65 Jahre und älter	3497	3435	3400	3424	3420	3380	3307	3326	3309	3285	3346	3362	3454
Haushalte insgesamt	-	-	10270	10287	10131	10293	10265	10379	10440	10361	10358	-	10713
1-Personenhaushalte	-	-	5867	5867	5771	5931	5917	6007	6042	6021	5872	-	6130
mit 2 Personen	-	-	2402	2439	2356	2330	2323	2355	2361	2359	2459	-	2517
mit 3 Personen	-	-	1088	1061	1067	1089	1062	1027	1033	1016	1015	-	1015
mit 4 Personen	-	-	618	613	622	631	630	649	638	599	625	-	654
mit 5 und mehr Personen	-	-	295	307	315	312	333	341	366	366	387	-	397
mit Kindern unter 18 Jahren	-	-	1649	1655	1658	1688	1695	1688	1709	1728	1778	-	1823
Zuzüge aus anderen Stadtteilen und Umzüge	1236	1298	1340	1315	1348	1431	1381	1396	1335	1351	1309	1331	1302
unter 18 Jahre	200	235	254	242	251	275	284	255	247	254	217	247	266
18-25 Jahre	263	236	269	242	242	267	245	231	243	243	226	180	187
25-30 Jahre	161	184	172	175	175	171	227	205	195	226	198	203	153
30-50 Jahre	450	470	460	417	464	483	441	439	409	376	408	471	458
50-65 Jahre	97	99	106	149	119	133	120	166	147	166	145	147	122
65 Jahre und älter	65	74	79	90	97	102	64	100	94	86	115	83	116

LU-Süd (Fortsetzung)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fortzüge in andere Stadtteile und Umzüge	1399	1399	1471	1384	1362	1464	1396	1402	1324	1359	1312	1163	1270
unter 18 Jahre	265	269	299	291	270	317	265	301	266	287	243	175	197
18-25 Jahre	228	222	263	236	230	223	201	212	200	209	206	203	206
25-30 Jahre	178	175	178	161	167	188	202	170	171	202	210	200	203
30-50 Jahre	511	520	514	477	488	495	495	455	456	431	421	363	394
50-65 Jahre	126	96	104	131	107	130	146	158	138	151	127	130	142
65 Jahre und älter	91	117	113	88	100	111	87	106	93	79	105	92	128
Zuzüge von außerhalb	1217	1272	1268	1154	1274	1385	1253	1353	1387	1451	1631	1519	1883
unter 18 Jahre	152	165	141	131	147	156	133	121	157	137	178	157	198
18-25 Jahre	259	276	285	248	298	311	270	268	315	298	373	372	420
25-30 Jahre	213	217	224	200	234	275	230	268	245	295	291	281	382
30-50 Jahre	486	489	512	474	496	525	489	508	480	554	545	527	638
50-65 Jahre	73	92	81	73	71	92	96	114	133	125	150	129	181
65 Jahre und älter	34	33	25	28	28	26	35	74	57	42	94	53	64
Fortzüge aus der Stadt	1121	1062	1120	1092	1060	1152	1176	1101	1172	1212	1130	1327	1410
unter 18 Jahre	143	108	118	151	124	138	156	114	145	165	136	137	176
18-25 Jahre	133	152	170	127	194	181	165	205	184	198	201	238	246
25-30 Jahre	197	151	171	158	180	219	217	216	235	230	210	271	278
30-50 Jahre	474	459	458	437	423	478	458	432	447	463	441	481	540
50-65 Jahre	88	105	102	103	81	80	114	86	108	95	91	149	114
65 Jahre und älter	86	87	101	116	58	56	66	48	53	61	51	51	56
Zuzüge aus dem Umland	284	314	322	293	273	293	286	376	370	343	401	349	400
unter 18 Jahre	32	52	41	44	29	30	33	33	48	46	46	38	57
18-25 Jahre	61	61	72	57	58	65	61	57	70	74	72	75	75
25-30 Jahre	53	47	56	44	63	61	45	74	64	57	61	58	66
30-50 Jahre	108	121	129	118	92	111	102	136	122	121	135	123	165
50-65 Jahre	14	19	18	17	18	17	35	40	51	36	54	37	34
65 Jahre und älter	16	14	6	13	13	9	10	36	15	9	33	18	3
Fortzüge ins Umland	265	260	268	267	225	240	297	267	284	319	277	331	173
unter 18 Jahre	47	35	32	49	27	26	44	35	35	30	26	34	7
18-25 Jahre	34	46	46	34	49	54	43	47	46	69	60	76	28
25-30 Jahre	42	31	48	41	43	56	53	50	62	64	63	72	32
30-50 Jahre	102	102	111	105	81	84	116	103	100	114	92	108	74
50-65 Jahre	13	27	14	22	13	9	22	24	27	26	22	28	29
65 Jahre und älter	28	20	17	16	12	11	19	8	14	16	14	13	3
Wohnungsbestand	10118	10128	10124	10133	9961	9964	10049	10089	10131	10205	10315	10339	10470
Belegungsdichte (Einwohner pro Wohnung)	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8

