

Gregor Jekel,
Franciska Frölich von Bodelschwingh,
Hasso Brühl, Claus-Peter Echter



Stadtpolitik und das neue Wohnen in der Innenstadt

difu

Edition Difu
Stadt
Forschung
Praxis

Gregor Jekel
Franciska Frölich von Bodelschwingh
Hasso Brühl
Claus-Peter Echter

Stadtpolitik und das neue Wohnen in der Innenstadt

Edition Difu – Stadt Forschung Praxis Bd. 8

Deutsches Institut für Urbanistik



Impressum

Autoren und Autorinnen:

Dipl.-Geogr. Gregor Jekel
Dipl.-Ing. Franciska Frölich von Bodelschwingh
Dipl.-Sozialwirt Hasso Brühl
Dr.-Ing. Dipl.-Soz. Claus-Peter Echter

Unter Mitarbeit von:

Vera Finger
PD Dr. jur. Arno Bunzel

Redaktion:

Klaus-Dieter Beißwenger

Graphik und Layout:

Christina Blödnor

Umschlaggestaltung:

Elke Postler, Berlin

Umschlagfoto:

Gregor Jekel

Druck und Bindung:

Mercedes-Druck, Berlin

Dieser Band ist auf Papier mit dem Umweltzertifikat PEFC gedruckt.

ISBN: 978-3-88118-475-5 • ISSN: 1863-7949

© Deutsches Institut für Urbanistik GmbH 2010

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Deutsches Institut für Urbanistik GmbH
Zimmerstraße 13–15 (ab 1.1.2010)
10969 Berlin

Telefon: (030) 3 90 01-0
E-Mail: difu@difu.de
Internet: www.difu.de

Inhalt

Vorwort	11
Zusammenfassung	13
Summary	23
1. Einführung und thematische Einordnung	31
1.1 Demographischer Wandel	32
Quantitative Schrumpfung der Bevölkerung	33
Alterung der Bevölkerung	33
Heterogenisierung der Bevölkerung	33
Vereinzelung der Bevölkerung	34
1.2 Ökonomischer Strukturwandel	35
Konzentration und Dekonzentration	35
Privatisierung kommunaler Unternehmen	35
Bedeutung von Image und Identität	36
Wohnen als Standortfaktor	36
Flexibilisierung und Entgrenzung	37
1.3 Ordnungspolitische Veränderungen	37
Das Leitbild des Gewährleistungsstaats	37
Veränderungen bei der sozialen Wohnraumversorgung	38
Abschaffung von Pendlerpauschale und Eigenheimzulage	39
1.4 Veränderter Stellenwert der Wohnungspolitik	39
2. Das Forschungsdesign	41
2.1 Untersuchungsleitende Vorüberlegungen und Hypothesen	41
2.2 Ansatz und Methode der Untersuchung	44
2.2.1 Auswahl von Fallstudienstädten	44
2.2.2 Empirie	46
2.3 Definition des Untersuchungsgegenstandes Innenstadt	46
3. Die Innenstadt als Wohnstandort – Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Fallstudien	51
3.1 Zur unterschiedlichen Ausgangslage der Städte	52
3.1.1 Einwohner- und Haushaltsentwicklung	53
3.1.2 Arbeitsmarkt und wirtschaftliche Situation	54

3.1.3	Wohnungsmarkt und Stadtentwicklung	56
3.1.4	Städtische Infrastruktur und Wohnumfeld	58
3.1.5	Raumordnung und zentralörtliche Funktion	59
3.1.6	Zusammenfassung	60
3.2	Leitbild im Wandel – Die Bedeutung des Wohnens für die Innenstadtentwicklung	61
3.2.1	Die Bedeutung der Wohnfunktion für die Innenstadtentwicklung ..	61
3.2.2	Das positive Image des Wohnstandorts Innenstadt	65
3.2.3	Neue Konkurrenz für das Wohnleitbild Einfamilienhaus?	68
3.2.4	Das Wohnen in der Stadt der Informations- und Wissensgesellschaft	70
3.2.5	Das Ende der Randwanderung der Arbeitsplätze	73
3.2.6	Neue Herausforderungen am Stadtrand	74
3.3	Veränderungen in der Sozialstruktur	74
3.3.1	Gentrification – Die gehobene Mittelschicht bestimmt die Nachfrage und Neubauentwicklung	75
3.3.2	Segregation – Die Verinselung der Innenstadtquartiere	77
3.3.3	Heterogenisierung – Lebensstile und die Diversifizierung der Sozialstruktur	78
3.3.4	Vereinzelung – Zur Entwicklung der Haushaltsgrößenstruktur	80
3.3.5	Wohnen in der Innenstadt als Statussymbol?	82
3.3.6	Neue Zielgruppen kommunaler Wohnungspolitik	83
3.3.7	Soziale Gegensätze und Spannungen zwischen den Quartieren ..	84
3.4	Entwicklung der Nachfragestruktur in den Innenstädten	86
3.4.1	Neue Entwicklungen bei der Stadt-Umland-Wanderung	86
3.4.2	Zur Entwicklung der Immobilienpreise in Stadt und Umland	88
3.4.3	Wohnungsmangel in Teilsegmenten: Die wachsende Konkurrenz um preiswerte und große Wohnungen	89
3.4.4	Räumliche Differenzierung sozialer Milieus	90
3.4.5	Familienwohnen in der Innenstadt	91
3.4.6	Anpassungsbedarf der Wohnungsbestände	93
3.4.7	Polarisierung der Nachfrage nach Wohnraum in den Städten	94
3.4.8	Die Kosten des Umlandwohnens	95
3.5	Neue und alte Träger des innerstädtischen Wohnungsbaus	97
3.5.1	Ergänzung des Wohnungsbestandes durch Wohnungsneubau	97
3.5.2	Eigentum oder Miete – Zur Entwicklung der Wohnformen	100
3.5.3	Die Rolle der öffentlichen Wohnungsgesellschaften	101
3.5.4	Kommunale Strategien zur Entwicklung der Innenstadt als Wohnstandort	102
3.5.5	Wohnungsgenossenschaften als Partner der kommunalen Wohnungspolitik	103
3.5.6	Neue Wohnformen	105

3.6	Wiederaufbau, Nachverdichtung, Privatisierung – Der Einfluss von Baustruktur und Wohnumfeld	109
3.6.1	Die Rolle des Denkmalschutzes und der historischen Bausubstanz	109
3.6.2	Der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg	112
3.6.3	Verkehrsachsen als Zäsuren in der Stadt	114
3.6.4	Probleme der Wohnungsbestände aus den 1950er- und 1960er-Jahren	116
3.6.5	Qualitätsmerkmale des Wohnumfeldes	118
3.7	Die Konsum- und Freizeitgesellschaft – Neue Konflikte für die Innenstädte?	120
3.7.1	Verkehrslärm und Luftverschmutzung	121
3.7.2	Das Konfliktpotenzial der Erlebnisgesellschaft	122
3.7.3	Ruhender Verkehr	124
3.7.4	Wachsende soziale Spannungen durch Generationenkonflikte und Aufwertungsprozesse	125
4.	Die Innenstadt als Wohnstandort: Von der Vision zur Wirklichkeit	129
4.1	Die Stärken der Innenstädte als Wohnstandort	129
	Breite Akzeptanz als Wohnstandort	129
	Die Auswirkungen der alternden Gesellschaft	130
	Die Innenstadt als Wohnstandort von Familien	131
	Die Folgen der Entkoppelung von Wohn- und Arbeitsort	131
	Ethnisch-kulturelle Wohnstandortpräferenzen	132
	Die „Creative Class“ als Hoffnungsträgerin der Stadtentwicklung	133
4.2	Hemmnisse für das Wohnen in der Innenstadt	134
	Ökonomisierung der Kommunalpolitik	134
	Bauleitplanung	135
	Bau- und Wohnungsgrößenstruktur	136
	Anbieter- und Eigentümerstruktur	137
	Umweltprobleme	138
	Imageprobleme	138
4.3	Wohnen als Faktor einer erfolgreichen Innenstadtentwicklung	139
4.4	Innerstädtisches Wohnen als Gegenstand der Stadtpolitik	140
4.4.1	Stärkung von Image und Identität	141
4.4.2	Von der Daseinsvorsorge zur Angebotspolitik	143
4.4.3	Die Bedeutung neuer Wohnformen	144
4.4.4	Intensivierung von Kooperationen mit den Wohnungsmarktakteuren	146
4.4.5	Nutzungsichte und Baustruktur	148
4.4.6	Baulandpolitik und Bauleitplanung	149

4.4.7	Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung	150
4.4.8	Kommunales Konfliktmanagement	151

Fallstudien	153
-------------------	-----

5.	Städteporträts – Innenstadtnahe Wohnen in Braunschweig, Dresden, Frankfurt am Main, Kassel, Köln, Schwäbisch Gmünd und Wetzlar	155
-----------	---	------------

5.1	Braunschweig	156
-----	--------------------	-----

5.1.1	Räumliche Innenstadtabgrenzung	156
-------	--------------------------------------	-----

5.1.2	Innenstadt in Zahlen: Strukturdaten und Rahmenbedingungen	157
-------	---	-----

5.1.2.1	Bevölkerung.....	157
---------	------------------	-----

5.1.2.2	Einkommen und Arbeit.....	161
---------	---------------------------	-----

5.1.2.3	Infrastruktur und Versorgung	163
---------	------------------------------------	-----

5.1.2.4	Wohnungsbestand und –neubau.....	164
---------	----------------------------------	-----

5.1.2.5	Stadtentwicklung und Denkmalschutz	165
---------	--	-----

5.1.2.6	Frei- und Grünflächenentwicklung.....	166
---------	---------------------------------------	-----

5.1.2.7	Pkw-Bestand und Parkplatzsituation	166
---------	--	-----

5.1.3	Ergebnisse der Expertenbefragung	167
-------	--	-----

5.1.3.1	Renaissance der Innenstadt.....	167
---------	---------------------------------	-----

5.1.3.2	Image des Innenstadtwohnens	169
---------	-----------------------------------	-----

5.1.3.3	Wohnen versus Gewerbe oder „Was sagen die Investoren?“	170
---------	--	-----

5.1.3.4	Fördert der demographische Wandel die Innenstadtentwicklung?	171
---------	--	-----

5.1.3.5	Wohnen in der Innenstadt – Eine Frage des Geldes?	171
---------	---	-----

5.1.3.6	Familien in der Innenstadt	173
---------	----------------------------------	-----

5.1.3.7	Probleme des innerstädtischen Wohnens	174
---------	---	-----

5.1.4	Fazit	175
-------	-------------	-----

5.2	Dresden	176
-----	---------------	-----

5.2.1	Räumliche Innenstadtabgrenzung	176
-------	--------------------------------------	-----

5.2.2	Innenstadt in Zahlen: Strukturdaten und Rahmenbedingungen	178
-------	---	-----

5.2.2.1	Bevölkerung und Haushalte.....	178
---------	--------------------------------	-----

5.2.2.2	Einkommen und Arbeit.....	186
---------	---------------------------	-----

5.2.2.3	Infrastruktur und Versorgung	187
---------	------------------------------------	-----

5.2.2.4	Wohnungsbestand und –neubau.....	189
---------	----------------------------------	-----

5.2.2.5	Stadtentwicklung und Denkmalschutz	190
---------	--	-----

5.2.2.6	Pkw-Bestand und Parkplatzsituation	193
---------	--	-----

5.2.3	Ergebnisse der Expertenbefragung	194
5.2.3.1	Image des Innenstadtwohnens	194
5.2.3.2	Renaissance der Innenstadt.....	195
5.2.3.3	Wohnen versus Gewerbe oder „Was sagen die Investoren?“	198
5.2.3.4	Demographischer Wandel fördert Innenstadtentwicklung	202
5.2.3.5	Wohnen in der Innenstadt – Eine Frage des Geldes?	203
5.2.3.6	Familien in der Innenstadt	204
5.2.3.7	Probleme des innerstädtischen Wohnens	204
5.2.4	Fazit	205
5.3	Frankfurt am Main	208
5.3.1	Räumliche Innenstadtabgrenzung	208
5.3.2	Innenstadt in Zahlen: Strukturdaten und Rahmenbedingungen	209
5.3.2.1	Bevölkerung und Haushalte.....	209
5.3.2.2	Wirtschaft, Einkommen und Arbeit	214
5.3.2.4	Wohnungsbestand und –neubau.....	216
5.3.2.5	Stadterneuerung und Denkmalschutz.....	218
5.3.2.6	Frei- und Grünflächenentwicklung.....	221
5.3.2.7	Verkehr, Pkw-Bestand und Parkplatzsituation.....	222
5.3.3	Ergebnisse der Expertenbefragung	223
5.3.3.1	Abgrenzung der Innenstadt.....	223
5.3.3.2	Image des Innenstadtwohnens	224
5.3.3.3	Renaissance der Innenstadt.....	226
5.3.3.4	Wohnen versus Gewerbe oder „Was sagen die Investoren?“	229
5.3.3.5	Fördert der demographische Wandel die Innenstadtentwicklung?	231
5.3.3.6	Wohnen in der Innenstadt – Eine Frage des Geldes?	233
5.3.3.7	Familien in der Innenstadt	237
5.3.3.8	Probleme des innerstädtischen Wohnens	238
5.3.4	Fazit	241
5.4	Kassel	243
5.4.1	Räumliche Innenstadtabgrenzung	243
5.4.2	Innenstadt Kassel: Daten und Fakten.....	244
5.4.2.1	Bevölkerung und Haushalte.....	244
5.4.2.2	Einkommen und Arbeit.....	250
5.4.2.3	Infrastruktur und Versorgung	253
5.4.2.4	Wohnungsbestand und –neubau.....	255

5.4.2.5	Stadtentwicklung und Denkmalschutz	256
5.4.2.6	Pkw-Bestand und Parkplatzsituation	258
5.4.3	Ergebnisse der Expertenbefragung	258
5.4.3.1	Abgrenzung der Innenstadt.....	258
5.4.3.2	Image des Innenstadtwohnens	259
5.4.3.3	Renaissance der Innenstadt.....	260
5.4.3.4	Wohnen versus Gewerbe oder „Was sagt die Immobilienwirtschaft?“	261
5.4.3.5	Fördert der demographische Wandel die Innenstadtentwicklung?	263
5.4.3.6	Wohnen in der Innenstadt – Eine Frage des Geldes?	264
5.4.3.7	Familien in der Innenstadt	264
5.4.3.8	Probleme des innerstädtischen Wohnens	265
5.4.3.9	Anregungen und Wünsche	266
5.4.4	Fazit	266
5.5	K ö l n	268
5.5.1	Räumliche Innenstadtabgrenzung	268
5.5.2	Innenstadt in Zahlen: Strukturdaten und Rahmenbedingungen	270
5.5.2.1	Bevölkerung und Haushalte.....	270
5.5.2.2	Einkommen und Arbeit.....	275
5.5.2.3	Infrastruktur und Versorgung	278
5.5.2.4	Wohnungsbestand und –neubau.....	279
5.5.2.5	Stadtentwicklung und Denkmalschutz	281
5.5.2.6	Frei- und Grünflächenentwicklung.....	283
5.5.2.7	Pkw-Bestand und Parkplatzsituation	283
5.5.3	Ergebnisse der Expertenbefragung	284
5.5.3.1	Abgrenzung der Innenstadt.....	284
5.5.3.2	Renaissance der Innenstadt.....	284
5.5.3.3	Image des Innenstadtwohnens	285
5.5.3.4	Wohnen versus Gewerbe oder „Was sagen die Investoren?“	286
5.5.3.5	Fördert der demographische Wandel die Innenstadtentwicklung?	287
5.5.3.6	Wohnen in der Innenstadt – Eine Frage des Geldes?	287
5.5.3.7	Familien in der Innenstadt	289
5.5.3.8	Probleme des innerstädtischen Wohnens	289
5.5.4	Fazit	291

5.6	Schwäbisch Gmünd	292
5.6.1	Innenstadtabgrenzung	292
5.6.2	Innenstadt Schwäbisch Gmünd: Daten und Fakten	293
5.6.2.1	Bevölkerung und Haushalte	293
5.6.2.2	Arbeit und Einkommen	300
5.6.2.3	Infrastruktur und Versorgung	301
5.6.2.4	Wohnungsbestand und -neubau	303
5.6.2.5	Stadtentwicklung und Denkmalschutz	304
5.6.2.6	Frei- und Grünflächenentwicklung	306
5.6.2.7	Verkehr und Parkplatzsituation	306
5.6.3	Ergebnisse der Expertenbefragung	307
5.6.3.1	Abgrenzung der Innenstadt	307
5.6.3.2	Renaissance der Innenstadt	308
5.6.3.3	Image des Innenstadtwohnens	309
5.6.3.4	Wohnen versus Gewerbe oder „Was sagen die Investoren?“	310
5.6.3.5	Fördert der demographische Wandel die Innenstadtentwicklung?	311
5.6.3.6	Wohnen in der Innenstadt – Eine Frage des Geldes?	311
5.6.3.7	Familien in der Innenstadt	312
5.6.3.8	Probleme des innerstädtischen Wohnens	313
5.6.4	Fazit	314
5.7	Wetzlar	316
5.7.1	Innenstadtabgrenzung	316
5.7.2	Innenstadt Wetzlar: Daten und Fakten	317
5.7.2.1	Bevölkerung und Haushalte	317
5.7.2.2	Arbeit und Einkommen	323
5.7.2.3	Infrastruktur und Versorgung	325
5.7.2.4	Wohnungsbestand und -neubau	326
5.7.2.5	Stadtentwicklung und Denkmalschutz	328
5.7.2.6	Frei- und Grünflächenentwicklung	330
5.7.2.7	Pkw-Bestand und Parkplatzsituation	330
5.7.3	Ergebnisse der Expertenbefragung	331
5.7.3.1	Abgrenzung der Innenstadt	331
5.7.3.2	Renaissance der Innenstadt	331
5.7.3.3	Image des Innenstadtwohnens	333
5.7.3.4	Wohnen versus Gewerbe oder „Was sagen die Investoren?“	333

5.7.3.5	Fördert der demographische Wandel die Innenstadtentwicklung?	335
5.7.3.6	Wohnen in der Innenstadt – Eine Frage des Geldes?	335
5.7.3.7	Familien in der Innenstadt	337
5.7.3.8	Probleme des innerstädtischen Wohnens	338
5.7.4	Fazit	339
Literatur- und Quellenverzeichnis		341

Vorwort

Die vorliegende Studie knüpft an eine Difu-Untersuchung an, deren Ergebnisse in dem Band „Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance?“ (1. Auflage 2005, 2. Auflage 2006) veröffentlicht wurden. Zwar stehen beide Forschungsvorhaben für sich selbst, dennoch erschließt sich das Verständnis für die vorliegende Studie erst vollständig im Zusammenhang mit der vorherigen Untersuchung. Das Thema wird hier nicht noch einmal in extenso in die Stadtentwicklung der Nachkriegszeit eingeordnet, und die (fachwissenschaftliche) Debatte kann hier nicht noch weiter aufgearbeitet werden. Es bleibt einer künftigen Untersuchung vorbehalten, neuere Arbeiten zu diesem Thema auszuwerten. Die vorliegende Veröffentlichung stellt vielmehr eine Fortführung und Differenzierung der in der ersten Studie angestellten Überlegungen dar. So wird unter anderem durch die Aufnahme mittelgroßer Städte in die Untersuchung – dies in Reaktion auf die vielfache entsprechende Nachfrage von Städten dieser Größenordnung – auf die Frage eingegangen, inwiefern die Ergebnisse der vorhergehenden Untersuchung auch auf kleinere Städten übertragen werden können.

Hasso Brühl, Initiator der ersten Untersuchung und Mitautor der entsprechenden Veröffentlichung, wechselte im Sommer 2007 in den Ruhestand. Dr. Claus-Peter Echter, ebenfalls Mitautor der ersten Studie, wechselte im November 2007 in den Ruhestand. Die Endfassung und der Schlussbericht der „neuen“ Studie entstanden daher ohne deren direkte Mitwirkung. Die Anlage des Gesamtvorhabens sowie wesentliche Grundgedanken der Studie sind indes maßgeblich von ihrer Beteiligung geprägt. Dem Projekt standen sie dankenswerterweise auch nach ihrem Ausscheiden beratend zur Seite.

Zusammenfassung

Anlass und Gegenstand der Untersuchung

Die (Wohn-)Suburbanisierung prägte in den vergangenen Jahrzehnten die Siedlungsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland. Insbesondere Familien galten lange Zeit als treibende Kraft dieses Prozesses. Folgen dieser Entwicklung waren ein Flächenwachstum der Städte, wachsende Verkehrsbelastungen sowie eine partielle soziale Segregation nach Einkommen, Alter und ethnischem Hintergrund.

Seit einigen Jahren mehren sich die Anzeichen für einen umfassenderen Trend zur Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt. Dieser Aspekt stand im Zentrum einer Studie, die das Deutsche Institut für Urbanistik im Jahre 2005 zum Wohnen in der Innenstadt veröffentlichte¹. Empirische Befunde, die sich auf eine Bewohnerbefragung in zwei Innenstadtquartieren Leipzigs und Münchens stützen, wiesen auf ein wachsendes Interesse am Wohnen in der Innenstadt hin, das eine breite soziodemographische Basis aufweist.

Die räumlichen Auswirkungen prägender gesellschaftlicher Prozesse und Megatrends tragen zu einer Differenzierung der Entwicklung in den Innenstädten bei. Zu diesen Prozessen und Trends zählen der demographische Wandel, veränderte Rahmenbedingungen für das Wohnen, die auf ökonomische Transformationsprozesse zurückzuführen sind, sowie ordnungspolitische Veränderungen. Das Ziel der vorliegenden Nachfolgeuntersuchung war es daher, die zentralen Ergebnisse der Studie von 2005 anhand einer größeren Anzahl von Städten weiterzuentwickeln und damit die Datenbasis zu verbreitern.

Neben der Frage, ob und in welcher Weise ein positiver Bedeutungswandel des Wohnens in der Innenstadt stattfindet, lag ein Schwerpunkt der Studie darin, die stadtpolitischen Wirkungszusammenhänge und Gestaltungsmöglichkeiten aufzuzeigen, die diesen Bedeutungswandel des Innenstadtwohnens beeinflussen.

Methodisches Vorgehen und Aufbau der Arbeit

Das Kernelement der Untersuchung bilden sieben Fallstudien zum Wohnen in der Innenstadt. Als Fallstudienstädte wurden Braunschweig, Dresden, Frankfurt am Main, Kassel, Köln, Schwäbisch Gmünd und Wetzlar ausgewählt. Sie stehen stellvertretend für eine Reihe sehr unterschiedlicher Rahmenbedingungen und Ausgangslagen. Das Spektrum reicht vom Kleinzentrum im ländlichen Raum bis zur global vernetzten Großstadt in einer sich dynamisch entwickelnden Metropolregion.

1 Hasso Brühl und andere: Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance? Difu-Beiträge zur Stadtforschung Bd. 41, Berlin 2005.

In diesen Städten wurden Daten und Materialien zu Einwohner- und Haushaltsentwicklung, Arbeitsmarkt und wirtschaftlicher Situation, zu Infrastrukturausstattung, Wohnungsmarkt und Stadtentwicklung sowie zu Umweltbelastungen ausgewertet. Darüber hinaus wurden in jeder Stadt leitfadengestützte Experteninterviews mit Gesprächspartnerinnen und -partnern aus Kommunalverwaltung und Kommunalpolitik, von Wohnungsunternehmen und Wohnungsgenossenschaften, von Mieter- und Eigentümervereinen, mit Maklern, Bauträgern und Investoren sowie lokalen Akteuren beispielsweise aus Bürgervereinen geführt.

Die im Rahmen von Datenanalyse und Vor-Ort-Gesprächen gewonnenen Erkenntnisse wurden durch weiterführende Literatur- und Materialauswertungen sowohl in Bezug auf die Städte als auch auf die übergeordneten Themen ergänzt.

Zentrale Untersuchungsergebnisse

Breite Akzeptanz als Wohnstandort

Die Renaissance des Wohnens in der Innenstadt ist als Vision nahezu unumstritten. Die Abkehr von der räumlich-funktional differenzierten Stadt, wie sie in den vergangenen Jahrzehnten auf planerischer Ebene und in der Leitbilddebatte längst vollzogen wurde, scheint sich nun auch in der Nachfrage und den Wohnwünschen der Bevölkerung niederzuschlagen. Die Innenstädte verfügen über attraktive Wohnstandorte. Die Raum- und Arbeitsteilung innerhalb der Stadt unterliegt inzwischen auch bei ihren Bewohnerinnen und Bewohnern einem anderen Paradigma: Die Innenstadt als Wohnstandort wird im Grundsatz akzeptiert. Besonders deutlich ist dies in den großen Städten, schwächer und uneinheitlich zeichnet sich dies in den kleineren Städten ab.

Die Auswirkungen der alternden Gesellschaft

Es wird allgemein erwartet, dass die Innenstädte in besonderer Weise vom demographischen Wandel profitieren werden, da ihre spezifischen Vorteile wie ein dichtes und mit geringem Wegaufwand verbundenes Netzwerk von sozialer und kultureller Infrastruktur sowie die Vielfalt an Versorgungsangeboten gerade den weniger mobilen Bevölkerungsgruppen zu gute kommen.

In den meisten Fallstudienstädten wurde bestätigt, dass insbesondere die „Jungen Alten“ gezielt Immobilien in der Innenstadt erwerben, um hier ihren Lebensabend zu verbringen. Besondere Wohnangebote für ältere Menschen sind jedoch noch immer Einzelfälle mit Vorbildfunktion.

Die Innenstadt als Wohnstandort von Familien

Auch Familienhaushalte profitieren von einem Wohnumfeld mit kurzen Wegen zwischen Arbeitsort, Kinderbetreuungseinrichtungen und Wohnung sowie den Infrastrukturangeboten und sozialen Netzwerken, die die Inanspruchnahme informeller Unterstützung ermöglichen. Familien sind auf diese kurzen Wege bei der Bewältigung ihres Alltags angewiesen. In allen Fallstudienstädten wurde die Eignung der Innenstädte für das Wohnen von Familien bei bestimmten verkehrlichen und grünflächenbezogenen Voraussetzungen bestätigt.

Wie sich weiter zeigte, spielen die oft unterstellte Kriminalität und soziale Spannungen als Argumente gegen eine Familientauglichkeit von Innenstadtquartieren eine immer geringere Rolle – auch und vor allem in der Wahrnehmung der Bevölkerung. Im Gegenteil fällt auf, dass gerade in den größten Städten dieser Studie, in denen die sozialen Gegensätze am größten sind, ein positives Bild vom Zusammenleben der Innenstadtbewohner gezeichnet wird.

Die Folgen der Entkoppelung von Wohn- und Arbeitsort

Auch jenseits der internationalen Arbeitsverflechtungen sind weitere Tendenzen der Entkoppelung von Wohn- und Arbeitsort zu beobachten, aber nicht mehr nur in einer Richtung: Inzwischen pendelt eine wachsende Zahl von Menschen aus den Innenstädten – häufig mit der Bahn – ins Umland oder in andere Städte.

Die Anforderungen der Arbeitswelt an Flexibilität und Mobilität der Arbeitnehmer lassen angesichts befristeter Beschäftigungsverhältnisse, häufiger Arbeitsstellenwechsel oder von Standortverlagerungen der Unternehmen den jeweiligen Wechsel des Wohnortes nicht mehr sinnvoll erscheinen. Die Folge ist eine Zunahme von berufsbedingten Zweitwohnsitzen und multilokalen Wohnformen. Als Standort für diese Zweitwohnungen weisen die Innenstädte vieler Großstädte eine hohe Attraktivität auf.

Ethnisch-kulturelle Wohnstandortpräferenzen

Die Wanderungsstatistik weist in den meisten Städten Überschüsse in den Innenbereichen bei der überregionalen Wanderung aus. Die Innenstädte sind auch erste Anlaufstelle für die Zuwanderung von Migrantinnen und Migranten. Auf Grund spezifischer ethnisch-kultureller Anforderungen im Spannungsfeld zwischen Integration einerseits und Wahrung einer eigenen kulturellen Identität andererseits werden Innenstädte auch künftig ein begehrter Wohnstandort sein. In einigen Städten bereits weit vorangeschritten ist die Entwicklung zu einer Multi-Minoritätengesellschaft, in der es keine dominierende ethnische Gruppe mehr

gibt. Die Befürchtung zunehmender sozialer Konflikte, die sich aus dieser Entwicklung möglicherweise ergeben könnten, hat sich dort bislang nicht bewahrheitet.

Die „Creative Class“ als Hoffnungsträgerin der Stadtentwicklung

Die immer stärkere Überschneidung von Erwerbstätigkeit und Privatsphäre sorgt dafür, dass vor allem die Großstädte zu Anziehungspunkten für kreative und innovationsgeneigte Menschen werden, weil es dort einen geeigneten Rahmen für entsprechende Lebensstile gibt. Für die Entwicklung der Städte ist dies ein sehr wichtiges Potenzial: Die damit einhergehende Innovation der Lebensstile kann Motor für die Modernisierung der Städte und für eine entsprechende Imageentwicklung mit positiver Auswirkung auf Lebenszufriedenheit und wirtschaftliche Prosperität sein.

Ökonomisierung der Kommunalpolitik

Ein wichtiges Hemmnis für die Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt stellt die Ökonomisierung der Kommunalpolitik dar. Angesichts der existenziellen Bedrohung, die die Finanzkrise seit den 1990er-Jahren für viele Kommunen darstellt und die vielerorts mit einer faktischen Aufhebung kommunaler Selbstverwaltung durch Maßnahmen der Kommunalaufsicht zur Haushaltssicherung einhergeht, rücken fiskalische Ziele in den Mittelpunkt kommunalpolitischer Aktivitäten. Die Ausrichtung der Kommunalpolitik auf die Sicherung der Steuereinnahmen war und ist häufig noch mit einer funktional einseitigen Entwicklung der Innenstadt als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort verbunden. Dazu zählt der Bau von innerstädtischen Einkaufszentren, die in ihren großformatigen Strukturen oft Fremdkörper im Stadtgefüge bleiben und neue Verkehrsbelastungen durch Zulieferverkehr und Besucherströme auslösen.

Inzwischen wird Wohnen zwar als wichtiges Element einer urbanen und damit attraktiven Innenstadt angesehen. Ob diese Ergänzungsfunktion allein, die mittlerweile auch Bestandteil von Innenstadtkonzepten ist, ausreicht, um die zentralen Lagen als Wohnstandort zu sichern, bleibt abzuwarten.

Im Zuge der Ökonomisierung der Kommunalpolitik wurden außerdem umfangreiche öffentliche Wohnungsbestände verkauft. Damit reduzierten sich die Steuerungsfähigkeit der Kommunen in einem zentralen Handlungsfeld kommunaler Daseinsvorsorge und der Einfluss auf die Umsetzung von stadtentwicklungspolitischen Zielen. Die längerfristigen Auswirkungen dieses Steuerungsverlustes auf die Städte sind in ihrer Tragweite noch gar nicht abschätzbar.

Bauleitplanung

Die Gebietskategorien der Bauleitplanung stellen in zentralen Lagen mancher Innenstädte Probleme für die Stärkung des Wohnens dar. Problematisch sind im Hinblick auf die Funktionsmischung vor allem Kerngebiete, in denen gewerbliche Nutzungen Vorrang haben und keine Sicherung der Wohnnutzung festgesetzt ist.

Bau- und Wohnungsgrößenstruktur

Dass sich der zunehmende Wunsch nach innerstädtischem Wohnen nicht überall in empirischen Befunden wie steigenden Einwohnerzahlen oder positiven Wanderungssalden niederschlägt, hängt nach den Erkenntnissen dieser Studie wesentlich mit Defiziten bei Bau- und Wohnungsgrößenstruktur zusammen: Entweder steht nicht in ausreichendem Maße Wohnraum zur Verfügung, oder er entspricht nicht den Anforderungen der nachfragenden Nutzergruppen an Struktur und Qualität.

Ein bedeutendes Hemmnis für eine stärkere Wohnnutzung der Innenstädte durch Familien ist nach den Ergebnissen dieser Studie der Mangel an großen Wohnungen. Die Wohnungsgrößenstruktur in den Innenstädten ist überwiegend auf kleine Haushalte ausgerichtet. Die Folge ist ein noch härterer Konkurrenzkampf um die ohnehin nur in geringer Zahl vorhandenen großen Wohnungen.

Überdies zeichnet sich ab, dass die relativ gleichförmigen Wohnungsstrukturen im Bestand immer weniger den Anforderungen einer Stadtgesellschaft entsprechen, die sich hinsichtlich Wohnleitbildern, Lebensstilen und funktionalen Anforderungen an eine Wohnung insbesondere in den Innenstädten ausdifferenziert.

Einer entsprechenden Diversifizierung des Angebots durch den Neubau von Wohnungen stehen in prosperierenden Städten die häufig geringen Bauflächenpotenziale entgegen. Auch die Aktivierung entsprechender Flächen in den Innenbereichen, die im Eigentum von privaten Akteuren sind, erweist sich oft als problematisch. In Kommunen mit einem entspannten Wohnungsmarkt wirkt dagegen ein Überhang im Wohnungsbestand der Investitionsbereitschaft und damit der Neubautätigkeit entgegen.

Anbieter- und Eigentümerstruktur

Auch wenn ein verstärktes Interesse am Wohnen in der Innenstadt von Investoren weitgehend bestätigt wurde, macht es sich bislang nicht in der Zahl der Baufertigstellungen bemerkbar, die sich auf wenige besonders renditeträchtige Marktsegmente konzentrieren. Auf die Ausdifferenzierung der Wohnungsnachfrage haben gewerbliche Wohnungsanbieter und Investoren bislang nicht hinreichend reagiert.

Es fehlt in preisgünstigen Marktsegmenten und besonders im Bereich der neuen Wohnformen an passenden Angeboten. Letzterem Bereich kommt im Zuge von Alterung und Vereinzelung in der Gesellschaft eine wachsende Bedeutung zu. Hemmnisse für die Entstehung solcher Wohnprojekte liegen vor allem in organisationsbedingten Marktzugangsbeschränkungen bei der Akquirierung von Grundstücken, in Informationsdefiziten über bestehende Unterstützungsangebote und im Fehlen von Know-how im baulichen Bereich. Das Potenzial für eine Stärkung der Wohnfunktion in den Innenstädten, das in diesen kooperativen Wohnprojekten mit Blick auf Baustruktur, urbane Vielfalt sowie Sicherung sozialer und räumlicher Integration und Gleichheit liegt, kann dadurch vielerorts nicht erschlossen werden.

Umweltprobleme

Ein gravierendes Problem für das Innenstadtwohnen stellt der Autoverkehr dar. Trotz der umfangreichen Maßnahmen zur Bündelung des Verkehrs, zur Verkehrsberuhigung und zur Reduzierung der Luftverschmutzung stellen Verkehrslärm und die Belastung der Luft mit Feinstaub und anderen Schadstoffen weiterhin eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensqualität in den Innenstädten dar. Hinzu kommen Zerschneidungseffekte der großen Ring- und Ausfallstraßen. Besonders problematisch gestaltet sich die Situation von Wohnlagen entlang der Hauptverkehrsachsen. An verkehrsbelasteten Wohnstandorten ist die räumliche Konzentration sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen evident.

Imageprobleme

Ein negatives Image der Innenstadt als Wohnstandort kann ein massives Problem für die Entwicklungsperspektive einer Stadt darstellen. Es lässt sich auch durch umfangreiche objektive Verbesserungen wie eine Ausweitung und Differenzierung des Wohnungsangebotes sowie Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung kurzfristig nicht leicht beheben. Gerade in der Außenwahrnehmung müssen oft „dicke Bretter gebohrt“ werden, wie in den Fallstudienstädten deutlich wurde.

Gravierende Folgen für das Innenstadtwohnen durch Änderungen ordnungspolitischer Rahmensetzungen – etwa die Einführung einer nicht an Kriterien der nachhaltigen Siedlungsentwicklung gebundenen Wohneigentumsförderung („Wohnriester“) und die Rückkehr zur alten Regelung der „Pendlerpauschale“ – sind bislang (noch) nicht erkennbar, diese Änderungen stellen jedoch kein gutes Signal für die Städte dar.

Wohnen als Katalysator einer erfolgreichen Innenstadtentwicklung

Zahlreiche Argumente sprechen für die Stärkung des Wohnens in der Innenstadt. Angesichts der aufgezeigten Hemmnisse und Konfliktpotenziale ist jedoch nicht davon auszugehen, dass eine solche Entwicklung ein „Selbstläufer“ ist. Es wird auch deutlich, dass eine Wiederentdeckung des Wohnens in der Innenstadt bislang nicht gleichbedeutend mit dem Wegfall der Suburbanisierung, mit einer Aufwertung aller Innenstädte oder auch nur mit der Aufwertung vollständiger einzelner Innenstädte ist. Wie in anderen räumlichen Lagen ist von einer differenzierten Entwicklung auszugehen. Es hängt in vielen Bereichen davon ab, inwieweit Chancen, die sich aus Trends und Entwicklungen ergeben, durch stadtpolitische Weichenstellungen und Maßnahmen seitens der Kommunen ergriffen werden. Hierbei verfügen die Kommunen über eine Vielzahl an Gestaltungsmöglichkeiten, die die Attraktivität des Wohnstandortes Innenstadt entscheidend beeinflussen.

In Bezug auf das innerstädtische Wohnen als Gegenstand der Stadtpolitik geht es im Kern um die Frage, welche Zukunftschancen urbane, innerstädtische Lebensstile in einer hoch komplexen und sich weiter ausdifferenzierenden Gesellschaft haben und welche Auswirkungen dies auf die Entwicklung der Städte hat.

Die Entwicklung des Wohnens in der Innenstadt muss als strategische Querschnittsaufgabe gesehen werden, in die Aspekte von Stadtplanung, Verkehrspolitik, Identitätspolitik und natürlich auch weiterhin der kommunalen Sozialpolitik (als Kernaufgabe im klassischen Verständnis städtischer Wohnungspolitik) einfließen. Im Wesentlichen sind hier acht zentrale Handlungsaspekte zu nennen:

- *Stärkung von Image und Identität:* In der Analyse wurde deutlich, dass die Innenstädte vital bleiben müssen, weil sie Brennpunkt für die Imagebildung der Städte sind. Dies kann nur gelingen, wenn die Wohnfunktion erhalten bleibt, weiter entwickelt wird und nicht nur als eine Ergänzungsfunktion zu Einzelhandel, Freizeitangeboten und gewerblicher Nutzung betrachtet wird. Identitätspolitik und Imagebildung kommt damit ebenso eine entscheidende Bedeutung für die Renaissance der Innenstadt als Wohnstandort zu, wie innerstädtisches Wohnen einen entscheidenden Beitrag für die Bestrebungen der Kommunen nach Urbanität und Authentizität liefert.
- *Von der Daseinsvorsorge zur Angebotspolitik:* Die beschriebenen Entwicklungen machen eine Ausweitung der Wohnungspolitik in den meisten Städten erforderlich. Wohnungspolitische Konzepte müssen künftig als kommunalpolitische Aufgabe über die Daseinsvorsorge hinausreichen. Es gilt dabei auch fiskalische und städtebauliche Aspekte der Wohnungspolitik stärker in den Blickpunkt zu rücken und damit auch zusätzliche Instrumente für die Ansprache neuer Zielgruppen zu entwickeln.

- *Unterstützung neuer Wohnformen:* Die Unterstützung neuer Wohnformen durch die Kommunen dient insbesondere der Ergänzung des Wohnungsangebotes um solchen Wohnraum, der von den etablierten Investoren und Wohnungsanbietern nicht angeboten wird. Sie stellt damit ein Steuerungsinstrument der Kommunen von zunehmender Bedeutung hinsichtlich der Qualifizierung der Wohnungsbestände dar.
- *Intensivierung von Kooperationen mit den Wohnungsmarkakteuren:* Wohnungswirtschaftliche Akteure sind potenzielle Kooperationspartner für das Erreichen sozial- und stadtentwicklungspolitischer Ziele. Neben den kommunalen Wohnungsunternehmen bieten sich hier insbesondere Wohnungsgenossenschaften an. Die Kooperation mit der privaten Wohnungswirtschaft bringt zwar vielfältige intensive Aktivitäten mit sich, sie ist für das Erreichen wohnungs- und stadtentwicklungspolitischer Ziele jedoch unerlässlich.
- *Nutzungsdichte und Baustruktur:* Die Konzentration von Infrastrukturangeboten, kurze Wege sowie engmaschige soziale Netze erfordern eine flächenintensive Nutzung der Innenstadt. Soll dieser entscheidende Standortvorteil innerstädtischen Wohnens aufrechterhalten werden, dann liegt eine Kernaufgabe der Stadtpolitik darin, die Qualität der Innenstädte nicht dadurch zu schwächen, dass bei der Bereitstellung neuer Wohnungsangebote auf urbane Dichte verzichtet wird. Das Reihenhaus in der Großstadt ist keine urbane Wohnform.
- *Baulandpolitik und Bauleitplanung:* Für eine Ausweitung und Differenzierung des Wohnungsangebotes sind innovative Ansätze zur Aktivierung innerstädtischer Flächenpotenziale erforderlich. Dazu zählt die systematische Erfassung von Informationen zu potenziellen innerstädtischen Bauflächen. Wie sich vielerorts und sogar in stark wachsenden Regionen zeigt, kann die Innenentwicklung den Wohnbaulandbedarf weitgehend oder gar vollständig abdecken. Auch durch die Überprüfung der städtebaulichen Ziele und planerischen Festsetzungen im Rahmen der Bauleitplanung lassen sich die Rahmenbedingungen des Innenstadtwohnens verbessern.
- *Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung:* Verbesserungen im Wohnumfeld, die die Wohnfunktion der Innenstädte stärken, betreffen vor allem die Sicherung der Nahversorgung und die Reduzierung von Umweltbelastungen. Insbesondere die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten anderer Verkehrsträger steht dabei im Fokus. Bei Wohnumfeldmaßnahmen sind außerdem konsequenter und umfassender als bislang die Anforderungen des demographischen Wandels zu berücksichtigen.
- *Kommunales Konfliktmanagement:* Die aus dem demographischen Wandel resultierende veränderte Altersstruktur der Innenstadtbevölkerung und das Ziel, Familien in den Städten zu halten, werden auf Grund unterschiedlicher Toleranzschwellen gegenüber Lärm wahrscheinlich zu einer Zunahme von Konflikten zwischen den Altersgruppen führen. Hier sind die Kommunen bei

der Standortplanung von Infrastruktureinrichtungen und Angeboten im öffentlichen Raum, bei der Moderation und dem Management von Konflikten in Zukunft stärker gefordert. Hierfür bietet sich eine Übertragung von bewährten Instrumenten wie dem Quartiermanagement beispielsweise auf Stadtteile mit einem erhöhten intergenerativen Konfliktpotenzial an.

Summary*

Motive and Subject Matter of the Study

In recent decades, settlement development in Germany has been determined by suburbanisation, particularly residential suburbanisation. The family was long regarded as the main driving force in this process. The consequences have been urban sprawl, a growing traffic load, and partial segregation by income, age, and ethnic background.

For some years now, there have been signs of a far-reaching trend towards strengthening the residential function in the inner city. This aspect was the focus of a study published by the German Institute of Urban Affairs in 2005 on living in the inner city.¹ Empirical findings drawing on a poll of residents in two Leipzig and Munich inner city neighbourhoods point to a growing and socio-demographically broadly based interest in inner city housing.

Significant societal processes and mega-trends lead to differential development in inner cities. They include demographic change, new framework conditions for housing resulting from economic transformation processes, and regulatory changes. The purpose of this follow-up study was therefore to develop the key results of the 2005 study by extending investigation to a larger number of cities, thus broadening the data base.

In addition to examining whether and how living in the inner city has taken a favourable turn, the study focuses on causes and effects and the development potential that can influence this shift in the importance of inner urban living.

Method and Structure of the Study

Seven case studies on living in the inner city provide the core element of the study. The cities selected were Braunschweig, Dresden, Frankfurt am Main, Kassel, Cologne, Schwäbisch Gmünd, and Wetzlar. They represent a broad range of framework conditions and initial situations, reaching from the small centre in a rural area to the globally integrated city in a dynamic metropolitan region.

Data and material were examined on resident and household development, the labour market and economic situation, infrastructure endowment, housing market and urban development, and environmental pollution. In addition, focused interviews were conducted in all cities with experts from municipal administration and politics, housing companies and cooperatives, tenant and owner associations,

* Übersetzung: Rhodes Barrett, Berlin.

1 Hasso Brühl und andere: Living in the Inner City – A Renaissance? Difu-Beiträge zur Stadtforschung Bd. 41, Berlin 2005.

with real estate agents, developers and investors, and with local actors, for example from civic associations.

Data analysis and local interviews were supplemented by further literature and material relating to the cities and to the overall topics.

Main Findings of the Study

Broad Acceptance as Residential Location

The renaissance of living in the inner city is an almost undisputed vision. Rejection of spatio-functional differentiation in the city, which has long been abandoned in planning and in the debate on urban development models is now reflected in demand and in the housing preferences of the population. The inner city offers attractive places to live. The division of space and labour within the city is now subject to a different paradigm among residents, as well: the inner city is in principle accepted as a place to live. This is particularly apparent in large cities, while the trend in smaller centres is weaker and less uniform.

The Impact of an Ageing Society

Inner cities are generally expected to benefit particularly from demographic change, since the specific advantages they offer, such as a dense web of easy-to-reach social and cultural facilities and the wide range of services available, are especially interesting for less mobile sections of the population.

Most case studies confirmed that the “young old” are particularly to the fore in acquiring inner city accommodation for their later life. However, housing specifically for older people remains an exemplary exception.

Family Life in the Inner City

Family households, too, benefit from a residential environment with short distances between the place of work, child-care facilities, and the home and from infrastructure and social networks providing informal support. Families are particularly dependent on short distances in coping with everyday life. All case studies confirmed the suitability of the inner city for families where certain traffic and transport conditions are met and green space amenities available.

Moreover, the alleged crime and social tensions often advanced as arguments against inner city neighbourhoods for the family play less and less of a role – not

least in public perception of the issue. On the contrary, inner urban community life has a positive image precisely in the biggest of the cities under study, where social differences are greatest.

Consequences of Separating Place of Residence and Place of Work

Over and beyond international labour ties, there are other trends in the separation of the place of residence from the place of work, but no longer in only one direction. A growing number of people now commute from the inner city – often by rail – to the surrounding region or to other cities.

In view of limited term contracts, frequent changes of job and corporate relocations, the flexibility and mobility that the working world demands of the labour force makes moving house with every change a less feasible option. The result is an increase in job-related secondary residences and multi-locality living arrangements. Central locations in many cities are extremely attractive for such secondary accommodation.

Ethno-Cultural Housing Location Preferences

For most cities, statistics show a surplus in supra-regional migration for core areas. The inner cities are also the first port of call for immigrants. Owing to specific ethno-cultural demands in reconciling integration with the preservation of cultural identity, the inner city will continue to be a favoured residential location. In some cities the development towards a multi-minority society where no one ethnic group predominates is already well advanced. Fears about growing social conflicts that could arise from this development have so far remained unfounded.

The “Creative Class”: Hope for the Future of Urban Development

The increasing overlap between employment and the private sphere means that big cities are becoming attractive for creative and innovative people because they offer an appropriate setting for their lifestyles. This is a very important resource for the development of cities: the concomitant innovation in lifestyle can drive modernisation and enhance a city’s image while having a positive impact on satisfaction with life and economic prosperity.

Economisation of Local Government Policy

The economisation of municipal policy can prove a major obstacle to strengthening the residential function of the inner city. In view of the existential threat to many local authorities posed by the financial crisis since the 1990s and the de facto suspension of local self-government in many places by state supervision of local authorities for household consolidation purposes, fiscal goals have become the focus of municipal policy. Local authority efforts to secure tax revenues have often been accompanied by the one-sided development of the inner city as a location for retail and services. This includes the construction of inner-city shopping centres, whose size often make them permanent foreign bodies in the urban fabric and which provoke new traffic nuisances through delivery traffic and visitor flows.

Housing has meanwhile been recognised as an important element of an urban and thus attractive inner city. Whether this complementary function, which is meanwhile an integral component of inner city concepts, can suffice to secure central locations for residential purposes remains to be seen.

The economisation of local authority policy has also led to the extensive sale of public housing stock. This diminishes local authority control in a key field of municipal service provision and local authority influence on the implementation of urban development policy goals. The longer term effects of the loss of control on cities cannot yet be appraised.

Land-Use Planning

Land-use planning categories pose many a problem for the residential function in central areas. One is the function mix in core areas where industrial and commercial uses are given priority and residential use is not secured.

Building and Housing Size Structures

The study shows that, if the growing popularity of living in the inner city is not everywhere reflected in empirical findings such as growing population figures or positive migration balances, this has essentially to do with deficiencies in building and housing size structure: either there is not sufficient housing available or it does not satisfy the structural and quality requirements of the potential user groups.

The study sees a major obstacle to greater residential use in the inner city by families in the lack of large dwellings. Housing size structures in the inner city are largely designed for small households. As a result, competition for the few large dwellings available is even more fierce.

Moreover, there are signs that the relatively uniform existing housing structures are less and less in keeping with the requirements of an urban society, which, especially in the inner city, have diversified with respect to housing models, lifestyles, and functional demands.

In prosperous cities, diversification of the supply by new construction is often hampered by a lack of building land. The activation of appropriate sites in the city centre in private ownership also often proves problematic. In local authorities where the housing market is quiet, in contrast, surplus housing stock discourages investment and hence new development.

Supplier and Ownership Structure

Even if investors confirm a growing interest in inner city housing, this development has not yet been reflected in the number of new dwellings built; construction has concentrated on a few market segments that promise high returns. Commercial suppliers and investors have yet to react adequately to the diversification of housing demand.

In less expensive market segments and especially in the field of new forms of housing there is a lack of suitable accommodation. New housing forms are becoming more and more important as society ages and individualises. Such housing projects are primarily hampered by organisational market access restrictions in acquiring sites, poor information about existing support options, and a lack of building know-how. In many places it is not possible to exploit the potential for strengthening the residential function in the inner city offered by these cooperative housing projects with respect to building structure, urban diversity, and the attainment of social and spatial integration and equality.

Environmental Problems

Road traffic is a serious problem for living in the inner city. Despite far-reaching measures to bundle and calm traffic and reduce air pollution, traffic noise and pollution by fine dust and other atmospheric pollutants continue to have a considerable adverse impact on the quality of life in the inner city. To this must be added the dividing effects of major ring and arterial roads. Particularly problematic is the situation in residential locations along major transport axes. In residential locations with heavy traffic exposure, the spatial concentration of socially deprived population is evident.

Image Problems

If the image of living in the inner city is negative, this can prove a massive problem for the development prospects of a city. Nor can such an image be easily changed in the short term by far-reaching objective improvements like the expansion and diversification of the housing supply or measures to enhance the residential environment. As the case studies show, the external image often requires a great deal of concentrated effort.

Changes in the regulatory setting – for instance the introduction of home-ownership promotion not tied to criteria for sustainable settlement development and the return to the old flat-rate commuter allowance – do not appear to have had serious consequences for living in the inner city, although such changes do not send the right signal.

Housing as a Catalyst for Successful Inner Urban Development

There are many arguments in favour of promoting living in the inner city. In view of the obstacles and potential for conflict discussed, however, it should not be assumed that such a development can be taken for granted. It is also apparent that the rediscovery of the inner city as a place to live cannot be taken to mean the disappearance of suburbanisation, the upgrading of all inner cities, or even the upgrading of complete individual inner cities. As in other areas, development can be expected to diversify. In many fields it depends on whether local authorities take advantage of the opportunities that trends and developments offer. They have considerable scope to influence the attractiveness of inner city living.

The core policy issues for local authorities are the prospects for urban, inner city lifestyles in a highly complex and increasingly diverse society and the impact on the development of the city.

The development of the inner urban residential function must be seen as a cross-sectional task covering aspects of urban planning, transport and traffic policy, identity policy, and naturally local authority social policy (as a core task in the classical understanding of urban housing policy). There are eight main areas of action:

- *Enhancement of image and identity:* the study showed that the inner city must be kept full of life because it is the focal point for building a city's image. This can succeed only if the residential function is retained, further developed, and not regarded merely as supplementing retail, recreational, and commercial functions. Identity policy and image building are thus decisively important for the renaissance of living in the inner city, just as the inner urban residential

function makes a vital contribution to local authority efforts to attain urbanity and authenticity.

- *From general interest services to supply-side policy:* the developments described make it necessary to expand housing policy in most cities. As a local government task, housing policy must in future go beyond general interest service provision. Greater attention must be paid to fiscal and urban development aspects of housing policy aspects, and additional tools need to be developed to address new target groups.
- *Support for new housing forms:* local authority support for new forms of housing aims in particular at supplementing the housing stock with forms not provided by established investors and suppliers. It is thus an increasingly important municipal control tool in improving the housing stock.
- *Greater cooperation with housing market actors:* housing industry actors are potential cooperation partners in the pursuit of social and urban development goals. In this respect not only housing companies but also cooperatives are important. Cooperation with the private housing industry not only generates a wide range of intensive activity, it is indispensable in attaining housing and urban development goals.
- *Use density and physical structure:* the concentration of infrastructure services, short distances, and tightly-knit social networks require the intensive use of land in the inner city. If the vital locational advantage of inner city housing is to be maintained, urban policy must avoid weakening the quality of inner urban areas by renouncing urban density in providing new housing. Terraced housing is not an urban housing form.
- *Building land policy and land-use planning:* in expanding and diversifying the housing supply, innovative approaches are needed to activate inner city land resources. They include the systematic collection of information on potential building land in central areas. It is clear that in many places, even in fast growing regions, inner urban development can largely or completely satisfy the demand for residential building land. The framework conditions for inner-city living can also be improved by reviewing urban development goals and land-use planning decisions.
- *Improving the residential environment:* improvements to the residential environment that enhance the residential function in the inner city include local supply facilities and the reduction of environmental pollution. The main focus is on reducing private motorised traffic in favour of other transport modes. In addition, measures to improve the residential environment must take more consistent and greater account than of the demands of demographic change.
- *Local authority conflict management:* shifts in the age structure of the inner city population resulting from demographic change and efforts to retain fami-

lies in the city are likely to bring growing conflicts between age groups owing to differences in noise tolerance thresholds. In this field, greater demands will in future be made of local authorities in planning the location of infrastructural facilities and services in the public space, in mediating and managing conflicts. The transfer of tried and tested tools like neighbourhood management to neighbourhoods with a high potential for intergenerational conflict can be useful.

1. Einführung und thematische Einordnung

Als Phänomen des Industriezeitalters prägte die (Wohn-)Suburbanisierung in den vergangenen Jahrzehnten maßgeblich die Siedlungsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland (vgl. z.B. Kieß 1991). Insbesondere Familien galten lange Zeit als treibende Kraft dieses Prozesses. Nach gängigem Bild traten sie schnellstmöglich den Weg raus aus der Stadt ins Einfamilienhaus im Grünen am Rande der Stadt oder im peripheren suburbanen Raum an, sobald die berufliche Perspektive gesichert und Nachwuchs in Sicht war. Folgen dieser Entwicklung waren die Ausweisung immer neuer Wohngebiete am Stadtrand oder im Umland, die Zersiedelung der Landschaft und der Bau neuer Verkehrswege sowie eine partielle soziale Segregation nach Einkommen, Alter und ethnischem Hintergrund.

Bereits seit über 20 Jahren ist von einer Renaissance städtischer Lebensformen die Rede (vgl. Häußermann und Siebel 1987). Die „neuen Urbaniten“ bevölkerten nach der damaligen Beobachtung zunehmend wieder alte innerstädtische Wohnquartiere und veränderten deren Gesicht. Eine Bestätigung dieser Renaissance erfuhr, wer sich in ausgewählte innerstädtische Gründerzeitquartiere großer Städte wie Kreuzberg, das Schanzenviertel, Bockenheim oder Schwabing begab. Die neue Urbanität war an bestimmte Quartierstypen gekoppelt, in denen sich bestimmte Lebensstile konzentrierten, die der sozialen Bewegung und der Gegenkultur entsprangen (vgl. Roth und Rucht 2008). In vielen anderen Innenstadtquartieren jedoch war mangels dieser Alternativkultur eine Wiederentdeckung innerstädtischen Wohnens nicht zu beobachten.

Seit einigen Jahren mehren sich die Anzeichen für einen umfassenderen Trend zur Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt. Diese These stand im Zentrum einer Studie, die das Deutsche Institut für Urbanistik im Jahre 2005 zum Wohnen in der Innenstadt veröffentlichte¹. Diese Studie bezog sich auf zwei Innenstadtquartiere, je eines in Leipzig und München, die als Wohnstandorte äußerst beliebt waren und deren Bewohner sich überwiegend explizit für das Wohnen in der Innenstadt entschieden hatten. Unter diesen überzeugten Innenstadtbewohnern waren, zumindest im Falle Leipzigs, auch auffällig viele Familien und im Falle Münchens Bewohner aus sehr unterschiedlichen Milieus und Lebensstilzusammenhängen. Gemeinsam war ihnen, dass sie sich schwer ein Leben außerhalb oder am Rande der Stadt vorstellen konnten. Wenn sie nach ihren Lagewünschen im Falle eines Umzugs gefragt wurden, so wollten sie überwiegend im Quartier bleiben oder zumindest in einem anderen Innenstadtteil wohnen. So vorsichtig die Ergebnisse der Studie angesichts der Tatsache zu bewerten sind, dass es sich hierbei nur um zwei ausgewählte Quartiere in nur zwei Städten mit besonderer Charakteristik und Attraktivität handelte, so lassen sich dennoch aus den empirischen Befunden Hinweise auf ein wachsendes Interesse am Wohnen in der Innenstadt ableiten,

1 Hasso Brühl und andere: Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance? Difu-Beiträge zur Stadtforschung Bd. 41, Berlin 2005.

das eine viel breitere soziodemographische Basis hat als die von Häußermann und Siebel beschriebenen Phänomene neuer Urbanität.

Die sehr unterschiedlichen Ausgangssituationen und Einflussgrößen in den Städten sorgen dafür, dass sich die Innenstädte der Kommunen bislang in unterschiedlichem Maße zu beliebten und begehrten Wohnlagen entwickeln. Insbesondere die räumlichen Auswirkungen prägender gesellschaftlicher Prozesse und Megatrends tragen zu einer Differenzierung der Entwicklung in den Innenstädten bei. Im Folgenden soll daher ein kurzer Überblick über diese Prozesse und Trends gegeben werden. Dazu zählen der demographische Wandel, veränderte Rahmenbedingungen für das Wohnen, die auf ökonomische Transformationsprozesse zurückzuführen sind, sowie ordnungspolitische Veränderungen.

Eine Vielzahl von Studien hat sich in den vergangenen Jahren mit Aspekten des Wohnens in der Innenstadt beschäftigt oder den Versuch unternommen, diesen globalen Trend für einzelne Städte zu überprüfen. Es zeigte sich dabei auch, dass nicht in jeder Stadt eine Rückkehr zu beobachten bzw. zu erwarten ist (vgl. z.B. Meng und andere 2008). Angesichts der umfangreichen Debatten um die Ergebnisse der vorangegangenen Studie soll an dieser Stelle noch einmal klargestellt werden, dass eine Wiederentdeckung des Wohnens in der Innenstadt bislang nicht gleichbedeutend mit dem Wegfall der Suburbanisierung, mit einer Aufwertung aller Innenstädte oder auch nur mit der Aufwertung vollständiger einzelner Innenstädte sein kann. Es wird, wie in anderen räumlichen Lagen auch, immer eine differenzierte Entwicklung zu beobachten sein.

1.1 Demographischer Wandel

Die demographische Entwicklung ist eine der zentralen Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung, auch weil die kommunale Selbstverwaltung zu einem wesentlichen Bestandteil auf allokativen Finanzierungskonzepten beruht (vgl. Vesper 2002). In Deutschland ist diese Entwicklung seit Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts maßgeblich durch eine dauerhafte Unterschreitung der Anzahl der Gestorbenen durch die Anzahl der Geburten gekennzeichnet (vgl. Birg und Koch 1987). Die unter dem Begriff „Demographischer Wandel“ zusammengefassten Prozesse sind für die künftigen Anforderungen an Stadtentwicklung und Wohnungspolitik in Deutschland in unterschiedlichem Maße von Bedeutung. Im Wesentlichen geht es dabei um vier sich überlagernde Effekte im Hinblick auf die Bevölkerung: quantitative Schrumpfung, Alterung, Heterogenisierung und Vereinzelung.

Quantitative Schrumpfung der Bevölkerung

Die Vorausberechnungen zur Bevölkerungsentwicklung in Deutschland ergeben für die kommenden Jahrzehnte einen deutlichen Rückgang der Bevölkerung, die je nach Höhe des unterstellten Zuwanderungsüberschusses von derzeit rund 82 Mio. auf 62 bis 79 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner im Jahre 2050 zurückgeht (Vgl. Statistisches Bundesamt 2006). Dieser auf gesamtstaatlicher Ebene unstrittige Trend wird auf regionaler Ebene stark durch die Höhe der Geburtenüberschüsse/-defizite, vor allem aber durch die Bilanz der Zu- und Wegzüge variiert. Diese hängt von zahlreichen Einflussgrößen wie der Ausbildungs- und Arbeitsplatzentwicklung, aber auch vom Mobilitätsverhalten und von Veränderungen der Wohnpräferenzen ab.

Alterung der Bevölkerung

Die Verlängerung der Lebenszeit sowie das Geburtendefizit, das seit Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts die Bevölkerungsentwicklung in Deutschland prägt, führen zu einer Verschiebung der Altersanteile. Der Anteil alter und hochbetagter Menschen hat in vielen Städten und Gemeinden bereits in der Vergangenheit stark zugenommen. Dieser Prozess wird sich in den kommenden Jahren deutlich verstärken.

Als Folge der Alterung wird mit einer weiteren Zunahme von Ein- und Zweipersonen-Haushalten gerechnet. Angesichts der Alterung der Gesellschaft besteht ein gesteigertes Interesse daran, die Pflege- und Betreuungssysteme durch möglichst flexible und bedarfsgerechte Leistungsangebote auch in Zukunft finanzierbar zu halten. Gleichzeitig erfordern die aufgehende Schere bei der Höhe der Renteneinkommen sowie der Wunsch der Mehrzahl älterer Menschen, möglichst lange in ihrem vertrauten Umfeld zu wohnen, eine größere Bandbreite an Wohn- und Betreuungsangeboten, die auch kostengünstigere Lösungen als das Wohnen im Senioren- oder Pflegeheim ermöglichen. Dazu zählt der Ausbau alternativer Wohnformen für ältere Menschen, die auch vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden größeren Vielfalt der Lebensstile im Alter in Zukunft an Bedeutung gewinnen werden (vgl. Poddig 2007).

Heterogenisierung der Bevölkerung

Die Wanderungsstatistik weist in den meisten Städten Überschüsse in den Innenbereichen bei der überregionalen Wanderung aus. Menschen, die neu in eine Stadt ziehen, orientieren sich demnach bei der Wohnungssuche zunächst am Zentrum der Stadt (vgl. Sturm und Meyer 2008, S. 231).

Die Städte und insbesondere die Innenstädte sind daher auch erste Anlaufstellen für zuwandernde Migrantinnen und Migranten (vgl. Häußermann und Siebel 2000). Auf Grund spezifischer ethnisch-kultureller Anforderungen werden Innenstädte auch in Zukunft ein begehrter Wohnstandort für viele Menschen mit Migrationshintergrund bleiben. In einem Umfeld, das von der Vielfalt urbaner Kultur und heterogenen Lebensstilen geprägt ist, scheinen die Voraussetzungen für eine Balance zwischen der Wahrung einer eigenen kulturellen Identität und dem Erfordernis der Integration (vgl. Schader Stiftung 2005) häufig besonders günstig zu sein (vgl. Dilger und Fürst 2008). Dies gilt jedoch nicht für alle Migrantengruppen, hier muss künftig stärker nach dem jeweiligen ethnisch-kulturellen Hintergrund hinsichtlich der Wohnpräferenzen differenziert werden.

Die Heterogenisierung der Bevölkerung ist als gesellschaftlicher Trend im Zusammenhang mit dem demographischen Wandel vor allem als Folge von Migration anzusehen. Für die Migrantinnen und Migranten wird – wie für die Bewohnerinnen und Bewohner insgesamt in den Innenstädten – außerdem eine Pluralisierung der Lebensstile erwartet (vgl. Brühl und andere 2005).

Vereinzelung der Bevölkerung

Die Vereinzelung ist eine Folge der Auflösung klassischer familiärer Lebensformen und der Veränderung von Lebensstilen². Ausdruck dieses Prozesses ist die bereits seit Jahren zu beobachtende Zunahme von Ein- und Zwei-Personen-Haushalten.

Welche gravierenden Auswirkungen für das Leben und Wohnen in der Stadt gerade dieser Prozess haben wird, zeigt sich in der Tatsache, dass nach Schätzungen *80 Prozent aller Pflege- und Versorgungsleistungen für ältere Menschen heute noch innerhalb der Familie* erbracht werden (vgl. Göschel 2006, S. 28). Eine Auflösung traditioneller Formen des familiären Zusammenlebens zieht daher einen höheren Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen im Bereich Pflege und Betreuung nach sich, weil Leistungen in diesem Bereich nicht mehr durch Verwandte und Angehörige auf informeller Ebene erbracht werden. Angesichts der Schwäche der öffentlichen Haushalte sind aber solche Leistungen kaum durch die Kommunen finanzierbar. Daher gewinnen andere Formen informeller Dienstleistungsproduktion an Bedeutung, die die öffentliche Hand bei der Bereitstellung öffentlicher Infrastrukturleistungen entlasten. Dies betrifft auch die Unterstützung neuer „urbaner“ Lebensformen, die die „vereinzelten“ Haushalte wieder zu gemeinschaftlichen Lebensformen zusammenführen, innerhalb derer die erforderlichen Betreuungsleistungen auf zivilgesellschaftlichem Wege erbracht werden.

² Vereinzelung hier also nicht im sozialpsychologischen Sinn als Vereinsamung, sondern sozialpolitisch als Existenz einzeln lebender Individuen ohne verlässliche Hilfsnetze, wie sie in der Regel nur die Familien stellen können (vgl. Göschel 2006, S. 24 f.).

1.2 Ökonomischer Strukturwandel

Prozesse zunehmender internationaler Verflechtung haben vor allem seit den 1970er-Jahren zu einem nachhaltigen ökonomischen Strukturwandel geführt. Von dieser durch eine Liberalisierung der Märkte, sich verändernde Produktionsweisen, technologischen Fortschritt und veränderte geopolitische Rahmenbedingungen getragenen Entwicklung waren nahezu alle Wirtschaftsbranchen betroffen (vgl. Heinz 2008). Für die Kommunen und deren Innenstädte ergibt sich eine Vielzahl von Auswirkungen aus diesem Strukturwandel.

Konzentration und Dekonzentration

Wegen der Bedeutung von Gewerbesteuerereinnahmen für die Kommunalfinanzen ist als eine der entscheidenden Auswirkungen der Globalisierung die räumliche Reorganisation ökonomischer Aktivitäten auf Grund veränderter Standortpräferenzen und Organisationsstrukturen von Unternehmen zu sehen. Diese Entwicklung, die Prozesse der Standortkonzentration wie auch der Dezentralisierung umfasst, führte zu einer wachsenden Standortkonkurrenz zwischen Stadt und Umland sowie zwischen Stadtregionen. Bemühungen um eine stärkere Profilierung und Spezialisierung, die mit steigendem Konkurrenzdruck einhergingen, schlugen sich insgesamt in einem Bedeutungsgewinn kommunaler Wirtschaftspolitik nieder (ebenda, S. 23). Die Auswirkungen auf die Innenstädte waren je nach wirtschaftlicher Situation in den Städten unterschiedlich und durch eine weitere Tertiärisierung der Branchenstruktur und steigende gewerbliche Nutzungen oder durch Funktionsverluste und die Bemühungen um Ersatznutzungen geprägt.

Privatisierung kommunaler Unternehmen

Als Folge wachsender Standortkonkurrenz sowie stagnierender Einnahmen bei gleichzeitig steigenden Aufwendungen für alte und neue Aufgaben gerieten immer mehr Kommunen in den vergangenen Jahren in eine Finanzkrise (vgl. Jungfer 2005). Steigende soziale Ausgaben auf Grund höherer Erwerbslosigkeit und sinkende Einnahmen im Zuge der Steuerreform des Bundes führten zu intensiven Bemühungen der Kommunen um eine Haushaltskonsolidierung. Eine Strategie hierbei sah die Reduzierung des kommunalen Leistungs- und Aufgabenspektrums durch Privatisierung oder Leistungsabbau vor (ebenda, S. 171). Dieser Prozess hinterließ – gemeinsam mit dem Ende der Gemeinnützigkeit öffentlicher Wohnungsunternehmen – tiefe Spuren auch in der kommunalen Wohnungspolitik. Vor allem schritt die Privatisierung kommunalen Wohnungsbestands in den vergangenen Jahren voran. Teils wurden größere Wohnungsportfolien veräußert, teils Wohnungsgesellschaften vollständig oder anteilig privatisiert. Als Folge dieser Pri-

vatisierung öffentlicher Wohnungsbestände ist ein Bedeutungsgewinn privater, institutioneller Wohnungsmarktakeure zu verzeichnen. Jene Wohnungsbestände, die im Eigentum der Kommunen verblieben, sind vielerorts einer stärkeren Renditeorientierung ausgesetzt.

Bedeutung von Image und Identität

Als Folge des verstärkten Standortwettbewerbs ist auch der Bedeutungsgewinn von Identitätspolitik (vgl. Göschel 2006) zu sehen, die über die Akkumulation „symbolischen Kapitals“ die Bindung geldlichen Kapitals und damit die Sicherung des Wirtschaftsstandortes Stadt gewähren helfen sollte (vgl. Bourdieu 1976). Die Innenstädte wurden in diesem Zusammenhang als symbolische Mitte der Stadt in gesellschaftlich inszenierte Orte und Erlebnisräume umgewandelt und damit zum maßgeblichen Schauplatz einer Ästhetisierung der Stadt nicht nur auf baulicher Ebene (vgl. Hasse 1994). Das unter anderem aus dem baukulturellen Erbe entstehende Image einer Stadt entscheidet nicht unwesentlich als „weicher“ Standortfaktor über die Attraktivität dieser Stadt für bestimmte Lebensstilgruppen und Wirtschaftsbranchen, zu denen insbesondere die „Creative Class“ bzw. die „Creative Industries“ zu zählen sind (vgl. Florida 2002).

Wohnen als Standortfaktor

Eine Neuausrichtung und Aufwertung erfährt im Zusammenhang mit den beschriebenen Prozessen der Ökonomisierung von Stadtpolitik auch die Wohnungspolitik. Als zentrales Aufgabenfeld kommunaler Daseinsvorsorge stand bislang vorwiegend die soziale Wohnraumversorgung im Zentrum der politischen Aktivitäten. Im Zuge kommunaler Standortpolitik und Wirtschaftsförderung wird diese sozialpolitische Ausrichtung inzwischen zunehmend durch wohnungspolitische Strategien abgelöst, die auch die Eigentumsförderung sowie die Schaffung gehobener Wohnungsangebote umfassen. Diese Wohnungsangebote werden als ein Standortfaktor angesehen, der entscheidend zur Attraktivitätssteigerung von Städten für Lebensstilgruppen und Schlüsselbranchen angesehen wird, in denen eine zunehmende Verbindung von Wohnen und Arbeiten zu beobachten ist. Auf Grund der Standortanforderungen für solche Wohnangebote, zu denen neben einer guten Erreichbarkeit ein sozial vielfältiges Wohnumfeld gehört, das eine gute Infrastrukturausstattung und eine Vielfalt hinsichtlich von Freizeitmöglichkeiten bietet, prägt diese Neuausrichtung der Wohnungspolitik in vielen Städten maßgeblich die Entwicklung des innerstädtischen Wohnens.

Zu den Folgen dieses Strukturwandels, die in innerstädtischen Quartieren der Metropolen und Großstädte zu beobachten sind, zählen Prozesse der Entgrenzung auf verschiedenen Ebenen: Auf räumlicher Ebene führen die Anforderungen einer flexibilisierten Arbeitswelt sowie abnehmende Beschäftigungssicherheit, z.B. im Zusammenhang mit Unternehmensumstrukturierungen, prekären Beschäftigungsverhältnissen und zeitlich befristeten Arbeitsverträgen, zu neuen Mobilitätsmustern und einer steigenden Zahl von Fernpendlern. Von diesem Trend profitieren vor allem jene Wohnstandorte, die eine hohe Verkehrszentralität aufweisen.

Auch das Verhältnis von Wohnen und Arbeiten ist – zumindest in den großen Städten – im Zusammenhang mit dem ökonomischen Strukturwandel einer Veränderung ausgesetzt, die sich in einer stärkeren Überschneidung von Erwerbstätigkeit und Privatsphäre ausdrückt. Mit dem Aufkommen neuer Technologien und Medien sind die Grenzziehungen zwischen Wohnen und Arbeiten, die das Leben in der Stadt im 20. Jahrhundert entscheidend prägten, heute im Auflösen begriffen. Dieses „entgrenzte Wohnen“, in dem mediale Tätigkeiten in traditionelle Wohnfunktionen eingebettet werden (vgl. Hintersteiner 2006), betrifft insbesondere die Protagonisten einiger als Schlüsselbranchen für die Stadtentwicklung angesehener Wirtschaftsbereiche, die unter dem Begriff der oben bereits erwähnten Creative Class geführt werden (vgl. Florida 2002). In einer Vielzahl von Studien wird auf die Konzentration der Creative Class auf bestimmte innerstädtische Quartierstypen hingewiesen, so dass die Schlüsselbranche auf wirtschaftlicher Ebene in Verbindung mit der Neuausrichtung der Wohnungspolitik auch zu einer Schlüsselzielgruppe bei der Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt wird.

Die Flexibilisierung der Arbeitswelt und die Entgrenzung von Wohnen und Arbeiten führen auch zur Herausbildung unterschiedlicher Zeitstrukturen in der Stadt. Die Ausdehnung gesellschaftlicher Aktivitäten betrifft in unterschiedlicher Intensität vor allem die Großstädte. Diese Tendenz zur Non-Stopp-Gesellschaft, die sich unter anderem in einer Flexibilisierung von Öffnungs- und Arbeitszeiten ausdrückt und auch im Zusammenhang mit der Entwicklung zur „Freizeitgesellschaft“ steht, macht sich vor allem in den innerstädtischen Quartieren bemerkbar (vgl. Henckel und Eberling 2002).

1.3 Ordnungspolitische Veränderungen

Das Leitbild des Gewährleistungsstaats

Die im Zusammenhang mit Entgrenzung und Flexibilisierung stehenden ökonomischen und gesellschaftlichen Prozesse schlugen sich auch in einem Strukturwandel der kommunalen Daseinsvorsorge nieder (vgl. Sternberg 2002). Auf normati-

ver Ebene erfuhren politische Konzepte eine Konjunktur, die im Rahmen des Übergangs vom Leistungs- zum Gewährleistungsstaat eine Liberalisierung, Deregulierung und Privatisierung von bislang hoheitlichen Aufgaben vorsahen. Insbesondere das Gemeinschaftsrecht der Europäischen Union brachte zahlreiche Änderungen mit sich, die in diese Richtung weisen und die Steuerungsmöglichkeiten auf kommunalpolitischer Ebene beeinflussen. Im Infrastrukturbereich, aber auch in Bezug auf Städtebau und die Wohnungspolitik in den Innenstädten sind in diesem Zusammenhang die Regelungen zur Ausschreibung öffentlicher Aufträge von besonderer Bedeutung.

Das Leitbild des Gewährleistungsstaates als Regelungskonzept für die Verantwortungsteilung zwischen Staat und nichtstaatlichen Akteuren setzt ein hohes Maß an Kooperationsbereitschaft voraus. Die Einbindung privater Akteure in bislang hoheitliche Aktivitäten erfährt in diesem Zusammenhang eine wachsende Bedeutung auch in der Wohnungspolitik.

Veränderungen bei der sozialen Wohnraumversorgung

Zu den sich ändernden Rahmenbedingungen des Wohnens zählt auch der Wandel in der sozialen Wohnraumversorgung. Nach Angaben des Deutschen Städtetages (DST) hat sich der Sozialwohnungsbestand seit der letzten Volks- und Gebäudezählung von damals 3,9 Mio. auf 1,8 Mio. Wohnungen im Jahr 2001 mehr als halbiert (vgl. DST 2006). Da seitdem nochmals geschätzte 100 000 Wohnungen pro Jahr aus der Bindung herausgefallen sind, nähert sich der Bestand dem Wert von einer Mio. Wohnungen. Eine flächendeckende Mietpreisentwicklung, die ein Gegensteuern der Kommunen obsolet machen würde, ist dabei genauso wenig zu beobachten wie ein entsprechender Rückgang der am Markt benachteiligten Haushalte. Ihr Anteil hat in den vergangenen Jahren im Gegenteil sogar zugenommen. Über ein Drittel der bundesdeutschen Bevölkerung hatte 2002 ein Einkommen zur Verfügung, das lediglich 75 Prozent des bundesdeutschen Durchschnitts oder weniger erreichte (vgl. Statistisches Bundesamt 2004, S. 630).

Aber auch die Zahl derjenigen Haushalte, die nicht wegen geringen Einkommens, sondern aus anderen sozialen Gründen auf Hilfe bei der Wohnraumversorgung angewiesen sind, wird nach allgemeiner Einschätzung in Zukunft zunehmen. Dies betrifft insbesondere ältere Menschen, Migranten und „unvollständige Familien“. Für benachteiligte Stadtteile, die durch eine Kombination von hohem Migrantenanteil, geringem Pro-Kopf-Einkommen, hohem Anteil an Transferempfängerhaushalten sowie einem hohen Erwerbslosenanteil vor allem bei jungen Migranten gekennzeichnet sind und die es weiterhin auch (aber eben nicht nur) in den Innenstädten geben wird, sind spezifische Ansätze erforderlich, die an im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“ Bewährtes anknüpfen.

Abschaffung von Pendlerpauschale und Eigenheimzulage

Die Abschaffung der Eigenheimzulage zum Jahreswechsel 2005/2006 und die Neuregelung der Pendlerpauschale im Jahr 2007 stellten auch ein politisches Signal des Gesetzgebers zur Abschaffung steuerlicher Begünstigungen dar, die die Suburbanisierung und die aus ihr folgenden Prozesse der Flächeninanspruchnahme für Wohnungsbau sowie der Umweltbelastungen durch steigende Mobilität unterstützen.

Diese steuerlichen Neuregelungen führten in Verbindung mit gestiegenen Energiekosten dazu, dass in den vergangenen Jahren die tatsächlichen Kosten des Wohnens im Umland verstärkt in das Bewusstsein der Bevölkerung drangen. Inzwischen ist an die Stelle der Eigenheimzulage das Eigenheimrentengesetz getreten, und die Pendlerpauschale in ihrer neuen Fassung wurde jüngst für verfassungswidrig erklärt. Damit nähern sich die Bedingungen wieder dem Zustand an, der lange Zeit zumindest mitverantwortlich für den Wegzug vieler Menschen ins Umland war. Der Bewusstseinswandel jedoch könnte nachhaltig sein, weil gerade die in der Vergangenheit sehr hohen Treibstoffpreise vielen Menschen die finanziellen Folgen eines mit einem dezentralen Wohnstandort verbundenen erhöhten Verkehrsaufwandes verdeutlicht haben.

Weitere Trends, die Einfluss auf die Wohnungspolitik der Kommunen nehmen, betreffen umweltpolitische und energetische Überlegungen (Energieeffizienz und Klimaschutz), verändertes Mobilitätsverhalten (unter anderem durch technische Innovationen) sowie die konjunkturelle Entwicklung.

1.4 Veränderter Stellenwert der Wohnungspolitik

Die sich verändernden Rahmenbedingungen auf gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und ordnungspolitischer Ebene sowie deren Auswirkungen auf Wohnpräferenzen, Sozialstruktur, Städtebau und Unternehmen haben in den vergangenen Jahren zu einer neuen Themenprofilierung im Bereich des Wohnens als zentralem Aufgabefeld kommunaler Daseinsvorsorge geführt. Es ist festzustellen, dass seitdem in vielen Städten die Diskussion über die Stadt als Wohnstandort begonnen hat bzw. intensiviert wurde. Auch bei den Akteuren der Stadtplanung und der Stadtpolitik wächst mit der neu entfachten Debatte die Hoffnung, das Wohnen in die Stadt und die Innenstädte zurückzuholen. Und es gibt Anzeichen dafür, dass die Entwicklung ihnen recht gibt: Seit einiger Zeit erfreuen sich die Städte und auch die Innenstädte bei der Mittelschicht zunehmender Beliebtheit als Wohnstandort.

Auch die Auffassung darüber, was unter kommunaler Wohnungspolitik zu verstehen ist, unterliegt einem Wandel (siehe oben). Neben die Versorgung sozial benachteiligter Haushalte – die in etlichen Städten und Gemeinden angesichts dort zurzeit entspannter Wohnungsmärkte inzwischen als weniger drängendes Prob-

lem gesehen wird – treten zunehmend Überlegungen, wie in einer Gesellschaft mit sich ausdifferenzierenden Lebensstilen passende Wohnungsangebote in der Stadt zur Verfügung gestellt werden können; wie das Altwerden in der „eigenen“ Wohnung für möglichst viele Menschen gewährleistet werden kann; wie man stärker dem Wunsch eines wachsenden Anteils von Familien nach einem Wohnen in der Innenstadt gerecht werden kann. Attraktive Wohnlagen in den Innenstädten geraten als „weicher“ Standortfaktor in den Fokus von Stadtmarketing und Identitätspolitik. Die Stabilisierung der Einwohnerzahlen und die Schaffung hochwertiger Wohnungsangebote werden angesichts knapper öffentlicher Finanzen als zunehmend wichtiger Beitrag gewertet, um die fiskalische Basis kommunaler Selbstverwaltung zu sichern.

2. Das Forschungsdesign

2.1 Untersuchungsleitende Vorüberlegungen und Hypothesen

In den vergangenen Jahren ist eine lebhafte öffentliche Diskussion über das Wiedererstarken der Wohnfunktion in den Innenstädten in Gang gekommen, vielerorts erfreut sich die Innenstadt zunehmender Beliebtheit als Wohnstandort. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der Anforderungen einer zunehmend älteren Bevölkerung an die Stadt als Wohnort, aber auch im Hinblick auf die steigenden Erschließungs- und Wohnfolgekosten an der Peripherie der Städte werden inzwischen auch zentrale Lagen als Wohnstandort für solche Nachfragergruppen diskutiert und entwickelt, die noch vor kurzem mangels entsprechender Angebote an den Stadtrand oder ins Umland „abwanderten“. Auch wenn diese Entwicklung bisher noch nicht flächendeckend in der gesamten Bundesrepublik Deutschland beobachtet werden kann, ist die Bedeutung der Innenstadtentwicklung in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen.

Die Untersuchung basiert auf einem Forschungsprojekt zum Wohnen in der Innenstadt, welches das Deutsche Institut für Urbanistik in den Jahren 2004 und 2005 durchführte und dessen Ergebnisse unter dem Titel „Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance?“¹ veröffentlicht wurden. Im Rahmen dieser Studie wurde das Thema anhand zweier Fallstudien untersucht: des innerstädtischen Glockenbach- und Gärtnerplatzviertels in München sowie des innenstadtnahen Stadtteils Schleußig in Leipzig. In beiden Städten wurde die Bevölkerung des Stadtteils schriftlich befragt, wurden lokale Akteure und Experten aus Stadtverwaltung und -politik sowie der Wohnungswirtschaft interviewt. Die zentralen Ergebnisse dieses Projekts wurden in 14 Thesen zum innerstädtischen Wohnen zusammengefasst, die hier in verkürzter Form dargestellt werden:

- Die durch die industrielle Revolution des 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts bedingten Ursachen der Stadtfucht schwächen sich ab und fallen zum Teil weg. Es ist wieder ein steigendes Interesse am Wohnen in der Stadt zu beobachten. Zu den Rahmenbedingungen, die diesen Trend begründen, zählen die rückläufige Bevölkerungsentwicklung, die Stärkung der Städte als Wirtschaftsstandorte, die zunehmend bewusster wahrgenommenen Kosten des Umlandwohnens und veränderte Leitvorstellungen vom Wohnen, die in Konkurrenz zum freistehenden Einfamilienhaus treten.
- Es erfolgt eine „Wiederentdeckung innenstadtnahen Wohnens“ durch die (gehobene) Mittelschicht. Das Neue der derzeitigen Vorgänge besteht in der „Wiederentdeckung“ innenstadtnahen Wohnens nicht nur der Ein- bis Zwei-Personen-Haushalte und bestimmter Lebensstilgruppen, es sind vielmehr Per-

1 Hasso Brühl und andere: Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance?, Difu-Beiträge zur Stadtforschung Bd. 41, Berlin 2005 (2. Aufl. 2006).

sonen aller Lebensphasen, Haushaltsgrößen, mit unterschiedlichen Lebensstilen und Gewohnheiten, für die der innenstadtnahe Bereich zum Wohnstandort erster Wahl wird. Als Folge dieses Trends wird sich der Prozess der räumlichen Abgrenzung unterschiedlicher Einkommensgruppen verstärken.

- Das Image des Wohnens in der Innenstadt ist im Wandel zum Positiven begriffen. Dieses positive Image innenstadtnahen Wohnens geht über die Akzeptanz einzelner Areale und Straßenzüge hinaus und bezieht ganze innenstadtnahe Wohnquartiere mit ein. Allerdings ist dieser Prozess nicht als Selbstläufer zu verstehen.
- Investoren beginnen, die Innenstadt wieder für das Wohnen zu entdecken. Es ist ein verstärktes Interesse von Wohnungsunternehmen und Investoren am Wohnungsbau im innenstadtnahen Bereich festzustellen. Die Renditeerwartungen im hochpreisigen Sektor rücken den innerstädtischen Wohnungsbau verstärkt ins Blickfeld. Wohnungsunternehmen und Investoren setzen dabei auf eine homogene Sozialstruktur und sprechen die gehobene Mittelschicht an.
- Die Wohneigentumsquote liegt in der Innenstadt weit unter dem bundesrepublikanischen Durchschnitt; die Mietwohnung ist in der Innenstadt damit die vorrangig anzutreffende Wohnform. Eine relevante Erhöhung der Wohneigentumsquote in Deutschland ist in innenstadtnahen Quartieren angesichts der hohen Bodenpreise nicht zu erwarten, obwohl zunehmend Wohneigentum in der Innenstadt entsteht und nachgefragt wird. Die Mietwohnung ist und bleibt damit die in den Innenstädten vorherrschende Wohnform.
- Das Eigenheim im Umland als Status- und Repräsentationssymbol erhält Konkurrenz durch die (Zweit-)Eigentumswohnung in innerstädtischen Bereichen. Damit erfährt das Wohnen in der Innenstadt eine relative Statusaufwertung im Verhältnis zum Wohnen im Eigenheim an der Peripherie.
- Die Gewinner(-städte) im wirtschaftlichen Wettbewerb der Kommunen weisen deutliche Aufwertungsprozesse in ihren Innenstädten auf. Wer heute in eine solche Stadt zieht, gehört eher zu den Gewinnern der Gesellschaft. In Städten mit einer schwachen Wirtschaftsentwicklung ziehen die ökonomisch potenten Haushalte dagegen weiterhin ins Umland.
- Das Nebeneinander von aufgewerteten und problematischen Quartieren führt zu sozialen Spannungen. Die so genannten Exkludierten (die „As“: Arme, Ausländer, Arbeitslose) werden nicht nur symbolisch an den Rand der Gesellschaft gedrängt, sondern auf Grund der steigenden Mieten im Innenstadtbereich verstärkt an den Stadtrand verdrängt (werden). Zusätzlicher Konfliktstoff entsteht durch das erhöhte Sicherheitsbedürfnis jener, die im gesicherten Wohlstand leben und mit höherer Durchsetzungskraft ausgestattet sind.
- Die Lebensstile differenzieren sich aus. Dabei entstehen – auch im Innenstadtbereich – Quartiere mit unterschiedlichen sozialen Milieus bei gleicher

Schichtzugehörigkeit. Innenstadtwohnen ist und wird zunehmend weniger eine Frage eines spezifischen Lebensstils. Das Wohnen in der Innenstadt spricht nämlich nicht nur einen bestimmten Lebensstiltypus an oder bringt nur einen bestimmten Lebensstiltypus hervor, vielmehr finden sich in der Innenstadt unterschiedliche Lebensstile wieder.

- Innenstadt und innenstadtnahe Gebiete werden auch von jungen Familien angenommen. Es ist zu beobachten, dass vermehrt junge Familien oder Haushalte, die vor der Familiengründung stehen, in Innenstadtrandgebieten bzw. innenstadtnahen Gebieten verbleiben oder gar dorthin zuziehen.
- Der in der Vergangenheit an dem Ein- bis Zwei-Personen-Haushalt ausgerichtete Wohnungsneubau entspricht nicht dem Bedarf. Trotz des Trends zu kleinen Haushalten wird vorrangig Wohnraum ab drei bis vier Zimmern nachgefragt; die Vorstellung, nach der Single- und Zwei-Personen-Haushalte Bedarf an Ein- bis Zwei-Zimmer-Wohnungen nach sich ziehen, scheint nicht der tatsächlichen Entwicklung zu entsprechen.
- Die Innenstädte werden von der allgemein weiter sinkenden durchschnittlichen Haushaltsgröße in geringerem Maße betroffen sein. Bei entsprechenden Voraussetzungen kann die durchschnittliche Haushaltsgröße künftig sogar wieder ansteigen.
- Zunehmend entstehen in Innenstadtbereichen Konflikte durch widerstreitende Nutzungsarten. Die Umwelt belastende Faktoren sind dabei nicht mehr jene des Industriezeitalters, sondern die der „Erlebnisgesellschaft“.
- Die Wohnfunktion kehrt in die Innenstädte zurück. Es kann mit vorsichtigem Optimismus von einer Wiederentdeckung innenstadtnahen Wohnens durch die (gehobene) Mittelschicht gesprochen werden. Aus einer historisierenden Perspektive erscheint die „Renaissance“ allerdings eher als eine Zwischenstation einer Entwicklung, die in den 1970er-Jahren ihren Ausgang nahm.

Das Ziel der vorliegenden Nachfolgeuntersuchung war es, diese Thesen anhand einer größeren Anzahl von Städten, die sich nach Lage, Größe und anderen strukturellen Merkmalen deutlich unterscheiden, weiterzuentwickeln. Bei der Diskussion der Frage, ob das Wohnen in den Innenstädten eine Renaissance erlebt, wurde in den vergangenen Jahren mit Bezug auf die Datenlage häufig Kritik geübt. Dieser Trend sei bislang eher ein „gefühlter“, hieß es, der allerhöchstens in Form von Tendenzen und Indizien seine Spuren in der Statistik hinterlassen habe, darüber hinaus aber keinen belastbaren Niederschlag in den Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung aufweise.

Mit der vorliegenden Untersuchung soll somit auch ein Beitrag zur Verbreiterung der Datenbasis geleistet werden. Anhand von insgesamt sieben Fallstudienstädten unterschiedlicher Bevölkerungszahl und Flächenausdehnung, mit unterschiedlichem Verständnis davon, was „Innenstadt“ eigentlich ist, unterschiedlicher regi-

onaler Lage und Bedeutung als Wirtschaftsstandort sowie unterschiedlicher Wirtschaftskraft und Arbeitsplatzentwicklung wird der Frage nachgegangen, ob jeweils und in welcher Weise ein positiver Bedeutungswandel des Wohnens in der Innenstadt stattfindet und wie die Stadtpolitik auf einen Bedeutungswandel des Innenstadtwohnens reagiert. Davon ausgehend, dass sich durch demographischen Wandel, Wertewandel und Ausdifferenzierung der Lebensstile neue Wohnbedürfnisse und neue Wohnpräferenzen herausbilden, wird dabei auch geprüft, inwieweit die Stadtplanung diesen Bedürfnissen und Präferenzen durch eine gezielte Planung nachkommen kann.

Im Rahmen der Untersuchung wurde auch die Frage aufgegriffen, ob die Beobachtungen aus der Vorgängerstudie nur für einzelne Quartiere gelten oder auch für größere zusammenhängende Bereiche – also für „die Innenstadt“ – Gültigkeit haben. Daher wurden nicht einzelne Stadtteile zum Gegenstand dieser Untersuchung gemacht, sondern „die Innenstadt“.

2.2 Ansatz und Methode der Untersuchung

Die Untersuchung wurde anhand von sieben Fallstudienstädten durchgeführt: Braunschweig, Dresden, Frankfurt am Main, Kassel, Köln, Schwäbisch Gmünd und Wetzlar.

2.2.1 Auswahl von Fallstudienstädten

Bei der Auswahl der Fallstudien wurde zurückgegriffen auf eine Befragung von Teilnehmerinnen und Teilnehmern einer Veranstaltung des Deutschen Instituts für Urbanistik zum Thema „Wohnen in der Innenstadt – eine Trendumkehr?“, die im Dezember 2005 für kommunale Führungs- und Fachkräfte durchgeführt wurde. Es wurde abgefragt, welche Städte Interesse daran hätten, als Fallstudie an einer Folgeuntersuchung teilzunehmen. Unter den Interessenten wurden sieben Städte ausgewählt, die die Untersuchung mit einem kommunalen Eigenbeitrag unterstützten.

Bei der Wahl der Fallstudien stand das Ziel des Forschungsvorhabens im Mittelpunkt des Interesses, die Thesen der Vorgängerstudie hinsichtlich verschiedener Rahmenbedingungen und Entwicklungen zu differenzieren. Ein Anspruch auf Vollständigkeit bei der Abdeckung aller möglichen Konstellationen kann angesichts der Anzahl von Fallstudien ebenso wenig erhoben werden wie eine ausgewogene räumliche Verteilung. Beispielsweise ist mit Dresden nur eine einzige Stadt aus den Neuen Ländern in der Studie vertreten. Gleichwohl stehen die sieben Fallstudienstädte stellvertretend für eine Reihe von sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Ausgangslagen (vgl. Abschnitt 3.1). Das Spektrum

reicht vom Kleinzentrum im ländlichen Raum bis zur global vernetzten Großstadt in einer sich dynamisch entwickelnden Metropolregion.

Im Zuge eines Auftaktworkshops wurden das Forschungsdesign und die Leitfragen mit Vertreterinnen und Vertretern der beteiligten Städte diskutiert und abgestimmt. Die Ergebnisse wurden in einem weiteren Workshop den Vertreterinnen und Vertretern der Fallstudienstädte vorgestellt und mit diesen diskutiert. Die Ergebnisse dieses zweiten Workshops flossen in die Erstellung des Endberichts ein.

Abbildung 1: Fallstudienstädte der Untersuchung



Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik GmbH, 2008

2.2.2 Empirie

Das Kernelement der Untersuchung bilden die sieben Fallstudien, die in Bezug auf das Wohnen in der Innenstadt analysiert wurden. Zum Ersten wurden dazu Daten und Materialien der Städte zu Einwohner- und Haushaltsentwicklung, Arbeitsmarkt und wirtschaftlicher Situation, zu Infrastrukturausstattung, Wohnungsmarkt und Stadtentwicklung sowie zu Umweltbelastungen ausgewertet. Zur besseren Vergleichbarkeit der Fallstädte untereinander wurden die Städteporträts nach einem einheitlichen Schema gegliedert; in Bezug auf die analysierten Statistiken und Materialien wurde Wert darauf gelegt, jeweils die gleichen thematischen Aspekte abzudecken.

Den zweiten empirischen Baustein der Fallstudienuntersuchung bilden Expertengespräche. In der Zeit zwischen November 2006 und Mai 2007 wurden in jeder Stadt sieben bis zehn leitfadengestützte Experteninterviews geführt. Die Gesprächspartnerinnen und -partner kamen unter anderem aus Kommunalverwaltung und Kommunalpolitik, von Wohnungsunternehmen und Wohnungsgenossenschaften sowie von Mieter- und Eigentümervereinen; weitere Interviews wurden mit Maklern, Bauträgern und Investoren sowie lokalen Akteuren beispielsweise aus Bürgervereinen geführt. Diese Personen wurden gemeinsam mit den Ansprechpartnerinnen und -partnern in der Stadtverwaltung ausgesucht. Der Gesprächsleitfaden orientierte sich inhaltlich an den zu überprüfenden Thesen der Vorgängeruntersuchung; zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit der Fallstädte untereinander wurden die Gesprächsergebnisse anschließend einheitlich gegliedert und aufbereitet.

Die im Rahmen von Datenanalyse und Vor-Ort-Gesprächen gewonnenen Erkenntnisse wurden durch weiterführende Literatur- und Materialauswertungen sowohl in Bezug auf die Städte als auch auf die übergeordneten Themen ergänzt.

2.3 Definition des Untersuchungsgegenstandes Innenstadt

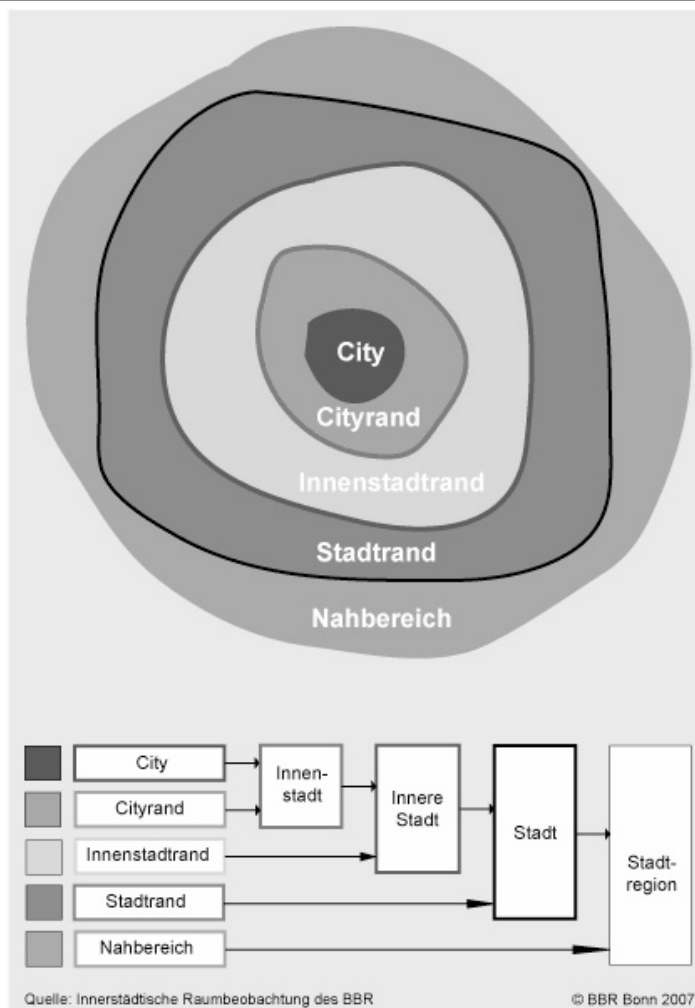
Ein grundlegendes methodisches Problem dieser Untersuchung liegt in der räumlichen Abgrenzung jener Teile der beteiligten Städte, die als Innenstadt gelten können. Im Rahmen der Innerstädtischen Raumbeobachtung hat das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) eine Definition von Teilräumen der Städte zugrunde gelegt, die zwischen fünf städtischen Lagetypen unterscheidet. Die Stadtteile der beobachteten Städte werden dabei hinsichtlich ihrer Lage in Beziehung zum Hauptzentrum der Stadt gesetzt. Vom Kern der Stadt ausgehend werden folgende Kategorien unterschieden:

- City,
- Cityrand bzw. sonstige Gebiete der Innenstadt,
- Innenstadtrand bzw. innenstadtnahe Stadtteile,

- Stadtrand,
- Nahbereich (näheres Umland der Stadt).

Wie Abbildung 2 illustriert, bilden City und Cityrand in der Systematik der Innerstädtischen Raumbearbeitung die Innenstadt, die Ergänzung der Innenstadt um innenstadtnahe Stadtteile ergibt die Innere Stadt. Diese Kategorisierung macht es also erforderlich, zwischen Innenstadt und Innenstadtrand zu unterscheiden. An der Innerstädtischen Raumbearbeitung beteiligen sich 45 Städte unterschiedlicher Größenordnung und regionaler Zuordnung, die ein Set von ca. 30 Merkmalen auf der Ebene statistischer Bezirke bereitstellen, die zum Vergleich zwischen den Kommunen aufbereitet und unter anderem teils nach den genannten Lagetypen kategorisiert werden (vgl. BBR 2007e).

Abbildung 2: Innerstädtische Raumbearbeitung des BBSR: Lagetypen



Die Abgrenzung dieser Lagetypen erfolgt durch das BBSR² einzelfallbezogen gemeinsam mit den beteiligten Städten. Sie ist aus diesem Grunde in starkem Maße von subjektiven Einschätzungen und Werthaltungen der lokal hierfür zuständigen Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter beeinflusst. Zudem sind mit Dresden, Frankfurt am Main und Köln nur die drei größten Fallstudienstädte der vorliegenden Untersuchung an der Innerstädtischen Raumb Beobachtung beteiligt. Eine Nutzung der BBSR-Systematik für die vorliegende Studie wurde aus diesem Grunde verworfen.

Sucht man nach weiteren objektivierbaren Kriterien für die Abgrenzung der Innenstadt von anderen Teilen des Stadtgebiets, liegt es nahe, sich an funktionalen Kriterien zu orientieren. So könnte die Innenstadt als der Bereich bezeichnet werden, der über die größte Konzentration, Dichte und Vielfalt von Handels-, Dienstleistungs-, Verwaltungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen verfügt. In diesem Verständnis handelt es sich bei der Innenstadt um die durch Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen geprägten Straßenzüge im Sinne eines Hauptgeschäftszentrums – einen funktionalen Knotenpunkt, an dem aber auch verkehrliche Infrastrukturen zusammenlaufen. Auch dieser Innenstadtbegriff wirft aber Abgrenzungsprobleme auf. Es stellt sich dabei die Frage, ab welcher Konzentration das Kriterium einer innerstädtischen Lage erfüllt ist. Zudem weisen Städte vielfach mehrere Teilzentren für die verschiedenen Versorgungsfunktionen auf, nicht zuletzt aus siedlungshistorischen Gründen. Die Bündelung verkehrlicher Infrastrukturen spielt hier eine entsprechend geringere Rolle. Zusätzliche Unschärfen entstehen durch innere Heterogenitäten, die den innerstädtischen Raum – etwa entlang von einzelnen Nutzungskonzentrationen – in kleinräumige Lagen und Mikrostandorte differenzieren.

Eine allzu enge Begrenzung des Innenstadtbegriffs unter Ausschluss der die Einkaufs- und Geschäftsviertel umgebenden Wohnquartiere erscheint zudem für den Untersuchungszweck nicht zielführend. In dieser Untersuchung soll gerade das Wohnen in der Innenstadt und sollen nicht die für Einkaufs- und Geschäftszentren prägenden Handels- und Dienstleistungsnutzungen in den Blick genommen werden. Es geht um die Frage, welche Qualitäten innerstädtisches Wohnen in Abgrenzung zum Wohnen an anderen Standorten, etwa am Stadtrand oder im Umland, aufweist. Es sollen die spezifischen Besonderheiten innerstädtischer Wohnstandorte ermittelt, vermutete Entwicklungstrends bezüglich der Nachfrage nach Wohnraum in diesen Quartieren und der Sozialstruktur sowie der stadtpolitischen Bedeutung überprüft werden. Dies erfordert ein eher weites Begriffsverständnis der Innenstadt. Danach geht es typischerweise um verdichtete städtebauliche Strukturen, die eine funktionale Mischung von Wohnen, Handel, Dienstleistungen, Gastronomie, Handwerk und anderen wohnverträglichen Nutzungen aufwei-

2 Der Wissenschaftliche Bereich des BBR ist seit dem 1.1.2009 unter Integration des Instituts für Erhaltung und Modernisierung von Bauwerken (IEMB) zu einem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zusammengefasst und berät die Bundesregierung bei Aufgaben der Stadt- und Raumentwicklung sowie des Wohnungs-, Immobilien- und des Bauwesens.

sen und die ebenso typischerweise im unmittelbaren Umfeld zentraler Versorgungsbereiche liegen. Dem liegt das Leitbild der „Europäischen Stadt“ zugrunde, die kompakt und nutzungsgemischt ist – und damit eine Abkehr vom den Nachkriegsstädtebau lange Zeit prägenden Leitbild der funktionsgetrennten Stadt.

Gleichwohl wird in dieser Untersuchung von der These ausgegangen, dass es keine einheitliche Definition dessen gibt, was unter Innenstadt verstanden wird. Denn der Begriff Innenstadt ist keinesfalls wertneutral. Mit ihm werden vielmehr ganz unterschiedliche Leitbilder, politische Ziele, individuelle wie kollektive Nutzungspräferenzen, profitorientierte genauso wie gemeinwohlorientierte Nutzungsinteressen verbunden. Die räumliche Abgrenzung dessen, was unter Innenstadt verstanden wird, hängt demnach von der Interessenlage und Ausgangssituation des/der Definierenden (das sind auch Vertreterinnen und Vertreter spezifischer beruflicher Interessen, wie z.B. aus Stadtplanung, Immobilienentwicklung, Einzelhandel usw.) ab, wobei sowohl definierte als auch nicht definierte Kriterien zum Tragen kommen können.

Mit dem in dieser Untersuchung verfolgten methodischen Ansatz einer auf Experteninterviews gestützten Empirie wird das beschriebene subjektive Verständnis von „Innenstadt“ notwendigerweise implizit in die Einschätzungen der befragten Expertinnen und Experten zu den jeweils interessierenden Teilaspekten einfließen. Das Verständnis davon, was Innenstadt ist, wird damit selbst zum Forschungsthema. Es war aus diesem Grund sachgerecht, den befragten Experten selbst die Aufgabe zu überlassen, den in ihrem Verständnis als Innenstadt zu bezeichnenden Bereich festzulegen. Dementsprechend folgen die in dieser Untersuchung zugrunde gelegten Abgrenzungen der Innenstädte den Vorschlägen der kommunalen Ansprechpartnerinnen und -partner in den beteiligten sieben Städten. Der sich so ergebende Innenstadtbereich wurde dann mit allen beteiligten Experten, also auch mit jenen, die nicht den kommunalen Verwaltungen zuzurechnen sind, kritisch reflektiert. Auf diese Weise konnte ein hohes Maß an lokaler Authentizität der Innenstadtabgrenzung sichergestellt werden, das auch die historisch gewachsenen räumlichen Zusammenhänge, Leitbilder, Entwicklungsvorstellungen und vor allem das örtliche Verständnis angemessen berücksichtigt. Zugleich ließ sich so feststellen, ob es hinsichtlich der Innenstadtabgrenzungen divergierende Einschätzungen gibt oder ob es sich um eine gefestigte und allgemein akzeptierte Abgrenzung handelt. In der Mehrzahl der Städte wurde ein gemeinsames Verständnis der Experten vor Ort erreicht, einzelne Städteporträts spiegeln jedoch auch wider, dass es innerhalb einer Stadt unterschiedliche Auffassungen darüber gibt, was unter der Innenstadt zu verstehen ist. Beispielhaft sei hier auf die Fallstudie Kassel verwiesen. Dort ließen die Antworten mehrerer Interviewpartner auf ein weiteres Innenstadtverständnis schließen, als vorgegeben war, während ein Gesprächspartner ein deutlich engeres Innenstadtbereich zugrunde legte (siehe Abschnitt 5.4).

In den Fallstudienstädten waren unterschiedliche Kriterien für die Abgrenzung der Innenstadt maßgebend. Häufig orientiert sich die Begriffsbestimmung Innenstadt

an der symbolischen Mitte, die imagebildend und identitätsstiftend ist. Diese Begriffsbestimmung wird begünstigt durch vorhandene historische Kerne oder bedeutende bauliche Ensembles jüngerer Epochen. Umgekehrt bedeutet dies in Fällen starker baulicher Eingriffe oder Kriegszerstörungen, dass dieses Abgrenzungskriterium im Vergleich zu anderen eine geringere Rolle spielen dürfte. Als Orientierung wird – nahe liegend – auch die Stadtstruktur herangezogen, über die beispielsweise die Altstadt oder der historische Kern der Stadt als Innenstadt definiert werden kann, oder auch ein um gründerzeitliche Erweiterungsgebiete ergänzter historischer Kern. Diese Abgrenzung fällt desto leichter, je vollständiger der historische Stadtgrundriss erhalten ist, doch auch hier wird es im Detail zu unterschiedlichen Auffassungen verschiedener Personen kommen.

Mit der Vielfalt unterschiedlicher Innenstadtabgrenzungen in den sieben Fallstudienstädten findet sich auch die Ausgangsthese bestätigt, dass es eine einheitliche Definition dessen, was *im Zusammenhang mit Wohnen* unter Innenstadt verstanden wird, nicht gibt. Dies ergibt sich nicht nur aus den signifikanten Unterschieden der flächenmäßigen Ausdehnung der Innenstädte (siehe Tabelle 1). Die Bandbreite der Innenstadt-Abgrenzungen in den Untersuchungstädten reicht von der Orientierung am historischen Kern der Stadt in den Fallstudien Kassel, Schwäbisch Gmünd und Wetzlar über die Erweiterung um die verdichteten Altbauquartiere der historischen Stadterweiterungen in Braunschweig, Frankfurt am Main und Köln bis zur ergänzenden Betrachtung eines über das aktuelle Innenstadtverständnis hinausgehenden Perspektivbereichs in Dresden, innerhalb dessen innerstädtisches Wohnen zukünftig realisiert werden soll.

Tabelle 1: Größe der Innenstadtgebiete in den Fallstudienstädten

Braunschweig	rd.	1.700 ha
Dresden / engere Innenstadtabgrenzung	rd.	595 ha
Dresden / Entwicklungsbereich "Innerstädtisches Wohnen"	rd.	3.500 ha
Frankfurt am Main	rd.	3.800 ha
Kassel	rd.	80 ha
Köln	rd.	1.000 ha
Schwäbisch Gmünd	rd.	54 ha
Wetzlar	rd.	290 ha

Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik GmbH

Die Unterschiedlichkeit der Innenstädte macht deutlich, dass Vergleiche zwischen den Fallstudien nur unter Berücksichtigung eben dieser Unterschiede möglich sind. Gemeinsam ist den in den Fallstudien definierten Untersuchungsgebieten gleichwohl, dass sie über den Maßstab einzelner Quartiere hinausgehen. Die Aussagen in den folgenden Kapiteln beziehen sich damit, anders als in der Vorgängerstudie, überwiegend und soweit nicht anders gekennzeichnet auf eine quartiersübergreifende Entwicklung.

3. Die Innenstadt als Wohnstandort – Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Fallstudien

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse aus den sieben Fallstudien, die im „zweiten Teil“ des Bandes im Detail vorgestellt werden, in einer vergleichenden Übersicht unter verschiedenen Aspekten der Stadtpolitik dargestellt. Dabei geht es zunächst um die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen in den sieben Fallstudienstädten, die die Entwicklung der Innenstadt als Wohnstandort beeinflussen (vgl. Abschnitt 3.1). Hierzu zählen demographische Entwicklung, wirtschaftliche Rahmenbedingungen, Wohnungsmarktsituation, (inner-)städtische Infrastruktur und zentralörtliche Funktion, die in den Fallstudienstädten auf Grund ihrer unterschiedlichen Größe unterschiedlich ausgeprägt sind.

Im darauf folgenden Abschnitt steht die Frage nach der Bedeutung der Wohnfunktion für die Innenstadtentwicklung im Mittelpunkt (vgl. Abschnitt 3.2). Hierbei wird unter anderem auf das Image des Wohnstandorts Innenstadt eingegangen, das gemäß einer Ausgangsthese des Projekts im Zusammenhang mit sich ändernden Wohnleitbildern und Anforderungen an das Wohnen, die auch aus dem ökonomischen Strukturwandel resultieren, in den vergangenen Jahren einer tief greifenden Veränderung ausgesetzt war.

Veränderungen in der Funktion und Bewertung des Wohnstandorts Innenstadt können sich in der Bevölkerungszusammensetzung niederschlagen. Die soziodemographischen Veränderungen und ihre räumlichen Auswirkungen auf die Innenstadt sind daher Thema des Abschnitts 3.3. Auch die neuen Anforderungen und Zielsetzungen, die sich hieraus für die kommunale Wohnungspolitik ergeben, werden in dem Abschnitt aufgegriffen.

Mit den veränderten Rahmenbedingungen und der sich abzeichnenden Bevölkerungsentwicklung geht auch eine veränderte Nachfrageentwicklung einher. Bevölkerungsgruppen, die bislang in geringerem Maße in den Innenstädten vertreten waren, interessieren sich nun verstärkt für diesen Wohnstandort. Die Beobachtungen zur Stadt-Umland-Wanderung und zur Immobilienmarktentwicklung mit besonderem Blick auf Familien als strategisch besonders bedeutsamer Zielgruppe von Stadtpolitik sind daher Bestandteil des Abschnitts 3.4.

Ob bzw. wie die Wohnungsanbieter und Investoren auf diese Veränderungen reagieren, wird in Abschnitt 3.5 thematisiert. Die zentrale Frage lautet, ob diese Akteure in ausreichendem Maße und entsprechend der Nachfrage Ergänzungen oder Anpassungen des Wohnungsbestandes vornehmen und inwiefern die Kommune hier steuernd aktiv werden kann. Der Blick richtet sich dabei auch auf die Rolle von öffentlichen Wohnungsgesellschaften und Genossenschaften sowie die Möglichkeiten der Angebotsdiversifizierung durch die Unterstützung neuer Wohnformen.

Die gebaute Stadt mit ihren Verkehrsachsen, Infrastruktureinrichtungen, ihrer Gebäudestruktur, den Freiflächen und allem, was man aus Sicht des Wohnenden unter dem Begriff des „Wohnumfeldes“ zusammenfassen kann, sind das zentrale kommunalpolitische Handlungsfeld schlechthin. In Abschnitt 3.6 wird die jeweils lokalspezifische Art und Weise thematisiert, in der die kommunale Planungshoheit, ihre politische Ausgestaltung in Leitlinien und Rahmenplanungen sowie deren Ausführung in Satzungen und Genehmigungsverfahren in der Attraktivität und Akzeptanz des Wohnstandorts Innenstadt ihren Niederschlag finden.

Lärm und Luftverschmutzung sind die zentralen Umweltprobleme der Innenstädte. Aber auch Flächenverbrauch und Zerschneidungseffekte sind in jüngerer Zeit als Hemmnis für die Attraktivität innerstädtischen Wohnens stärker ins Blickfeld geraten. Ein wichtiger Auslöser ist der Autoverkehr, dessen Bewältigung auch in der Vergangenheit eine Herausforderung für die Kommunalplanung darstellte. Neu hinzugekommen sind Belastungen aus dem veränderten Freizeit- und Konsumverhalten, die zu neuen Nutzungskonflikten in der Innenstadt führen. Diese Konflikte sind Gegenstand des abschließenden Abschnitts 3.7.

3.1 Zur unterschiedlichen Ausgangslage der Städte

Das Kernelement dieser Studie bildeten die Experteninterviews in den sieben Fallstudienstädten. Es wurden jedoch auch zahlreiche Daten und Materialien der Städte herangezogen, um die Aussagen in diesen Interviews in Bezug zur messbaren Entwicklung in den Städten zu setzen. Zugleich wird aus diesen Materialien, die Angaben zu Einwohner- und Haushaltsentwicklung, Arbeitsmarkt und wirtschaftlicher Situation, Infrastrukturausstattung, Wohnungsmarkt und Stadtentwicklung sowie zu Umweltbelastungen enthalten, deutlich, wie unterschiedlich die Ausgangslage in den verschiedenen Städten und deren Untersuchungsgebieten ist.

Die Entwicklung des Wohnstandorts Innenstadt ist auch in Abhängigkeit von diesen unterschiedlichen Rahmenbedingungen zu betrachten. Die zentralörtliche Funktion, das heißt Bedeutungsüberschuss im Hinblick auf öffentliche Infrastruktur und Versorgungsangebote sowie Bedeutung als Wirtschaftsstandort und Arbeitsort, stellt einen wichtigen Faktor für die Entwicklung des Wohnstandorts Innenstadt in der jeweiligen Stadt dar, weil diese Funktionen überwiegend in den zentralen Lagen der Städte angesiedelt sind, die eine gute Erreichbarkeit im Stadtgebiet und in der Region aufweisen.

Die Entwicklung der jeweiligen Stadt im Standortwettbewerb der Städte beeinflusst ebenfalls die Bedeutung des Wohnstandorts Innenstadt. Und auch die politischen Voraussetzungen der Städte, das Wohnen in der Innenstadt zu fördern, sind unterschiedlich, weil nicht allein lokale Politik (im weitesten Sinn) und lokale wohnungspolitische Akteure für die Entwicklung der Innenstadt maßgeblich sind.

Im Folgenden sollen einige wichtige Merkmale der Fallstudienstädte vergleichend dargestellt werden, um deren unterschiedliche Ausgangslage anschaulich zu machen.

Eine Typologie zur Bestimmung der Ausgangslage der sieben Städte und der darauf beruhenden unterschiedlichen Charakteristika der Innenstadt kann auf Grund der geringen Fallzahl der Studie nicht erstellt werden. Gleichwohl kann eine Charakterisierung anhand vorliegender Daten und Untersuchungsergebnisse vorgenommen werden.

3.1.1 Einwohner- und Haushaltsentwicklung

Die Bandbreite der untersuchten Städte reicht von der Millionenstadt Köln über die größeren Großstädte Frankfurt am Main und Dresden sowie die mittleren Großstädte Braunschweig und Kassel zu den im Vergleich mit den anderen deutlich kleineren Städten Schwäbisch Gmünd und Wetzlar. Je nach der gewählten Innenstadtabgrenzung ergibt sich in Bezug auf die innerstädtischen Einwohnerzahlen oder auch die Anzahl der innerstädtischen Wohneinheiten eine andere Größenfolge. Die nachstehende Tabelle enthält neben den bereits genannten Kennziffern Angaben zur Entwicklung der gesamtstädtischen und innerstädtischen Einwohnerzahl über einen Zeitraum von fünf Jahren.

Tabelle 2: Kennziffern der Fallstudienstädte

Städte	Gesamtstadt		Innenstadt		
	EW absolut (2005/2006)	EW-Entw. verg. 5 Jahre	EW absolut (2005/2006)	EW-Entw. verg. 5 Jahre	Wohn- einheiten
Braunschweig	240.167	+ 0,1%	84.785	+ 0,2%	47.546
Dresden	496.021	+ 4,5%	21.719	+ 1,4%	15.511
Frankfurt/M.	652.823	+ 1%	233.831	- 0,4%	141.399
Kassel	191.652	+ 0,2%	3.217	+ 5,9%	1.962
Köln	1.024.346	+ 0,4%	113.388	- 0,4%	71.893
Schwäbisch Gmünd	60.785	- 1%	3.903	- 0,4%	–
Wetzlar	52.473	- 0,8%	6.282	+ 1,8%	–

Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik GmbH

Unabhängig von der Gesamtgröße weisen alle Fallstudienstädte in den vergangenen fünf Jahren (ausgehend von der Einwohnerzahl zum Jahresende 2006 bzw. 2005) mit Werten zwischen plus ein Prozent und minus ein Prozent eine stagnierende Bevölkerungszahl auf, einziger Ausreißer mit einem deutlichen Wachstum im betrachteten Zeitraum ist Dresden mit plus 4,5 Prozent. Bezogen auf die je-

weils gewählte Innenstadtabgrenzung zeigt sich ein ähnliches Bild: In der Mehrzahl der betrachteten Innenstädte hat die Bevölkerungsentwicklung in dem Zeitraum stagniert, leichte Zuwächse konnten die Innenstädte von Dresden und Wetzlar verzeichnen, den mit Abstand deutlichsten Bevölkerungszuwachs erlebte die Innenstadt von Kassel. Da sich der Trend zur Wiederbelebung der Innenstädte nur bedingt statistisch abbilden lässt und zum Teil auch erst in jüngster Zeit darstellbar ist, ergibt sich mancherorts ein anderes Bild, wenn man die Entwicklung im Detail betrachtet und nicht im Schnitt der vergangenen fünf Jahre (siehe dazu insbesondere die Städteporträts in Kapitel 5).

Die Haushaltsgrößenstruktur ist in den Fallstudienstädten in unterschiedlichem Maße von einer Dominanz der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte geprägt. Die durchschnittliche Haushaltsgröße lag in den Städten Braunschweig, Dresden, Frankfurt am Main und Kassel mit 1,8 bis 1,88 Personen etwa in der gleichen Größenordnung. Durchschnittswerte von zwei und mehr Personen je Haushalte wiesen die Städte Köln, Schwäbisch Gmünd und Wetzlar auf. In den Städten, für die Werte für das Untersuchungsgebiet vorlagen, zeigte sich eine um 0,3 bis 0,5 Personen geringere durchschnittliche Haushaltsgröße in den Innenstädten. Dies dürfte so in allen Städten der Fall sein.

Der Ausländeranteil lag in den Fallstudienstädten Kassel, Schwäbisch Gmünd und Wetzlar mit rund 13 Prozent etwa gleich hoch. Deutlich niedriger war der Anteil mit vier Prozent in Dresden, höhere Werte wiesen die beiden größten Städte der Untersuchung, Köln (17,2 Prozent) und Frankfurt am Main (24,7 Prozent) auf. In den Untersuchungsgebieten lag der Wert durchweg über den gesamtstädtischen Werten.

3.1.2 Arbeitsmarkt und wirtschaftliche Situation

Die wirtschaftliche Situation und der Arbeitsmarkt in einer Stadt beeinflussen die Bevölkerungsentwicklung und die Situation des Wohnungsmarktes, denn berufliche Gründe stellen im Allgemeinen das bedeutendste Wanderungsmotiv dar. In Bezug auf die Nachfrageentwicklung können die Arbeitslosenquote und das verfügbare Einkommen (bzw. die Kaufkraft) als Kennzahlen herangezogen werden. In Bezug auf die Stadt-Umland-Beziehung rücken außerdem die Pendlerströme ins Blickfeld. Die entsprechenden Kennziffern sind in der nachfolgenden Tabelle für die Fallstudienstädte zusammengestellt.

Zu beachten sind hinsichtlich der Kennzahlen neben einzelnen abweichenden Jahresangaben auch regionale Besonderheiten, die sich aus der Querschau der Kennziffern ergeben. Auch siedlungsstrukturelle Verflechtungen mit benachbarten Verdichtungsgebieten sind hierbei zu beachten (vgl. hierzu auch Brinkmann und andere 2007). Dennoch bieten die Werte Anhaltspunkte, um die Städte hinsicht-

lich ihrer wirtschaftlichen Bedeutung und des Verhältnisses zwischen Wohn- und Arbeitsfunktion zu charakterisieren.

Bei der Arbeitslosenquote lagen Angaben aus unterschiedlichen Jahren vor, sie bieten daher allenfalls Anhaltspunkte für die Arbeitsmarktsituation. Auch dürften die Städte im Vergleich mit der Situation 2006 inzwischen niedrigere Werte aufweisen. Den Werten lässt sich gleichwohl entnehmen, dass die angegebenen Arbeitslosenquoten in den Städten durchgängig über dem Bundesdurchschnitt des jeweiligen Bezugsjahres lagen.

Was das verfügbare Einkommen betrifft, verhindert die inhomogene Datenlage ebenfalls einen exakten Vergleich. Festzuhalten bleibt, dass sechs der sieben Städte unter dem bundesdeutschen Durchschnitt von 17 700 Euro lagen. Lediglich die Fallstadt Köln lag über diesem Wert. Die im Vergleich zur Wirtschaftsleistung niedrigen Einkommenszahlen in Frankfurt am Main erklären sich aus dem hohen Anteil an Einpendlern (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2005, S. 2 und Abschnitt 5.3.2.2).

Tabelle 3: Kennziffern zum Arbeitsmarkt und zur wirtschaftlichen Situation in den Fallstudienstädten

	Arbeitslosenquote 2006 ^{a)} (in %)	Verfügbares Einkommen/ Kaufkraft 2005 (in Euro)	Beschäftigte 2005 ^{b)} i.B. zur Einwohnerzahl (in %)	Einpendler 2005 (Anteil an den Beschäftigten in %)	Auspendler 2005 (Verhältnis Ein-/Auspendler)
Braunschweig	12,4 (2004)	17.000	103.445 (43,1)	50.250 (48,6)	22.550 (44,9)
Dresden	14,7 (am 31.12.)	15.002	165.865 (33,4)	82.525 (49,75)	36.808 (44,6)
Frankfurt/M.	12,6	16.643 (2002)	460.363 (70,5)	302.764 (65,77)	59.431 (19,6)
Kassel	16,7	14.848 (2003)	87.174 (45,5)	56.706 (65,05)	17.195 (30,3)
Köln	14,6	18.755	434.341 (42,4) (2006)	208.400 (48)	82.500 (39,6)
Schwäbisch Gmünd	12	14.963	23.723 (45,2)	13.120 (55,3)	8.178 (62,3)
Wetzlar	12,2 (2000)	16.100 (Lahn-Dill-Kreis)	25.272 (48,2)	17.183 (68)	7.486 (43,6)

a) im Jahresdurchschnitt;

b) Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort

Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik GmbH

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten variiert mit der Größe der Stadt, es gibt gegenüber der Bevölkerungszahl zwei Änderungen bei der Reihenfolge: Schwäbisch Gmünd ist unter den Fallstudien die Stadt mit den wenigsten

Beschäftigten, obwohl Wetzlar weniger Einwohner hat, Frankfurt am Main als bevölkerungsbezogen zweitgrößte Stadt hat dagegen die meisten Beschäftigten am Arbeitsort. Setzt man die Zahl der Beschäftigten in Beziehung zur Einwohnerzahl, dann fällt neben dem besonders hohen Wert in Frankfurt am Main der niedrige Wert in Dresden auf. Daraus lassen sich, wie später zu klären sein wird, möglicherweise Rückschlüsse auf den Nutzungsdruck durch gewerbliche Nutzung oder aber funktionale Defizite im Innenstadtbereich ziehen, auch wenn sich diese Zahlen zunächst einmal auf das gesamte Stadtgebiet beziehen.

Beim Anteil der Einpendler an der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten kristallisieren sich zwei Gruppen unter den Städten heraus: In Frankfurt am Main, Kassel und Wetzlar sind rund zwei Drittel der Beschäftigten Einpendler, in den übrigen Städten liegt der Wert in etwa bei 50 Prozent. Setzt man die Zahl der Einpendler mit der der Auspendler ins Verhältnis, dann zeigt sich, dass es sowohl Städte mit einer sehr niedrigen Auspendlerquote gibt (Frankfurt, Kassel) und solche mit einer sehr hohen (Schwäbisch Gmünd).

3.1.3 Wohnungsmarkt und Stadtentwicklung

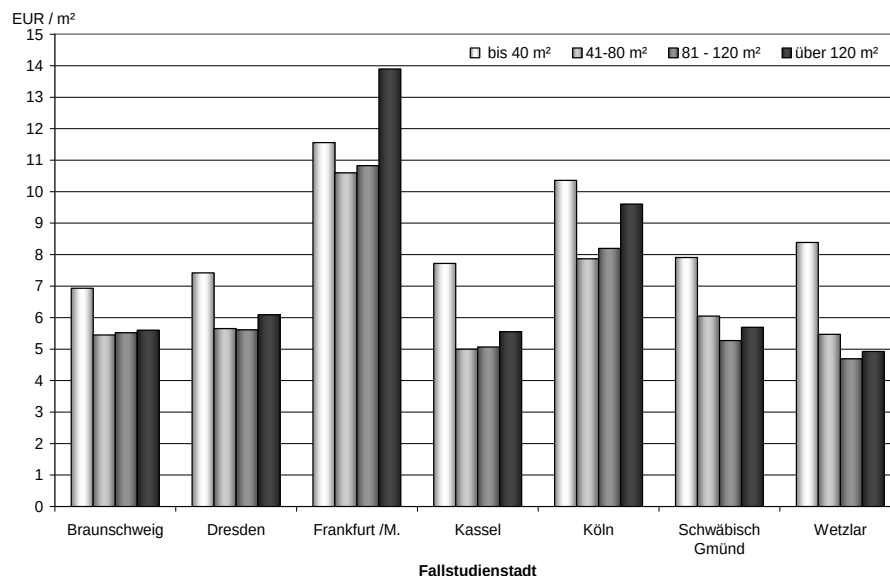
Die Situation auf dem Wohnungsmarkt ist zugleich Ausdruck und Einflussgröße für die Entwicklung des Wohnens in der Innenstadt. Das Mietpreisniveau schwankt je nach Ausstattung, Baualter und Attraktivität der Lage stark. Die Mittelwerte in kommunalen Mietspiegeln geben jedoch Hinweise auf die Nachfragestruktur oder Angebotsdefizite.

Da Mietspiegel nicht für alle Fallstudienstädte vorlagen, wurde auf Angaben aus dem Internet zurückgegriffen, die sich auf das aktuelle Preisniveau für Neuvermietungen beziehen und einen Vergleich zwischen den Kommunen erlauben¹. Aus den Zahlen geht hervor, dass das Mietniveau in allen Städten außer in Frankfurt am Main für Wohnungen unter 40 m² am höchsten ist. In den größeren Städten folgen die Wohnungen über 120 m² an zweiter Stelle, in Frankfurt am Main ist dies die teuerste Größenklasse (vgl. Abb. 3).

Wohnungsleerstand spielte nur in Dresden eine Rolle. Einzellagen innerhalb der Untersuchungsgebiete können jedoch in anderen Städten von Leerstand betroffen sein. Ansonsten lag dort der Leerstand im Rahmen der marktüblichen Fluktuation.

1 Diese Daten sind nicht repräsentativ für den deutschen Immobilienmarkt. Sie basieren auf einer Auswertung der über das Immobilienportal www.immowelt.de angebotenen und nachgefragten Immobilien. In den Städten, aus denen ein Mietspiegel vorlag, ergaben sich zum Teil erhebliche Abweichungen von der ortsüblichen Vergleichsmiete, vor allem in Frankfurt am Main. Dies erklärt sich neben der fehlenden Repräsentativität der obigen Angaben auch aus der Tatsache, dass hier anders als im Mietspiegel nur aktuelle Wohnungsangebote und keine Mietpreisanpassungen berücksichtigt sind.

Abbildung 3: Durchschnittlicher Mietpreis in den Fallstudienstädten mit Mietspiegel



Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik GmbH

Daten zur Anzahl der Wohnungen, zum öffentlichen Wohnungsbestand sowie zur Eigentümerquote lagen nicht für alle Städte vor. Aus den Gesprächen in den Städten erschloss sich jedoch, dass der öffentliche Wohnungsbestand in den Fallstudienstädten eine sehr unterschiedliche Rolle spielt. In Dresden war die Situation vom Verkauf der stadteigenen Woba Dresden geprägt. In geringem Umfang gibt es jedoch weiterhin kommunale Wohnungen. Der Bestand soll unter dem Dach der städtischen Entwicklungsgesellschaft STESAD GmbH in den kommenden Jahren auf ein Niveau angehoben werden, mit dem sozialpolitische Zielsetzungen verfolgt werden können. In den Städten Braunschweig, Frankfurt am Main, Kassel und Köln existieren umfangreiche öffentliche Wohnungsbestände, mit denen zum Teil über die Daseinsvorsorge im sozialpolitischen Sinne hinaus wohnungspolitische Zielsetzungen verfolgt werden. Nicht alle dieser Wohnungen sind zugleich mit Mietpreis-, Sozial- oder Belegungsbindungen versehen.

In allen Städten lag das Volumen von Wohnungsfertigstellungen auf einem niedrigen Niveau, das die Werte der vorangegangenen Jahre deutlich unterschritt.

Tabelle 4: Öffentlicher Wohnungsbestand, Wohnungsfertigstellungen und Eigentümerquote

	Öffentlicher Wohnungs- bestand (Gesamtstadt)	Wohnungsfertigstellungen im Neubau i.d. Innenstadt	Eigentümerquote in %
Braunschweig	k.A.	98	k.A.
Dresden	8.000 a)	48 (Baugenehmigungen)	15
Frankfurt/M.	80.000	1.129	16
Kassel	924 (Innenstadt)	115	20,2
Köln	39.000 (GAG)	1.290	23,4 (2002) b)
Schwäbisch Gmünd	–	100 (Gesamtstadt)	k.A.
Wetzlar	352 (Innenstadt)	280 (Gesamtstadt)	k.A.

a) Zielgröße laut Stadtratsbeschluss V0821-SR18-05 vom 22.9.2005 für die städtische STESAD GmbH

b) Quelle: NRW-Bank: http://www.nrwbank.de/pdf/presse/051221_pdf_Presseinformation_Eigentumsquote_NRW.pdf

Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik GmbH

3.1.4 Städtische Infrastruktur und Wohnumfeld

Die Untersuchungsgebiete der Fallstudienstädte wiesen durchweg eine leistungsfähige Nahversorgungsinfrastruktur auf. Auch die Ausstattung mit Schulplätzen wird von den Kommunen als gut bezeichnet. Differenzierter stellt sich die Situation hinsichtlich des Versorgungsgrads mit Kindergartenplätzen dar. Einen hohen Wert wies mit 95,2 Prozent die Stadt Dresden auf. In Kassel, Köln und Wetzlar erreichte der Versorgungsgrad Werte zwischen 87,3 und 88,7 Prozent. Deutlich niedriger ist der Wert mit 71,7 Prozent in Braunschweig. Für Schwäbisch Gmünd und Frankfurt am Main lag diesbezüglich kein Wert vor. Es wurde jedoch allgemein auf eine gute Versorgungslage im Bereich der Kinderbetreuung hingewiesen. Über den gesetzlichen Anspruch auf Betreuung von Kindern im Kindergartenalter hinaus ist für Frankfurt am Main der im Vergleich der alten Bundesländer hohe Versorgungsgrad von 52 Prozent für Hortplätze hervorzuheben. Diesbezüglich verbesserungswürdig ist die Situation in allen übrigen Fallstudienstädten außer in Dresden.

In Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes flossen in den vergangenen Jahren in allen Fallstudienstädten erhebliche Aufwendungen. Dazu zählen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die umfangreiche Ausweisung von Tempo-30-Zonen in allen Städten und die Einrichtung von Parkraumbewirtschaftungszonen zur Verbesserung der Parkplatzsituation für die Anwohner von Innenstadtquartieren. Zur Verringerung der verkehrsbedingten Luftbelastung in den größeren Städten

wurden auf Grund der Feinstaubbelastung an innerstädtischen Messstellen Umweltzonen in den Fallstudienstädten Frankfurt am Main, Köln und Schwäbisch Gmünd ausgewiesen, für weitere Städte sind Umweltzonen geplant (Dresden ab 2010).

Ein Schwerpunkt kommunaler Aktivitäten lag in den vergangenen Jahren auch in den Fallstudienstädten in Qualitätsverbesserungen im öffentlichen Raum. Neben zahlreichen kleinteiligen Maßnahmen in den Quartieren sind exemplarisch die Mainufergestaltung in Frankfurt am Main, die Sicherung des Grüngürtels in Köln, die geplante Landesgartenschau in Schwäbisch Gmünd sowie der Optikparcours in Wetzlar zu nennen.

3.1.5 Raumordnung und zentralörtliche Funktion

Einer der Ausgangspunkte dieser Studie war die Annahme, dass die Entwicklung des Wohnstandorts Innenstadt in Abhängigkeit vom Stadttypus zu betrachten ist. Die lokale, regionale und internationale Funktion und Bedeutung der jeweiligen Stadt, so die Hypothese, stelle einen bedeutsamen Faktor für die Bedeutung und Funktion des Wohnstandorts Innenstadt und dessen Entwicklung dar. Die Funktion der jeweiligen Stadt im Standortwettbewerb der Städte untereinander beeinflusse mithin die Bedeutung des Wohnstandorts Innenstadt. Die Voraussetzungen der Städte, das Wohnen in der Innenstadt zu fördern, seien daher außerordentlich unterschiedlich, die Entwicklung der Innenstadt als Wohnstandort hänge also nicht allein von der lokalen Politik (im weitesten Sinn) und den lokalen wohnungspolitischen Akteuren ab.

Hinsichtlich der zentralörtlichen Funktion sind die Städte Dresden, Frankfurt am Main, Kassel und Köln als Oberzentren ausgewiesen. Die Städte Braunschweig und Wetzlar sind Oberzentren in Funktionsteilung mit anderen Städten. Schwäbisch Gmünd ist Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums.

Die Gemeinde- und Regionstypisierung der regionalisierten Wohnungs- und Immobilienmarktbeobachtung (WIM) des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (vgl. BBR 2007a) weist unterschiedliche Gemeinde- und Regionstypen für die Fallstudienstädte aus. Nach dieser Typisierung sind weder kleine Städte noch schrumpfende oder stark schrumpfende Regionen in dieser Studie vertreten. Dresden wird als stagnierende, Frankfurt am Main und Köln werden als wachsende Metropolen ausgewiesen. Braunschweig und Kassel stellen den Gemeindetyp Großstadt dar, unterscheiden sich jedoch hinsichtlich ihres Regionstyps. Die Region Braunschweig stagniert demnach, während in der Region Kassel eine divergierende Entwicklung mit Bevölkerungsschrumpfung und Beschäftigungswachstum ausgewiesen wurde. Die beiden Mittelstädte Wetzlar (stagnierend) und Schwäbisch Gmünd (wachsend) weisen ebenfalls eine unterschiedliche regionale Entwicklung auf.

Alle Fallstudienstädte sind Standorte von Fachhochschulen, die Großstädte und Metropolen darüber hinaus Universitätsstädte.

Tabelle 5: Zentralörtliche Funktion und WIM-Typen

	Zentralörtliche Funktion	Hochschulen	WIM-Gemeindetyp	WIM-Regionstyp
Braunschweig	(Oberzentrum) a)	Universitäten Fachhochschulen	Großstadt	Stagnierend
Dresden	Oberzentrum	Universität Fachhochschulen	Metropole	Stagnierend
Frankfurt/M.	Oberzentrum	Universitäten Fachhochschule	Metropole	Wachsend
Kassel	Oberzentrum	Universität Fachhochschule	Großstadt	divergierend b)
Köln	Oberzentrum	Universitäten Fachhochschulen	Metropole	Wachsend
Schwäbisch Gmünd	Mittelzentrum c)	Fachhochschule	Mittelstadt	Wachsend
Wetzlar	(Oberzentrum) d)	(Fachhochschule)e)	Mittelstadt	Stagnierend

a) – in Funktionsteilung mit Wolfsburg und Salzgitter,

b) – Bevölkerungsschrumpfung, Beschäftigungswachstum,

c) – mit Teilfunktionen eines Oberzentrums,

d) – in Funktionsverbindung mit Gießen,

e) – Standort für einzelne Studiengänge der FH Gießen - Friedberg

Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik GmbH

3.1.6 Zusammenfassung

Unabhängig von der Qualität der Datenlage lassen sich aus den aufgeführten Kennziffern strukturelle Besonderheiten herausarbeiten, die die Wohnsituation und Wohnungsmarktstruktur in den Fallstudienstädten beeinflussen dürften.

- Braunschweig und Köln weisen nach den dargestellten Werten eine insgesamt ausgewogene Situation als Wohn- und Arbeitsort auf.
- Dresden hat in Folge des gesellschaftlichen Transformationsprozesses nach der deutschen Einigung weiterhin funktionale Defizite als Arbeitsort, obwohl die Arbeitslosenquote nicht höher ist als in vielen Städten der alten Bundesrepublik.
- Frankfurt am Main wird durch seine Funktion als international bedeutsames Wirtschaftszentrum auch in seiner Wohnsituation geprägt: Es gibt eine im Vergleich zur Größe der Stadt überproportionale Anzahl an Arbeitsplätzen im

Stadtgebiet und nur eine vergleichsweise geringe (allerdings stark ansteigende) Anzahl von Bewohnern, die aus der Stadt auspendeln.

- Die Situation in Kassel ist durch einen hohen Anteil an Beschäftigten geprägt, die im Umland wohnen. Umgekehrt gibt es einen vergleichsweise geringen Anteil an Auspendlern. Die Werte lassen sich dahingehend interpretieren, dass die Stadt in starkem Maße von einer angesichts des niedrigen Wertes für das verfügbare Einkommen sozial selektiven Suburbanisierung betroffen ist.
- Für Schwäbisch Gmünd lässt sich aus den Werten ableiten, dass die Wohnfunktion in der Stadt stärker ausgeprägt ist als die Funktion als Arbeitsort.
- Wetzlar stellt einen bedeutenden Arbeitsort mit einem hohen Anteil an Einpendlern dar. Es kann jedoch nicht zwingend davon ausgegangen werden, dass dies die Folge eines Suburbanisierungsprozesses im engeren Sinne ist. Genauso gut ist möglich, dass dies auf Grund der geringen Größe der Stadt und des ländlich strukturierten Umlands allein auf die zentralörtlichen Funktionen zurückzuführen ist.

3.2 Leitbild im Wandel – Die Bedeutung des Wohnens für die Innenstadtentwicklung

In diesem Abschnitt steht die Frage im Mittelpunkt, inwiefern sich die Bedeutung des Wohnens als innerstädtische Nutzungsform im Vergleich mit anderen Flächennutzungen in den vergangenen Jahren verändert hat. Insbesondere für die verkehrsgünstig gelegenen Zentren von Kommunen mit hohem zentralörtlichem Bedeutungsüberschuss ergeben sich ausgeprägte Nutzungskonkurrenzen etwa mit Einzelhandel und Dienstleistungen und daraus folgend konkurrierende Zielsetzungen der Stadtpolitik. Daher soll hier der Blick auch auf die im Zuge des ökonomischen Strukturwandels und der Finanzkrise der Städte veränderte strategische Bewertung des Wohnens gerichtet werden.

3.2.1 Die Bedeutung der Wohnfunktion für die Innenstadtentwicklung

Heute herrscht in den Rathäusern und Verwaltungen weitgehend Einigkeit darüber, dass eine lebendige Innenstadt Menschen braucht, die dort auch wohnen. Das war nicht immer so. „Die Geschichte des Wohnens in der Innenstadt in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist zumeist gekennzeichnet durch die Verdrängung der Funktion ‚Wohnen‘ aus der Innenstadt“ (Brühl und andere 2005, S. 17). Ziel der Stadtentwicklungspolitik war dabei vornehmlich eine Stärkung der zentralörtlichen Funktion. Auch im Zuge der Bauleitplanung wurde die Verdrängung des Wohnens zumindest in Kauf genommen. Die Ausweisung von Kerngebieten nach Baunut-

zungsverordnung (MK-Gebiete) bot aus planungsrechtlicher Sicht keinen wirksamen Schutz gegen die Umwandlungen von Wohnungen in gewerblich genutzte Flächen. Die Folge waren rückläufige Einwohnerzahlen in vielen Innenstädten.

Die aus dieser Beobachtung abgeleitete Ausgangsthese, dass das Gewerbe, vor allem Einzelhandel und Dienstleistungen, seit der Nachkriegszeit in den Innenstädten die Entwicklung bestimmte, kann jedoch in dieser allgemeingültigen Form nicht bestätigt werden.

Vielmehr waren in den Fallstudienstädten – auch in der Vergangenheit – sehr unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten, die von der Bestätigung eines starken Umnutzungsdrucks auf innerstädtische Wohnbereiche bis zu der Einschätzung reichten, dass der Büroflächenbedarf nicht für eine stabile Entwicklung der Innenstadt ausreicht. Neben der wirtschaftlichen Entwicklung vor Ort liegt ein wesentlicher Grund hierfür außerdem in der Größe der Stadt, die für die Ausstattung mit zentralörtlichen Funktionen sowie die Bedeutung als Einkaufsstandort ausschlaggebend ist (vgl. Abschnitt 3.1.5). In den beiden kleineren Fallstudienstädten Schwäbisch Gmünd und Wetzlar findet keine Verdrängung der Wohnfunktion durch gewerbliche Nutzung statt. Vielmehr hat sich das Wohnen in der Innenstadt in erstaunlichem Maße gehalten. Handlungsbedarf gibt es im Gegenteil bei der Sicherung des Einzelhandelsstandorts. Bei den Maßnahmen zur Stärkung der Wohnfunktion besteht in Schwäbisch Gmünd auch die Hoffnung auf eine Entwicklung von Kleingewerbebetrieben (vgl. Abschnitt 5.6.3.4).

Auch für Dresden kann eine Verdrängung des Wohnens durch gewerbliche Nutzung nicht bestätigt werden. In der Vergangenheit habe es keine Tertiärisierung der Innenstadt gegeben. Der Wohnanteil in der Innenstadt sei daher relativ hoch. Diese Situation entspricht der vieler Städte in den Neuen Ländern. Vor dem Hintergrund fehlenden Büroflächenbedarfs und eines bereits erfolgten umfangreichen Ausbaus der Einzelhandelsflächen ist daher das Ziel einer Innenstadtentwicklung zu bewerten, die durch eine gesunde Mischung von Wohnen und Gewerbe gekennzeichnet ist. Das Fehlen von Nutzungskonkurrenzen ermöglicht in Dresden eine Innenstadtentwicklung, bei der angesichts umfangreicher Flächenreserven und Nachverdichtungspotenziale im Untersuchungsgebiet der Schwerpunkt der innerstädtischen Bautätigkeit auf den Wohnungsbau gelegt werden kann. Erklärtes Ziel der Stadt ist es dabei, die Nachfrage nach individuellem Wohnen in die Innenstadt zu lenken (vgl. Abschnitt 5.2.3.3).

Unter umgekehrten Vorzeichen steht die Entwicklung in den übrigen größeren Städten. In Köln, Kassel, Frankfurt am Main und Braunschweig wurde hervorgehoben, dass *trotz* der starken Funktionstrennung und Nutzungskonkurrenz durch Gewerbe das Wohnen in der Innenstadt noch vorhanden ist. Bei diesen Einschätzungen muss allerdings der Zuschnitt der Untersuchungsgebiete berücksichtigt werden, die außer in Kassel nicht nur die zentralen Geschäftsviertel und Versorgungsbereiche der Städte, also die City, umfassen, sondern auch die sie umge-

benden Wohnquartiere. Diese Quartiere stellen schon seit langem in Köln, Braunschweig und Frankfurt teils äußerst begehrte Wohnlagen mit positivem Image dar.

Im Kern der Innenstadtbereiche sind dagegen häufig nur wenige Wohnungen übrig geblieben. Sie weisen vor allem in den Nachkriegsbeständen meist unattraktive Größenstrukturen und Ausstattungsmerkmale auf (vgl. Abschnitt 3.6.4), so dass neben dem Verlust an Einwohnern auch die Herausbildung problematischer Bevölkerungsstrukturen zu beobachten ist. Es wurde auch von Fällen berichtet, in denen vorhandener Wohnraum in der Innenstadt wegen lukrativer Alternativen unvermietet bleibt. So gibt es Häuser in den Einkaufsstraßen der Innenstädte, in denen die Wohnungen in den oberen Etagen nicht mehr zugänglich sind, weil die Erschließungsflächen im Erdgeschoss in Ladenflächen umgewandelt wurden (vgl. Abschnitt 5.1.3.3).

Während aus Sicht der Stadtplanung die Verdrängung des Wohnens aus den Kernbereichen der Innenstädte lange Zeit als notwendiges Übel bei der Entwicklung des Wirtschaftsstandorts in Kauf genommen wurde, stellt sich die Situation bei der Zweckentfremdung von Wohnraum durch gewerbliche Nutzung in den innerstädtischen Wohngebieten anders dar. Vor allem in der Fallstudienstadt Frankfurt am Main wurde in der Vergangenheit durch die Entwicklung zu einem Bankenzentrum von internationalem Format in gravierender Weise in die Nutzungsstrukturen von Teilen der Innenstadt eingegriffen (vgl. Abschnitt 5.3.2.5). In diesen Gebieten zeigt sich heute am deutlichsten der tief greifende Wandel, der sich in den vergangenen Jahren in Bezug auf das Wohnen in der Innenstadt vollzogen hat. Die Attraktivität von Investments in gehobene Wohnimmobilien (vgl. Abschnitt 3.5.1) hat den Umnutzungsdruck so weit reduziert, dass auch die Abschaffung des Verbots der Wohnraumzweckentfremdung durch die Hessische Landesregierung im Jahre 2004 keine negativen Auswirkungen auf die Wohnnutzung in den ehemals stark betroffenen Innenstadtquartieren zu haben scheint. Stattdessen ist in jüngster Zeit der entgegen gesetzte Prozess einer Umwandlung von leer stehenden und modernisierungsbedürftigen Bürogebäuden in Wohnungen zu beobachten. Auch in anderen hessischen Städten wirkte sich der Wegfall des Zweckentfremdungsverbots nicht negativ aus².

Im Ergebnis ist also festzustellen, dass abweichend von der Ausgangsthese keineswegs eine umfangreiche Verdrängung des Wohnens in westdeutschen Innenstädten zu verzeichnen ist. Allerdings gibt es für Teilräume der Innenstädte, zu denen vor allem die Fußgängerzonen mit der Konzentration von zentrenrelevantem Einzelhandel gehören, Hinweise auf eine weitgehende Verdrängung von

2 Quelle: Antwort des hessischen Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung auf die Kleine Anfrage der Abg. Caspar, Oppermann, Boddenberg, Milde, Kühne-Hörmann (CDU) vom 03.05.2007 betreffend die Folgen der Aufhebung der Wohnraumzweckentfremdungsverordnung und die Befürchtung massenhafter Umwandlungen von Wohnraum in Büroraum. Demnach entstanden 2005 in Frankfurt 196 Wohnungen aus der Umwandlung von Büroraum. Die Zahl der in Büroraum umgewandelten Wohnungen lag demgegenüber bei 89. <http://starweb.hessen.de/cache/DRS/16/1/07231.pdf>, zuletzt aufgerufen am 28.11.2008.

Wohnnutzungen in der Vergangenheit. Diese Bereiche machen in den Fallstudienstädten überwiegend nur einen kleinen Teil des als Innenstadt definierten Untersuchungsgebietes aus.

In den Kernbereichen der Innenstädte wird dem Wohnen eine wichtige Ergänzungsfunktion für die Innenstadtentwicklung beigemessen, mit der die negativen Auswirkungen einseitiger Nutzung aufgefangen werden sollen. Zu diesen zählen die Entleerung der Einkaufsstraßen nach Laden- und Büroschluss und die damit verbundenen Sicherheitsaspekte. Dass die Wohnnutzung in vielen Innenstädten dennoch nach wie vor gegenüber konkurrierenden Nutzungen zu schützen ist, darauf weisen die Handlungsleitlinien von Innenstadtkonzepten (vgl. beispielsweise Landeshauptstadt München 2007) sowie die Zielsetzungen vieler Bebauungspläne in den Innenstädten hin. Die Stabilisierung des Wohnanteils, der Erhalt der Nutzungsmischung und weitere Maßnahmen zur Sicherung des Wohnens in der Innenstadt sind bis heute in den prosperierenden Großstädten häufig Anlass für die Stadtverwaltung, planerisch tätig zu werden.

Zu den Maßnahmen zählen neben der Anpassung der Bauleitplanung die Verbesserung des Wohnumfeldes (vgl. Abschnitt 3.6.5), die Sicherung eines Wohnanteils in neu errichteten oder umstrukturierten Gebäuden sowie die Steuerung der Entwicklung durch öffentliche Förderung.

Die Festschreibung eines Wohnanteils bei Neubau- und Umstrukturierungsvorhaben ist in vielen Großstädten fester Bestandteil der Förderung innerstädtischen Wohnens. Sehr unterschiedlich haben sich die Erfahrungen bei der Durchsetzbarkeit dieser Festschreibung gestaltet. Im Wesentlichen hängt die Bereitschaft der Investoren von den Renditeaussichten ab. Inzwischen hat sich jedoch die Erkenntnis verbreitet, dass eine Nutzungsmischung, die auch das Wohnen einschließt, aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll sein kann. Den mit höheren Renditeerwartungen verbundenen größeren Ausfallrisiken bei der Büronutzung stehen langfristig stabile Ertragserwartungen im Wohnungsbereich gegenüber. In einigen Stadtverwaltungen wurde die Erfahrung gemacht, dass viele Investoren bei ihren Vorhaben inzwischen von sich aus die Wohnanteile höher ansetzen, als dies von der Stadt festgeschrieben wird (vgl. Abschnitt 5.3.3.4).

Da hierbei in der Regel nur Wohnraum im gehobenen Preissegment entsteht, ist eine Beobachtung und Steuerung seitens der Stadt erforderlich. Diese kann im Rahmen der Wohnraumförderung erfolgen. Eigene kommunale Programme gibt es nur in den größeren Städten. Wohnraum in innerstädtischen Quartieren wird unter den Fallstudienstädten derzeit nur in Frankfurt am Main gefördert. Die Wohnraumförderung der Länder wird bislang nur in Ausnahmefällen auf die Innenstadtentwicklung ausgerichtet, beispielsweise im Rahmen der Neuausrichtung integrierter Stadtentwicklungspolitik im Land Brandenburg.

3.2.2 Das positive Image des Wohnstandorts Innenstadt

Image und Identität werden im Zuge des ökonomischen Wandels für die Kommunen unter den sich verschärfenden Konkurrenzbedingungen immer essentieller. Dies war eines der wichtigsten Ergebnisse des Forschungsverbundes „Stadt 2030“, in dem sich zwischen 2001 und 2005 eine Reihe von transdisziplinären Forschungsprojekten im Rahmen von Leitbildprozessen mit dem Thema Identität auseinandersetzte (vgl. Deutsches Institut für Urbanistik 2006). Für die Prosperität einer Stadt sind gleichbedeutend neben die harten die so genannten weichen Standortfaktoren getreten. Analog zu den Produkten der „kreativen Industrien“, denen im Standortwettbewerb der Kommunen eine besondere Aufmerksamkeit zukommt, ist damit im Kern der Erlebniswert einer Stadt gemeint. Im Zusammenhang mit dieser „Seinsökonomie“ (vgl. Schulze 1992) versuchen die Städte, durch Stadtmarketing und Identitätspolitik Einfluss auf das Image der Stadt zu nehmen. Zwar lässt dieses sich nicht wie bei einem Markenartikel beliebig gestalten, sehr wohl aber „anregen“ (vgl. Matthiesen 2006, S. 51). Dies gelang beispielsweise in Frankfurt am Main, wo über intensive kulturpolitische Anstrengungen und Investitionen in das Stadtbild seit den 1980er-Jahren ein Image- und Identitätswandel von einem funktionalen Wirtschaftsstandort zu einer Kulturmetropole mit internationaler Ausstrahlung vollzogen werden konnte. Bestandteil erfolgreicher Strategien, die häufig an vorhandene, oft erst wiederzuentdeckende Traditionen anknüpfen, ist deren symbolische Verdichtung in einzelnen Raumelementen (vgl. Göschel 2006, S. 288).

Im Zuge dieser „Renaissance des besonderen Ortes“ kommt den Innenstädten oft eine prominente Rolle als jenem Teil der Stadt zu, in dem solche symbolischen Orte konzentriert sind. Die erhöhte Aufmerksamkeit, die der „City als Foyer“ (Jonak 1997) der Stadt in der Binnen- und Außenwahrnehmung zukommt, stärkt auch die Wahrnehmung der Potenziale, die dieser Teil der Stadt als Wohnstandort mit sich bringt. Zwar war eine differenzierte Betrachtung der Identitätspolitiken in den Fallstudienstädten nicht Bestandteil dieser Untersuchung. Es erscheint jedoch plausibel, dass ein positives Stadtimage und Prozesse der „supra-personellen Identitätsbildung“ (Matthiesen 2006, S. 48), die sich an den Orten und Bauwerken der Innenstadt festmachen, auch zu einem positiven Image des Wohnens in der Innenstadt beitragen können.

Zu dieser Schlussfolgerung passt die Beobachtung, dass bei den in vielen Innenstädten überwiegend im gehobenen Eigentumssegment entstehenden Wohnungsneubauten keinerlei Vermarktungsprobleme bekannt sind (vgl. Abschnitt 3.5.2). Damit bestätigt sich zunächst die These aus der Vorgängerstudie, dass das Image des Wohnens in der Innenstadt im Wandel (zum Positiven) begriffen ist (vgl. Brühl und andere 2005, S. 14). Allerdings ging diese These insoweit von einer falschen Grundannahme aus, als darin behauptet wird, dass das Wohnen in der Innenstadt früher „von Übel“ war. Richtig ist aber, dass das Image des Wohnens in der Innenstadt je nach städtebaulicher Qualität des Wohnumfeldes und Qualität des

Wohnungsangebots in starkem Maße variiert(e). So gibt es in den größeren Fallstudienstädten Quartiere, in denen traditionell auch die (gehobene) Mittelschicht wohnt und die nie mit einem negativen Image als Wohnstandort behaftet waren.

Das Image der Innenstadt als Wohnstandort war demnach in manchen Städten nie schlecht. Hervorzuheben ist, dass dies unter ganz unterschiedlichen Rahmenbedingungen bestätigt wurde. In Braunschweig betrifft das Teile der gründerzeitlichen Stadterweiterung, in Kassel den sozialen Wohnungsbau der Nachkriegszeit, in Köln die am historischen Stadtgrundriss orientierte und kompakt bebaute Innenstadt und in Dresden schließlich ein in weiten Teilen im Sinne der „Neuen Stadt“ des Sozialismus wieder aufgebautes Zentrum.

In anderen Städten gibt es offensichtlich eine Diskrepanz zwischen Binnensicht und Außenwahrnehmung. Dass etwa Frankfurt am Main bis heute mit einem Image als unwirtlicher Wohnort zu kämpfen hat, könnte auch mit der Wahrnehmung der Menschen in der Region zusammenhängen, die die Stadt aus der selektiven Perspektive des Berufspendlers oder des „Shoppers“ beurteilen. Es liegt die Vermutung nahe, dass gerade Städte mit einer intensiven Stadt-Umland-Verflechtung eine solche Diskrepanz aufweisen. Die Binnensicht ist in diesen Städten viel positiver. Aufschluss darüber gibt ein Blick auf die Ergebnisse von Bürgerbefragungen, in denen sich regelmäßig ein positives Bild der eigenen Stadt zeigt. Und auch der Blick auf die Motive für einen Wegzug aus der Stadt zeigt, dass ein Umzug eher an handfesten Gründen wie dem Mangel an passendem Wohnraum oder privaten Veränderungen festgemacht wird und nicht dem Wunsch entspringt, die Stadt zu verlassen.

Es spricht einiges dafür, dass sich der Trend der Imageverbesserung des Wohnens in der Innenstadt seit der Vorstudie weiter verstärkt hat. Unabhängig von der Ausgangslage wurde in allen Städten über ein wachsendes Interesse an der Innenstadt als Wohnstandort berichtet, das sich wiederum fördernd auf das Image der Innenstadt als Wohnstandort auswirkt. In den Fallstudienstädten war eine grundsätzlich positive Einstellung zum Wohnen in der Innenstadt bei allen Experten festzustellen, mit Ausnahme von Schwäbisch Gmünd, wo eine gewisse Skepsis und Zweifel an dem sich wandelnden Image geäußert wurden. Übereinstimmend positiv bewertet werden jedoch auch hier die Potenziale der Innenstadt in Bezug auf das Wohnen (vgl. Abschnitt 5.6.3.3).

Dass diese Potenziale wie auch das positive Image innenstadtnahen Wohnens über die Akzeptanz einzelner Areale und Straßenzüge hinaus gehen und, wie in der Vorstudie als These formuliert wurde, auch innenstadtnahe Wohnquartiere mit einbeziehen, die bislang nicht als begehrte Wohnstandorte galten, bestätigte sich in vielen Städten. Das wachsende Interesse am Wohnen in der Innenstadt erfasst auch Quartiere, die lange einen „schlechten“ Ruf hatten. Paradebeispiel hierfür ist das Frankfurter Bahnhofsviertel. Zwar wurde hier auch die Stadt mit einem Programm zur Förderung der Wohnnutzung aktiv. Dass dieses auf einen enormen

Zuspruch bei den Hauseigentümern stieß, dabei vor allem hochwertiger Wohnraum entstand und es für diesen in einem Wohnumfeld, das bis heute vom Rotlichtmilieu geprägt wird, keine Vermarktungsprobleme gibt, überraschte jedoch (vgl. Abschnitt 5.3.3.6). Die hochwertige gründerzeitliche Bausubstanz sowie die zentrale Lage im Stadtgebiet können zwar als objektive Gründe für die Attraktivität des Quartiers herangezogen werden, diese Merkmale waren allerdings früher auch schon vorhanden. Offensichtlich fand eine Neubewertung des Wohnstandorts statt, der auch durch die Aktivitäten der Stadt zur Steigerung der Nutzungsvielfalt im Quartier befördert wurde. Schließlich ist unter dem Stichwort Lagegunst auch die Nähe zum Frankfurter Hauptbahnhof zu nennen, die für die wachsende Zahl von Auspendlern aus der Stadt von Interesse ist.

Für diesen Trend zur Imageverbesserung der Innenstadt werden vor allem folgende Gründe genannt:

- Lebensstilgruppen suchen ein urbanes Umfeld (kreative Mileus).
- Alleinerziehende oder Doppelverdiener mit Kindern suchen ein funktionierendes soziales Umfeld und ein hochwertiges Angebot an sozialer Infrastruktur.
- Junge Alte suchen ein urbanes Umfeld mit kurzen Wegen und ein dichtes Netz von Angeboten kultureller, gesundheitsbezogener und sozialer Art.
- Es gibt immer mehr Angebote für die Realisierung neuer Wohnformen als Bausteine kommunaler Strategien zur Förderung innerstädtischen Wohnens.
- Maßnahmen tragen zur Verbesserung des Wohnungsbestandes bei, beispielsweise im Rahmen von Sanierungsvorhaben.
- Die Qualität des Wohnumfeldes verbessert sich durch Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums, Verkehrsberuhigung und Verringerung der Umweltbelastungen³.

Die vorgenannten Gründe sprechen dafür, dass der Imagezugewinn des Innenstadtwohnens auch auf eine entsprechende Ausrichtung der Stadtentwicklungspolitik in Richtung Innenstadtentwicklung zurückzuführen ist. Eine aktive Rolle der Städte, die die Rahmenbedingungen für eine entsprechende Entwicklung schaffen, scheint in diesem Zusammenhang unerlässlich. Richtig ist daher die in der Vorgängerstudie aufgestellte These, dass der Prozess der Imageverbesserung des Innenstadtwohnens kein Selbstläufer ist. Die Stadtpolitik und die wohnungspolitischen Akteure sollten diesen Trend durch die Förderung von Angeboten verstärken. Immer wieder muss dabei auf die sehr unterschiedliche Ausgangsposition in den einzelnen Städten hingewiesen werden. Patentrezepte für die Verbesserung des Images der Innenstadt als Wohnstandort gibt es aus diesem Grund nicht.

³ So ausdrücklich für Frankfurt am Main bestätigt: Zur positiven Imageentwicklung hätten eine Abkehr vom Leitbild der Funktionstrennung und eine Verbesserung der Umweltsituation sowie auch die Qualität der wohnungsnahen Grünanlagen entscheidend beigetragen.

Die oben erwähnte wachsende Zahl von Auspendlern leitet auch zu der Annahme über, dass mit dem Imagezuwachs des Innenstadtwohnens das bisher dominierende Wohnleitbild des freistehenden Einfamilienhauses in vielfältiger Weise Konkurrenz bekommt. Eine wachsende Zahl von Menschen scheint den Wunsch zu haben, trotz des Arbeitsplatzes im Umland in der Stadt zu wohnen. Der Bewohner einer Eigentumswohnung im Frankfurter Bahnhofsviertel arbeitet als Lehrer im Umland. Die VW-Managerin mit Arbeitsplatz in Wolfsburg wohnt in einer Villa im Braunschweiger Innenstadtbereich. Der Universitätsangestellte in Cottbus oder Frankfurt/Oder wohnt in einer Genossenschaftswohnung in einem Berliner Innenstadtbereich. Auch wenn es nach wie vor genauso viele umgekehrte Beispiele geben mag, so wird auch in anderen Studien inzwischen darauf hingewiesen, dass es einen Trend zu einer weiteren Ausdifferenzierung der Wohnungsnachfrage und der zugrunde liegenden präferierten Wohnformen gibt (vgl. dazu auch GdW 2008), der mit einer Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt einhergeht.

3.2.3 Neue Konkurrenz für das Wohnleitbild Einfamilienhaus?

Dass Suburbanisierung in der Vergangenheit mit einem Statusgewinn verbunden war, muss angesichts jüngerer Befragungsergebnisse als Trugschluss oder zumindest als nicht mehr zeitgemäße Einschätzung bezeichnet werden. Nach einer Untersuchung der Stadt München zu den Wanderungsmotiven ziehen weder überwiegend Familien und Besserverdienende ins Umland, noch ist damit Eigentumsbildung als Motiv verbunden. Auch ein Umzug ins Einfamilienhaus ist entgegen der landläufigen Meinung nicht die Regel. Und von denjenigen, die in ein Einfamilienhaus ziehen, treten 40 Prozent in ein Mietverhältnis ein⁴. Statt eines Statusgewinns sind also eher pragmatische Gründe für die Wahl eines suburbanen Wohnstandortes ausschlaggebend. Es ist dabei weniger die Kostenersparnis als der Kostenvorteil, also die Möglichkeit, für das gleiche Geld mehr Wohnfläche zur Verfügung zu haben, die Haushalte zum Wegzug ins Umland bewegt.

Ob abgesehen davon mit dem Imagegewinn des Innenstadtwohnens auch eine relative Statusaufwertung im Verhältnis zum Wohnen im Eigenheim im Umland verbunden ist (vgl. Brühl und andere 2005, S. 15), wurde in den Fallstudienstädten unterschiedlich bewertet. Ohne Vorbehalte zugestimmt wurde dieser These in den Städten Braunschweig, Köln und Wetzlar. In Braunschweig war zu beobachten, dass mit der Innenstadtwohnung Handlungsautonomie und Spontaneität (des Wohnens im Alter) teuer erkaufte werden. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass damit auch ein Statusgewinn verbunden ist (vgl. Abschnitt 5.1.3.5). In Köln entstehen luxuriöse Stadthäuser, Penthouse- bzw. Dachgeschosswohnungen, flexible Lofts und hochpreisige Eigentumswohnungen, die als Status- und Reprä-

4 Vortrag von Frau Prof. Christiane Thalgott auf der Fachtagung „Wohnen in der Stadt – Strategien der Stadtentwicklung“ am 14.11.2008 in Erfurt.

sensationssymbole angesehen werden (vgl. Abschnitt 5.5.3.6). In Wetzlar schließlich sind repräsentative sanierte Altbauten im historischen Stadtkern besonders begehrt (vgl. Abschnitt 5.7.3.6).

In Frankfurt und Dresden gab es differenzierte Einschätzungen seitens der Gesprächspartner. In Frankfurt war bei vielen Gesprächspartnern deutliche Skepsis zu vernehmen, ob so etwas wie repräsentatives Wohnen in der Innenstadt erfolgreich sein könne. Es fehle hierfür an attraktiver Stadt- und Baustruktur. Die kurzen Wege zwischen Stadt und Region erlaubten es außerdem, vom Umland aus am städtischen Kulturleben teilzuhaben. Allerdings wird mit der Innenstadtwohnung als Statussymbol in Frankfurt seitens der Investoren kräftig und äußerst erfolgreich experimentiert (vgl. Abschnitt 5.3.3.6). In Bezug auf den symbolischen Gehalt scheint es eben doch einen Unterschied zu machen, ob man erst für einen Besuch der Alten Oper oder des Museumsufers mit der U-Bahn oder über die Autobahn anreisen muss oder von einer Wohnung mit Skyline-Blick über den Main zu Fuß zum gleichen Ereignis aufbricht. In Dresden besteht nach Eindruck eines Gesprächspartners aus der Immobilienbranche eine zunehmende Neigung zum Wohnen in der Innenstadt, je höher der soziale Status ist (vgl. Abschnitt 5.2.3.5). Auf der anderen Seite sind weite Teile der Innenstadt von einer funktionalen Baustruktur ohne Ortsbezug geprägt.

Nicht bestätigt wurde die These in Kassel und Schwäbisch Gmünd. In Kassel wird dies mit dem Fehlen repräsentativer Wohnquartiere aus der Gründerzeit im Untersuchungsgebiet begründet (vgl. Abschnitt 5.4.3.6). In Schwäbisch Gmünd dagegen ist das bauliche Potenzial zwar vorhanden. Es fehlt jedoch an einem positiven Image des Wohnstandortes Innenstadt, das zu einer Statusaufwertung beitragen könnte (vgl. Abschnitt 5.6.3.6).

Mit Blick auf das vorangegangene Kapitel lassen sich aus den Ergebnissen in den Fallstudienstädten folgende Schlüsse ziehen.

- Erst durch die symbolische In-Wert-Setzung als besondere Orte im Zuge der Identitätspolitik der Kommunen können die Innenstädte einen Statusgewinn in Bezug auf den Wohnstandort verzeichnen. Um die Villa im Grunewald, am Taunusrand oder am Starnberger See gegen eine Stadtwohnung ohne eigenen Grund und Boden einzutauschen, bedarf es eines symbolischen Wertausgleichs, der in der Nähe zu renommierten Kultureinrichtungen, in der Lage in einem angesagten Szenequartier oder in der Sicht auf den Fluss und die Skyline bestehen kann⁵.
- Dieser symbolische Wertausgleich kommt nur dann zum Tragen, wenn mit dem Wohnen in der Innenstadt Distanzvorteile gegenüber einer Wohnung im Umland verbunden sind. Kurze Wege aus dem Umland in die Innenstadt wir-

⁵ Wenn von Wohnentscheidungen die Rede ist, die sich am Status orientieren, wird es hier allerdings weniger um den Tausch als um die Erweiterung um einen zusätzlichen Wohnstandort gehen.

ken einem Statusgewinn des Wohnstandorts Innenstadt entgegen. Aus diesem Grund werden Identitätspolitik in Großstädten einen stärkeren Effekt auf das Image des Innenstadtwohnens haben als in kleineren Städten sowie Großstadtreionen, deren Verkehrsinfrastruktur das schnelle und bequeme Erreichen der Innenstadt per Auto vom Umland aus ermöglicht. Darin liegt unter anderem die Erklärung dafür, warum nicht besonders gut funktionierende Städte wie etwa London oder New York „eine Zuneigung erfahren, die offensichtlich gut funktionierenden Städten wie Hannover eher versagt bleibt“ (Göschel 2006, S. 270). Auch wenn heute niemand ernsthaft einen Rückbau von Stadtautobahnen und Zubringerschnellstraßen fordern wird, so liegt im Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr in der Vergangenheit der Schlüssel für den Attraktivitätsverlust des Innenstadtwohnens.

- Ohne die baulichen Voraussetzungen, d.h. ohne repräsentative Altbauten oder hochwertige Neubauvorhaben, wird sich auch keine statusgetriebene Nachfrage nach Wohnen in den Innenstädten einstellen.

Im Idealfall führt das Ineinandergreifen dieser drei Kriterien – auf die Innenstadt ausgerichtete Identitätspolitik, Distanzvorteile und adäquate Bausubstanz – zu einer Wohnungsnachfrage, die vom Erlebniswert getragen wird. Dieser symbolische „Mehrwert“ wirkt sich von Fall zu Fall jedoch sehr unterschiedlich aus. Während von den kulturellen „Leuchtturmprojekten“ der Großstädte auch gut angebundene Wohnstandorte im Umland profitieren können, strahlt die überregional bedeutsame Fachwerkalstadt genauso wenig in andere Stadt- oder Ortsteile aus wie das Szeneviertel. Man muss schon unmittelbar in dem entsprechenden Quartier wohnen, um so etwas wie eine symbolische Statusaufwertung aus seiner Wohnstandortwahl erhoffen zu können.

3.2.4 Das Wohnen in der Stadt der Informations- und Wissensgesellschaft

In der Identitätspolitik der Städte und dem damit verbundenen Imagegewinn des Innenstadtwohnens drückt sich auch der ökonomische Wandel von der Industrie- zur Wissens- und Informationsgesellschaft aus. Mit dem Ende der industriellen Moderne war auch ein Ende des Funktionalismus verbunden (vgl. Göschel 2006, S. 270 f.). In der Überwindung monofunktionaler Stadtstruktur und einförmiger Stadtgestalt wird heute der Schlüssel zum Erfolg der Innenstädte gesehen. Die durch die industrielle Revolution des 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts bedingten Ursachen der Stadtflucht schwächen sich ab und fallen zum Teil weg. Dass die Umlandwanderungswelle der vergangenen Jahrzehnte damit dauerhaft gestoppt sei, wie dies in der Vorgängerstudie als These formuliert wurde (vgl. Brühl und andere 2005, S. 11), erscheint angesichts dieses Transformationsprozesses, der neben Wirtschafts-, Produktions- und Arbeitsabläufen auch Wohn-

Leitbilder, Mobilitätsmuster sowie das Verhältnis zwischen Privatheit und Öffentlichkeit verändert, als Vision plausibel; die Faktizität der Behauptung wurde in den Fallstudienstädten allerdings sehr unterschiedlich eingeschätzt.

Diese unterschiedliche Bewertung ist zunächst vor dem Hintergrund zu sehen, dass das Leitbild von der Funktionstrennung in den Städten in der Vergangenheit nicht in gleicher rigoroser Weise umgesetzt wurde (vgl. Abschnitt 3.6.2). Es zeigte sich außerdem bereits, dass die These von der Stadtflucht und der Negativbewertung der Innenstadt als Wohnstandort in der Vergangenheit keineswegs für alle Städte unterschiedslos galt. So findet denn die „Renaissance“ der (Innen-)Stadt als Wohnstandort vor dem Hintergrund einer in manchen Städten auch schon in der Vergangenheit positiven öffentlichen Bewertung statt (siehe oben).

Die Ausgangsbedingungen der Städte für den ökonomischen Wandel sind damit ebenso unterschiedlich wie die Dynamik, mit der sich dieser in den Städten vollzieht. Die Kommunen versuchen durch Maßnahmen zur Wirtschaftsförderung, aber eben auch durch die beschriebenen Formen der Identitätspolitik, den Weg von der Stadt als einer „funktionierenden Maschine zum Ort innovativer, kreativer Intelligenz“ (Göschel 2006, S. 271) positiv zu gestalten, und richten ihre Stadtpolitik entsprechend auf „die Kreativen“ aus, weil den von diesen ausgehenden Innovationen für das ökonomische Wachstum besondere Bedeutung beigemessen wird (vgl. Florida 2002). Dieser *War for Creativity* um die Branchen der Medien- und der Kreativwirtschaft zielt auf die drei Erfolgsfaktoren der Wissensökonomie: Technologie, Toleranz und Talent (ebenda). In Bezug auf Letzteres spielen Bau- und Stadterneuerungsprozesse eine wichtige Rolle, weil über diese räumliche Rahmenbedingungen für diejenigen geschaffen werden, die als Träger der Talente in den Städten gehalten werden sollen.

In den Arbeitsformen und dem Lebensstil der Creative Class deutet sich eine Verknüpfung von intensiver Nutzung der neuen Informations- und Kommunikationstechnologien und neuen Wohnkonzepten an, in denen Wohnen und Arbeiten nicht nur räumlich eng miteinander verflochten sind. Dieses entgrenzte Wohnen weist eine hohe Innenstadtaffinität auf. Die Wohn- und Arbeitsorte der Creative Class befinden sich vorwiegend in den an die Stadtmitte angrenzenden, dicht bebauten Bezirken und Quartieren (vgl. z.B. Hintersteiningen 2006, S. 94).

Im Rahmen dieser Untersuchung wurde die These von einer Aufhebung der Funktionsteilung von Arbeiten und Wohnen (vgl. Brühl und andere 2005, S. 12) in den meisten Fallstudienstädten nicht bestätigt. In Schwäbisch Gmünd und Wetzlar als deren Kleinsten unterscheiden sich die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen deutlich von Anforderungen der Kreativwirtschaft. In Schwäbisch Gmünd hat bislang kein tief greifender wirtschaftlicher Wandel in Richtung Wissensgesellschaft stattgefunden (vgl. Abschnitt 5.6.3.2). Wetzlar als bedeutendes und hoch spezialisiertes Technologiezentrum war von einem brancheninternen Struktur-

wandel betroffen, der allerdings nur geringe Auswirkungen auf das Verhältnis zwischen Privat- und Arbeitssphäre hatte (vgl. Abschnitt 5.7.3.2).

Veränderte Lebens- und Arbeitsweisen im Zuge von Flexibilisierung und veränderten Wohnkonzepten konnten auch in den mittelgroßen Städten Braunschweig und Kassel nicht als bedeutende Einflussgrößen für die Entwicklung innerstädtischen Wohnens nachgewiesen werden (vgl. Abschnitte 5.1.3.1 und 5.4.3.1), obwohl diese Städte als Hochschulstandorte und Technologiezentren durchaus Potenziale hierfür aufweisen. Wie schon für Wetzlar beschrieben hat sich hier zwar ein tief greifender wirtschaftlicher Wandel vollzogen, der sich jedoch nicht in Richtung der Kreativwirtschaft vollzog und daher keine innenstadtrelevanten Auswirkungen hatte. In den Gesprächen in Braunschweig deutete sich allerdings an, dass auch in anderen Branchen innenstadtaffine Wohnpräferenzen zu beobachten sind. So wurde darauf hingewiesen, dass im Braunschweiger Untersuchungsgebiet zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus der Managementebene von VW wohnen, die zum Arbeiten nach Wolfsburg pendeln (vgl. Abschnitt 5.1.3.1).

Ähnliches wird in Dresden als Erwartung an die künftige Entwicklung formuliert. Ansätze einer derartigen Entwicklung seien im Dresdner High-Tech-Gebiet erkennbar. Veränderte Lebens- und Arbeitsweisen auf Grund des Wandels zur Dienstleistungsgesellschaft spielen nach Beobachtung der interviewten Experten jedoch keine Rolle (vgl. Abschnitt 5.2.3.2). In Frankfurt am Main sind die Kreativen in jüngster Zeit in den Fokus kommunalpolitischer Standortpolitik geraten. Im Rahmen der vor diesen jüngsten Überlegungen geführten Experteninterviews war noch eine gewisse Skepsis gegenüber einer entsprechenden Entwicklung in Frankfurt geäußert worden. Dafür gibt es eine ganze Reihe von Gründen. Dazu zählt zunächst, dass Frankfurt in Bezug auf die Tertiärisierung der Wirtschaftsstruktur eine Vorreiterstellung in Deutschland zukommt. Der Wandel zur Dienstleistungsgesellschaft ist schon lange abgeschlossen. Hinzu kommt die polyzentrale Struktur der Region, wegen der die Frankfurter Innenstadt auch als Wohnstandort der „Kreativen“ in intensivem Wettbewerb mit dem verstärkten Umland und den anderen Großstädten der Region steht (vgl. Abschnitt 5.3.3.3). Dennoch überrascht, dass die These in Frankfurt so zurückhaltend aufgenommen wurde. Die Potenziale sind auf Grund einer Wirtschaftsstruktur, in der Werbe-, Film-, Medien- und Kulturunternehmen eine wichtige Rolle spielen, als hoch einzuschätzen.

Lediglich für die Stadt Köln wurde eine zunehmende Verbindung von Privat- und Berufssphäre bestätigt. Für die Creative Class – beispielsweise Medienleute und Eventmanager – seien Wohnstandorte in der Innenstadt sehr attraktiv (vgl. Abschnitt 5.5.3.2).

In den Ergebnissen der Experteninterviews kommt sehr deutlich zum Ausdruck, dass die oben beschriebenen Entwicklungen ein Phänomen darstellen, das bislang ausschließlich die großen Metropolen betrifft. Zu der Innenstadtaffinität kommt somit die Großstadtaffinität. Es kann außerdem angenommen werden, dass der

dargestellte Wandel des Wohnleitbildes sich auch in einer zunehmenden Nachfrage nach neuen Wohnformen ausdrückt (vgl. Abschnitt 3.5.6).

3.2.5 Das Ende der Randwanderung der Arbeitsplätze

Nach einer These aus der Vorgängerstudie verzeichnen die Städte, zumal die Großstädte, in den letzten Jahren wieder Beschäftigungsgewinne. Mit der Zunahme von Arbeitsplätzen in der Stadt entstünden insbesondere im innenstadtnahen Bereich neue, hoch qualifizierte Arbeitsplätze bei Unternehmen aus dem Dienstleistungs- und Gewerbebereich, die sich bislang eher in den städtischen Randlagen niedergelassen hatten (vgl. Brühl und andere 2005, S. 12).

Diese These lässt sich anhand der Beispielstädte nur unzureichend erhärten. Allerdings wird von allen Städten – in unterschiedlichem Maße – betont, dass die räumliche und städtebauliche Funktionstrennung von Arbeiten, Wohnen und Erholen (entsprechend der sog. Charta von Athen) überholt sei, auch weil sich die Umweltbedingungen in den Städten radikal verändert haben und die Funktionen sich auch räumlich wieder aufeinander zu bewegen (siehe oben). In der Realität spielt diese Entwicklung bislang in den Fallstädten nur eine untergeordnete Rolle. Es wird eher von einer *möglichen* Entwicklung gesprochen. Diese Position der Städte spricht nicht gegen die These, sondern sagt zunächst etwas über den Entwicklungsstand der jeweiligen Stadt aus. Für Köln etwa gilt, dass für manche Berufszweige, beispielsweise in der Medienwirtschaft, Kultur und in den zentralen Verwaltungen, längst ein räumlicher Zusammenhang dieser Funktionen/Lebensbereiche gegeben ist. Für die großen Städte mit ihrem attraktiven Angebot an Kultur-, Freizeit- und Einzelhandelsinfrastruktur wäre denkbar, dass die Tendenz zu einem Zweitwohnsitz dazu führt, dass diejenigen, die im Einfamilienhaus im Umland wohnen, sich zusätzlich noch eine Wohnung in der Innenstadt zulegen. Auch die so genannten *Globalizer* richten sich, beispielsweise in Frankfurt am Main, vorzugsweise in den Innenstädten ein. Hier wird es auf das Angebot ankommen, denn die Nachfrage scheint vorhanden zu sein. Möglicherweise sind kleine Städte, wie z.B. Wetzlar, zu klein, als dass sich die Entfernung vom Arbeitsplatz zum Wohnstandort überhaupt gravierend auswirken kann. Für kleinere Städte ist der Faktor „Entfernung“ der jeweiligen Standorte zweifellos anders zu bewerten als für große.

In Braunschweig gab es die Einschätzung, dass das Entstehen hoch qualifizierter Arbeitsplätze auch außerhalb der Stadtgrenzen das innerstädtische Wohnen befördert, weil bei einem Arbeitsplatz in der Region bestimmte Wohnleitbilder, die im entsprechenden Milieu vorherrschen, nur in den Innenstadtwohnungen realisiert werden können. Auf die Beobachtung, dass leitende Angestellte des VW-Werkes in Wolfsburg täglich von Braunschweig aus zu ihrem Arbeitsplatz pendeln, wurde bereits hingewiesen. Auch die wachsende Zahl von Auspendlern in vielen Städten verweist auf diese Entwicklung: Trotz eines Arbeitsplatzes außerhalb der Stadt wählt

eine wachsende Zahl von Haushalten ihren Wohnstandort in den Kernstädten der Ballungsräume. Daraus könnte geschlossen werden, dass bestimmte Wohnwünsche sich nur dort realisieren lassen, die wiederum höher eingeschätzt werden als die Nähe der Wohnung zum Arbeitsplatz. Bei der Wohnstandortwahl ist auch nach Beobachtungen in anderem Zusammenhang die räumliche Nähe zum Arbeitsplatz für die meisten Menschen eher ein Nebenaspekt bei der Wohnungssuche. Im Gegenteil wird angenommen, dass ein unsicherer Arbeitsmarkt, hohe Anforderungen an die Flexibilität von Arbeitnehmern und die steigende bzw. hohe Anzahl von Haushalten mit mehreren arbeitenden Personen tendenziell zu einer Entkoppelung von Wohnstandortwahl und Standort des Arbeitsplatzes führen. Individuelle Nähebedürfnisse (etwa zu Verwandten oder zu bestimmten Freizeitangeboten) spielen dagegen eine größere Rolle (vgl. Fuchte 2006).

3.2.6 Neue Herausforderungen am Stadtrand

In den Fallstudienstädten hat sich überwiegend bestätigt, dass die Akzeptanz der Stadt als Wohnstandort weit höher ist, als noch in den 1990er-Jahren angenommen wurde. Wichtigstes Hemmnis ist in den meisten Städten das Preisniveau. Allerdings häufen sich die positiven Beispiele für gelungenes Wohnen in der Stadt zu angemessenen, d.h. auf eine bestimmte Käufer-/Mietergruppe abgestellten Preisen.

Für die Stadtregionen ergeben sich daraus neue Herausforderungen. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde vielerorts deutlich, dass die von Attraktivitätsverlust, sozialem Abstieg und Abwanderung bedrohten Wohnquartiere der Zukunft (und Gegenwart) am Stadtrand liegen. Es sind vorrangig Großsiedlungen, die mit erheblichem Attraktivitätsverlust zu kämpfen haben. Am Stadtrand gibt es weiterhin (häufig überbezahlte) Einfamilienhaussiedlungen (auf einem ästhetisch und bautechnisch veralteten Stand), in denen teilweise bereits heute Wertverluste zu verzeichnen sind und deren Bewohner entweder ins weitere Umland ziehen oder ihren neuen Wohnstandort bevorzugt mitten in der Stadt wählen (vor allem diejenigen Haus-/Wohnungseigentümer, die ihre „dritte Lebensphase“ wieder in der Stadt verbringen wollen).

3.3 Veränderungen in der Sozialstruktur

Im Rahmen dieser Studie wurde zunächst der Frage nachgegangen, ob die klassischen, die Schichten bestimmenden Merkmale Einkommen, Bildung und Beruf weiterhin von vorrangiger Bedeutung für die Wohnstandortwahl sind und erst danach lebensstiltypische Unterschiede wirksam werden. Es wurde von der Annahme ausgegangen, dass die Spreizung der Einkommen – auch innerhalb der Mittelschicht – den Prozess der räumlichen Abgrenzung unterschiedlicher Einkommensgruppen verschärft. Es ist in dieser Sicht also zunächst eine Frage des Ein-

kommens, ob man sich den neu in den Innenstädten entstehenden Wohnraum leisten kann. Erst an zweiter Stelle steht die Frage nach lebensstiltypischen Differenzierungen, die sich dann allerdings auch räumlich auswirken könnten.

Es liegt nahe, zur Überprüfung der These die Sozialstatistik heranzuziehen. Zu den relevanten Merkmalen lagen jedoch nicht in allen Fallstudienstädten auf die Innenstadt bezogene Daten vor. Die folgenden Aussagen stützen sich daher auf die gesamtstädtischen Sozialdaten. Weiterhin wurden die befragten Experten um ihre Einschätzung hinsichtlich der Fragestellung gebeten.

Unter den sozioökonomischen Merkmalen ist vor allem das Einkommen für die Wahl der Wohnung von Bedeutung. Es kommt dabei jedoch nicht auf das Pro-Kopf-, sondern auf das Haushaltseinkommen an. Neben der absoluten Höhe des Einkommens spielt außerdem eine Rolle, welchen Anteil des Einkommens man für Miete oder Wohngeld aufzubringen bereit ist. Hier zeigen sich je nach Schichtzugehörigkeit, Lebensstilpräferenz oder ethnischer Zugehörigkeit signifikante Unterschiede.

Die Wohnungsbestände in den Fallstudienstädten weisen kleinräumig erhebliche Qualitätsunterschiede auf, die sich in einer entsprechenden Differenzierung des Mietpreisniveaus ausdrücken. Daher sind auch die Zugänge für Wohnungssuchende zum Wohnstandort Innenstadt je nach Einkommensverhältnissen entsprechend differenziert. Während einige Innenstädte der Fallstudienuntersuchung preisgünstigen Wohnraum im Eigentum von Genossenschaften oder öffentlichen Wohnungsunternehmen in größerem Umfang aufweisen (vgl. Abschnitte 5.4.2.4, 5.2.2.4), sind andere Innenstädte überwiegend durch selbst genutzten Wohnungsbestand gekennzeichnet (vgl. Abschnitte 5.6.2.4, 5.7.2.4) oder weisen hinsichtlich Eigentumsverhältnissen, Bausubstanz und Ausstattungsmerkmalen eine sehr heterogene Struktur auf (vgl. Abschnitt 5.1.2.4). Auch dies hat zwangsläufig Auswirkungen auf die Sozialstruktur der Wohnbevölkerung in den untersuchten Innenstadtbereichen.

3.3.1 Gentrification – Die gehobene Mittelschicht bestimmt die Nachfrage und Neubauentwicklung

Für die Beantwortung der Frage, ob Veränderungen der Sozialstruktur im Sinne eines Aufwertungsprozesses (Gentrification⁶) stattfinden, kommt es primär auf die

6 Die unter dem Begriff „Gentrification“ beschriebenen Aufwertungsprozesse innerstädtischer Quartiere umfassen Veränderungen hinsichtlich baulicher Modernisierung und des Zuzugs mittelschichtorientierter Bevölkerung (vgl. Blasius/Dangschat 1990). Im deutschsprachigen Raum bezeichnet der Begriff den „Austausch einer statusniedrigen durch eine statushöhere Bevölkerung in einem Wohngebiet“ (Friedrichs/Kecskes 1996, S. 14), wobei die schrittweise „Eroberung“ durch Pioniere und Gentrifizierer nach einem Phasenmodell erfolgt (Friedrichs 1998, S. 57 ff.). Vgl. auch Brühl und andere 2005, S. 27 ff.

Sozialstruktur der neu zuziehenden Innenstadtbevölkerung an. Wesentlicher Indikator dieser Entwicklung ist die Aufwertung der Qualität im Wohnungsangebot durch Neubau und Modernisierung. In den Untersuchungsgebieten richtet sich das Wohnungsangebot im Neubau mit Ausnahme der Fallstudienstadt Schwäbisch Gmünd nach übereinstimmenden Angaben überwiegend an die gehobene Mittelschicht, und es scheint auf eine große Nachfrage zu treffen. Der Neubau von preisgünstigen Mietwohnungen bildet dagegen die absolute Ausnahme. Im Wohnungsbestand sind sehr unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten. Es gibt Beispiele, in denen eine nahezu flächenhafte Umwandlung von Mietwohnungen in Wohneigentum wie im Falle des östlichen Ringgebietes von Braunschweig stattfand. Häufiger sind jedoch die Fälle, in denen sich bei maßvoller Modernisierung an der Eigentumsstruktur nichts verändert hat.

Ob eine starke Eigentumsbildung jedoch immer zu einer Veränderung der Bevölkerungsstruktur im Sinne der Gentrification-Theorie führt, hängt noch von weiteren Faktoren ab. So hat sich zum Beispiel die Sozialstruktur in Braunschweig gerade durch die Umwandlung stabilisiert, weil dadurch Bevölkerungsgruppen in der Innenstadt gehalten werden konnten, die ansonsten ihren Wunsch nach Wohneigentum am Stadtrand oder im Umland realisiert hätten. Hieraus wird ersichtlich, dass es auch auf die Ausgangslage der Sozialstruktur ankommt.

Zu den weiteren Einflussgrößen zählen das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage in allen Teilsegmenten sowie der Anteil von Wohnungen im Eigentum öffentlicher Wohnungsunternehmen und Wohnungsgenossenschaften. Eine Verdrängung durch Aufwertung wird dagegen dann stattfinden, wenn sich höhere Mietpreise auf dem Markt durchsetzen lassen, weil es insgesamt an Wohnraum oder an bestimmten Arten von Wohnungen fehlt, die besonders nachgefragt werden, oder wenn preisgünstiger Wohnraum zur Miete für einkommensschwache Haushalte in größerem Umfang in hochwertige Eigentumswohnungen umgewandelt wird. Dieser Aufwertungsprozess findet vor allem in den größeren und mittleren Städten der Fallstudienuntersuchung statt, nicht dagegen in den beiden kleineren Städten. In Kassel wird die Entwicklung durch die Tatsache geprägt, dass der Wohnungsbestand im Untersuchungsgebiet fast ausschließlich von öffentlichen Wohnungsunternehmen gehalten wird.

Mit Blick auf die Eigentumsverhältnisse können auch veränderte Unternehmensstrategien wichtiger Wohnungsmarkakteure zu Änderungen in der Sozialstruktur der Innenstädte führen, gerade wenn wie im Falle Dresdens durch die Veräußerung der kommunalen Wohnungsgesellschaft ein maßgeblicher Teil des Wohnungsmarktes von dieser Strategieänderung betroffen ist. Aber auch durch eine stärkere Renditeorientierung im Eigentum öffentlicher Träger verbleibender Wohnungsunternehmen sind Auswirkungen auf die Sozialstruktur denkbar, etwa wenn nach Auslaufen der Belegungsbindungen keine an sozialen Kriterien orientierte Belegungspolitik mehr betrieben wird.

3.3.2 Segregation – Die Verinselung der Innenstadtquartiere

Für die Beschreibung der sozialräumlichen Prozesse scheinen die Ebenen Innenstadt – Stadtrand – Umland nicht oder nur eingeschränkt geeignet, diese laufen weder zentrifugal noch zentripetal, sondern vielschichtig und kleinräumig ab. Die Aufwertung einzelner Innenstadtlagen mit nachfolgender Gentrification wird nicht automatisch auf die benachbarten Häuserblocks übergreifen, im Gegenteil wurde in einigen Städten davon berichtet, dass auch Neubauprojekte für hochwertiges Wohnen keine Veränderungen in der Nachbarschaft hervorgerufen hätten (vgl. Abschnitt 5.3.3.8).

Räumlich greifbar wird der Prozess der Verinselung von Stadtquartieren in den schrumpfenden Städten mit ihren Patchwork-Strukturen, er ist jedoch auch in den Städten wachsender Regionen zu beobachten. Das Ergebnis ist gleichsam ein Archipel von Nachbarschaften, die in relativ geringer Wechselwirkung miteinander stehen. Aus den beschriebenen Entwicklungen in den Fallstudienstädten lässt sich nicht notwendigerweise das Entstehen sozial homogener Strukturen ableiten, vielmehr scheinen in sich sozial „stabile“ Nachbarschaften zu entstehen, wobei mit stabil die Zusammensetzung der Bevölkerung gemeint ist.

Die erwähnte stärkere Renditeorientierung großer Bestandshalter ist in diese Überlegungen jedoch noch nicht eingeflossen, weil deren Auswirkungen angesichts der erst recht jungen Entwicklung noch nicht absehbar sind. Deutlich wird aber bereits, dass es sehr unterschiedliche Auswirkungen auf die Sozialstruktur geben kann: Einerseits können Standorte gezielt in Richtung höherwertigem Wohnen entwickelt werden, wenn der Eigentümer in dem Standort Potenzial für eine Aufwertung sieht. Andererseits kann die Strategie auch in einer gezielten Vermietung an Transferhaushalte liegen, die für den Vermieter eine gesicherte Einnahmesituation gewährleisten, weil die Kosten der Unterkunft direkt von der kommunalen Gebietskörperschaft überwiesen werden. Beide Strategien haben homogene Bewohnerstrukturen zur Folge. Aus Sicht der Eigentümer scheint die soziale Entmischung ein zumindest in Kauf genommener Prozess zu sein. Das Ergebnis ist der dann auch segregierte Archipel.

In den meisten Innenstädten gibt es zwar noch in größerem Umfang preisgünstigen Wohnraum, aber nur ein geringer Anteil davon steht für neu Hinzuziehende zur Verfügung. In den Nachkriegsbeständen des sozialen Wohnungsbaus ist der Anteil an Menschen hoch, die teilweise seit Jahrzehnten in ein und derselben Wohnung leben. Die durchaus gewünschte soziale Stabilität bewirkt auf der anderen Seite, dass viele Wohnungen, in denen früher eine Familie lebte, heute häufig von einem Ein-Personen-Haushalt bewohnt werden. In Städten wie Kassel, deren Zentren von sozialen Wohnungsbauten der Nachkriegszeit geprägt sind, ist dies einer der Gründe für die Stagnation der Bevölkerungszahlen in der Innenstadt. Auch der demographische Umbruch, vor dem diese Bestände angesichts der Altersstruktur der Bewohnerschaft stehen, wird Kommunen und Wohnungsun-

ternehmen gleichermaßen vor eine enorme Herausforderung stellen, wenn die frei werdenden Wohnungen nicht mehr den Anforderungen neu hinzuziehender Bevölkerungsgruppen entsprechen.

Segregation steht den sozialpolitischen Zielen der Kommunalpolitik entgegen. Viele Städte haben auf Segregation insbesondere in Folge von Aufwertungsmaßnahmen bereits in der Vergangenheit reagiert, beispielsweise durch Milieuschutzsatzungen und Sanierungsgebiete mit Erhaltungssatzung. Auch unter umgekehrten Vorzeichen, also bei der Lösung von Problemen in benachteiligten Gebieten, gibt es in vielen Städten Maßnahmen zur Verhinderung einer Konzentration benachteiligter Haushalte. Dazu zählt insbesondere die Aufnahme von innerstädtischen Gebieten in das Bund-Länder-Programm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – Soziale Stadt“, wie sie auch in den Innenstädten einiger Fallstudienstädte erfolgt ist (vgl. Abschnitte 5.1.2.5 und 5.3.2.5). Im Handlungsfeld „Wohnen und Städtebauliche Erneuerung“ werden hier gebietsbezogene Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung und zur baulichen Verbesserung von Gebäuden sowie vor allem zur sozialen Stabilisierung durchgeführt (vgl. Difu 2008b, S. 33 ff.). Auch der öffentliche und genossenschaftliche Wohnungsbestand in der Stadt kann sowohl in einem angespannten als auch in einem entspannten Marktumfeld als wichtiges Korrektiv dienen. Insgesamt sind die Steuerungspotenziale der Kommunen jedoch durch die auslaufende Belegungsbindung und die geringe Neubautätigkeit rückläufig.

In diesem Zusammenhang gewinnen innovative Wege zur Vermeidung von Segregation an Bedeutung. Durch den Erwerb von Belegungsrechten in jenen Stadtteilen, in denen keine Bestände des sozialen Wohnungsbaus existieren, wird beispielsweise in Frankfurt am Main versucht, die soziale Entmischung der Innenstadt als Wohnstandort aufzuhalten (vgl. Abschnitt 5.3.3.6). Hoffnungen auf eine soziale Stabilisierung von Quartieren werden außerdem in die gezielte Förderung höherwertigen Wohnens in benachteiligten Quartieren gesetzt (vgl. BBR 2003), beispielsweise durch die Unterstützung von Baugemeinschaften oder durch Atelierangebote für Kreative in Zusammenarbeit mit Wohnungsgesellschaften (vgl. Jekel 2007). Auch in der Fallstudienstadt Schwäbisch Gmünd gibt es Überlegungen, mittels gezielter Aufwertungsmaßnahmen durch die Förderung höherwertigen Wohnens die Innenstadt sozial zu stabilisieren und auch einkommensstärkere Bevölkerungsgruppen wieder in die Innenstadt zu holen (vgl. Abschnitt 5.6.3.6).

3.3.3 Heterogenisierung – Lebensstile und die Diversifizierung der Sozialstruktur

In Bezug auf die Eingangsfrage des Abschnitts 3.3 scheint zunächst die Annahme zuzutreffen, dass das Einkommen durchgängig eine andere Kriterien überlagernde Bedeutung für die Wohnstandortwahl einnimmt. Dass dies jedoch nicht das allein

entscheidende Kriterium ist, zeigt sich mit Blick auf die Situation in einem stagnierenden oder schrumpfenden Umfeld. Denn wenn die Umlandwanderung etwas mit der Erschwinglichkeit von Wohnraum zu tun hat, dann funktioniert dieses Kriterium nicht bei einer Umkehrung der Wohnungsmarktsituation, wie dies in schrumpfenden Städten im Allgemeinen und in dieser Untersuchung im Falle von Dresden zu beobachten ist. Das Einkommen stellt nur dann die Voraussetzung dafür dar, innerstädtische Wohnstandortpräferenzen umzusetzen, wenn ein Preisgefälle in Miete und Immobilienpreisen von der Kernstadt zum Stadtrand hin existiert.

Für eine Charakterisierung der Nachfragegruppen sowie der innerstädtischen sozialräumlichen Prozesse reichen also sozioökonomische Merkmale allein nicht mehr aus. Hier spielt in vielen Städten die Frage des Lebensstils die wichtigere Rolle. Dies gilt insbesondere für die großen Städte, in deren großflächigen Innenstädten sich eine teilräumliche Gliederung nach Milieus beobachten lässt (vgl. Abschnitte 5.3.3.6 und 5.5.3.6), und in Teilen auch in den mittelgroßen Städten dieser Untersuchung (vgl. Abschnitte 5.1.3.5 und 5.2.3.5). In Kassel, insbesondere aber in den kleineren Städten Schwäbisch Gmünd und Wetzlar sind die Lebensstile hingegen als Kennzeichnung für ein Quartier bislang nicht prägend, hier scheint es jedoch auch keinen eindeutigen Zusammenhang zwischen Sozialstruktur und Innenstadtwohnen zu geben (vgl. Abschnitte 5.4.3.6, 5.6.3.6 und 5.7.3.6). Die Eigentümerstruktur könnte in diesen kleinräumigen Innenstadtbereichen entscheidenden Einfluss auf die Sozialstruktur des Mikrostandortes haben, etwa in Kassel, wo die Belegungskriterien des sozialen Wohnungsbaus die soziale Zusammensetzung der Innenstadt in weiten Teilen vorgeben, oder in Schwäbisch Gmünd, wo vor allem ausländische Bewohner die Häuser der Innenstadt für die Eigennutzung kaufen (vgl. Abschnitt 3.5).

Es wird mit der zunehmenden Heterogenisierung der Bevölkerung durch die Zunahme des Anteils der Bevölkerung mit Migrationshintergrund gerechnet – als gesellschaftlichem Trend in Folge des demographischen Wandels (vgl. u.a. Göschel 2006). In der Folge dieses Prozesses wird angenommen, dass durch Zuwanderung aus dem Ausland, deren Ziel überwiegend die Städte sind, eine Multi-Minoritäten-Gesellschaft entsteht. Als wichtiger sozialräumlich differenzierender Aspekt neben Lebensstil und Einkommen kommt damit in Städten mit einem hohen Anteil an Bevölkerung mit Migrationshintergrund auch der ethnisch-kulturelle Hintergrund der Bewohner hinzu. Insbesondere die stark lokal verankerten sozialen Netzwerke, die Nähe zu ethnischen Infrastrukturen und die Orientierung auf Familienzusammenhänge zählen hier zu wichtigen Kriterien bei der Wohnstandortwahl (vgl. auch Gebhardt 2008). Migrantinnen und Migranten wohnen in der Innenstadt häufig sehr teuer, und dies gilt nach Aussagen der Interviewpartner in so unterschiedlichen Städten wie Schwäbisch Gmünd und Frankfurt am Main (vgl. Abschnitte 5.6 und 5.3). Alleine nach dem Einkommen entscheidet sich demnach nicht, wer in der Innenstadt wohnt, sondern auch nach der Frage, wie viel ein Haushalt bereit ist, für das Wohnen in der Innenstadt auszugeben – und wie dieser teure Wohnraum dann

genutzt wird. Diese Bereitschaft und die Nutzungsanforderungen fallen je nach Lebensstil, aber auch nach ethnischer Zugehörigkeit offenbar sehr unterschiedlich aus. Im Lebensstil und ethnisch-kulturellen Hintergrund als neben materiellen Unterschieden entscheidendem Differenzierungsmerkmal für die Wahl des Wohnstandorts drückt sich – analog zur bereits seit längerer Zeit diskutierten Ausweitung von Handlungsorientierungen und Werten in der Gesellschaft – auch eine Pluralisierung von Handlungsmöglichkeiten und Lebensentwürfen im Bereich des Wohnens aus (vgl. Schneider/Spellerberg 1999, S. 77).

Dass ethnisch-kulturelle und lebensstilspezifische Präferenzen wiederum Auswirkungen auf die Sozialstruktur der Innenstädte oder von Teilbereichen haben können, wie dies in früheren Studien bereits nachgewiesen wurde (vgl. Häußermann/Kaplan 2002), zeigt sich mit unterschiedlichen Vorzeichen auch in den Fallstudienstädten, so in der Konzentration der Homosexuellenszene in Teilen der Kölner Innenstadt und in der Konzentration von Ausländern in der Altstadt von Schwäbisch Gmünd (vgl. Abschnitte 5.5.3.6 und 5.6.2.1). Mit wachsender Veränderungsdynamik der sozialen Zusammensetzung eines Quartiers verändern sich auch Infrastruktur und soziale Netzwerke und werden damit zu einem zusätzlichen, weitere Veränderungen auch der Sozialstruktur nach sich ziehenden Faktor (vgl. Gebhardt 2008, S. 95).

3.3.4 Vereinzelung – Zur Entwicklung der Haushaltsgrößenstruktur

Die Entwicklung der Haushaltsgrößenstruktur in der Innenstadt ist unmittelbare Folge der gesamten demographischen Entwicklung in Deutschland. Prognostiziert wird eine weitere Abnahme der durchschnittlichen Haushaltsgröße auch für die Zukunft (vgl. BBR 2007a, S. 17). In der Zunahme von Kleinhaushalten drückt sich ein weiterer der vier wichtigen Prozesse des demographischen Wandels, die Vereinzelung, aus. Damit ist vor allem die Auflösung klassischer familialer Lebensformen gemeint. Ausdruck dieses Prozesses ist die bereits seit Jahren zu beobachtende Zunahme von Ein- und Zwei-Personen-Haushalten. Zugleich geht der Suburbanisierung damit ihre wichtigste Antriebskraft verloren (vgl. u.a. Siebel 2008).

In den Innenstadtquartieren der Städte liegt die Haushaltsgröße zumeist deutlich unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt. Dies kann dort, wo Zahlen zur Haushaltsgröße für das Untersuchungsgebiet und die Gesamtstadt vorliegen, auch für die Fallstudienstädte bestätigt werden. Eine These für diese Untersuchung lautete, dass die derzeit allgemein weiter sinkende durchschnittliche Haushaltsgröße sich nicht in gleichem Maße in Innenstadtquartieren auswirken wird, einerseits weil dort bereits ein sehr hoher Anteil an Ein- und Zwei-Personen-Haushalten existiert, und andererseits, weil das Interesse an innerstädtischem Wohnen unter den Haushalten mit mehr als einer Person wieder zunehmen wird (vgl. auch Brühl und andere 2005, S. 17).

Durch die Fallstudienstädte kann diese These nicht uneingeschränkt bestätigt werden. Bezüglich der Haushaltsgrößenstruktur führte die Auswertung der Expertengespräche zu unterschiedlichen Ergebnissen. In einigen Fallstudienstädten gab es Hinweise darauf, dass das Auseinanderdriften der Haushaltsgrößen im Umland (große Haushalte) und in der Stadt (kleine Haushalte) gebremst zu sein scheint und dabei insbesondere mit einer Stabilisierung der Haushaltsgröße in den Städten gerechnet wird (vgl. Abschnitte 5.1.3.4, 5.3.3.5 und 5.6.3.5). Auch würden größere Haushalte in der Innenstadt bleiben, wenn entsprechender Wohnraum zur Verfügung stünde (vgl. Abschnitt 5.4.3.7). Vielfach ist der hohe Singleanteil in der Stadt auch auf die Wohnungsgrößenstruktur zurückzuführen. Lange Zeit wurden fast ausschließlich kleinere Wohnungen in den Innenstädten gebaut. Für eine Erhöhung des Anteils an Mehrpersonen-Haushalten wird daher auch eine Ausweitung des Angebots an preiswerten und größeren Wohnungen für erforderlich erachtet.

Einer weiteren These aus der vorangegangenen Studie zufolge führen die veränderte Altersstruktur und die Verringerung der Haushaltsgröße zu einer erhöhten Nachfrage nach Wohnraum in der Stadt (vgl. Brühl und andere 2005, S. 17). Die Frage ist, ob sich aus dieser erhöhten Nachfrage auch ein Anstieg der Bevölkerungszahlen ergibt.

Auch wenn sich diese These gut begründen lässt, ist eine einheitliche Bevölkerungsentwicklung in den Innenstädten der sieben Beispielstädte nicht auszumachen. Es finden sich Städte mit Bevölkerungszuwachs und Städte mit Bevölkerungsverlust. Es gibt offensichtlich Einflussgrößen, die diese Entwicklung überlagern (vgl. Abschnitt 3.3). Im Übrigen wird in den Fallstudienstädten für die Zukunft überwiegend von einer stabilen, in der Regel günstigeren Bevölkerungsentwicklung als in der Gesamtstadt ausgegangen.

Auch von der Bevölkerungsentwicklung der Gesamtstadt kann nicht auf diejenige der Innenstadt geschlossen werden. So weisen Städte mit Bevölkerungsgewinnen im Innenstadtbereich Bevölkerungsverluste auf und umgekehrt: Es gibt Städte, die insgesamt Bevölkerungsverluste verzeichnen, in deren Innenstadtbereich jedoch die Bevölkerungszahlen zunehmen (vor allem in Ostdeutschland). Auch in Bezug auf die Fallstudienstädte finden sich Innenstädte mit einer stabilen Bevölkerungszahl (Braunschweig, Kassel, Köln) oder gar mit wachsender Bevölkerungszahl (Wetzlar).

Die Zunahme des Anteils der Ein-Personen-Haushalte insgesamt führt allerdings tendenziell zu einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung in der Innenstadt. Aus der Verringerung der Bevölkerungszahlen in den Innenstädten kann demnach nicht ohne weiteres auf die negative Wanderungsbilanz geschlossen werden. Vielmehr ist dafür auch die Entwicklung zu kleineren Haushalten bzw. der steigende „Wohnflächenkonsum“ verantwortlich. Unter diesen Voraussetzungen ist es also umso bedeutsamer zu werten, wenn die innenstadtnahe Bevölkerung wächst.

3.3.5 Wohnen in der Innenstadt als Statussymbol?

Nach einer der Ausgangsthesen dieser Untersuchung gehört, wer heute in die Stadt zieht, im Gegensatz zu den vergangenen Jahrzehnten zu den Gewinnern, zumindest jedoch nicht zu den Verlierern in der Gesellschaft (vgl. Brühl und andere 2005, S. 15). Dies drückt sich auch in der in den Fallstudienstädten zu beobachtenden, äußerst erfolgreichen Vermarktung von Wohnimmobilien im gehobenen Preissegment aus. Überdurchschnittlich ausgestattete Eigentumswohnungen in guten Innenstadtlagen im oberen Preissegment haben in den meisten Städten ein sehr gutes Vermarktungspotenzial, von dem sich auch die Vertreterinnen und Vertreter der Immobilienwirtschaft überrascht zeigten. Getragen wird diese Nachfrage unter anderem von der Tendenz, im („besten“) Alter das Einfamilienhaus „in Zahlung zu geben“ und sich stattdessen eine geräumige Eigentumswohnung in der Innenstadt zuzulegen (vgl. Abschnitt 3.2). Uneingeschränkt gilt diese Beobachtung bislang nur in prosperierenden Städten, und auch hier muss nach Lagemerkmalen und Mikrostandorten differenziert werden. Insgesamt überwiegen dort jedoch die sozioökonomischen Differenzierungsmerkmale bei der Wohnstandortwahl wegen des großen Preisgefälles zwischen Stadt und Umland. Der Wandel der Innenstadt vom Wohnstandort der „A-Gruppen“ Arme, Alte, Arbeitslose zum Wohnstandort mit Statusgewinn vollzieht sich, wie daraus erkennbar ist, nicht gleichförmig und unabhängig von weiteren Rahmenbedingungen in den Städten. Neben die wirtschaftlichen und demographischen Triebkräfte treten weitere Faktoren wie die Attraktivität der Baustruktur für die neuen Nachfragegruppen. Diese wirken differenzierend auf die Entwicklung, das unterschiedliche Tempo, in dem die Aufwertung voranschreitet, und den Zeitpunkt, zu dem diese Aufwertung eingesetzt hat. In allen Fallstudienstädten wurde jedoch auch von einer gegenteiligen Entwicklung gesprochen, bei der eine weitere Konzentration von sozialen Problemen in bestimmten innerstädtischen Wohnquartieren festzustellen ist.

Auch in einem schrumpfenden oder stagnierenden wirtschaftlichen bzw. demographischen Umfeld werden teilträumlich Aufwertungsprozesse beobachtet oder sie sollen angestoßen werden. Als Motivation für deren Beförderung spielen Argumente rund um den intraregionalen Standortwettbewerb eine wichtige Rolle. Das Potenzial einer positiven Innenstadtentwicklung wird aus einer fiskalpolitischen Motivation heraus zur Sicherung der ökonomischen Basis der Stadt eingesetzt, die letztlich die kommunale Handlungsautonomie garantieren helfen soll: Über die Stabilisierung der Bevölkerungszahlen werden die Zuweisungen aus dem kommunalen Finanzausgleich gesichert, über Angebote für Bevölkerungsgruppen mit höherem Einkommen die kommunalen Anteile an den Einnahmen aus der Einkommensteuer gesichert oder gesteigert. Dass sozialpolitische Erwägungen in diesen Fällen nicht mehr alleiniger Maßstab für die Ausrichtung der kommunalen Wohnungspolitik sind, kann angenommen werden, wenn die Sozialstruktur in einer Innenstadt als weitgehend stabil anzusehen ist und dennoch Aufwertungsprozesse angestoßen werden sollen.

3.3.6 Neue Zielgruppen kommunaler Wohnungspolitik

Diese Verschiebung kommunaler Wohnungspolitik auf fiskalische Aspekte hat ihre Ursachen in der jahrelangen kommunalen Finanzkrise, die vielerorts zur Bedrohung oder faktischen Auflösung kommunaler Handlungsautonomie führt und somit ein existenzielles Problem für die kommunalen Gebietskörperschaften darstellt(e). Die aus dieser Notlage heraus erforderliche Ökonomisierung von Kommunalpolitik, zu der auch die Umstellung der Haushaltsbilanzierung und die unternehmerische Neuausrichtung oder gar der Verkauf von kommunalen Eigenbetrieben beitrugen, erfasste damit auch die Wohnungspolitik. Besonders betroffen waren hiervon die Fallstudienstädte Dresden, Frankfurt am Main und Braunschweig (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Umfang der Privatisierung öffentlicher Wohnungsbestände in den Fallstudienstädten

Jahr	Verkäufer	Art des Verkaufs	Verkauftes Unternehmen	Wohnungen
2006	Stadt Dresden	Unternehmen	Wohnungsbaugesellschaft Dresden (Woba)	47.830
2003	Stadt Braunschweig/ Landkreise Wolfenbüttel, Peine und Helmstedt	Unternehmen	GWK Wohnungsbau- gesellschaft mbH Braunschweig	1.661
1999	Stadt Frankfurt a.M., Deutsche Post AG	Unternehmen	Wohnbau Rhein-Main	14.500
2002	Stadt Frankfurt a.M., Bund, Land Hessen	Unternehmen	Frankfurter Siedlungs- gesellschaft	10.500

Quelle: Veser und andere 2007, S. 17

Die beschriebene Ausrichtung nicht mehr (nur) an sozialen Gesichtspunkten äußert sich auch im veränderten Politikverständnis in Bezug auf das Wohnen. Wurde kommunale Wohnungspolitik lange als soziales Korrektiv zum privaten Wohnungsmarkt aufgefasst, gleichsam als wohnungspolitische Ausprägung sozialer Marktwirtschaft, die eine aktive, an sozialpolitischen Zielen ausgerichtete Marktteilnahme umfasste und sich dabei auf eigene kommunale Wohnungsbestände stützte, ist inzwischen eine Polarisierung zwischen zwei gegensätzlichen Handlungsstrategien zu beobachten. Auf der einen Seite mündet die Auffassung, dass die wohnungspolitischen Ziele der Kommunen in gleichem Maße oder gar effizienter durch privatwirtschaftliche Akteure zu erreichen seien, in einen Rückzug auf die subjektbezogene Förderung. Diese Strategie wird auch von vielen Kommunen verfolgt, in denen der Wohnungsmarkt als entspannt gilt und daher kein Erfordernis zur korrigierenden Einflussnahme auf das Marktgeschehen gesehen wird. Die Gefahr bei diesem Handlungsansatz besteht vor allem darin, dass seitens der Kommunen kein Einfluss auf die Entstehung von Wohnungsangeboten für niedrige Einkommensgruppen mehr existiert. Auf privatwirtschaftlicher Seite aber

ist, wie bereits beschrieben wurde, zumindest im Bereich des Wohnungsneubaus eine starke Ausrichtung auf das gehobene Segment zu beobachten. Angesichts der stark rückläufigen Wohnungsbestände mit Sozialbindung und der insgesamt geringen Neubauaktivitäten können aber für diesen Bereich des Wohnungsmarktes in Zukunft Engpässe angenommen werden, die auch stagnierende und schrumpfende Wohnungsmarktregionen betreffen werden. Selbst kommunale Förderprogramme tragen nicht mehr in jedem Fall dazu bei, neuen sozialen Wohnraum im erforderlichen Umfang zu schaffen, weil die Ausgestaltung dieser Förderprogramme im Vergleich mit den Renditeerwartungen von Bauprojekten für gehobenes Wohnen nicht attraktiv genug sind oder Investoren vor der „Klientel“ des sozialen Wohnungsbaus zurückschrecken. Die Sicherung von Bewohnerinteressen bei der Veräußerung städtischer Wohnungsbestände (vgl. Difu 2008b) stellt in diesem Zusammenhang lediglich eine Minimalanforderung im Hinblick auf die soziale Stadtentwicklung dar. Dies reicht aber nicht aus, weil unabhängig vom Verkauf die Bindungen auslaufen und infolge dessen der sozial ausgewogene Zugang zum innerstädtischen Wohnungsmarkt nicht gewährleistet ist.

Auf der anderen Seite agieren Kommunen verstärkt selbst im Sinne von Marktteilnehmern, indem sie beispielsweise Renditeziele für ihre Wohnungsunternehmen setzen. Dahinter steht die Auffassung, dass kommunale Wohnraumversorgung als Korrektiv lediglich zu einer Verstaatlichung der sozialen Kosten führt, die durch immobilienwirtschaftliche Aktivitäten und Prozesse hervorgerufen werden. Wenn der Staat regulierend auf dem Wohnungsmarkt aktiv werden müsse, um die sozialen Folgen marktwirtschaftlichen Handelns abzufedern, dann ist es nach dieser Argumentation akzeptabel, wenn er selbst zur Refinanzierung dieser Kosten seine Aktivitäten in den marktwirtschaftlichen Bereich hinein ausweitet und beispielsweise Angebote für gehobenes Wohnen in der Innenstadt schafft. Begründen lässt sich diese Ausweitung kommunaler Wohnungspolitik über die klassischen sozialen Ziele darüber hinaus mit politikfeldübergreifenden, integrierten Steuerungsmodellen, in denen Wohnungspolitik als einer unter mehreren miteinander verknüpften Bereichen zum Erreichen strategischer Ziele beispielsweise in der Stadtentwicklung betrachtet wird. Die Schwierigkeit bei dieser Handlungsstrategie besteht darin, die Balance zwischen den unterschiedlichen strategischen Zielen auszurufen. In Städten, die ihre kommunale Wohnungspolitik derart ausgerichtet haben, ist wie in anderen Politikfeldern auch eine Diskussion über die Verteilungsgerechtigkeit öffentlicher Ressourcen in Gang gekommen.

3.3.7 Soziale Gegensätze und Spannungen zwischen den Quartieren

Die Diskussion um Verteilungsgerechtigkeit öffentlicher Ressourcen bezieht sich nicht nur auf die Kommunalfinanzen, sondern auch auf die Zugangsbedingungen zu innerstädtischen Wohnungsmärkten und deren soziale Folgen für die Innenstadtentwicklung. In der vorliegenden Untersuchung wurde von der These ausge-

gangen, dass das Nebeneinander von aufgewerteten und problematischen Quartieren zu sozialen Spannungen führt, weil sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen nicht nur symbolisch an den Rand der Gesellschaft gedrängt, sondern auf Grund der steigenden Mieten im Innenstadtbereich verstärkt an den Stadtrand verdrängt werden. Das Nebeneinander von sozial problematischen und aufgewerteten Arealen erhalte zusätzlichen Konfliktstoff durch das erhöhte Sicherheitsbedürfnis derjenigen, die im gesicherten Wohlstand leben und mit höherer Durchsetzungskraft ausgestattet sind. Die Konsequenz sei, dass in zunehmendem Maße weitere Areale der Innenstadt „aufgewertet“ würden und in diesen Quartieren mit einem „sozialen Umkippen“ in umgekehrter Richtung zu rechnen sei (vgl. Brühl und andere 2005, S. 16).

Durch die Interviewpartner in den Fallstudienstädten wurde eine Verstärkung von Gegensätzen in der Sozialstruktur von Innenstadtquartieren nicht bestätigt. Auch dort, wo Vertreterinnen und Vertreter der Mieterverbände in die Interviews einbezogen wurden, gab es keine Hinweise auf eine Verstärkung sozialer Gegensätze oder eine Verdrängung.

Die Begründungen dafür fallen in den Städten sehr unterschiedlich aus. In der ostdeutschen Fallstudienstadt Dresden wurde darauf hingewiesen, dass kein Verdrängungsprozess stattfinde, weil die soziale Polarität bislang noch schwach ausgeprägt sei (vgl. Abschnitt 5.2.3.7). In einigen Städten, in denen die Innenstadt seit jeher ein beliebter Wohnstandort war oder besondere Eigentümerstrukturen aufweist, wohnen die sozial Schwachen eher außerhalb der Innenstadt (vgl. Abschnitte 5.1.3.7 und 5.7.3.8). Und in den großen Fallstudienstädten Köln und Frankfurt am Main wird auf einen außergewöhnlichen Integrationsprozess oder „Duldungs- bzw. Toleranzvorgang“ hingewiesen, der das Nebeneinander verschiedener sozialer Schichten und Milieus in einem Quartier ermögliche, ohne dass Verdrängung oder Konflikte die Folge seien (vgl. Abschnitte 5.3.3.8 und 5.5.3.8). Insbesondere aber ist die Verdrängung nicht nur in Richtung Stadtrand gerichtet: Natürlich gibt es auch in den Innenstädten wenig attraktive Mikrostandorte – etwa an den Hauptverkehrsstraßen –, an denen sich preiswerte Wohnlagen zunehmend konzentrieren (vgl. Abschnitt 3.7). Die Schwächung eines wichtigen Korrektivs dieser Entwicklung in Gestalt von gemeinnützigen Wohnungsunternehmen und sozialem Wohnungsbau beschleunigt diese kleinräumige und quartiersbezogene Differenzierung.

Dass trotz der zurückhaltenden Einschätzung der Interviewpartner eine Veränderung der Sozialstruktur in den Innenstädten als Folge der in dieser Studie beschriebenen Prozesse zu erwarten ist, zeigt die sich in deren Einschätzungen abzeichnende Polarisierung der Nachfrageentwicklung in den Städten (vgl. Abschnitt 3.3.7), die auch für die Zukunft als einer der prägenden Trends der Wohnungsmarktentwicklung in den Innenstädten erwartet wird (vgl. GdW 2008). Zugleich mit dem erhöhten Bedarf an gehobenem Wohnen wird in den Fallstudienstädten oft auch eine dauerhaft hohe Nachfrage nach preiswertem Wohn-

raum durch Haushalte mit Niedrigeinkommen erwartet. Insbesondere die gesetzlichen Regelungen zur Übernahme der Kosten der Unterkunft wirken hier unmittelbar auf die nachgefragten Wohnungsgrößenstrukturen und Ausstattungsmerkmale. Je nach Anteil der ALG-II- und Wohngeldempfänger kann daher die Wohnungsmarktsituation in einzelnen Städten oder Stadtteilen teils ganz erheblich von dieser gelenkten Nachfragesituation geprägt sein.

3.4 Entwicklung der Nachfragestruktur in den Innenstädten

Im Ergebnis der Difu-Untersuchung zur Renaissance des Wohnens in der Innenstadt wurden mehrere Thesen aufgestellt, die sich auf den Wandel des Wohnleitbildes einzelner Bevölkerungsgruppen bezogen. Insbesondere wurde die Vermutung geäußert, der Wohnstandort im Umland und die dort vorherrschende Wohnform des freistehenden Einfamilienhauses als bevorzugte Wohnform der Deutschen büßten allmählich an Attraktivität ein. Dahinter stehe nicht nur ein Wandel der Rahmenbedingungen als Grundlage rationaler Entscheidungen zugunsten oder zuungunsten eines Wohnstandorts. Vielmehr änderten sich auch die Leitvorstellungen von Wohnformen, die sich eher historisch und psychologisch erklären lassen. In Folge dieser Entwicklung verliere das freistehende Einfamilienhaus bei bestimmten Bevölkerungsschichten seine Dominanz und den mit diesem Gebäudetyp ausgedrückten Sozialstatus.

3.4.1 Neue Entwicklungen bei der Stadt-Umland-Wanderung

Die These, dass das Umland als Wohnstandort an Attraktivität einzubüßen beginne, gilt es hinsichtlich der Fallstudienstädte differenziert zu beantworten, auch wenn sie überwiegend bestätigt wurde. Zwar haben Leitbilder, auch Wohnleitbilder, einerseits grundsätzlich ein großes Beharrungsvermögen und unterliegen allenfalls einem langsamen Wandel. Andererseits wurde von den befragten Akteuren mehrheitlich darauf hingewiesen, wie gut sich qualitativ hochwertiger Wohnraum im Innenstadtbereich verkaufen lasse, vor allem in den Städten mit einem größeren historischen und gründerzeitlichen Stadtkern. Die in den Fallstudienstädten Köln, Frankfurt am Main, Braunschweig und auch Wetzlar von den Gesprächspartnern bestätigte hohe Nachfrage nach gehobenem Wohnen in der Innenstadt, die steigenden Einwohnerzahlen sowie Wanderungsgewinne auch gegenüber dem Umland scheinen diese Einschätzung zu bestätigen.

Andere Einschätzungen gibt es offensichtlich bei den kleineren Fallstudienstädten: In Schwäbisch Gmünd konnte eine verminderte Attraktivität des Umlands als Wohnstandort nicht bestätigt werden, in Wetzlar nur sehr eingeschränkt. Dies könnte daran liegen, dass in kleineren Städten der Faktor Entfernung/Erreichbarkeit als Kriterium für die Wahl des Wohnstandorts Innenstadt nur eine geringe-

re Rolle spielt. Dennoch ist in Wetzlar die (gehobene) Mittelschicht durchaus in der Innenstadt vertreten. Faktoren wie die Attraktivität des Wohnumfeldes, beispielsweise innerstädtische Grünzüge oder attraktive Bausubstanz, scheinen in diesem Fall entscheidend für die Entwicklung des Wohnstandorts zu sein.

Dass in schrumpfenden Regionen die Kernstädte inzwischen Wanderungsgewinne auch gegenüber dem Umland verzeichnen, wird für die Fallstudienstädte bestätigt. In Regionen mit divergierender Entwicklung zeichnen sich ebenfalls Wanderungsgewinne der Kernstädte gegenüber dem Umland ab (vgl. Abschnitt 5.1.2.1). Hier scheint die Entscheidung zwischen dem Wohnstandort im Umland und jenem in der Innenstadt stärker als in den wachsenden Regionen, in denen die Wohnstandortwahl entscheidend von den finanziellen Möglichkeiten der Wohnungssuchenden abhängt, eine Frage des Lebensstils zu sein. Aus dem Kreis der Gesprächspartner der Akteursgruppe Investoren und Bauträger kam die Einschätzung, dass es eher die konservative Bevölkerung sei, die es noch ins Umland zieht. Ein Indiz für die abnehmende Attraktivität des Umlands als Wohnstandort könnte die von Gesprächspartnern aus dem Immobiliengewerbe beobachtete schwierigere Vermarktung von dortigen Wohnimmobilien sein. Sicherlich ist darin kein flächendeckender Trend zu sehen, wohl aber können nach Beobachtung von interviewten Maklern Wohnimmobilien vermehrt nur unterhalb des zu erwartenden Marktpreises verkauft werden (vgl. Abschnitte 5.3.3.3 und 5.1.3.1). Es ist aus einer Vielzahl an Gründen anzunehmen, dass in Zukunft viel größere Teile des suburbanen Immobilienmarktes einer derartigen Entwicklung unterworfen sein werden.

Allgemein wird erwartet, dass steigende Mobilitätskosten, wegfallende Subventionen und die gestiegenen Anforderungen an Flexibilität und Mobilität im Arbeitsleben zu einer steigenden Attraktivität innerstädtischen Wohnens und im Gegenzug zu einer geringeren Nachfrage nach suburbanen Wohnformen führen werden. Zu den wichtigsten Ursachen dieser Entwicklung zählt aber sicherlich der demographische Wandel. Nicht nur wird dadurch in Zukunft in mehr Regionen als heute in Folge des Bevölkerungsrückgangs mit einem insgesamt schrumpfenden Immobilienmarkt zu rechnen sein. Mit den Prozessen der Alterung und der Vereinzelung schmilzt zugleich die familiäre Basis der Suburbanisierung, denn die klassische Kleinfamilie nimmt einen immer geringeren Anteil an der Bevölkerung ein (vgl. Siebel 2008). Es gibt einen wachsenden Anteil an Menschen, die keine Kinder haben, und es gibt einen wachsenden Anteil an neuen Familienkonstellationen, für die die Stadt wesentlich attraktivere Rahmenbedingungen bietet als das Einfamilienhaus oder die Wohnung im Umland. Dazu zählen insbesondere Alleinerziehende und Patchwork-Familien, für die kurze Wege, Betreuungsangebote und soziale Netze eine hohe Bedeutung für die Bewältigung des Alltags mit Kindern haben (vgl. Jekel 2007). Bei entsprechendem Wohnungsangebot entscheidet sich aber auch ein erheblicher Anteil von Familien für das Wohnen in der Stadt. Denn das Leben in der Stadt bietet häufig Zeitvorteile bei der Organisation des Alltags zwischen dem Arbeitsort (bei)der Eltern, der Kindertagesstätte oder Schule

und der Wohnung. Die Pluralisierung von Lebensstilen gibt Impulse für die Innenentwicklung. Damit tritt ein neuer Trend mit wachsender Bedeutung neben die nach wie vor zu beobachtende, sich aber tendenziell abschwächende Wohnsuburbanisierung (vgl. Sturm und Meyer 2008).

3.4.2 Zur Entwicklung der Immobilienpreise in Stadt und Umland

Der demographische Wandel führt auch zu einer Zunahme des Anteils von Personen im Rentenalter. Insbesondere die vergleichsweise finanzkräftigen „jungen Alten“ zieht es nach Einschätzung vor allem der Akteure der Immobilienbranche und Wohnungswirtschaft ebenfalls verstärkt in die Stadt. Hier sei ein höheres Maß an Flexibilität im Alltag realisierbar, es stehe ein dichtes Netzwerk von sozialen Kontakten und Dienstleistungsangeboten zur Verfügung. Ein Gesprächspartner zweifelte allerdings daran, dass dies ein länger anhaltender Trend sein könnte. Er wies darauf hin, dass die jetzt in die Stadt ziehende Generation noch gespart habe und damit die Differenz zwischen Hausverkauf und Kauf der Eigentumswohnung in der Innenstadt begleichen könne. Diejenigen aber, die jetzt ein Einfamilienhaus bauten, würden dies überwiegend fremd finanzieren und hätten später einmal mit hoher Wahrscheinlichkeit Probleme, wieder wegzuziehen, wenn sie für die nächsten 30 Jahre mit dem Abzahlen der Kredite beschäftigt seien. Wenn dann diese Eigenheime auch noch einen Wertverlust erlitten, seien der Verkauf dieser Häuser und ein Umzug in die Innenstadt schwierig.

Die Attraktivität des Wohnens in der Innenstadt wird in den schrumpfenden Regionen durch die sich einander angleichenden Immobilienpreise im Umland und in den Kernstädten erhöht. Vereinzelt ist sogar eine Umkehr des Bodenpreisgefälles vom Rand in die Stadt zu beobachten. So ist es nach Auskunft von Vertretern der Immobilienwirtschaft inzwischen teurer, im Umland von Dresden zu bauen als innerhalb des Stadtgebietes.

Die Ursache für eine Angleichung der Immobilienpreise kann gerade in großen Städten auch in den umfangreichen Flächenreserven begründet sein. Die Konzepte zum Füllen dieser Lücken und Brachen sehen in den schrumpfenden Städten allerdings häufig eine Baustruktur vor, die einer Suburbanisierung der Innenstädte gleich kommt. In einigen Innenbereichen solcher Städte erkennt man erst auf den zweiten Blick, dass man sich nicht gerade an der Peripherie befindet: Angesichts solcher von Reihenhausstrukturen und Discountern mit großflächigen Parkplätzen geprägten Gebieten muss in diesen Fällen davon ausgegangen werden, dass die Wahl des Wohnstandorts Innenstadt nicht als Entscheidung für eine innerstädtische Wohnform und Lebensweise gedeutet werden kann.

3.4.3 Wohnungsmangel in Teilsegmenten: Die wachsende Konkurrenz um preiswerte und große Wohnungen

Die in der Studie aufgestellte These, die besagt, dass seit den 1970er- und 1980er-Jahren ein steigendes Interesse bestimmter Gruppen zu beobachten ist, die aufgrund ihres Lebensstils aufgewertete Areale im Innenstadtbereich für sich „erobern“, wird, wenn auch in unterschiedlichem Maße, überwiegend bestätigt. Es sei eine Wiederentdeckung innenstadtnahen Wohnens zu beobachten, und dies sei auch Ausdruck eines bestimmten Lebensstils. Diese Entwicklung werde vor allem durch die gehobene Mittelschicht getragen. Sofern es Abweichungen von dieser Einschätzung gab, wurden sie mit der jeweiligen Bevölkerungsstruktur, der Baustruktur oder dem Wohnungs- und Wohnflächenangebot in der Innenstadt begründet. Vielfach entscheide der Mikrostandort über Akzeptanz oder Ablehnung. Von Bedeutung erscheint, dass selbst dort, wo die These empirisch nicht untermauert werden kann, erwartet wird, dass bei einem entsprechenden Angebot eine diesbezügliche Nachfrage einsetzen würde. Es gibt offensichtlich den Effekt der „Selbsterfüllenden Prophezeiung“ (*Self-fulfilling Prophecy*): Der Markt setzt einen Trend, der sich selbst verstärkt (man kann von einer „gefühlten“ Wiederentdeckung sprechen). Die Erwartung der Nachfrage nach höherwertigem Wohnraum führt zu Investitionsentscheidungen, und das neu geschaffene Angebot erfährt angesichts der immer noch bescheidenen Dimensionen der Neubautätigkeit eine lebhaftere Nachfrage, die zu weiteren Investitionsentscheidungen führt. Es deutet viel darauf hin, dass in den meisten Städten nicht nur in einer bestimmten Lebensstilgruppe, sondern – wenn auch in unterschiedlicher Intensität – in allen Gruppen das Interesse am Wohnen in der Innenstadt zugenommen hat. Von den Interviewpartnern wurde, insbesondere in den größeren Städten, ein steigendes Interesse von „Edelurbanisten“, Familien und älteren Menschen beschrieben, die gerne in die Innenstadt (zurück-)ziehen möchten, jedoch (noch) kein adäquates Wohnungsangebot vorfinden.

Insbesondere an großen Wohnungen herrscht offensichtlich Mangel in vielen Innenstädten. Wenn aber Familien mit wohlhabenden Paaren ohne Kinder oder gar Singles um diese Wohnungen konkurrieren, kann es nicht überraschen, wenn die gestiegene Nachfrage nach innerstädtischem Wohnen nicht zu einem messbaren Effekt etwa in Bezug auf die Einwohnerzahlen oder die Altersstruktur der Innenstadtbevölkerung führt. Wenn also in der Statistik keine Hinweise auf eine Zunahme der Innenstadtbevölkerung zu entdecken sind, dann wird dadurch noch nicht die These von der Wiederentdeckung des innerstädtischen Wohnens widerlegt. Wenn die Wohnfläche pro Kopf zunimmt, nicht aber das Wohnungsangebot, dann ist das Ergebnis der Wiederentdeckung vielleicht sogar im Gegenteil eine Stagnation oder Abnahme der Bevölkerungszahlen. Und wenn die Wohnungsgrößenstruktur keine ausreichenden Angebote für Familienhaushalte bereithält, wird ein Anstieg der Zahl von Familien, die in der Stadt wohnen, schwerlich zu erwarten sein.

3.4.4 Räumliche Differenzierung sozialer Milieus

Die Ergebnisse der Studie zum Innenstadtwohnen aus dem Jahre 2005 führten zu der These, dass auch im Innenstadtbereich Quartiere mit spezifischen sozialen Milieus entstehen (vgl. Brühl und andere 2005, S. 16). Diese nach Lebensstilen differenzierten Quartiere seien attraktiv für weitere Menschen dieses Milieus und zögen einen entsprechenden Zuzug nach sich. Die unterschiedlichen Lebensstile könnten dabei der gleichen sozialen Schicht angehören. Innenstadtwohnen sei damit weniger eine Frage eines einzelnen spezifischen Lebensstils, denn das Wohnen in der Innenstadt spreche nicht nur einen bestimmten Lebensstiltypus an oder bringe nur einen bestimmten hervor, sondern in der Innenstadt fänden sich unterschiedliche Lebensstile wieder.

Eine explizite Bestätigung der These war bei den Interviews in den Fallstudienstädten die Ausnahme, die Argumentation wurde jedoch überwiegend als plausibel angesehen und könnte damit eher auf die Zukunft gerichtet sein. Der Umstand, dass nach den Befunden aktueller empirischer Analysen nach wie vor vermehrt kleine Haushalte in die Innenstadt ziehen (vgl. Scheiner 2008), lässt es jedenfalls zunächst wahrscheinlicher erscheinen, dass soziodemographisch eng abgrenzbare Bevölkerungsgruppen in der Innenstadt wohnen. Nach den Ergebnissen der Innerstädtischen Raubeobachtung des BBR ist der typische Vertreter der in die Innenstadt hinzuziehenden Bevölkerung der (im Sinne der Haushaltserfassung) alleinstehende junge Erwachsene in der Ausbildungszeit (vgl. Sturm und Meyer 2008, S. 243). Eine Herausbildung nach Lebensstilen differenzierter Quartiere in den Innenstädten erfolgt demnach nicht. Diese Entwicklung entspricht vielmehr einerseits der allgemeinen gesellschaftlichen Tendenz zu kleinen Haushalten im Zuge des demographischen Wandels, andererseits könnte sich dies auch als Folge der Wohnungsgrößenstruktur in den Innenstädten deuten lassen (siehe oben). Andere Studien weisen nach, dass soziale Milieus, die eine gewisse Konzentration im Quartier aufweisen, zum Zuzug weiterer Angehöriger dieser Milieus führen können (vgl. Gebhardt 2008, S. 95 ff.). In den Fallstudienstädten wäre als Beispiel das Homosexuellenmilieu in Teilen der Kölner Innenstadt zu nennen (vgl. Abschnitt 5.5). Zu diskutieren wäre auch, ob hierzu ebenfalls die Konzentration von Bewohnern mit gleichem ethnischen Hintergrund zu zählen ist.

Bezüglich einer sozialräumlichen Differenzierung gibt es unterschiedliche Einschätzungen, die auf die Größe der Stadt, aber auch auf die Steuerungsmöglichkeiten der Stadtpolitik zurückgeführt werden können. Während in großen Städten häufig von einer Verinselung der Innenstadtquartiere gesprochen wurde (vgl. Abschnitt 5.3), verwiesen die Interviewpartner in den kleineren Städten darauf, dass die Innenstadt zu klein sei, als dass sich darin Quartiere unterschiedlicher Lebensstile herausbilden könnten (vgl. Abschnitt 5.6). In Innenstädten, die über einen hohen Anteil öffentlichen Wohnungsbestandes verfügen, kann wiederum der Erhalt einer ausgeglichenen Sozialstruktur als Ziel der Stadtentwicklungspolitik der

Herausbildung von Quartieren mit einheitlichen sozialen Milieus entgegenwirken (vgl. Abschnitt 5.4).

3.4.5 Familienwohnen in der Innenstadt

Eine wichtige Erkenntnis aus der Vorgängeruntersuchung des Difu zum Wohnen in der Innenstadt war, dass in den innerstädtischen Quartieren, die als Untersuchungsgebiete herangezogen worden waren, auch zahlreiche junge Familien leben und diese sich bewusst für einen solchen Wohnstandort entschieden hatten. Daraus wurde die These abgeleitet, junge Familien oder Haushalte, die vor der Familiengründung stehen, verblieben vermehrt in Innenstadtrandgebieten bzw. innenstadtnahen Bereichen oder zögen gar dorthin. Die Eignung der Innenstadt als Wohnort für Familien und der Wunsch, auch als Familie in der Innenstadt zu wohnen, seien – unter bestimmten Voraussetzungen – weit größer als gemeinhin angenommen. Die Vorstellung, dass familien- bzw. kindgerechtes Wohnen auch in innenstadtnahen Gebieten möglich ist, stöße zugleich bei Planern, Wohnungsunternehmern und Investoren immer weniger auf Widerspruch. Allerdings hänge die entsprechende Entscheidung vorrangig von Kostengesichtspunkten ab (vgl. Brühl und andere 2005, S. 16).

Es gibt eine Vielzahl von Argumenten, mit denen sich die Plausibilität dieser These stützen lässt. Dazu gehört zunächst der Hinweis auf die in den Innenstädten größere Bandbreite infrastruktureller Angebote im Kinderbetreuungs- und Bildungsbereich. Auch die Netzwerkbildung unter Familien, die sich gegenseitig bei der Organisation des Alltags unterstützen, zählt hierzu. Schließlich sind die Wege zwischen Arbeitsort, Schule und Kinderbetreuungseinrichtung sowie Wohnung oft kürzer und damit gerade für Familien, in denen beide Eltern berufstätig sind, besser zu bewältigen. Wenn man den Familienbegriff über die klassische Kleinfamilie hinaus ausweitet und auch Patchwork-Familien, Alleinerziehende und multilokale Haushalte (vgl. Schier 2009) hinzuzählt, spielen für solche Haushalte die oben genannten Standortfaktoren eine noch viel größere Rolle.

In den Interviews in den Fallstudienstädten wurde vielfach die Eignung der Innenstadt für Familien bei bestimmten verkehrlichen und grünflächenbezogenen Voraussetzungen bestätigt. Die infrastrukturellen Voraussetzungen (Schule, soziale Infrastruktur) sind zumeist gut und befördern gerade in schrumpfenden Regionen, in denen die Peripherie von einer Schließung von Schulstandorten und anderen Versorgungseinrichtungen betroffen ist, den Umzug in die Städte. Im Rahmen der Evaluation des Bund-Länder-Programms „Stadtumbau Ost“ wurde dies bestätigt (vgl. Difu/lfs 2008).

Dass sich die Attraktivität der Innenstadt als Wohnstandort für Familien bislang überwiegend (noch) nicht quantitativ niederschlägt, hat im Wesentlichen zwei Gründe. Zunächst wird angesichts der demographischen Entwicklung, die unter

anderem durch Singularisierung und den Trend zu kleinen Haushalten geprägt ist, von einem Rückgang der Familienhaushalte ausgegangen. Selbst wenn also der Anteil der Familienhaushalte, die in der Innenstadt wohnen, zunimmt, kann die absolute Zahl stagnieren oder zurückgehen. Aussagekräftiger sind demnach in diesem Zusammenhang Zahlen zu den Wanderungsbewegungen von Familien. Aktuelle Zahlen des BBR belegen, dass auch bei Familienhaushalten eine Abmilderung der negativen Wanderungsbilanz zu verzeichnen ist (vgl. Hirschle und Schürt 2008, S. 216).

Der zweite Grund liegt in der Größenstruktur des innerstädtischen Wohnungsangebots, das von einem Mangel an Wohnungen mit drei und mehr Zimmern geprägt ist. Der hieraus resultierende Engpass für interessierte Familien wird noch dadurch verschärft, dass um die wenigen großen Wohnungen auch zahlungskräftige Singles oder kinderlose Paare konkurrieren. Diese Verknappung drückt sich zum Beispiel darin aus, dass in Städten wie Frankfurt am Main für große Wohnungen ein höherer Quadratmeterpreis zu zahlen ist als für kleine Wohnungen (vgl. Abschnitt 5.3.3.7).

Auf angespannten Wohnungsmärkten kommt als drittes Argument das Stadt-Umland-Gefälle bei den Immobilienpreisen hinzu. Wegen der günstigeren Bodenpreise finden Familien mit mittleren Einkommen deshalb eher an Standorten außerhalb der Innenstadt passenden Wohnraum. Zunehmend rücken jedoch auch die Folgekosten des Wohnens in der Innenstadt bei der Wohnstandortwahl ins Blickfeld. Eine Reihe von Forschungsprojekten beschäftigt sich derzeit mit Möglichkeiten, mehr Transparenz bei den Folgekosten der Wohnstandortwahl herzustellen⁷. In einigen der Fallstudienstädte (Dresden, in Teilen auch Braunschweig) ist wie insgesamt in stagnierenden oder schrumpfenden Wohnungsmärkten außerdem eine Angleichung oder gar Umkehrung des Preisniveaus zu beobachten.

Die steigende Akzeptanz städtischen Wohnens unter Familien stützen auch jüngste empirische Forschungsergebnisse des BBR. Demzufolge wandern insbesondere in kleinen Großstädten Familien aus dem Umland in die Stadt. Es gibt zwar gleichzeitig weiterhin eine ausgeprägte Suburbanisierung in Form des Wegzugs der entsprechenden als Referenz herangezogenen Altersklasse der 30- bis 45-Jährigen ins Umland. Die Wegzugsgebiete liegen aber nicht in der Innenstadt, sondern im Stadtrandbereich. Als Hauptmotiv für diese Randwanderung wird der Erwerb von Wohneigentum vermutet. Zudem ist eine regionale Differenzierung bei der Intensität der Umlandwanderung dieser Altersgruppe zu erkennen, die vermutlich im Zusammenhang mit den regional unterschiedlich hohen Wohn- und Lebenshaltungskosten steht. In den stark wachsenden Wohnungsmarktregionen Süd- und Westdeutschlands können sich Familien eine angemessen große Wohnung eher im Um-

⁷ Vgl. unter anderem die Forschungsvorhaben „Kommunikation zur Kostenwahrheit bei der Wohnstandortwahl“ und „Integrierte Wohnstandortberatung“ im Förderschwerpunkt „Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement (REFINA)“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) (siehe auch www.refina-info.de).

land leisten. Der Auslöser der Suburbanisierung liegt nach diesem Erklärungsansatz nicht in den Wohnwünschen von Familien, sondern in den Rahmenbedingungen des Wohnungsmarktes (vgl. Sturm und Meyer 2008, S. 239 f.). Für die Fallstudienstadt Frankfurt lässt sich diese Einschätzung bestätigen. Aus den Erklärungsansätzen der Interviewpartnerinnen und -partner klingt aber ebenso die Einschätzung durch, dass es auch eine „Mentalitätsfrage“ sei, wenn Familien das Wohnen im Eigenheim weiterhin bevorzugen (vgl. Abschnitt 5.6.3.7).

Eine Differenzierung der These scheint nach den Ergebnissen der BBR-Studie hinsichtlich des Alters der Kinder erforderlich. Familien mit schulpflichtigen Kindern ziehen demnach seltener um – und auch seltener ins Umland. Die überwiegende Zahl der Umzüge von Familien mit Vorschulkindern findet innerhalb der Stadt statt. Gründe für den Umzug liegen nach den Ergebnissen der BBR-Haushaltsbefragung vorwiegend in der Größe der Wohnung und im Eigentumserwerb. Wenn der Wohneigentumswunsch dieser Familien innerhalb des Stadtgebiets erfüllt werden konnte, muss dies als Glücksfall für die Städte betrachtet werden: Diese Familien werden mit hoher Wahrscheinlichkeit auch später nicht aus der Stadt abwandern. Denn die Umzugsneigung von Familien mit Schulkindern ist geringer, und das Hauptmotiv für die anhaltende Suburbanisierung, die Wohneigentumsbildung, entfällt ebenfalls. Wenn ein Umzugswunsch besteht, dann bezieht er sich vorzugsweise auf einen anderen Standort innerhalb des Stadtteils (vgl. Sturm und Meyer 2008, S. 242).

3.4.6 Anpassungsbedarf der Wohnungsbestände

An mehreren Stellen wurde bereits deutlich, dass der in der Vergangenheit im innerstädtischen Bereich an Nachkriegskleinfamilie und Kleinhaushalten ausgerichtete Wohnungsneubau offensichtlich immer weniger den heutigen Wohnbedürfnissen aller Haushaltsgrößen entspricht. Dies betrifft insbesondere Wohnungsbestände aus der Nachkriegszeit, die überwiegend im öffentlich geförderten Wohnungsbau entstanden und damit in ihrer Größenstruktur durch die Bindung des Wohnungsbauförderungsrechts gekennzeichnet sind. Wie aus den Ergebnissen der Experteninterviews deutlich wird, gibt es in allen Städten eine intensive Nachfrage nach großen Wohnungen, insbesondere der Größenordnung von drei bis vier Zimmern, die nach übereinstimmenden Angaben der Gesprächspartnerinnen und -partner in den Fallstudienstädten auch von Ein- und Zwei-Personen-Haushalten ausgeht. Damit geht gerade das Wohnungsangebot im preisgünstigen Segment an den Bedürfnissen von Familien vorbei, die auf das Vorhandensein günstigen und ausreichend großen Wohnraums angewiesen sind. Probleme mit der Vermietung dieser Wohnungen werden aus den Fallstudienstädten zwar nicht berichtet, wohl aber Tendenzen zum „Down Trading“, was die Sozialstruktur der Bewohnerschaft betrifft (vgl. z.B. Abschnitt 5.3.3.5).

Um diesen Bedarf an großen Wohnungen zu bedienen, ist eine Anpassung des Wohnungsbestandes und/oder dessen Ergänzung durch Neubautätigkeit erforderlich. Die Neubautätigkeit im frei finanzierten Wohnungsbau orientiert sich jedoch nahezu ausschließlich am gehobenen Preissegment. Geförderter Wohnungsbau für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen findet dagegen so gut wie gar nicht statt (vgl. Abschnitt 3.5.1).

3.4.7 Polarisierung der Nachfrage nach Wohnraum in den Städten

Nach wie vor sind Ein- und Zwei-Personen-Haushalte die dominierende Haushaltsgröße in den Innenstädten, und nach wie vor ziehen vor allem Ein-Personen-Haushalte in die Innenstädte (vgl. Sturm und Meyer 2008, S. 242). Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde dies insbesondere in Kassel und Wetzlar betont, es gilt aber auch für die anderen Städte. Dafür sind spezifische Nachfragergruppen in der jeweiligen Stadt verantwortlich. In Städten wie Frankfurt am Main und Köln sind es unter anderem die „Globalizer“, die an mehreren Standorten auf der Welt Wohnungen haben, in Kassel sind es beispielsweise Studierende, die in der Innenstadt wohnen. Es darf jedoch bezweifelt werden, dass diese Tatsache allein Ausdruck von Wohnstandortpräferenzen ist, wenn die vorhandene Wohnungsstruktur oft nur kleine Haushalte als Bewohnerschaft der Innenstadt zulässt.

Unter Berücksichtigung der großen Nachfrage nach großen Wohnungen erklärt sich die Einschätzungen der Experten hinsichtlich einer Polarisierung der Nachfrage in den Innenstädten: Auf der einen Seite stößt das vorhandene Angebot an kleinen Wohnungen weiterhin auf eine solide Nachfrage, auf der anderen Seite besteht ein steigender Bedarf an großen Wohnungen, für den es aber kein hinlängliches Angebot in den Innenstädten gibt. Wie in einigen Fallstudienstädten geäußert wurde, wird dieser Differenzierungsgedanke bislang nur zögerlich bei den klassischen Bauträgern und Investoren aufgegriffen. Die Kommunen beginnen durch eine Förderung neuer Wohnformen auf dieses Defizit zu reagieren (vgl. Abschnitt 3.5.6).

Neben den Familien und jungen Erwachsenen wird im Zuge des demographischen Wandels auch die Zahl der Haushalte mit älteren Menschen zunehmen. Es wird derzeit diskutiert, inwiefern dieser Prozess den Wohnstandort Innenstadt stärken wird. Ähnlich wie bei Familien gibt es eine Reihe von Argumenten, die dies vermuten lassen. Wichtigster Wohnwunsch von alten Menschen ist es, so lange wie möglich in der eigenen Wohnung zu leben. Dieser Wunsch lässt sich leichter mit den dichten sozialen Netzen und Infrastrukturangeboten etwa bei gesundheitlichen, Betreuungs- und Pflegeangeboten sowie Versorgungseinrichtungen realisieren, zumal die kurzen Wege wegen (potenzieller) Mobilitätseinschränkungen eine bedeutende Rolle spielen.

Die Vorteile des Wohnens in der Innenstadt sind damit für Senioren ganz ähnlich wie bei Familien. Aus diesem Grund erfahren in jüngster Zeit generationenüber-

greifende Wohnprojekte besondere Aufmerksamkeit, durch die im Nebeneffekt eine Entspannung der Wohnungsmärkte bei größeren Wohnungen erwartet werden könnte – auch wenn bei den Erwartungen an diese Projekte Hoffnungen auf eine Entlastung der öffentlichen Sozialversicherungssysteme bzw. auf die Schaffung um informelle Leistungen ergänzter Angebote für das Wohnen einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen in der Stadt im Mittelpunkt stehen. Die zugrunde liegende Idee, Haushalte mit Kindern und ältere Menschen, unter denen gleichzeitig zahlreiche potenzielle Bewohner neuer Wohnformen sind, unter einem Dach zusammenzubringen, funktioniert in der Praxis wegen unterschiedlicher Bedürfnisse und zeitlicher Erwartungshorizonte nur selten. Familien benötigen Unterstützung sofort, aber nur vorübergehend, Ältere interessieren sich für Wohnprojekte dagegen um der Absicherung in Zukunft und auf lange Sicht willen. Das können Familien aber oft nicht bieten, beispielsweise aus beruflichen Zwängen heraus, die zum Wegzug zwingen. Und noch etwas: Familien haben in der langfristigen Perspektive selbst Angehörige aus der „Großelterngeneration“, für die sie einmal werden sorgen müssen.

3.4.8 Die Kosten des Umlandwohnens

Als These wurde in der vorangegangenen Studie auch formuliert, dass bei schrumpfender Bevölkerung die Kosten des Umlandwohnens zunehmend bewusster wahrgenommen würden. Auch die Unterauslastung der *technischen* Infrastruktur erhöhe die Kosten des Wohnens im Umland bzw. in ländlichen Gebieten. Weiterhin führe dort die Unterauslastung *sozialer* Infrastruktur zur Ausdünnung der Versorgungsdichte.

Diese Annahmen wurden von den Gesprächspartnerinnen und -partnern überwiegend bestätigt. Die Begründungen hierzu sind allerdings sehr unterschiedlich. Der Kostenfaktor des Umlandwohnens, vor allem der in finanzieller Hinsicht steigende Aufwand für Mobilität, wird im Rahmen steigender Energiekosten unabhängig vom Preisgefälle der Wohnkosten zwischen Umland und Stadt verstärkt wahrgenommen, so dass von einem generellen Trend mit allerdings unterschiedlicher Ausprägung ausgegangen werden kann. Differenziert werden muss allerdings nach der Größe der Stadt. Nicht bestätigt wurde diese These von den kleinen Fallstudienstädten. Dass in Schwäbisch Gmünd und Wetzlar das Wohnen in der Innenstadt nicht als ernst zu nehmende Alternative zum Einfamilienhaus im Umland betrachtet wird, könnte auch daran liegen, dass in kleineren Städten der Faktor Entfernung/Erreichbarkeit eine geringere Rolle spielt. Andere Faktoren, vor allem kleinräumige Standortqualitäten wie innerstädtische Grünzüge und attraktive Bausubstanz, können also die in der oben genannten These beschriebene Entwicklung modifizieren.

Verstärkt in die Bewertung des Wohnstandortes einbezogen wird nach Einschätzung einiger Experten aber auch der zeitliche Aufwand, den die Wege zwischen Arbeitsort, Wohnung und Versorgungseinrichtungen in Anspruch nehmen. Die Einschätzungen der befragten Experten, dass gerade die Belastungen des Zeitaufwands für das tägliche Pendeln zwischen Arbeitsort und Wohnung in ihrer Bedeutung für den Wechsel des Wohnstandortes inzwischen eine bedeutende Rolle spielen, korrespondieren mit den Ergebnissen empirischer Untersuchungen, nach denen Personen mit längeren Pendelzeiten eine systematisch geringere subjektive Lebenszufriedenheit aufweisen, selbst wenn diese Belastung durch eine bessere Situation auf dem Arbeits- und/oder Wohnungsmarkt kompensiert wird (vgl. Stutzer/Frey 2007).

Vor allem in schrumpfenden Regionen wird eine Stärkung der Stadtkerne erwartet, die sich inzwischen auch in Zahlen ausdrückt. So war in Chemnitz, das als Fallstudienstadt im Rahmen der Evaluierung des Bund-Länder-Programms „Stadtumbau Ost“ untersucht wurde, bereits in den vergangenen Jahren eine kontinuierliche Reduzierung des negativen Wanderungssaldos gegenüber dem Umland zu beobachten, die in jüngster Zeit in einen positiven Wanderungssaldo auch gegenüber dem Umland umschlug (vgl. Difu/IfS 2008). Für Dresden weist die Bevölkerungsstatistik seit 2004 einen kontinuierlich zunehmenden Bevölkerungsgewinn aus.

In ländlichen Regionen Ostdeutschlands ist teilweise eine Reduzierung von Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulstandorten oder ärztlichen Versorgungsangeboten zu beobachten, so dass Familien oder ältere Menschen gewissermaßen gar keine andere Wahl haben, als in die Stadt zu ziehen. Diese Entwicklung zeichnet sich auch für die ländlich-peripheren Räume in den alten Bundesländern ab.

Auswertungen des BBR ergaben, dass in schrumpfenden Städten der Bevölkerungsverlust an das Umland nahezu gestoppt ist oder sich sogar bereits umgekehrt hat. Dies gilt auch für die Fallstudienstadt Dresden, die Bevölkerungsgewinne aus dem Umland verzeichnet (vgl. Hirschle und Schürt 2008, S. 227).

Diese Entwicklungstendenz bestätigt sich nicht in allen Fallstudienstädten mit Schrumpfungstendenz. Wo sie nicht bestätigt werden konnte, liegt die Ursache in der Struktur der Wohnungsangebote (vgl. Abschnitt 5.4.3.7).

Folgt man diesen Beobachtungen, dann müsste sich auch die These aus der Vorgängerstudie bestätigen lassen, dass das Umland beginne, als Wohnstandort an Attraktivität einzubüßen, weil sich, auch im Zuge des demographischen Wandels und seiner räumlichen Ausprägungen, die Leitvorstellungen von Wohnformen ändern. Das freistehende Einfamilienhaus, das unbenommen weiterhin eine wichtige Wohnform darstellen wird, verliere dennoch seine Dominanz in Teilen der Bevölkerung. Zudem unterliege der mit einem Gebäudetyp ausgedrückte Sozialstatus einem Wandel.

Als Folge aus dieser Entwicklung stellen sich in einigen Städten Einfamilienhausgebiete in Stadtrandlage als jene Gebiete heraus, für die bereits heute oder aber in

naher Zukunft ein erhöhter Handlungsbedarf besteht. Dies betrifft vor allem Einfamilienhausgebiete mit einer Überalterung der Bewohnerschaft.

3.5 Neue und alte Träger des innerstädtischen Wohnungsbaus

Wie in anderen Abschnitten bereits ausgeführt wurde, kommt der Entwicklung und Struktur des Wohnungsangebotes eine entscheidende Rolle dabei zu, ob sich das zu beobachtende wachsende Interesse am Wohnen in der Innenstadt auch in Zahlen ausdrückt. Denn ohne die Schaffung zusätzlichen bzw. die Anpassung des bestehenden Wohnungsangebotes an aktuelle Wohnbedürfnisse wird der Wunsch nach einer Wohnung in der Innenstadt gerade für diejenigen, die bislang eher einen geringen Anteil an der Innenstadtbewölkerung ausmachen, nicht realisierbar sein.

Unter der Prämisse rückläufiger Fertigstellungszahlen in der Gesamtstadt oder in der Gesamtregion sollte im Rahmen der vorliegenden Untersuchung auch überprüft werden, welche Rolle Investoren und deren Vorstellungen für die Entwicklung des Wohnstandorts in den Innenstädten der Fallstudienstädte spielen. Es wurde von der These ausgegangen, dass die Innenstadt als Wohnstandort zunehmend von Investoren entdeckt wurde, weil die Renditeerwartungen im gehobenen Preissegment den innerstädtischen Wohnungsbau verstärkt ins Blickfeld rückten. Dabei, so wurde angenommen, setzten Wohnungsunternehmen und Investoren auf eine homogene Sozialstruktur und sprächen die gehobene Mittelschicht an. Für die Stadtpolitik sei es deshalb zunehmend von Bedeutung, die Bereitstellung von Wohnraum zu tragbaren Kosten für die Mittelschicht sicherzustellen (vgl. Brühl und andere 2005, S. 14).

3.5.1 Ergänzung des Wohnungsbestandes durch Wohnungsneubau

Allgemein steht die Untersuchung der Investorenrolle unter dem Vorbehalt der in den vergangenen Jahren stark rückläufigen Entwicklung der Wohnungsbautätigkeit. Kleineräumig differenzierte Zahlen über fertiggestellte Wohnungen, die eine gesonderte Bewertung des Innenstadtbereichs erlauben würden, liegen nicht für alle Fallstudienstädte vor. Für die Fallstudienstädte bzw. bei den kleineren Untersuchungsstädten für die entsprechenden Landkreise ergeben sich im Vergleich zwischen 1995 und 2004 bei der Zahl der fertiggestellten Wohnungen Rückgänge zwischen 83,6 und 30,5 Prozent (vgl. Tabelle 7).

Tabelle 7: Entwicklung der Zahl der fertiggestellten Wohnungen 1995 bis 2004 (Prozent)

Kennziffer	Raumeinheit	Aggregat	Fertiggestellte Wohnungen 1995/2004
14262	Dresden	kreisfreie Stadt	-83,6
06532	Lahn-Dill-Kreis	Landkreis	-69,5
06611	Kassel	kreisfreie Stadt	-62,7
08136	Ostalbkreis	Landkreis	-61,0
03101	Braunschweig	kreisfreie Stadt	-48,4
05315	Köln	kreisfreie Stadt	-35,3
06412	Frankfurt am Main	kreisfreie Stadt	-30,5

Quelle: BBR 2007a

Die Einschätzungen der Experten müssen im Kontext des insgesamt sehr niedrigen Niveaus gewertet werden, auf dem sich der Wohnungsneubau in Deutschland in den vergangenen Jahren bewegte. Im Jahre 2007 lag die Wohnungsneubauquote bei 2,6 Wohnungen je 1 000 Einwohner. Für Westdeutschland stellten die 2,8 fertiggestellten Wohnungen je 1 000 Einwohner einen nochmaligen Rückgang gegenüber den Vorjahren und zugleich die niedrigste Quote seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland dar. Ersteres gilt auch für Ostdeutschland, wo der entsprechende Wert mit 1,6 Wohnungen je 1 000 Einwohner allerdings noch deutlich niedriger liegt (vgl. IfS 2008). Insofern sind die genannten Einschätzungen nicht als innenstadtspezifische Probleme, sondern als Ausdruck der insgesamt niedrigen Investitionsbereitschaft im Wohnimmobilienbereich anzusehen.

Nach den Ergebnissen der Experteninterviews bestätigt sich der erste Teil der genannten These bislang nicht flächendeckend. Nicht überall haben die Investoren die Innenstadt als Wohnstandort entdeckt. In den Interviews wurde zwar übereinstimmend die Einschätzung geäußert, dass es in den Innenstädten nach wie vor an Wohnungsangeboten für die gehobene Mittelschicht fehle. Ob sich durch Neubau oder Umbau daran in Zukunft etwas ändern wird, wird von den Fallstudienstädten jedoch sehr unterschiedlich eingeschätzt.

In den großen Städten, in denen Projektentwickler, Bauträger und institutionelle Investoren das Baugeschehen dominieren, wurde im Untersuchungszeitraum nach Einschätzung der befragten Akteure seitens der Investoren überwiegend in hochwertigen Wohnungsraum investiert. Hier waren konjunkturelle Gründe ein wichtiger Impuls für das veränderte Investitionsverhalten. Angesichts hoher Leerstandsdaten bei Büroimmobilien und des dadurch sinkenden Mietniveaus näherten sich die Renditeerwartungen jenen des gehobenen Wohnungsbaus an. In Dresden, wo nach Einschätzung der Gesprächspartnerinnen und -partner kein weiterer Büroflächenbedarf besteht, wurde teils sogar die Einschätzung geäußert, dass für Wohnungsbauten mit höheren Renditen zu rechnen sei als für Büroimmobilien (vgl. Abschnitt 5.2.3.3).

Die stärkere Orientierung auf den Wohnungsbau ist nach Aussage der Gesprächspartner aus der Immobilienwirtschaft auch auf das geringere Vermarktungsrisiko in diesem Immobiliensegment zurückzuführen. In einigen Fällen (so z.B. in Frankfurt am Main) wurden daher bereits Büroflächen in Wohnraum umgewandelt. Dies betraf leer stehende Bürogebäude, die nur mit hohem Modernisierungsaufwand an die aktuellen Anforderungen an eine Büronutzung angepasst werden können. Diese Entwicklung stellt angesichts der jahrelangen Anstrengungen der Stadtverwaltung, gegen die Wohnraumzweckentfremdung vorzugehen und eine Büronutzung in Wohnungen zu verhindern, einen Paradigmenwechsel ganz besonderer Art dar. Auch wenn eine Untersuchung im Auftrag des Stadtplanungsamtes Frankfurt am Main zum Ergebnis kam, dass die Potenziale einer Umwandlung von Büro- in Wohnflächen nicht ausreichend seien, um einen nennenswerten Beitrag zur Verringerung des Büroflächenleerstands zu leisten, zeigte die Studie doch, dass hierin ein erhebliches Potenzial für die Stärkung des Wohnstandorts Innenstadt liegt (vgl. Baasner, Möller & Langwald 2006, S. 34; vgl. Abschnitt 5.3.3.4). Ob dieses veränderte Investitionsverhalten ein Phänomen von Dauer ist, kann erst bei einer Wiederbelegung des Büroimmobilienmarktes beurteilt werden.

In den mittleren Großstädten, die über eine wesentlich geringere Marktdynamik verfügen, sind sehr unterschiedliche Trends zu beobachten. Es wurde darauf verwiesen, dass es keine Flächenreserven für Neubautätigkeit gebe. Auch wurde darauf hingewiesen, dass es aus Sicht der Eigentümer keinen Handlungsbedarf gebe, etwas an der Bestandsstruktur zu ändern. In einem entspannten Marktumfeld wird das unternehmerische Risiko vor dem Hintergrund der niedrigen erzielbaren Preise und der geringen Nachfrage als zu hoch eingeschätzt, insbesondere dann, wenn die Eigentümer auf Grund der dennoch guten Vermietungssituation keinen Handlungsbedarf für die Schaffung eines hochwertigen Wohnungsangebotes sehen (vgl. Abschnitt 5.4.3.2). Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass zwar – gemessen am örtlichen Marktniveau – „höchstpreisige“ Angebote für Wohneigentum entstünden, Investitionen in mittlere oder untere Marktsegmente jedoch gänzlich ausblieben. Der Mietwohnungsbau ist nach Beobachtungen aus den Fallstudienstädten im Bereich der privaten Investoren weitgehend zum Erliegen gekommen. Mietwohnungen entstehen nur noch auf Initiative der Kommunen oder der Wohnungsgenossenschaften. Durch den Mietwohnungsbestand sei sichergestellt, darauf wird immer wieder verwiesen, dass auch in diesem Marktsegment ein umfangreiches Angebot existiert.

In den kleineren Städten wird das Investorenspektrum überwiegend von Einzeleigentümern oder von den Wohnungsbaugesellschaften geprägt. Hier wurde unabhängig von der Marktlage überwiegend von einer Zurückhaltung der Grundstückseigentümer beim Bau hochwertigen Wohnraums berichtet. In den hier viel kleinräumigeren Zusammenhängen können eine problematische Sozialstruktur oder Imageprobleme als Wohnstandort Investitionen in gehobenes Wohnen im gesamten Innenstadtbereich unattraktiv erscheinen lassen (vgl. Abschnitt 5.6.3.6).

Neben den spezifischen Rahmenbedingungen des Mikrostandortes kann sich außerdem die Aktivierung von Baulandpotenzialen in der Innenstadt als problematisch erweisen. Das Fehlen von Verwertungsinteressen und die Finanzsituation der Einzeleigentümer, also deren Investitionsbereitschaft, stellen ein entscheidendes Kriterium für die Aktivierung dieser Potenziale und damit für die Schaffung von neuem Wohnraum in den Innenstädten kleinerer Kommunen dar⁸.

3.5.2 Eigentum oder Miete – Zur Entwicklung der Wohnformen

Generell weist der Mietwohnungsbau in Deutschland ein niedriges Niveau auf. Dies betrifft deswegen die Innenstädte in hohem Maße, weil die Mietwohnung dort bislang die vorrangig anzutreffende Wohnform war. In den Innenstädten der Fallstudienstädte erfolgt Wohnungsneubau in der Regel in der Form Wohneigentum. Mietwohnungsbau fand in den letzten Jahren nur in Ausnahmefällen statt. Dies betrifft zum Beispiel weniger attraktive Standorte, an denen Eigentumswohnungen schwer zu vermarkten sind. Zudem betreiben in einigen wenigen Städten die kommunalen Wohnungsunternehmen in geringem Umfang Mietwohnungsbau auch in den Innenstädten. Aktiver noch sind die Wohnungsgenossenschaften, die satzungsgemäß zur Bereitstellung von Wohnraum für ihre Mitglieder verpflichtet sind und ihre Standortpolitik inzwischen verstärkt auf die Innenstadt ausrichten. So verwies der Vorstand einer befragten Wohnungsgenossenschaft auf die gezielte Standortpolitik des Unternehmens, der gemäß der Wohnungsbestand im Umland zugunsten gezielter Zukäufe in der Innenstadt sowie des Neubaus von kleineren Innenstadtobjekten abgebaut wurde. Dieser als sehr mühsames Geschäft beschriebene Zukauf von Gebrauchtimmobilien und die Konzentration insbesondere auf die Innenstadt erfolge aus der Überzeugung heraus, dass diese sich in Zukunft stabil entwickeln wird, die Randlagen aber, die weniger gewachsen seien, von zunehmenden Vermarktungsproblemen betroffen sein werden. Wohnungsgenossenschaften engagieren sich auch deswegen im Mietwohnungsbau, weil sie häufig – zumindest wenn es sich um alteingesessene Unternehmen handelt – durch die Mitgliedereinlagen mit höheren Eigenkapitalquoten kalkulieren und geringere Renditeerwartungen bei der Kalkulation anlegen.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass durch die Neubautätigkeit das Wohnen im Eigentum im Innenstadtbereich künftig an Bedeutung gewinnen wird. Eine *signifikante* Erhöhung der Wohneigentumsquote in innenstadtnahen Quartieren ist bislang trotz des überwiegenden Neubaus von Wohneigentum angesichts des geringen Neubauvolumens in den Innenstädten dennoch nicht festzustellen und auch in Zukunft nicht zu erwarten. Dass dies auf die hohen Bodenpreise zurückzu-

8 Ansatzpunkte für die Ansprache von Grundstückseigentümern werden aus diesem Grund derzeit im Rahmen des REFINA-Forschungsvorhabens „Neue Handlungshilfen für eine aktive Innenentwicklung“ (HAI) erprobt. Vgl. <http://www.refina-info.de>, zuletzt abgerufen am 19.9.2008.

führen ist, wie es in einer der Thesen im Rahmen der Vorgängerstudie angenommen wurde (vgl. Brühl und andere 2005, S. 15), trifft dagegen nicht zu. Im Gegenteil führen hohe Bodenpreise zum Bau vor allem von Eigentumswohnungen, weil damit attraktivere Renditen zu erzielen sind. Insofern wird nach wie vor in der Innenstadt überwiegend zur Miete gewohnt. Daneben tritt aber immer häufiger der Fall ein, dass ein Umzug in die Innenstadt mit dem Erwerb von Wohneigentum verbunden ist. Und es gibt bereits Teile der Innenstädte, die überwiegend oder vollständig vom selbst genutzten Wohnen im Eigentum geprägt sind (vgl. Abschnitt 5.1.3.5). Die These, dass gegenwärtig und künftig die Entscheidung für innenstadtnahes Wohnen auch zumeist eine Entscheidung für die Wohnform „Mietwohnung“ ist, kann durch die Ergebnisse in den Fallstädten damit nicht betätigt werden.

Im Rahmen der Untersuchung stellte sich ein differenzierteres Bild für die Entstehung künftiger innerstädtischer Wohnformen dar, das entscheidend von Baustruktur bzw. Grundstücksstruktur und damit verbunden von den Eigentumsverhältnissen abhängt (vgl. Abschnitt 3.6).

3.5.3 Die Rolle der öffentlichen Wohnungsgesellschaften

Die Wohnungsgesellschaften in öffentlichem Miteigentum stellen ein weiteres potenzielles Steuerungsinstrument der Kommunalpolitik zur Differenzierung des Wohnungsangebotes dar. Sie engagieren sich insbesondere bei der Wiedernutzung von innerstädtischen Brachflächen oder im Stadtumbau.

Die Ausrichtung der Unternehmensstrategien und damit die Rolle als Investoren in den Innenstädten fallen jedoch höchst unterschiedlich aus. In einigen Städten treten kommunale Wohnungsunternehmen als Projektentwickler für den Bau von Wohnungen im gehobenen Segment auch auf innerstädtischen Flächen auf, so etwa in Frankfurt am Main. Mit der seit Anfang der 1990er-Jahre zu beobachtenden Erweiterung der Geschäftstätigkeit auf mittlere und höhere Einkommensgruppen reagieren die kommunalen Wohnungsunternehmen auch auf veränderte Wohnleitbilder und sich ausdifferenzierende Lebensstile. Während vielerorts der Bestand an Sozialwohnungen als (noch) ausreichend angesehen wird, übertrifft die Nachfrage nach Wohnraum für die Mittelschicht das Angebot in vielen Städten inzwischen bei weitem. Mit der Sicherstellung eines angemessenen Wohnungsangebotes nicht mehr allein für Bevölkerungsgruppen mit Marktzugangsschwierigkeiten wird neben der verfassungsrechtlichen und sozialpolitischen Dimension auch der identitätspolitische Aspekt der Überlegungen zum Umgang mit kommunalen Wohnungsbeständen angeschnitten, der vor dem Hintergrund wachsender Städtekonkurrenz und gesellschaftlicher Wandlungsprozesse an Bedeutung gewinnt (vgl. Göschel 2006). Über die Ausrichtung der Bestandsentwicklung ihrer Wohnungsgesellschaften auf neue Bevölkerungsgruppen wie die Mittelschicht, höhere Einkommensschichten oder „die Kreativen“ versuchen die Kom-

munen, gezielt Aufwertungsprozesse in Quartieren anzustoßen und Einfluss auf die Entwicklung und städtebaulicher Qualität auszuüben.

Auf der anderen Seite gab es in den vergangenen Jahren umfangreiche Verkäufe größerer öffentlicher oder betrieblicher Wohnungsportfolios. Zwischen 1999 und Mitte 2006 wurden per Saldo allein rund 200 000 Wohnungen durch kommunale Wohnungsgesellschaften verkauft (vgl. Vesper und andere 2007, S. 14 ff.). Diese wurden überwiegend durch private institutionelle Investoren erworben. Am stärksten betroffen unter den Fallstudienstädten ist hiervon die Landeshauptstadt Dresden, die im Jahre 2006 das kommunale Wohnungsunternehmen komplett an einen institutionellen Investor verkaufte. Privatisierte Wohnungsbestände gibt es daneben in größerem Umfang auch in Frankfurt am Main und Braunschweig. Die Folgen dieser Privatisierung lassen sich bislang nur erahnen.

Eine Herausforderung für die Stadtpolitik werden die häufig aus der Nachkriegszeit stammenden Bestände unter anderem deshalb darstellen, weil nach dem Wandel der Eigentümerstruktur kein Einfluss mehr auf Änderungen der Baustruktur genommen werden kann. Wohnungspolitische Zielsetzungen wie Nachverdichtungen zur Ergänzung bzw. Grundrissänderungen zur Differenzierung der Größenstruktur des Wohnungsangebotes lassen sich mit Eigentümern, die vor Ort nicht präsent sind, oder Eigentümergemeinschaften nur schwer erreichen.

3.5.4 Kommunale Strategien zur Entwicklung der Innenstadt als Wohnstandort

Kommunen steht eine breite Palette von Maßnahmen und Instrumenten zur Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt zur Verfügung. Diese umfassen insbesondere eigene kommunale Förderprogramme (Modernisierung, Bauträgermodell, Wohneigentumsförderung etc.), die Ausnutzung der baurechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten (Bebauungsplan, Städtebaulicher Vertrag, Milieuschutzzsatzung, sanierungsrechtliche Bindung), ein Engagement

als Wohnungsmarkttakteur (vgl. Abschnitt 3.5.3) und Maßnahmen zur Aufwertung des Wohnumfeldes in der Innenstadt (vgl. Abschnitt 3.6.5).

Ein flächendeckender Überblick über die kommunale Wohnungsbauförderung in Deutschland fehlt bislang. Festzustellen ist, dass diese heute insgesamt auf Grund der angespannten Haushaltslage in vielen Städten



Geförderter Wohnungsbau im Frankfurter Bahnhofsviertel.
Foto: Gregor Jekel

eine geringere Rolle spielt. Dies hat auch dazu geführt, dass unter Wohnungsbauförderung heute sehr viel mehr als die Bereitstellung von Geld verstanden wird. Unter den Fallstudienstädten stellen nur die größeren Kommunen eigene Förderprogramme zur Verfügung. Beispielsweise gibt es in Frankfurt am Main Förderprogramme für bestimmte Innenstadtquartiere wie das Bahnhofsviertel. In Köln wird der Neubau von generationenübergreifenden Wohnformen unterstützt. Die Ausrichtung kommunaler Förderprogramme zielt damit immer häufiger auf eine Diversifizierung des Wohnungsangebots. Die soziale Wohnraumversorgung wird nicht mehr allein im Sinne der Daseinsvorsorge interpretiert.

Wenn keine Finanzierungsmöglichkeiten für eigene Förderprogramme existieren, gerät zunehmend die Unterstützung des bauträgerunabhängigen Wohnungsbaus, wie er vor allem unter dem Schlagwort der Baugemeinschaften bekannt geworden ist, in den Fokus (vgl. hierzu Abschnitt 3.5.6).

Die baurechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten werden vor allem für die Sicherung eines Mindestanteils an Wohnnutzung eingesetzt. Die Städte versuchen dies insbesondere bei der Planung von Geschäftsimmobilien im Kernbereich der Innenstädte über diverse Steuerungsmechanismen, was je nach den marktlichen Rahmenbedingungen in sehr unterschiedlichem Maße gelingt. So ist es in Frankfurt am Main wie in vielen anderen Großstädten gängige Praxis, die Errichtung von Wohnraum im Umfang von mindestens 30 Prozent der entstehenden Bruttogeschossfläche eines Geschäftshauses vertraglich zu vereinbaren oder im Bebauungsplan festzusetzen. Angesichts der Genehmigung teilweise sehr hoher Flächenausnutzung in einem Marktumfeld, in dem sich im deutschen Maßstab absolute Spitzenmieten für Büroimmobilien realisieren ließen, konnten solche Auflagen auch durchgesetzt werden. Aber auch unter den veränderten Rahmenbedingungen, wie sie inzwischen bei einem stark nachfrageorientierten Büroimmobilienmarkt in Frankfurt am Main existierten, schien die Verknüpfung von baurechtlichen Verfahren mit Auflagen zum Bau von Wohnungen gut zu funktionieren. Investoren wollten angesichts der veränderten Renditeerwartungen im gewerblichen Bereich nun aus eigenem Antrieb einen höheren Wohnflächenanteil als den geforderten realisieren, zumal die Renditeerwartungen bei Wohnimmobilien angesichts der großen Nachfrage insbesondere nach hochwertigem Wohnungseigentum inzwischen als wesentlich höher eingeschätzt wurden.

3.5.5 Wohnungsgenossenschaften als Partner der kommunalen Wohnungspolitik

Vielerorts gibt es Wohnungsgenossenschaften, die entsprechend ihrem satzungsgemäßen Auftrag angehalten sind, Wohnraum auch für die Familien unter den Mitgliedern zu schaffen. Sie gewinnen als Akteure im innerstädtischen Mietwohnungsbau zunehmend an Bedeutung. Wegen der Alterstruktur ihrer Mitglieder

sind sie vielerorts Vorreiter bei der Anpassung an die Anforderungen des demographischen Wandels. Auch hier gibt es Unterstützungsmöglichkeiten seitens der Kommunen⁹: Durch den lokalen Bezug der Unternehmenstätigkeit ist die Bereitschaft bei Wohnungsgenossenschaften besonders hoch, sich auch in die Quartiersentwicklung (vgl. Habermann-Nieße 2007), in die Infrastrukturausstattung oder in die Stadtentwicklungsplanung einzubringen. Genossenschaften sind dadurch auch in besonderem Maße auf die planerischen Rahmenbedingungen angewiesen, die die Kommune vor Ort verantwortet. Sie verfolgen als „Stakeholder“ in der Stadtentwicklung häufig ähnliche Ziele wie die Kommunen. Eine Zusammenarbeit zwischen Genossenschaften und Kommunalverwaltungen ist daher in beiderseitigem Interesse. Die Mitwirkung von Genossenschaften umfasst unter anderem die Erstellung integrierter Stadtentwicklungskonzepte und – mit Schwerpunkt in den neuen Bundesländern – die Umsetzung von Stadtumbaumaßnahmen. Es finden sich aber auch Beispiele für übergreifende strategische und konzeptionelle Partnerschaften vor allem in Großstädten.

Auch die Rolle der Wohnungswirtschaft bei der Integration von Zuwanderern hat in jüngerer Vergangenheit an Aufmerksamkeit gewonnen (vgl. u.a. Dilger und Fürst 2008; Schader-Stiftung 2008). Genossenschaften bieten auf Grund ihrer demokratischen Verfasstheit und ihrer aktiven Rolle bei der Stärkung von Nachbarschaften (vgl. Beetz 2007) erhebliche Potenziale. Auch bei der Entwicklung von Angeboten für neue Wohnformen gibt es Potenziale für die Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Wohnungsgenossenschaften. Bei älteren Wohnungsgenossenschaften ist auf Grund der Altersstruktur der Mitglieder die Sensibilität für dieses Handlungsfeld besonders hoch, die Angebote umfassen hier gemeinschaftliche Wohnformen für ältere Mitglieder. Junge Genossenschaften richten häufig ihr Geschäftsmodell auf Marktnischen aus, die von Investoren und Einzeleigentümern nicht bedient werden.



Wohnungsgenossenschaft in Berlin.
Foto: Gregor Jekel

In den Fallstudienstädten spielen Genossenschaften eine sehr unterschiedliche Rolle als Wohnungsmarktakeur. Bestände in der Innenstadt gibt es in größerem Umfang vor allem in Dresden. Auch in Köln, Braunschweig und Kassel sind Ge-

⁹ Vorschläge hierzu hat die Expertenkommission Wohnungsgenossenschaften im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (heute BMVBS) im Jahre 2004 veröffentlicht. Diese Aktivitäten des Bundes zur Aktivierung von Genossenschaftspotenzialen sind derzeit Gegenstand eines Forschungsvorhabens, welches das Deutsche Institut für Urbanistik im Auftrag des BBSR durchführt.

nossenschaften sehr aktiv auf dem Wohnungsmarkt, allerdings weniger stark als in der Innenstadt von Dresden. In Frankfurt am Main und den beiden kleineren Fallstudienstädten sind genossenschaftliche Aktivitäten insgesamt deutlich geringer ausgeprägt, auch wenn es in Frankfurt zum Teil große und alteingesessene Genossenschaften gibt. Die Bestände in der Innenstadt sind hier bislang noch gering, die Stadt ist jedoch um eine Unterstützung genossenschaftlichen Wohnens in der Innenstadt bemüht und hat eine junge Genossenschaft im Rahmen eines Pilotprojektes in ein Stadtentwicklungsvorhaben („Naxos-Hallen“) einbezogen. In den beiden kleinen Fallstudienstädten tritt der Mietwohnungsbau in der Innenstadt gegenüber dem selbst genutzten Wohneigentum in den Hintergrund, daher sind hier auch Genossenschaftswohnungen nur in geringem Umfang vorhanden.

3.5.6 Neue Wohnformen

Weite Verbreitung erfuhr in den vergangenen Jahren die Unterstützung von neuen Wohnformen. Unter dem Begriff „Neue Wohnformen“ werden Ansätze für das selbstbestimmte Wohnen unterschiedlicher Nachfragergruppen erfasst, die ihre Vorstellungen vom Wohnen in der Stadt in besonderer Weise realisieren wollen und für die die bestehenden Wohnungsmärkte/-teilmärkte bisher zu wenig Angebote bereithalten. Ihre wachsende Bedeutung stellt eine Reaktion auf den zunehmenden Bedarf an speziellen, in der Regel gemeinschaftsorientierten Wohnformen, Mitgestaltungswillen, „passgenauen“ Beratungen und Projektierungen in vielen Städten in Folge eines rasanten Wandels der Lebens-, Arbeits- und Wohnformen sowie der demographischen Veränderungen dar.

Es gibt eine ganze Bandbreite von Ansätzen, die unter dem Begriff „Neue Wohnformen“ zusammengefasst werden. Dazu zählen unter anderem das betreute Wohnen, Wohnen im Alter, generationenübergreifende Wohnprojekte sowie die bereits erwähnten Baugemeinschaften. Unterschiede bestehen bei diesen Wohnprojekten vor allem hinsichtlich der Nutzergruppen und der Zielsetzung in Bezug auf Eigentum oder Miete.

Einige Städte weisen mit der Unterstützung neuer Wohnformen beachtenswerte Erfolge auf. So werden in Hamburg 20 Prozent aller Wohnbauflächen, die von der Stadt veräußert werden, durch Baugemeinschaften bebaut. In Freiburg i.Br. und Tübingen wurden ganze Stadtquartiere durch Baugemeinschaften errichtet.

Gerade für das Wohnen im („jungen“) Alter wird für die Zukunft mit einem wachsenden Bedarf an diesen neuen Wohnformen gerechnet, auch weil sie bei einer sich erhöhenden Lebenserwartung und dem damit verbundenen besseren Gesundheitszustand vieler alter Menschen ein hohes Maß an Autarkie ermöglichen. Durch die Befähigung zum selbstbestimmten Leben wird die Neigung zum Zusammenwohnen mit Gleichgesinnten im Alter künftig zunehmen (vgl. Poddig 2006 und 2007). Standardisierte Wohnformen, wie sie von Bauträgern und Pro-

jektentwicklern überwiegend angeboten werden, greifen dieses Nachfragesegment bislang nicht genügend auf.

Eigentumsorientierte Projekte stellen einen rechtlichen Zusammenschluss mehrerer Privatpersonen zu einer Gruppe dar, die selbst genutztes Wohneigentum schaffen und Planung und Bau auch aktiv mitgestalten wollen. Sie werden als Baugemeinschaften, Bauherrengemeinschaften oder Baugruppen bezeichnet. In ihnen schließen sich häufig junge Familien zusammen. Ein wichtiger Vorteil liegt in der Möglichkeit, individuelle Wohnwünsche innerhalb der Stadt zu günstigeren Kosten als beim Erwerb von einem Bauträger realisieren zu können. Häufig bauen damit Stadtbewohner in einer Baugemeinschaft, die sonst aus Mangel an angemessenem und bezahlbarem Wohnraum die Stadt verlassen hätten. Außerdem entsteht durch die Gruppenbildung mit Menschen in einer ähnlichen Lebenslage und mit ähnlichen Wertvorstellungen die Möglichkeit der gegenseitigen Unterstützung etwa bei der Kinderbetreuung. In Frankfurt am Main findet wie in vielen anderen Städten eine regelmäßige Wohnprojektebörse statt, in deren Zuge sich auch Baugemeinschaften präsentieren können. In Braunschweig soll ein innerstädtisches Grundstück der Verkehrsbetriebe durch Baugemeinschaften bebaut werden (vgl. Abschnitt 5.1.3.3).

Zum Bau oder zur Sanierung eines Hauses als Wohnprojekt eignet sich auch die Gründung einer Wohnungsgenossenschaft. Auch durch den Anschluss an eine bestehende Wohnungsgenossenschaft oder die Einrichtung einer Dachgenossenschaft können Wohnprojekte eigentumsähnliche Verfügungsrechte über ein Wohnobjekt erhalten, ohne in größerem Umfang privates Kapital zur Verfügung stellen zu müssen. Neubauprojekte sind dabei selten, es gibt aber auch hierfür Beispiele, insbesondere in jenen Bundesländern, die die Neugründung von Wohnungsgenossenschaften fördern.

Gemeinschaftsorientiertes und selbstbestimmtes Wohnen ist auch in Mietwohnungen innerhalb eines Gebäudekomplexes im Rahmen einer organisierten Bewohnergemeinschaft in Zusammenarbeit mit einem Bauherren, Investor oder Geldgeber realisierbar. Der Fokus liegt hierbei weniger auf baulichen Aspekten als in der Gruppenbildung, der Suche nach Investoren, in Vereinbarungen zwischen Gruppe und Bauherren hinsichtlich der Wohnwünsche, in Verhandlungen über Ausmaß und Formen der Selbstverwaltung sowie deren anschließender Umsetzung.

Trotz der enormen Bandbreite an Organisationsformen, Nutzergruppen und Wohnvorstellungen können gemeinsame Eigenschaften beschrieben werden, die die neuen Wohnformen kennzeichnen (vgl. Jekel 2007).

Neue Wohnformen stellen bislang ein überwiegend (groß-)städtisches Phänomen dar. Es kann als wahrscheinlich angenommen werden, dass dies auch in Zukunft so bleiben wird, weil erstens die Rahmenbedingungen für die in diesen Wohnformen lebenden Nutzergruppen in den Städten günstiger sind. Dazu zählen insbesondere das Vorhandensein von Betreuungs- und Dienstleistungsangeboten für

Familien – z.B. Schulen, Horte und Kitas – sowie ärztliche Versorgungsdichte, wohnbegleitende Dienstleistungen, ambulante Pflege und Versorgungseinrichtungen für ältere Menschen. Zweitens ist die Affinität zu solchen neuen Wohnformen auch eine Frage des Lebensstils und der Wertvorstellungen. Und diese Lebensstile sind überwiegend in den Städten anzutreffen.

Es ist davon auszugehen, dass Wohnungsbestandsstrukturen und Markthemmnisse bislang eine stärkere Verbreitung neuer Wohnformen verhindern. Diese Markthemmnisse betreffen insbesondere den Zugang zu Grundstücken und die Finanzierung des Bauvorhabens. Projekte für neue Wohnformen benötigen daher in vielfältiger Form Unterstützung bei der Umsetzung. In vielen Bereichen ist das Mitwirken von Experten förderlich oder sogar erforderlich, insbesondere in Bezug auf Grundstückssuche, Architektur, Projektsteuerung, Finanzierung, juristische Anforderungen und administrative Belange. Es gibt kaum eine größere Stadt in



Wohnbegleitende Dienstleistungen gewinnen an Bedeutung für die Wohnstandortwahl.
Foto: Gregor Jekel

Deutschland, die diese neuen Wohnformen nicht in irgendeiner Form unterstützt. Diese Unterstützung kann – wie z.B. in Hamburg – in Form einer materiellen Förderung insbesondere mit Darlehensprogrammen bestehen. Auch in allen größeren Fallstudienstädten sind Unterstützungsaktivitäten bekannt, wobei nicht immer die Kommune selbst aktiv wird, sondern gerade in Bezug auf Beratungsleistungen häufig die Zusammenarbeit mit Vereinen oder Initiativen wie dem Wohnbund (in Frankfurt am Main), dem Bauforum (in Dresden) oder auch mit Planungsbüros gesucht wird (vgl. Jekel 2007). In Braunschweig umfassen die kommunalen Aktivitäten die Bereitstellung von Grundstücken für Baugemeinschaften.

Auch wenn die Unterstützung neuer Wohnformen in den vergangenen Jahren stark an Bedeutung gewonnen hat, stellen nach wie vor die städtischen Wohnungsbestände das wichtigste Instrument der kommunalen Wohnungsversorgung dar. Sie sind überwiegend in kommunalen Wohnungsunternehmen gebündelt. Mit gut 2,1 Mio. Wohnungen und einem Anteil von rund zehn Prozent am Mietwohnungsbestand zählen sie zugleich zu den bedeutendsten professionell-gewerblichen Akteuren auf dem deutschen Wohnungsmarkt (vgl. BBR 2007a).

Diese Anbietergruppe und ihr Handlungsfeld sind einem tief greifenden Wandel unterworfen, der die kommunale Praxis seit rund einem Jahrzehnt intensiv beschäftigt¹⁰. Während die Geschäftspolitik der in öffentlichem Eigentum verbleibenden Wohnungsunternehmen häufig eine Neuausrichtung mit stärkerer Renditeorientierung erfuhr, wurden gleichzeitig umfangreiche öffentliche Wohnungsbestände durch Verkäufe privatisiert. Geplante Teilverkäufe, insbesondere aber der Komplettverkauf von Wohnungsunternehmen in mehreren Städten oder dessen Ankündigung führten in Deutschland zu Protesten, Gegenbewegungen und zu einer Diskussion über die Folgen der Privatisierungen bzw. die zukünftige Ausrichtung der kommunalen Wohnungspolitik. Auch die Folgen der Abschaffung der Gemeinnützigkeit im Wohnungswesen, die Auswirkungen des demographischen Wandels und das Auslaufen eines Großteils der Belegungsbindungen in den kommenden Jahren wirken auf die Überlegungen zum Umgang mit den eigenen Wohnungsbeständen in den Kommunen ein.

Aus der Bandbreite an öffentlichen Wohnungsbeständen im jeweiligen Untersuchungsgebiet geht bereits der sehr unterschiedliche Einfluss der Stadtpolitik auf die Entwicklung innerstädtischer Wohnquartiere hervor. Denn die Fallstudienstädte haben im Umgang mit ihren Wohnungsbeständen unterschiedliche Wege eingeschlagen. In Dresden erfolgte im Jahre 2006 der viel beachtete Komplettverkauf der städtischen Woba GmbH. Seitdem verfügt die Stadt nur noch in geringem Umfang über eigene Wohnungsbestände. In Frankfurt am Main wurden in der Vergangenheit Wohnungsunternehmen verkauft, an denen die Stadt als Gesellschafterin beteiligt war. Zugleich wurden die umfangreichen verbleibenden Aktivitäten in einer Holding, der ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH, zusammengeführt. Diese verwaltet und modernisiert nicht nur den städtischen Wohnungsbestand, sondern betätigt sich auch in größerem Umfang als Projektentwicklerin. Der Anteil am jeweiligen Wohnungsbestand ist jedoch in den Quartieren außerhalb der Innenstadt höher als im Untersuchungsgebiet. Dies trifft noch stärker auf die Nassauische Heimstätte/Wohnstatt zu. Sie ist ein Gemeinschaftsunternehmen des Landes Hessen und mehrerer Kommunen. Unter diesen ist neben Frankfurt am Main auch die Stadt Kassel, in der die Unternehmensgruppe ebenfalls größere Bestände besitzt, davon 450 Wohnungen im Untersuchungsgebiet. Die Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Kassel mbH verfügt hier über Bestände in ähnlichem Umfang, so dass sich rund die Hälfte der Wohnungen im Untersuchungsgebiet in der Hand öffentlicher Wohnungsunternehmen befindet. Zwischen den aufgeführten Polen – nahezu ausschließlich privater Wohnungsbestand auf der einen, bedeutender Anteil an öffentlichem Wohnungsbestand auf der anderen Seite – bewegen sich die übrigen Fallstudienstädte, wobei der Grad der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg und die Art des Wiederaufbaus nach dem Krieg starken Einfluss auf den Anteil öffentlichen

10 Vgl. u.a. Difu-Seminar „Kommunale Wohnungspolitik und die Zukunft städtischer Wohnungsunternehmen“ im Juni 1999.

Bestands in den Innenstädten haben, denn traditionell gab es dort nur in Ausnahmefällen kommunale Wohnungsbestände (vgl. Abschnitt 3.6).

3.6 Wiederaufbau, Nachverdichtung, Privatisierung – Der Einfluss von Baustruktur und Wohnumfeld

Ein bislang nur am Rande angesprochener Aspekt, der für die Wahl einer Wohnung jedoch eine wichtige Rolle spielt, ist die Qualität des Wohnumfeldes. Dabei geht es zum einen um die infrastrukturelle Ausstattung sowie den Grad der Beeinträchtigungen durch Lärm und andere Immissionen (siehe hierzu Abschnitt 3.7). Zum anderen kommt es auch auf die gestalterische Qualität des Wohnumfeldes an, die sich in städtebaulicher Struktur, Architektur und Gestaltung des öffentlichen Raums ausdrückt. In den Interviews gab es immer wieder Aussagen, in denen die Bedeutung stadtstruktureller Eigenschaften für die Attraktivität des Wohnens in der Innenstadt hervorgehoben wurde. Einfluss darauf üben das Vorhandensein historischer Bausubstanz, das städtebauliche Leitbild beim Wiederaufbau bzw. der Umgestaltung der Innenstädte nach dem Zweiten Weltkrieg, die Baualtersstruktur der Wohngebäude und deren Gebäudetyp sowie die Ausstattung des Wohnumfeldes mit Grün- und Freiflächen aus.

3.6.1 Die Rolle des Denkmalschutzes und der historischen Bausubstanz

Der Denkmalschutz kann sich in mehrfacher Hinsicht auf die Nachfrage nach Wohnungen in der Innenstadt auswirken. Bei denkmalgeschützten Wohngebäuden können einerseits auf Grund des Schutzstatus Restriktionen im Hinblick auf notwendige Modernisierungsmaßnahmen bestehen. Andererseits könnte das Wohnen im Denkmal auch ein Statussymbol von Bedeutung sein. Schließlich hat ein durch Denkmäler geprägtes historisches Stadtbild einen gestalterisch hohen Wert und wirkt im positiven Sinne imagebildend. Die Ausgangssituation in den Fallstudienstädten ist in dieser Hinsicht sehr heterogen.

Schwäbisch Gmünd hat den Zweiten Weltkrieg ohne nennenswerte Schäden überstanden und verfügt über einen wertvollen, teils schon sanierten historischen Stadtkern. Sowohl der mittelalterliche Grundriss als auch das mittelalterliche bis barocke Erscheinungsbild der Altstadt sind weitgehend erhalten geblieben. Auch Wetzlar verfügt über einen historischen Stadtkern, der zu den Stadtbereichen mit besonderer Denkmalbedeutung in der Bundesrepublik Deutschland gehört. Er besitzt eine hohe Dichte und Qualität an historischer Bausubstanz. Die gesamte Altstadt in den Mauern des 13. Jahrhunderts bildet aus diesem Grund eine Gesamtanlage nach dem Hessischen Denkmalschutzgesetz.

In beiden Städten ist der Interessenkonflikt zwischen Denkmalschutz und Anpassung an die Nutzungsanforderungen ein wichtiges Thema für die Akzeptanz des Wohnens in der Innenstadt. Die Ausgangssituation ist hier von zunehmendem Leerstand in der historischen Altstadt, sozialer Segregation, den geringen Anpassungsmöglichkeiten im Bestand und nachbarschaftlichen Konflikten auf Grund der baulichen Dichte gekennzeichnet.

Die Strategien der betroffenen Kommunen sehen das Gewinnen neuer Bevölkerungsschichten für das Wohnen im historischen Bestand sowie eine Einbindung von Investoren und Eigentümern in Maßnahmen zur Verbesserung der Wohnsituation vor. Eine Herausforderung stellt dabei die Tatsache dar, dass die Eigentümer häufig nicht mehr Bewohner der Häuser sind. Oft handelt es sich um geerbte Gebäude, die vermietet sind und einen gewissen Modernisierungsrückstand aufweisen. Ähnlich wie bei ungenutzten Grundstücken in den Ortskernen fällt in Bezug auf diese Bestände das Verwertungsinteresse mitunter hinter die emotionale Bindung an den Familienbesitz zurück. Hier muss die Stadt Maßnahmen ergreifen, durch die die Hauseigentümer motiviert werden, in das Gebäude zu investieren oder ihr Haus interessierten Selbstnutzern zugänglich zu machen. Erfolge weist die Stadt Wetzlar bei der Erhöhung der Bereitschaft auf, im historischen Bestand zu wohnen, ebenso bei der Motivation der Hauseigentümer, in das Gebäude zu investieren.

In den größeren Fallstudienstädten stellt sich dieses Problem nicht, da denkmalgeschützte Wohngebäude schon quantitativ keine relevante Rolle für die Entwicklung des Wohnungsbestandes in den Innenstädten spielen. Bestätigt wurde allerdings, dass Baudenkmäler im unmittelbaren Umfeld sehr wohl für die Attraktivität des Wohnumfeldes und die Identität des Wohnstandortes von Bedeutung sind.

Weniger der denkmalpflegerische Status als Alter und Ausstattung der Gebäude sind wichtige Kriterien für die Attraktivität des Wohnens. Die Fallstudien ergaben keinen eindeutigen Hinweis darauf, dass das Wohnen im Denkmal als Statussymbol empfunden wird und aus diesem Grund die Nachfrage nach entsprechenden Objekten in durch Baudenkmäler geprägten Innenstädten merklich beeinflusst wird. In Dresden ist nach Angaben von Investoren Wohnraum in Altbauten und historischer Bausubstanz gefragt (vgl. Abschnitt 5.2.3.3). Das Fehlen der historischen Stadt- und Baustruktur in Frankfurt am Main wird als Grund dafür angegeben, warum das Wohnen in der Innenstadt keinen Statusgewinn verspricht (vgl. Abschnitt 5.3.3.6).

Historische Gebäude haben nicht immer einen repräsentativen Charakter, das Wohnen im Fachwerkhaus in einer Innenstadt wird daher nicht mit einem Statusgewinn in Verbindung gebracht werden können. Als Bestandteil des Wohnumfeldes besitzen aber Kulturdenkmäler und Identität stiftende Gebäude insbesondere als „Kulisse“ für gehobenes Wohnen eine gewisse Bedeutung. Für den Neubaube-

reich spielt nach Aussagen von Investoren gut erhaltene alte Bausubstanz in direkter Nachbarschaft eine wichtige Rolle (vgl. Abschnitt 5.2.2.3).

Die Bedeutung von als historisch empfundener Bausubstanz für das Image des Innenstadtwohnens zeigt sich außerdem in einer ganzen Reihe von Wiederaufbauprojekten, die in den Fallstädten bereits realisiert wurden oder in der Diskussion sind. Dazu zählen die Vorhaben für die Wiedererrichtung eines Teils der Altstadt in Frankfurt am Main, der Neubau des Palais Thurn und Taxis sowie die rekonstruierte Stadtbibliothek. In Braunschweig gewann ein Einkaufszentrum durch den Wiederaufbau der Schlossfassade an Prominenz. Am bekanntesten jedoch dürften die Wiederaufbauprojekte der Frauenkirche und des Altmarktes in der Fallstudienstadt Dresden sein, wobei letzteres Vorhaben im Gegensatz zu den vorgenannten auch die Errichtung von Wohnungen umfasst.



Oft, aber nicht immer begehrt: Gründerzeitquartier in der Dresdner Johannstadt mit Leerstand.
Foto: Gregor Jekel

Altbauquartiere zählen in vielen Städten zu den begehrtesten Wohnlagen. Dies trifft jedoch nicht in jedem Fall zu. In den kleineren Städten dieser Studie stellen die historischen Stadtkerne nicht immer gleichzeitig begehrte Wohnlagen dar, sie weisen teils sogar Tendenzen zu einer problematischen Entwicklung der Sozialstruktur auf (vgl. Abschnitt 5.6). Wenn es sich um die ehemaligen bürgerlichen Stadterweiterungen der Gründerzeit handelt und der Gebäudebestand modernisiert sowie das Wohnumfeld im Wege der Stadterneuerung attraktiv gestaltet wurden, können diese innerstädtischen Bestände jedoch bereits seit Jahrzehnten begehrte Wohnlagen darstellen (vgl. auch Häußermann und Siebel 1987). In den Fallstudienstädten bestätigt sich diese Einschätzung zum Teil, etwa in Braunschweig, dessen östliches Ringgebiet von gründerzeitlicher Bebauung geprägt ist, oder in Frankfurt, wo West- und Nordend zu den teuersten Wohnlagen der Stadt gehören. Andererseits gibt es in beiden Städten auch Gründerzeitquartiere, die bislang auf Grund einer problematischen Entwicklung nicht zu den begehrten Wohnlagen zählen.

In den im Zweiten Weltkrieg sehr stark zerstörten Innenstädten von Kassel und Köln fehlen dagegen in den Untersuchungsgebieten zusammenhängende gründerzeitliche Quartiere nahezu völlig. In Dresden wiesen die gründerzeitlichen Innenstadtviertel wie etwa die Neustadt eine derart desolate bauliche Situation auf, dass das vor der Wende entstandene negative Stigma dieser Quartiere sich erst mit fortschreitender Modernisierung und Wohnumfeldverbesserung verbesserte.

Die innerstädtischen Plattenbauten gehören hier, vor allem in saniertem Zustand, ebenfalls zu den begehrten Wohnungen.

3.6.2 Der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg

Die Wohnsituation in den Fallstudienstädten stellt auch das Ergebnis des städtebaulichen Leitbildes dar, mit dem die zerstörten Innenstädte nach dem Zweiten Weltkrieg wiederauf- oder umgebaut wurden. Besonders deutlich wird das in Dresden, das durch die Bombardierungen gegen Ende des Krieges weitgehend zerstört wurde. In weiten Teilen des als Innenstadt ausgewiesenen Untersuchungsgebietes stellt sich heute die bauliche Situation nicht anders dar als in den Plattenbauvierteln in Stadtrandlage. Es fehlt an baulicher Dichte, die Zwischenräume sind von Abstandsgrün und Stellplätzen gekennzeichnet.

Dresden ist im Rahmen dieser Studie insofern ein Sonderfall, als die Baustruktur des Untersuchungsgebietes Ergebnis des Städtebaus eines anderen politischen Systems ist. Dieser Städtebau war vor allem in der Anfangszeit der DDR von einer radikalen Überformung der Innenstädte im Sinne der „Neuen Stadt“ geprägt, die die neue Gesellschaftsordnung in eine eigene Formensprache von Architektur und Städtebau übertragen sollte (vgl. Durth 1997). Den Zentren der Städte war seit Beschluss der Grundsätze des Städtebaus der DDR 1950 neben der Konzentration der politischen, administrativen und kulturellen Stätten die Funktion von weitflächigen Aufmarschplätzen für politische Feiern und Volksfeste vorbehalten. Dieser Interpretation von politischem Mittelpunkt der Stadt stand die Errichtung von Wohnkomplexen am Rande der bestehenden Städte oder auf den kriegs- oder verfallsbedingt entstehenden Innenstadtbrachen gegenüber.



Innerstädtische Wohnungsbauten der Nachkriegszeit in Dresden, Kassel und Frankfurt (v.o.).
Fotos: Gregor Jekel

Auch in der Bundesrepublik wurde mancherorts im Zuge des Wiederaufbaus ein radikaler städtebaulicher Neubeginn gesetzt. Besonders in den großen Städten fand im Zuge der Umsetzung des Leitbilds der aufgelockerten Stadt beim Wiederaufbau zum Teil auch eine Abkehr vom historischen Parzellenraster statt. Als Beispiel hierfür steht im Rahmen dieser Untersuchung vor allem Kassel, dessen Altstadt bis zur vollständigen Kriegszerstörung eine Fachwerkstadt darstellte. Die Neubebauung erfolgte hier allerdings – abweichend von dem prägenden Wiederaufbaukonzept in der DDR – auf den alten Grundstückszuschnitten in der Formensprache und nach den Leitlinien der gegliederten und aufgelockerten Stadt. Der Wohnungsbestand ist infolgedessen nahezu vollständig von der Einfachbauweise der Nachkriegszeit geprägt, es fehlen repräsentative Wohnquartiere aus der Gründerzeit. Der Mangel an Wohnungsangeboten für die gehobene Mittelschicht spiegelt sich in der Kasseler Innenstadt auch in der Sozialstruktur. Eine Wohnung in der Kasseler Innenstadt wird deshalb – abweichend von der in anderen Städten bestätigten entsprechenden These – auch nicht als Statussymbol angesehen.

Auch Frankfurt am Main war stark vom Krieg betroffen, die historische Altstadt brannte nahezu komplett aus. Nach dem Krieg entschloss man sich zu einem radikalen Neuanfang, indem auch der historische Stadtgrundriss der Altstadt teilweise aufgegeben wurde, Licht, Luft und Sonne zum Maßstab auch für die innerstädtische Wohnbebauung wurden und eine bessere Erschließung für den Straßenverkehr realisiert wurde. Später kam ein Zurückdrängen des Wohnens zugunsten von Cityfunktionen wie im Bankenviertel und in Einkaufszonen hinzu.

Einen Mittelweg schlug Braunschweig ein, vor dem Krieg eine der bedeutendsten Fachwerkstädte Deutschlands. Für einzelne Bereiche, die fünf so genannten Traditionsinseln, wurde auf Grundlage der erhalten gebliebenen Altbausubstanz durch ergänzenden Wiederaufbau der alte Stadtgrundriss wiederhergestellt. Die übrige Innenstadt wurde weitgehend nach Gesichtspunkten der Nachkriegsmoderne aufgebaut.

Auch im Kölner Untersuchungsgebiet, das im Zweiten Weltkrieg zu 90 Prozent (Altstadt) bzw. zu etwa 70 Prozent (übrige Stadtteile) zerstört wurde, gibt es mit dem Martinsviertel eine Traditionsinsel. Beim Wiederaufbau der Stadt wurde außerdem der historische Stadtgrundriss erhalten und wichtige architektonische Elemente wie die großen



Wiederaufgebaute Traditionsinsel Magniviertel in der Braunschweiger Innenstadt.
Foto: Gregor Jekel

Sakralbauten oder das Rathaus als Identität stiftende Leitbauten wiederaufgebaut. Im Großen und Ganzen wurde die Kölner Innenstadt jedoch in zeitgenössisch-moderner Gestalt neu gebaut, wurde noch bis in die 1970er-Jahre intakte gründerzeitliche Bebauung zugunsten einer modernen Neubebauung abgerissen.

Demgegenüber waren die Innenstädte der kleineren Städte Wetzlar und Schwäbisch Gmünd von Kriegszerstörung und Wiederaufbau kaum betroffen. Die historischen Stadtkerne konnten sowohl hinsichtlich des Gebäudebestandes als auch des Straßenrasters ihre ursprüngliche Struktur bewahren.

Die Untersuchungsgebiete weisen hinsichtlich ihrer stadtbaulichen Qualitäten und insbesondere hinsichtlich der gestalterischen Qualität des Gebäudebestandes große Unterschiede auf. Diese hängen einerseits vom Grad der Zerstörung im Krieg und andererseits vom städtebaulichen Leitbild beim Wiederaufbau ab. Dadurch ergeben sich Auswirkungen auf die Belastung von innerstädtischen Wohnstandorten durch den Autoverkehr, auf die Qualität und Größenstruktur des Wohnungsangebots sowie auf die Akzeptanz der Innenstadt als urbanes Wohnumfeld.

Als wichtiges Merkmal der Stadtentwicklung sind zunächst die Fußgängerzonen der Citybereiche zu nennen. Auch in den Fallstudienstädten konzentrieren sich touristische oder Einzelhandelsfunktionen in solchen für den öffentlichen Verkehr gesperrten Straßenabschnitten. Ihre Kehrseite sind leer stehende Wohnungen in den Obergeschossen über den Ladenflächen (vgl. Abschnitt 5.1.3.3), großmaßstäbliche, häufig die Dimensionen der baulichen Umgebung sprengende Einrichtungen für den ruhenden Verkehr und natürlich groß dimensionierte Einfallstraßen mit hoher Verkehrsbelastung.

3.6.3 Verkehrsachsen als Zäsuren in der Stadt

Dem Leitbild der Nachkriegszeit folgend wurden in den Innenstädten vieler Städte Flächen für Verwaltungen, Dienstleistungen und Einzelhandel entwickelt, um auf diese Weise die Zentrenstruktur zu stärken. Kennzeichnend für diese Entwicklung sind zum einen die Fußgängerzonen der Citybereiche. Diese sind mit ihren touristischen und Einzelhandelsfunktionen auch in den Fallstudienstädten Bestandteil der Umsetzung funktionaler Trennung in der Stadt.

Zur Stärkung der Zentrenfunktion erfuhren die meisten Innenstädte zum anderen auch eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Bedürfnisse einer zunehmend individuell motorisierten



Verkehrsflächen in der Dresdener Innenstadt.
Foto: Gregor Jekel

Gesellschaft. Ergebnis dieser Anpassungen waren Ringstraßen um die zu Fußgängerzonen umgestalteten Einzelhandelsbereiche der City sowie große radiale Verkehrsachsen, welche die durch die hohe Dichte von Einzelhandel und Arbeitsplätzen in den Innenstädten hervorgerufenen Pendlerströme aufnehmen.

Diese Verkehrswege stellen heute Zäsuren im Stadtbild und Hemmnisse für eine größere Attraktivität des Wohnens in vielen Innenstädten dar. So werden in Braunschweig als wichtigstes Problem die Lärm- und Abgasbelastungen des Verkehrs gewertet, der für Teile der Innenstadt deutliche Attraktivitätsverluste als Wohnstandort mit sich bringt. Betroffen davon sind vor allem die während der 1960er-Jahre autogerecht gestalteten Stadtquartiere um den Hauptbahnhof sowie die Ringstraßen (vgl. Abschnitt 5.1.3.7).

Für Wetzlar wurde die Lärmbelästigung durch Verkehr als ein beachtliches Problem im Hinblick auf die Wohnqualität in der Innenstadt eingeschätzt (vgl. Abschnitt 5.7.3.8). Auch in Frankfurt am Main wurde die Verkehrsbelastung sowohl in den Expertengesprächen als auch in einer Bürgerbefragung als wichtigstes Problem der Stadt bewertet (vgl. Abschnitt 5.3.3.8). Dieses Problem konzentriert sich – deswegen wird es in diesem Abschnitt noch einmal aufgegriffen – in allen Städten entlang der großen Hauptverkehrsstraßen, deren Dichte in den Innenstädten besonders hoch ist. Selbst wenn in den Gesprächen keine Probleme durch zu hohe Verkehrsbelastung erwähnt wurden, weist die Lage von preiswerten Wohnungen an den Ausfallstraßen, wie dies auch im Falle Kassels bestätigt wurde, auf entsprechende Belastungen hin (vgl. Abschnitt 5.4.3.4). Problematisch daran ist, dass private Eigentümer aus Angst vor Leerstand das Risiko scheuen, an solchen Stellen zu sanieren (vgl. Abschnitt 5.2.3.3).

Dieser Investitionsstau betrifft insbesondere Städte mit hohem Leerstand, der sich an den Hauptverkehrsstraßen konzentriert. So wurden im Zuge der Evaluierung des Bundes-Länder-Programms „Stadtumbau Ost“ für Hauptverkehrs- und Einfallstraßen mit sehr starker Verkehrsbelastung eingeschränkte Sanierungsperspektiven mangels Nachfrage konstatiert (vgl. Abschnitt 3.7.1). Da es sich dabei teils um repräsentative und das Stadtbild prägende Gebäude handelt, interessante städtebauliche Situationen und Gebäudeensembles existieren und die Bebauung entlang der stark befahrenen Straßen wichtig für die Wahrnehmung der Stadt ist, stellt die Verringerung der Belastungen durch den Straßenverkehr hier eine in mehrerlei Hinsicht bedeutsame Maßnahme dar, mit der auch über das Stadtbild Einfluss auf die Akzeptanz des Wohnstandortes Innenstadt genommen



Leer stehendes Gründerzeithaus an einer Hauptverkehrsstraße in Wurzen.
Foto: Gregor Jekel

werden kann. Wenn sich keine Verwertungsperspektive abzeichnet, wurden in den Stadtumbaukommunen in Einzelfällen auch durch Abrisse in die städtebauliche Struktur und Gebäudesubstanz eingegriffen, teils sogar im Denkmalschutzbestand und häufig mit der Folge des Entstehens neuer Probleme durch Immissionsbelastung der dahinter liegenden Gebäudesubstanz (vgl. Difu/IfS 2008). Auch in einigen Fallstudienstädten sind Leerstände im historischen Gebäudebestand zu verzeichnen, so beispielsweise in Braunschweig und Dresden.

3.6.4 Probleme der Wohnungsbestände aus den 1950er- und 1960er-Jahren

Qualität und Größenstruktur der Wohnungen aus den 1950er- und 1960er-Jahren sind maßgeblich geprägt von den Anforderungen der Reduzierung eines Wohnungsnotstands in der Nachkriegszeit. Solche Kommunen, die nach wie vor über größere eigene Wohnungsbestände verfügen, können durch Modernisierungsmaßnahmen, Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung und vor allem durch eine zielgerichtete Belegungspolitik Einfluss auf die Sozialstruktur und die Qualität des Wohnungsangebots nehmen. Ursprünglich wurden diese Wohnungen zur Unterbringung von Familien errichtet. Seit längerem jedoch leben in den Wohnungen der Nachkriegsbestände überwiegend Ein- und Zwei-Personen-Haushalte. Dies sind überwiegend ältere Bewohnerinnen und Bewohner, bei den Ein-Personen-Haushalten meist ältere Frauen. Einerseits ergeben sich aus dieser Bewohnerstruktur besondere Anforderungen an Wohnungsausstattung und Wohnumfeld, wenn diesen Bewohnerinnen und Bewohnern der möglichst lange Verbleib in der eigenen Wohnung ermöglicht werden soll. Andererseits stellt sich die Frage, ob die Wohnungsbestände im Zuge des demographischen Umbruchs eines solchen Quartiers noch dem aktuellen oder künftigen Bedarf an innerstädtischem Wohnraum entsprechen.



Technisches Rathaus in Frankfurt am Main.
Foto: Gregor Jekel

An anderer Stelle wurde bereits auf den Mangel an großen Wohnungen in den Innenstädten hingewiesen (vgl. Abschnitt 3.4.3). Auch in den Expertengesprächen bestätigte sich die These aus der Vorgängerstudie, dass der an dem Ein- bis Zwei-Personen-Haushalt ausgerichtete Wohnungsbestand, wie er in den Nachkriegsbauten überwiegt, nicht dem künftigen Bedarf entspricht (vgl. Brühl und andere

2005, S. 17). Die bestehenden Wohnungen sind in Bezug auf Größe und Schnitt unzeitgemäß, auch wenn sie auf Grund des niedrigen Mietniveaus häufig nur geringen Leerstand aufweisen. Dazu sind sie baulich oft in gutem Zustand, da in den vergangenen Jahren in den Erhalt investiert wurde (vgl. Abschnitt 5.4.3.4). Von Gesprächspartnerinnen und -partnern wurde jedoch unter dem Begriff „Down Trading“ eine problematische Entwicklung der Bewohnerstruktur beschrieben, die auf die ungünstige Wohnungsgrößenstruktur zurückzuführen sei (vgl. Abschnitt 5.3.3.5). Hier besteht Anpassungsbedarf im Nachkriegsbestand und Ergänzungsbedarf in jenen Innenstädten, die durch die Bestände dieser Zeit geprägt sind.

Aus den Ergebnissen der Fallstudien kann auch auf einen Einfluss der Baustruktur bzw. Grundstücksstruktur auf die Investitionstätigkeit im innerstädtischen Wohnungsbau geschlossen werden (vgl. Abschnitt 3.5). In den Innenstädten kleinerer und mittlerer Städte mit saniertem Altbaubestand gibt es einen bedeutenden Anteil selbst genutzten Wohneigentums (vgl. z.B. Abschnitt 5.1.3.5), in Innenstädten, die durch eine Neuordnung der Grundstücke im Zuge des funktionalen Wiederaufbaus mit großen, zusammenhängenden Wohnanlagen der Nachkriegszeit geprägt sind, überwiegt das Wohnen zur Miete (vgl. Abschnitt 5.4.2.4). In den Mietwohnungsbau wird gegenwärtig jedoch kaum noch investiert. Lediglich Wohnungsgenossenschaften und – auch nur zum Teil – die kommunalen Wohnungsgesellschaften errichteten in den vergangenen Jahren Neubauten im Mietwohnungsbau. Aber auch die Schaffung von Wohneigentum wird durch die Stadtstruktur erschwert.

Die Baustruktur hat über die damit verbundene Eigentümerstruktur auch entscheidenden Einfluss auf die Sozialstruktur des Mikrostandortes. So geben beispielsweise in Kassel die Belegungskriterien des sozialen Wohnungsbaus die soziale Zusammensetzung der Innenstadt in weiten Teilen vor (vgl. Abschnitt 5.4.3.8), während in Schwäbisch Gmünd vor allem ausländische Bewohner die Häuser der Innenstadt für die Eigennutzung kaufen (vgl. Abschnitt 5.6.3.6)

Hinzuweisen ist auch darauf, dass im Zuge des Verkaufs größerer öffentlicher oder betrieblicher Wohnungsportfolios, der zwischen 1999 und 2006 einen Umfang von über 1,2 Mio. Wohnungen erreichte, vorwiegend Bestände der 1950er- und 1960er-Jahre veräußert wurden (vgl. Veser und andere 2007, S. 17 ff.). Diese wurden überwiegend durch private institutionelle Investoren erworben. Unter den Fallstudienstädten am stärksten betroffen ist hiervon die Landeshauptstadt Dresden, die im Jahre 2006 das kommunale Wohnungsunternehmen komplett verkaufte. Privatisierte Wohnungsbestände gibt es daneben in größerem Umfang auch in Frankfurt am Main und Braunschweig.

In den Experteninterviews wurde auf die Schwierigkeiten hingewiesen, nach dem Weiterverkauf oder der Mieterprivatisierung Ansprechpartner zu finden, mit denen Maßnahmen zur Quartiersentwicklung, zur Bestandsmodernisierung oder auch zur Stabilisierung der Sozialstruktur abgestimmt werden können (vgl. Ab-

schnitte 5.2.3.3 und 5.3.3.5). Entsprechend findet keine Diversifizierung des Wohnungsbestandes statt. Höherwertiges Wohnen entsteht in diesen Innenstädten nur durch Neubau auf Brachflächen oder in Folge von Nachverdichtung. Unter diesem Gesichtspunkt sind auch Neuparzellierungen wie jene für die Townhouses auf dem Friedrichswerder in Berlin oder die Pläne für die Rekonstruktion eines Teils der Frankfurter Altstadt auf dem Gelände des Technischen Rathauses zu verstehen. Sie stellen Versuche dar, über eine Rekonstruktion des historischen Stadtgefüges Innenstadtquartiere für hochwertiges Wohnen im Eigentum zu schaffen und die ungeliebte, nach heutigem Verständnis nicht mehr urbane und innenstadtgemäße sachliche Bauweise sowie die von großen Einheiten geprägte Stadtstruktur zu überwinden. Gerade die enorme Resonanz, die Vorschläge zur Rekonstruktion von historischen Stadtstrukturen in Dresden und Frankfurt am Main in der Bevölkerung erfahren, sowie die Vehemenz, mit der eine zeitgemäße Gestaltung der entsprechenden Areale abgelehnt wird, zeigen, wie sehr die Leitideen der modernen Stadt für die Innenstadtbereiche in der Öffentlichkeit diskreditiert sind. Wer durch die innerstädtischen Wohnquartiere der Nachkriegszeit geht, wird diese nicht von entsprechenden Siedlungen am Stadtrand unterscheiden können. So wurde in Dresden von mehreren Gesprächspartnerinnen und -partnern geäußert, die im Rahmen des Wiederaufbaus entstandenen modernen Wohnungen stellten kein innerstädtisches Wohnen im engeren Sinne dar, auch wenn sie räumlich in der Innenstadt verortet sind.

3.6.5 Qualitätsmerkmale des Wohnumfeldes

Vor allem in Bezug auf eine effiziente Wohnflächennutzung und die Gestaltung des Wohnumfeldes weisen die Nachkriegsbestände besondere Qualitätsmerkmale auf. Dazu gehören grüne, gut belichtete und ruhige Hofsituationen sowie eine öffentliche Durchwegung.

Von ganz anderem Charakter ist die Wohnumfeldqualität in historischen oder gründerzeitlichen Quartieren. Hier überwiegen Nutzungsvielfalt, der Wechsel von Straßen- und Platzsituationen in einer kompakten Bauweise. Neben dem Stadtbild gibt es noch weitere Merkmale, die die Qualität des Wohnumfeldes kennzeichnen. Dazu zählen die Gestaltung des öffentlichen Raums, die Reduzierung der Verkehrsbelastung und Möglich-



Licht, Luft und Sonne auch in der Altstadt:
Hofsituation in der Altstadt von Frankfurt am Main.
Foto: Gregor Jekel

keiten zur Nahversorgung. Kommunen haben im Zuge der Stadterneuerung seit den 1980er-Jahren umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Wohnumfeldqualität durchgeführt, die ganz wesentlich zur heutigen Akzeptanz des Wohnstandortes Innenstadt beitragen. Der Stärkung kleinräumiger Lagegunstmerkmale kommt dabei in Bezug auf das Wohnen besondere Bedeutung zu. So liegt in Frankfurt am Main der Schwerpunkt in der Grünflächenplanung in der Qualitätsverbesserung bestehender Parks und Grünflächen, in deren Vernetzung sowie in der Verbesserung des Angebots kleinteiligen wohnungsnahen Grüns. Mit Blick auf die Familienfreundlichkeit kommt dabei auch der Ausstattung mit Spielflächen für Kinder und Jugendliche eine besondere Bedeutung zu. Alle Bevölkerungsgruppen mit eingeschränktem Aktionsradius sind auf eine qualitätvolle Ausstattung des öffentlichen Raumes und von Freiflächen unter Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse angewiesen.

Zu den Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung in den innerstädtischen Wohnquartieren zählt auch die Verkehrsberuhigung. Gerade für die Familienfreundlichkeit der Innenstadt stellen diese Maßnahmen einen wichtigen Beitrag dar. In den innerstädtischen Wohnquartieren aller Fallstudienstädte wurden nahezu flächendeckend Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Sehr erfolgreich ist die Freigabe des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße, mit der ein wichtiger Beitrag zur Förderung des Radverkehrs sowie zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung geleistet wird.

Ein innenstadttypisches Problem, das qualitätsmindernde Auswirkungen auf das Wohnumfeld hat, stellt der Stellplatzmangel dar. Immer wieder treten Konflikte um zugeparkte Gehwege und Straßenübergänge auf. Für Schulkinder und Eltern mit Kinderwagen stellen falsch parkende Autos ebenso ein Hindernis bzw. eine Gefahr dar wie für alle anderen Personen, die auf ein barrierearmes Wohnumfeld angewiesen sind. Die Kommunen versuchen, an besonders sensiblen Stellen wie etwa auf Schulwegen mit Gehwegvorstreckungen im Kreuzungsbereich gegen dieses Problem vorzugehen.

Einer barrierearmen Gestaltung des Wohnumfeldes wird mit Blick auf die Alterung der Bevölkerung und auf die Familienfreundlichkeit der Innenstädte in Zukunft eine entscheidende Bedeutung für die Sicherung attraktiver Wohnstandorte im Innenbereich zukommen. Schon heute ist die Wohnstandortwahl eines erheblichen Teils der Stadtbevölkerung durch das Fehlen barrierearmer Wohnungen und eines barrierearmen Wohnumfeldes eingeschränkt. Dazu gehören neben Familien und älteren Menschen größtenteils auch die Schwerbehinderten, deren Anteil an der Gesamtbevölkerung in der Fallstudienstadt Dresden beispielsweise zwölf Prozent ausmacht.

Zur Qualität des Wohnumfeldes gehört auch die Nahversorgung. Insbesondere kurze Wege, also die fußläufige Erreichbarkeit beispielsweise eines Lebensmittelladens auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, zählen zu den Lagegunstmerkmalen, die viele Innenstadtquartiere gegenüber Wohnquartieren im Umland oder

auch am Stadtrand kennzeichnen und zur Attraktivität des Wohnstandortes Innenstadt für Familien und ältere Menschen entscheidend beitragen. Kommunen können durch gezielte Maßnahmen auf die Erhaltung und Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche in den Innenstädten und einer leistungsfähigen Nahversorgungsinfrastruktur hinwirken (vgl. Bunzel und andere 2009). In Dresden wurde auf die Erfolge einer restriktiven Genehmigungspolitik für Lebensmitteldiscounter bei der Sicherung der Nahversorgung, aber auch der städtebaulichen Qualitäten berichtet¹¹. In Braunschweig werden durch Kooperationen mit dem örtlichen Lebensmitteleinzelhandel hohe Werte sowohl beim Versorgungsgrad als auch beim Nahversorgungsanteil erreicht (vgl. Abschnitt 5.1.2.3). In Wetzlar wird derzeit versucht, über die Einrichtung eines *Business Improvement District (BID)* die Nahversorgung im Rahmen der Quartiersentwicklung zu verbessern (vgl. Abschnitt 5.7.2.3).

3.7 Die Konsum- und Freizeitgesellschaft – Neue Konflikte für die Innenstädte?

Der Fortschritt der technischen Entwicklung, der Strukturwandel von der Industrie zur Dienstleistungsgesellschaft, die Weiterentwicklung der Umweltschutzstandards, die noch längst nicht abgeschlossen ist, die Ausdifferenzierung von Lebensstilen, die sich auch in einer zeitlichen Entgrenzung der Nutzung der (Innen-)Stadt ausdrückt, sowie ein verändertes Freizeit- und Konsumverhalten beeinflussen die Lebensbedingungen der Innenstadtbevölkerung heute in einer gegenüber früher veränderten Weise.

Hierauf nimmt eine These der Vorgängerstudie des Difu Bezug. Konflikte zwischen Wohnnutzung und gewerblicher Nutzung werden nach dieser These unterschätzt. Zunehmend entstünden in Innenstadtbereichen Konflikte durch widerstreitende Nutzungsarten: Störungen gingen nicht mehr von Produktionsbetrieben, sondern von Gaststätten, Autolärm etc. aus. Die Umwelt belastende Faktoren, zu denen Lärm, Luft- und Lichtverschmutzung, Suchverkehr aufgrund des Mangels an Parkplätzen, Störungen durch Besucherverkehr gehören, seien damit nicht mehr jene des Industriezeitalters, sondern die der „Erlebnisgesellschaft“. *Urban Entertainment* und Wohnnutzung in innerstädtischen Bereichen seien widersprüchliche Nutzungsarten, die auch neue architektonische Lösungen erforderten (vgl. Brühl und andere 2005, S. 17).

11 Workshop Wohnen der Stadt Dresden, Eröffnungsvortrag des Dresdner Bürgermeisters für Stadtentwicklung, Jörn Marx, am 6.11.2008 in Dresden.

3.7.1 Verkehrslärm und Luftverschmutzung

Die Umweltsituation in den Städten hat sich seit den 1960er-Jahren nachhaltig verbessert. Der Himmel über den Städten im Ruhrgebiet ist längst wieder blau. Und auch ansonsten werden heutzutage mit dem Leben in der Stadt längst nicht mehr rauchende Schornsteine und die Gesundheit gefährdender Smog assoziiert, deren Bilder als *Spiegel*-Titelseiten in den 1970er-Jahren auch das Bild von der Stadt als krankem Moloch und unwirtlichem Ort prägten. Gesetzliche Regelungen, wirtschaftlicher Strukturwandel und Standortverlagerungen von emissionsintensiven Betrieben haben vor allem bei den unmittelbar wahrnehmbaren Umweltbedingungen zu einer spürbaren Verbesserung geführt.

Diese spürbare Verbesserung der Umweltsituation in den Städten wird begleitet von einem wachsenden Umweltbewusstsein in der Bevölkerung und einer stetig steigenden Sensibilität gegenüber Umweltbelastungen. Im Blickpunkt des öffentlichen Interesses stehen insbesondere der Verkehrslärm und in den letzten Jahren die durch die Einführung der europäischen Luftreinhalterichtlinien erst ausgelöste Wahrnehmung der Luftverschmutzung durch Feinstaub und andere Schadstoffe. Diese Umweltbelastungen wirken sich allerdings nicht flächendeckend z.B. auf die gesamte Innenstadt aus, sondern kleinräumig vor allem entlang der Hauptverkehrsachsen.

So wurden auch in den Fallstudienstädten für Teile der Innenstädte deutliche Attraktivitätsverluste als Wohnstandort durch den Straßenverkehr bescheinigt. Vor allem in den großen Städten mit ihren Pendlerströmen des Berufs- und Einkaufsverkehrs, aber auch in den kleineren Städten wurden Belastungen durch Straßenverkehr als das prägende Umweltthema bezeichnet. Diese Einschätzung der befragten Experten bestätigen die



Nach wie vor kein attraktiver Wohnstandort: Leer stehendes Gründerzeithaus in der Nachbarschaft eines Kraftwerkes.
Foto: Gregor Jekel

Wegzugsbefragungen der großen Städte, in denen die Verkehrsbelastung regelmäßig als größtes Problem der Stadt bezeichnet wird (vgl. Abschnitt 5.3.3.8).

Während die meisten Luftschadstoffe inzwischen nur noch in Ausnahmefällen die Gesundheit gefährdende Konzentrationen erreichen, müssen sich vor allem die größeren oder mit einer für den Luftaustausch ungünstigen Topographie aus-

gestatteten Städte mit erhöhten Werten für Feinstaub auseinandersetzen, die zum Teil auf den Kraftfahrzeugverkehr zurückzuführen sind. Auch in den Fallstudien-

städten Dresden, Schwäbisch Gmünd, Kassel und Frankfurt am Main kam es dabei an Messstationen in den Innenstädten seit 2005 mehrfach zu einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte an mehr als 35 Tagen im Jahr¹². Im Rahmen von Luftreinhalte- und Aktionsplänen hat bereits eine Reihe von Städten Umweltzonen eingerichtet, in denen Fahrverbote für alle Fahrzeuge gelten, die bestimmte Schadstoffgrenzwerte überschreiten (vgl. z.B. Abschnitt 5.3.2.7). Auch die Einrichtung von LKW-Verbotzonen wie in Braunschweig wird zum Teil als Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität in hoch belasteten Innenstadtlagen genutzt (vgl. Abschnitt 5.1.3.7).

Art und Intensität der Umweltbelastungen können sich in vielfältiger Weise auf die Zusammensetzung der Sozialstruktur auswirken. Entlang der Hauptverkehrsstraßen in den Großstädten sind nicht unbedingt die bevorzugten Wohngegenden zu finden, und Wohnraum ist dort in der Regel erschwinglicher als in ruhigen Nebenstraßen. Damit trägt die Umweltqualität des Wohnumfeldes erheblich zur sozialräumlichen Differenzierung der Bewohnerstruktur nach Einkommensgesichtspunkten bei. Als weiterer problematischer Folgeeffekt sind nach Einschätzungen aus den Experteninterviews Modernisierungsrückstände zu verzeichnen, weil private Eigentümer aus Angst vor Leerstand das Risiko scheuten, an solchen Stellen zu sanieren. Dies wird auch im Rahmen der Evaluierung des Bund-Länder-Programms „Stadtumbau Ost“ bestätigt (vgl. Difu/IfS 2008). Darin werden für Hauptverkehrs- und Einfallstraßen mit sehr starker Verkehrsbelastung eingeschränkte Sanierungsperspektiven mangels Nachfrage konstatiert.

Neben dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs wird in jüngster Zeit aus Erkenntnissen über die Wegelängenstruktur heraus auch verstärkt der nicht-motorisierte Verkehr gefördert. Insbesondere in der Erhöhung des Fahrradverkehrs am sog. Modal Split werden in den Großstädten Entlastungspotenziale für die Umweltsituation in den Innenstädten gesehen (vgl. Abschnitt 5.3.2.7).

3.7.2 Das Konfliktpotenzial der Erlebnisgesellschaft

Während die Auswirkungen des motorisierten Straßenverkehrs als das aktuell wichtigste Umweltproblem gelten, das die Attraktivität des Wohnens in der Innenstadt mindert, ist zu vermuten, dass in Zukunft auch die Auswirkungen der „Erlebnisgesellschaft“ als Konfliktthema an Bedeutung zunehmen werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn durch den geförderten „Entertainment-Charakter“ der Innenstädte bislang wenig beachtete Umwelteinflüsse wie Lichtemissionen durch Leuchtreklamen und LED-Wände zunehmen werden. Auch der Wegfall der Sperrstunde, die veränderten Ladenöffnungszeiten sowie die weitere Verbreitung von

12 Quelle: <http://www.env-it.de/luftdaten/trsyear.fwd?comp=PM1>, zuletzt abgerufen am 26.9.2008.

Außergastronomie und öffentlichen Großveranstaltungen können neuartige Formen der Beeinträchtigung von Anwohnern nach sich ziehen.

Dass vor allem die Gesprächspartnerinnen und -partner aus den Stadtverwaltungen dieses Thema sehr zurückhaltend problematisierten, liegt auch daran, dass es sich dabei um die Kehrseite des Bestrebens handelt, die viel beschworene Urbanität, die Nutzung des öffentlichen Raumes, Nutzungs- und Ereignisdichte in den (Innen-)Städten zu fördern. Weil in der Summe das Überwiegen eines Nutzens für die Stadtentwicklung erwartet wird (als Kultur- und Einkaufsstandort, für das Stadtimago und damit letztlich auch insgesamt als Wohnstandort), werden die durchaus bekannten Nachteile in Kauf genommen. Unter dem Eindruck allwöchentlicher Straßenfeste und Märkte sowie insbesondere von Sportgroßveranstaltungen mit für „Public Viewing“ gesperrten Straßen und Plätzen, von durch Beamer und Leinwände vor Cafés verstellten Gehwegen sowie von stundenlang hupenden nächtlichen Autokorsi ist inzwischen eine Diskussion über die Eindämmung der damit verbundenen Belastungen für die Anwohner aufgekommen. Vielfach überwiegt aber weiterhin die Auffassung, dass, wer in der Großstadt lebe, auch solche typischen Belastungen der Großstadt hinnehmen müsse.



Sommerwochenende in einem Berliner Park.
Foto: Gregor Jekel



„Public Viewing“ auf einer gesperrten Straße in Berlin-Mitte.
Foto: Gregor Jekel

Wie auch bei anderen Fragen des innerstädtischen Wohnens muss bei der Betrachtung der Lärm- und Umwelteinflüsse nach Quartieren oder – noch kleinteiliger – nach Mikrostandorten differenziert werden. An Hauptverkehrsstraßen oder in beliebten Kneipenvierteln sind die Belastungen deutlich größer als in einer geschlossenen, nach innen orientierten Wohnanlage. Insofern kann es nicht verwundern, wenn Gesprächspartnerinnen und -partner mit unterschiedlichen Bezugsebenen deutlich divergierende Wahrnehmungen beschreiben. Dass diese neuen oder weiterhin existierenden Umweltbelastungen nur in geringem Maße als

Problem wahrgenommen werden, wurde darüber hinaus – neben der enormen Verbesserung der Umweltsituation im Vergleich zu früheren Zuständen – in den Interviews damit begründet, dass Personen, die gezielt eine innerstädtische Wohnlage suchten, um die erhöhten Umfeldbelastungen wüssten und auf diese eingestellt seien (vgl. Abschnitt 5.2).

Umweltstörungen, insbesondere die oben als neu bezeichneten, führen jedoch nicht nur zu einer Differenzierung nach Einkommen, sondern tragen auch zur Verstärkung der Herausbildung von sozialen Milieus in Folge der unterschiedlichen Sensibilität von Lebensstilen für verschiedene Umwelteinflüsse bei. So werden Belästigungen aus Gastronomie und Veranstaltungen lebensstilspezifisch differenziert als störend wahrgenommen (vgl. Gebhardt 2009, S. 94 f.). Lebensstilgruppen mit einer niedrigen Toleranzschwelle gegenüber solchen Umwelteinflüssen werden demnach einem Wohnumfeld, das von solchen Störungen geprägt ist, eher den Rücken kehren als jene, die sich bewusst wegen des Freizeitangebots für das Wohnen in der Innenstadt entschieden haben und daher eine höhere Toleranzschwelle gegenüber den damit verbundenen Begleiterscheinungen haben.

3.7.3 Ruhender Verkehr

Ruhender Verkehr und Parkplatzsuche scheinen ebenfalls ein wichtiges Hemmnis für die Attraktivität des Innenstadtwohnens darzustellen. Falsch parkende Autos, zugestellte Gehwege und Straßenkreuzungen führen zu veringertem Sicherheitsgefühl von Kindern im Straßenraum und zur Einschränkung der Bewegungsfreiheit für alte Menschen. Ein erheblicher Anteil innerstädtischer Haushalte verfügt über keinen PKW oder könnte sich vorstellen, aufgrund des Wohnstandortes auf einen PKW zu verzichten (Brühl und

andere 2005, S. 238 f.). Von Investorensseite wurde allerdings zugleich wiederholt darauf hingewiesen, dass ohne einen PKW-Stellplatz Projekte gehobenen Wohnens in der Innenstadt nur schwer zu vermarkten seien.

Eine zentrale Ausprägung des gesellschaftlichen Wandels zur Erlebnisgesellschaft und des wirtschaftlichen Strukturwandels zur Dienstleistungsstadt sind großflächige innerstädtische Einkaufszentren, wie sie vielerorts und auch in den meisten Fallstudienstädten in den vergangenen Jahren eröffnet wurden (insbesondere in



Wohnen an der Großbaustelle für ein innerstädtisches Einkaufszentrum.

Foto: Gregor Jekel

Braunschweig und Wetzlar). Durch sie sind – neben der veränderten Nutzung des öffentlichen Raumes und den Auswirkungen auf die funktionale Struktur der Hauptgeschäftszentren – auch eine Verdrängung innenstadtypischer kleinteiliger Baustrukturen durch introvertierte Großstrukturen sowie erhöhte Belastungen des Umfeldes durch Anlieferung und Zufahrten zu Parkhäusern zu beobachten (vgl. Kühn und andere 2008). Oft gehen schon mit den Baumaßnahmen für solche groß dimensionierten Baustrukturen erhebliche Beeinträchtigungen der Wohnqualität im Umfeld einher. Auch Nutzungskonkurrenzen zwischen Gewerbe und Wohnen verlieren nicht an Aktualität. In den Geschäftslagen der Innenstädte stehen häufig die oberen Wohnebenen von Geschäftshäusern leer, deren Erschließungswege zugunsten zusätzlicher, lukrativer zu vermietender Ladenfläche von den Hauseigentümern verschlossen wurden (vgl. Abschnitt 5.1.3.3).

3.7.4 Wachsende soziale Spannungen durch Generationenkonflikte und Aufwertungsprozesse

Im Zuge des demographischen Wandels könnte auch das Zusammenleben der Generationen in der Stadt wachsendes Konfliktpotenzial bergen. So wurde nach Angaben eines Investors für gehobenes Wohnen Kinderlärm auf dem angrenzenden Spielplatz von den überwiegend älteren, neu hinzugezogenen Anwohnern als störend empfunden. Pikanterweise waren Wohnungsgrößenstruktur des Bauvorhabens und das Wohnumfeld gerade für Familien besonders attraktiv gestaltet worden, weil dies die eigentliche Zielgruppe des Bauträgers dargestellt hatte. Die unterschiedlichen Anforderungen an das Wohnumfeld etwa in Bezug auf Ruhe werden wegen des zunehmenden Anteils älterer Menschen an Bedeutung zunehmen, auch weil ältere Menschen viel mehr Zeit in ihrer Wohnung oder deren unmittelbarem Umfeld verbringen als etwa Menschen im Erwerbsalter.

Nach den Befunden dieser Untersuchung tendiert die Entwicklung des innerstädtischen Wohnens vor allem in Bezug auf den Neubau von Wohnraum zu einer Aufwertung. Da in den Innenstädten Wohnungsbestände von sehr unterschiedlicher Qualität vorzufinden sind, darunter auch preisgünstiger Wohnraum von geringerer Qualität, scheint diese Tendenz auch angesichts des niedrigen Niveaus, auf dem sich die Baufertigstellungen in den vergangenen Jahren bewegten, keinen sozialen Sprengstoff zu bergen. Vor allem für entspannte Wohnungsmärkte und Innenstädte mit umfangreichen Flächenpotenzialen für Wohnungsneubau dürfte zu erwarten sein, dass statt einer Verdrängung ein Wandel der Sozialstruktur durch den Zuzug in Neubauvorhaben stattfinden wird (vgl. Abschnitt 5.2.3.7). Problematischer wird es jedoch bei der Aufwertung von Wohnraum im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen im Bestand oder beim Abriss und Neubau von Wohngebäuden auf innerstädtischen Grundstücken. Für die räumliche Verteilung der Wohnbevölkerung nach sozialen Kriterien wurde in der Difu-Studie zum Wohnen in der Innenstadt angesichts einer zunehmenden Spreizung der Einkom-

men – auch innerhalb der Mittelschicht – eine verschärfte räumliche Abgrenzung unterschiedlicher Einkommensgruppen als These formuliert (Brühl und andere 2005, S. 15 f.). Das Nebeneinander von sozial problematischen und aufgewerteten Quartieren führe zu sozialen Spannungen, Aufwertungstendenzen und daraus folgend zu einem „sozialen Umkippen“ in umgekehrter Richtung. Dies stellt allerdings keine innenstadtspezifische Entwicklung dar.

Die Schwächung eines wichtigen Korrektivs dieser Entwicklung, der gemeinnützige Wohnungsunternehmen und des sozialen Wohnungsbaus, kann, so ist anzunehmen, diese quartiersbezogene oder noch kleinräumigere Polarisierung sogar beschleunigen. Denn zur Vermeidung von ethnischer und sozialer Segregation trugen bisher in vielen Städten auch Quotenregelungen bei der Vergabe von Wohnungen mit Belegungsbindung bei.

Soziale Spannungen durch Aufwertungsprozesse wurden in den Fallstudienstädten durch die Gesprächspartnerinnen und -partner nicht als Problem gesehen. Ein Grund dafür könnte in der vor allem in den großen Städte zu beobachtenden Segregation liegen. Das daraus folgende Nebeneinander von aufgewerteten und einfachen Quartieren bedeutet auch, dass innerhalb der jeweils vergleichsweise homogenen Bevölkerung dieser Quartiere keine sozialen Spannungen bestehen. Auffällig ist außerdem, dass gerade für die größeren Fallstudienstädte, in denen auf Grund des hohen Migrantenanteils an der Bevölkerung mit Konfliktpotenzial zu rechnen sein könnte, das tolerante Klima betont wurde, in dem die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt trotz sozialer und ethnischer Unterschiede miteinander leben (vgl. die Abschnitte zu Köln und Frankfurt am Main). Die multiethnische Gesellschaft, in der es keine ethnische „Mehrheit“ mehr gibt, sondern nur noch unterschiedlich starke Minderheiten, wird hier sogar umgekehrt als besonderes, Konflikte hemmendes Qualitätsmerkmal bezeichnet.

Im wesentlich kleineren Schwäbisch Gmünd wurde die Innenstadt hingegen wegen des hohen Ausländeranteils als Problemquartier bezeichnet, das von zunehmenden baulichen Mängeln und Wegzugstendenzen der deutschen Bevölkerung gekennzeichnet sei. In diesem Fall wird daher die Aufwertung der Innenstadt als Ziel der Stadtentwicklungspolitik bezeichnet. Aufwertungsprozesse als „gewollte Durchmischung“ (und nicht als Verdrängung) werden auch in der Kasseler Innenstadt als stadtentwicklungspolitisches Ziel angegeben. Aufwertung ist ebenfalls im Frankfurter Bahnhofsviertel das Ziel kommunaler Wohnraumförderung. Und in Berlin gibt es Überlegungen, durch die Ausweisung von Flächen für Baugemeinschaften in sozial benachteiligten Nachbarschaften zur Stabilisierung dieser Quartiere beizutragen. Die Schaffung von Wohnungsangeboten für Bevölkerungsgruppen mit höherem Einkommen als Maßnahme zur Stabilisierung von Quartieren stellt einen wohnungs- und sozialpolitisch jungen Ansatz dar, der den bisherigen Vorstellungen von sozialräumlichen Entwicklungsmustern entgegenläuft. Herauszufinden, wo genau die richtige „Dosis“ liegt, bei der noch eine gewollte Aufwer-

tung, nicht bereits eine Verdrängung durch *Gentrification* stattfindet, ist dabei die große Herausforderung an die Stadtpolitik.

Vielfach sind die Segregationsprozesse jedoch noch kleinräumiger als auf Quartiersebene und ist die Aufwertung eines Stadtteils daher keineswegs mit der vollständigen Verdrängung sozial schwacher Bevölkerungsgruppen verbunden. Diese Verdrängung ist auch nicht immer in Richtung Stadtrand gerichtet. Vielmehr wurde eine „Verinselung der Wohnstandorte“ beschrieben, so dass bauliche Maßnahmen und Aufwertungsprozesse nur sehr kleinräumige Wirkung entfalten. Denn natürlich gibt es auch in den Innenstädten wenig attraktive Mikrostandorte – etwa an den Hauptverkehrsstraßen –, an denen sich die preisgünstigen Wohnungen zunehmend konzentrieren.

Ein mögliches Kriterium für wachsende soziale Spannungen ist auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Innenstadtbevölkerung. Die Schlussfolgerung aus den Expertengesprächen, dass soziale Spannungen in der Stadt nicht zunehmen oder zumindest nicht als zunehmendes Problem wahrgenommen werden, wird durch das sich kontinuierlich positiv entwickelnde Sicherheitsempfinden in der Stadtbewohnerschaft bestätigt, wie es aus den Ergebnissen von Bewohnerbefragungen etwa in Frankfurt am Main hervorgeht. Während die Angst vor Kriminalität und Gewalt in den vergangenen Jahren kontinuierlich zurückging, haben sich zum wichtigsten Problemkomplex inzwischen die Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs entwickelt.

Eine weitere Kernaussage aus den Experteneinschätzungen ist, dass zwar die sozialen Probleme nicht in den Innenstädten zunehmen werden, sehr wohl aber an den Stadtrandlagen, wo entweder Trabantenstädte des sozialen Wohnungsbaus oder Einfamilienhausgebiete mit problematischer Sozialstruktur zu finden sind (vgl. Abschnitte 5.1 und 5.2). Problemquartiere finden sich in den Agglomerationsräumen außerdem in den Umlandgemeinden.

Die in diesem Abschnitt angesprochenen Konflikte wurden durch die Gesprächspartnerinnen und -partner in den Fallstudienstädten überwiegend als nachrangig gegenüber den positiven Faktoren, als deren „Nebenwirkung“ sie angesehen werden, gewertet. Dies gilt insbesondere für die Auswirkungen der „Erlebnisgesellschaft“, die lediglich in Interviews in der Fallstudienstadt Köln in Bezug auf Nutzungskonflikte zwischen Gastronomie und Wohnen thematisiert wurden. Entsprechend wurde in den Expertengesprächen auch regelmäßig Wert auf die Feststellung gelegt, dass, wer in der Stadt wohne, ein gewisses Maß an Toleranz gegenüber den Begleiterscheinungen des „Urbanen“ aufbringen müsse, die das Leben in der Stadt im Übrigen seit jeher mit sich bringe.

4. Die Innenstadt als Wohnstandort: Von der Vision zur Wirklichkeit

Es gibt eine Renaissance des Wohnens in der Innenstadt, so lautet die zentrale These, welche dieser Untersuchung zugrunde lag. Auch wenn es nicht durchgehend gelingt, diese These valide mit harten quantitativen Indikatoren zu belegen, so haben die zahlreichen Interviews in den sieben untersuchten Fallstädten doch klar erkennen lassen, dass es die Renaissance des Wohnens in der Innenstadt zumindest als Vision oder, besser gesagt, als positiv besetztes Leitbild für die Entwicklung der Innenstädte gibt – und dies uneingeschränkt sowohl bei den Vertreterinnen und Vertretern der Kommunalverwaltungen als auch bei denen der Immobilienwirtschaft und den sonstigen interviewten Akteuren.

4.1 Die Stärken der Innenstädte als Wohnstandort

Die positive Wertschätzung des Wohnens in der Innenstadt beruht auf einer Vielzahl sehr unterschiedlicher Entwicklungen. Die Innenstädte sind der urbane Kern der Städte und unterscheiden sich in vielerlei Hinsicht von den Stadträndern und Vororten. Diese Unterschiede machen den spezifischen Reiz der Innenstädte, ihre Attraktivität als Wohnstandort aus. Bei der Analyse dieser Attraktivitätsmerkmale hat es sich als wenig hilfreich erwiesen, den Begriff der Innenstadt allzu eng zu fassen.

Die Gründe, die für das zunehmende Interesse am Wohnen in der Innenstadt verantwortlich sind oder aber zumindest dafür sorgen, dass die Innenstadt in der allgemeinen Wahrnehmung ein attraktiver Standort für das Wohnen (geworden) ist, werden im Folgenden noch einmal komprimiert dargestellt. Es geht um die spezifischen Stärken der Innenstadt als Wohnstandort in Abgrenzung von Stadtrandlagen oder dem Umland, Stärken, die sich unter anderem aus den prägenden gesellschaftlichen Megatrends der Gegenwart ergeben.

Breite Akzeptanz als Wohnstandort

Die Renaissance des Wohnens in der Innenstadt ist als Vision nahezu unumstritten. Die Abkehr von der räumlich-funktional differenzierten Stadt, wie sie in den vergangenen Jahrzehnten auf planerischer Ebene und in der Leitbilddebatte längst vollzogen wurde, scheint sich nun auch in der Nachfrage und den Wohnwünschen der Bevölkerung niederzuschlagen. Die Raum- und Arbeitsteilung innerhalb der Stadt unterliegt inzwischen auch bei ihren Bewohnerinnen und Bewohnern einem anderen Paradigma: Die Innenstadt als Wohnstandort wird im Grundsatz akzeptiert. Besonders deutlich ist dies in den großen Städten zu erkennen, schwächer und uneinheitlich zeichnet sich dies dagegen in den kleineren Städten ab.

Die Innenstädte verfügen über attraktive Wohnstandorte. Es können hochwertige Wohnstandorte sein und waren dies zum Teil (teilräumlich) auch schon immer. Die Maßnahmen der Kommunen zur Verbesserung des Wohnumfeldes und des Wohnungsbestandes haben hier eine entscheidende Rolle gespielt. Darauf können die Kommunen heute aufbauen.

Die Auswirkungen der alternden Gesellschaft

Zu jenen maßgeblichen Megatrends, die hier wirksam werden, gehört die Alterung der Gesellschaft als einer der prägenden Prozesse des demographischen Wandels. Es wird allgemein erwartet, dass hiervon die Innenstädte in besonderer Weise profitieren werden, da die spezifischen Vorteile der Innenstädte, nämlich ein dichtes und mit geringem Wegeaufwand verbundenes Netzwerk sozialer, kultureller Infrastruktur und Versorgungsangebote, gerade den hierauf angewiesenen und weniger mobilen Bevölkerungsgruppen zu gute kommen. Dies ist deshalb von Bedeutung, weil die Singularisierung als zweiter wichtiger Prozess des demographischen Wandels sowie wachsende räumliche Distanzen zwischen den Familienmitgliedern dazu führen, dass ein immer geringerer Anteil von Menschen in Zukunft im Alter Unterstützung von der eigenen Familie erfahren wird.

Als zweiter Aspekt der alternden Gesellschaft ist die Verlängerung der Lebensphase des „Alters“, also der Zeit nach der Erwerbstätigkeit, zu nennen. Für die durchschnittlich 30 Lebensjahre im Ruhestand deutet sich eine Unterteilung in mehrere, vom Gesundheitszustand und der „Beweglichkeit“ abhängige Abschnitte an. Für Teile der „jungen Alten“, die nach einem in Bezug auf Kultur- und Freizeitangebote attraktiveren Wohnumfeld sowie Entlastung von der Flexibilität einschränkenden und zunehmend beschwerlichen Alltagspflichten wie der Versorgung eines Gartens suchen, gelten innerstädtische Wohnlagen als besonders attraktiv. Verstärkt wird dies durch den Wunsch nach Absicherung im Falle zunehmender Unterstützungsbedürftigkeit.

In den meisten der Fallstudienstädte wurde das Phänomen bestätigt, dass ältere Einwohner gezielt Immobilien in der Innenstadt erwerben, um hier ihren Lebensabend zu verbringen. Besondere Wohnangebote für ältere Menschen sind jedoch noch immer Einzelfälle mit Vorbildfunktion. Die Bedeutung dieser Projekte ist dennoch nicht zu unterschätzen, da sie die öffentliche Aufmerksamkeit wecken und auf diese Weise dazu beitragen, die Werthaltung der Gesellschaft gegenüber solchen Projekten und dem innerstädtischen Wohnen für die ältere Generation positiv zu gestalten.

Die Innenstadt als Wohnstandort von Familien

Auch Familienhaushalte profitieren von einem Wohnumfeld mit kurzen Wegen zwischen Arbeitsort, Kinderbetreuungseinrichtungen und Wohnung sowie den Infrastrukturangeboten und sozialen Netzwerken, die die Inanspruchnahme informeller Unterstützung ermöglichen, wie es die Quartiere der Innenstädte bieten. Familien, in denen beide Eltern berufstätig sind, sowie Haushalte mit Kindern, die unter einen erweiterten Familienbegriff fallen, wie etwa Alleinerziehende sowie Patchwork-Familien, sind auf diese kurzen Wege bei der Bewältigung ihres Alltags angewiesen.

Gerade in schrumpfenden Regionen, in denen die Peripherie von einer Schließung von Schulstandorten und anderen Versorgungseinrichtungen betroffen ist, befördern die infrastrukturellen Voraussetzungen den Umzug in die Städte. In allen Fallstudienstädten wurde die Eignung der Innenstädte für das Wohnen von Familien bei bestimmten verkehrlichen und grünflächenbezogenen Voraussetzungen bestätigt.

Auch der Rückgang von Kriminalität und sozialen Spannungen zählt zu den Veränderungen, die zur Attraktivitätssteigerung der Innenstädte als Wohnstandort bei Familien wie auch bei Senioren beigetragen haben. Kriminalität und soziale Spannungen galten in der Vergangenheit als entscheidender Faktor für das Negativeimage der Innenstädte. Wie sich in den Fallstudienstädten zeigte, spielen diese Konflikte aber eine immer geringere Rolle – auch und vor allem in der Wahrnehmung der Bevölkerung. Neue Probleme tun sich diesbezüglich dagegen eher am Stadtrand und im ländlichen Raum auf. Rassistische und fremdenfeindliche Tendenzen sind beispielsweise kein Phänomen, das überwiegend die Innenstädte betrifft. Es wäre sicherlich übertrieben, den sozialen Frieden als neuen Standortfaktor für die Innenstadt zu bezeichnen. Dennoch fällt auf, dass gerade in den größten Städten dieser Studie, in denen die sozialen Gegensätze am größten sind, ein positives Bild vom Zusammenleben der Innenstadtbewölkerung gezeichnet wird.

Die Folgen der Entkoppelung von Wohn- und Arbeitsort

In Städten, die als Wirtschaftsstandort Bedeutung über die nationalen Grenzen hinaus haben, spielen die Bedürfnisse der Angestellten multinationaler Konzerne eine wichtige Rolle für die Innenstadtentwicklung. Häufig liegt deren Lebensmittelpunkt nicht in der Stadt, in der sie arbeiten. Bei der Wohnungssuche spielen daher Kriterien wie die Nähe zum Arbeitsplatz, ein gutes Freizeit- und Kulturangebot sowie die Erreichbarkeit von Flughäfen oder Bahnhöfen eine bedeutende Rolle.

Diese Standortbedingungen können nur einige wenige Großstädte in Deutschland aufweisen. Doch Tendenzen zur Entkoppelung von Wohn- und Arbeitsort gibt es auch jenseits der internationalen Arbeitsverflechtungen. Diese Entkoppelung wurde bislang überwiegend unter umgekehrten Vorzeichen als Folge der automobilen

Gesellschaft diskutiert. Als prägender Prozess dieser „Raumvergessenheit“ infolge der individuellen Mobilisierung wurde die Suburbanisierung angesehen (vgl. Heine und Mautz 2000). Die Entkoppelung ist heute aber in beide Richtungen zu beobachten: Inzwischen pendelt eine wachsende Zahl von Menschen aus den Innenstädten – häufig mit der Bahn – ins Umland oder in andere Städte.

Die Anforderungen der Arbeitswelt an Flexibilität und Mobilität der Arbeitnehmer lassen angesichts befristeter Beschäftigungsverhältnisse, häufiger Arbeitsstellenwechsel oder von Standortverlagerungen der Unternehmen den jeweiligen Wechsel des Wohnortes nicht mehr sinnvoll erscheinen. Die Folge ist eine Zunahme von berufsbedingten Zweitwohnsitzen. Als Standort für diese Zweitwohnungen weisen die Innenstädte vieler Großstädte eine hohe Attraktivität auf.

Ein zentraler Wohnstandort, der einen guten Anschluss an den Regional- und Fernbahnverkehr aufweist, erhöht auch die Chancen auf dem Arbeitsmarkt, weil zumindest für Arbeitsorte jenseits des Umlandes die Erreichbarkeit von Angeboten des öffentlichen Fernverkehrs eine wichtige Rolle spielen kann. Aussagen von Interviewpartnerinnen und -partnern in mehreren Fallstädten weisen darauf hin, dass es eine wachsende Zahl von Menschen gibt, die an (in Relation zum Wohnort peripheren) Orten arbeiten, die sie nicht zu ihrem Lebensmittelpunkt machen möchten, weil sich ihr Wohnleitbild dort nicht verwirklichen lässt oder weil diese Orte in ihren Standortbedingungen nicht den Anforderungen an die Lebenssituation entsprechen. In den Metropolen und Großstädten, in denen urbane Wohnquartiere existieren, wurden in den Gesprächen durchweg Beispiele solcher Lebensentwürfe erwähnt, die vorsehen, dass von einem Innenstadtwohnstandort ins Umland, eine andere Stadt oder auch über größere Distanzen in die „Peripherie“ gependelt wird.

Ethnisch-kulturelle Wohnstandortpräferenzen

Die Wanderungsstatistik weist in den meisten Städten Überschüsse in den Innenbereichen bei der überregionalen Wanderung aus. Menschen, die neu in eine Stadt ziehen, gehen demnach bei der Wohnungssuche in der Regel konzentrisch vor: Sie orientieren sich zunächst am Zentrum der Stadt und suchen dort eine erste Bleibe. Die Innenstädte sind erste Anlaufstelle für die Zuwanderung von Migrantinnen und Migranten. Auf Grund spezifischer ethnisch-kultureller Anforderungen im Spannungsfeld zwischen Integration und Wahrung einer eigenen kulturellen Identität werden Innenstädte auch in Zukunft ein begehrter Wohnstandort für viele Menschen mit Migrationshintergrund bleiben. Zu diesen Anforderungen zählt die Einbindung in bestehende ethnische Netzwerke, die Nähe zu ethnischen Infrastrukturen und die Orientierung an Familienzusammenhängen.

Auf Grund der Unterschiede im Reproduktionsverhalten wird der Anteil der Bewohnerschaft mit Migrationshintergrund künftig in den Innenstädten der großen

Städte weiterhin zunehmen. Es kommt dabei auch zu einer Ausdifferenzierung der Lebensstile sowie zu einer Veränderung bei der ethnischen Zusammensetzung. In einigen Städten ist die Entwicklung zu einer Multiminoritätengesellschaft bereits weit vorangeschritten, in der es weder eine „deutschstämmige“ Bevölkerungsmehrheit noch dominierende Migrantengruppen mehr gibt. Die Erwartung zunehmender sozialer Konflikte, die sich aus dieser Entwicklung möglicherweise ergäben, hat sich dort bislang nicht bewahrheitet. Im Gegenteil wird die ethnisch-kulturelle Diversität als Grundlage einer von tolerantem Klima und urbaner Vielfalt geprägten Innenstadt gesehen.

In der öffentlichen Diskussion wurde diese Entwicklung lange Zeit überwiegend als Problem thematisiert. Erst in jüngster Zeit wird auf die Potenziale hingewiesen, die sich aus der Entwicklung ergeben. Denn in der Vielfalt der ethnisch-kulturellen Hintergründe liegen nicht nur Konfliktpotenziale, sondern auch Ansatzpunkte für die Entwicklung von Innovationen und Kreativität, wie sie für bestimmte Branchen und Lebensstile als Schlüsselbereichen der Stadtentwicklung von den Kommunen inzwischen vielerorts gefördert werden.

Die „Creative Class“ als Hoffnungsträgerin der Stadtentwicklung

Ein weiterer Megatrend, der zur wachsenden Attraktivität des Wohnens in der Innenstadt beiträgt, ist die immer stärkere Überschneidung von Erwerbstätigkeit und Privatsphäre, die vor allem in einigen als Schlüsselbranchen für die Stadtentwicklung zu bezeichnenden Wirtschaftsbereichen zu beobachten ist, deren Protagonisten unter dem Begriff der „Creative Class“ geführt werden. Vor allem die Großstädte sind Anziehungspunkte für kreative und innovationsgeneigte Menschen, die hier Milieus suchen, die einen geeigneten Rahmen für entsprechende Lebensstile bieten. In den Fallstudienstädten spielte diese Entwicklung für die Bewertung des innerstädtischen Wohnens allerdings nur eine untergeordnete Rolle. Sie kann aber als Indiz dafür herangezogen werden, dass eine pluralistische, durch sich ausdifferenzierende Lebensstile gekennzeichnete Gesellschaft immer wieder Bedarf nach urbanen Wohnformen auslöst. Für die Entwicklung der Städte ist dies ein sehr wichtiges Potenzial, da die damit einhergehende Innovation der Lebensstile Motor für die Modernisierung der Städte und für eine entsprechende Imageentwicklung mit positiver Auswirkung auf Lebenszufriedenheit und wirtschaftliche Prosperität sein kann.

Neben den genannten Entwicklungen werden auch vielschichtige lokale und regionale Besonderheiten wirksam, wie sie in den vorangegangenen Abschnitten übergreifend beschrieben und im Folgenden für die jeweiligen Fallstudienstädte konkretisiert werden. Dies sind zum Beispiel der Grad der Verflechtung mit Nachbargemeinden, die Zentrenstruktur in der Stadt und Region (mono- oder polyzentrisch) und die jeweilige Zentralität in Bezug auf die Kaufkraftflüsse, die wirtschaftliche Prosperität, die gewachsene städtebauliche Struktur, die naturräumliche Lage (z.B.

Flussläufe oder andere attraktive Landschaftselemente im Innenstadtbereich), die Stadtverträglichkeit und darüber hinaus die Wohnverträglichkeit der verkehrlichen Infrastruktur, die Qualität des Wohnungsbestandes, die häufig mit der Wirtschaftsstruktur zusammenhängende Sozialstruktur, Bodenpreisniveau und Bodenpreisgefälle, Umfang und Qualität von Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes, die Eigentumsstruktur im Wohnungsbestand und insbesondere das Ausmaß der im unmittelbaren oder mittelbaren Eigentum der Städte stehenden Wohnungen, das Ausmaß der öffentlich gebundenen Wohnungen etc. Weiterhin konzentrieren sich in den Innenstädten vielfältige Angebote kultureller und sozialer Art. Hier gibt es – jedenfalls in den meisten Städten und so auch in den hier untersuchten – die meisten Geschäfte und vielfältige gastronomische Angebote.

4.2 Hemmnisse für das Wohnen in der Innenstadt

Neben den Aspekten, die für das zunehmende Interesse am Wohnen in der Innenstadt verantwortlich sind, gibt es auch eine Reihe von Hemmnissen und Konfliktpotenzialen. Dazu zählen die zu beobachtende Ökonomisierung der Kommunalpolitik, Aspekte der normativen Ausgestaltung der Bauleitplanung und deren Anwendung in den Kommunen, die Wohnungsgrößen- und Baustruktur in den Innenstädten, die Anbieterstruktur sowie Probleme, die sich aus der Umweltbelastung und soziodemographischen Entwicklungen ergeben.

Ökonomisierung der Kommunalpolitik

Die Abkehr vom räumlichen Leitbild der Funktionstrennung in den Städten erfolgte spätestens mit dem Übergang von der Flächensanierung zur behutsamen Stadterneuerung in den 1980er-Jahren. Dass es sehr lange gedauert hat, bis sich diese veränderte strategische Ausrichtung der Stadtpolitik auch in einer Stärkung des Wohnens in der Innenstadt bemerkbar machte, die über einzelne Quartierstypen hinausgeht, hängt vor allem mit der kommunalen Finanzkrise seit den 1990er-Jahren zusammen. Angesichts der existenziellen Bedrohung, die diese Krise für viele Kommunen darstellte und die vielerorts mit einer faktischen Aufhebung kommunaler Selbstverwaltung durch Maßnahmen der Kommunalaufsicht zur Haushaltssicherung einherging, rückten fiskalische Zielsetzungen in den Mittelpunkt kommunalpolitischer Aktivitäten.

Wichtigster Einnahmeposten sind in den meisten Kommunen die Gewerbesteuer-einnahmen. Die Ausrichtung der Kommunalpolitik auf die Sicherung der Steuereinnahmen ging daher unter anderem mit Maßnahmen zur Stärkung bzw. Sicherung gewerblicher Funktionen in den Innenstädten einher. Für die Innenstädte bedeutete dies häufig, dass die funktional einseitige Entwicklung durch den Ausbau des Einzelhandels vorangetrieben wurde. Dies wird auch in der Schwerpunktsetzung vieler

Innenstadtkonzepte – nämlich in Richtung Stärkung des Einzelhandels – deutlich. Auch wenn systematische Analysen von Innenstadtkonzepten in Bezug auf das Wohnen bislang nicht vorliegen, scheinen diese in der Regel lediglich auf eine Sicherung der Wohnfunktion, eine Stabilisierung oder Minimierung der Verluste ausgerichtet zu sein. Solche Zielsetzungen reichen nach Erkenntnissen aus dieser Studie nicht weit genug und greifen nicht die Anforderungen an das Wohnen auf, die sich aus dem gewachsenen Interesse am Wohnen in der Innenstadt ergeben.

Zu den Maßnahmen mit ambivalenten Folgen zählt der Bau von innerstädtischen Einkaufszentren, die zwar häufig eine Stärkung der Einkaufsfunktion in der Konkurrenz mit Standorten im Umland bewirkten, in ihren großformatigen Strukturen aber oft Fremdkörper im Stadtgefüge darstellen und neue Verkehrsbelastungen durch Zulieferverkehr und Besucherströme auslös(t)en. Kleinräumig kam es zu Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, quartiersübergreifend wurde auch die innerstädtische Zentrenstruktur in den größeren Städten einer wachsenden Konkurrenz ausgesetzt.

Inzwischen wird Wohnen zwar als wichtiges Element einer urbanen und damit attraktiven Innenstadt angesehen. Ob diese Ergänzungsfunktion allein, die mittlerweile auch Bestandteil von Innenstadtkonzepten ist, ausreicht, um die zentralen Lagen als Wohnstandort zu sichern, bleibt abzuwarten.

Als zweiter negativer Aspekt der Ökonomisierung der Kommunalpolitik ist die Reduzierung des öffentlichen Wohnungsbestandes durch den Verkauf von öffentlichen Wohnungsbeständen zu nennen. Die Fallstudienstädte sind von solchen Bestandsveräußerungen in unterschiedlichem Maße betroffen. Mit dem Verkauf von Wohnungen, einer Teilprivatisierung des kommunalen Wohnungsunternehmens oder einer vollständigen Veräußerung reduzieren sich die Steuerungsfähigkeit der Kommunen in einem zentralen Handlungsfeld kommunaler Daseinsvorsorge und der Einfluss auf die Umsetzung von stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen in der Stadt, auch weil das Interesse an einer Zusammenarbeit mit den Kommunen bei den Käufern teilweise nur gering ausgeprägt ist. Die Auswirkungen dieses Steuerungsverlustes auf die Städte sind angesichts der noch relativ jungen Entwicklung bislang nicht absehbar, ihre Folgen für die Innenstädte hängen maßgeblich von der dortigen Eigentümerstruktur ab.

Bauleitplanung

Auch die Gebietskategorien der Bauleitplanung können in den zentralen Lagen der Innenstädte Probleme für die Stärkung des Wohnens darstellen. Einige dieser Kategorien transportieren in ihrer Ausgestaltung nach wie vor das Leitbild der funktionsgetrennten Stadt und knüpfen an überkommene Anforderungen der Industriegesellschaft hinsichtlich der räumlichen Planung an. Problematisch sind im Hinblick auf die Funktionsmischung ebenso reine Wohngebiete (die für die Innenstädte allerdings keine Rolle spielen), in denen gewerbliche Nutzungen nur in

Ausnahmen zulässig sind, wie Kerngebiete, in denen gewerbliche Nutzungen Vorrang haben und eine Wohnnutzung ausgeschlossen ist, sofern sie nicht explizit im Bebauungsplan festgesetzt ist.

Bau- und Wohnungsgrößenstruktur

Dass sich der zunehmende Wunsch nach innerstädtischem Wohnen nicht überall in empirischen Befunden wie steigenden Einwohnerzahlen oder positiven Wanderungssalden niederschlägt, hängt nach den Erkenntnissen dieser Studie im Wesentlichen mit Defiziten bei der Bau- und Wohnungsgrößenstruktur zusammen: Entweder steht nicht in ausreichendem Maße Wohnraum zur Verfügung, oder er entspricht nicht den Anforderungen der nachfragenden Nutzergruppen an Struktur und Qualität.

Familien stellen aus kommunalpolitischer Perspektive eine wichtige Bevölkerungsgruppe dar. Als bedeutendes Hemmnis für eine stärkere Wohnnutzung der Innenstädte durch Familien muss nach den Ergebnissen dieser Studie der Mangel an großen Wohnungen bezeichnet werden. Wegzugsbefragungen der Kommunen wie auch Aussagen in den Innenstädten belegen, dass die meisten Familien, die aus der Innenstadt wegziehen, am liebsten *innerhalb des Quartiers* in eine neue Wohnung gezogen wären, wenn es entsprechende Angebote gegeben hätte.

Die Wohnungsgrößenstruktur in den Innenstädten ist überwiegend auf kleine Haushalte ausgerichtet. Dazu trägt in vielen Städten auch die Baustruktur aus der Zeit des Wiederaufbaus bei. Die Nachkriegsbauten, die unter den Rahmenbedingungen einer gravierenden Wohnungsnot auf die Wohnbedürfnisse damaliger Kleinfamilien ausgerichtet waren, entsprechen heute oft nicht einmal mehr den Anforderungen von Paarhaushalten. Die Folge ist ein noch größerer Konkurrenzkampf um die ohnehin zu geringe Zahl großer Wohnungen.

Unabhängig von der Größenstruktur zeichnet sich ab, dass die relativ gleichförmigen Wohnungsstrukturen im Bestand immer weniger den Anforderungen einer Stadtgesellschaft entsprechen, die sich hinsichtlich von Wohnleitbildern, Lebensstilen und funktionalen Anforderungen an eine Wohnung insbesondere in den Innenstädten diversifiziert.

Einer entsprechenden Differenzierung des Angebots durch den Neubau von Wohnungen stehen in prosperierenden Städten die häufig geringen Bauflächenpotenziale entgegen. Auch die Aktivierung vorhandener Flächenpotenziale in den Innenbereichen, die im Eigentum von privaten Akteuren sind, erweist sich oft als problematisch. In Kommunen mit einem entspannten Wohnungsmarkt wirkt dagegen ein Überhang im Wohnungsbestand der Investitionsbereitschaft und damit der Neubautätigkeit entgegen.

Anbieter- und Eigentümerstruktur

Aus den bisherigen Ausführungen wird erkennbar, dass sich im Zuge der Heterogenisierung der Gesellschaft neue Nutzergruppen mit Wohnwünschen entwickeln, die von den gängigen Anbietern von Wohnraum nicht abgedeckt werden. Auch wenn ein verstärktes Interesse am Wohnen in der Innenstadt von Investoren weitgehend bestätigt wurde, macht sich dieses bislang nicht in der Zahl der Baufertigstellungen bemerkbar. Außerdem bezieht sich dieses Interesse auf wenige besonders renditeträchtige Marktsegmente. Da es ebenfalls an gehobenem Wohnraum in vielen Innenstädten mangelt, tragen auch diese Aktivitäten zu einer sinnvollen Differenzierung des Wohnungsangebotes bei.

In anderen Segmenten des Wohnungsmarktes fehlt es dagegen an neuen Angeboten, dazu zählen auch Angebote für neue Wohnformen in den Innenstädten. Gerade diesen – in unterschiedlichem Maße auf formal vereinbarte Kooperationen zwischen den Bewohnerinnen und Bewohnern ausgerichteten – Projekten kommt im Zuge von Alterung und Vereinzelung eine wachsende Bedeutung zu. Beispiele aus der Praxis zeigen, dass solche kooperativen Wohnprojekte einen längeren Verbleib in der eigenen Wohnung bei einsetzender Unterstützungs- oder Pflegebedürftigkeit im Alter gewährleisten. Weil auch in Bezug auf das Familienwohnen in der Stadt neue Wohnformen immer wichtiger werden, gehen die Potenziale für Wohnprojekte über das bisherige Nischendasein hinaus.

Hemmnisse für die Entstehung solcher Wohnprojekte in den Städten liegen vor allem in organisationsbedingten Marktzugangsbeschränkungen bei der Akquirierung von Grundstücken, Informationsdefiziten über bestehende Unterstützungsangebote und fehlendem Know-how im baulichen Bereich. Das Potenzial für eine Stärkung der Wohnfunktion in den Innenstädten, das in diesen kooperativen Wohnprojekten hinsichtlich Baustruktur, urbaner Vielfalt und der Sicherung sozialer und räumlicher Integration und Gleichheit liegt, kann dadurch vielerorts nicht erschlossen werden.

Auf die Ausdifferenzierung der Wohnungsnachfrage haben gewerbliche Wohnungsanbieter und Investoren bislang nicht hinreichend reagiert. Auch vor diesem Hintergrund ist die Veräußerung öffentlicher Wohnungsbestände als problematisch zu bewerten. Keine Privatisierung öffentlicher Wohnungsbestände ging bislang mit Maßnahmen zur Differenzierung des Angebotes einher. Vielmehr sind damit vielerorts rückläufige Investitionen verbunden.

Ein weiterer Weg zur Verbesserung der Angebotsstruktur liegt in Großstädten in der kommunalen Wohnraumförderung. Wegen des beschränkten finanziellen Rahmens können diese Förderprogramme häufig jedoch keine Breitenwirkung entfalten. Außerdem wird wegen der Eigentumsorientierung der meisten kommunalen Förderprogramme das wichtigste Segment innerstädtischen Wohnens nicht abgedeckt, nämlich das Wohnen zur Miete. Wie Wegzugsbefragungen zahlrei-

cher deutscher Großstädte ergaben (vgl. z.B. Stadt Köln 2003, S. 36; Dobroschke 2005), wohnt ein erheblicher Anteil der „Stadtflüchter“ auch im Umland weiterhin zur Miete. Die Wohnform „Eigenheim“ scheint zwar nach wie vor eines der Umzugsmotive zu sein, aber auch der Mangel an kostengünstigem Wohnraum in der Stadt dürfte für viele Umzüge verantwortlich sein.

Umweltprobleme

Ein gravierendes Problem für das Innenstadtwohnen stellt der Autoverkehr in den Städten dar. Trotz der umfangreichen Maßnahmen zur Bündelung des Verkehrs, zur Verkehrsberuhigung und zur Reduzierung der Luftverschmutzung stellen Verkehrslärm und die Belastung der Luft mit Feinstaub und anderen Schadstoffen weiterhin eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensverhältnisse an vielen Stellen in den Innenstädten dar.

Auch Zerschneidungseffekte der großen Ring- und Ausfallstraßen zählen zu den negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs und beeinträchtigen die Nutzung des öffentlichen Raumes für Bewohnergruppen mit Mobilitätsbeschränkung, Senioren und Familien in erheblichem Maße.

Besonders problematisch gestaltet sich die Situation von Wohnlagen entlang der Hauptverkehrsachsen. Zwar erscheint angesichts der „Pfadabhängigkeit“ dieser Umwelteinflüsse der Begriff der Segregation unpassend für die Beschreibung der daraus folgenden sozialräumlichen Prozesse. Gleichwohl ist eine unfreiwillige räumliche Konzentration sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen an verkehrsbelasteten Wohnstandorten evident, die weit reichende negative Folgen für die Kommunen haben kann. Das Fehlen von Quartiersbezug erschwert die Anwendung von Maßnahmen, wie sie sich beispielsweise im Zuge des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“ bewährt haben.

Imageprobleme

Ein negatives Image der Innenstadt als Wohnstandort kann ein massives Problem für die Entwicklungsperspektive einer Stadt darstellen, das auch durch umfangreiche objektive Verbesserungen wie eine Ausweitung und Differenzierung des Wohnungsangebotes sowie Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung kurzfristig nicht behoben werden kann. Gerade in der Außenwahrnehmung müssen oft „dicke Bretter gebohrt“ werden, wie auch in den Fallstudienstädten deutlich wurde.

Gravierende Folgen für das Innenstadtwohnen durch Änderungen ordnungspolitischer Rahmensetzungen – zu ihnen zählen die Einführung einer nicht an Kriterien der nachhaltigen Siedlungsentwicklung gebundenen Wohneigentumsförderung („Wohnriester“) sowie die Rückkehr zur alten Regelung der Pendlerpauschale –

sind bislang (noch) nicht erkennbar, diese Änderungen stellen jedoch kein gutes Signal für die Städte dar.

4.3 Wohnen als Faktor einer erfolgreichen Innenstadtentwicklung

So unterschiedlich das Verständnis von Innenstadt in den Fallstudienstädten ausfiel, so einheitlich war die Begründung für die jeweilige Abgrenzung. „Innenstadt“ wurde in Bezug auf das Wohnen weniger als operativer Begriff beispielsweise für Programmabgrenzungen an Hand eindeutiger statistischer Indikatoren verwendet. Es handelt sich vielmehr um einen „politischen“ Begriff, auf den sich bestimmte Zielsetzungen beziehen, die für die Stärkung der Stadt insgesamt von Bedeutung sind.

Innenstadt in diesem Sinne stellt als Zentrum den symbolischen Kern dar, auf den sich als *pars pro toto* Außenwahrnehmung und Eigenbild der Stadtbewohnerschaft fokussieren. Bestandteil dieses Identifikationskerns des Städtischen sind neben den Quartieren, die auch de facto ganz überwiegend jene Funktionen beheimaten und den Bedeutungsüberschuss der Stadt ausmachen, die ergänzenden Quartiere um diese zentralen Lagen herum.

Dieser funktional und symbolisch wichtigste Bereich der Stadt ist damit auch von zentraler Bedeutung für die Kernbereiche kommunalpolitischen Handelns. Diese bestehen neben der Sicherung von sozialer und räumlicher Integration sowie von Gleichheit in der Ausgestaltung und Sicherung des verfassungsrechtlich festgeschriebenen Status der Gemeinden als autonome, handlungsfähige politische Körperschaft und im Bestreben nach Identität und kulturellem Selbstverständnis.

Die Sicherung der kommunalen Selbstverwaltung wird entscheidend über die Finanzsituation der kommunalen Haushalte bestimmt, die wiederum maßgeblich von den Gewerbesteuererträgen abhängt. Deswegen war Kommunalpolitik in den vergangenen Jahren hauptsächlich von den Bemühungen um eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes und damit von einer Ökonomisierung der Innenstädte geprägt.

Stadtpolitische Maßnahmen für die Innenstädte mit dem Ziel der Sicherung der kommunalen Selbstverwaltung nehmen – je nach Ausgangslage und Entwicklung – immer Bezug auf die zentralörtlichen Funktionen.

In Städten, deren Innenstädte stark von einer gewerblichen Nutzung geprägt sind, ist das Wohnen in der Innenstadt als *ergänzende Funktion* ins Blickfeld von Politik und Planung gerückt, die vor allem dafür sorgen soll, dass dieses Zentrum auch außerhalb der Geschäftszeiten lebendig ist und urban wirkt. Dahinter steht die Erkenntnis, dass in monofunktionalen Stadtstrukturen auch die dominierende Funktion auf lange Sicht Schaden nimmt und mit dieser monofunktionalen Nutzung wichtige Potenziale für die Stadtentwicklung nicht aktiviert werden können.

In den Innenstädten von Kommunen, die infolge wirtschaftlichen Strukturwandels, durch Schrumpfung oder Standortverlagerungen von Unternehmen Funktionsverluste zu verzeichnen hatten, dient die Stärkung innerstädtischen Wohnens oft dazu, den *Verlust an zentralörtlichen Funktionen zu kompensieren*, durch den die Nutzungsintensität in den Innenstadtlagen abnimmt.

Im Extremfall kann das stadtpolitische Ziel auch darin liegen, über eine *funktionale Aufwertung* der Innenstadt durch die Stärkung des innerstädtischen Wohnens überhaupt erst wieder eine Nutzungsintensität in den Innenstadtbereichen zu erreichen, die deren Standortbedingungen gerecht wird und dazu beiträgt, städtische Infrastruktur stärker auszulasten.

Die bestehende städtische Infrastruktur ist auf die Konzentration eines hohen Anteils der Stadtbevölkerung auf vergleichsweise geringer Fläche ausgerichtet. Die Auslastung dieser Infrastruktur stellt im Zuge des demographischen Wandels und weiterer ordnungspolitischer, materieller und technisch-betrieblicher Herausforderungen ein Thema von hoher kommunalpolitischer Relevanz dar (vgl. Libbe 2009). Eine Stärkung urbanen Wohnens in den Innenstädten ist damit ein wichtiger Baustein bei der Sicherung des hohen Versorgungsniveaus mit Infrastrukturdienstleistungen in den Städten.

Wie bereits oben dargestellt, stellen die vielfältigen Belastungen aus dem Autoverkehr eines der wichtigsten Hemmnisse für die Entwicklung des Wohnstandortes Innenstadt dar. Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung sind ein möglicher Weg, diesem Problem entgegenzutreten. Mit der Stärkung des Wohnens in der Innenstadt können die Kommunen darüber hinaus einen Beitrag zur Verkehrsreduzierung und damit zur Sicherung sozialer und räumlicher Integration und Gleichheit leisten. Denn die Attraktivität des urbanen Wohnens in der Innenstadt rührt von kurzen Distanzen zwischen Arbeitsort, Wohnung und Versorgungs- bzw. Infrastrukturangeboten, die sich durch den nicht-motorisierten Individualverkehr oder öffentliche Verkehrsmittel überwinden lassen.

4.4 Innerstädtisches Wohnen als Gegenstand der Stadtpolitik

Die bisherigen Ausführungen verdeutlichen, dass zahlreiche Argumente für die Stärkung des Wohnens in der Innenstadt sprechen. Angesichts der aufgeführten Hemmnisse und Konfliktpotenziale ist jedoch nicht davon auszugehen, dass eine solche Entwicklung ein „Selbstläufer“ ist. Es hängt in vielen Bereichen davon ab, inwieweit Chancen, die sich aus Trends und Entwicklungen ergeben, durch stadtpolitische Weichenstellungen und Maßnahmen seitens der Kommunen ergriffen werden.

In Bezug auf das innerstädtische Wohnen als Gegenstand der Stadtpolitik geht es im Kern um die Frage, welche Zukunftschancen urbane, innerstädtische Lebens-

stile in einer hoch komplexen und sich weiter pluralisierenden Gesellschaft haben und welche Auswirkungen dies auf die Entwicklung der Städte haben wird.

Die Entwicklung des Wohnens in der Innenstadt muss als strategische Querschnittsaufgabe gesehen werden, in die Aspekte von Stadtplanung, Verkehrspolitik, Identitätspolitik und natürlich auch weiterhin der kommunalen Sozialpolitik (als Kernaufgabe im klassischen Verständnis städtischer Wohnungspolitik) einfließen.

In den vorangegangenen Kapiteln und Abschnitten wurde eine große Bandbreite von Rahmenbedingungen behandelt, die Einfluss auf das Wohnen in der Innenstadt nehmen oder zu diesem in einem interdependenten Verhältnis stehen. Wie sich zeigte, unterscheiden sich deren Wirkungsweisen in den Fallstudienstädten zum Teil erheblich. Je nach Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Wohnungsmarktentwicklung wurde im Rahmen dieser Studie in den Fallstudienstädten sehr unterschiedlicher Steuerungsbedarf deutlich.

Wie schon ausgeführt wurde, gibt es kein einheitliches Verständnis davon, was unter „Innenstadt“ in Bezug auf Wohnen zu verstehen ist. Selbst innerhalb einer Stadt können die Ansichten darüber teils deutlich auseinandergehen. Da der Innenstadtbegriff im Wohnkontext nur schwer formal abgrenzbar und stark interessegeleitet ist, dürfte eine der Herausforderung eines politischen oder planerischen Vorhabens zur Entwicklung des Innenstadtwohnens auch darin liegen, ein gemeinsames räumliches Verständnis von diesem zu schaffen. Als zielführend hat sich hierbei die Einbindung relevanter Akteursgruppen in die Erstellung strategischer Konzepte erwiesen, also beispielsweise von integrierten Stadtentwicklungskonzepten, kommunalen Wohnkonzepten oder auch von Innenstadtkonzepten.

Ein Innenstadtmaking, das im eigentlichen Sinne des Begriffs (vgl. Birk und andere 2006; Hollbach-Grömig und andere 2005) über das Citymarketing in der üblichen Form der Einzelhandelskonzeptionen von Gewerbevereinen und Wirtschaftsförderungen hinausgeht, die Überprüfung und gegebenenfalls Differenzierung von Anbieter- und Angebotsstruktur in der Innenstadt sowie eine Wohnungspolitik, in der sich ergänzende und das ganze Spektrum an Wohnleitbildern abdeckende Angebote auch über die Grenzen der (Kern-)Stadt hinaus entwickelt werden, sind von entscheidender Bedeutung für die nachhaltige Stärkung von Stadtregionen und deren zentralen Lagen, wie im Folgenden ausgeführt wird.

4.4.1 Stärkung von Image und Identität

Der Wohnstandort Innenstadt ist nicht gleichzusetzen mit jenem Teil der Stadt, der im Sinne einer wie auch immer definierten Bebauungs- oder Bevölkerungsdichte als „urban“ bezeichnet werden kann. Innenstadt ist mehr als nur der Gegenpart zum Stadtrand oder dem Umland. Entscheidend ist vielmehr der – gleichwohl schwer abzugrenzende – identifikatorische Bezug der Bewohnerinnen

und Bewohner auf die zentralen Bereiche der Stadt. Darin unterscheiden sich die Quartiere, die im Rahmen dieser Studie mehrheitlich untersucht wurden, etwa von ähnlich dicht bebauten Quartieren, deren Bezugs- und Bindungssystem aber auf eine andere räumliche Einheit ausgerichtet sind. Urban kann auch außerhalb der Innenstadt gewohnt werden.

Prozessen der Selbstvergewisserung kommt in Umbruchsituationen eine zentrale Rolle zu. Dies zeigt sich auch in Bezug auf das Wohnen. Demographischer Wandel, ökonomische Transformationsprozesse, das daraus folgende veränderte Standortverhalten von Unternehmen einerseits und die Auswirkungen auf die Verbindungen von Wohnen und Arbeiten andererseits haben massive Auswirkungen auf die Innenstädte insbesondere der großen Städte. Noch gar nicht absehbar sind die Folgen steigender Energiekosten und der Einfluss neuer Kommunikationstechnologien auf das Mobilitätsverhalten (vgl. Maertins und Schmoe 2008).

Identitätspolitik und Imagebildung kommt damit eine entscheidende Bedeutung für die Renaissance der Innenstadt als Wohnstandort zu (vgl. Abschnitt 3.2.2). Umgekehrt ist jedoch der Wohnstandort ebenfalls von großer Bedeutung für die Attraktivität der Innenstadt, für die Bestrebungen der Kommunen nach Urbanität und Authentizität. In der Analyse wurde deutlich, dass die Innenstädte vital bleiben müssen, weil sie Brennpunkt für die Imagebildung der Städte sind. Dies kann nur gelingen, wenn die Wohnfunktion erhalten bleibt, weiter entwickelt wird und nicht nur als eine Ergänzungsfunktion zu Einzelhandel, Freizeitangeboten und gewerblicher Nutzung betrachtet wird.

Das Image einer Stadt oder von einzelnen Teilbereichen ist nicht beliebig gestaltbar, viel weniger noch im Außenbild als in der Binnenwahrnehmung (vgl. Abschnitt 3.2.2). Alte Klischees sind äußerst langlebig und stellen mitunter einen objektiv nicht zu überwindenden Malus für die Attraktivität des Wohnstandortes Innenstadt dar. Es scheint daher äußerst schwierig, durch konkrete Maßnahmen einen Imagewechsel herbeizuführen. Gleichwohl wurde ein solcher vielerorts bereits vollzogen, ist aber weniger das Produkt einer gesteuerten Entwicklung als von Eigeninitiative und kreativem Umgang mit „Krisen“. Nach Angaben der Fallstudienstädte sind bestimmte Branchen oder auch Milieus – je nachdem, ob man das Thema ökonomisch oder soziologisch angeht – für diesen Imagewandel verantwortlich. Die Schlussfolgerung, die Kommunen daraus ziehen können, besteht darin, entsprechende Rahmenbedingungen für die Ansiedlung dieser Branchen bzw. für die Wohnstandortwahl dieser sozialen Gruppierungen in den Innenstädten zu schaffen – wobei zwischen Branche und Milieu infolge der zunehmenden Verschränkung von Privatsphäre (Wohnen) und Arbeitssphäre kaum noch unterschieden werden kann.

Je nach Situation vor Ort ist es Ziel oder Folge dieses Imagewandels, neue Bewohnergruppen als Träger der Renaissance für die Innenstadt zu gewinnen. Damit wird ein positiver, sozial stabilisierender Effekt auf die Innenstadtentwicklung ver-

bunden, weil dadurch die soziale Vielfalt in den zentralen Lagen vergrößert wird. Eine wesentliche Aufgabe der Innenstadtentwicklung besteht nämlich in vielen Städten in einer Veränderung der Sozialstruktur. Das Ziel einer sozialen Mischung im Quartier kann auch mit Aktivitäten zur Aufwertung verbunden sein, die in letzter Konsequenz die *Gentrification* von Quartieren und Wohnlagen nach sich ziehen. Auch wenn Gentrification nach den Ergebnissen dieser Studie kein aktuelles Problem in den Innenstädten darstellt, besteht angesichts entsprechender Tendenzen in anderen Städten diesbezüglich Beobachtungsbedarf.

4.4.2 Von der Daseinsvorsorge zur Angebotspolitik

Die beschriebenen Entwicklungen machen eine Ausweitung der Wohnungspolitik in den meisten Städten erforderlich. In der Vergangenheit wurde die Aufgabe der kommunalen Wohnungspolitik überwiegend in der sozialen Wohnraumversorgung gesehen, also vor allem in der Förderung von einkommensschwachen Haushalten. Diese sozialpolitische Dimension der kommunalen Wohnungspolitik wird in Zukunft weiterhin von hoher Bedeutung sein. Insbesondere die Suche nach innovativen Lösungen für die Unterbringung von am Markt benachteiligten Haushalten nach dem rapiden Bestandsrückgang belegungsgebundenen Wohnraums stellt angesichts der dargestellten Trends eine besondere Herausforderung für die kommunale Wohnungspolitik dar. Bei der Belebung des in den vergangenen Jahren nahezu zum Erliegen gekommenen innerstädtischen Mietwohnungsbaus kommt den kommunalen Wohnungsunternehmen eine hohe Bedeutung zu.

Für benachteiligte Stadtteile, die durch eine Kombination von hohem Migrantenanteil, geringem Pro-Kopf-Einkommen, hohem Anteil an Transferempfängerhaushalten sowie einem hohen Erwerbslosenanteil vor allem bei jungen Migranten gekennzeichnet sind und die es weiterhin auch (aber eben nicht nur) in den Innenstädten geben wird, sind spezifische Ansätze erforderlich, die an das, was sich im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“ bewährt hat, anknüpfen.

Wohnungspolitik als kommunalpolitische Aufgabe geht über die Daseinsvorsorge hinaus. Daher gilt es auch fiskalische und städtebauliche Aspekte der Wohnungspolitik stärker in den Blickpunkt zu rücken.

Unter fiskalischen Gesichtspunkten müssen die Bemühungen um eine Ausweitung und Differenzierung des Wohnungsangebotes für mittlere und obere Einkommensgruppen intensiviert werden. Möglichkeiten dazu bietet die von vielen Städten in den vergangenen Jahren wieder aufgenommene kommunale Wohneigentumsförderung. Ohne dass hierüber Daten aus einer systematischen Erfassung vorlägen, scheint diese häufig auf die Unterstützung von Schwellenhaushalten und/oder altengerechter Wohnungsangebote zu zielen und damit besonders die neuen innerstädtischen Nutzergruppen anzusprechen.

In Bezug auf die Ausdifferenzierung der Wohnungsnachfrage, auf die der Markt bislang nicht hinreichend reagiert hat, ist die Kommune auch als Eigentümerin von Wohnungsbeständen gefragt. Da von einer Veräußerung öffentlicher Wohnungsbestände bislang keine Aktivitäten zur Differenzierung des Angebotes ausgingen, ist von einer Privatisierung öffentlicher Wohnungsbestände auch unter diesem Gesichtspunkt abzuraten. Stattdessen sollte eine Differenzierung des Wohnangebotes durch Maßnahmen der kommunalen Wohnungsunternehmen im Bestand und beim Wohnungsneubau unterstützt werden.

Angesichts vielerorts knapper Flächenpotenziale und/oder Neubauaktivitäten sollten diese Maßnahmen unter Berücksichtigung der Lageeignung konsequent auf die Entstehung solcher Wohnungsangebote ausgerichtet werden, an denen es am meisten mangelt. Dabei handelt es sich in vielen Städten um große Wohnungen und um kooperative Wohnformen. Neben der gezielten Aktivierung von Baulandpotenzialen spielen auch kommunale Beratungsangebote im Zusammenhang mit der Diversifizierung des Wohnungsangebotes künftig eine größere Rolle, unter anderem in Bezug auf die Wohnungsanpassung und Fördermöglichkeiten.

Die Bedeutung von Familien für die Bevölkerungsentwicklung wurde an anderer Stelle bereits hinreichend beschrieben. Sie stellen die entscheidende Zielgruppe für eine nachhaltige (Innen-)Stadtentwicklung dar. Zugleich suchen Familien bei einem notwendigen Umzug ganz überwiegend nach neuem Wohnraum in ihrem Quartier. Die Städte sollten alles in ihre Zuständigkeit Fallende tun, um ihnen das zu ermöglichen. Gelingt es, Familien in der Stadt halten, bis die Kinder in die Schule gehen, dann ist ihr langfristiger Verbleib in der Stadt höchstwahrscheinlich. Diese Familien tragen damit maßgeblich zur Sicherung sozial ausgewogener Bevölkerungsstrukturen bei (vgl. Sturm und Meyer 2008).

Aber auch alte Menschen sind darauf angewiesen, angemessenen Wohnraum und vor allem eine adäquate soziale Infrastruktur im Quartier vorzufinden, denn sie benötigen ein vertrautes Umfeld. Auch hier kommt der Anpassung des Wohnungsangebotes besondere Bedeutung zu. Die wichtigste Lehre aus dieser Beobachtung wie aus der Studie insgesamt dürfte damit sein, dass es bei den Maßnahmen zur Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt vor allem um das Halten von Personen geht, die dort bereits wohnen. Es geht um eine Anpassung an den sich ändernden Wohnbedarf dieser Menschen und erst in zweiter Linie um neue Bewohnerinnen und Bewohner.

4.4.3 Die Bedeutung neuer Wohnformen

Neue Anforderungen an die Stadtentwicklungspolitik resultieren auch aus der oben beschriebenen Polarisierung sowie Heterogenisierung der Gesellschaft (vgl. Abschnitte 3.3.3 und 3.4.7), weil daraus auch eine Differenzierung des bislang

vielerorts relativ monostrukturellen Wohnungsangebotes in den Innenstädten folgen muss.

Die Unterstützung der neuen Wohnformen durch die Kommunen dient insbesondere der Ergänzung des Wohnungsangebotes um Wohnraum, der von den etablierten Investoren und Wohnungsanbietern nicht realisiert wird. Sie stellt damit ein Steuerungsinstrument der Kommunen von zunehmender Bedeutung bei der Qualifizierung der Wohnungsbestände dar.

Hierzu ist auch eine konsequente Ausrichtung der kommunalen Förderpolitik (sowohl materiell als auch im Sinne von Unterstützung) auf eine Differenzierung des Wohnungsangebotes erforderlich. Anknüpfungspunkte bieten sich etwa im Rahmen von Maßnahmen zur Brachflächenaktivierung, bei der Umsetzung von Stadtumbaumaßnahmen bzw. von (nach wie vor bestehenden) Neubauvorhaben oder im Hinblick auf die Überprüfung von Grundrissen und Ausstattungsmerkmalen hinsichtlich zeitgemäßen Anforderungen und bei der Überprüfung von Beständen auf Wirtschaftlichkeit, Energieeffizienz etc. Auch die konsequente Lenkung der (geringen) Neubauvolumina auf eine Differenzierung der Wohnungsangebote durch kommunale Förderprogramme oder durch die immaterielle Unterstützung von Initiativen für Wohnprojekte und Genossenschaftsgründungen ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung. Neue Wohnformen werden eine zentrale Rolle bei der Befriedigung der sich ausdifferenzierenden Wohnbedürfnisse spielen.

Das Argument einiger Kommunalvertreterinnen und -vertreter, eine aktive Unterstützung neuer Wohnformen durch die Kommunen sei nicht gerechtfertigt, weil damit der Nutzen für die Stadt auf eine Nische im Wohnungsmarkt beschränkt bleibe, für den dazu noch ein vergleichsweise hoher Verwaltungsaufwand nötig sei, greift damit zu kurz. Es handelt sich um kein Nischenphänomen, wie in so unterschiedlichen Städten wie Hamburg, Freiburg oder Tübingen zu beobachten ist. Und es handelt sich um eine Maßnahme, die weit über die Wohnungspolitik im engeren Sinne hinaus Wirkung entfaltet.

Die neuen Wohnformen tragen als Ergänzung bestehender Wohnungsangebote in der Stadt zum Bedeutungsgewinn der innerstädtischen Wohnfunktion bei. Erst durch sie werden nämlich Wohnungsangebote geschaffen, wie sie jene Bevölkerungsgruppen nachfragen, unter denen nach mehrheitlicher Auffassung der befragten Experten eine steigende Nachfrage nach innerstädtischen Wohnstandorten zu verzeichnen ist und die bislang die stärksten Wanderungsverluste für die Innenstädte hervorgerufen haben. Wichtig ist dabei in der Regel nicht der Mengeneffekt, sondern der Aufmerksamkeitsgewinn, der dem innerstädtischen Wohnen durch Nutzergruppen entgegengebracht wird, die bislang in den Innenstädten unterrepräsentiert sind.

Neue Wohnformen sind als urbane Wohnformen auch eine Frage des Lebensstils. Sie sind weder alters- noch einkommensspezifisch. In ihnen drückt sich der Wunsch nach selbstbestimmtem, selbstorganisiertem Leben aus. Ihre Unterstüt-

zung stellt eine Aufgabe dar, die quer zu den klassischen einkommensbezogenen Förderinstrumenten liegt.

Es ist davon auszugehen, dass Wohnungsbestandsstrukturen und Markthemmnisse bislang eine stärkere Verbreitung neuer Wohnformen verhindern. Diese Markthemmnisse betreffen insbesondere den Zugang zu Grundstücken und die Finanzierung des Bauvorhabens. Gruppenorientierte Wohnprojekte sind nur dann in der Lage, um zum Verkauf stehende Grundstücke mitzubieten, wenn ihnen hinreichend Zeit für die Angebotserstellung eingeräumt wird. In der Regel ist ein zeitaufwändiger Abstimmungsprozess für solche grundlegenden Entscheidungen wie ein Kaufgebot nötig. Auch die Klärung der Finanzierung erfordert einen höheren zeitlichen Aufwand, weil etwa die Verhandlungen mit den Banken nicht durch einen einzelnen Investor, sondern durch eine ganze Gruppe von „Investoren“ geführt werden müssen. Dieser erhöhte Abstimmungsbedarf stellt einen spezifischen Wettbewerbsnachteil dar, wenn Projekte für eigentumsbezogene neue Wohnformen mit anderen Interessenten um Grundstücke in der Stadt konkurrieren. Aber auch Wohnprojekte auf Mietbasis oder in Genossenschaften erfordern längere Vorlaufzeiten durch den aufwändigen Steuerungsprozess. Dieser zusätzliche Aufwand wie auch die (mitunter berechtigte) Befürchtung, dass dieser Aufwand durch das Scheitern eines Projektes umsonst sein könnte, etwa weil es zu Konflikten innerhalb der Gruppe oder dem Abspringen von Gruppenmitgliedern kommt, sorgt bei vielen potenziellen Partnern und auch bei einigen Kommunen für Zurückhaltung bei der Unterstützung der neuen Wohnformen.

4.4.4 Intensivierung von Kooperationen mit den Wohnungsmarktakteuren

Die Verbesserung des Wohnungsangebotes in den Innenstädten liegt im ureigsten Interesse der Städte, denn ein ausreichendes Angebot an bezahlbarem Wohnraum verhindert Abwanderungen in das städtische Umland, stärkt als zentraler Standortfaktor die Anziehungskraft auf ansiedlungswillige Unternehmen und hilft, die Kosten der Unterkunft für Empfänger von Transferleistungen zu vermindern.

Kommunen müssen dabei auch Konzepte für eine Förderung kostengünstigen Mietwohnungsbaus entwickeln, der in den Innenstädten nahezu zum Erliegen gekommen ist – wenn man von Angeboten im Hochpreis- und Luxussegment in begehrten Wohnlagen absieht. Nach Beobachtungen der Fachkommission Wohnungswesen des Deutschen Städtetages (DST) sind aber selbst bei vorhandenen Förderprogrammen private Investoren vielfach nicht zum Bau von Mietwohnungen in den Städten bereit. Hier werden die Kommunen in Zukunft verstärkt auf Allianzen mit der Wohnungswirtschaft hinarbeiten müssen.

Der „Pflege“ einer diversifizierten Anbieterstruktur in den Innenstädten mit kommunalem, genossenschaftlichem und privatwirtschaftlichem Wohnungsbestand

kommt in diesem Zusammenhang hohe Bedeutung zu. Wohnungswirtschaftliche Akteure sind potenzielle Kooperationspartner für das Erreichen sozial- und stadtentwicklungspolitischer Ziele. Der Rückgriff auf die kommunalen Wohnungsunternehmen liegt nahe, sofern sie sich noch in kommunalem Eigentum befinden. Dabei besteht die Möglichkeit der unternehmerischen Ausrichtung auf die Erstellung jener Wohnungsangebote, an denen es in der Innenstadt mangelt.

Doch die kommunalen Wohnungsunternehmen allein werden nicht überall als Partner ausreichen. Für eine Zusammenarbeit bieten sich vielerorts auch Wohnungsgenossenschaften an, denn diese leisten weit mehr als nur die Versorgung ihrer Mitglieder mit Wohnraum. Sie waren in den letzten Jahren in vielen Kommunen als einzige Wohnungsmarktakeure im Mietwohnungsbau aktiv, weil sie einerseits über eine ausreichende Eigenkapitalausstattung verfügen und andererseits in ihren Renditeerwartungen andere Maßstäbe anlegen als privatwirtschaftliche Wohnungsunternehmen.

Wohnungsgenossenschaften sind auf Grund der Alterstruktur ihrer Mitglieder häufig Vorreiter bei der Anpassung der Wohnungsbestände an die Erfordernisse des demographischen Wandels. Mit ihren sozialen Aktivitäten wirken sie häufig über den eigenen Mitgliederkreis hinaus stabilisierend auf die Quartiersentwicklung. In ihrem Selbstverständnis als lokal verwurzelte Unternehmen setzen sich viele von ihnen für ein intaktes Umfeld (auch über das Quartier hinaus) ein und arbeiten auch konzeptionell an der strategischen Weiterentwicklung der Wohnungspolitik mit. Kommunen und Wohnungsgenossenschaften weisen damit einen hohen Deckungsgrad bezüglich ihrer Interessen und Zielsetzungen auf. Kommunen sollten die Potenziale verstärkt nutzen, die diese Unternehmensform für die Stadtentwicklung bietet und auf die bereits vielfach hingewiesen wurde (vgl. unter anderem Jekel 2006; Habermann-Nieße 2007; König 2007; Beetz 2008).

In vielen Bereichen ist auch eine stärkere Zusammenarbeit mit der privaten Wohnungswirtschaft für das Erreichen wohnungs- und stadtentwicklungspolitischer Ziele erforderlich. Wie sich allerdings gezeigt hat, bedarf es hier viel intensiverer Aktivitäten als bei den anderen wohnungswirtschaftlichen Akteursgruppen. Sowohl in den Altbaubeständen der Innenstadtlagen von „Stadtumbau“-Kommunen als auch in den Kernbereichen von Kommunen, die in „REFINA“-Projekte zur Aktivierung von innerstädtischen Flächenpotenzialen eingebunden sind, zeigte sich, dass die Ansprache von Einzeleigentümern besonders intensive Bemühungen erfordert (vgl. Difu/IfS 2008). Aber auch bei der Einbindung großer gewerblicher Wohnungseigentümer in stadtentwicklungspolitische Aktivitäten steht den Kommunen eine intensive Kommunikationsarbeit bevor.

4.4.5 Nutzungsdichte und Baustruktur

Die Konzentration von Infrastrukturangeboten in der Stadt, kurze Wege sowie die engmaschigen sozialen Netze erfordern eine flächenintensive Nutzung der Innenstadt. Wenn dieser entscheidende Standortvorteil innerstädtischen Wohnens aufrechterhalten werden soll, dann liegt ein Essential der Stadtpolitik darin, die Qualität der Innenstädte nicht dadurch zu schwächen, dass bei der Bereitstellung neuer Wohnungsangebote auf urbane Dichte verzichtet wird. Maßnahmen zur Stärkung des Innenstadtwohnens müssen dieser Anforderung Rechnung tragen. Das Reihenhhaus in der Großstadt ist keine urbane Wohnform.

Townhouses stellen eine städtebaulich interessante Antwort auf die oben genannte Anforderung an zeitgemäße Wohnungsangebote in vielen Städten dar. Mit ihnen können vor allem Angebote für die gehobene Mittelschicht geschaffen werden, die bislang nur außerhalb der Innenstädte vorzufinden waren. Angesichts steigender Erfordernisse an Barrierearmut oder Barrierefreiheit muss jedoch die Zukunftsfähigkeit dieses Haustyps bezweifelt werden. Schon für Familien mit kleinen Kindern stellen die mehrgeschossigen Häuser auf schmale Grundriss alles andere als eine Optimallösung dar. Für Bewohnerinnen und Bewohner mit Mobilitätseinschränkung jedoch bedeuten die vielen Treppen schnell mehr als nur eine Reduzierung der Lebensqualität. Angesichts der für die Zukunft zu erwartenden stark ansteigenden Anzahl von hochbetagten Stadtbewohnern im Zuge der Alterung der Gesellschaft können diese Wohnungsbestände schnell ein Problem nicht nur für deren Bewohner darstellen.

Der Wunsch der überwiegenden Anzahl älterer Menschen, so lange wie möglich in der eigenen Wohnung zu leben, stellt in Zukunft einen wichtigen Antrieb für eine „Rückkehr“ in die Innenstädte im wörtlichen Sinne dar. Dieser Wunsch wird sich in solchen Häusern viel schwerer realisieren lassen als in herkömmlichen Wohnungstypen und dazu führen, dass sich deren Bewohnerinnen und Bewohner trotz des attraktiven Wohnumfeldes mit einem Umzug befassen müssen, sobald Barrierearmut oder Barrierefreiheit zu den zwingenden Anforderungen an die Wohnung gehört. Bei der Entstehung neuer Wohnungsangebote wie auch bei der Modernisierung bestehender Wohnungen sollte daher der Abbau bzw. die Vermeidung von Barrieren berücksichtigt werden, selbst wenn dabei nicht immer DIN-gerecht vorgegangen werden kann.

Wohnungsleerstand als flächenhaftes Phänomen spielt im Rahmen dieser Fallstudie zwar nur eine untergeordnete Rolle. Quartiers- oder lagebezogener Leerstand trat jedoch in den meisten Fallstudienstädten auf. Er konzentriert sich insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen. Konzepte, die einen Rückbau entlang der Hauptverkehrsstraßen der Innenstädte vorsehen, stellen keine befriedigende Lösung dar, weil die Lärmbelastung – maßgeblicher Auslöser dieses Leerstands – häufig dadurch nur in die dahinter liegende Häuserreihe verlagert wird. Hier ist eine Ausweitung innovativer Ansätze wie alternativer Nutzungskonzepte (auch

jenseits der Wohnnutzung) erforderlich, die sich wiederum nur durch eine verstärkte Kommunikation mit den Eigentümern umsetzen lassen.

4.4.6 Baulandpolitik und Bauleitplanung

Ein weiterer Baustein für die Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt kann unter umgekehrten Vorzeichen, das heißt bei einem Nachfrageüberhang, auch in der Aktivierung innerstädtischer Flächenpotenziale für eine Ausweitung und Differenzierung des Wohnungsangebotes liegen. Innovative Ansätze für die Aktivierung von Grundstücken, die Einzeleigentümern oder nicht vor Ort ansässigen Eigentümern gehören, werden derzeit im Rahmen einer Reihe von Forschungsvorhaben im Forschungsverbund „REFINA“ erprobt¹. Dazu zählt auch die jenseits der Großstädte in vielen Kommunen bisher noch nicht vorhandene systematische Erfassung von Informationen zu innerstädtischen Bauflächenpotenzialen. Wie sich vielerorts und sogar in stark wachsenden Regionen zeigte, deckt die Innenentwicklung den Wohnbaulandbedarf weitgehend oder gar vollständig ab (vgl. hierzu unter anderem Öko-Institut e.V. 2008).

Damit stellt sich auch die Frage nach den Vorteilen der bisher stark auf Flächenneuausweisungen orientierten Wohneigentumsförderung in den Kommunen. Nach den Ergebnissen neuerer Studien sind für die Kommunen durch Flächenneuausweisungen – anders als bislang angenommen – Kostenvorteile gegenüber dem Wohnen in der Innenstadt häufig nicht zu erzielen (vgl. Reidenbach und andere 2007; ILS 2008). Das liegt unter anderem an den hohen Infrastrukturkosten, die für Stadterweiterungen anfallen. Ohne einen Kostenvorteil aber ist nicht ersichtlich, weswegen Kommunen eine Ausweitung der Siedlungsfläche weiter vorantreiben sollten. Diese liegt weder im Interesse der Kommunen selbst noch in dem eines wachsenden Teils der Bevölkerung.

Neben der Baulandpolitik kann eine weitere ordnungspolitische Maßnahme zur Verbesserung der Rahmenbedingungen des Innenstadtwohnens auch in der Überprüfung der städtebaulichen Ziele und planerischen Festsetzungen im Rahmen der Bauleitplanung liegen. Überlegungen, Bebauungspläne zur Aufwertung der Wohnfunktion zu ändern, finden sich auch im Rahmen dieser Fallstudie. Dabei geht es um die Umwidmung eines als Kerngebiet ausgewiesenen Bereichs in ein allgemeines Wohngebiet.

Während die kommunale Planungshoheit die Anpassung von planerischen Festsetzungen an veränderte Ziele allein unter Regie der Städte und Gemeinden ermöglicht, werden die normativen Rahmenbedingungen durch andere Ebenen des

1 Der Förderschwerpunkt „Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement (REFINA)“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung ist Teil der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung (vgl. <http://www.refina-info.de>).

föderalen Systems ausgestaltet. Angesichts der Hinweise aus den Städten erscheint es sinnvoll, die Festlegungen für Gebietskategorien in der Baunutzungsverordnung hinsichtlich der Anforderungen an die Stadtentwicklung zu überprüfen.

4.4.7 Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung

Die Vorteile des innerstädtischen Wohnens sind unumstritten und liegen in kurzen Wegen, sozialen Netzen und dichten Infrastrukturangeboten. Auf diese Stärken müssen die Städte ein besonderes Augenmerk haben und den entsprechenden Standortvorteil ausbauen.

Ein wichtiger Baustein hierfür ist die Nahversorgung. Konzepte zur Erhaltung von Nahversorgungslagen sollten sowohl die Entwicklung der Anbieterstruktur als auch die städtebaulichen Folgen von zu beobachtenden Entwicklungen einbeziehen (vgl. Bunzel und andere 2009). Als bewährt hat sich im Rahmen dieser Studie ein restriktiver Umgang mit den flächenextensiven Discountern sowie eine Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren erwiesen (vgl. Abschnitte 5.1.2.3 und 5.2.3.3). Hochverdichtete Stadtstrukturen erfordern es, auf fußläufige Distanzen ausgerichtete Ladenstrukturen zu erhalten. In vielen Innenstadtlagen helfen ethnische Läden und Delikatessenzläden, die Urbanität zu sichern (vgl. Schuleri-Hartje und andere 2005).

Zu den Wohnumfeldmaßnahmen kann auch die Verbesserung der Umweltbedingungen gezählt werden. Trotz der in den vergangenen Jahrzehnten erzielten Fortschritte muss dies weiterhin als ein wichtiges Handlungsfeld zur Stärkung des Innenstadtwohnens angesehen werden. Insbesondere die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten anderer Verkehrsträger steht dabei im Fokus. Hier bietet sich angesichts der kurzen Wege in der Stadt vor allem die Stärkung des nicht-motorisierten Individualverkehrs an. Insbesondere die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split kann eine spürbare Verkehrsentslastung nach sich ziehen. Maßnahmen, die sich in diesem Zusammenhang bewährt haben, sind der Ausbau des Radwegenetzes, die Freigabe von Einbahnstraßen mit Tempo 30 für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen, die Einrichtung von Fahrradstraßen sowie die Verknüpfung mit Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs. Damit lassen sich verkehrsbedingte Emissionen verringern, positive Effekte auf die Flächeninanspruchnahme durch Straßen und ruhenden Verkehr erzielen und insgesamt der Verkehr in der Stadt reduzieren².

Bei Wohnumfeldmaßnahmen müssen konsequenter und umfassender als bislang die Anforderungen des demographischen Wandels berücksichtigt werden. Ohnehin geplante Maßnahmen im Tiefbau, bei der Anschaffung von Fahrzeugen, beim Umbau von öffentlichen Gebäuden etc. sollten immer auf diese Anforderungen

2 Vgl. auch <http://www.fahrradakademie.de/>

hin überprüft und gegebenenfalls entsprechend angepasst werden. Auch hier wird nicht immer die DIN-Norm erfüllbar sein, aber z.B. erhöht jede Maßnahme, die zum Abbau von Barrieren beiträgt, die Bewegungsfreiheit mobilitätseingeschränkter Stadtbewohner; sie trägt damit zu deren Lebensqualität und Fähigkeit zum selbständigen Leben in der Stadt bei.

4.4.8 Kommunales Konfliktmanagement

Die aus dem demographischen Wandel resultierende veränderte Altersstruktur der Innenstadtbevölkerung und das Ziel, Familien in den Städte zu halten, werden auf Grund der unterschiedlichen Toleranzschwellen gegenüber Lärm höchstwahrscheinlich zu einer Zunahme von Konflikten zwischen den Altersgruppen führen. Hier werden die Kommunen bei der Standortplanung von Infrastruktureinrichtungen und Angeboten im öffentlichen Raum, bei der Moderation und dem Management von Konflikten in Zukunft stärker gefordert sein. Hierfür bietet sich eine Übertragung von bewährten Instrumenten wie dem Quartiermanagement beispielsweise auf Stadtteile mit einem erhöhten intergenerativen Konfliktpotenzial an.

Das Thema Sicherheit, das in der öffentlichen Debatte seit geraumer Zeit eine erhöhte Aufmerksamkeit erfährt, wird im Zuge des demographischen Wandels und der Alterung der Stadtbevölkerung in Zukunft sogar noch wichtiger. Zur Bewältigung von sozialen Konflikten liegen in den Städten und insbesondere in den innerstädtischen Quartieren umfangreiche Erfahrungen vor. Dort wird es zwar auch weiterhin Konflikte zwischen sozialen Gruppen geben. Allerdings zeichnet sich ab, dass die Brennpunkte sozialer Konflikte nicht mehr vordringlich in den Innenstadtquartieren liegen.

Fallstudien

5.1 Braunschweig 156

5.2 Dresden 176

5.3 Frankfurt am Main 208

5.4 Kassel 243

5.5 Köln 268

5.6 Schwäbisch Gmünd 292

5.7 Wetzlar 316

5. Städteporträts – Innenstadtnahes Wohnen in Braunschweig, Dresden, Frankfurt am Main, Kassel, Köln, Schwäbisch Gmünd und Wetzlar

Der zweite Teil dieses Buches ist der Darstellung der sieben Fallstudienstädte gewidmet. In alphabetischer Reihenfolge finden sich in den folgenden sieben Abschnitten die Untersuchungsergebnisse aus den Städten Braunschweig, Dresden, Frankfurt am Main, Kassel, Köln, Schwäbisch Gmünd und Wetzlar.

Die Analyse der Fallstudienstädte ist jeweils zweigeteilt. Nach einer Darstellung der räumlichen Innenstadtabgrenzung erfolgt zunächst eine Auswertung der Strukturdaten und Rahmenbedingungen. Dies sind neben sozioökonomischen Daten auch Angaben zur Entwicklung des Wohnungsbestandes sowie fachplanerische Angaben zur Frei- und Grünflächenentwicklung sowie zur Verkehrssituation. Diese Darstellung beruht im Wesentlichen auf Daten und Angaben, die von den Fallstudienstädten zur Verfügung gestellt wurden.

Darauf aufbauend folgt eine qualitative Analyse des Wohnens in der Innenstadt anhand der durchgeführten Experteninterviews. In Anlehnung an Abschnitt 3 werden hier unter Bezugnahme auf die analysierten Daten aktuelle Themen der Diskussion um das Wohnen in der Innenstadt aufgegriffen. Zunächst wird der Frage nachgegangen, ob für die jeweilige Stadt von einer Renaissance des Innenstadtwohnens gesprochen werden kann. Inwiefern ein Imagewandel zu beobachten ist, wird im daran anschließenden Abschnitt diskutiert. Weitere Themen sind der Stellenwert des Wohnens gegenüber anderen Innenstadtnutzungen, insbesondere gegenüber der gewerblichen Nutzung, die Beförderung der Innenstadtentwicklung durch den demographischen Wandel, die Frage, ob das Wohnen in der Innenstadt zunehmend auch eine finanzielle Frage darstellt, die Diskussion um die Eignung als Wohnstandort für Familien und schließlich Stellungnahmen der Experten zu altbekannten und neuen Problemen, die durch die zu beobachtende Entwicklung des Innenstadtwohnens auftreten.

5.1 Braunschweig

Braunschweig, ehemalige Residenzstadt der Welfen, ist das wichtigste Wirtschafts- und Verwaltungszentrum des östlichen Teils Niedersachsens. Die Stadt ist nach Hannover die zweitgrößte Stadt des Bundeslandes.

Das historische Zentrum der Stadt wird von zwei Armen der Oker umflossen, der Okerumflut. Außerhalb schließen sich die gründerzeitlichen Quartiere des so genannten Ringgebietes an, wobei im Osten die bürgerlichen, im Westen hingegen die Arbeiterquartiere im Anschluss an die (z.T. ehemaligen) großen Industrieansiedlungen – Schmalbach-Lubeca, Bühler_MIAG, BMA sowie Karges und Hammer – vorzufinden sind.

Braunschweig ist dominierender Bestandteil eines polyzentralen Verdichtungsraumes, der sich in Form eines Zweckverbandes auch regional konstituiert hat. Zu dieser Region mit mehr als einer Million Einwohnern zählen neben dem Braunschweiger Umland, Teilen des Harzvorlandes und der Lüneburger Heide insbesondere die Städte Wolfsburg und Salzgitter, mit denen gemeinsam Braunschweig in der Landesplanung die Funktion eines Oberzentrums zugewiesen bekommen hat. Insgesamt ist die Region bezüglich der Bevölkerungszahlen von divergierenden Entwicklungen geprägt: Schrumpfung wird vor allem für die ländlich peripheren Räume erwartet, während für die Städte und ihr Umland eine überwiegend stabile Bevölkerungsentwicklung vorhergesagt wird.

In der laufenden Raumb Beobachtung sowie im Wohnungsmarktbeobachtungssystem des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) wird die Entwicklung in der Wohnungsmarktregion Braunschweig stagnierend bewertet (vgl. BBR 2007a, S. 34).

5.1.1 Räumliche Innenstadtabgrenzung

Für die in der Studie gewählte Fragestellung wird der Begriff „Innenstadt“ bewusst weit gefasst und neben dem engeren Stadtkern auch die gründerzeitliche Bebauung untersucht. Grob kann dieses Gebiet in folgende drei Teile gegliedert werden:

- den in der Kommunalstatistik Braunschweigs als „Innenstadt“ bezeichneten historischen Stadtkern innerhalb der Okerumflut mit den fünf so genannten Weichbildern der Stadt, in dem sich im Wesentlichen die Cityfunktionen angesiedelt haben¹;

¹ Zur Begriffsabgrenzung gegenüber dem Untersuchungsraum, der im Folgenden als Innenstadt bezeichnet wird: Im Weiteren wird für den mittelalterlichen Stadtkern der Begriff „historisches Stadtzentrum“ verwendet.

- das östliche Ringgebiet, in dem die bevorzugten Wohnlagen in der Innenstadt lokalisiert sind;
- das westliche Ringgebiet, in dem zwei Bereiche sanierungsbedürftig sind (Programmgebiete „Soziale Stadt“ bzw. „Stadtumbau West“)

Abbildung 4: Luftbild der Braunschweiger Innenstadt mit Abgrenzung des Untersuchungsgebietes



Quelle: Luftbild: Stadt Braunschweig.

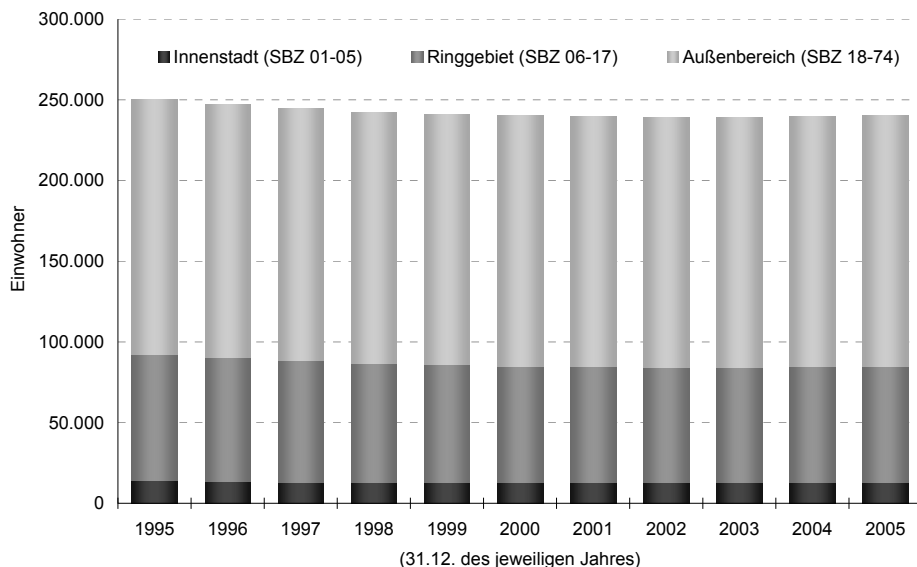
5.1.2 Innenstadt in Zahlen: Strukturdaten und Rahmenbedingungen

5.1.2.1 Bevölkerung

Die Bevölkerungszahl in der Stadt Braunschweig hat zwischen 1995 und 2002 von knapp über 250 000 um über 10 000 Einwohner abgenommen. Der Rückgang erfolgte überwiegend in der Zeit vor der Jahrtausendwende, seit 1999 sind nur noch geringfügige Bevölkerungsverluste zu verzeichnen. Die Stabilisierung der Einwoh-

nerzahl setzte sich seit 2003 mit einer leicht positiven Bevölkerungsentwicklung fort, so dass seit 2005 wieder mehr als 240 000 Einwohner im Stadtgebiet leben².

Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung in Braunschweig nach Lage im Stadtgebiet



Quelle: Stadt Braunschweig; eigene Darstellung.

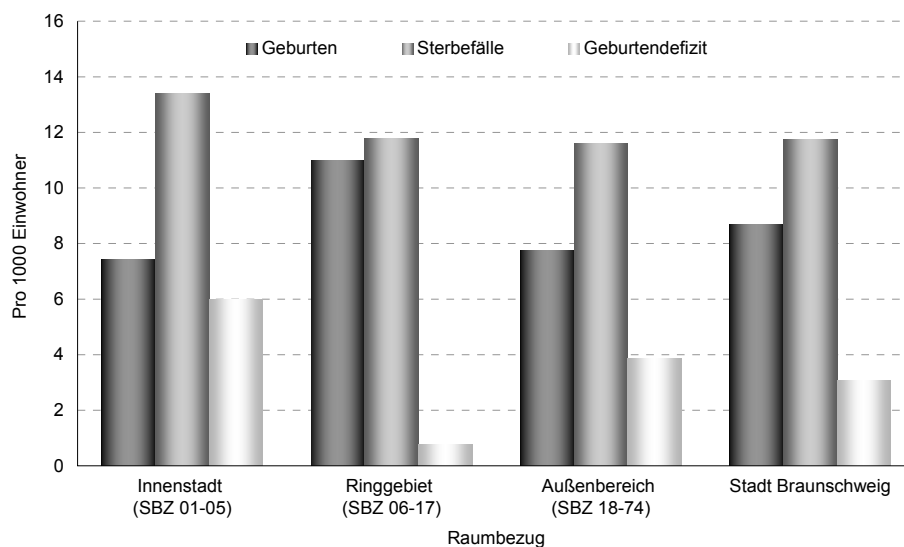
Mit 84 785 Einwohnern wohnt rund ein Drittel der Braunschweiger im Untersuchungsgebiet, darunter 12 683 oder rund fünf Prozent der Stadtbevölkerung im historischen Stadtzentrum. Während dort nur leichte Bevölkerungsverluste zu verzeichnen waren, betraf der Bevölkerungsrückgang vor allem den äußeren Teil des Untersuchungsgebietes, das gründerzeitliche Ringgebiet. Hier gab es zwischen 1995 und 2003 einen Rückgang um knapp 7 000 auf rund 71 600 Einwohner. In den Außenbereichen der Stadt waren dagegen wie im Zentrum nur leichte Bevölkerungsverluste gegenüber 1995 zu verzeichnen. Die Bevölkerungszahl schwankte hier in den vergangenen Jahren geringfügig und lag bei rund 155 000 Einwohnern.

Ursachen für den Bevölkerungsrückgang sind ein chronisches Geburtendefizit und ein in der Vergangenheit negativer Wanderungssaldo für die Gesamtstadt. Das Geburtendefizit war in den Außenbereichen (3,9 pro 1 000 Einwohner) und insbesondere im Stadtzentrum (sechs pro 1 000 Einwohner) hoch. Im Ringgebiet ist das Defizit in Bezug auf die Einwohnerzahl und auch absolut mit 0,8 pro 1 000 Einwohner am geringsten. Dies ist auf die dort höhere Anzahl an Geburten als in den anderen Teilbereichen der Stadt zurückzuführen. Während hier knapp elf

² Soweit nicht anders vermerkt, stammen die Zahlen in den folgenden Abschnitten von der Stadt Braunschweig.

Geburten pro 1 000 Einwohner zu verzeichnen waren, liegt der entsprechende Wert sowohl im historischen Stadtzentrum als auch in den Außenbereichen deutlich niedriger (7,4 bzw. 7,7 Geburten pro 1 000 Einwohner).

Abbildung 6: Geburten, Sterbefälle und Geburtendefizit pro 1 000 Einwohner 2004

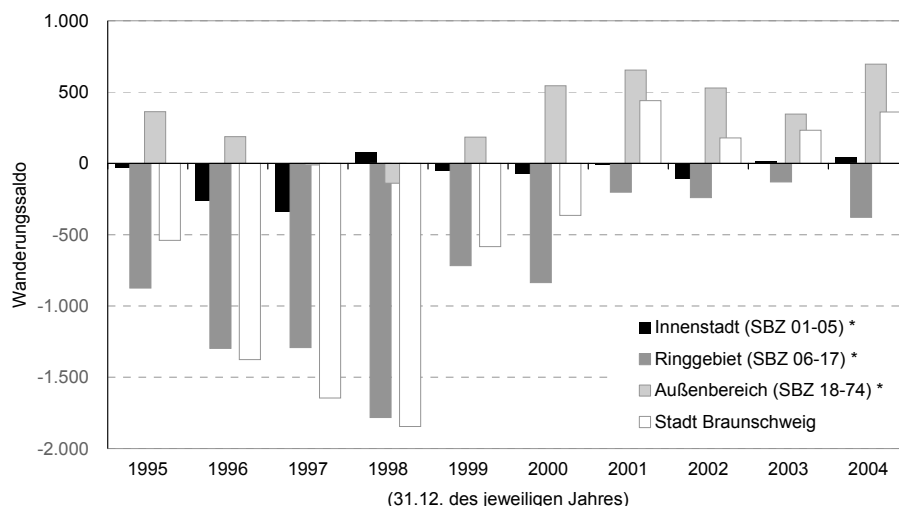


Quelle: Stadt Braunschweig; eigene Darstellung.

Seit 2001 ist der Wanderungssaldo für die Gesamtstadt positiv, was im Wesentlichen auf die seit 1999 registrierten Wanderungsgewinne der äußeren Stadt und eine Verringerung der in der Vergangenheit sehr deutlichen Wanderungsverluste des Ringgebietes seit der Jahrtausendwende zurückzuführen ist. Auch wenn im historischen Stadtzentrum bei einer insgesamt hohen Wanderungsdynamik eine leicht positive Tendenz bei der Entwicklung der Wanderungssalden zu beobachten ist, blieb das Wanderungssaldo des Untersuchungsgebietes bis in die jüngste Vergangenheit negativ.

Die Zahlen zur regionalen Wanderungsverflechtung zeigen einen zunehmend positiven Wanderungssaldo gegenüber dem Umland, der auf eine leichte Zunahme der Zuzüge und eine deutliche Abnahme der Fortzüge aus der Stadt zurückzuführen ist. In der Zeit zwischen 2003 und 2007 hat die Stadt dadurch per Saldo über 2 000 Einwohner aus der Region Umland hinzugewonnen (vgl. Stadt Braunschweig 2008a, S. 6). Bis auf den Landkreis Peine wies die Stadt Braunschweig im Jahre 2006 gegenüber allen Landkreisen und kreisfreien Städten der Region einen positiven Wanderungssaldo auf.

Abbildung 7: Wanderungssalden für Braunschweig 1995 bis 2004



*) Die Angaben zur räumlichen Bevölkerungsbewegung in den Teilgebieten enthalten sowohl Zu- und Fortzüge über die Stadtgrenzen hinweg als auch innerstädtische Umzüge.

Quelle: Stadt Braunschweig; eigene Darstellung.

Bei einer Ausländerquote von insgesamt 7,9 Prozent der Gesamtbevölkerung im Jahr 2005 zeigt die Statistik einen mit der Nähe zum Stadtzentrum zunehmenden Ausländeranteil auf: Von den Außenbereichen über das Ringgebiet mit 10,4 Prozent steigt der entsprechende Wert auf 14,2 Prozent im historischen Stadtzentrum. Während in den Außenbereichen seit Jahren Werte um sechs Prozent zu verzeichnen sind und auch im Ringgebiet der Anteil seit Jahren stabil bei rund zehn Prozent liegt (2005 waren es 10,4 Prozent), ergibt sich aus der Zeitreihe für das historische Stadtzentrum ein kontinuierlicher Anstieg von 11,2 Prozent im Jahre 1995 auf 14,2 Prozent zehn Jahre später. Dieser Anstieg ist nicht nur relativ, er beruht seit dem Jahr 2003 auch auf einer deutlichen Zunahme der absoluten Zahl von Bewohnerinnen und Bewohnern nicht-deutscher Staatsbürgerschaft im historischen Stadtzentrum.

Aktuelle Zahlen zur Haushaltsstruktur standen nicht zur Verfügung. 1999 wohnten im städtischen Mittel 1,8 Personen in einem Haushalt. Für den City-Bereich innerhalb des historischen Zentrums wird im Innenstadtkonzept eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 1,3 Personen angegeben (Stand 1999) und von einem ungebrochenen Trend zum „Single-Haushalt“ gesprochen. In den Wohnquartieren, die sich innerhalb der Okerumflut vor allem nordöstlich, nördlich und westlich an die City anschließen, liegt der entsprechende Wert mit 1,4 Personen nur unwesentlich höher (vgl. Stadt Braunschweig 2001a, S. 36).

Bevölkerungsentwicklung in den Einheits- und Samtgemeinden des Großraumes Braunschweig bis 2015 (Szenario)

Veränderung in % gegenüber 1999

- 15,1 u.m.
- 10,1 bis 15
- 5,1 bis 10
- 0 bis 5
- 0,1 bis -5
- 5,1 bis -10
- 10,1 bis -15
- 15,1 u.m.

The map shows various districts such as SG Harkencböttel, Wittingen, SG Weesdorf, SG Brome, SG Garmburg, SG Boldecker Land, SG Meinersen, Gifhorn, SG Isenbüttel, Wolfburg, SG Velpke, Edemissen, SG Papenteich, Lehrte, Peine, Wendeburg, Löhnde, Vechelde, Braunschweig, Cremlingen, Königslutter, SG Grasleben, Hohenhameln, Lohndorf, Lengede, Salzgitter, Vöfentütel, SG Socke, SG Nord Elm, Helmstedt, Suderstadt, Schöningen, SG Schöppenstedt, SG Heeseberg, SG Oderwald, SG Assel, SG Baddeckenstedt, SG Lutter e.B., Liebenburg, Langelsheim, Seesen, Verden, Vienenburg, Goslar, Bad Harzburg, St. Andreasberg, Braunlage, and SG Osterndörp.

Legend:

- Gemeindefreies Gebiet
- Grenze ZGB
- Grenzen kr.f.r Stadt/LK
- Grenzen EG/SG

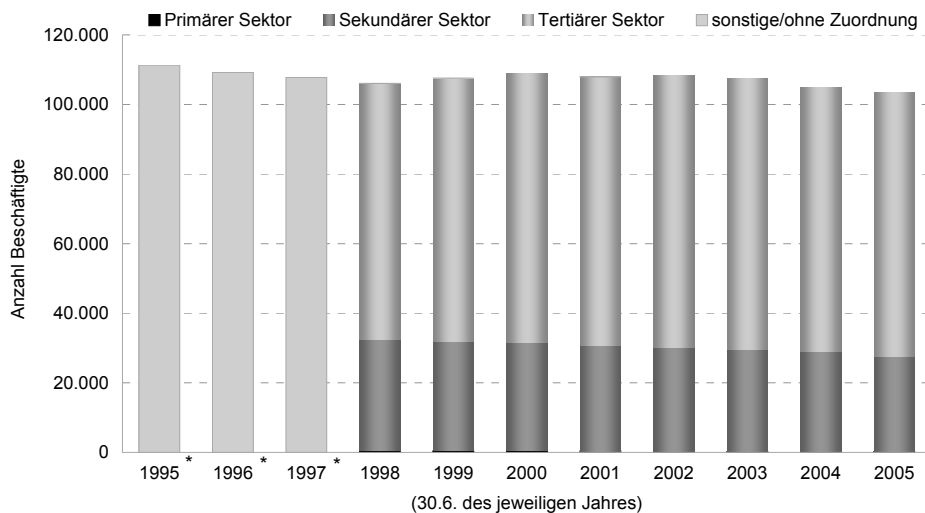
Bevprogn2015/indexkarte.ppt

5.1.2.2 Einkommen und Arbeit

161

aller Beschäftigten der Region in der Stadt. Gegenüber den Höchstständen aus den Jahren 1996 und 2000 bedeutete dies einen Rückgang um rund 5 500 Beschäftigte, der sowohl den tertiären Sektor, der mit 73 Prozent den Schwerpunkt der Beschäftigung ausmacht, als auch das verarbeitende Gewerbe (26 Prozent) betraf.

Abbildung 9: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Braunschweig 1998 bis 2005



* Aufgrund einer Umstellung der Wirtschaftszweigsystematik ist ein Vergleich vor 1998 inhaltlich nicht sinnvoll.

Quelle: Stadt Braunschweig; eigene Darstellung.

Die Arbeitslosenzahlen entwickeln sich spiegelbildlich zur Entwicklung der Beschäftigtenzahlen. 2004 lag die Arbeitslosenquote in Braunschweig bei 12,4 Prozent. Sie reichte damit nicht an die Höchststände aus den 1990er-Jahren heran, als bis zu 14,7 Prozent erreicht wurden, liegt aber deutlich über dem Niveau von 2000 und 2001 (11,5 Prozent). Trotz der Stagnation bei der Entwicklung der Erwerbstätigkeit war für die Jahre 2003 bis 2005 eine deutliche Steigerung des Bruttoinlandsprodukts zu verzeichnen (vgl. Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“ 2009, o.S.).

Knapp die Hälfte der Beschäftigten in Braunschweig³ hat ihren Wohnsitz außerhalb der Stadtgrenzen. Diesen 50 250 Einpendlern stehen 22 550 Auspendler gegenüber. Daraus ergibt sich ein Pendlersaldo von 27 700.

Nach Angaben des Statistischen Landesamtes Niedersachsen stagniert das verfügbare Einkommen pro Kopf in Braunschweig seit Beginn des neuen Jahrtausends bei einem Wert von rund 17 000 Euro je Einwohner.

3 Stand: 30.06.2005, am Arbeitsort.

Die politische Handlungsfähigkeit der Stadt verbesserte sich in den vergangenen Jahren aufgrund der erheblichen Reduzierung der Schuldenlast: Vor allem durch den Verkauf der Stadtwerke wurde die Pro-Kopf-Verschuldung der Stadt von ihrem Höchststand Mitte der 1990er-Jahre, der bei 1 536 Euro/Ew. lag, auf 882 Euro/Ew. fast halbiert.

5.1.2.3 Infrastruktur und Versorgung

Braunschweig ist Universitätsstadt. 2005 waren 12 469 Studierende immatrikuliert⁴. Mit 3 420 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist die Technische Universität zugleich ein wichtiger Arbeitgeber.

Bezüglich des Nahversorgungsangebotes kann von einer Vollversorgung sowohl in Bezug auf die Gesamtstadt als auch auf den Untersuchungsraum ausgegangen werden. Dies geht aus einer Nahversorgungsuntersuchung aus dem Jahre 2004 hervor (vgl. Acocella 2004), der zufolge die Stadt hohe Werte sowohl beim Versorgungsgrad als auch beim Nahversorgungsanteil erreicht. Demnach wohnen 82 Prozent der Braunschweiger in fußläufiger Entfernung von einem Lebensmittelbetrieb⁵, innerhalb der Kernstadt sind nur kleinräumige Siedlungsbereiche nicht nah versorgt. Die Nahversorgungsstruktur wird als überdurchschnittlich gut bewertet. Dies wird als Ergebnis der an den Vorgaben des Zentrenkonzeptes orientierten Genehmigungspraxis gewertet. Für die damit zusammenhängende, teilweise äußerst kleinteilige Betriebsstruktur wird auf eine latente Gefährdung des Bestandes durch den starken Wettbewerbsdruck hingewiesen. Neuere Entwicklungen infolge der Eröffnung der Schloss-Arkaden im Jahre 2007 konnten nicht in die Untersuchung einbezogen werden. In einem Gutachten aus dem Jahr 2004 wurde für die zentralen Einkaufsbereiche der Braunschweiger Fußgängerzone ein erheblicher Problemdruck durch die Eröffnung des Einkaufszentrums erwartet (vgl. dazu Ackers 2004, S. 7 ff.). Lösungsansätze werden in einer Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie dem Aufbrechen der monofunktionalen Ausrichtung auf Versorgung bzw. Erschließung zugunsten einer Mischung aller städtischen Nutzungen gesehen.

In Braunschweig stehen 6 958 Plätze in Kindertagesstätten zur Verfügung, darunter 359 Plätze für Kinder unter drei Jahren. Das entspricht bezogen auf die Anzahl der Kinder unter sechs Jahren einem Versorgungsgrad von rund 52 Prozent, bezogen auf Kinder unter drei Jahren liegt der entsprechende Wert bei rund fünf Prozent. Angaben über die Lage der Einrichtungen im Stadtgebiet lagen nicht vor. Im Innenstadtkonzept werden jedoch die Anzahl der Kindergärten im historischen Stadtzentrum als insgesamt ausreichend angegeben und die große Zahl schulischer Ausbildungsstätten als Besonderheit benannt. Wie in der Gesamtstadt gibt es jedoch ein Defizit bei der Krippen- und Hortbetreuung (vgl. Stadt Braun-

4 Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik.

5 Als Schwellenwert hierfür wurde in der Untersuchung ein Radius von 500 Metern zu Grunde gelegt.

schweig 2001a, S. 34). Für das westliche Ringgebiet wurde ein Versorgungsdefizit von langfristig etwa vier Regelkindertagesstätten angegeben. Zwei Kitas wurden bis zur Aufnahme des Gebietes in das Programm „Soziale Stadt“ bereits gebaut. Die sozialen Angebote sowohl für Jugendliche als auch für Ältere werden als nicht ausreichend bezeichnet (vgl. Stadt Braunschweig 2000, S. 7 f.). Für das östliche Ringgebiet liegen keine Angaben vor.

5.1.2.4 Wohnungsbestand und -neubau

Im Braunschweiger Stadtgebiet gab es per 31.12.2007 139 036 Wohnungen. Von den 47 546 Wohnungen, die im Untersuchungsgebiet liegen, befinden sich 9 833 Wohnungen im historischen Stadtkern und weitere 37 713 Wohnungen im Ringgebiet⁶.

Im Innenstadtkonzept wird die Vielfalt der Wohnlagen, Wohnformen und Wohnungsgrößen im historischen Stadtzentrum hervorgehoben, die von den Villen innerhalb des Wallrings über hochwertiges Wohneigentum im Geschosswohnungsbau bis zu einfach ausgestatteten Mietwohnungen reicht (vgl. Stadt Braunschweig 2001a, S. 36). Das westliche Ringgebiet gilt als einer der wenigen preisgünstigen Wohnstandorte in Braunschweig (vgl. Stadt Braunschweig 2000, S. 3).

Die Anzahl der Baugenehmigungen im Wohnungsbau lag 2005 mit 435 leicht unterhalb des Niveaus der vorangegangenen Jahre. Die damit gegenüber der Zeit vor der Jahrtausendwende zu beobachtende Stabilisierung der Genehmigungszahlen reicht jedoch nicht an die teils deutlich höheren Werte von Mitte der 1990er-Jahre heran, als die Anzahl der Genehmigungen in einzelnen Jahren den Wert von 1 000 Wohnungen überstieg (1993: 1 082 Genehmigungen). Von den 2005 fertig gestellten 551 Wohnungen lagen 98 im Untersuchungsbereich, darunter 41 im historischen Kern⁷. Die Verteilung der fertig gestellten Wohnungen auf das Stadtgebiet unterliegt jedoch starken kurzfristigen Schwankungen.

Für den Zeitraum zwischen 1999 und 2015 wird für die Stadt Braunschweig bei Annahme einer leichten Zunahme der Zahl der Haushalte von einem zusätzlichen Wohnungsbedarf von 2 900 Wohnungen ausgegangen (vgl. Rohr-Zänker/Tovote 2002, S. 15).

Das durchschnittliche Mietpreisniveau in Braunschweig liegt nach Angaben der Stadtverwaltung bei ca. 5 Euro/m² netto kalt.

⁶ Quelle: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN).

⁷ Ebenda.

5.1.2.5 Stadtentwicklung und Denkmalschutz

Braunschweig, ehemals eine der bedeutendsten Fachwerkstädte Deutschlands, wurde im Zweiten Weltkrieg weitgehend zerstört. Nur noch wenige Gebäude sind in ihrer ursprünglichen Substanz erhalten geblieben. Für einzelne Bereiche, die fünf so genannten Traditionsinseln, wurde auf Grundlage der erhalten gebliebenen Altbausubstanz durch ergänzenden Wiederaufbau der alte Stadtgrundriss wieder hergestellt. Die Traditionsinseln – Burgplatz, Altstadtmarkt, Magniviertel, Michaelis und Ägidien – sind jedoch, wie der Begriff bereits nahe legt, räumlich durch große Verkehrsschneisen getrennt und von Gebieten umgeben, in denen der Wiederaufbau im Wesentlichen nach funktionalen Gesichtspunkten erfolgte.

Braunschweig verfügt in der City über eine ausgedehnte Fußgängerzone. Stadtstrukturelle Zäsuren stellen innerhalb des Untersuchungsgebietes insbesondere die großen Verkehrsachsen – der Cityring innerhalb des historischen Stadtzentrums, der gründerzeitliche Ring im Ringgebiet sowie die radialen Ausfallstraßen – dar.

Bereits in den 1980er-Jahren wurden die Traditionsinseln Ägidien und Magni gemeinsam zu einem Sanierungsgebiet erklärt. Ziel war die Beseitigung städtebaulicher Missstände durch die Sanierung der vorhandenen Gebäude und die Ergänzung der Blockstruktur sowie eine Neuordnung des Verkehrs. Um das Ziel der Sicherung als innerstädtische Wohnquartiere zu erreichen, war außerdem eine Einschränkung der Gaststättennutzung vorgesehen (vgl. Stadt Braunschweig 1980).

1983 wurde das Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel im Süden des Untersuchungsgebietes festgesetzt. Ziel war die Beseitigung städtebaulicher Missstände in dem überwiegend gründerzeitlich geprägten Quartier möglichst ohne Verdrängung der dort wohnenden Menschen. Zu den umgesetzten Maßnahmen zählten die Entkernung der Blockinnenhöfe und eine flächenhafte Verkehrsberuhigung.

Für das historische Zentrum innerhalb der Okerumflut wurde im Jahr 2001 ein Innenstadtkonzept aufgestellt. Zu den darin entwickelten vier zentralen Leitthemen zählt auch die Stärkung des Wohnstandortes, die vor allem durch eine Verbesserung des Wohnumfeldes erreicht werden soll. Als konkrete Maßnahme ist darin das Aufstellen von Bebauungsplänen überwiegend für hochwertigen Wohnungsbau vorgesehen (vgl. Stadt Braunschweig 2001a).

Seit 2001 sind weite Bereiche des westlichen Ringgebietes als Sanierungsgebiet und Programmgebiet im Rahmen der Förderung durch das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ festgesetzt. Das Gebiet umfasst ca. 255 ha, in denen rund 14 000 Einwohner leben (Stand 2001). Zu den Zielen zählen die Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen durch Wohnumfeldverbesserungen, eine behutsame Erneuerung der Bausubstanz sowie eine Minderung der Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe (vgl. Stadt Braunschweig 2001b). Seit dem Programmjahr 2006 ist das nordwestliche Ringgebiet darüber hinaus für

das Städtebauförderprogramm „Stadtumbau West“ angemeldet. Die Förderung bezieht sich auf die Nachnutzung von Bahn- und Gewerbebrachen überwiegend für innerstädtisches Wohnen.

Aus Mitteln des Forschungsfeldes „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR)⁸ – „Innovation für Familien und altengerechte Stadtquartiere“ – wird derzeit das Projekt St. Leonhards Garten auf dem Gelände eines in Kürze brach fallenden Stadtbahndepots im östlichen Ringgebiet gefördert. Ziel ist die Schaffung eines neuen generationenübergreifenden Wohnquartiers. Die ebenfalls angestrebte soziale und kulturelle Durchmischung soll durch eine Bebauung mit Geschosswohnungsbau, gereihten Stadthäusern und Doppelhäusern weitgehend durch private Bauherren oder Baugemeinschaften von privaten Bauherren erfolgen (vgl. Stadt Braunschweig 2008b).

5.1.2.6 Frei- und Grünflächenentwicklung

Die Grünflächenstruktur wird geprägt durch die Grünzüge entlang der Oker, durch die ehemals herrschaftlichen Parkanlagen und die Platzstrukturen der gründerzeitlichen Stadterweiterung. Insbesondere im östlichen Ringgebiet gibt es mit dem knapp 47 Hektar großen Prinz-Albrecht-Park, der 1895 aus einem Exerzierplatz entstand und als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist, eine ausgedehnte Parkanlage. Der Bürgerpark schließt südlich an das Stadtzentrum an und wird durch den Park auf dem Gelände des früheren Braunschweiger Bahnhofs ergänzt. Im westlichen Ringgebiet fehlen dagegen große Parkanlagen. Hier fehlen außerdem Zugangsmöglichkeiten zu den übergeordneten Freiräumen (vgl. Stadt Braunschweig 2000, S. 8).

Im Innenstadtkonzept wird für den Bereich des historischen Stadtzentrums eine mangelnde Ausstattung mit Spielflächen für Kinder und Jugendliche festgestellt (vgl. Stadt Braunschweig 2001a, S. 22). Für das westliche Ringgebiet wird eine quantitativ ausreichende Spielplatzversorgung angegeben (vgl. Stadt Braunschweig 2000, S. 8).

5.1.2.7 Pkw-Bestand und Parkplatzsituation

Seit der Jahrtausendwende ist in der Statistik eine stagnierende bis leicht rückläufige Entwicklung des Pkw-Bestands zu erkennen. 126 675 der in Braunschweig

8 Heute: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Das BBSR ist mit Wirkung vom 1. Januar 2009 durch Zusammenfassung des Wissenschaftlichen Bereichs des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) unter Integration des Instituts für die Erhaltung und Modernisierung von Bauwerken e.V. (IEMB), Berlin, entstanden.

2005 gemeldeten 145 518 Kraftfahrzeuge waren Pkw⁹. Das entspricht einem Motorisierungsgrad von 527 Pkw/1 000 Einwohnern.

Für das Untersuchungsgebiet gibt es keine statistischen Angaben, wie viele öffentliche Parkplätze existieren. In der engeren City, in den Grenzen der Okerumflut, stehen etwa 10 000 Parkplätze in Parkhäusern und auf öffentlichen Parkplätzen zur Verfügung, die überwiegend von den Besucherinnen und Besuchern der Einkaufsbereiche in Anspruch genommen werden. Auch wenn statistische Angaben zur Parkplatzsituation in den Wohngebieten nicht vorliegen, kann zumindest im dicht besiedelten östlichen Ringgebiet und in Wohnlagen der Innenstadt (z.B. dem Friedrich-Wilhelm-Viertel) von einer Mangelsituation ausgegangen werden. Dies belegen auch die Interviews.

5.1.3 Ergebnisse der Expertenbefragung

5.1.3.1 Renaissance der Innenstadt

In den Interviews, die im Rahmen des Projektes geführt wurden, überwog deutliche Skepsis gegenüber der These von der „Renaissance der Innenstadt“ – nicht so sehr, weil die Stadt als Wohnstandort auf keine Nachfrage stieße. Vielmehr wird der Eindruck vermittelt, dass es sich um keine Renaissance handelt, weil die Innenstadt zu jeder Zeit ein begehrter Wohnstandort war. Zwischenzeitlich habe es nur ein zu geringes Angebot an (bezahlbaren) Wohnungen bzw. eine enorm erhöhte Nachfrage in der ersten Hälfte der 1990er-Jahre durch die deutsche Vereinigung gegeben. Die Bevölkerungsverluste an das Umland hätten ihre Ursache in der restriktiven Flächenausweisungspolitik der Stadt gehabt. Der Rückgang der Einwohnerzahl seit Mitte der 1990er-Jahre um rund 10 000 Einwohner ist nach dieser Auffassung also Folge des Sondereffektes Nachwendezuzug und der politischen Steuerung.

Inzwischen mache sich, so die Gesprächspartnerinnen und -partner, die Förderung des innerstädtischen Wohnens bemerkbar, die seit einiger Zeit zum erklärten Ziel der Stadtpolitik erhoben wurde. Die Stabilisierung der innerstädtischen Einwohnerzahlen wird als Erfolg dieser Politik angesehen. Unsicherheitsfaktoren für die Zukunft werden allgemein in der Globalisierung (Zwang zum Wegzug bei Antritt eines neuen Arbeitsplatzes bzw. Zurückhaltung bei größeren Investitionen wie dem Kauf einer Wohnung bzw. dem Bau eines Hauses wegen unsicherer Arbeitsverhältnisse), der abnehmenden Sparmentalität in der Bevölkerung, aufgrund derer möglicherweise die Eigenkapitalbasis für den Immobilienerwerb fehle, und der Tatsache gesehen, dass man die Lebensstilpräferenzen künftiger Generationen nicht vorhersagen könne.

9 Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

In der Verbindung von Berufs- und Privatsphäre konnten die Gesprächspartnerinnen und -partner keinen bedeutenden Einfluss für die Entwicklung des innerstädtischen Wohnens in Braunschweig ausmachen. Zwar steht die Freisetzung erheblicher Flächenpotenziale zur wohnlichen Nachnutzung vor allem im östlichen Ringgebiet mit dem wirtschaftlichen Strukturwandel in Zusammenhang. Veränderte Lebens- und Arbeitsweisen im Zuge von Flexibilisierung und sich wandelnden Wohnkonzepten werden jedoch nicht als bedeutende Einflussgrößen für die Entwicklung innerstädtischen Wohnens angesehen. Auch die Erwerbstätigenzahlen (siehe Abschnitt 5.1.2.2) liefern keinen Anhaltspunkt zur Stützung der These. Deren Rückgang seit Anfang des Jahrtausends betraf den Dienstleistungssektor in gleichem Maße wie die Industrie, so dass ein stabiler Anteil des produzierenden Gewerbes an der Beschäftigung über die vergangenen zehn Jahre zu verzeichnen ist. Die Stabilisierung des Innenstadtwohnens wurde nach Aussagen der befragten Akteure aus der Stadtverwaltung und der Immobilienwirtschaft außerdem zu einem erheblichen Anteil von der Außenwanderung getragen. Dabei handele es sich vor allem um Menschen, die bereits im Ruhestand sind oder kurz davor stehen. Vor diesem Hintergrund erscheint die Zurückhaltung bei der Bewertung dieser These plausibel. Stärker von den Veränderungen der Lebens- und Arbeitsweisen betroffen sein könnten demzufolge allenfalls die von Akademikern geprägten Quartiere des östlichen Ringgebietes mit überdurchschnittlichen Anteilen von Angestellten der Universität, Lehrerhaushalten und Verwaltungsangestellten unter der Bewohnerschaft. Nach Angaben von Gesprächspartnerinnen und -partnern gibt es auch eine relevante Anzahl von VW-Angestellten vor allem aus den nicht-produzierenden Unternehmensbereichen, die von ihrem Wohnstandort im Untersuchungsgebiet aus täglich nach Wolfsburg pendeln. Die Anziehungskraft für innenstadtaffine Lebensstile und Milieus wäre demnach die für die Entwicklung des Wohnens in Braunschweig wichtigere Folge des Wandels zur Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft.

Zusammenfassend werden eher höhere Mobilitätskosten durch weitere Wege bei steigenden Spritkosten, der Wegfall von Eigenheimzulage und Pendlerpauschale sowie der Wunsch, im Alter in den eigenen vier Wänden zu wohnen, als Gründe für die Stärkung des Innenstadtwohnens genannt.

Ob das Umland an Attraktivität als Wohnstandort gegenüber der Kernstadt verliert, war bei den Gesprächspartnerinnen und -partnern umstritten. Betont wurde einerseits, dass es nach wie vor sehr viele Menschen gebe, die lieber im ländlich geprägten Umland als in der Stadt lebten. Andererseits wird dem Argument gefolgt, dass das Wohnen im Umland mit Blick auf den demographischen Wandel an Attraktivität verliert: Die Rahmenbedingungen für das Wohnen im Alter seien in den Kernstädten, und hier besonders in den innenstadtnahen Quartieren, günstiger als auf dem Lande. Eine Änderung hinsichtlich des „Wohnleitbildes“ könne daraus allerdings nicht abgeleitet werden. Wie anhand der Wanderungsbewegungen feststellbar ist, überwiegt jedoch per saldo längst der Rückzug in die

Stadt. Eine noch stärkere Rückkehrbewegung in die Stadt und ein stärkeres Profitieren der Innenstadt von diesem Trend verhindern die Immobilienpreise: Aus Maklerkreisen wurden Beispiele von potenziellen Rückkehrern genannt, die gerne ihr Haus im Umland verkaufen und dafür eine Eigentumswohnung in der Innenstadt erwerben würden, jedoch keinen Verkaufspreis Erlösen könnten, der eine Finanzierung der Innenstadtwohnung ermöglichte.

5.1.3.2 Image des Innenstadtwohnens

Die Akzeptanz des Wohnens in der Innenstadt ist in Braunschweig nach übereinstimmender Einschätzung aller Gesprächspartnerinnen und -partner schon immer



Wohnen im Grünen: Okerumflut in der Braunschweiger Innenstadt.
Foto: Gregor Jekel

hoch gewesen. Das Image des Wohnens in der Innenstadt sei in Braunschweig nie negativ gewesen. Es habe keine Entleerung der Innenstadt gegeben, die rückläufigen Einwohnerzahlen seien eher auf die Zunahme der Wohnfläche pro Einwohner sowie die zurückhaltende Neubautätigkeit in der Vergangenheit zurückzuführen.

Diese grundsätzlich positive Einschätzung muss jedoch räumlich differenziert werden. Die uneingeschränkte Wertschätzung des Untersuchungsgebietes als Wohnstandort bezieht sich sicherlich nur auf das östliche

Ringgebiet, während für den historischen Stadtkern durch einen kontinuierlichen Bedeutungsverlust des Wohnstandortes andere Funktionen als imagebildend anzusehen sind und das westliche Ringgebiet als flächendeckendes Programmgebiet der „Sozialen Stadt“ mit entsprechenden sozialräumlichen und baulichen Handlungsbedarfen nicht frei von Imageproblemen sein kann.

Für das historische Zentrum wird vor allem seitens der Planung das Freizeitangebot im städtischen Freiraum als Besonderheit hervorgehoben (vgl. Stadt Braunschweig 2001a, S. 40), das erheblich zur Attraktivität als Wohnstandort beitragen dürfte. Auch diesbezüglich weisen die unterschiedlichen Teilbereiche des Untersuchungsgebietes erhebliche Unterschiede auf.



Wettbewerbsgebiet St. Leonhards Garten:
Tramdepot als Flächenpotenzial für innerstädtischen Wohnungsbau.
Foto: Gregor Jekel

5.1.3.3 Wohnen versus Gewerbe oder „Was sagen die Investoren?“

Braunschweig verfügt über umfangreiche Flächenpotenziale für innerstädtisches Wohnen, die in den vergangenen Jahren bereits teilweise erschlossen wurden. Neubauvorhaben stoßen nach Auskunft der befragten immobilienwirtschaftlichen Akteure auf eine lebhaftere Nachfrage vor allem seitens gut situierter Rentner, aber auch von Familien und Singles. Die Investoren haben nach übereinstimmender Einschätzung der Experten vor allem das obere Preissegment im Blick. Häufig konnte die Stadt in der Vergangenheit nicht ihre planungspolitischen Ziele zusammen mit Bauträgern verwirklichen. Daher will man in Zukunft verstärkt auf bauträgerfreies Bauen setzen. Das Projekt St. Leonhards Garten auf dem Areal eines ehemaligen Straßenbahndepots wurde in diesem Sinne angepasst, und die Flächen sollen ganz überwiegend in Zusammenarbeit mit privaten Bauherrengemeinschaften entwickelt werden. Auf diesem Wege, aber auch mit städtebaulichen Wettbewerben will man versuchen, Bewohnerinnen und Bewohner unterschiedlicher sozialer Schichten in der Innenstadt zu halten.

Aus Sicht der Investoren liegt ein entscheidendes Hemmnis für die Realisierung von Mietwohnungsbau im als moderat bezeichneten Mietniveau, das bei durchschnittlich fünf Euro/m² liegt. Dies führt dazu, dass aufgrund der Finanzierungs- und Kalkulationsstrukturen aktuell in der Innenstadt weder private Investoren noch Wohnungsgesellschaften zum Bau von Mietwohnungen in der Lage sind; mit wenigen Ausnahmen führen lediglich die Wohnungsbaugenossenschaften innerstädtischen Wohnungsneubau durch.

Eine Verdrängung des Wohnens durch gewerbliche Nutzungen wird seitens der Interviewpartner vor allem für die zentralen Einkaufslagen der City bestätigt. Für den Bereich der Fußgängerzone wurden Beispiele angeführt, in denen die in den oberen Etagen der Häuser befindlichen Wohnungen unvermietet bleiben, weil die Erschließungsbereiche im Erdgeschoss lukrativer als Einzelhandelsfläche vermietet werden können. Auch im Innenstadtkonzept wird als primäres Ziel die Sicherung der Innenstadt als zentraler Standort des Handels genannt. Einen wichtigen Beitrag hierzu sollen die im Jahr 2006 eröffneten Schloss-Arkaden leisten. Mit der Wiederbebauung des ehemaligen Schlossparks durch den Wiederaufbau des Residenzschlosses und das Einkaufszentrum ging eine deutliche Veränderung der Wohnumfeldqualität einher, wobei in einem größeren räumlichen Kontext der Verlust einer der größten Grünanlagen der Innenstadt von Gewicht ist und in



Wohnen an der Anlieferung der Schloss-Arkaden:
Der Mikrostandort leidet häufig unter dem großflächigen Einzelhandel.
Foto: Gregor Jekel

unmittelbarer Umgebung höhere Verkehrsbelastungen durch die Anlieferung zu verzeichnen sein dürften. Den negativen Folgen stehen eine Verbesserung des Versorgungsangebotes und umfangreiche Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes durch die Stadt gegenüber. Generell muss daher nicht zwangsläufig von einer Verschlechterung des Wohnstandortes ausgegangen werden, sehr wohl aber von einer veränderten Attraktivität für verschiedene Zielgruppen.

Für die übrigen Bereiche des Untersuchungsgebietes ist keine Verdrängung der Wohnfunktion festzustellen: In den Gründerzeitquartieren vor allem des östlichen Ringgebietes wird im Gegenteil die Wohnfunktion durch die Umwandlung von Verkehrs- und Gewerbebrachen gestärkt.

5.1.3.4 Fördert der demographische Wandel die Innenstadtentwicklung?

Die Region Braunschweig zählt insgesamt zu den Regionen mit rückläufiger Bevölkerungsentwicklung in Deutschland. Diese Schrumpfung wird sich jedoch innerhalb der Region nicht gleichmäßig vollziehen (vgl. Abschnitt 5.1.2.1). Es wird in Anlehnung an die Entwicklung in ostdeutschen Kommunen für die Zukunft von einer „perforierten Region“ ausgegangen, in der vor allem abgelegene Teile des Umlandes massive Bevölkerungsrückgänge zu verkraften haben werden. Die Kernstädte der Region und insbesondere die Innenstadt von Braunschweig werden von der Schrumpfung und vor allem von der Alterung der Gesellschaft profitieren und weisen nach ganz überwiegender Einschätzung der Gesprächspartnerinnen und -partner durch den Zuzug überwiegend älterer Bewohnerinnen und Bewohner eine zumindest stabile Bevölkerungsentwicklung auf.

Bezüglich der Veränderung der Haushaltsgröße in der Innenstadt ergibt sich aus den Einschätzungen kein einheitliches Bild: Einerseits zögen immer noch sehr viele Singles und kinderlose Paare in die Innenstadt, andererseits wird verstärkt mit gemeinschaftlichen Wohnformen im Alter und mit einem Verbleib von Familien in der Innenstadt gerechnet.

5.1.3.5 Wohnen in der Innenstadt – Eine Frage des Geldes?

Wie oben angeführt, wird in Braunschweig das Wohnen in der Innenstadt vor allem von Rentnern der gehobenen Mittelschicht wieder entdeckt. Neue Projekte für preiswertes Wohnen gibt es, so die Auskunft von Gesprächspartnern, in der Innenstadt schon lange nicht mehr. Das sei eher außerhalb zu finden.

Dass das Innenstadtwohnen dadurch zu einer Frage des Einkommens wird, kann für den räumlich sehr weit zugeschnittenen Innenstadtbereich nicht belegt werden. Wie erwähnt, weisen die Wohnungsbestände auch in den Innenstadtlagen insge-

samt ein moderates Mietniveau auf. Allerdings überwiegt im Untersuchungsraum bei den Neubauvorhaben eindeutig der Bau von Eigentumswohnungen im oberen Preissegment. Wer also im Untersuchungsgebiet einen Neubau beziehen möchte, muss in der Regel auf Vermögenswerte zurückgreifen können oder ein höheres Einkommen aufweisen. Die Stadtverwaltung hat sich zum Ziel gesetzt, über die Flächenreserven, auf die sie unmittelbaren oder mittelbaren Zugriff hat, eine Diversifikation des neu entstehenden Wohnungsangebotes voranzutreiben und dabei insbesondere Selbstnutzer mit mittleren Einkommen zu berücksichtigen. Diesen Schluss lassen die Zielvorgaben und Wettbewerbsergebnisse des derzeit wichtigsten innerstädtischen Wohnungsbauprojektes St. Leonhards Garten zu.

Die These, dass die Gewinner der Gesellschaft in die Innenstadt ziehen, wird für Braunschweig bestätigt. Wer im östlichen Ringgebiet wohnt, wird sich im städtischen Maßstab tatsächlich als Gewinner der Gesellschaft fühlen. Die Akzeptanz und hohe Wertigkeit der Innenstadt als Wohnstandort ist allerdings, wie erwähnt, nicht neu. In Braunschweig liegen die tendenziell problematischen Viertel eher am Stadtrand – seien es Trabantenstädte wie die Weststadt oder auch jüngere Einfamilienhausgebiete wie Lamme, wo ein hoher Anteil an Russlanddeutschen wohnt. Allerdings zählen auch Teile des westlichen Ringgebietes zu den Stadtteilen mit einem erhöhten Handlungsbedarf hinsichtlich der sozialen Stabilisierung.

Überdurchschnittlich ausgestattete Eigentumswohnungen in guten Innenstadtlagen im oberen Preissegment haben nach Angaben aller Befragten in Braunschweig ein sehr gutes Vermarktungspotenzial, von dem sich auch die Vertreter der Immobilienwirtschaft überrascht zeigten. Nach deren Angaben gibt es eine Tendenz in der Region, im („besten“) Alter das Einfamilienhaus „in Zahlung zu geben“ und sich stattdessen eine geräumige Eigentumswohnung in der Innenstadt zuzulegen. Auf die Verkaufserlöse müsse in der Regel „noch etwas draufgelegt werden“. Die Motivation dazu liege aber nicht so sehr in der Innenstadtlage an sich, sondern in der Möglichkeit, einen ganz bestimmten Lebensstil pflegen zu können, der mit einem hohen Potenzial an Spontaneität verbunden ist: spontan einkaufen, ins Kino oder Theater gehen zu können oder auch spontan in den Urlaub fahren zu können – ohne vorher organisieren zu müssen, wer sich in der Zwischenzeit um den Garten kümmern wird. Dieses höhere Maß an Flexibilität erkaufte man sich durch den Umzug in eine Innenstadtwohnung genauso wie den Ausblick auf ein dichteres Netz an sozialen Einrichtungen, auf die man bei Bedarf zurückgreifen kann (z.B. bei Pflegebedürftigkeit, aber auch bei der Kinderbetreuung), ohne dann gleich seine Wohnung und sein Umfeld aufgeben zu müssen. Die Innenstadtwohnung wird somit zum Ausdruck eines von Handlungsautonomie und Spontaneität geprägten Lebensstils. Da dieser Lebensstil teuer erkaufte wird, kann davon ausgegangen werden, dass mit ihm, wie in einer der Thesen zur Studie von 2005 formuliert wurde, auch ein Statusgewinn verbunden wird.

Nach Angaben mehrerer befragter Akteure wurde in Teilen der Braunschweiger Innenstadt (östliches Ringgebiet) ein Großteil des Wohnungsbestandes seit den

1980er-Jahren von Miet- in Eigentumswohnungen umgewandelt. Für die Käufer war der Erwerb einer solchen Wohnung günstiger als der Bau eines Einfamilienhauses, daher waren die umgewandelten Wohnungen sehr begehrt. Sie werden nach Angaben des Stadtplanungsamtes überwiegend durch die Besitzer selbst genutzt, allerdings nehme allmählich im Zuge des Generationenwechsels der Anteil vermieteter Wohnungen wieder zu, weil sich Eigentumswohnungen derzeit nur mit Verlust verkaufen ließen. Bei Neubauprojekten würden überwiegend Eigentumswohnungen errichtet, die vor allem an Selbstnutzer verkauft würden. Da die Bestände der Wohnungsbaugesellschaften überwiegend außerhalb der Innenstadt liegen, kann das Innenstadtwohnen in Braunschweig schon heute und in Zukunft noch berechtigter als eigentumsorientiert bezeichnet werden.

5.1.3.6 Familien in der Innenstadt

Familien wohnen nach Angaben der Gesprächspartnerinnen und -partner in allen Teilen der Braunschweiger Innenstadt. Es wurde vielfach auf die besondere Lagequalität der Okerumflut und der großen Parkanlagen hingewiesen, die große Teile des Untersuchungsgebietes auszeichnen. Hinzu kämen kurze Wege zu Schulen und Betreuungseinrichtungen. Als Aufgabe für die Planung wird die Schaffung neuer hochwertiger Angebote für das Wohnen mit Kindern bezeichnet. Bevorzugt würden Stadthäuser mit eigenen kleinen Grundstücken. Unter den Neubauprojekten in der Innenstadt gebe es mehrere sehr erfolgreiche Beispiele, darunter auch eine Bauherrengemeinschaft, in der unter anderem Familien wohnen. Nach Beobachtung der Gesprächspartner aus der Stadtverwaltung gibt es immer mehr Familien, die sich nach der „Kleinkindphase“ bewusst für das



Innerstädtische Baugemeinschaft in der Friedrichstraße.

Foto: Gregor Jekel

Innenstadtwohnen entscheiden und ihr Einfamilienhaus gegen eine Wohnung in der Stadt tauschen, insbesondere Haushalte mit einem hohen Bildungsabschluss. Die Wahl des Wohnstandortes Innenstadt sei selten eine pragmatische Entscheidung, sondern entstehe eher aus dem Gefühl heraus, Stadtmensch zu sein. Nach Einschätzung der Immobilienwirtschaft ist jedoch das ausschlaggebende Argument letztlich nach wie vor der Preis: Häufig sei es nach wie vor günstiger für eine Familie, den erforderlichen

Wohnraum am Stadtrand oder im Umland neu zu errichten, als in die Innenstadt zu ziehen.

Das liegt auch an der hohen Nachfrage nach Dreizimmer- und Vierzimmer-Wohnungen durch Singles oder Zwei-Personen-Haushalte. Ein Investor bestätigte,

dass 90 Prozent der Stadthauswohnungen im Untersuchungsgebiet von Ein- oder Zwei-Personen-Haushalten gekauft würden – unabhängig von der Größe der Wohnung. Der Konkurrenz um große Wohnungen im Untersuchungsgebiet steht nach Auskunft von Vertretern der Wohnungswirtschaft ein Überschuss an solchen Wohnungen in den Stadtrandbereichen gegenüber, die überdurchschnittliche Leerstandsquoten von elf bis zwölf Prozent aufweisen. In der Innenstadt könnten diese Wohnungen „problemlos und teuer verkauft werden“.

5.1.3.7 Probleme des innerstädtischen Wohnens

Die Auswirkungen der Freizeit- und Erlebnisgesellschaft werden von den Gesprächspartnern bislang nicht als Konfliktauslöser angesehen. Es sei eher so, dass sich Leute bewusst wegen des Freizeitangebots für das Wohnen in der Innenstadt entscheiden. Wohl aber birgt eine andere Art von Freizeitlärm deutlichen Konfliktstoff: Kinderlärm auf dem angrenzenden Spielplatz wird nach Angaben eines Investors für gehobenes Wohnen von älteren Anwohnern als störend empfunden. Wichtigstes Problem seien nach übereinstimmender Auskunft jedoch die Lärm- und Abgasbelastungen des Verkehrs, der für Teile der Innenstadt deutliche Attraktivitätsverluste als Wohnstandort mit sich bringt. Das betrifft vor allem die während der 1960er-Jahre autogerecht umgebauten Stadtquartiere um den Hauptbahnhof sowie am Ring. Der Mangel an Parkplätzen wird von einigen Gesprächspartnern als wichtiges Kriterium bei der Entscheidung gegen die Innenstadt als Wohnstandort angeführt. Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe spielen bis auf wenige Ausnahmen bezüglich der Emissionen der Betriebe keine Rolle mehr: Entscheidende Störfaktoren gehen auch hier inzwischen vom gewerblichen Verkehr aus.

In Braunschweig ist der Großteil der Wohnungen in der Innenstadt in privater Hand, hier wohnt überwiegend die Mittelschicht. Es gibt in geringem Umfang genossenschaftlichen Wohnungsbau der Wiederaufbauzeit (WBG „Wiederaufbau“), die Bestände der städtischen und anderer großer Wohnungsbauengesellschaften, die zu einem Großteil aus Quartieren des sozialen Wohnungsbaus bestehen, wurden seit den 1960er-Jahren



Lkw-Fahrverbot als Maßnahme zur Schadstoffreduzierung im Braunschweiger Stadtzentrum.

Foto: Gregor Jekel

ganz überwiegend in den Stadtrandlagen realisiert. Die Einkommensschwachen wohnen in Braunschweig demnach am Stadtrand, dies war nach Angaben der Stadtverwaltung bewusste Stadtpolitik in den vergangenen Jahrzehnten.

5.1.4 Fazit

Braunschweig weist in Bezug auf das Wohnen in der Innenstadt ideale Rahmenbedingungen auf – dies aufgrund der vorhandenen Baustruktur, der Funktionsteilung in der Region und der Größe der Stadt sowie der durch die Universität beeinflussten Bildungs- und Sozialstruktur. Die innerstädtischen Quartiere Braunschweigs sind als Wohnstandort insgesamt beliebt, wobei diese Einschätzung für die Teilbereiche – historisches Stadtzentrum, östliches Ringgebiet und westliches Ringgebiet – nicht in gleichem Maße gilt. Das östliche Ringgebiet war „schon immer“ beliebter Wohnstandort, die übrigen Gebiete weisen teils kleinräumig differenzierte Entwicklungen auf und bedürfen des steuernden Eingriffs durch die Stadtverwaltung. Diese verfolgt das klare Ziel, das Wohnen in der Innenstadt insgesamt zu stärken und auch für Familien attraktiv zu gestalten. Um eine Differenzierung des Wohnungsangebotes zu erreichen, werden auch neue Wege bei der Erschließung von Potenzialen beschritten.

5.2 Dresden

Die sächsische Landeshauptstadt Dresden bildet als einziges Oberzentrum der Region den Mittelpunkt des Ballungsraums Dresden. Dieser umfasst mit der Stadt Dresden und den Landkreisen Meißen, Sächsische Schweiz-Osterzgebirge die gesamte Planungsregion Oberes Elbtal/Osterzgebirge sowie einen Teil des nord-östlich angrenzenden Landkreises Bautzen (Planungsregion Oberlausitz-Niederschlesien). Mit etwa 800 000 Einwohnern im Kerngebiet des Ballungsraums und einem Gesamteinzugsgebiet von 1,2 Mio. Menschen stellt der Ballungsraum Dresden die größte Agglomeration im Bundesland Sachsen dar. Gemeinsam mit den Ballungsräumen Chemnitz-Zwickau und Leipzig-Halle bildet er die Metropolregion Sachsendreieck¹⁰.

Im Jahr 2004 verzeichnete der Ballungsraum Dresden ein Bruttoinlandsprodukt von 26,9 Milliarden Euro, die Stadt Dresden als Zentrum dieses Raums hatte mit 15,2 Milliarden Euro daran den größten Anteil. Zentrale Bedeutung kommt dabei dem verarbeitenden Gewerbe zu, allein die Dresdner Unternehmen der Mikroelektronik erwirtschafteten einen Umsatz von mehr als drei Milliarden Euro¹¹.

5.2.1 Räumliche Innenstadtabgrenzung

Die engere Abgrenzung der Dresdner Innenstadt entspricht dem Verlauf des so genannten 26er-Rings – einer Straßenbahnlinie, die bis zu ihrer Zerstörung im Zweiten Weltkrieg die Innenstadt umfuhr. Das vom 26er-Ring eingeschlossene Gebiet umfasst die nördlich der Elbe gelegene innere Neustadt sowie die südlich der Elbe gelegene historische Altstadt mit Altmarkt und Neumarkt, Frauenkirche, Residenzschloss und Zwinger sowie den ehemals gründerzeitlich bebauten Erweiterungsgebieten, die im Westen und Süden durch die Eisenbahntrassen und im Südosten durch den Großen Garten begrenzt werden.

Darüber hinaus wird in den folgenden Beschreibungen mehrfach auf den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ Bezug genommen. Dieser ist von der Stadtverwaltung deutlich weiter gefasst worden und beschreibt das Gebiet, auf das sich die Neubau- aber auch Sanierungstätigkeiten vorrangig konzentrieren sollen, um dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ zu entsprechen. Stadthistorisch setzt sich dieser Bereich aus den überwiegend seit 1850 entwickelten, teilweise industriell geprägten Vorstädten (Johannstadt, Südvorstadt, Friedrichstadt, Leipziger Vorstadt, Radeberger Vorstadt) sowie ehemals eigenständigen Nachbargemeinden (Striesen, Gruna, Strehlen, Plauen, Löbtau und Pieschen), die um 1900 eingemeindet wurden, zusammen. Während die nördlich der Elbe gelegenen Bereiche (Pieschen-Süd, Leipziger Vorstadt und äußere

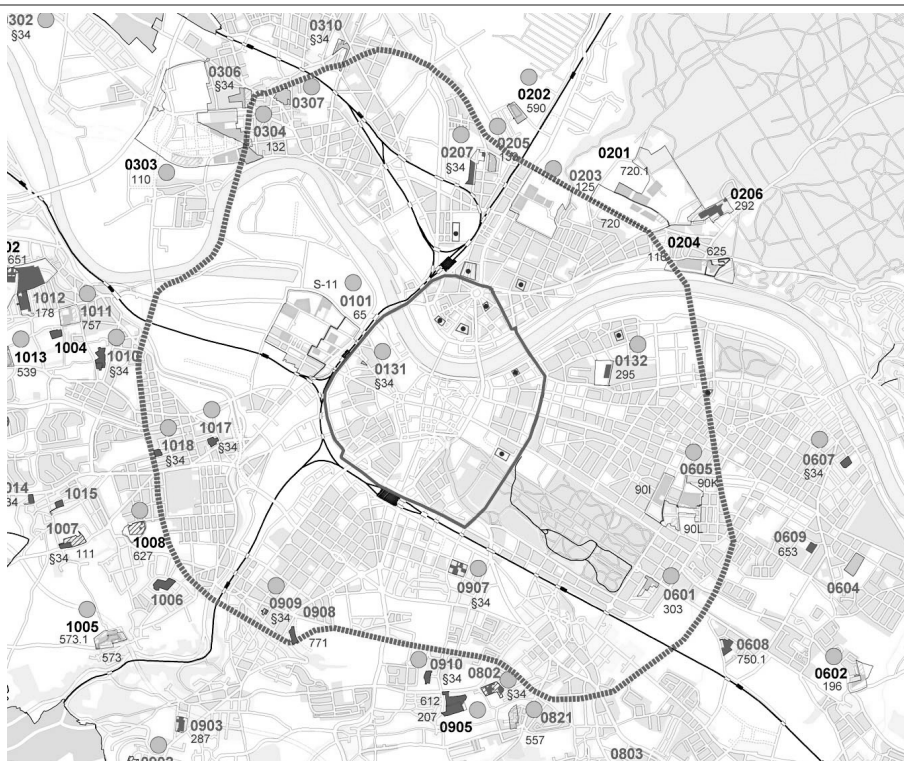
10 http://de.wikipedia.org/wiki/Ballungsraum_Dresden, abgerufen am 9.7.2008.

11 <http://de.wikipedia.org/wiki/Dresden#Kennzahlen>, abgerufen am 9.7.2008.

Neustadt), die im Krieg kaum zerstört wurden, ihren Charakter als Industrievorstädte und Arbeiterwohnsiedlungen erhalten konnten, wurden insbesondere die Stadtteile südlich und östlich der Innenstadt stark zerstört. Diese sind heute in weiten Bereichen durch den Nachkriegs-Neubau in Großblock- und Plattenbauweise geprägt (Johannstadt, Striesen, Gruna, Südvorstadt). Im Südosten umfasst der Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ darüber hinaus die Flächen des Großen Gartens, der mit rund zwei Quadratkilometern Fläche die größte zusammenhängende Parkanlage der Stadt darstellt. Im Nordwesten schließt das Gebiet die Flächen des elbnahen Ostrageheges ein, einer ehemals großflächigen Wiesenlandschaft, die jedoch seit 1900 durch den Bau des Schlachthofs, des Albertshafens sowie weiterer Industrie- und Verkehrsbauten erheblich reduziert und in den letzten Jahrzehnten stark vernachlässigt wurde.

Die Innenstadt innerhalb des 26er-Rings hat eine Fläche von rund 595 ha, der Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ umfasst rund 3 500 ha.

Abbildung 10: Innenstadtabgrenzung und Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“



Quelle: Landeshauptstadt Dresden.

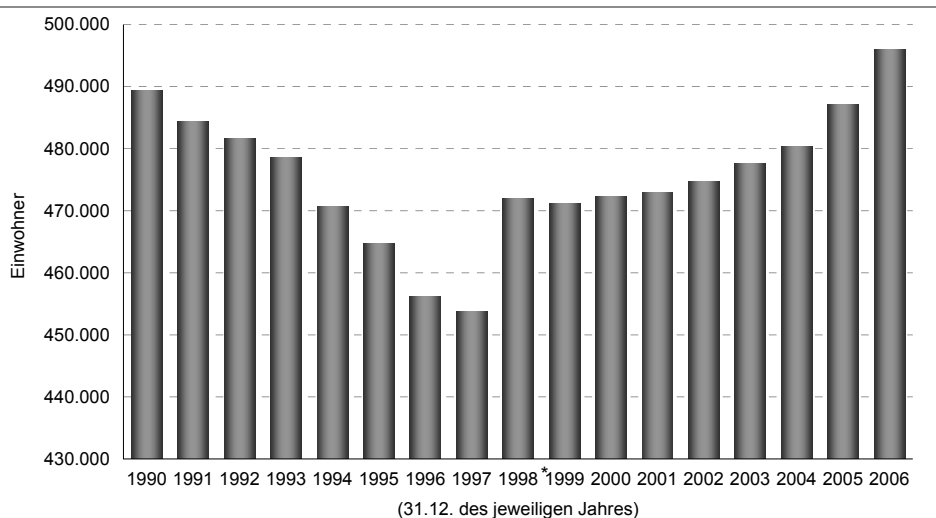
5.2.2 Innenstadt in Zahlen: Strukturdaten und Rahmenbedingungen

5.2.2.1 Bevölkerung und Haushalte

Bevölkerung Gesamtstadt

Zum 31.12.2006 waren in der Stadt Dresden 496 021 Personen mit Hauptwohnsitz gemeldet, darunter 52 Prozent Frauen. Nach einem deutlichen Rückgang der Einwohnerzahl in den 1990er-Jahren – insbesondere infolge starker Wanderungsverluste – von etwa 490 000 Personen im Jahr 1990 auf knapp 454 000 Personen im Jahr 1997 hat sich die Einwohnerzahl Ende der 1990er-Jahre stabilisiert und steigt seitdem wieder deutlich an. Der starke Anstieg im Jahr 1998 erklärt sich durch Eingemeindungen¹².

Abbildung 11: Einwohnerentwicklung in Dresden (Gesamtstadt) 1990 bis 2006



*Sprunghafte Einwohnerentwicklung durch Eingemeindungen.

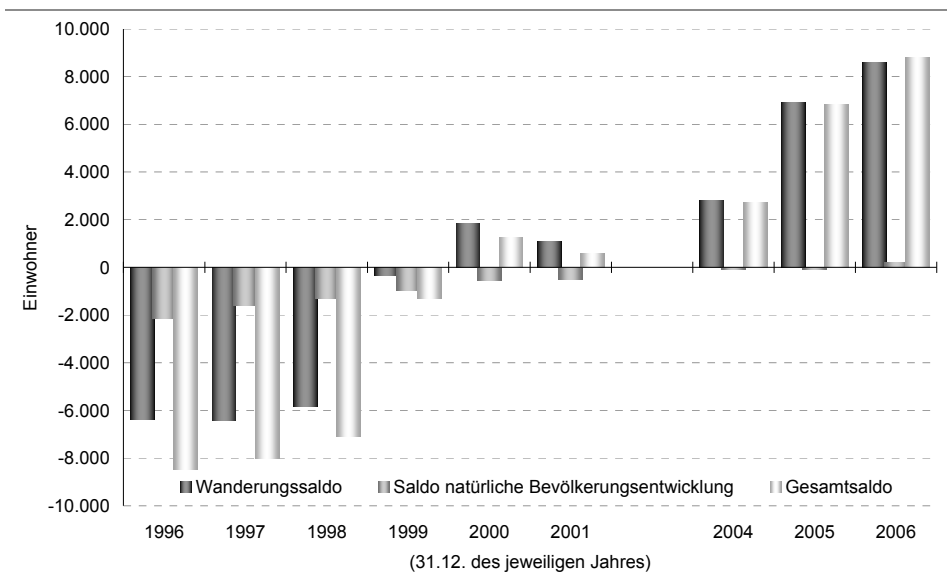
Quelle: Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung; eigene Darstellung.

Die natürliche Bevölkerungsentwicklung weist im betrachteten Zeitraum nahezu durchgängig einen negativen Saldo auf, der sich jedoch kontinuierlich reduziert hat und in den Jahren 2004 und 2005 fast ausgeglichen war (1996: -2 123, 2004 und 2005: -98 bzw. -96). Im Jahr 2006 lag der Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung dann mit +224 Personen erkennbar im positiven Bereich. Aus der Bevöl-

¹² Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung: Zusammenstellung soziodemographischer Daten für die Innenstadt, den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ und die Gesamtstadt Dresden für das Difu-Projekt.

kerungswanderung ergaben sich Mitte der 1990er-Jahre ebenfalls deutliche Verluste (ca. -6 400 Personen), diese konnten jedoch in den Folgejahren nicht nur ausgeglichen, sondern sogar deutlich ins Positive gewendet werden (2006: +8 600 Personen). Der Gesamtsaldo der Bevölkerungsbewegung hat sich damit von -8 500 Personen im Jahr 1996 zu +8.800 im Jahr 2006 entwickelt¹³. Der Vergleich der sächsischen Kreise und kreisfreien Städte ergibt, dass im Jahr 2006 neben Dresden nur die Stadt Leipzig deutliche Wanderungsgewinne erzielen konnte, des Weiteren Chemnitz leichte Gewinne. Der leichte Überschuss aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung ist im sächsischen Vergleich einzigartig¹⁴.

Abbildung 12: Bevölkerungsbewegung in Dresden (Gesamtstadt) 1996 bis 2001 und 2004 bis 2006



Quelle: Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung; eigene Darstellung.

Für die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Dresden bis zum Jahr 2015 wird ein Anstieg auf knapp 521 000 Einwohner erwartet, bis zum Jahr 2020 ein weiterer Zuwachs auf etwa 524 000 Einwohner.

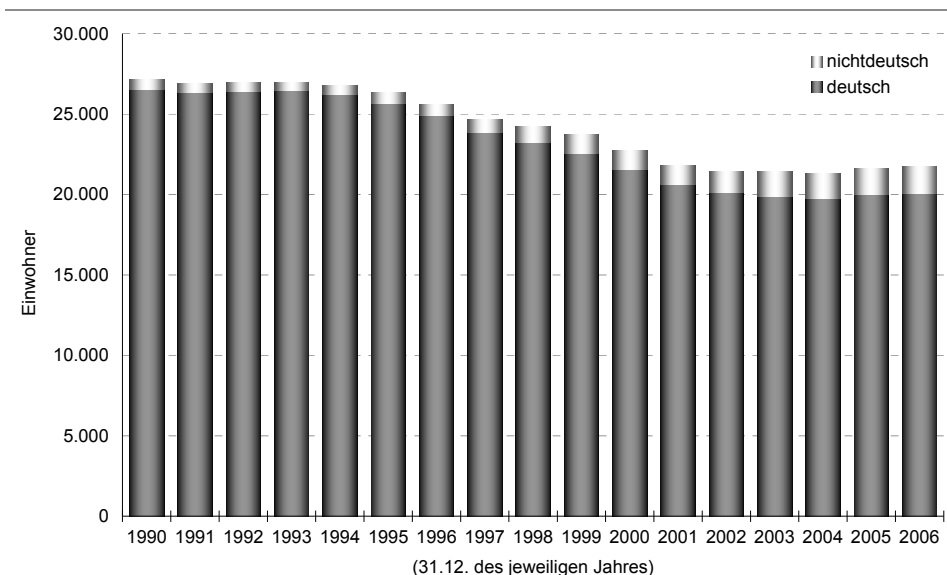
¹³ Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung: Zusammenstellung soziodemographischer Daten für die Innenstadt, den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ und die Gesamtstadt Dresden für das Difu-Projekt.

¹⁴ Sächsisches Landesamt für Familie und Soziales: Sozialstrukturatlas des Sächsischen Landesjugendamtes für den Freistaat Sachsen 2007, 2. Fortschreibung, S. 22.

Bevölkerung Innenstadt

In der Dresdner Innenstadt waren zum 31.12.2006 21 719 Einwohner mit Hauptwohnsitz gemeldet, darunter 54,4 Prozent Frauen. Nachdem die Einwohnerzahl zwischen 1995 und 2002 leicht rückläufig gewesen war (zwei bis vier Prozent Bevölkerungsverlust pro Jahr), hat sie sich seitdem stabilisiert und in den Jahren 2005 und 2006 wieder leichte Zuwächse erfahren.

Abbildung 13: Einwohnerentwicklung Innenstadt 1990 bis 2006 nach Staatsangehörigkeit



Quelle: Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung; eigene Darstellung.

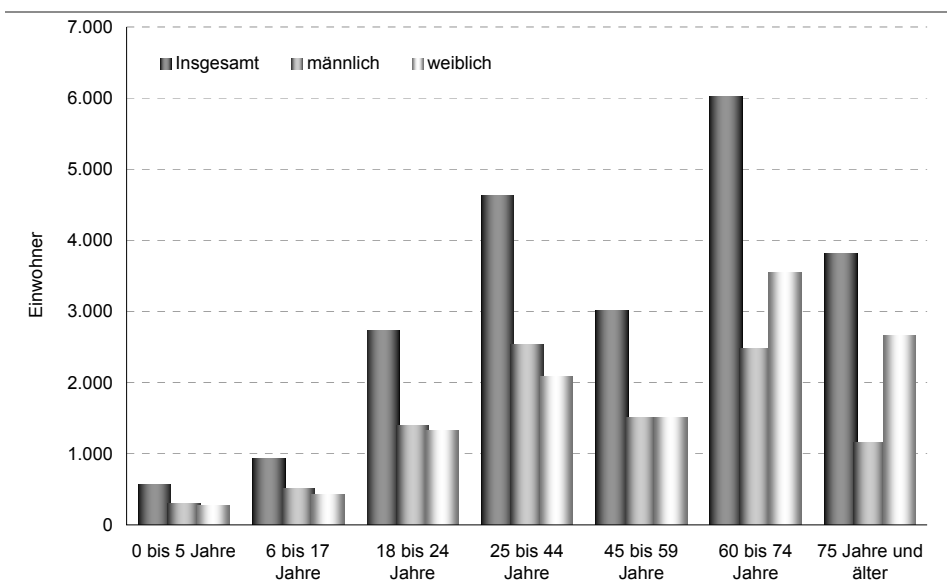
Wie auch auf gesamtstädtischer Ebene hat sich der Anteil ausländischer Einwohner in der Dresdner Innenstadt seit 1990 kontinuierlich erhöht. Anfang der 1990er-Jahre lag der Ausländeranteil in der Dresdner Innenstadt bei 2,1 Prozent (Gesamtstadt: 1,7 Prozent), im Jahr 1999 bei 4,9 Prozent (Gesamtstadt: 2,7 Prozent) und zum 31.12.2006 bei 7,7 Prozent (Gesamtstadt: vier Prozent)¹⁵.

Die Differenzierung der Bevölkerung nach Alter und Geschlecht zeigt eine deutliche Dominanz der Altersklasse „60 bis 74 Jahre“ (27,7 Prozent), gefolgt von der Gruppe der 25- bis 44-Jährigen (21,3 Prozent) sowie der Altersklasse „75 Jahre und älter“ (17,6 Prozent). Erst an fünfter Stelle folgt mit 12,6 Prozent der Innenstadtbevölkerung die Gruppe der 18- bis 24-Jährigen, Kinder und Jugendliche stellen mit

¹⁵ Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung: Zusammenstellung soziodemographischer Daten für die Innenstadt, den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ und die Gesamtstadt Dresden für das Difu-Projekt.

insgesamt 6,9 Prozent der Einwohner die kleinste Gruppe¹⁶. Das Dresdner Untersuchungsgebiet ist vor diesem Hintergrund als eine Innenstadt der Alten und Kinderlosen zu beschreiben, knapp sieben Prozent Kindern und Jugendlichen stehen gut 45 Prozent Einwohner gegenüber, die 60 Jahre und älter sind, sowie gut 20 Prozent zwischen 25 und 44 Jahren, die überwiegend kinderlos sind. Dieser Eindruck wird auch durch den hohen Anteil kinderloser Haushalte bestätigt (siehe unten).

Abbildung 14: Bewohner in der Innenstadt nach Alter und Geschlecht am 31.12.2006



Quelle: Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung; eigene Darstellung.

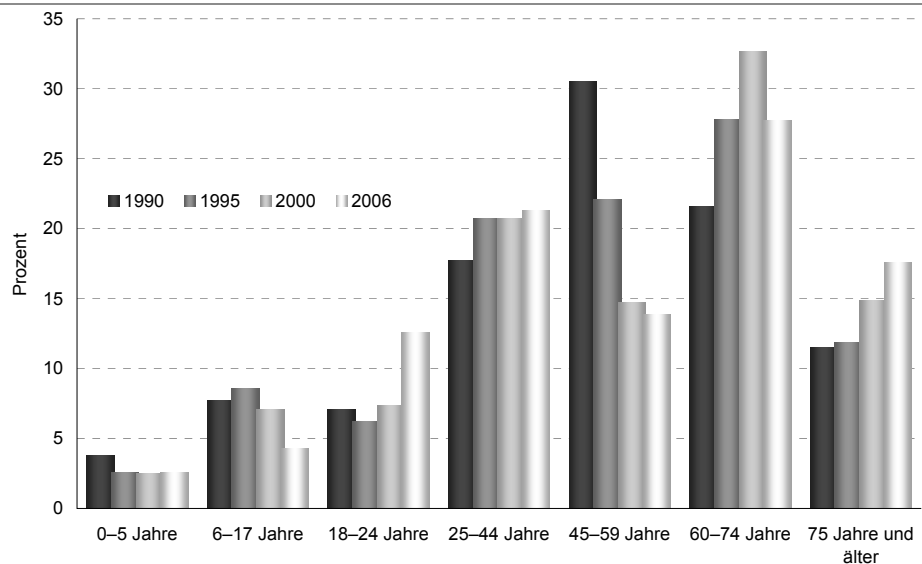
Das Verhältnis weibliche/männliche Einwohner differiert in den einzelnen Altersklassen. Wie auch in Köln und Kassel gibt es einen Männerüberschuss in der Altersklasse „25 bis 44 Jahre“; in den Gruppen „60 bis 74 Jahre“ und „75 Jahre und älter“ überwiegen dagegen deutlich die Frauen (59 Prozent bzw. 70 Prozent). In der letztgenannten Gruppe lässt sich der Überschuss durch die Bevölkerungsverluste des Zweiten Weltkriegs und die höhere Lebenserwartung der Frauen erklären, die Ursache für den sehr deutlichen Frauenüberschuss in der Gruppe der 60 bis 74-Jährigen ist unklar.

Ein Vergleich der Anteile der Altersklassen zu ausgewählten Zeitpunkten macht deutlich, dass die Dresdner Innenstadt auch schon zu Beginn der 1990er-Jahre durch einen hohen Anteil älterer Einwohner und vergleichsweise geringe Anteile von Kindern und Jugendlichen geprägt war. So war die am stärksten vertretene Altersklasse im Jahr 1990 die der 45- bis 59-Jährigen (über 30 Prozent), an zweiter

16 Eigene Berechnungen auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Zahlen.

Stelle stand die Gruppe der 60- bis 74-Jährigen (knapp 22 Prozent). Deutlich gesunken ist seit 1995 der Anteil der 6- bis 17-Jährigen, die Gruppe der jungen Erwachsenen ist dagegen im Jahr 2006 auch durch Zuzüge von außen deutlich stärker besetzt als in den vorangegangenen 15 Jahren. Nur durch Zuzug bzw. Abwanderung lassen sich der Anteil der 60- bis 74-Jährigen im Jahr 2000 (knapp 33 Prozent) und die deutliche Verminderung des Anteils der 45- bis 59-Jährigen von 1990 (30,5 Prozent) bis 2006 (13,9 Prozent) erklären¹⁷.

Abbildung 15: Anteile der Altersgruppen in der Innenstadt 1990, 1995, 2000 und 2006



Quelle: Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung; eigene Darstellung.

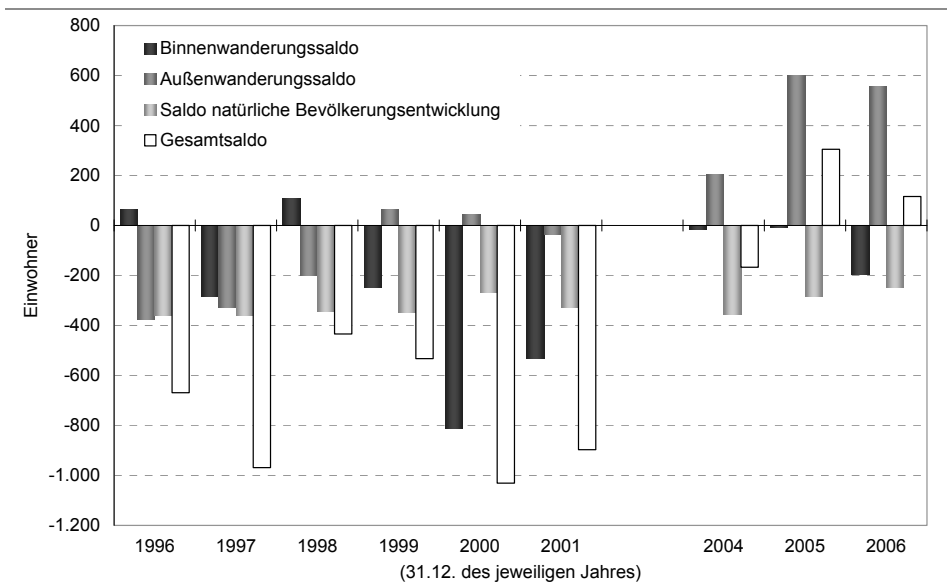
Wie aufgrund der Besetzung der Altersklassen nicht anders zu erwarten, lag der Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung im betrachteten Zeitraum durchgängig im negativen Bereich. Für die Entwicklung der innerstädtischen Einwohnerzahl sind daher die Gewinne und Verluste der Bevölkerungswanderung entscheidend. Hier wird zwischen der Binnenwanderung innerhalb der Stadt Dresden und der Außenwanderung unterschieden. Die Binnenwanderung unterlag im betrachteten Zeitraum starken Schwankungen, die Außenwanderung hat sich nach stärkeren Wanderungsverlusten in den Jahren 1996 bis 1998 zunehmend positiv entwickelt und im Jahr 2004 erstmals deutliche Gewinne verzeichnen können. In den Jahren 2005 und 2006 konnten die negativen Salden der Binnenwanderung und der natürlichen Bevölkerungsentwicklung durch die nochmals gestiegenen Außenwanderungsgewinne mehr als ausgeglichen werden,

17 Eigene Berechnungen auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Zahlen.

so dass sich in beiden Jahren ein positiver Gesamtsaldo ergeben hat, d.h. die innerstädtische Bevölkerungszahl gestiegen ist¹⁸.

Die Bevölkerungsdichte betrug zum 31.12.2006 in der Innenstadt 3 650 Einwohner/km², im Vergleich dazu lag der Wert für die Gesamtstadt Dresden bei 1 551 Einwohnern/km².

Abbildung 16: Bevölkerungsbewegung Innenstadt 1996 bis 2001 und 2004 bis 2006



Quelle: Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung; eigene Darstellung.

Bevölkerungsentwicklung und -bewegung im Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“

Die Einwohnerzahl im Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ belief sich zum 31.12.2006 auf 163 746 Personen. Damit wurde im Jahr 2006 der Bevölkerungsstand von 1990 erstmals wieder erreicht und bis zum Jahresende sogar übertroffen. Nach 1990 war die Bevölkerungszahl bis 1998 auf rund 139 000 Einwohner gesunken, seitdem ist sie kontinuierlich angestiegen¹⁹.

18 Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung: Zusammenstellung soziodemographischer Daten für die Innenstadt, den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ und die Gesamtstadt Dresden für das Difu-Projekt.

19 Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung: Zusammenstellung soziodemographischer Daten für die Innenstadt, den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ und die Gesamtstadt Dresden für das Difu-Projekt.

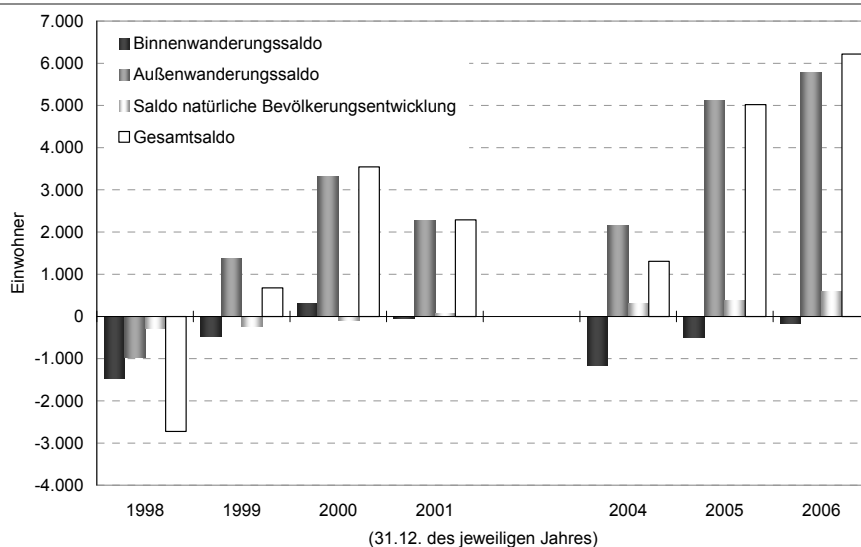
Tabelle 8: Altersstruktur in der Dresdner Innenstadt und im Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“

	Alter in Jahren						
	0–5	6–17	18–24	25–44	45–59	60–74	≥75
Innenstadt 2006	2,6%	4,3%	12,6%	21,3%	13,9%	27,7%	17,6%
Entwicklungsbereich Innerstädt. Wohnen 2006	5,6%	6,9%	14,5%	34,3%	13,9%	16,1%	8,6%

Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik.

Die Bevölkerung des Entwicklungsbereichs „Innerstädtisches Wohnen“ ist deutlich jünger als die der Innenstadt: Die größte Gruppe stellen mit gut einem Drittel der Einwohner die 25- bis 44-Jährigen – in der Innenstadt stellen die 60- bis 74-Jährigen die größte Gruppe –, der Anteil von Kindern und Jugendlichen liegt mit 12,6 Prozent deutlich über dem in der Innenstadt (6,9 Prozent) und der Anteil der Personen, die 60 Jahre und älter sind (24,7 Prozent) liegt deutlich unter dem Anteil in der Innenstadt (45,3 Prozent)²⁰.

Abbildung 17: Bevölkerungsbewegung im Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“



Quelle: Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung; eigene Darstellung.

Die Zahlen zur natürlichen Bevölkerungsentwicklung und zum Wanderungsverhalten für den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ sind sehr interessant, weil sie deutliche Unterschiede zu den Werten der Innenstadt und der Gesamtstadt aufweisen. Neben den hohen Außenwanderungsgewinnen der

²⁰ Eigene Berechnungen auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Zahlen.

letzten Jahre fallen insbesondere die jährlich steigenden, positiven Salden aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung auf. Während die Trendumkehr von sinkenden zu steigenden Einwohnerzahlen in der engeren Innenstadt erst im Jahr 2005 erfolgte, nimmt die Einwohnerzahl des Entwicklungsbereichs „Innerstädtisches Wohnen“ bereits seit 1999 wieder zu (Gesamtstadt: seit 2000)²¹.

Innerstädtische Haushalte und Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“

Die Anzahl der Haushalte in der Dresdner Innenstadt belief sich zum 31.12.2006 auf 13 755, die durchschnittliche Haushaltsgröße betrug 1,5 Personen pro Haushalt.

Die Dresdner Innenstadt ist mit knapp 60 Prozent durch einen hohen Anteil an Ein-Personen-Haushalten geprägt, gefolgt von der Gruppe der Zwei-Personen-Haushalte (31 Prozent). Die darüber hinausgehenden Haushaltsgrößen stellen gemeinsam keine zehn Prozent²². Dementsprechend niedrig ist mit 8,7 Prozent der Anteil von Haushalten, in denen Kinder leben²³.

Tabelle 9: Haushalte nach Anzahl der Personen

	Haushalte absolut	Haushalte mit ... Personen in %				
		1 Pers.	2 Pers.	3 Pers.	4 Pers.	5 und mehr Pers.
Innenstadt	13.755	59,4	31,0	6,5	2,3	0,8
Entwicklungsbereich Innerstädt. Wohnen	94.284	54,5	28,3	10,6	5,1	1,4

Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik.

Im Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ liegt die durchschnittliche Haushaltsgröße mit 1,7 Personen pro Haushalt über dem Wert der Innenstadt, die Zahl der Ein- und Zwei-Personen-Haushalte liegt zugunsten der Haushalte mit drei, vier oder mehr Personen etwas niedriger. Entsprechend höher ist mit gut 15 Prozent auch der Anteil der Haushalte, in denen Kinder leben²⁴.

21 Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung: Zusammenstellung soziodemographischer Daten für die Innenstadt, den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ und die Gesamtstadt Dresden für das Difu-Projekt.

22 Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung: Zusammenstellung soziodemographischer Daten für die Innenstadt, den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ und die Gesamtstadt Dresden für das Difu-Projekt.

23 Hinweis: Die Angaben zu „Haushalten mit Kindern“ liegen nicht für statistische Bezirke vor. Die Innenstadt wurde in diesem Fall über die Stadtteile abgegrenzt und ist damit etwas größer als der 26er-Ring.

24 Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung: Zusammenstellung soziodemographischer Daten für die Innenstadt, den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ und die Gesamtstadt Dresden für das Difu-Projekt.

Tabelle 10: Haushalte mit Kindern

	Haushalte mit Kindern	Haushalte mit einem Kind	Haushalte mit zwei Kindern	Haushalte mit drei und mehr Kindern
Innenstadt	8,7%	5,8%	2,3%	0,6%
Entwicklungsbereich Innerstädt. Wohnen	15,3%	9,6%	4,6%	1,1%

Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik.

5.2.2.2 Einkommen und Arbeit

Gesamtstadt

Im Jahr 2005 betrug das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte je Einwohner 15 002 Euro. Dies waren knapp 400 Euro mehr als im Durchschnitt des Regierungsbezirks Dresden und 2 700 Euro weniger als im Bundesdurchschnitt²⁵.

Zum 30.6.2006 waren 165 865 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Wohnort Dresden gemeldet, darunter 50,1 Prozent Frauen sowie 2,1 Prozent Ausländer. Die Arbeitslosenquote betrug im Dezember 2006 14,7 Prozent, 47,6 Prozent der 32 995 arbeitslosen Personen waren Frauen, 6,1 Prozent Ausländer. Der Anteil der Langzeitarbeitslosen belief sich im Dezember 2006 auf knapp 41 Prozent. Im Vergleich zu den direkten Vorjahren ist die Arbeitslosenquote leicht gesunken, grundsätzlich bewegt sie sich jedoch seit Ende der 1990er-Jahre zwischen 14 und 16,5 Prozent²⁶.

Angesichts der Bedeutung und Zentralität der Stadt im Ballungsraum überrascht die Tatsache nicht, dass der Anteil der beruflichen Einpendler den der Auspendler deutlich übersteigt. Zur Jahresmitte 2006 betrug die Zahl der Einpendler 82 525 Personen, dies entspricht einem Anteil von 39 Prozent der in Dresden arbeitenden Personen. Demgegenüber verließen 36 808 Personen die Stadt zum Arbeiten, dies entspricht einem Anteil von 22,2 Prozent der Beschäftigten mit Wohnort Dresden. Der Einpendlerüberschuss belief sich damit zur Jahresmitte 2006 auf 45 717 Personen, im Vergleich dazu lag dieser Wert im Jahr 2000 noch bei knapp 41 000 Personen²⁷.

25 Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen: Pressemitteilung 181/2007 vom 16. August 2007.

26 Landeshauptstadt Dresden – Kommunale Statistikstelle: Dresdner Zahlen aktuell Nr. 12/2006 sowie Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung: Zusammenstellung soziodemographischer Daten für die Innenstadt, den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ und die Gesamtstadt Dresden für das Difu-Projekt.

27 Landeshauptstadt Dresden – Kommunale Statistikstelle: Statistische Mitteilungen: Arbeit und Soziales 2006, S. 24.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort Innenstadt betrug zum 30.6.2006 5 183 Personen, dies entspricht 23,9 Prozent der Innenstadtbewohnerschaft. 49,6 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind Frauen, 5,3 Prozent haben nicht die deutsche Staatsbürgerschaft.

Die Arbeitslosenquote betrug im Jahr 2006 12,4 Prozent, sie liegt seit 1999 vergleichsweise konstant bei Werten von zwölf bis 13,5 Prozent. Rund 2 700 Personen haben Leistungen nach SGB II bezogen, dies entspricht einem Bevölkerungsanteil von 12,5 Prozent (Gesamtstadt 12,1 Prozent). Im Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ fällt der Anteil der Leistungsempfänger mit 16,5 Prozent etwas höher aus.

Die Zahl der innerstädtischen Arbeitsplätze belief sich im Jahr 2003 schätzungsweise auf gut 40 000, Arbeitsplätze im tertiären Sektor hatten daran einen Anteil von etwa 87 Prozent²⁸.

5.2.2.3 Infrastruktur und Versorgung

Soziale Infrastruktur

In der Dresdner Innenstadt findet sich ein umfangreiches Angebot an Kindertagesstätten sowie Bildungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche. Neben fünf kommunalen Kindertagesstätten existieren in den nördlich und südlich der Elbe gelegenen Teilen der Innenstadt drei Einrichtungen in privater Trägerschaft, des Weiteren gibt es zwei Kinderkrippen²⁹. Die Versorgung mit Betreuungsplätzen für Kinder unter drei Jahren ist in der Dresdner Innenstadt außerordentlich gut: Auf 100 Kinder im Alter von ein oder zwei Jahren kommen 94 Plätze in Kindertageseinrichtungen oder Tagespflegestellen³⁰.

Ausschließlich südlich der Elbe finden sich die vier Schulen: zwei kommunale Grundschulen, eine Grundschule in privater Trägerschaft sowie eine Förderschule. Diese werden durch vier Horte ergänzt, von denen sich zwei in kommunaler Trägerschaft befinden³¹. Im Herbst 2007 wurden in der Gesamtstadt Dresden 90 Prozent der Grundschülerinnen und -schüler in Horten betreut, im Vergleich

28 Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung: Zusammenstellung soziodemographischer Daten für die Innenstadt, den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ und die Gesamtstadt Dresden für das Difu-Projekt.

29 Städtisches Vermessungsamt Dresden: Karte: Soziale Infrastruktur – Kindertageseinrichtungen, Stand 06/2005.

30 Landeshauptstadt Dresden – Kommunale Statistikstelle: Dresdner Zahlen aktuell Nr. 2/2007.

31 Städtisches Vermessungsamt Dresden: Karte: Soziale Infrastruktur – Schulen, Stand 10/2005 und Karte: Soziale Infrastruktur – Kindertageseinrichtungen, Stand 06/2005.

dazu lag der Anteil im Jahr 2000 bei 70 Prozent; der höchste Betreuungsgrad, der zu DDR-Zeiten erreicht wurde, lag Mitte der 1980er-Jahre bei 80 Prozent³².

Das innerstädtische Angebot an weiterführenden Schulen setzt sich aus zwei kommunalen und einem kirchlichen Gymnasium sowie drei berufsbildenden Schulen zusammen. Keine der genannten Einrichtungen liegt in der inneren Altstadt – dem historischen Zentrum –, vielmehr verteilen sie sich gleichmäßig um diese herum und sind somit den Teilen der Innenstadt, in denen vorrangig gewohnt wird, zugeordnet³³. Das Gleiche gilt für die sechs kommunalen Spielplätze – einer davon mit Skateranlage –, die in der Innenstadt zu finden sind, sowie für eine Seniorenbegegnungsstätte und drei Seniorenberatungsstellen³⁴.

Einzelhandel

Die innerstädtischen Verkaufsflächen beliefen sich Ende 2005 auf ca. 170 000 m², der überwiegende Teil dieser Verkaufsflächen (145 000 m²) befand sich im altstädtischen Bereich der Innenstadt südlich der Elbe. Hier sind die Teilzentren Neumarkt, Altmarkt, Prager Straße und Wiener Platz sowie das Teilzentrum Postplatz verortet. Insgesamt ist der Ladenleerstand in der Dresdner Innenstadt mit sechs Prozent sehr gering.

Der Anteil der innerstädtischen Verkaufsflächen an denen der Gesamtstadt ist mit 21 Prozent deutlich geringer als in anderen Städten vergleichbarer Größe und Zentralität, das innerstädtische Verkaufsflächendefizit wurde im Jahr 2005 auf 55 000 m² beziffert³⁵. Aktuell befindet sich eine großflächige Ergänzung des Einzelhandelsangebots in der Prager Straße im Bau: Im Herbst 2009 soll die Centrum Galerie Dresden mit 52 000 m² Verkaufsfläche eröffnet werden³⁶. Die Erweiterung der Altmarktgalerie um 18 000 m² erfolgt bis 2010.



Prager Straße in Dresden.
Foto: Franciska Frölich von Bodelschwingh

32 Landeshauptstadt Dresden – Kommunale Statistikstelle: Dresdner Zahlen aktuell Nr. 10/2007.

33 Landeshauptstadt Dresden: Themenstadtplan „Schulen“ unter <http://www.dresden.de/de/09/-stadtplan>

34 Landeshauptstadt Dresden – Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft: Zusammenstellungen kommunaler Spielplätze, Ballspielplätze und Skateranlagen in der Landeshauptstadt Dresden, Stand Januar 2006, und Städtisches Vermessungsamt Dresden: Karte: Soziale Infrastruktur – Kinder- und Jugendeinrichtungen, Stand 07/2005, und Karte: Soziale Infrastruktur – Sozialeinrichtungen und Krankenhäuser, Stand 07/2005.

35 Landeshauptstadt Dresden – Geschäftsbereich Stadtentwicklung: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Dresden – Aktualisierung des Zentrenkonzepts 2006, S. 6.

36 <http://www.dresden.de/de/07/021/branchenvielfalt/07-Handel>, abgerufen am 21.1.2008.

5.2.2.4 Wohnungsbestand und -neubau

Zum 31.12.2006 waren in der Dresdner Innenstadt 1 053 Wohngebäude mit insgesamt 15 511 Wohnungen verzeichnet, 99,8 Prozent dieser Wohnungen befanden sich in Mehrfamilienhäusern.

Nach der Zahl der Räume differenziert ergibt sich mit knapp 42 Prozent eine deutliche Dominanz der Zwei-Raum-Wohnungen, gefolgt von etwa 31 Prozent Drei-Raum-Wohnungen und gut 18 Prozent Ein-Raum-Wohnungen. Wohnungen mit vier Räumen (7,7 Prozent) oder fünf und mehr Räumen (1,1 Prozent) haben dagegen einen deutlich geringeren Anteil. Die durchschnittliche Wohnfläche pro Wohnung beträgt 55,6 m².

Die durchschnittliche Wohnfläche pro Einwohner liegt seit mehreren Jahren bei rund 40 m², bei diesem Wert muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Wohnfläche leer stehender Wohnungen ebenfalls in die Rechnung einbezogen wird. Ende 2006 standen 2 444 Wohnungen leer, 99,7 Prozent davon in Mehrfamilienhäusern. Die innerstädtische Leerstandsquote lag bei 15,8 Prozent und hat sich damit im Vergleich zu den Jahren 2001/2002 (etwa 19 Prozent) leicht verringert³⁷.

Gesamtstädtisch belief sich der Leerstand in Mehrfamilienhäusern zum Jahresende 2006 auf 15,3 Prozent, der Wert für die Dresdner Innenstadt lag somit nur geringfügig darüber. Eine deutliche Abweichung nach oben ergibt sich jedoch bei der Betrachtung einzelner innerstädtischer Stadtteile: Mit einer Leerstandsquote von mehr als 22 Prozent zählte die Innere Altstadt Ende 2006 zu den Stadtteilen mit den größten Leerstandsproblemen³⁸.

Zieht man zur Ermittlung der leerstandsbereinigten Wohnfläche pro Einwohner die durchschnittliche Wohnfläche der leer stehenden Wohnungen von der Gesamtwohnfläche der Wohnungen in der Dresdner Innenstadt ab, so ergibt sich eine durchschnittliche Wohnfläche von 33,4 m² pro Einwohner.

Vor dem Hintergrund von Leerstand und Wohnungsüberangebot sowie des eingeschätzten Bedarfs wird der planerische Schwerpunkt beim Wohnungsneubau für die Gesamtstadt auf Eigenheime gelegt. Da eine gesamtstädtische Gegenüberstellung von Neubaubedarf und Wohnbauflächenpotenzialen ein deutliches Überangebot auf der Angebotsseite ergibt, ist im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans eine Reduzierung der dargestellten Wohnbauflächen erforderlich. Aus Sicht der Stadtentwicklung soll dabei dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ entsprochen werden, die Neuerschließung und Entwicklung von nicht integrierten Wohnungsbaustandorten im Außenbereich soll vermieden werden. Bei der Konzentration des Wohnungsneubaus auf

37 Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung: Zusammenstellung soziodemographischer Daten für die Innenstadt, den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ und die Gesamtstadt Dresden für das Difu-Projekt.

38 Landeshauptstadt Dresden – Kommunale Statistikstelle: Dresdner Zahlen aktuell Nr. 12/2006.

den Innenbereich kommt dem Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ (erweiterte Innenstadt) eine besondere Bedeutung zu, auf der Grundlage des Flächennutzungsplans wurden innerstädtische Potenziale für etwa 5 000 Wohneinheiten (3 000 WE in Mehrfamilienhäusern/2 000 WE in Einfamilienhäusern) ermittelt. So stehen insgesamt etwa 180 ha sowohl an größeren Wohnbaupotenzialen als auch an kleineren integrierten Standorten, Baulücken und Brachen zur Verfügung. Die Aktivierung dieser integrierten Standorte soll durch ein gezieltes Wohnbauflächenmanagement gefördert werden³⁹.

In diesem Zusammenhang ist auch die Fortschreibung des Planungsleitbildes Innenstadt zu sehen. Zentrale Aussagen des im Juli 2008 durch den Stadtrat beschlossenen Leitbildes sind unter anderem: Innen- vor Außenentwicklung, das Prinzip einer gestuften Dichte und vielfältige Nutzungsmischung in der Stadt der kurzen Wege. Durch integrierte, nachfrageorientierte Wohnstandorte soll die Bindung und Anziehung von Einwohnern erreicht werden, mit der Etablierung neuer Adressen in innerstädtischen Lagen soll nach dem Leitbild ein Beitrag zur Anwerbung zukunftsfähiger Unternehmen und von Hochqualifizierten geleistet werden. Es sollen neue Wohnformen wie Baugemeinschaften, Mehrgenerationswohnen etc. und attraktive Bauformen gefördert werden, die den hohen stadtgestalterischen Ansprüchen Dresdens genügen und gegenüber der Konkurrenz landschaftlich geprägter Ortsteile bestehen können⁴⁰.

Beispiele für den innerstädtischen Wohnungsneubau auf kleineren, integrierten Flächen in der Innenstadt sind unter anderem die Stadtreihenhäuser und Lofts, die zurzeit am Schützenplatz entstehen. Auch in der Kiefernstraße (Sanierungsgebiet Hechtviertel) und am Alaunplatz (Äußere Neustadt) werden derzeit innerstädtische Pilotprojekte mit innovativen Wohnangeboten entwickelt. Inmitten der Altstadt entstehen so beispielsweise „gestapelte“ Einfamilienhäuser mit eigenem Gartenanteil, die dazu beitragen sollen, Familien in der Stadt zu halten oder sie zurückzuholen.

5.2.2.5 Stadtentwicklung und Denkmalschutz

In Dresden wurden die Fördermöglichkeiten der städtebaulichen Sanierung frühzeitig erkannt und genutzt. Bereits 1991 wurde die Äußere Neustadt, die von Abriss bedroht war, als erstes Sanierungsgebiet förmlich festgelegt, elf weitere folgten bis zum Jahr 2004. In der Innenstadt befinden sich das Gebiet „Innere Neustadt“, welches in das Förderprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ aufgenommen wurde, sowie das Sanierungsgebiet „Neumarkt“, dessen Förderzeitraum von 2002 bis 2012 reicht. Neben der Sanierung der Wohngebäude kommt

39 Gespräch mit Herrn Wurff, Amtsleiter des Stadtplanungsamts am 25.10.2006.

40 Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt: Planungsleitbild Innenstadt, Stadtratsbeschluss 04.07.2008.

der Aufwertung der öffentlichen Räume eine besondere Bedeutung zu⁴¹. Eine Sachstandsanalyse aus dem Jahr 2004 beschreibt die erfolgreiche Sanierung in der „Inneren Neustadt“ über den erreichten Sanierungsgrad von 91 Prozent bei den Wohngebäuden sowie den geringen Wohnungsleerstand von nur sieben Prozent. Den zu diesem Zeitpunkt eingesetzten 12,5 Mio. Euro Fördermitteln stehen etwa 60 Mio. Euro Gesamtinvestitionen gegenüber, dies entspricht einem Fördermittelfeffekt von 4,8. Für die Sanierung des Neumarkts ist ein Gesamtförderrahmen von 25,5 Mio. Euro eingeplant, es wird erwartet, dass sich die Gesamtinvestitionen auf etwa eine Milliarde Euro belaufen werden⁴².

Im Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ findet sich im Stadtteil Pieschen-Süd nach der Äußeren Neustadt auch das zweitgrößte Sanierungsgebiet Dresdens mit einer Größe von 45 ha. Des Weiteren wurde die historische Friedrichstadt zum Sanierungsgebiet erklärt, ebenso Teilbereiche von Löbtau-Süd, Plauen und der Leipziger Vorstadt. Die zwischen 1957 und 1978 in Blockbau- und Plattenbauweise neu bebaute Johannstadt wird als so genanntes Weiterentwicklungsgebiet vorrangig durch Wohnumfeld- und Infrastrukturmaßnahmen aufgewertet⁴³.

Wie bereits im Abschnitt „Wohnungsneubau“ beschrieben, konzentriert sich die Stadt Dresden auch bei der Stadterneuerung auf die Innenstadt und innenstadtnahe Stadtteile und entspricht damit dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“⁴⁴.

Das Programm „Soziale Stadt“ kommt in der Dresdner Innenstadt nicht zum Einsatz, die Programmgebiete liegen in den Großwohnsiedlungen Prohlis und Gorbitz, die gesamte Innenstadt ist jedoch Fördergebiet für den Programmteil „Aufwertung“ des Programms „Stadtumbau Ost“⁴⁵.

Denkmalschutz

In der Dresdner Innenstadt sind über 500 Kulturdenkmäler verzeichnet, davon mehr als 200 in der südlich der Elbe gelegenen Altstadt. Dieser Teil der Stadt wurde durch das massive Bombardement Ende des Zweiten Weltkriegs nahezu vollständig zerstört und befindet sich zum Teil bis heute im Wiederaufbau. An

41 SAS GbR Dresden im Auftrag des Stadtplanungsamts der Landeshauptstadt Dresden: Stadterneuerung in Dresden – Sachstandsanalyse 2004, S. 7 sowie http://www.dresden.de/de/08/01/-c_060.php, abgerufen am 24.1.08.

42 SAS GbR Dresden im Auftrag des Stadtplanungsamts der Landeshauptstadt Dresden: Stadterneuerung in Dresden – Sachstandsanalyse 2004, S. 28.

43 http://www.dresden.de/de/08/01/06/c_01.php und http://www.dresden.de/de/08/01/06/02/c_03.php, abgerufen am 24.1.2008.

44 SAS GbR Dresden im Auftrag des Stadtplanungsamts der Landeshauptstadt Dresden: Stadterneuerung in Dresden – Sachstandsanalyse 2004, S. 34.

45 Landeshauptstadt Dresden – Geschäftsbereich Stadtentwicklung: Karte Stadterneuerungsgebiete, Stand 10/2005.

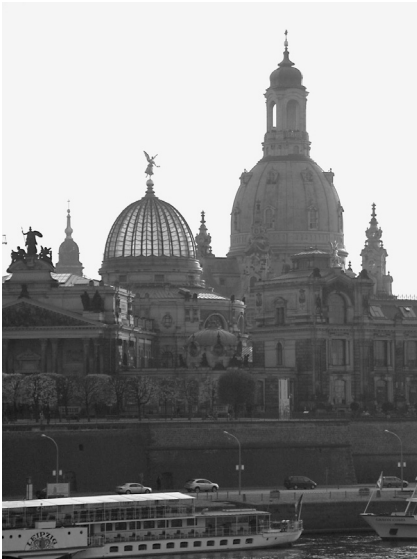
erster Stelle sind hier die Gebäude rund um den Neumarkt zu nennen: die 2005 wiederhergestellte Frauenkirche (der Originalbau wurde von 1726 bis 1743 errichtet), das ebenfalls in den 1740er-Jahren erbaute Coselpalais, dessen Wiederaufbau 2000 abgeschlossen werden konnte, und das Johanneum, das nach dem Umbau von 1872 bis 1876 das historische Museum beherbergte und seit dem Wiederaufbau in den 1950er-Jahren das Dresdner Verkehrsmuseum. Westlich an den Neumarkt anschließend zählt beispielsweise das seit 1986 wiederaufgebaute Residenzschloss einschließlich Georgenbau als bedeutende Renaissance-Schlossanlage zu den Kulturdenkmälern, ebenso das Anfang der 1990er-Jahre wiederaufgebaute Taschenbergpalais, die Platzanlage des Schlossplatzes an sich und die katholische Kathedrale St. Trinitatis, die Mitte des 18. Jahrhunderts im römischen Barock errichtet und direkt nach dem Krieg wiederaufgebaut wurde. Weitere Kulturdenkmäler der inneren Altstadt sind unter anderem der barocke Zwinger, die seit 1977 wiederaufgebaute Semperoper und die Kreuzkirche, ein neobarockes Gebäude, das in den 1950er-Jahren mit einem schlichteren Innenraum wiederaufgebaut wurde und in den Jahren 2003/04 in dieser Fassung saniert wurde.



Frauenkirche in Dresden.
Foto: Franciska Frölich von Bodelschwingh

Eine weitere Konzentration von Kulturdenkmälern findet sich rund um den Altmarkt. Dieser wurde nach der Kriegszerstörung nicht originalgetreu wiederhergestellt, sondern deutlich vergrößert, um als Aufmarschplatz zu dienen. Der Platz wird von aufwändigen, historisierenden Gebäuden mit Arkaden und Sandsteinfassaden flankiert, die in den 1950er-Jahren entstanden. Ebenfalls in den 1950er- und frühen 1960er-Jahren wurden die zu Kulturdenkmälern erklärten Gebäude in der Wallstraße und der Wilsdruffer Straße errichtet. Weitere Beispiele für Kulturdenkmäler in diesem Bereich sind das Wandbild „Der Weg der roten Fahne“ am Kulturpalast (1967–69 erbaut) sowie die Skulptur „Trümmerfrau“, die 1952 am Rathausplatz errichtet wurde.

Östlich der inneren Altstadt entstanden im Rahmen des Wiederaufbaus der 1950er-Jahre zahlreiche Wohnbauten, die heute unter Denkmalschutz stehen: die Straßenzüge Grunaer Straße, Mathildenstraße, Blochmannstraße sind durch eine für die Zeit charakteristische, großzügige Wohnzeilenbebauung geprägt. Etwa zehn Jahre später wurden an der St. Petersburger Straße die ersten Großplattenbauten Dresdens errichtet: drei 15-geschossige Hochhäuser, die ebenfalls zu Kulturdenkmälern erklärt wurden. Weitere Denkmäler der Nachkriegszeit sind beispielsweise das Rundkino an der Prager Straße, das 1970 bis 1972 gebaut



Stadtsilhouette Dresdens.

Foto: Franciska Frölich von Bodelschwingh

wurde, sowie die Margon-Leuchtwerbung an einem 1960 errichteten Bürohochhaus in der Budapester Straße⁴⁶.

Die nördlich der Elbe gelegene „Innere Neustadt“ wurde vollständig zum Denkmalschutzgebiet erklärt, um die barocken Wohn- und Geschäftshäuser im Quartier rund um die Königsstraße nach den Maßgaben der Denkmalpflege zu restaurieren. Die Gebäude in diesem Bereich der Inneren Neustadt wurden im Zweiten Weltkrieg nicht zerstört, befanden sich aber Anfang der 1990er-Jahre nach mehr als 40 Jahren Vernachlässigung in einem sehr schlechten Zustand. Neben der Erhaltung der historisch wertvollen Gebäude wurden im Rahmen der denkmalgerechten Sanierung das alte Straßengefüge wiederhergestellt und der öffentliche Raum

aufgewertet⁴⁷. Weitere Kulturdenkmäler der Inneren Neustadt sind das Japanische Palais, das 1715 gebaut wurde, die kurze Zeit später errichtete Dreikönigskirche sowie die nach 1825 entstandenen biedermeierzeitlichen Einzelhäuser in der Theresienstraße. Die Platzanlage des Albertplatzes steht ebenso unter Denkmalschutz wie das am Platz gelegene erste Hochhaus Dresdens – ein Elf-Geschosser aus den Jahren 1928/29.

5.2.2.6 Pkw-Bestand und Parkplatzsituation

Die Zahl der zugelassenen Pkw pro 1 000 Einwohner der Gesamtstadt Dresden und der Innenstadt hat sich in den vergangenen zehn Jahren gegenläufig entwickelt. Während sich die Zahl der zugelassenen Pkw pro 1 000 Einwohner in der Innenstadt von 464 im Jahr 1996 auf 412 im Jahr 2006 reduzierte (-11,2 Prozent), hat sie sich auf gesamtstädtischer Ebene leicht erhöht (1996: 437; 2006: 446), liegt jedoch seit 2000 stabil bei Werten um die 445 Fahrzeuge. Deutlich geringer und stärker rückläufig ist dagegen die Zahl der zugelassenen Pkw pro 1 000

⁴⁶ Landeshauptstadt Dresden: Themenstadtplan „Kulturdenkmäler“ unter <http://www.dresden.de/de/09/stadtplan> sowie Stimmel, Folke, und andere: Stadtlexikon Dresden, 2. Aufl., Dresden 1998.

⁴⁷ http://www.dresden.de/de/08/01/06/03/c_02.php, abgerufen am 28.1.2008:

Einwohner im Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“: 1996 lag der Wert bei 426 Fahrzeugen und ist bis 2006 auf 369 gesunken (-13,4 Prozent)⁴⁸.

Die Zahl der Parkplätze in der Dresdner Innenstadt beläuft sich auf rund 6 300. Etwa 2 600 Parkplätze stehen in neun Parkhäusern zur Verfügung sowie rund 3 700 auf 20 öffentlichen Parkplätzen. Dieses Angebot wird seit Ende 2008 durch eine Tiefgarage am Altmarkt mit knapp 500 Stellplätzen ergänzt⁴⁹.

5.2.3 Ergebnisse der Expertenbefragung

5.2.3.1 Image des Innenstadtwohns

Das Image der Dresdner Innenstadt als Wohnstandort wird von allen Gesprächspartnerinnen und -partnern als positiv bewertet, und es wird deutlich darauf hingewiesen, dass es auch zu DDR-Zeiten nie schlecht gewesen sei. Insofern habe zu keinem Zeitpunkt die Notwendigkeit bestanden, das Image der Innenstadt als Wohnort aufzuwerten. Infolge der Kriegszerstörungen waren in der Dresdner Innenstadt – abgesehen von der Inneren Neustadt – kaum noch Altbauten vorhanden, die im Rahmen des Wiederaufbaus entstandenen modernen Wohnungen waren sehr beliebt. Allerdings, und dies wurde von mehreren Gesprächspartnerinnen und -partnern betont, handele es sich dabei nicht um ein innerstädtisches Wohnen im engeren Sinne, sondern vielmehr um ein Wohnen am Innenstadtrand. Die Altstadt wurde in Bezug auf das Wohnen nur zu einem kleinen Teil wiederaufgebaut. Dies wurde von einem Interviewpartner als Problem bezeichnet, da die neu entstandene Altstadt dadurch ein Zentrum für Touristen sei, nicht jedoch für die Dresdner selbst.

- In der Nachwendezeit wurde die Gefahr gesehen, dass das Wohnen aufgrund des Entwicklungsdrucks aus der Innenstadt verdrängt wird, diese Befürchtung habe sich jedoch nicht bestätigt. Das Problem vieler westdeutscher Städte, dass das Wohnen durch einen starken Tertiärisierungsprozess verdrängt wurde, sei Dresden daher unbekannt. Auch den Prozess einer starken Wohnsuburbanisierung habe man in der Dresdner Innenstadt im Vergleich zu vielen westdeutschen Städten nicht erlebt.
- Die Äußere Neustadt, die in den 1980er-Jahren durch verfallene Altbauten gekennzeichnet war, zählt heute – im sanierten Zustand – zu den beliebtesten Wohnstandorten Dresdens und verzeichnet die geringsten Leerstandsquoten.

48 Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt, Abt. Stadtentwicklungsplanung: Zusammenstellung soziodemographischer Daten für die Innenstadt, den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ und die Gesamtstadt Dresden für das Difu-Projekt.

49 Landeshauptstadt Dresden: Themenstadtplan „Parkplätze“ unter <http://www.dresden.de/de/09/-stadtplan> sowie http://www.dresden.de/apps/lhdd_parkinformationssystem/index.php, abgerufen am 1.2.2008.

Mehrere Interviewpartner wiesen darauf hin, dass das Image des innerstädtischen Wohnens nach Wohnquartieren bzw. Mikrostandorten und auch nach Altersgruppen zu differenzieren sei. So habe die Innenstadt beispielsweise bei jüngeren Leuten aufgrund des Freizeitangebots und der Nähe zum Campus ein gutes Image als Wohnstandort. Auch in den industriell gefertigten Nachkriegsbauten gebe es nur unterdurchschnittlichen Leerstand, diese seien bei Erstbeziehern und nachziehenden Älteren aufgrund ihrer Standortvorteile sehr beliebt: gute infrastrukturelle Ausstattung, kurze Wege, durchgrünt und ruhig. Im weiteren Innenstadtrandbereich gebe es mit Striesen, Löbtau und Teilen der Südvorstadt mehrere bevorzugte Wohnlagen mit einer für Dresden typischen offenen Gründerzeitbebauung.

Zusammenfassend stellen die Gesprächspartnerinnen und -partner fest, dass verstärkte Zuzüge in die Innenstadt zu verzeichnen sind und die Bedeutung der Innenstadt als Wohnstandort weiter zunehmen wird.

5.2.3.2 Renaissance der Innenstadt

Für die Stadt Dresden wird ein deutlicher Trend „Zurück in die Stadt“ beschrieben, die Bedeutung der Innenstadt als Wohnstandort wird nach Auffassung der Gesprächspartnerinnen und -partner künftig noch zunehmen. Dabei sei die Innenstadt für alle Bevölkerungsgruppen interessant und eine gute soziale Mischung insofern möglich.

In erster Linie wird die Innenstadt von Rentnern sowie von Studierenden und jüngeren Menschen als Wohnort präferiert. Insbesondere bei älteren Bevölkerungsgruppen sei von einer zunehmenden Bedeutung auszugehen, mehrere Gesprächspartner betonten, dass ältere Menschen lieber in der (Innen-)Stadt wohnen wollen. Rentner und ältere Menschen werden als der Mittelschicht zugehörig beschrieben. Sie schätzten die Innenstadtlage insbesondere aufgrund der infrastrukturellen Anbindung: Nähe zu Ämtern, Krankenversorgung und Einkaufsmöglichkeiten. Ein Gesprächspartner aus der Immobilienbranche beschrieb einen wachsenden Trend unter Pensionären und Rentnern, Dresden als Residenzstadt wahrzunehmen. Diese richteten hier ihren Alterssitz ein, und zwar in der Innenstadt, um z.B. das kulturelle Angebot zu nutzen. Angesichts des demographischen Wandels, so eine Interviewpartnerin, müsste für diese Gruppe mehr getan werden.

Für Studierende und jüngere Menschen als zweiter großer Nachfragergruppe für das Innenstadtwohnen sind die Nähe zu Ausbildungsplatz, Universität, Arbeitsplatz und kulturellen Angeboten sowie die infrastrukturelle Ausstattung ausschlaggebend. Diese Gruppe verfügt über ein eher geringes Einkommen.

Auch Familien werden von mehreren Interviewpartnern als bewusste Innenstadtbewohner beschrieben. Viele hätten schlechte Erfahrungen mit einem Wohnstandort im Umland gemacht und wollten gezielt in die (Innen-)Stadt zurück. Darüber hinaus bleibe die Innenstadt für berufstätige Singles mit Arbeitsplatz in der Innenstadt interessant, und gut situierte Haushalte entdeckten vermehrt die Attraktivität der historischen Altstadt rund um den Neumarkt. Berufs- oder Akteursgruppen, die das Innenstadtwohnen besonders befördern, seien Akademiker, Planer und Ingenieure sowie Personen, die im künstlerischen Bereich tätig sind. Selbstverständlich gebe es auch Gruppen, die einen Wohnort im Umland bevorzugen, Akademiker und „Entscheider“ gehörten jedoch überwiegend nicht zu dieser Gruppe.

Die Motive für die Wahl eines innerstädtischen Wohnstandortes bzw. die Entscheidung gegen den Stadtrand oder das Umland als Wohnort sind vielfältig: Ein häufig genanntes Argument sind die steigenden Energiekosten, die sich bei einem Einfamilienhaus, das mit ein bis zwei Autos pro Paar oder Familie erreicht wird, deutlich stärker auf das Haushaltsbudget auswirken, ein weiteres Argument ist der Werteverfall von Wohneigentum in dezentralen Lagen. Ausschlaggebend könnten aber auch ganz persönliche Motive wie z.B. Kinderlosigkeit oder der Wunsch nach urbaner Atmosphäre sein.

Die Aufhebung der Funktionsteilung von Arbeiten und Wohnen, die vielerorts zur Begründung des Rückzugs in die Innenstädte herangezogen wird, spielt in Dresden nach Auffassung der interviewten Experten bisher keine Rolle. Gleichwohl gehen die Gesprächspartnerinnen und -partner überwiegend davon aus, dass dieser Zusammenhang an Bedeutung gewinnen wird. Ansätze einer derartigen Entwicklung seien im Dresdner High-Tech-Gebiet erkennbar: Hier werde deutlich, dass eine Konzentration qualifizierter Arbeitsplätze einen Bedarf nach qualifizierten Wohnungen nach sich zieht, der in diesem Fall noch nicht gedeckt werden kann.

Eine Vertreterin der Baubranche sieht die Rückwanderung in die Stadt als Wunsch vieler Umlandbewohner an, stellt jedoch fest, dass die Rückwanderung – gerade bei älteren Menschen – erst zögerlich beginne. Die Kosten des Wohnens im Umland träten immer deutlicher ins Bewusstsein der Menschen, das werde sich auf die Rückwanderung auswirken.

Auch wenn der Trend zur Wohnsuburbanisierung in Dresden vergleichsweise schwach ausgeprägt war, so lässt sich trotzdem feststellen, dass er noch deutlich zurückgegangen ist. Ein innerstädtisch orientierter Bauträger schätzt das Entwicklungspotenzial der Innenstadt als Wohnstandort außerordentlich hoch ein, allerdings hänge dies vom jeweiligen Quartier und dort wiederum vom Mikrostandort ab. Des Weiteren sei es entscheidend, Milieustrukturen zu beachten.

Ebenso entscheidend wie die Verschiebung der Wohnpräferenzen zwischen Stadt und Umland erscheinen in Dresden die Entwicklungen innerhalb der Stadtgrenzen: zwischen Innenstadt und Stadtrand. Eine Gesprächspartnerin aus der Immobilienbranche fasst die Entwicklung in einem Satz zusammen: „Die Leute wollen nicht

mehr draußen wohnen“. Nach Altersgruppen differenziert beschreibt sie die Interessen folgendermaßen: Junge Familien wollen eindeutig in zentrale Lagen der Stadt zurückkehren, da sie mit einem Wohnort am Stadtrand oder im Umland schlechte Erfahrungen gemacht haben. Neben der Notwendigkeit, zwei Autos zu halten – auch um Fahrdienste für die Kinder zu leisten –, zählt die schlechte infrastrukturelle Versorgung zu den gewichtigsten Argumenten gegen den peripheren Standort. Ebenso würden ältere Menschen verstärkt zentrale Wohnlagen suchen, da sie kurze Wege und eine gute infrastrukturelle Ausstattung in fußläufiger Entfernung wünschen. Doppelverdiener-Haushalte zwischen 35 und 50 Jahren hingegen präferierten momentan das Einfamilienhaus am Stadtrand oder im Umland.

Das verminderte Interesse an peripheren Wohnlagen mache sich bereits bemerkbar: In den Neubaugebieten der 1970er- und 1980er-Jahre im städtischen Randbereich gebe es deutliche Leerstände. Insbesondere bei den Wohnanlagen, die aufwändig saniert und aufgewertet wurden, bestehen Sorgen hinsichtlich ihrer weiteren Entwicklung, weil nicht genügend Nachfrage besteht, um alle Wohnungen vermieten zu können. Im innerstädtischen Bereich bestehe dagegen praktisch kein Leerstand, bei Auszug eines Mieters würden die Wohnungen in der Regel sehr schnell wieder vergeben. Im Unterschied zum Stadtrand sei die Wertsteigerung eines innerstädtischen Objekts sicher gegeben.

Von mehreren Gesprächspartnerinnen und -partnern wurde der verstärkte Zuzug in die Innenstadt bestätigt. Zum einen kehrten die Dresdner verstärkt aus peripheren in zentrale Lagen zurück, zum anderen sei deutlich erkennbar, dass neu hinzuziehende Personen vorzugsweise in die Innenstadt oder an den Innenstadtrand ziehen, kaum jedoch an den Stadtrand oder in das Umland.

Im Hinblick auf das verstärkte Interesse an innerstädtischen Wohnlagen machten Interviewpartner aus der Immobilienwirtschaft deutlich, dass bei Neubauten auf innerstädtischen Brachen das Ziel verfolgt werde, attraktive Eigentumsangebote in verdichteter Bauweise zu schaffen. Dabei solle es sich nicht um das klassische Reihenhauses handeln, stattdessen sei es wichtig, neue Varianten anzubieten, um verschiedene Präferenzen und Preisvorstellungen abzudecken. Insofern wird auf die Beispiele Schützenplatz und Bischofsweg verwiesen. Ein Vertreter einer Wohnungsgenossenschaft, die momentan keine Neubauten errichtet, machte deutlich, dass der Innenstadtbereich für seine Genossenschaft der wichtigste Ort geschäftlicher Betätigung ist. Wenn wieder Neubauten geplant würden, dann entstünden sie in der Innenstadt.

Mehrere Interviewpartnerinnen und -partner fassten die momentanen Entwicklungen so zusammen: Der Trend geht zwar zum Innenstadtwohnen, gleichzeitig bleibt aber auch der Wunsch nach einem Einfamilienhaus auf eigenem Grund und Boden aktuell, der vorzugsweise im Umland realisiert wird. Stadtentwicklungspolitik und Bauträger orientieren sich erst allmählich um, entsprechende Bauformen auch im innerstädtischen Bereich anzubieten – aber auch die poten-

ziellen Bewohnerinnen und Bewohner brauchen Zeit, sich an den Gedanken zu gewöhnen, dass man in der Innenstadt im Eigenheim wohnen kann.

5.2.3.3 Wohnen versus Gewerbe oder „Was sagen die Investoren?“

Bei den Gesprächspartnerinnen und -partnern bestand Einigkeit darüber, dass das Wohnen in der Dresdner Innenstadt nicht durch gewerbliche Nutzungen verdrängt wird, entsprechende Umnutzungen würden nicht vorgenommen. Unterschiedliche Antworten wurden hingegen auf die Frage gegeben, ob Gewerbeflächen zu Wohnraum umgewandelt würden: Während ein Gesprächspartner dies ausschloss, wurden von anderer Seite zumindest entsprechende Planungen bestätigt. Ebenfalls konträre Auffassungen wurden bei der Frage deutlich, ob Wohn- oder gewerbliche Nutzungen in der Innenstadt renditestärker seien. Während eine Vertreterin der Immobilienbranche grundsätzlich davon ausging, dass mit einer Wohnnutzung mehr Rendite erzielt werden kann als mit einer gewerblichen Nutzung, vertrat ein anderer Gesprächspartner der Immobilienbranche die Auffassung, dass bei der Sanierung oder Modernisierung von Bestandsgebäuden eine verträgliche Kombination von Gewerbe und Wohnen die höchste Rendite erbringe, im Neubausegment hingegen eine Investition in Handelsfläche (natürlich abhängig von Lage und Geschäftsfeld) immer renditestärker sei.

Von mehreren Gesprächspartnerinnen und -partnern wurde eine „gesunde“ Mischung zwischen Wohnen und Gewerbe als Ziel formuliert. Die Voraussetzungen dafür seien in Dresden – im Unterschied zu vielen westdeutschen Städten – sehr gut, weil es in der Vergangenheit keine Tertiärisierung der Innenstadt gegeben hat. Ganz im Gegenteil sei der Wohnanteil in der Innenstadt relativ hoch. Der Fokus liege momentan auf einer Konzentration der Bautätigkeit auf die Innenstadt, um erstens dem Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ zu entsprechen, und zweitens die Brachflächen zu füllen. Problematisch sei dabei, dass momentan kein weiterer Büroflächenbedarf besteht, der Nachfrage von Discounter aus stadtplanerischen Gründen nicht entsprochen wird und eine zu starke Konzentration von Hotels in der Innenstadt ebenfalls nicht gewollt ist. Daher soll der Schwerpunkt der innerstädtischen Bautätigkeit auf den Wohnungsbau gelegt werden und dieser – aufgrund eines ausreichenden Angebots im Mietwohnungssektor – in Form von Wohneigentum realisiert werden. Erklärtes Ziel der Stadt ist es, die Nachfrage nach individuellem Wohnen in die Innenstadt zu lenken. Wenngleich die Bauformen variieren und nicht unbedingt dem klassischen Eigenheim entsprechen werden, sollen die Angebote dennoch vergleichbar positive Rahmenbedingungen wie am Stadtrand bieten.

Die Bauland- und Bodenpreise widersprechen diesem Stadtentwicklungsziel nicht: Momentan sind die Preise in Innenstadtrandlagen und im direkten Umland vergleichbar hoch. Aus diesem Grund wurde anfänglich befürchtet, dass sich die

Entwicklung auf einen zweiten Umlandgürtel orientieren könnte. Da sich das Preisniveau insgesamt rückläufig entwickelt, bestätigte sich diese Befürchtung jedoch nicht – dies wird als eine gute Situation für die Stadt gewertet.

Die Entwicklung der innerstädtischen Mietpreise wird aus Sicht der Stadtentwicklung ebenfalls positiv bewertet. Die Mieten liegen momentan bei Werten zwischen fünf bis maximal sieben Euro pro Quadratmeter und stellen damit kein Hindernis für einen weiteren Bevölkerungszuwachs in der Innenstadt dar. Die Immobilienwirtschaft bewertet das Überangebot an Mietwohnungen und die dementsprechend niedrigen Preise dagegen kritisch: Es gebe keine Spielräume für Mietsteigerungen, denn wenn der Mietpreis angehoben würde, resultiere daraus Leerstand. Die Preise im Neubaubereich seien in den vergangenen Jahren konstant geblieben, aufgrund des Überangebots in diesem Segment liege der Mietwohnungsneubau jedoch momentan „auf Eis“.

Als ein Problem der Bebauung innerstädtischer Brachen wird die häufig starke Belastung der Böden beschrieben, deren Sanierung sehr kostenintensiv sei und den Wohnungsbau entsprechend verteuere. Ebenfalls kritisch werden im Gespräch Auflagen und Vorgaben des Denkmalschutzes beurteilt, da sich diese bei der Sanierung kostenerhöhend auswirken, ein höherer Mietpreis aber nicht realisierbar sei. Gleichwohl wird festgestellt, dass Altbauten und historische Bausubstanz gefragt sind und auch für den Neubaubereich gut erhaltene alte Bausubstanz in direkter Nachbarschaft eine wichtige Rolle spielt. Nach Auffassung eines Vertreters der Immobilienwirtschaft birgt der denkmalgeschützte Altbaubereich große Potenziale für die Zukunft, wenngleich einschränkend hinzuzufügen sei, dass sich dieser Bereich aufgrund der Kriegszerstörungen eher in Innenstadtrandlagen findet. Perspektivisch gesehen sei die innenstadtnahe Lage für Investoren von höherem Interesse als der Stadtrand.

Wohnraumbedarf

Bezüglich der Wohnungsgröße wird in den Gesprächen übereinstimmend eine starke Nachfrage nach kleineren Wohnungen (insbesondere Zwei-Raum-Wohnungen) bis etwa 65 m² Gesamtgröße berichtet. Drei-Zimmer-Wohnungen bzw. Wohnungen mit einer Größe von 70 bis 80 m² werden deutlich weniger nachgefragt, eine verstärkte Nachfrage gibt es dann wiederum nach Wohnungen ab 90 m² Gesamtgröße. Es gibt somit eine Polarisierung zwischen kleinen und großen Wohnungen, nach Wohnungen im mittleren Bereich besteht dagegen eine geringe Nachfrage. Mit Blick auf die Wohnungsausstattung ist ein sanierter Standard entscheidend, insbesondere auf moderne Bäder, Heizungen und Fenster wird geachtet. Wenn der Komfort stimmt, wird auch eine geringere Größe akzeptiert. Grundsätzlich, so wird geäußert, sind Mietwohnungen gängiger.

Infolge der so genannten Hartz-IV-Reformen sei die Nachfrage nach kleinen Wohnungen zunächst deutlich gestiegen. Um diesen Bedarf zu decken, seien zahlreiche Plattenbau-Wohnungen, die leer standen, dem Markt wieder zugeführt und damit „vereinsamte“ Wohnquartiere wiederbelebt worden. Ein Defizit weise der Markt in Bezug auf größere Wohnungen mit vier bis sechs Zimmern auf, dies werde am Beispiel der vorstadtypischen Stadtvillen, den so genannten Dresdner Kaffeemühlen, deutlich. Bei der Sanierung in den 1990er-Jahren wurde vielfach eine bauliche Veränderung zu einer zweisträngigen Erschließung vorgenommen, um kleinere Wohnungsgrundrisse zu schaffen. Inzwischen werden diese Wohnungen zum Teil wieder zusammengelegt, um der gestiegenen Nachfrage entsprechend größere Wohnungsgrundrisse herzustellen. Selbst in Plattenbauten würden momentan bei der Sanierung größere Wohnungsgrundrisse durch Zusammenlegungen realisiert. Der Mangel an großen Wohnungen wirke sich auf deren Preis aus: Die Preise für eine große Eigentumswohnung seien mit denen für ein Einfamilienhaus vergleichbar.

Die befragten Experten beobachteten eine steigende Nachfrage nach altengerechtem Wohnen, grundsätzlich beliebt und stark nachgefragt sind sanierte Altbauwohnungen. Ein Gesprächspartner aus der Immobilienbranche beklagte die „traditionelle Orientierung“ der Dresdner, die sich in der starken Nachfrage nach Altbauten ausdrücke. Nach seinen Erfahrungen seien es vorrangig zugezogene Neu-Dresdner, die sich auch für Neubauten heutigen Zuschnitts interessierten, das Interesse der angestammten Dresdner würde sich erst langsam entwickeln. Von anderer Seite wurde die nur schwache Ausprägung einer gehobenen Mittelschicht bedauert, da dadurch auch nur eine geringe Nachfrage nach großen Wohnungen mit gehobener Ausstattung bestehe. Sollte sich dies ändern, werden in der Wilsdruffer Vorstadt große Potenziale für hochwertigen Neubau und Eigentumsbildung gesehen.

Städtische Wohnungspolitik

- Grundsätzlich fördert die Stadtpolitik das Wohnen in der Innenstadt, und es hat ein Umdenken zugunsten des Wohnens in der Stadt gegeben, so die befragten Experten. Im Rahmen des Stadtumbaus Ost beispielsweise ist der Versuch unternommen worden, den Rückzug aus der Peripherie in die Innenstadt politisch zu fördern. Des Weiteren gibt es kommunale Bestrebungen im Zuge der Rahmenbebauungsplanung und des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (INSEK) mit dem Ziel, die Innenstadt als Wohnort attraktiver zu gestalten. Ein wichtiger Partner beim Stadtumbau sind die Genossenschaften, die grundsätzlich eingebunden werden.
- Ein Bauträger, der Mitte der 1990er-Jahre erstmals Eigenheime im Innenstadtbereich plante, stieß zum damaligen Zeitpunkt zunächst auf große Skepsis bei

Stadtpolitik und -verwaltung. Laut Einschätzung eines anderen Gesprächspartners sind sehr viel innovativer Mut und eine aufwändige Vermarktung nötig gewesen, um das Projekt zu realisieren. Nach dem Erfolg der Wohnanlage falle es inzwischen leichter, so zu bauen, und die Stadtplanung sei dankbar, dass es eine solche Wohnanlage im Innenstadtbereich gibt. Zum einen sei sie als alternative Bebauungsform beispielgebend, zum anderen sei die Wohnanlage auch für die Stadtstruktur wichtig.

Aus Sicht der Stadtentwicklung wird betont, dass die umfangreichen innerstädtischen Brachen (vgl. Abschnitt 5.2.2.4) vorzugsweise mit Wohnnutzungen zu füllen sind – entweder in Mischgebieten oder als reine Wohngebiete –, da die Innenstadt nicht mit anderen Nutzungen gefüllt werden kann. Mit rund 1,5 Mio. m² Bruttogeschossfläche Büroflächen sei der Bedarf mehr als gedeckt, außerhalb der City gebe es weitere Angebote, und es werde Leerstand beklagt. Eine Marktsättigung sei in diesem Segment auf lange Sicht absehbar. Auch im Bereich der Einzelhandelsflächen sei einschließlich noch projektierte und planerisch gesicherter Vorhaben der Bedarf für das Jahr 2010 bereits gedeckt.

Im Umkehrschluss bedeute dies, dass die infrastrukturellen Voraussetzungen für mindestens 5 000 weitere Einwohner gegeben sind, eine attraktive innerstädtische Dichte erfordert nun zwingend Wohnnutzung neben Einzelhandel und Dienstleistungen. Der gesamtstädtische Bevölkerungszuwachs müsse in die Innenstadt gelenkt werden, Urbanität sei nur zu erreichen, wenn die Zuziehenden in die Innenstadt ziehen. Die Reduzierung von Bauflächen in Stadtrandlagen und die Konzentration der Entwicklung auf die Innenstadt seien zwischen Stadtentwicklungsverwaltung und Stadtpolitik abgestimmt.

Da die Stadt kein Geld und keine Grundstücke habe, um selbst zu bauen, sei sie sehr erfreut über die investorenseitige Erkenntnis, dass Innenstadtwohnen wieder ein Thema ist. So entstand beispielsweise am Neumarkt hochwertiger innerstädtischer Wohnraum, wurde am Schützenplatz innerstädtischer Wohnraum durch einen Investor erstellt, der bisher „auf der grünen Wiese“ Eigenheime gebaut habe. Wichtig sei hier die Erkenntnis gewesen, dass bei innerstädtischen Projekten für eine erfolgreiche Vermarktung eine höhere Qualität erforderlich ist. Die Stadt wirke in diesen Prozessen unter anderem als Moderator und im Rahmen von Umlegungsverfahren über das Wohnbauflächenmanagement mit.

Der Verkauf der kommunalen Wohnungsbaugesellschaft WOBA im Jahr 2006 wird von der überwiegenden Zahl der Gesprächspartnerinnen und -partner sehr skeptisch gesehen und stadtentwicklungspolitisch als problematisch beurteilt. Durch den Verkauf der WOBA würden die stadtentwicklungspolitischen Steuerungsmöglichkeiten eingeschränkt und die Wohnungsprobleme größer. Den Wohnungsbaugenossenschaften – als wichtigem Akteur des Dresdner Wohnungsmarkts – komme nun eine besondere Bedeutung zu, sie würden stärker als bisher in die Pflicht genommen. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten kämen die

Genossenschaften dieser Verpflichtung nach. Neben den Genossenschaften biete die stadteigene STESAD GmbH, die für Projektsteuerung und städtebauliche Maßnahmen zuständig sowie auch als Sanierungsträger tätig ist, auch im Wohnungsbau Steuerungsmöglichkeiten.

Von Seiten der Stadt gibt es Überlegungen, analog zum Vorgehen anderer Großstädte wie München oder Frankfurt am Main private Vorhaben mit kommunalen Mitteln zum Erhalt der Sozialstruktur in den Wohnquartieren zu fördern. Jedoch sei die Wahrscheinlichkeit für die Umsetzung einer derartigen Förderung trotz der Entschuldung durch den WOBA-Verkauf nur sehr gering, das Steuerungspotenzial wird außerdem angesichts einer anderen Wohnungsmarktsituation zurückhaltend beurteilt.

Im Detail wurde von einzelnen Gesprächspartnern aus der Immobilienwirtschaft Kritik an der städtischen Wohnungspolitik geäußert: Die Stadt verfolge zwar das Ziel, das innerstädtische Wohnen zu fördern, und habe diesen Willen auch dokumentiert, jedoch stelle die Umsetzung nicht zufrieden. Zum einen wurde der Wunsch an die Verwaltung gerichtet, das Ressortdenken – beispielsweise seitens Wirtschaftsförderung einerseits und Wohnungspolitik andererseits – aufzugeben, zum anderen wurden eine Reduzierung der Bürokratie und schnellere Verfahrensabläufe angeregt. In Bezug auf die Stadtentwicklungspolitik wurde mehrfach der Wunsch geäußert, diese möge mehr Durchsetzungskraft zeigen. So sollte sie sich beispielsweise in stärkerem Maße der Wohnungsunternehmen bedienen und mehr Steuerungsfähigkeit demonstrieren.

5.2.3.4 Demographischer Wandel fördert Innenstadtentwicklung

Bei den befragten Experten in Dresden herrscht Einvernehmen darüber, dass die Innenstadt von der zunehmenden Alterung der Gesellschaft profitieren wird. Es wird eine Zunahme des Wohnbevölkerungsanteils in der Innenstadt erwartet, da insbesondere bei älteren Menschen die Innenstadtlage aufgrund der räumlichen Nähe zu Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen immer beliebter werde.

Wie die Analyse der innerstädtischen Altersstruktur in Abschnitt 5.2.2.1 zeigt, ist die Dresdner Innenstadt bereits heute durch einen sehr hohen Anteil von Einwohnern über 60 Jahren geprägt (gut 45 Prozent). Eine weitere Zunahme dieser Altersklasse unterstreicht die Relevanz der in Abschnitt 5.2.3.2 bereits erwähnten Überlegung einer Gesprächspartnerin, dass angesichts des demographischen Wandels mehr für diese Nachfragergruppe getan werden müsste.

5.2.3.5 Wohnen in der Innenstadt – Eine Frage des Geldes?

Das Wohnen in der Dresdner Innenstadt wird nach Einschätzung der befragten Experten bisher noch verhalten, aber zunehmend auch von der gehobenen Mittelschicht entdeckt. Nach Eindruck eines Gesprächspartners aus der Immobilienbranche besteht eine zunehmende Neigung zum Wohnen in der Innenstadt, je höher der soziale Status ist. Oder anders gesagt: Je höher die Bildung, desto eher wird das Innenstadtwohnen angenommen. Gleichwohl könne das Wohnen in der Dresdner Innenstadt noch lange nicht als eine Frage des entsprechenden Einkommens bezeichnet werden. Mit Blick auf die hauptsächlichen Bewohnergruppen – Studierende/junge Menschen, Rentnerinnen und Rentner – sei dies vorerst auch nicht zu erwarten.

Die Bildung von Wohneigentum habe bei den Dresdner Innenstadtbewohnern bisher nur einen geringen Stellenwert. Nach Eindruck der Gesprächspartnerinnen und -partner besteht insbesondere bei den Älteren eine „Scheu vor dem Eigentumserwerb“. Das Image des innerstädtischen Wohnens im Eigentum (Eigenheim oder Eigentumswohnung) sei in Dresden noch zu befördern. Einigkeit herrscht bei den interviewten Personen darüber, dass das Wohnen im Eigentum immer aktueller wird. Eine entsprechende Zunahme wird nicht zuletzt deshalb erwartet, weil in der allgemeinen Wahrnehmung Wohneigentum den Sozialstatus des Besitzers erhöht.

Als ein Problem des innerstädtischen Wohnungsmarkts wird der Mangel an höherwertigen, attraktiven Wohnungen beschrieben. Potenziale hierfür werden aktuell am Neumarkt und in der Inneren Neustadt gesehen, ansonsten gebe die Baustruktur der Wohngebiete wenig her. Entsprechende Interessenten würden aus diesem Grund in der Regel außerhalb des 26er-Rings suchen.



Wohnen am Neumarkt, Dresden.
Foto: Franciska Frölich von Bodelschwingh

Auf der anderen Seite wird aus Sicht der Bauträger beklagt, dass die Klientel für hochwertiges Wohnen in Dresden recht begrenzt ist. Bei innerstädtischen Neubau-
projekten, die in der Regel etwas teurer als solche am Stadtrand oder im Umland sind, werde aus diesem Grund häufig etwas
schlichter und damit auch weniger komfortabel gebaut. Dass die gehobene Mittelschicht und die Oberschicht in Dresden

eher schwach besetzt sind, mache sich auch bei Ausstattung und Angebot der Dresdner Geschäfte bemerkbar, zum Erwerb höherwertiger Güter müsse nach Berlin, Leipzig oder in die alten Bundesländer ausgewichen werden.

5.2.3.6 Familien in der Innenstadt

Die Voraussetzungen für innerstädtisches Wohnen von Familien werden überwiegend als sehr positiv eingeschätzt, und ein entsprechendes Interesse am Markt wird bestätigt (siehe dazu auch Abschnitt 5.2.3.2). Nur ein Gesprächspartner geht davon aus, dass Familien oder Haushalte mit Familienplanung sich vorrangig in Stadtrandlagen oder in den an die Innenstadt angrenzenden Gebieten mit Grünflächen und lockerer Bebauung ansiedeln werden, da die Innenstadt für Familien bzw. allgemein für die Mittelschicht weiterhin als Wohnstandort nicht die erste Wahl sein werde.

Mehrere Gesprächspartnerinnen und -partner aus der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft beschreiben ein gestiegenes Interesse von Familien an innerstädtischen Wohnlagen. Ihres Erachtens ist die Innenstadt nicht per se familienfeindlich, sondern grundsätzlich als Wohnort für Familien geeignet, sofern das Umfeld stimmt. Natürlich gebe es auch weniger geeignete Standorte. Als Vorteile der innerstädtischen Wohnlage für Familien werden unter anderem das Infrastrukturangebot und kurze Wege genannt, darüber hinaus entfalle das Problem der täglichen „Kinder-Fahrdienste“ für die Eltern. Kinder ab dem zehnten Lebensjahr wohnen zudem ohnehin lieber in der Stadt, so die Auffassung einer Gesprächspartnerin.

Das Fehlen von großen, familientauglichen Wohnungen wurde nicht als Problem benannt, lediglich in einem Gespräch wurde allgemein darauf hingewiesen, dass das Stadtzentrum aufgrund der Bebauungsstruktur nicht familieneeignet sei. Als besonders interessant für Familien wurden die Äußere Neustadt, die Südvorstadt und Striesen bewertet, insgesamt sei die Dresdner Innenstadt aufgrund der in ihr oder nahebei gelegenen großen Grünflächen (Großer Garten, Elbwiesen, Dresdner Heide) sehr familienfreundlich.

Wie in anderen Städten wird es auch in Dresden immer Haushalte geben, die einen Wohnort am Stadtrand oder im Umland bevorzugen. Gleichwohl deuten die Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft darauf hin, dass auch bei Familien und Mittelschichthaushalten Interesse am innerstädtischen Wohnen besteht und entsprechende Angebote angenommen werden. Die Stadt Dresden verfügt aufgrund der Anzahl und Größe innerstädtischer Brachen über ein hervorragendes Potenzial, Angebote zu schaffen und damit bestimmte Bevölkerungsgruppen oder -schichten in der Stadt zu halten bzw. diese „zurückzuholen“. Dieses Potenzial sollte genutzt und mehr Unterstützung im Bereich der Selbsthilfe gegeben werden.

5.2.3.7 Probleme des innerstädtischen Wohnens

Erhöhte Beeinträchtigungen oder auch Konflikte infolge von Verkehrs-, Lärm- oder anderen Umweltbelastungen werden überwiegend nicht gesehen. Ein Gesprächs-

partner erklärte sich diesen eher überraschenden Umstand dadurch, dass Personen, die gezielt eine innerstädtische Wohnlage suchten, um die erhöhten Umfeldbelastungen wüssten und auf diese eingestellt seien.

Als Beleg dafür kann die Beobachtung eines anderen Gesprächspartners herangezogen werden, dass selbst in einem Plattenbau an einer stark befahrenen Straße in der Neustadt kein Leerstand zu verzeichnen ist, weil die Bewohnerinnen und Bewohner für Lage und Umfeld der Wohnung den Verkehrslärm in Kauf nehmen. Problematisch sei vielmehr, dass private Eigentümer aus Angst vor Leerstand das Risiko scheuen, an solchen Stellen zu sanieren. Das typische Problem von Mischgebieten, dass Konflikte zwischen Wohn- und gewerblichen Interessen entstehen, ist seines Erachtens in den neuen Bundesländern weniger stark ausgeprägt als in den alten.

Eine davon deutlich abweichende Wahrnehmung wurde allerdings in Bezug auf die Äußere Neustadt formuliert. Hier sei infolge der starken Lärmbelastungen insbesondere durch Kneipen eine hohe Bewohnerfluktuation (jedoch kein Leerstand) zu beobachten, Wohnen ohne Lärmschutzmaßnahmen sei hier nicht möglich. In Bezug auf das Konfliktpotenzial zwischen Wohn- und Freizeitinteressen wurde gefragt, was eigentlich passiert, wenn die heute noch junge Bewohnerchaft älter wird. An die Wohnungswirtschaft wurde nicht nur in Bezug auf die Dresdner Neustadt die Empfehlung gerichtet, auf eine ausgewogene Verknüpfung zwischen gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss und Wohnungsvermietung in den darüber liegenden Etagen zu achten.

Der hohe Anteil von Nachkriegsbauten in der Innenstadt lässt eine umfängliche Verdrängung der angestammten Bevölkerung infolge von Aufwertungsprozessen der Bestandsgebäude unwahrscheinlich erscheinen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass höherwertige Wohngebäude auf Brachflächen entstehen werden und darüber eine sukzessive Aufwertung der Quartiere bewirkt wird. In den Expertengesprächen wurde vereinzelt die Befürchtung geäußert, dass zukünftig eine verstärkte Verdrängung ärmerer Schichten an den Stadtrand erfolgt. Als eine Folge des Bevölkerungszuwachses in der Innenstadt werde sich die Sozialstruktur der Wohnbevölkerung wandeln – und daraus resultiere eine Verdrängung finanziell schwächerer Schichten. Bisher sei eine solche aber nur in Ansätzen zu beobachten.

5.2.4 Fazit

Die Stadt Dresden konnte in den Jahren 2001 bis 2006 als prosperierende Stadt in einer wirtschaftsstarke Region deutliche Einwohnerzuwächse verzeichnen, nachdem die Einwohnerzahl in der Zeit von 1990 bis 1997 erheblich gesunken war. Im Verlauf des Jahres 2007 konnte die Gesamtstadt knapp 5 900 Einwohner mit Hauptwohnsitz hinzugewinnen und lag damit zum Jahresende bei rund 502 000 Einwohnern. Auch an der Entwicklung der innerstädtischen Einwohner-

zahlen lässt sich das wachsende Interesse am städtischen Wohnen ablesen, wenngleich die Zuwachsraten deutlich geringer sind und die Trendwende von rückläufigen zu steigenden Einwohnerzahlen erst im Jahr 2005 erfolgte.

Gleichwohl lässt sich das Interesse am innerstädtischen Wohnen an der Entwicklung der Einwohnerzahlen eindeutig ablesen, wenn ausschließlich die Außenwanderungsbilanz betrachtet wird, die deutliche Einwohnergewinne zeigt. Diese werden jedoch durch einen stark negativen Saldo aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung soweit reduziert, dass im Gesamtergebnis nur ein geringer Anstieg der innerstädtischen Wohnbevölkerung zu verzeichnen ist. Der negative Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung erklärt sich durch den hohen Anteil älterer Menschen sowie kinderloser Haushalte und den dementsprechend geringen Anteil von Familien mit Kindern. Die Einschätzung mehrerer Gesprächspartnerinnen und -partner, dass ein wachsendes Interesse an der Dresdner Innenstadt auch als Wohnstandort besteht, wird durch die hohen Außenwanderungsgewinne gestützt, das Image des innerstädtischen Wohnens wurde als sehr gut beschrieben.

Angesichts dieser Entwicklung wurde die Frage, ob es ein „Zurück in die Stadt“ gibt, eindeutig bejaht. Unterstützend wurde darauf hingewiesen, dass sich die Wohnsuburbanisierung deutlich abgeschwächt hat, wenngleich diese ohnehin schwächer ausgeprägt war als in anderen Städten.

Obwohl die Stadt in den letzten Jahren deutliche Einwohnerzuwächse verzeichnen konnte, werden auf lange Sicht längst nicht alle Bauflächen, die bis Mitte der 1990er-Jahre ausgewiesen wurden, benötigt. Aus diesem Grund wurde von Politik und Stadtentwicklungsplanung eine Reduzierung der Bauflächen im Rahmen der Fortschreibung des Flächennutzungsplans vereinbart. Dieser Reduzierung wird der Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ zu Grunde gelegt und die Neubau- und Sanierungstätigkeit damit auf die Innenstadt und den Entwicklungsbereich „Innerstädtisches Wohnen“ konzentriert. Dieser äußerst positiv zu bewertende Ansatz wird durch ein online einsehbares Baulandkataster unterstützt, das Auskunft über die verfügbaren Flächen gibt.

Da der Mietwohnungsmarkt deutliche Überhänge aufweist, soll sich die Neubautätigkeit auf die Erstellung von Eigenheimen konzentrieren. Stadt und Investoren verfügen dabei durch die Vielzahl innerstädtischer Brachen über die Möglichkeit, Angebote für unterschiedliche Interessengruppen zu machen – selbst klassische Umlandbauformen wie das freistehende Einfamilienhaus oder Reihenhaus fänden in der Innenstadt Platz. Insofern befindet sich die Stadt in der komfortablen Situation, attraktive Angebote auch für Familien und andere Gruppen machen zu können, die die Innenstadt und innenstadtnahe Gebiete bisher aufgrund des Fehlens adäquater Angebote häufig verlassen haben. Sofern diese Gruppen gezielt gehalten bzw. gestärkt und an die innerstädtischen Lagen gebunden werden

sollen, bietet die Bebauung mit Eigenheimen in den unterschiedlichsten Bauformen ideale Voraussetzungen.

Die Konzentration der Entwicklung auf den Innenbereich, die sich in der Zielstellung, Bauflächen im Außenbereich zurückzunehmen, aber auch in der Formulierung entsprechender Grundsätze unter anderem im Planungsleitbild Innenstadt ausdrückt, ist sehr zu begrüßen. In Verbindung mit der Konzentration der Neubautätigkeit auf Eigenheime und andere individuelle Wohnformen eröffnet sich die Möglichkeit, eine gezielte Bindung derjenigen Bevölkerungsgruppen zu erreichen, die tendenziell die größte Neigung zur Abwanderung in das Umland aufweisen. Insofern kann die Reaktion der Stadt Dresden auf ausgebliebenes Wachstum und auch dadurch bedingte Brachflächen nur als gelungen bezeichnet werden.

5.3 Frankfurt am Main

Frankfurt am Main, bis ins 19. Jahrhundert hinein Reichsstadt und bedeutender Messe- und Handelsplatz, ist eines der dynamischsten Wirtschaftszentren Europas mit grenzüberschreitender Bedeutung vor allem in den Bereichen Finanzen und Verkehr. Als fünftgrößte Stadt ist es zugleich Bestandteil des polyzentrischen Ballungsraumes Rhein-Main mit – je nach Abgrenzung – bis zu fünf Mio. Einwohnern.

Der historische Ursprung der Stadt liegt an einer ehemaligen Furt durch den Main. Die Altstadt, die vor ihrer Zerstörung im Zweiten Weltkrieg zu den größten Fachwerkstädten in Deutschland gehörte, sowie die Neustadt mit der heutigen Haupteinkaufsstraße Zeil werden von den ringförmigen Grünflächen der ehemaligen Wallanlagen umgeben. Daran schließen sich die gründerzeitlichen Stadterweiterungen an, in denen auch der Frankfurter Hauptbahnhof als einer der verkehrsreichsten Bahnhöfe Europas angesiedelt ist. Den Abschluss dieser Gründerzeitviertel bildet der Alleenring, an dem die in die Stadt führenden Autobahnen enden. Die nach außen anschließenden Teile des Stadtgebietes sind durch die Stadterweiterungen des Siedlungsbaus ab den 1920er-Jahren sowie deren Erweiterungen und Ergänzungen in der Nachkriegszeit geprägt. Darüber hinaus schließen sich die teils noch dörflich anmutenden eingemeindeten Stadtteile sowie teils ausgedehnte Neubaugebiete jüngeren Datums an.

Von hoher Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt ist der Großflughafen, der nach London und Paris zu den größten in Europa gehört. Er liegt in vergleichsweise geringer Entfernung vom Stadtzentrum am südlichen Rand des Stadtgebietes. Die Rhein-Main-Region ist von einem engmaschigen Netz von Schnellstraßen und Nahverkehrslinien durchzogen, die auch die Stadt Frankfurt am Main sehr eng mit dem Umland verknüpfen.

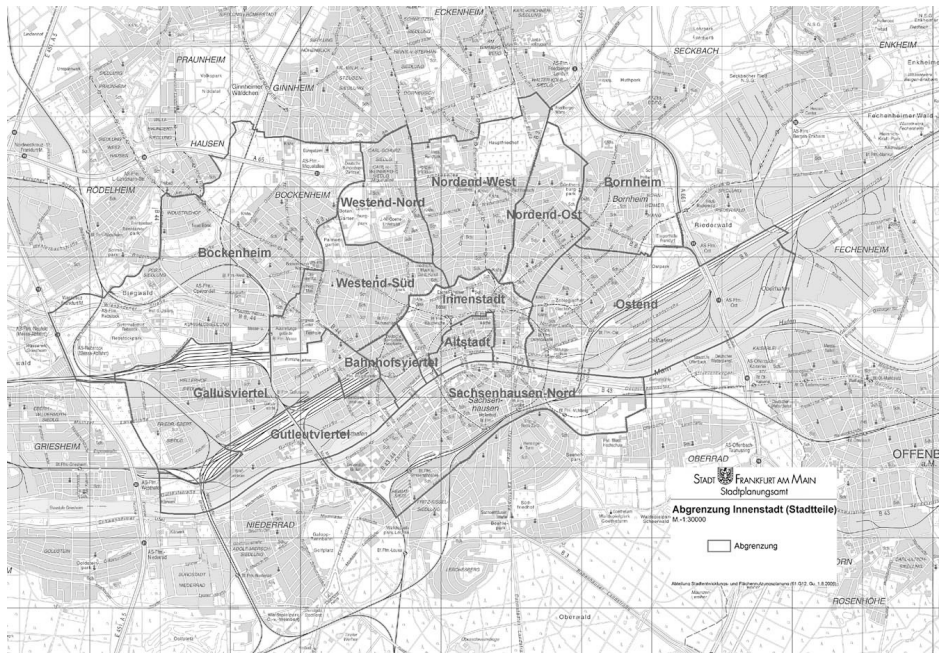
In der laufenden Raumbeobachtung sowie im Wohnungsmarktbeobachtungssystem des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR) wird die Entwicklung in der Wohnungsmarktregion Frankfurt am Main als wachsend bewertet (vgl. BBR 2007a, S. 34).

5.3.1 Räumliche Innenstadtabgrenzung

Für die Studie wurde vom Difu gemeinsam mit der Frankfurter Stadtverwaltung der Bereich des ehemaligen historischen Kerns und der um ihn herum gelagerten Gründerzeit-„Enden“ – also Westend, Nordend, Ostend – sowie Sachsenhausen-Nord als Untersuchungsraum abgegrenzt. Auch die relativ eigenständigen Stadtteile Bockenheim und Bornheim wurden in das Untersuchungsgebiet einbezogen, weil sie dicht an der Innenstadt liegen und eine innerstädtische Bebauungsdichte aufweisen. Das so umrissene Gebiet schließt die Kerngebiete der Stadt mit ihrer hohen Konzentration an Büroflächen, Einzelhandelseinrichtungen und anderen

zentralörtlichen Funktionen sowie die eingestreuten oder daran anschließenden gründerzeitlichen Quartiere ein, die überwiegend als innerstädtische Wohnstandorte genutzt werden. Die Grenzen orientieren sich außerdem an den statistischen Bezirken der Stadt und umfassen damit auch einige Bereiche, die (derzeit) frei von Wohnnutzung sind.

Abbildung 18 Abgrenzung des Untersuchungsraumes



Quelle: Stadt Frankfurt am Main.

5.3.2 Innenstadt in Zahlen: Strukturdaten und Rahmenbedingungen

5.3.2.1 Bevölkerung und Haushalte

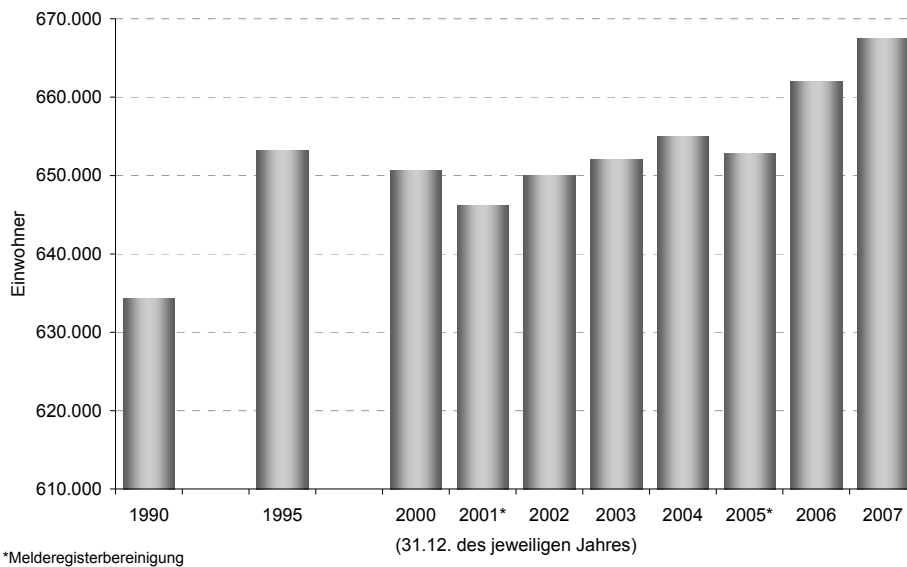
Bevölkerung und Haushalte in der Gesamtstadt

Während die Bevölkerungszahl Frankfurts 1990 noch bei knapp 635 000 Einwohnern lag, erhöhte sich dieser Wert Anfang der 1990er-Jahre um rund 20 000 Einwohner (vgl. Abbildung 19). Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet profitierten als einer der großen Wirtschaftsräume der Bundesrepublik in hohem Maße von der deutschen Wiedervereinigung und der daraus folgenden Zuwanderung von Arbeitskräften aus den Neuen Ländern. Seitdem lagen die Zahlen für die Gesamtstadt kontinuierlich über der 650 000-Einwohner-Marke, wenn man den statisti-

schen Effekt, den die erstmalige und damit umfangreiche Bereinigung des Melderegisters im Jahre 2001 nach sich zog, unberücksichtigt lässt.

Dies ist sowohl auf eine positive natürliche Bevölkerungsentwicklung als auch auf einen Wanderungsgewinn zurückzuführen. 2005 gab es einen Geburtenüberschuss von über 1 000 Neugeborenen für die Gesamtstadt. Bei der räumlichen Bevölkerungsentwicklung war ein Wanderungsüberschuss von über 5 000 Personen zu verzeichnen. Dass die Gesamtbevölkerung nicht um die rechnerischen 6 000 Einwohner anstieg, ist auf die erwähnte Bereinigung des Melderegisters im Rahmen der Erfassung der Binnenwanderung⁵⁰ zurückzuführen.

Abbildung 19: Bevölkerungsentwicklung in Frankfurt am Main 1990 bis 2007



Quelle: Stadt Frankfurt am Main; eigene Darstellung.

In der Zeit nach 2005 war auf gesamtstädtischer Ebene ein ähnlich deutlicher Anstieg der Bevölkerungszahlen wie Anfang der 1990er-Jahre auf insgesamt 667 468 Einwohner Ende 2007 zu verzeichnen. Dieser Zuwachs um mehr als 15 000 Bewohnerinnen und Bewohner wird im Gegensatz zu den Zuwächsen der 1990er-Jahre der positiven konjunkturellen Entwicklung in der Region zugeschrieben. Dies entspricht im Übrigen dem Makrotrend der Bevölkerungszunahme in den meisten westdeutschen prosperierenden Ballungsräumen.

50 Der Anlass dafür war die Aktualisierung des Registers der Wahlberechtigten zur Vorbereitung der Wahl der Kommunalen Ausländerversammlung.

Die beschriebene Entwicklung vollzieht sich vor dem Hintergrund einer sehr hohen Wanderungsdynamik. Jährlich werden rund 145 000 Wanderungsbewegungen im Melderegister erfasst, davon zwei Drittel über die Stadtgrenzen. Die Folgen sind eine geringe durchschnittliche Wohndauer, aber auch schnelle Auswirkungen der konjunkturellen Entwicklung auf die Einwohnerentwicklung. Denn der mit Abstand wichtigste Grund für die Verlagerung des Wohnsitzes nach Frankfurt am Main ist ein Arbeitsplatzwechsel oder der Umzug in die Nähe Frankfurts (vgl. Dobroschke/Zepp 2001, S. 58)

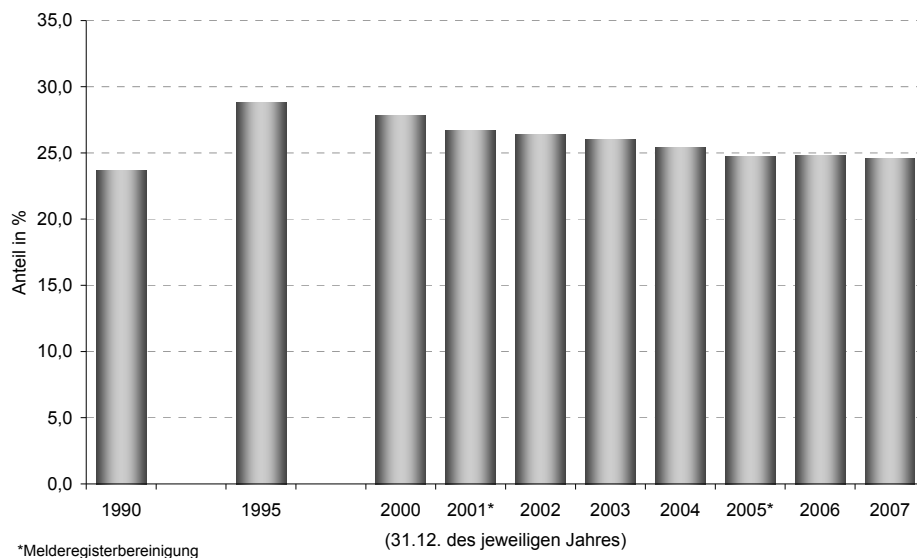
Entsprechend schwierig gestalten sich vor diesem Hintergrund Aussagen zur künftigen Bevölkerungsentwicklung. Die der Bevölkerungsprognose der Stadt aus dem Jahre 2003 zu Grunde liegenden Werte sind angesichts des oben beschriebenen aktuellen Bevölkerungszuwachses auf den vorhergesagten Wert des Jahres 2020 hinsichtlich der optimistischen Variante anpassungsbedürftig. Die Stadtbevölkerung hat sich dynamischer entwickelt, als es in den erst vor wenigen Jahren angestellten Vorausberechnungen angenommen wurde. Die Grundaussage, nach der je nach Variante von einer mindestens stabilen, möglicherweise aber auch steigenden Einwohnerzahl auszugehen ist, trifft aber nach wie vor zu.

Dies dürfte auch für die Alterszusammensetzung gelten. Demzufolge ist für die Zukunft mit einem steigenden Anteil von Frankfurterinnen und Frankfurtern im Ausbildungsalter (15 bis 25 Jahre) sowie im Alter zwischen 45 und 55 Jahren zu rechnen. Leicht rückläufig wird dagegen der Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 15 Jahren sein, insbesondere aber der Anteil der 35- bis 45-Jährigen. Eine Besonderheit darstellen dürfte die Tatsache, dass der Seniorenanteil insgesamt bis 2020 nur leicht ansteigt und in der zweiten Hälfte des Prognosezeitraums rückläufige Tendenzen aufweist.

Die durchschnittliche Haushaltsgröße wird nach Berechnungen des Frankfurter „Bürgeramts, Statistik und Wahlen“ nur geringfügig von 1,81 (2004) auf 1,77 Personen pro Haushalt abnehmen. Wie bisher auch werden dann 80 Prozent aller Haushalte Ein- oder Zwei-Personen-Haushalte sein, allerdings mit einer leichten Verschiebung zugunsten der Zwei-Personen-Haushalte (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2003, S. 102).

Der Ausländeranteil in Frankfurt war in den vergangenen Jahren beständig rückläufig (vgl. Abbildung 20). Dies ist jedoch nicht auf den Rückgang des Anteils von Bewohnerinnen und Bewohnern mit Migrationshintergrund zurückzuführen. Dahinter steht einerseits wiederum die erwähnte Bereinigung des Melderegisters, andererseits aber auch die Zahl der Annahmen der deutschen Staatsbürgerschaft, die sich bei jährlich zwischen 2 500 und 4 800 Fällen auf rund 39 000 Einbürgerungen im Zeitraum von 1995 bis 2005 für die Stadt Frankfurt summiert (Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt, Statistisches Jahrbuch Frankfurt am Main 2007, S. 65).

Abbildung 20: Anteil der Ausländerinnen und Ausländer



Quelle: Stadt Frankfurt am Main; eigene Darstellung.

Bevölkerung der Innenstadt

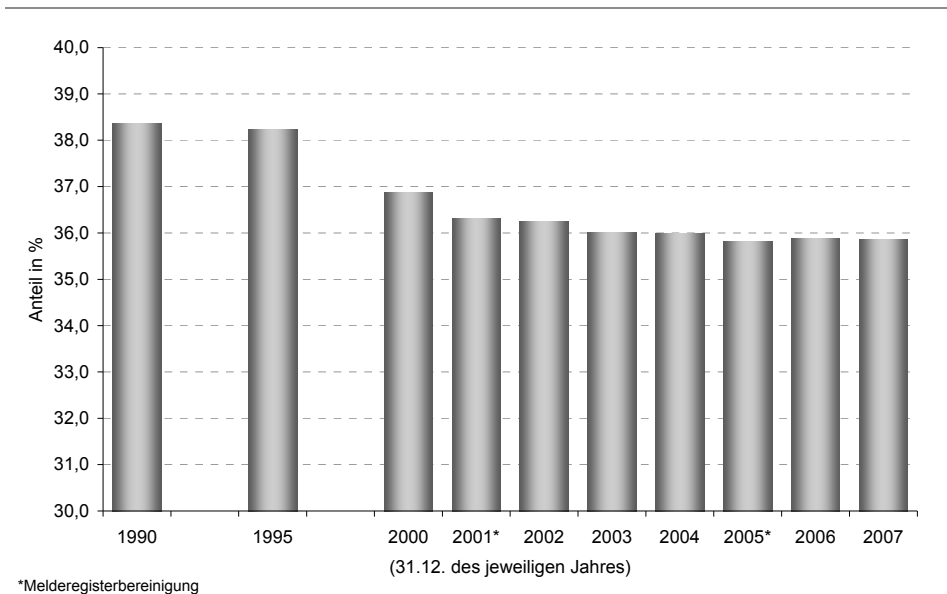
Die Innenstadt konnte vom Bevölkerungsanstieg der Nachwendezeit zunächst proportional profitieren. Von 1990 bis 1995 nahm die Innenstadtbevölkerung um 6 000 auf knapp 250 000 Bewohnerinnen und Bewohner zu. Im Wesentlichen war hierfür jedoch nach Auskunft des Stadtplanungsamtes als Sondereffekt der Zuzug von Bürgerkriegsflüchtlingen aus dem ehemaligen Jugoslawien verantwortlich. In der Folgezeit waren die Zahlen sehr deutlich rückläufig und erreichten im Jahr 2001 einen Wert von unter 235 000. Die bereits erwähnte Melderegisterbereinigung dürfte jedoch gerade im Innenstadtbereich, in dem die Stadtteile mit den höchsten Migrantenanteilen und zugleich der höchsten Wanderungsdynamik liegen, besonders hoch zu Buche geschlagen haben. Die Zahlen schwankten danach lange um den genannten Wert, was bei einer steigenden Gesamtbevölkerung bedeutet, dass der Anteil der Innenstadtquartiere an der Gesamtbevölkerung leicht rückläufig war. Ein wesentlicher Grund dafür dürfte neben der Rückkehr jugoslawischer Bürgerkriegsflüchtlinge und dem steigenden Wohnflächenkonsum pro Einwohner in der Erschließung großer neuer Baugebiete liegen⁵¹. Die zu beobachtende Entwicklung dürfte also weniger ein Indiz für die rückläufige

51 Für die derzeit in der Bebauung befindlichen Neubaugebiete, von denen sich außerhalb der Innenstadt der Riedberg und der Frankfurter Bogen, im Untersuchungsgebiet dagegen die Gebiete am Rebstockpark und an der Friedberger Warte befinden, wird nach Fertigstellung mit über 25 000 Bewohnerinnen und Bewohnern gerechnet.

Attraktivität des Wohnstandortes Innenstadt als direkte Folge der Baulandausweisungspolitik der Kommune sein. In der Zeit zwischen 2005 bis 2007 nahm die Bevölkerung der Innenstadt dann um 5 610 Einwohner zu, der Anteil an der Gesamtbevölkerung stieg wieder leicht an (vgl. Abbildung 21).

Die Wanderungsbilanz der Innenstadtquartiere weist hinsichtlich der Außenwanderung deutlich positive Salden auf, innerstädtisch aber geben diese Stadtteile Bewohnerinnen und Bewohner an die äußere Stadt ab. Lediglich Bornheim und das Gutleutviertel wiesen auch in der Binnenwanderung einen positiven Saldo auf.

Abbildung 21: Anteil der Innenstadtbewohnerinnen und -bewohner an der Gesamtbevölkerung



Quelle: Stadt Frankfurt am Main; eigene Darstellung.

Der Anteil der Innenstadtbewohnerschaft mit nicht-deutscher Staatsangehörigkeit schwankt sehr deutlich von Stadtteil zu Stadtteil. Werte unter dem gesamtstädtischen Wert von 24,7 Prozent weisen Bornheim, das Nordend, Sachsenhausen-Nord und Teile des Westends auf. Stark überdurchschnittliche Anteile finden sich dagegen mit rund 40 Prozent im Bahnhofs-, im Gallus- und im Gutleutviertel sowie im statistischen Bezirk Innenstadt. In diesen Stadtteilen war der Rückgang des Ausländeranteils – auch durch die erwähnte Melderegisterbereinigung – seit Anfang der 1990er-Jahre besonders hoch. Im Bahnhofsviertel, wo 1995 noch über 77 Prozent der gemeldeten Bewohnerinnen und Bewohner eine ausländische Staatsbürgerschaft besaßen, waren es zehn Jahre später „nur“ noch 40,3 Prozent. Diese Entwicklung ging mit einem starken Rückgang der Einwohnerzahlen von rund 4 400 auf 1 860 Einwohner im selben Zeitraum einher. Als Reaktion auf

diese Entwicklung hat die Stadt Frankfurt im Jahre 2005 ein Förderprogramm zur Stärkung der Wohnfunktion aufgestellt (vgl. Abschnitt 5.3.3.8).

5.3.2.2 Wirtschaft, Einkommen und Arbeit

Die Wirtschaftskraft Frankfurts gehört zu den höchsten in Deutschland. Mit 72 664 Euro je Einwohner hatte Frankfurt am Main das höchste Bruttoinlandsprodukt aller westdeutschen Großstädte aufzuweisen und erreichte das Dreifache des bundesdeutschen Durchschnittswerts.

Diese wirtschaftliche Stärke beruht unter anderem auf Frankfurts Bedeutung als führendes Finanzzentrum. Neben dem Finanzsektor im engeren Sinne tragen vor allem unternehmensbezogene Dienstleistungen wie Rechts- und Wirtschaftsberatung, Marketing und Werbung sowie die Dienstleistungsbereiche Handel, Verkehr und Nachrichtenübermittlung maßgeblich zur Wirtschaftskraft der Stadt bei. Auch von der Frankfurter Messe und dem Rhein-Main-Flughafen gehen starke wirtschaftliche Impulse auf die Stadt aus (vgl. IWU 2004, S. 3).

Auch wenn bereits seit den 1980-Jahren Unternehmensbereiche und Arbeitsplätze zunehmend in das Umland verlagert wurden (vgl. Gaebe 1987, S. 123), so sind Banken und bestimmte unternehmensorientierte Dienstleistungen für die Entwicklung der Innenstadt nach wie vor von besonderer Bedeutung (vgl. auch Sassen 1996, S. 83).

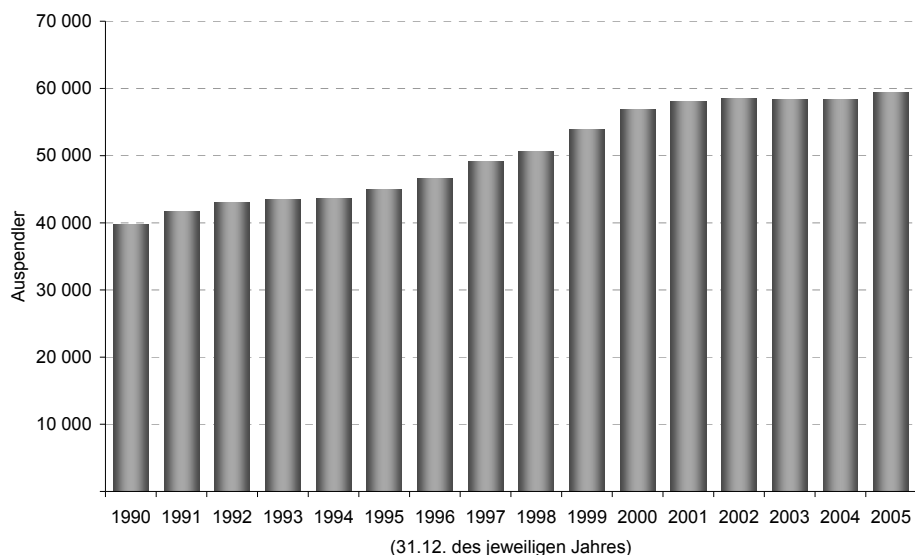
Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Frankfurterinnen und Frankfurter lag im Jahr 2005 bei 217 030. Das entspricht einem Rückgang von rund 6,6 Prozent gegenüber dem Höchstwert im Jahr 2001. Die konjunkturelle Entwicklung im Zusammenhang mit der Wirtschaftskrise am Anfang des Jahrtausends wirkte sich auf den international ausgerichteten Wirtschaftsstandort Frankfurt am Main in besonderem Maße aus. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnsitz in den Frankfurter Innenstadtquartieren verringerte sich noch etwas stärker als in der Gesamtstadt im genannten Zeitraum um 7,1 Prozent. Allerdings war der Anstieg in den Boomjahren zuvor fast ausschließlich auf den Anstieg der Beschäftigtenzahl in den Innenstadtquartieren zurückzuführen.

Interessanter als die Zahl der Beschäftigten am Wohnort ist für Frankfurt jedoch die Entwicklung unter Einbeziehung der Pendler. Frankfurt ist durch die geringe Größe seines Stadtgebietes und die gute Verkehrsinfrastruktur in der Rhein-Main-Region intensiv mit seinem Umland verflochten. Zieht man von dem oben genannten Wert die Auspendler mit Wohnsitz in Frankfurt ab, so beträgt der Anteil der einheimischen Beschäftigten in Frankfurt nur rund ein Drittel. Über 300 000 Beschäftigte pendeln dagegen von außerhalb zu ihrem Frankfurter Arbeitsplatz ein. Die Besonderheit Frankfurts als Arbeitsort für die Region zeigt sich auch im Vergleich mit der Fallstudienstadt Köln: Bei einer Einwohnerzahl von über einer

Million weist die Domstadt eine um 25 000 niedrigere Zahl als die rund 460 000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Frankfurt aus. Der Anteil der Pendler beträgt dort weniger als die Hälfte.

Auf der anderen Seite haben immer mehr Menschen, die außerhalb Frankfurts arbeiten, ihre Wohnung innerhalb der Stadtgrenzen. Von knapp 40 000 zu Beginn der 1990er-Jahre ist die Zahl der Auspendler auf knapp 60 000 im Jahre 2005 angestiegen (vgl. Abbildung 22). Das liegt zum einen daran, dass etliche Betriebe ihren Sitz ins Umland verlagert haben und die „Frankfurter“ zu ihrem alten Arbeitsplatz nunmehr auspendeln müssen. Des Weiteren sind niedrig qualifizierte Arbeitskräfte, die in Frankfurt wohnen, häufig gezwungen auszupendeln, da im Umland ein größeres Angebot an solchen Arbeitsplätzen besteht. Wenn die Betroffenen ihrem Arbeitsplatz nicht hinterher ziehen, könnte dies aber auch ein Indiz dafür sein, dass Frankfurt am Main als Wohnstandort in der Region an Bedeutung gewinnt (vgl. Abschnitt 5.3.3.2).

Abbildung 22: Entwicklung der Auspendlerzahlen in Frankfurt am Main



Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt; eigene Darstellung.

Frankfurts Kommunalfinanzen hängen in besonderem Maße vom hohen Gewerbesteueraufkommen ab. Die Stadt ist als Wirtschaftsstandort nach wie vor auf das hohe positive Berufspendlersaldo angewiesen. Das zeigt sich bereits an der Tatsache, dass das Erwerbspersonenpotenzial der Stadt mit 444 200 Personen geringer ist als die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Die Erwerbsquote lag in den Jahren 2002 bis 2004 konstant bei rund 75 Prozent, wobei die Quote bei

den Männern (auf überdurchschnittlichem Niveau 2004: 80,9 Prozent) leicht rückläufig, bei den Frauen dagegen ansteigend war (2004: 69,7 Prozent).

Infrastruktur und Versorgung

Frankfurts Innenstadt weist einen hohen Bestand von Einzelhandelsflächen auf. Die Haupteinkaufsstraße der Stadt, die Zeil, zählt zu den umsatzstärksten Einkaufsstraßen Deutschlands. Sie erfährt mit dem Bau des Einkaufszentrums „Zeilforum“ derzeit eine deutliche Erweiterung der Einzelhandelsflächen. Interessanter für das Wohnen in der Innenstadt ist jedoch die Struktur der innerstädtischen Stadtteilzentren in Sachsenhausen, Bockenheim und Bornheim sowie dem Nordend. Diese so genannten B-Zentren dienen der Versorgung der jeweiligen Stadtteile und ortsbezirksweit über die Stadtteilgrenzen hinaus und sorgen darüber hinaus für eine gute Nahversorgungssituation in den Innenstadtquartieren.

Hinsichtlich der sozialen Infrastruktur ist die Stadt gut ausgestattet. Insbesondere in Bezug auf Kinderbetreuung gilt die Stadt als Vorreiterin in den alten Ländern.

5.3.2.4 Wohnungsbestand und -neubau

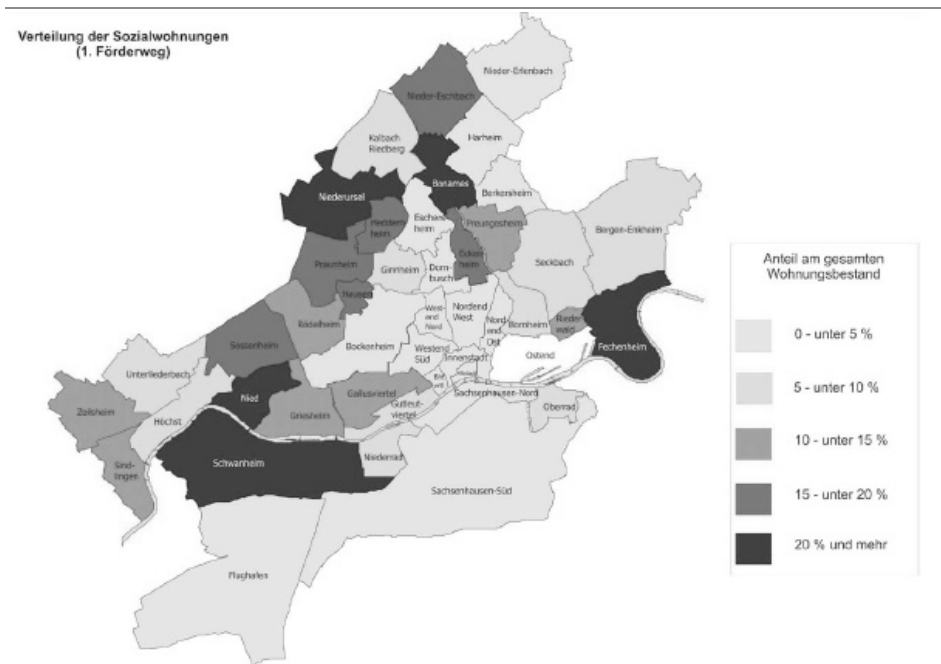
Auf Frankfurter Stadtgebiet gab es im Jahre 2005 insgesamt 351 024 Wohnungen. 40 Prozent der Wohnungen liegen im Untersuchungsgebiet. Die am dichtesten bewohnten Gebiete sind das Nordend und Bornheim mit Werten bis zu 159 Ew./ha (Gesamtstadt: 26,24 Ew./ha, Innenstadt: 64,32 Ew./ha). Das Bahnhofsviertel, die Innenstadt und das Gutleutviertel weisen die geringste Bewohnerdichte auf. In der Innenstadt, in der die durchschnittliche Wohnungsgröße mit 64,18 m² um rund 4,5 m² unter dem gesamtstädtischen Wert liegt, liegen die größeren Wohnungen im Westend, Sachsenhausen-Nord und Teilen des Nordends, während unterdurchschnittliche Wohnungsgrößen insbesondere im Gallus- und Gutleutviertel sowie dem Stadtteil Innenstadt bestehen. In Bezug auf die Wohnfläche je Bewohner übertrifft das Bahnhofsviertel (59,21 m²) den innerstädtischen Durchschnitt von 40,76 m² bei weitem und erreicht fast das Niveau der durchschnittlichen Wohnungsgröße. Dabei handelt es sich angesichts der hohen Leerstandsrate im Quartier allerdings zum Großteil um einen statistischen Effekt.

Der Frankfurter Mietwohnungsmarkt war lange Zeit von einer Dominanz der durch die öffentliche Hand gesteuerten Wohnungsbestände geprägt. Dazu zählen Wohnungen mit Belegungsbindung und eigene Wohnungsbestände bzw. solche von Unternehmen, die ganz oder teilweise im Eigentum der Stadt sind. Von den insgesamt 80 000 Wohnungen in öffentlichem Eigentum in der Gesamtstadt gehört das Gros (ca. 47 000 Wohnungen) zur städtischen ABG Frankfurt Holding, in der die Stadt ihre kommunalen Wohnungsunternehmen zusammengefasst hat. Rund

18 000 davon liegen im Untersuchungsgebiet, vor allem in den Stadtteilen Bornheim und Gallus. Ihr Anteil am Gesamtwohnungsbestand liegt dort wie auch in der Altstadt bei über einem Drittel. Daneben verfügen die Nassauische Heimstätte, an der die Stadt Frankfurt ebenfalls eine Beteiligung hält, sowie die GWH Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft mbH Hessen mit 16 000 bzw. 11 000 Wohnungen über größere Bestände im Stadtgebiet. Als weiterer wichtiger Wohnungsmarkakteur sind die 13 Wohnungsgenossenschaften im Stadtgebiet zu nennen, deren Bestände aber nur zu einem geringen Anteil im Untersuchungsgebiet liegen.

In Frankfurt gab es 2005 rund 33 500 Wohnungen mit Belegungsbindung. Knapp die Hälfte davon befindet sich im Eigentum der städtischen Wohnungsholding ABG. Ein Großteil davon liegt jedoch außerhalb der Innenstadt. Lediglich im Gallusviertel wird die gesamtstädtische Sozialwohnungsquote von 9,5 Prozent überschritten, in den anderen Innenstadtteilen liegt sie größtenteils unter fünf Prozent (vgl. Abbildung 23).

Abbildung 23: Verteilung des Sozialwohnungsbestandes im Stadtgebiet



Quelle: Stadt Frankfurt am Main, Amt für Wohnungswesen 2007a, S. 40.

Ende 2006 waren 7 599 Haushalte als wohnungssuchend registriert, darunter ein wachsender Anteil mit höchster Dringlichkeitsstufe (vgl. Stadt Frankfurt am Main, Amt für Wohnungswesen 2007a, S. 35). Demgegenüber sind die für die soziale Wohnraumversorgung wichtigen Wohnungsbestände mit Belegungsbindungen – wie in Deutschland insgesamt – stark rückläufig. Das Auslaufen von Bindungsfristen

hat in Frankfurt zu einem Rückgang um rund 50 Prozent gegenüber dem Höchststand von 70 000 Wohnungen geführt, der sich nach Prognosen der Stadt bis zum Jahr 2020 auf dann noch etwa 22 000 fortsetzen wird (ebenda, S. 47). Vor dem Hintergrund des hohen Mietniveaus (nach München das höchste unter den deutschen Großstädten), eines Wohnungsdefizits sowie einer geringen Neubautätigkeit im geförderten Wohnungsbau, mit der die wegfallenden Bindungen nicht kompensiert werden können (ebenda, S. 38), ergibt sich Handlungsbedarf für die städtische Wohnungspolitik, auf den die Stadt mit Maßnahmen im Bestand, einer Zusammenarbeit mit der städtischen Wohnungsholding bei der sozialen Wohnraumversorgung auch im nicht gebundenen Bestand sowie mit dem Ankauf von Belegungsrechten reagiert hat (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2005a, S. 10).

Insgesamt wurden 2005 in der Frankfurter Innenstadt 1 129 Neubauwohnungen fertig gestellt, darunter 114 Wohnungen im geförderten Wohnungsbau. Auf Grund einer Verdoppelung der Fertigstellungen gegenüber 2004 entstand bereits rund die Hälfte aller im Stadtgebiet neu errichteten Wohnungen in der Innenstadt. Diese Entwicklung vollzieht sich vor dem Hintergrund einer ständig steigenden Nachfrage insbesondere nach hochpreisigen und großen Wohnungen in guten und zentralen Wohnlagen. Die größten Wohnungen erzielten dabei überraschenderweise die höchsten Quadratmeterpreise: Der Durchschnittswert in den besonders begehrten Wohnquartieren wie dem Westend und dem Holzhausenviertel (Nordend) liegt bei 5 860 Euro je m² Wohnfläche (Neubau); zudem erzielten Eigentumswohnungen ab 130 Quadratmeter in diesen Frankfurter Lagen 2007 Spitzenpreise von bis zu 8 900 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2008c). Die große Nachfrage nach unbebauten Wohnbaugrundstücken führte im innerstädtischen Bereich bei den Bodenrichtwerten 2008 zu einer Preissteigerung von bis zu vierzig Prozent im Vergleich zu den Richtwerten zwei Jahren zuvor⁵².

Etwa jede zweite in Frankfurt am Main errichtete Wohnung im geförderten Wohnungsbau entstand in den Jahren zwischen 2000 und 2006 im Untersuchungsgebiet. Räumliche Schwerpunkte waren dabei die Stadtteile Bornheim und Bockenheim, während in den zentralen Innenstadtquartieren Altstadt, Innenstadt und Bahnhofsviertel lediglich 15 Wohnungen im Zeitraum von 2000 bis 2005 entstanden sind. Dort gab es im Jahr 2005 insgesamt auch außerhalb der Förderung keine Fertigstellung von Wohnungsbauten.

5.3.2.5 Stadterneuerung und Denkmalschutz

Neben dem sozialen Wohnungsbau gibt es in Frankfurt kommunale Förderprogramme, die auf die Wohneigentumsbildung bestimmter sozialer Gruppen (Senioren, Familien, Schwellenhaushalte) oder auf die Stärkung der Wohnfunktion in

⁵² Angaben des Stadtplanungsamtes Frankfurt am Main. Quelle: Gutachterausschuss Frankfurt, Bodenrichtwertkarten.

einzelnen Stadtteilen (Bahnhofsviertel, Alt-Sachsenhausen) zielen. Hinzu kommen Maßnahmen zur Sicherung städtischen Wohnens im Rahmen von Förderprogrammen wie „Stadtumbau West“ oder „Soziale Stadt“ sowie städtische Sanierungsgebiete und städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen.

Die damit verbundenen Maßnahmen korrespondieren in Bezug auf das Wohnen mit den wohnungspolitischen Leitlinien, nach denen das zentrale Ziel in der „ausreichenden und angemessenen Wohnungsversorgung aller Bevölkerungsgruppen der Stadt durch ein breites und dauerhaftes Wohnungsangebot in allen Teilmärkten“ (Stadt Frankfurt am Main 2005a, S. 4) besteht.

Die Bebauungspläne im Innenstadtbereich zielen seit Ende der 1970er-Jahre ganz überwiegend auf die Stärkung bzw. Sicherung der Wohnfunktion (Bebauungsplan 320 für das Westend), das Bahnhofsviertel (ebenso B500 und insbesondere B526, B527 B528 und B529 mit der Festsetzung zwingender Wohnnutzung) und Teile des Gallus (ebenso B482 und in Teilen B466), B419 für das Malerviertel in Sachsenhausen, B420 für die Bockenheimer Landstraße, B430 und B433 für Teile Bockenheim, B456 für den östlichen Teil des statistischen Bezirks Innenstadt, B508IV (für Bornheim). Einige davon wurden im Zusammenhang mit Sanierungssatzungen aufgestellt (433, 456, B508IV). Städtebauliche Umstrukturierungsmaßnahmen wurden im Zusammenhang mit der Erschließung des Mainraumes als Wohnstandort (Deutschherrnviertel, Westhafen in öffentlich-privater Zusammenarbeit) und – außerhalb der Innenstadt – in den großen neuen Wohngebieten (unter anderem Riedberg als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme) durchgeführt.

Was heute als selbstverständlich erscheint, ist einem Prozess der Umgewichtung im Laufe der vergangenen 25 Jahre zu verdanken: In den Zielsetzungen drückt sich auch die seit Beginn der 1980er-Jahre gereifte Erkenntnis aus, „dass sich die Stadt von einer Entwicklung, die vorrangig den Belangen des Verkehrs und der Wirtschaftsmetropole Rechnung trägt, trennen sollte“ (Stadt Frankfurt am Main 1981). Inzwischen gibt es zahlreiche Initiativen der Kommunalpolitik und Verwaltung, mit denen das Wohnen in der Innenstadt gestärkt werden soll.

Zum Teil machten Strukturwandel und Immobilienmarktentwicklung eine Rückbesinnung auf das Wohnen als stabilisierende Quartiersfunktion erst wieder möglich. So konnte 2001 das Förderprogramm Alt-Sachsenhausen eingerichtet werden, mit dem unter anderem Maßnahmen zur Beseitigung des Wohnungsleerstands als Folge der monostrukturellen gastronomischen Nutzung gefördert werden. Im Zuge der Immobilienkrise zu Beginn des neuen Jahrtausends, die Frankfurt Rekordstände beim Leerstand von Büroflächen bescherte, wurden die Chancen zur Umnutzung von Büroflächen zu Wohnraum untersucht. Zwar kam eine im Auftrag des Stadtplanungsamtes erstellte Studie zu dem Ergebnis, dass sich durch Umnutzung von Bürogebäuden der Leerstand nicht in nennenswertem Umfang abbauen ließe (vgl. Baasner, Möller & Langwald 2006, S. 9). Umgekehrt weist die Studie aber erhebliche Potenziale für die Stärkung der Wohnfunktion

durch die Umnutzung leer stehender Bürogebäude nach: Die darin aufgeführten 263 350 m² BGF⁵³, die ohne umfangreiche Eingriffe in die Gebäudestruktur realisierbar sind, übersteigen den Wert der in den vergangenen 15 Jahren durch Wohnraumzweckentfremdung verloren gegangenen Wohnfläche (ca. 100 000 m² BGF) deutlich und entsprechen grob überschlägig einer Größenordnung von rund 4 000 Wohnungen⁵⁴ (vgl. Baasner, Möller & Langwald 2006, S. 27).

Frankfurt gehört zu den im Zweiten Weltkrieg am stärksten zerstörten Städten in Deutschland. Knapp die Hälfte aller Wohnungen in der Stadt wurde durch den Krieg zerstört (vgl. Wentz 1994, S. 113). In weiten Teilen des Untersuchungsgebietes und dort insbesondere in der Altstadt waren die Auswirkungen der Luftangriffe der Alliierten am verheerendsten und führten zusammen mit der radikalmodernen Wiederaufbauphilosophie der Nachkriegsjahre dazu, dass dort heute bis auf wenige herausragende Einzelbauten nur wenig historische Bausubstanz vorhanden ist. Dennoch ist die Liste der Baudenkmale in Frankfurt lang und der Umgang mit denkmalgeschützter Bausubstanz in der Innenstadt dementsprechend ein wichtiges, kontrovers diskutiertes Thema. Dies betrifft jedoch stärker den Bereich von Verwaltungs- und Bürogebäuden als Wohngebäude, die der „gründerzeitlichen Unbekümmertheit“ von Aufbau und Wiederabriss, die nach Meinung mancher Beobachter die Stadtentwicklung lange Zeit prägten (Krauß 1977, zit. nach Wentz 1994, S. 114), stärker ausgesetzt waren. So ist in jüngster Zeit eine ganze Reihe von denkmalgeschützten Bauten der Nachkriegszeit trotz Denkmalschutz abgerissen und durch moderne Bauwerke ersetzt worden (z.B. Zürichhochhaus, Hochtiefhochhaus), andere konnten nur unter weit reichenden Zugeständnissen erhalten werden (z.B. Stadtbad Mitte). Der Umgang mit der historischen Bausubstanz ist durch Kompromisse geprägt. Bei einigen Um- und Neubauvorhaben konnte die Stadt lediglich die denkmalgeschützte Fassade erhalten, während das Innere entkernt und für Nutzungen ausgebaut wurde (z.B. ehemaliges Hotel Fürstenhof). Denkmalgeschützte Wohngebäude sind vor allem im Zusammenhang mit Umnutzungsdruck und spekulationsbedingtem Leerstand bestandsgefährdet. Die besonders beliebten Altbauwohnungen der Gründerzeit sind in Frankfurt ohnehin Mangelware.



Einer der ersten Fälle von Entkernung:
Ehemaliges Hotel Fürstenhof im Frankfurter
Bahnhofsviertel.

Foto: Gregor Jekel

53 Gemeint ist hiermit vermutlich die Bruttogeschossfläche, auch wenn es in der Studie nicht erläutert wird.

54 Zu Grunde gelegt ist die durchschnittliche Wohnungsgröße in Frankfurt am Main.

In Kontrast zum fortschreitenden Verschwinden historischer Bausubstanz und denkmalgeschützter Bauten steht eine sich in jüngster Zeit deutlich verstärkende Sehnsucht nach dem historisch Anmutenden oder möglichst authentisch Wiederaufgebauten. Prominentestes Beispiel hierfür sind die öffentlichen Forderungen nach einem Teilwiederaufbau der Altstadt, der die Wiederherstellung des alten Stadtgrundrisses und den Neuaufbau einzelner, gestalterisch herausragender Fachwerkhäuser umfasst. Auslöser dieser Diskussion war der Beschluss der Stadtverwaltung, das derzeitige Gebäude des Technischen Rathauses aus den 1970er-Jahren abzureißen. Der Siegerentwurf eines städtebaulichen Wettbewerbs im Jahr 2005 war in Teilen der Bevölkerung äußerst umstritten. In die Debatte um die



Alte Oper: Vorreiterin beim Wiederaufbau historischer Gebäude in Frankfurt am Main.
Foto: Gregor Jekel

Rekonstruktion werden inzwischen auch angrenzende Flächen und Gebäude wie der Archäologische Garten, die Schirn und das Historische Museum einbezogen. Auch an anderen Stellen der Stadt wurden historische Bauten bereits wiederaufgebaut (Stadtbibliothek) oder sind im Wiederentstehen (Palais Thurn und Taxis). Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass in weiten Teilen der Frankfurter Bevölkerung die Nachkriegsmoderne als diskreditiert gilt und viele Bauten aus der Zeit des Wiederaufbaus zur Disposition gestellt werden. In

der Fachöffentlichkeit wird diese Haltung irritiert und weitgehend mit Ablehnung zur Kenntnis genommen.

5.3.2.6 Frei- und Grünflächenentwicklung

55 Prozent des Stadtgebietes sind Grün- und Freiflächen, deren räumliche Struktur von einem System aus Ringen und Radialen gekennzeichnet ist. Hierzu zählen insbesondere der Anlagenring entlang der ehemaligen Stadtbefestigung, die Bürgerparks entlang des Alleenrings am Rande der Gründerzeitviertel und die Uferbereiche des Mains (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2006a, S. 2). In Frankfurt stehen rechnerisch 11,9 m² öffentliche Park- und Grünanlagen für jeden Einwohner zur Verfügung⁵⁵. In jenen Bereichen der Innenstadt, in denen große Parks und Grünanlagen angesiedelt sind, wird dieser Mittelwert weit überschritten. Das Westend-Nord (Grüneburgpark), die Innenstadt (Wallanlagen, Mainuferpark), Bockenheim (Rebstockpark, Volkspark Niddatal), das Gutleut- (Sommerhoffpark) und das Bahnhofsviertel (Mainufer) zählen zu diesen Ortsteilen. Auf der anderen Seite gibt es Ortsteile mit einer Freiflächenausstattung, die noch unter dem Orientierungswert wohnungsnaher Grünflächen von 6 m² je Einwohner liegt. Dazu zählen mit dem

⁵⁵ Ohne Verkehrsgrün und eingeschränkt öffentliches Grün; Quelle: Stadt Frankfurt am Main.

Westend-Süd, Nordend-West, Bornheim, Gallus und Sachsenhausen-Süd auch Teile der beliebtesten innerstädtischen Wohnquartiere. Die einwohnerbezogenen Flächenwerte auf Ortsteilebene ergeben allerdings nur einen ersten Anhaltspunkt für den Handlungsbedarf, aber keine hinreichende Auskunft über die Qualität des Wohnumfeldes, die in stärkerem Maße auch von der Qualität öffentlicher Grünflächen und des öffentlichen Raumes insgesamt abhängt.

Die städtische Strategie zur Weiterentwicklung des Grünflächenbestands sieht Schwerpunkte weniger in Erweiterungen und großflächigen Maßnahmen, die sich entlang des Mainufers sowie am Rebstockpark konzentrieren, als in der Qualitätsverbesserung bestehender Parks und Grünflächen, deren Vernetzung (der Grüngürtel bildet in etwa die äußere Grenze des Untersuchungsraumes) sowie in der Verbesserung des Angebots kleinteiligen wohnungsnahen Grüns⁵⁶.

5.3.2.7 Verkehr, Pkw-Bestand und Parkplatzsituation

In der Frankfurter Innenstadt waren zum Jahresende 2005 rund 134 000 Pkw gemeldet (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg, Melderegister, Eigenberechnung der Stadt Frankfurt am Main). Die Pkw-Dichte lag mit 678 Kraftfahrzeugen je 1 000 Einwohner über dem gesamtstädtischen Wert von 628. Darunter dürften angesichts der hohen Arbeitsplatzdichte im Untersuchungsraum jedoch auch zahlreiche Firmen- und Dienstwagen sein, so dass dieser Wert eingeschränkte Aussagekraft für die Ermittlung des Pkw-Bestands in der Wohnbevölkerung aufweist.

Zu den in Frankfurt gemeldeten Pkw kommen die Fahrzeuge der Einpendler, deren Arbeitsplätze größtenteils in der Frankfurter Innenstadt liegen. Zwar verfügt die Stadt über ein leistungsfähiges und mit der Region gut verflochtenes Nahverkehrssystem, dennoch wird die „Verkehrsintensität“ des motorisierten Individualverkehrs (MIV) immer wieder als eine der höchsten in Deutschland bezeichnet. Hohe Verkehrsdichte, Bundesautobahnen, die bis an den Rand der Innenstadt führen, ein dichtes Netz an Hauptstraßen, Staus, Lärm- und Feinstaubbelastungen sowie Parkplatzmangel sind die Ausprägungen dieser intensiven verkehrlichen Verflechtung mit der Region.

Auf politischer Ebene tauchten aus diesem Grund in jüngster Zeit in Frankfurt am Main wie auch allgemein Forderungen nach der Einführung einer City- oder Pendler-Maut auf, mit der ein höherer Anteil von Berufspendlern für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gewonnen werden soll. Die Überlegungen werden aktuell jedoch nicht weiter verfolgt und würden wiederum vermutlich zu Kapazitätsproblemen auf den zentralen Strecken für S- und U-Bahn in der Innenstadt führen.

⁵⁶ Die Stadt Frankfurt am Main nimmt an einer Studie zur „Bedeutung von Freiräumen und Grünflächen für den Wert von Grundstücken und Immobilien“ teil. Erste Auswertungen sind für Anfang 2009 angekündigt.

Weite Teile des Untersuchungsgebietes, insbesondere die gründerzeitlichen Quartiere, sind sog. Parkplakettengebiete. Für die Stadtteile Alt- und Innenstadt sowie das Bahnhofsviertel gilt seit 1973 eine Sonderregelung, wonach für deren Bewohner die Nutzung der 9 000 in diesem Bereich vorhandenen Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen durch die Kommune subventioniert wird. Bei der Einrichtung von Tempo-30-Zonen zur Verkehrsberuhigung von Wohngebieten und der Einführung des Radfahrens gegen die Einbahnstraße, um das Radfahren in der Stadt attraktiver zu machen, war die Stadt Frankfurt jeweils Vorreiterin. Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen und dem Ausweisen von Radfahrrouten sollen der Anteil des Radverkehrs erhöht und damit der MIV reduziert werden. Seit dem Beschluss zum Gesamtverkehrsplan 2005 ist die Förderung der Nahmobilität ein weiterer verkehrspolitischer Schwerpunkt. Die Verringerung der Verkehrsbelastungen ist auch immissionsrechtlich geboten. So wurde als Bestandteil des Aktionsplans Frankfurt im Oktober 2008 eine Umweltzone für weite Teile des Stadtgebietes eingerichtet, in der Beschränkungen für alle Fahrzeuge gelten, die bestimmte Schadstoffwerte überschreiten. Nach Schätzungen des Hessischen Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz sind 13 000 im Stadtgebiet zugelassene Pkw sowie eine unbekannte Zahl einpendelnder Pkw von dieser Neuregelung betroffen (vgl. HMULV 2008, S. 45)⁵⁷.

5.3.3 Ergebnisse der Expertenbefragung

5.3.3.1 Abgrenzung der Innenstadt

Zwar wurde allen Gesprächspartnerinnen und -partnern zu Beginn des Interviews die vereinbarte Innenstadtdefinition anhand einer Karte erläutert, es ist jedoch davon auszugehen, dass sich die Antworten im Gesprächsverlauf immer stärker auf das jeweils eigene Verständnis von Innenstadt bezogen. Dessen Spannweite reichte von einer Beschränkung auf das Geschäftszentrum mit den zentralen Lagen innerhalb der Wallanlagen sowie des Bahnhofsviertels bis zur Auffassung, ganz Frankfurt sei aus internationaler Sicht, wegen seiner geringen Größe („Imageriese und Bevölkerungszwerg“⁵⁸) und der intensiven Verflechtung mit dem Umland, die Innenstadt einer räumlich viel größer gefassten Regionalstadt Rhein-Main. Außerhalb Frankfurts, so eine weitere Anmerkung eines Gesprächspartners, dürfte eine andere Sichtweise auf die Siedlungsstruktur vorherrschen, nach der die Stadt Frankfurt eines (das stärkste) der Zentren in einer polyzentral strukturierten Rhein-Main-Region ist, keineswegs aber alleiniger Kern.

57 Entwurf, Stand Mai 2008.

58 Zitat eines Gesprächspartners in Abwandlung eines Ausspruchs des ehemaligen Oberbürgermeisters von Offenbach, G. Grandke: „Frankfurt ist ein Wirtschaftsriese, aber ein Metropolenzwerg.“

5.3.3.2 Image des Innenstadtwohns

Die *Akzeptanz des Wohnstandortes* Innenstadt wurde von der überwiegenden Anzahl der Interviewpartnerinnen und -partner als – inzwischen – positiv eingeschätzt: „Wohnen in der Frankfurter Innenstadt kann heute schick sein.“ Die Stadt habe sich „aufgehübscht“. Dazu haben eine Abkehr vom Leitbild der Funktions-trennung und eine Verbesserung der Umweltsituation entscheidend beigetragen. Ein Indiz für diese zunehmende Wertschätzung könnte die wachsende Zahl von Auspendlern sein. Der Anteil der Auspendler an den in Frankfurt wohnenden Beschäftigten hat von unter 17 Prozent 1990 kontinuierlich auf über 27 Prozent zugenommen⁵⁹. Rund 60 000 Menschen, die im Umland arbeiten, haben sich für einen Wohnstandort in Frankfurt am Main entschieden oder trotz der Verlagerung von Arbeitsplätzen in das Umland diesen Wohnstandort beibehalten. Zwar sind die dahinter stehenden Motive nicht untersucht worden, und es liegt auch keine Analyse der Wohnstandorte von Auspendlern im Stadtgebiet vor. Dennoch kann im Zusammenhang mit den geführten Gesprächen angenommen werden, dass diese neue Entwicklung einen Hinweis auf die zunehmende Akzeptanz des Wohnens in der Stadt darstellt.

Von hohem Stellenwert für die Akzeptanz des Wohnstandortes Innenstadt ist nach Ansicht der Gesprächspartnerinnen und -partner auch die Qualität der wohnungs-nahen Grünanlagen, in die die Stadt in der Vergangenheit viel investiert hat. Außerdem habe sich das Wohnungsangebot in der Stadt stark verbessert, etwa durch die städtebaulichen Umstrukturierungsprojekte zum Wohnen am Fluss und in den großen Neubaugebieten am Stadtrand (vgl. Abschnitte 5.3.2.5 und 5.3.2.6).

Die Anstrengungen der Stadt zur Stärkung des Wohnens haben nach übereinstimmender Auffassung der Befragten dazu geführt, dass sich das *Image des Wohnstandortes Innenstadt* seit den 1990er-Jahren positiv entwickelt hat. Nach Angaben der Stadt ging die Stärkung des Innenstadt-Wohnens seit Ende der 1970er-Jahre⁶⁰ Hand in Hand mit dem kommunalpolitischen Ziel, die City als „Kraftzentrum der Stadt“ wieder zu beleben. Hierzu trugen die damit korrespondierenden planerischen Bausteine wie der City-Leitplan 1983 mit der „Wieder-entdeckung des genius loci“, die „Museumsufer“-Planung, die „fußgängerfreundliche Innenstadt“, das Programm „Wohnen und Leben am Main“ und eine entsprechende Ausrichtung der seit den 1980er-Jahren bestehenden Stadterneuerungs-Verfahren Gutleutviertel, Ostend und Bornheim (zusätzlich zu dem bestehenden Stadterneuerungs-Verfahren Bockenheim) bei.

Der Wohnungspolitik wird, wie auch in der Mehrzahl der Gespräche bestätigt wurde, in Frankfurt traditionell ein hoher politischer Stellenwert beigemessen. Spätestens seit den Zeiten des großen May'schen Wohnungsbauprogramms galt

59 Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt.

60 In der Amtszeit von Oberbürgermeister Wallmann und Kulturdezernent Hoffmann.

die soziale Wohnraumversorgung als zentrales Thema der Stadtpolitik. Seit den späten 1960er-Jahren mit ihren Auseinandersetzungen um die Umwandlung von Wohnraum in Büros im Westend und den in diesem Zusammenhang stehenden gewaltsamen Auseinandersetzungen war damit aber auch eine hochemotionale Komponente verbunden. Insofern bestand hier nie die Gefahr, das Innenstadt-wohnen in Folge als Selbstläufer zu betrachten (vgl. Brühl und andere 2005, S. 14), vielmehr ist stellt die als Basis dafür dienenden Imageverbesserung auch das Ergebnis einer aktiven Innenstadtpolitik dar, die ihren Ursprung in den 1980er-Jahren hatte.

Vor diesem Hintergrund überrascht die mehrfach in den Interviews geäußerte Einschätzung, aus der in Frankfurt traditionell stark sozialpolitisch geprägten Sichtweise sei die Wohnungspolitik der Stadt bis in die jüngste Vergangenheit in Assoziation mit „Subvention und sozial Schwachen ein eher negativ besetzter Terminus“ gewesen. Die Stadtverwaltung wies klarstellend darauf hin, dass eine Bekräftigung von Maßnahmen zur Stärkung des Innenstadtwohnens für alle Bevölkerungsgruppen bereits in den Stadtentwicklungsberichten 1995 und 2003 festgeschrieben und spätestens mit dem Aufstellen der Wohnungspolitischen Leitlinien der Stadt im Jahre 2005 als Handlungsmaxime auch auf politischer Ebene verankert ist. Zunächst einmal ist es befremdlich, aus einer sozialpolitischen Orientierung ein Imageproblem abzuleiten. Städte wie München oder Wien profitieren im Gegenteil in ihrem Innen- und Außenbild von einer sehr stark sozialpolitisch ausgerichteten Wohnungspolitik. Mit den vorstehend aufgezeigten Ansätzen wurde außerdem eine Neuinterpretation dieser sozialpolitischen Orientierung über die soziale Wohnraumversorgung im engeren Sinne auch auf andere Bevölkerungsgruppen aufgezeigt. Hinzu kommt die stärkere Verknüpfung mit städtebaulich-stadtgestalterischen, auch kulturpolitischen Aspekten, die über das Wohnen hinaus als Maßnahmen zur Verbesserung des Innen- und Außenbildes im Sinne einer Identitätspolitik zu werten sind (vgl. Göschel 2006, S. 288).

Die stadteigene Wohnungsholding tritt nach eigenen Angaben inzwischen als Projektentwicklerin auch auf innerstädtischen Flächen auf, es gibt planerische Festsetzungen und städtische Förderprogramme zur Aufwertung des Wohnens in einzelnen Quartieren (vgl. Abschnitt 5.3.3.8). Eine wichtige Rolle für das Image spielten außerdem – aufbauend auf dem internationalen „Consilium Stadtraum Main“ 1990–92 und seinen umfassenden Empfehlungen – die städtebaulichen Maßnahmen entlang des „Mainraumes“, die nicht nur eine Neugestaltung der Ufer als durchgehenden Grünzug umfassten, sondern auch die Erschließung von Gewerbebrachen für hochwertiges innerstädtisches Wohnen. Dazu zählen die städtebaulichen Maßnahmen auf dem Gelände des ehemaligen Schlachthofes, am Westhafen, am Theodor-Stern-Kai und an der Weseler Werft.

Wie die jüngste Bürgerbefragung ergab, wird die Stadt von ihren Bewohnerinnen und Bewohnern als Wohnstandort überaus positiv bewertet. Früher das Bild der Stadt prägende Probleme wie Kriminalität und Drogenszene spielen danach in der

Wahrnehmung der Frankfurter inzwischen keine gewichtige Rolle mehr. Die Verbundenheit mit der Stadt hat insgesamt zugenommen. Das Urteil fällt desto positiver aus, je länger die Befragten bereits in der Stadt wohnen: 88 Prozent derjenigen, die länger als fünf Jahre in der Stadt leben, tun dies nach eigener Aussage gerne (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2007b).

Nach Einschätzungen in den Interviews existiert nach wie vor eine Außenwahrnehmung der Stadt, in der diese als „Malocherzentrum“ und erst an zweiter Stelle als Ort zum Leben angesehen wird. Wie die Bürgerbefragung von 2006 ergab, wohnen 72 Prozent der Neubürger „gerne in Frankfurt“. Dennoch wurden der Stadt von ihren Neubürgern mit Abstand am häufigsten die Attribute „wirtschaftskräftig“ und „international“ zugeordnet, während nur eine Minderheit Frankfurt als „interessant“ oder „reizvoll“ einstufte (vgl. Dobroschke/Zepp 2001, S. 71). Wegen dieses Imageproblems legt die Stadt auch angesichts der hohen Zahl der Einpendler und der arbeitsplatzbedingt hohen Fluktuation der Bevölkerung großes Gewicht auf eine konsequente Identitätspolitik⁶¹.

5.3.3.3 Renaissance der Innenstadt

Frankfurt ist seit Jahrzehnten die Großstadt mit dem höchsten Anteil an Beschäftigten im tertiären Sektor in Deutschland. Klangvolle Namen der Industriegeschichte wie Adlerwerke, Metallgesellschaft, Degussa oder Hoechst, die der Stadt früher eine starke industrielle Prägung gaben, sind im Zuge eines Transformationsprozesses, der früher und radikaler als in anderen deutschen Städten stattfand, aus dem Stadtbild verschwunden. In der Stadt gab es lange „kein adäquates Wohnungsangebot, wie es von Menschen, die im Bereich höherwertiger Dienstleistungen tätig sind, nachgefragt wird“ (Aussage eines Interviewpartners). Daher profitierten das Umland, insbesondere die Gemeinden am Taunusrand, sowie Wiesbaden von diesem Strukturwandel. Vor allem mangelt es nach Einschätzung der Interviewpartnerinnen und -partner in der Stadt an großen und attraktiven Gründerzeitwohnungen: „Es fehlt der Beamtenwohnungsbau“.

In den Gesprächen wurde auch ein Zusammenhang zwischen dem Mangel an attraktiven Altbauwohnungen und der geringen Ausprägung von „Szenevierteln“ hergestellt. Diese Einschätzung wird auch in Studien zu den Zeitstrukturen der Stadt bestätigt, in denen das Vorhandensein attraktiver Szenebereiche untersucht wurde. Attraktive Kultur- und Freizeitangebote seien vorhanden, es fehle aber an kritischer Masse (vgl. Henckel/Eberling 2002, S. 225, 240 ff.). Wohnlagen mit dem Potenzial für eine solche „Entdeckung“ durch Szene und Subkultur seien nur sehr kleinräumig vorhanden und schnell zu teuer. Auch innovative Wohnformen wie Townhouses und Lofts entstünden in Frankfurt sehr schnell nur noch „im

61 Zum Beispiel durch ein soeben vom Stadtplanungsamt veröffentlichtes „Leitbild für die Stadtentwicklung Frankfurt am Main“.

Luxus-Upgrade“. Einige Gesprächspartnerinnen und -partner brachten dementsprechend die Erwartung zum Ausdruck, dass mit dem *Übergang zur Informations- und Wissensgesellschaft* für die Zukunft ein Bedeutungszuwachs der Innenstadt als Wohnstandort zu erwarten sei. Diese Entwicklung wird im Zusammenhang mit der Globalisierung der Wirtschaft gesehen. Auch wurde auf die Bedeutung von Kreativität als Faktor der Stadtentwicklung hingewiesen, die Gegenstand einer jüngst abgeschlossenen, im Auftrag der Stadt durchgeführten Studie war (vgl. Berndt und andere 2008). Die Verbindung von Wohnen und Arbeiten als Grundlage eines Trends zurück in die Innenstadt wird aber durch das sehr hohe Niveau der Mieten und Bodenpreise behindert und findet nach Auffassung der Mehrheit der Interviewpartnerinnen und -partner bisher eher auf einer „gefühlten“ Ebene statt, also im Bereich der Erwartungen. Sie stellt noch keine messbare Entwicklung dar. In Bezug auf „die Kreativen“ spielt für Frankfurt als nach Hamburg und Berlin drittgrößte Stadt in Deutschland (Berndt und andere 2008, S. 78) außerdem die „Sogwirkung Berlins“ und anderer größerer Metropolen (ebenda, S. 121) eine wichtige Rolle: Nach Frankfurt als Stadt, die als „geldgetrieben“ gilt, kommt man aus Karrieregründen, aber im Umkehrschluss offenbar nicht, weil die Stadt einen Ruf als Ort mit hoher Aufenthaltsqualität hat (vgl. Henckel/Eberling 2002, S. 254). In Bezug auf das Image verweist die Stadtverwaltung zwar auf eine kontinuierliche Verbesserung der Eigenschaft, offensichtlich sind in Bezug auf die Außenwahrnehmung der Stadt aber weiterhin „dicke Bretter zu bohren“.

Die Skepsis speist sich außerdem aus der Besonderheit Frankfurts als flächenmäßig sehr kleiner und mit dem Umland gut vernetzter Stadt. Daher bleibt nach Auffassung einiger Interviewpartnerinnen und -partner das Wohnen im Umland für alle Schichten und Lebensstile sowie auch für die Verbindung von Arbeiten und Wohnen angesichts des Preisgefälles und der kurzen Wege weiterhin eine Option. Nach Auffassung der Stadtverwaltung spielt demgegenüber das Preisgefälle zwischen der Kernstadt und dem engeren Umlandgürtel schon seit Ende der 1970er- Jahre kaum noch eine Rolle. Abwanderungen von Frankfurt ins Umland hätten immer schon nicht wegen vermeintlich günstigerer Wohnkosten stattgefunden, sondern weil ein ruhigeres, intakteres Wohnumfeld und größere (familiengerechtere) Wohnungen angestrebt wurden.

Hinzu kommt die polyzentrische Struktur der Region. Die Vernetzung von Unternehmen wie auch das dichte Netz an sozialen Kontakten über die Stadtgrenzen hinaus machen das Stadtgebiet zu einem unter vielen möglichen städtischen Wohn- wie auch Unternehmensstandorten in der Region. Die Frankfurter Innenstadt steht also in intensivem Wettbewerb mit dem Umland und den anderen Großstädten der Region, wie zuletzt der Umzug der Deutschen Börse nach Eschborn zeigte. Wesentliche Einflussgröße für die weitere Entwicklung sind die Mietpreise, die für Büroflächen und Mietwohnungen zu den höchsten in Deutschland gehören. Nach Ansicht von Interviewpartnerinnen und -partnern sorgt diese Marktsituation dafür, dass sich in der Frankfurter Innenstadt – anders als in ande-

ren Städten – nur in geringem Umfang eine Verbindung von Wohnen und Arbeiten im Umfeld von studentischem Wohnen, Kunst und Subkultur sowie Medien-, Kreativ- und Kulturindustrie entwickeln kann, obwohl Frankfurt auch im Bereich der Medienagenturen und der Filmproduktion zu den führenden Wirtschaftszentren zählt. Nach Brake gibt es innerhalb der Innenstadt schon seit Jahren in Teilen von Bockenheim und im Ostend Bereiche, bei denen das Kreativitätspotenzial besonders ausschlaggebend ist. Ob sich dies allerdings auf die Entwicklung des Wohnungsmarktes auswirken wird, bleibt abzuwarten. Es würde voraussetzen, dass die Träger dieser Kreativwirtschaft dort auch ihren Wohnsitz nehmen. Oder wie es einer der Gesprächspartner ausdrückte: „Die Wohnwünsche von Beschäftigten im wissensorientierten Dienstleistungssektor lassen sich in der Innenstadt nicht verwirklichen oder sind zu teuer“. Die Erkenntnisse verschiedener Studien gehen in ihren Aussagen zu diesem Thema auseinander. Es kann jedoch angenommen werden kann, dass sich die Situation durch die erhöhte Aufmerksamkeit, die die Stadt diesem Thema widmet, und durch die damit verbundenen zahlreiche Maßnahmen (z.B. Aufhebung der Sperrstunde, Einführung von Nachtbuslinien etc.; vgl. hierzu Henckel/Eberling 2002, S. 251 ff.) verbessert hat. Die Skepsis der Gesprächspartnerinnen und -partner dürfte weniger auf Tatsachen als auf einer von der Situation der Vergangenheit sowie dem noch immer in vielen Köpfen verankerten Nimbus von Frankfurt als effizienzorientiertem Lebensumfeld geprägten Wahrnehmung beruhen.

Demnach wirkt das Image der (Innen-)Stadt als Arbeitsort „zugeknöpfter“ Banker, die „nach Feierabend die Stadt schnellstmöglich mit ihrem BMW Richtung Taunusrand verlassen“, in den Köpfen vieler Menschen noch immer nach, obwohl das Attraktivitätsgefälle zwischen Umland und Innenstadt inzwischen weitgehend aufgehoben zu sein scheint. Nach wie vor verliert die Stadt zwar Einwohner an das Umland, der Grund dafür liegt jedoch nach Einschätzung einiger Interviewpartnerinnen und -partner nicht so sehr „im Licht-Luft-Sonne-Bereich“, sondern in den Kosten: „Nicht jede Familie zieht freiwillig an die Peripherie“. Dementsprechend stoßen die neuen Wohnungsangebote vor allem für Familien im Stadtgebiet auf eine hohe Nachfrage. Demgegenüber wird seitens der Vertreterinnen und Vertreter der Frankfurter Verwaltung die Auffassung vertreten, dass das Preisgefälle kaum noch spürbar und für den Umzugsgrund nicht entscheidend gewesen sei (siehe oben).

Über Tendenzen zu einer „Rückkehr“ von Umlandbewohnern in die Stadt gibt es unterschiedliche Auffassungen: „Der Bankmanager wird weiterhin eher am Taunusrand wohnen als in der Innenstadt“ und „Auch der aufgeklärte, kulturell interessierte Mittelstand kommt nicht zurück in die Stadt“. Der Grund wird interessanterweise in einem *Attraktivitätsverlust des Umlands als Wohnstandort* gesehen, der sich in stagnierenden Immobilienpreisen äußert: „Die Wertzuwachsautomatik funktioniert nicht mehr“. Die Doppelhaushälfte reicht so nicht mehr zur Refinanzierung einer

Eigentumswohnung in der Innenstadt aus, für „Millionäre vom Taunusrand“ sei der Verkauf ihrer Häuser derzeit nur weit unter Wert möglich.

Auch diejenigen, die einen Trend „zurück in die Stadt“ sehen, argumentieren mit einem Attraktivitätsverlust des Umlands. Probleme bereiteten demnach dem Umland der wachsende Anteil Hochbetagter vor allem in den Taunusrandgemeinden und die *steigenden Belastungen durch Verkehr und Mobilitätsanforderungen*. Zwar werden die in der Region üblichen großen Pendlerdistanzen noch immer durch die Pendlerpauschale steuerlich begünstigt. Das Wohnen in der Innenstadt Frankfurts (und auch der anderen Großstädte der Region) sei außerdem, wie ein Gesprächspartner aus der Immobilienbranche angibt, nach wie vor teurer als in Teilen des Umlands, so dass die *Mobilitätskosten (noch) nicht die Rückkehr in die Stadt verstärken*. Wohl aber nimmt die Sensibilität für den erforderlichen Zeitaufwand angesichts von Pendeldistanzen, für deren Überwindung vier Stunden Zeitaufwand täglich nichts Ungewöhnliches sind, inzwischen deutlich zu. Seitens der Stadtverwaltung besteht demgegenüber die Auffassung, dass dem Rückzug von Familien in die Stadt vor allem das Fehlen von großen, besser ausgestatteten Wohnungen mit gutem, ruhigem Wohnumfeld, familiengerechter und preiswerter Eigentumsangebote entgegensteht.

Auf der anderen Seite trifft das Mobilitätsargument auch auf Frankfurter Auspendler zu. Deren Zahl nimmt dennoch kontinuierlich zu. Dass außerdem selbst kleinere Städte in der Region erfolgreich ihre Innenentwicklung mit dem Argument der „Renaissance des Innenstadtwohnens“ vorantreiben, verweist darauf, dass die Entwicklung in einer polyzentralen Region wie dem Rhein-Main-Gebiet äußerst vielschichtig ist. Ein Attraktivitätsverlust des Umlands als Wohnstandort kann so pauschal hier nicht bescheinigt werden, eher sind es spezifische Probleme, die an peripheren Standorten innerhalb der Region auftreten.

5.3.3.4 Wohnen versus Gewerbe oder „Was sagen die Investoren?“

Nach einhelliger Auffassung der Gesprächspartnerinnen und -partner bestätigt sich auch in Frankfurt die These, dass die Projektentwickler und *Investoren das Wohnen entdeckt haben*. Es gibt kaum noch Projekte, die alleine auf eine gewerbliche Nutzung setzen. Lange Zeit habe die Stadt um jeden Quadratmeter Wohnfläche bei großen privaten Bauvorhaben feilschen müssen, inzwischen böten die Investoren von sich aus einen höheren Wohnanteil an, als es planungsrechtlich vorgegeben sei. Grund dafür ist nach Einschätzung in den Interviews aber weniger das hohe Interesse am Innenstadtwohnen als die Krise auf dem Büroflächenmarkt. Die Renditechancen bei Büroimmobilien seien nach wie vor bis auf wenige Innenstadtlagen (Westend) höher als bei Wohnimmobilien, aber eben auch die Leerstandsrisiken. Das Augenmerk der Investoren richtet sich demnach auf den Bau von hochpreisigen Eigentumswohnungen. Dafür sind auch Hochhausstandorte im

neuen Hochhausrahmenplan der Stadt vorgesehen. Die Stadt bemüht sich außerdem um eine möglichst heterogene Struktur bei der Neuerrichtung von Wohnquartieren. Die neuen Quartiere am Fluss wie auch das Europaviertel zeichnen sich durch ein differenziertes Wohnungsangebot aus – von hochpreisigen Wohnungen bis zu subventioniertem Mietwohnungsbau. Als sehr gefragte Partnerin der Projektentwickler sieht sich die städtische Wohnungsholding, die nach ihrer eigenen Einschätzung lange Zeit als einziger Akteur in größerem Umfang im Wohnungsbau aktiv war. Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung relativierten diese Auffassung. Die Holding, die es erst seit wenigen Jahren gibt, und die sie bildenden städtischen Wohnungsbaugesellschaften waren zuvor zwar auch aktiv, phasenweise seien private Bauherren und andere Träger erheblich aktiver gewesen. Insbesondere in den letzten fünf Jahren treffe diese Einschätzung nicht mehr zu.

Als besonderes Problem in Frankfurt wurde in mehreren Gesprächen das Ausmaß der Spekulation von Grundstückseigentümern genannt. In den zentralen Lagen der Stadt gebe es spekulativen Wohnungsleerstand⁶². In diesem Zusammenhang wurde die Genehmigungspraxis der Stadt per „Objektblatt“, einem Frankfurter Spezifikum der Ausnahmegenehmigung auf Basis von § 34 BauGB, kritisiert. Diese habe unter Investoren zu einer Haltung geführt, nach der „man nur lange genug über einen Standort reden muss, dann taucht er mit Sicherheit im Plan auf“.

Die *Verdrängung des Wohnens durch Gewerbe* betraf in der Vergangenheit die Frankfurter Innenstadt in besonderem Maße. Die Stärkung des Bürostandorts war lange Zeit vorherrschendes Entwicklungsziel der Stadtpolitik, dem in großem Umfang Wohnraum „geopfert“ wurde. Die Stadt billigte lange Jahre die Umwandlung von Wohnraum in Büroraum (Beispiel Westend), um so die Entwicklung zum Finanzplatz zu fördern. Diese Politik war sehr umstritten und hatte tief greifende Folgen für die Stadtentwicklung: das erwähnt ausgeprägte spekulative Element in der Stadtentwicklung, das über den Leerstand und Verfall einst hochwertiger Wohnhäuser negative Folgen für das Image als Wohnstandort mit sich brachte. Die Offensichtlichkeit der negativen Nebenwirkungen dieser Standortpolitik führte letztlich dazu, dass die Stadt den Wohnraum in den von der Umwandlung besonders betroffenen Quartieren unter Schutz stellte. Das Verbot der Wohnraumzweckentfremdung wurde 2004 für das gesamte Land Hessen mit der Begründung aufgehoben, dass eine besondere Gefährdung der Wohnungsversorgung der Bevölkerung in keiner Gemeinde Hessens mehr festzustellen sei. Dies dürfte auch auf die Reduzierung des Umnutzungsdrucks als Folge des zwischenzeitlich auftretenden Büroflächenüberhangs in Frankfurt zurückzuführen sein.

Dieser Auffassung schlossen sich nicht alle Interviewpartnerinnen und -partner an, auch wenn in den begehrten Wohnlagen des Westends einige leer stehende Bürohäuser derzeit in hochwertige Wohnflächen „rückumgewandelt“ werden.

62 Darauf weist beispielsweise auch das Ziel der Leerstandsbeseitigung im Rahmenkonzept „Wohnen im Bahnhofsviertel“ hin.

Gerade dort gebe es nach wie vor einen hohen Umnutzungsdruck. Diese Einschätzung wird durch die Studie zu den Umwandlungspotenzialen von Büro- in Wohnflächen bestätigt. Insbesondere die Nachfrage nach kleinen Büros führt zu einem bis heute anhaltenden Trend zur Umwandlung von Wohnungen in Bürofläche gerade in den gehobenen Wohnlagen (vgl. Baasner, Möller & Langwald 2006, S. 19)⁶³.

Auch die Zielsetzungen der meisten Bebauungspläne weisen darauf hin, dass es bis in jüngste Zeit die Wohnnutzung gegenüber konkurrierenden Nutzungen zu schützen galt. „Stabilisierung des Wohnanteils“, „Erhalt der Nutzungsmischung“ und Maßnahmen zur Sicherung des Wohnens in der Innenstadt waren in der Vergangenheit regelmäßig Anlass für die Stadtverwaltung, planerisch tätig zu werden (vgl. Abschnitt 5.3.2.5).

5.3.3.5 Fördert der demographische Wandel die Innenstadtentwicklung?

Frankfurt am Main zählt zu jenen Städten der Bundesrepublik, für die auch in Zukunft ein Bevölkerungswachstum vorhergesagt wird. Die aktuellen Zugewinne speisen sich sowohl aus Wanderungsgewinnen als auch aus Geburtenüberschüssen. Doch auch in Frankfurt werden sich in Folge des demographischen Wandels Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur vollziehen. Insbesondere werden nach den Prognosen der Stadt die Zahlen der Kinder und Jugendlichen sowie der 35- bis 40-Jährigen abnehmen (vgl. Abschnitt 5.3.2.1).

Für die gesamte Region wird ebenfalls mit einem weiteren, sich allerdings abschwächenden Bevölkerungswachstum gerechnet. Zugleich werden sich Veränderungen in der Altersstruktur ergeben. Einige der Kommunen wird nach Einschätzungen aus den Interviews vor allem die Zunahme des Anteils von Hochbetagten vor neue Herausforderungen stellen. Nach Einschätzung der Experten wird die Frankfurter *Innenstadt von der veränderten Bevölkerungs- und Altersstruktur profitieren*, die im Zuge des demographischen Wandels auch hier zu erwarten ist: „Die Alten wollen wieder zurück in die Stadt“. Die entscheidende Frage dabei sei, ob sie sich das auch leisten können (vgl. Abschnitt 5.3.3.3). Das gilt nach Angaben der Interviewpartnerinnen und -partner auch für Haushalte mit Kindern, insbesondere Doppelverdiener und Alleinerziehende, die nach Standorten mit kurzen Wegen zwischen Wohnung, Betreuungseinrichtungen und Arbeitsplatz sowie nach einem guten Infrastrukturangebot suchen. Es sei außerdem anzunehmen, dass auch die anderen Innenstädte der Region von dieser Entwicklung begünstigt werden, weil sie ähnliche Standortbedingungen in Bezug auf kurze Wege, soziale Netzwerke und Infrastrukturangebote aufweisen wie Frankfurt

63 In der Zeit von 1985 bis 2001 wurden nach Schätzung der genannten Studie rund 100 000 m² BGF Bürofläche identifiziert, die durch den vollständigen oder teilweisen Umbau von Wohnraum in Bürofläche entstanden sind. Das entspricht einer Zahl von über 2 700 Wohnungen.

selbst. Oder anders ausgedrückt: Ein Trend zurück in die Stadt bedeutet im Rhein-Main-Gebiet nicht, dass Frankfurt davon mehr profitieren muss als die anderen Städte in der Region.

Dass das steigende Interesse am Wohnen in der Innenstadt sich nicht in einer steigenden Einwohnerzahl niederschlägt, kann angesichts der geringen Neubautätigkeit in der Vergangenheit, der polyzentralen Struktur der Region und des konkurrierenden Wohnflächenangebotes in benachbarten Städten der Region nicht überraschen. Voraussetzung für einen Einwohnerzuwachs wären ein signifikanter Wohnflächenzuwachs und eine Diversifikation des vorhandenen Wohnungsangebotes, das sich zu einem erheblichen Teil an den überkommenen Wohnbedürfnissen von Ein- und Zwei-Personen-Haushalten der Vergangenheit orientiert.

Die Stadt hat dies erkannt und sich gegen die aktuellen Planungen zum Regionalen Flächennutzungsplan ausgesprochen, die zusätzliche Wohnbauflächenpotenziale weniger im Kernbereich als vielmehr vor allem an der Peripherie des Verbandsgebietes vorsehen.

Die zentralen Wohnungsbestände der Nachkriegszeit stellen nach Einschätzung in den Interviews ein Hemmnis für die Stärkung des Wohnens in der Innenstadt dar. Veränderungen in diesem Bestand würden durch die von der Stadt erlassenen Milieuschutzesatzungen erschwert, die auch Veränderungsverbote für Wohnungsgrundrisse beinhalten. Die Konservierung der Baustruktur führe zur Konservierung einer Bewohnerstruktur, die immer stärker altert. Es gebe zwar keinen Leerstand,



Nachkriegsbauten am Fuße des Frankfurter Doms.
Foto: Gregor Jekel

in frei werdende Wohnungen zögen sofort jüngere Menschen nach. Angesichts der wenig attraktiven Wohnungsgrundrisse stammten diese aber „aus der nächst niedrigeren Klientel“. Der Lösungsvorschlag eines Gesprächspartners lautete daher, „die alten 50er-Jahre-Buden abzureißen und in der Innenstadt nachzuverdichten“. Offenbar scheinen die Experten in der konsequenten Verfolgung der Ziele des Milieuschutzes auch die Gefahr zu sehen, dass die Sozialstruktur tendenziell problematischer wird.

Demgegenüber machte die Stadt darauf aufmerksam, dass die Erhaltungssatzungen keine Veränderungsverbote der Wohnungsgrundrisse beinhalten. Vielmehr erfolgt für jeden Bauantrag eine individuelle Prüfung, ob der Bauantrag den Zielen der Erhaltungssatzung entspricht. Der Status als Baudenkmal stellt anders, als von einigen Gesprächspartnern geäußert, in der Innenstadt kein Hemmnis für Eingriffe in die Bausubstanz von Nachkriegsbauten dar. Nach Angaben der Stadtverwal-

tung ist die Zahl der Baudenkmäler im Nachkriegsbestand der Innenstadt bei Wohnungsbauten nur gering.

In einigen Gesprächen wurde der Umgang mit Wohnungsbeständen problematisiert, die früher im Eigentum öffentlicher Wohnungsunternehmen waren. In zentraler Altstadtlage wurden beispielsweise Wohnungen der ehemaligen Frankfurter Siedlungsgesellschaft durch einen institutionellen Investor an die Bewohnerinnen und Bewohner verkauft. Die daraus hervorgegangenen Wohnungseigentümergemeinschaften erhöhen nach Ansicht dieser Gesprächspartner die Persistenz der derzeitigen Baustruktur, weil es kaum möglich sei, alle Wohnungseigentümer zu einem Abriss ihres Hauses zu bewegen. Seitens der Stadtverwaltung wird diese Einschätzung nicht geteilt und unter anderem darauf verwiesen, dass die betroffenen Wohnlagen begehrt seien, es keinen Leerstand gebe und z.B. verwitwete Hochbetagte durch im mittleren Lebensabschnitt befindliche „Akademikerinnen aus der mittleren Führungsebene der Stadtverwaltung, Goldschmiedinnen, Opernsänger“ abgelöst würden.

Eine *weitere Abnahme der Haushaltsgröße in der Innenstadt* wird überwiegend nicht erwartet. Diese Einschätzung entspricht auch den städtischen Prognosen und lässt sich auf das bereits hohe Niveau der kleinen Haushalte in Frankfurt zurückführen (2002: 51 Prozent Ein-Personen-Haushalte, 29,3 Prozent Zwei-Personen-Haushalte). Für die Zukunft wird mit einer Stabilisierung der Haushaltsgröße bei deutlich steigender Zahl der Zwei-Personen-Haushalte gerechnet. Abnehmen wird demgegenüber vor allem die Zahl der Haushalte mit vier Personen (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2003, S. 102). Die Erwartung geht für Frankfurt also von einer Stabilisierung der Haushaltsgrößen auf niedrigem Niveau aus. Dazu trägt einerseits die Konkurrenz um große Wohnungen zwischen Single- und Familienhaushalten bei. Andererseits sind nach Einschätzung von Gesprächspartnerinnen und -partnern in den neuen Quartieren der Stadt bis zum Ende der 1980er-Jahre fast ausschließlich kleinere Wohnungen gebaut worden. Demnach wäre der hohe Single-Anteil in der Stadt zum Teil auch auf die Wohnungsgrößenstruktur zurückzuführen. Auch wenn eine Statistik der Wohnungsgrößenstruktur in Neubauten für den Untersuchungsbereich nicht vorliegt, so steigt nach Auskunft des Stadtplanungsamtes die durchschnittliche Größe der Neubauwohnungen in Frankfurt insgesamt seit langem stetig an. Der hohe Single-Anteil beruht nach diesen Angaben außerdem auf Single-Senioren, die nach Wegzug der Kinder und Tod des Ehepartners alleine in der Wohnung wohnen.

5.3.3.6 Wohnen in der Innenstadt – Eine Frage des Geldes?

Dass das *Innenstadtwohnen in Frankfurt eine Frage des Einkommens* ist, zeigt bereits das hohe Mietniveau, ein Faktum, das in den Gesprächen allgemein bestätigt wird. Die Umlandwanderung hat demnach einzig etwas mit der Er-

schwinglichkeit von Wohnraum zu tun. Im angespannten Wohnungsmarkt dürfte auch die Ursache für die geringe Zufriedenheit mit dem Wohnungsangebot in Frankfurt liegen, wie sie aus den Ergebnissen der Bürgerbefragung 2007 hervorgeht. Wo ein Angebot an preiswerten Wohnungen fehlt, steigt die Gefahr der Verdrängung einkommensschwacher Haushalte. Die Stadt Frankfurt am Main hat aus diesem Grunde Milieuschutzsatzungen erlassen (siehe oben). Außerdem wirkt sie auf eine soziale Durchmischung in den innerstädtischen Neubauprojekten hin. Und auch der öffentliche Wohnungsbestand in der Stadt dient diesbezüglich als wichtiges Korrektiv, um die angestrebte soziale Durchmischung auch bei auslaufender Bindung herzustellen oder zu erhalten. Die seit 2007 bestehenden Aktivitäten zum Ankauf von Belegungsrechten zielen nach Angaben des Wohnungsamtes auch auf den Ankauf in Quartieren, in denen die Stadt bislang keine oder nur in geringem Umfang Belegungsrechte hat. Erste Erfahrungen zeigen allerdings, dass Wohnungseigentümer ähnlich zögerlich für dieses Modell zu gewinnen sind wie Bauherren für die Errichtung von Sozialwohnungen.

Die These, dass die *gehobene Mittelschicht die Innenstadt als Wohnstandort entdeckt*, lässt sich für Frankfurt bislang statistisch nicht belegen. Von den Interviewpartnerinnen und -partnern wurde gleichwohl ein steigendes Interesse von „Edelurbanisten“, Familien und älteren Menschen beschrieben, die gerne in die Innenstadt (zurück-)ziehen möchten, jedoch kein adäquates Wohnungsangebot vorfinden (vgl. Abschnitt 5.3.3.8). Insgesamt seien die „*urbanen Lebensstile*“ in Frankfurt (noch) vergleichsweise schwach vertreten. Auch weil Urbanität inzwischen als wichtiger „weicher“ Standortfaktor für die Wirtschaftsentwicklung der Stadt angesehen wird, gibt es in Frankfurt in jüngster Zeit Überlegungen zur Förderung der Rahmenbedingungen für das Entstehen von „kreativen Milieus“.

Damit wird bereits deutlich, dass unter der Prämisse des *Innenstadtwohnens als einer Frage des Geldes* eine weitere Differenzierung vorgenommen werden muss. Dies betrifft insbesondere die Frage, welchen Stellenwert die Verwirklichung eigener Wohnwünsche für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt hat. Die Antwort darauf fällt in Frankfurt sicherlich komplexer aus als in den meisten anderen Städten. Einerseits sind unterschiedliche Wohnwünsche Ausdruck verschiedener Lebensstile, etwa wenn die Eigentumswohnung im Bahnhofsviertel zum Preis einer Taunusrandvilla dem Wohnen im Umland vorgezogen wird, „weil ein bisschen Multikulti schick ist“, wie ein Gesprächspartner formulierte. Schließlich wird der Wohnungsmarkt in der Frankfurter Innenstadt auf Grund des hohen Anteils an Bewohnerschaft mit Migrationshintergrund in erheblicher Weise durch ethnisch-kulturelle Besonderheiten bei der Wohnstandortwahl geprägt. Diese Besonderheiten bestehen in sozialen Netzwerken, der Nähe zu ethnischen Infrastrukturen und der Orientierung auf Familienzusammenhänge insbesondere bei Bewohnerinnen und Bewohnern mit Migrationshintergrund. Nach Auskunft eines Gesprächspartners wohnen diese in der Innenstadt häufig sehr teuer, sie geben offensichtlich einen höheren Anteil des Haushaltseinkommens für die

Wohnung aus. Alleine nach dem Einkommen entscheidet sich demnach nicht, wer in der Innenstadt wohnt, sondern auch nach der Frage, wie viel ein Haushalt bereit ist, für das Wohnen in der Innenstadt auszugeben – und wie dieser teure Wohnraum dann genutzt wird. Diese Bereitschaft und die Nutzungsanforderungen fallen je nach Lebensstil, aber auch nach ethnischer Zugehörigkeit offenbar sehr unterschiedlich aus. Die soziale Fragmentierung der Stadtbevölkerung sorgt insofern dafür, dass in Frankfurt schichtbestimmende Merkmale nicht von entscheidender Bedeutung für die Wohnstandortwahl sind.

Die These, dass die *Gewinner der Gesellschaft in die Innenstadt ziehen*, wurde von den Gesprächspartnerinnen und -partnern sehr kontrovers bewertet. Der Statusaspekt des Innenstadtwohnens spiele gerade durch die Neubauprojekte am Main inzwischen eine gewisse Rolle. Mit der *Innenstadtwohnung als Statussymbol* werde in Frankfurt derzeit seitens der Investoren kräftig experimentiert. Allerdings war in vielen Gesprächen deutliche Skepsis zu vernehmen, ob so etwas wie repräsentatives Wohnen in der Innenstadt erfolgreich sein kann. Erstens wurde der Stadt- und Baustruktur häufig die hierfür notwendige Attraktivität abgesprochen. Im Gegensatz zu einer Stadt wie München ist Frankfurt nie eine Residenzstadt gewesen, repräsentatives Bauen hat hier weder eine Tradition noch geeignete Lagen. Zweitens wurde darauf hingewiesen, dass man angesichts der kurzen Wege in die Stadt keine Innenstadtwohnung benötigt, um etwa am städtischen Kulturleben teilzuhaben: Die U-Bahn fährt bis in die Taunusrandstädte, auf der Autobahn erreicht man die Innenstadt außerhalb der Rushhour innerhalb von wenigen Minuten. Eine „Theaterwohnung“ in der Innenstadt sei da nicht nötig. Dennoch floriert der Bau von hochpreisigen Eigentumswohnungen: Die Angebote für höhere Einkommensgruppen seien teilweise „jenseits von Gut und Böse“, vor allem am Main, der Verkauf sei problemlos, vor allem an Singles. Folgt man



Der Blick auf die Skyline als Statussymbol?
Foto: Gregor Jekel

dieser Einschätzung, so gibt es in der Frankfurter Innenstadt eine starke Nachfrage nach gut ausgestatteten Wohnungen im oberen Marktsegment und mit zentraler Lage, und zwar häufig als Zweitwohnsitz für jene, die ihren Arbeitsort in Frankfurt haben, ihren Lebensmittelpunkt (soziale Bindungen, Familie etc.) aber an anderen Orten. Und unter jenen, die an den Taunusrand ziehen, gibt es, so die Einschätzung der befragten Experten, viele, „die lieber im Westend wohnen würden“.

Wer bei einem Umzug nach Frankfurt bereits weiß, dass er nur für einen befristeten Zeitraum in der Stadt leben wird, habe mutmaßlich kein hohes Interesse an

einer größeren Investition in teures Wohneigentum. Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass die Wohneigentumsquote in der Vergangenheit in Frankfurt mit 12,9 Prozent weit unter dem bundesrepublikanischen Durchschnitt und auch im Vergleich mit anderen Großstädten sehr niedrig war (vgl. IfS 2002). Die *Mietwohnung ist die vorrangig anzutreffende Wohnform* in der Frankfurter Innenstadt. Dies gilt in Teilen der Innenstadt auch für das gehobene Segment mit Sonderwohnformen, die Wohnen und Dienstleistung kombinieren, also etwa Boarding Houses und Seniorenresidenzen oder auch von Unternehmen gehaltene Wohnungsbestände für ihre befristet in der Stadt beschäftigten Angestellten.

Eine relevante Erhöhung der Wohneigentumsquote war in Frankfurt lange Zeit nicht zu beobachten. Dies hat sich in jüngster Zeit geändert. Im Jahr 2002 lag der entsprechende Wert bereits bei 16 Prozent (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2007a, S. 32), er dürfte seitdem weiter gestiegen sein. Dazu beigetragen hat die Baulandpolitik der Stadt, die auch die Erschließung von Reihenhaushausgebieten ermöglichte. Für die innerstädtischen Lagen wichtiger dürfte aber der hohe Anteil von Wohneigentum in den Neubauprojekten sein, ein Angebot, das vor allem in den gehobenen Innenstadtlagen auf eine starke Nachfrage trifft (vgl. Abschnitt 5.3.2.4). Der Grund dafür liegt in den hohen Bodenpreisen. Mietwohnungsbau würde sich nach Aussagen vieler Investoren nicht rechnen, seitens der Investoren wird darüber hinaus (wie in anderen Städten) auch das „asymmetrische“ Mietrecht als Hemmnis angegeben. Die Neubauprojekte der städtischen Wohnungsholding weisen ebenfalls einen hohen Wohneigentumsanteil auf, hier entstehen aber auch Mietwohnungen.

Der Verkauf von öffentlichen Wohnungsbeständen an Mieter, durch den eine Erhöhung der Wohneigentumsquote mit einer sozialverträglichen Privatisierung verbunden werden soll, wurde dagegen von den Wohnungsunternehmen als mühsam beschrieben. In den an institutionelle Investoren veräußerten Wohnungsbeständen ist dieser Prozess dagegen bereits weiter fortgeschritten.

Ein gewisser Nachholbedarf für das Wohnen im Eigentum ist für Frankfurt nicht von der Hand zu weisen. Die Stadt hat jüngst die Einrichtung eines kommunalen Wohneigentumsprogramms für die Mittelschicht beschlossen. Es wurde aber in den Gesprächen auch darauf hingewiesen, dass das Wohnen zur Miete für Frankfurt auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielt und es hier ebenfalls Nachholbedarf gibt: Angesichts steigender Anforderungen an räumliche Mobilität und zeitliche Flexibilität im Arbeitsleben sowie unsicherer Einkommensentwicklung durch häufig nur befristete Arbeitsverhältnisse seien nicht nur jüngere Menschen und Berufseinsteiger auf günstige und zentral gelegene Mietwohnungen angewiesen.

5.3.3.7 Familien in der Innenstadt

Seitens der interviewten Experten wurde darauf verwiesen, dass die Stadt unter anderem über ihre Wohnungsholding ein differenziertes Wohnungsangebot für alle Einkommensschichten bereitzustellen versucht. Dennoch *fehlen große und günstige Innenstadtwohnungen* vor allem für Haushalte mit Kindern. Die Nachfrage nach größeren Wohnungen übersteigt das Angebot bei weitem und führt dazu, dass die Quadratmeterpreise für Vier-Zimmer-Wohnungen über denen für kleinere Wohnungen liegen (vgl. Abschnitt 5.3.2.4). Die Experten wiesen insoweit darauf hin, dass es einen Mangel an Bauflächen in den untersuchten Bereichen gibt. Das „START-Programm“ des Liegenschaftsamtes (verbilligte Erbpacht für Familien) scheint deshalb in den Innenstadtbereichen weniger zur Anwendung zu kommen als an anderen Standorten der Stadt. Familien konkurrieren, so die Experten, um diese Wohnungen mit „DINK“-Paaren⁶⁴ und den in Frankfurt stark vertretenen, gut verdienenden „Arbeits-Nomaden“, die ein Loft oder eine 150-m²-Wohnung in der Innenstadt suchen. Projekte für neue Wohnhochhäuser und für gehobenes Wohnen am Fluss orientieren sich an dieser Klientel mit dem Argument des kurzen Arbeitsweges. In der Statistik dürfte sich dieser „Verdrängungswettbewerb“ in steigenden Pro-Kopf-Wohnflächen auswirken und dazu führen, dass trotz und gerade wegen der steigenden Beliebtheit des Innenstadtwohnens die Einwohnerzahlen in Frankfurt am Main stagnieren oder sich rückläufig entwickeln werden.

Aus dem Mangel an großen Wohnungen lässt sich ableiten, dass es *in der Innenstadt Frankfurts an Wohnraum für Familien fehlt*, an kostengünstigen Wohnangeboten außerhalb der öffentlichen Wohnungsbestände und an Möglichkeiten für die Umsetzung von neuen Wohnformen. Diesen kommt angesichts der Zunahme von „unvollständigen Familien“, Patchwork-Haushalten und Alleinerziehenden in Zukunft eine steigende Bedeutung zu (vgl. Jekel 2007).

Auch Wohnungsgenossenschaften spielen in der Innenstadt bislang eine untergeordnete Rolle. Sie könnten allerdings einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Angebots an größeren Wohnungen für Familien leisten. Als ein erster Schritt zur Unterstützung solcher Wohnformen wurde im Herbst 2007 die erste Frankfurter Infobörse für gemeinschaftliches und genossenschaftliches Wohnen durchgeführt, die von nun an jährlich stattfinden soll. Auch spielen in diesem Zusammenhang das „Netzwerk Ffm. e.V.“ und die Unterstützung durch Förderprojekte eine Rolle. Weiterhin wurde inzwischen die Vergabe eines Drittels des Naxos-Geländes an Genossenschaften durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen⁶⁵.

In der Vergangenheit war die Wohnungspolitik der Stadt zur Versorgung von Familien stark auf Reihen- und Einfamilienhausquartiere in Stadtrandlagen ausgerichtet. Insbesondere der Entwicklungsbereich „Am Riedberg“ spielt im Wohnbau-

64 DINK = Double Income, No Kids (Doppelverdiener-Haushalte ohne Kinder).

65 Stadtverordnetenbeschluss § 1982 vom 05.06.2007.

landentwicklungsprogramm der Stadt eine wichtige Rolle (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2004). Diese Stadtrandquartiere werden von den Familien auch sehr gut angenommen. Innenstadtquartiere, in denen verstärkt Familien wohnen, finden sich daneben vor allem im Nordosten (Nordend-Ost, nördliches Ostend) sowie in Bornheim und Bockenheim. Konversionsflächen am Innenstadtrand bieten die Möglichkeit, das innerstädtische Wohnungsangebot für Familien zu erweitern.

Für die steigende Attraktivität des innerstädtischen Wohnens bei Familien ist nach Einschätzung eines Gesprächspartners das verbesserte subjektive Sicherheitsgefühl in der Stadt von großer Bedeutung. Neben der Frage: „Können meine Kinder mal aus Versehen alleine draußen sein?“ nehme bei der Wohnstandortwahl von Familien auch der Aspekt der Verkehrsberuhigung eine wichtige Rolle ein. Familien, die in der Innenstadt passenden Wohnraum finden, blieben dort mit hoher Wahrscheinlichkeit auch wohnen. Dazu trügen individuelle Gründe wie der Aufwand für einen Schulwechsel oder die sozialen Kontakte der Eltern und Kinder bei, aber auch die im westdeutschen Vergleich herausragende Betreuungsinfrastruktur. Umgekehrt werde es aus denselben Gründen schwer sein, Familien aus dem Umland zurück in die Stadt zu holen. Wohnungsangebote und Lebensbedingungen, die es Familien in der Gründungsphase ermöglichen, in der Stadt zu bleiben, sollten daher als Handlungsfeld der städtischen Stadtentwicklungspolitik gestärkt werden.

5.3.3.8 Probleme des innerstädtischen Wohnens

Die These, dass die *Auswirkungen der Erlebnisgesellschaft* neue Belastungen für die Innenstadtbewohnerinnen und -bewohner mit sich bringen, wurde in den Gesprächen nicht bestätigt. Zwar wies die Stadt darauf hin, dass sie bei fast allen stattfindenden Festen und Events mit Gerichts-Klagen der Anwohner wegen Lärmbelästigung zu rechnen hat. Dies relativiert das Gesamtbild aus den Expertengesprächen jedoch nicht entscheidend, dass es in gewisser Hinsicht Frankfurt an Urbanität mangelt. Teile der Altstadt weisen mit ihren ruhigen, grünen Höfen und aufgelockerten Baustrukturen eher vorstädtische als urbane Wohnqualitäten auf. Allerdings gab es auch Hinweise auf hupende Autokorsi zu allen erdenklichen Sportereignissen, Straßenfeste und andere Events, die in Frankfurt zu Diskussionen und einer erhöhten Sensibilität gegenüber den Auswirkungen der Freizeitgesellschaft geführt hätten. Auf politischer Ebene herrscht diesbezüglich die Auffassung vor, dass, wer in der Großstadt lebe, auch solche Belastungen der Großstadt hinnehmen muss. Neben dem Konfliktpotenzial der Freizeitgesellschaft wird hier ein Interessenkonflikt deutlich, in dem sich die Stadtverwaltung befindet: Einerseits gibt es das Ziel, bestehende Bewohnermilieus zu schützen (etwa durch Milieuschutzsatzungen), andererseits werden wegen möglicher Klagen strenge Auflagen gegen Veranstaltungen erteilt, mit denen die Stadt mehr Aufmerksamkeit bei den „Kreativen“ auf sich lenken könnte. Doch diese Auflagen können wiederum zu neuen Konflikten führen,

wie etwa gewaltsame Auseinandersetzungen zwischen Polizei und Teilnehmern der Nachttanzdemo 2007 zeigen⁶⁶.

Das prägende Umweltthema ist nach wie vor die innerstädtische Verkehrsbelastung. Diese Einschätzung der befragten Experten wird durch die Ergebnisse der Bürgerbefragung bestätigt, in der jeder Vierte die Verkehrsbelastung als größtes Problem der Stadt bezeichnet. Zur hohen Verkehrsbelastung tragen in besonderem Maße die täglichen Pendlerströme bei: 80 Prozent der Einpendler nutzen ihren Pkw für die Fahrt zum Arbeitsort und zurück, hinzukommen diejenigen, die zum Einkaufen in die Stadt fahren. Die Wohnquartiere sind zwar durch Anwohnerparken, Verkehrsberuhigung und Einbahnstraßenregelungen vor Parkplatzsuchverkehr und Schleichwegsuchern geschützt, die Innenstadt weist aber auch ein dichtes Netz an stark befahrenen Verkehrsschneisen auf, die als Wohnstandorte wenig attraktiv und insbesondere für Familien ungeeignet sind. Die Maßnahmen der Stadt zur Reduzierung von Luftbelastung, zur Verbesserung der Parkplatzsituation und zur Verkehrsberuhigung wurden bereits beschrieben und gehen nach überwiegender Einschätzung der Gesprächspartnerinnen und -partner in die richtige Richtung (vgl. Abschnitt 5.3.2.7).

Verkehrsbelastungen sind im Rhein-Main-Gebiet jedoch kein innenstadtspezifisches Problem. In der von Verkehrsstrassen durchzogenen Region gibt es viele lärmbelastete Standorte. Die starke Lärmbelastung des Umlandes durch die An- und Abflugrouten des Rhein-Main-Flughafens betrifft auch dicht besiedelte Teile der Region. Sie sorgt auch an dezentralen Wohnstandorten für Restriktionen bei der Neuausweisung von Wohnbauflächen.

Im Rahmen der Interviews wurde auch die Frage angesprochen, ob soziale Spannungen zunehmen, die aus unterschiedlichen Entwicklungen in benachbarten Quartieren und Aufwertungsprozessen in den Innenstädten resultieren. Diesbezüglich wurde von den Interviewpartnerinnen und -partnern in Frankfurt am Main überwiegend kein Problem gesehen. Im Gegenteil wurde als Qualität beschrieben, dass trotz teils extremer sozialer Gegensätze auf engstem Raum soziale Spannungen zwischen den Quartieren oder verschiedenen Bevölkerungsgruppen selten sind. Frankfurt wurde daher auch als Musterbeispiel einer internationalen Gesellschaft beschrieben, die durch das tolerante Klima in der Stadt eine besondere Anziehungskraft auf ethnische Minderheiten ausübt. Zur angesichts der sozialen Ungleichheiten erstaunlichen Stabilität der sozialen Strukturen in Frankfurt am Main scheint beizutragen, dass es keine ethnische „Mehrheit“ mehr gibt, sondern nur noch unterschiedlich starke Minderheiten. Dies lässt sich bis auf die Quartiersebene belegen. Wie für die gesamte Stadt gilt selbst für jene Viertel, in denen es eine Bevölkerungsmehrheit mit Migrationshintergrund gibt, dass sie in ihrer ethnischen Zusammensetzung sehr heterogen sind: „Es gibt kein Viertel, das von einer Ethnie geprägt ist“. Problemquartiere finden sich nach Auffassung der Gesprächspartnerin-

66 Vgl. z.B. Frankfurter Allgemeine Zeitung, 27.09.08: „Strenge Auflagen für die Nachttanzdemo“.

nen und -partner denn auch eher in den Umlandgemeinden als im Stadtgebiet. Einige der Kommunen weisen einen Ausländeranteil unter der Wohnbevölkerung auf, der jenen der Großstädte noch übertrifft. Städte wie Dietzenbach, Kelsterbach, Raunheim oder Rüsselsheim stehen im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl vor viel größeren Integrationsaufgaben als Frankfurt. Die These, dass sich die Problemquartiere (nicht nur) der Zukunft eher an der Peripherie der Stadt befinden als in deren Kern, trifft demnach für die Region zu und stützt die Sichtweise auf Frankfurt als Kern einer Regionalstadt Frankfurt/Rhein-Main.

Zur geringen ethnischen Segregation trägt auch die Quotenregelung nach dem Frankfurter Vertrag bei der Vergabe von Wohnungen mit Belegungsbindung bei⁶⁷. Der Integration ausländischer Haushalte sowie der „Schaffung und Erhaltung ausgewogener Siedlungsstrukturen“⁶⁸ wird weiterhin hohe Aktualität für die Stadtentwicklung beigemessen. Dies zeigt nicht zuletzt die kurze, aber vehement geführte Debatte um so genannte Milieuhäuser als Lösungsansatz für ethnisch-kulturell bedingte Konflikte in Mehrfamilienhäusern.

In der Innenstadt gibt es eine ganze Reihe von Quartieren, in denen die Stadt Aufwertungsprozesse mit dem Ziel einer Stabilisierung der Sozialstruktur angestoßen hat. Die Stärkung des Bahnhofsviertels als Wohnstandort und das Förderprogramm für Sachsenhausen sind auch im Kontext einer Stärkung der Stadt als Lebensort für „kreative Milieus“ zu verstehen, ebenso die Ansiedlungspolitik im Osten der Stadt (Europäische Zentralbank, Entwicklung der Hanauer Landstraße). Im Westen des Untersuchungsgebietes galten neben dem Bahnhofsviertel das Gallusviertel und das Gutleutviertel bislang als Quartiere mit einer hohen Konzentrationen von Problemlagen, also mit einem hohen Anteil sowohl von Arbeitslosen als auch Ausländern und Empfängern staatlicher Transferleistungen nach SGB II⁶⁹ (vgl. Stadt Frankfurt am Main, Amt für Wohnungswesen 2007a, S. 54).

Eine Verdrängung sozial schwacher Einwohner aus der Innenstadt, wie sie für die *Gentrification* von Quartieren typisch ist, hat nach Einschätzung der Gesprächspartnerinnen und -partner aber nicht stattgefunden: Dies liege am sehr kleinteiligen Quartiersgeflecht, durch das die gesamte Innenstadt geprägt ist und das die Ausstrahlung von Aufwertungsprozessen nur in sehr eng begrenztem räumlichem Bezug zulässt. Diese Einschätzung bestätigt ein Blick auf die sehr kleinräumig und stark schwankenden Bodenpreise. Kritik am Aufwertungsprogramm für das Bahnhofsviertel sei daher „Sozialromantik“. Auch die Untersuchung der innerstädtischen Verteilung der nichtdeutschen Bevölkerung (ethnisch-kulturelle Segregation) im Vergleich zur deutschen Bevölkerung auf der räumlichen Basis

67 Dieser sieht Orientierungswerte für die Anteile von Ausländern (30 Prozent), Sozialhilfeempfängern (15 Prozent), Aussiedlern (10 Prozent) und Bewerberinnen aus dem Stadtteil (25 Prozent) vor.

68 Stellungnahme des Magistrats vom 7.4.2008 zu einer Anregung der KAV (Kommunalen Ausländer- und Ausländerinnenvertretung), Quelle: http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2893-&_ffmpar%5B_id_inhalt%5D=3662715.

69 SGB II: Sozialgesetzbuch (SGB) Zweites Buch (II) – Grundsicherung für Arbeitsuchende.

der Stadtbezirke für die Jahre ab 2000 ergab, dass sich der bisherige Trend einer (geringfügig) rückläufigen Segregation fortsetzte (vgl. Stadt Frankfurt am Main, Amt für Wohnungswesen 2007a, S. 49). Der Befund des Wohnraumberichtes von 2004, wonach die Segregationsindices ein relativ niedriges Niveau aufweisen, ist demnach weiterhin gültig.

5.3.4 Fazit

In einer Stadt, die bezogen auf ihre Einwohnerzahl und mehr noch auf ihre wirtschaftliche Bedeutung über eine sehr kleine Siedlungsfläche verfügt, überrascht es zunächst, dass das Frankfurter Untersuchungsgebiet das größte im Rahmen dieser Studie darstellt. Dieses dicht besiedelte Gebiet ist von seiner Nutzung und Bebauung her so heterogen wie in keiner anderen Stadt dieser Studie strukturiert. Das Selbstverständnis der Stadt als „Innenstadt der Region“ führt dazu, dass hier die zentralörtlichen Funktionen und Arbeitsplätze einer der wichtigsten Wirtschaftsregionen Europas konzentriert sind. Die Sicherung dieser Funktionen ist für die Stadt in der globalen wie auch in der regionalen Standortkonkurrenz von höchster Bedeutung. Dem Wohnen und seinem Beitrag zu einem urbanen Umfeld kommt in diesem Sinne eine entscheidende ergänzende Funktion als Standortfaktor zu.

Nach langen Jahren des Images als Ort, an dem Geld verdient, aber nicht gewohnt wird, hat sich die Akzeptanz des Wohnstandortes bereits seit einigen Jahren sehr deutlich verbessert. Dazu haben gezielte Maßnahmen der Stadt beigetragen: z.B. die Verbesserung der Qualität der Grünanlagen sowie des öffentlichen Raums, die Schaffung günstigerer Rahmenbedingungen für neue Wohnungsangebote auch im gehobenen Segment, eine starke Rolle des kommunalen Wohnungsunternehmens bei der Neuausrichtung der Wohnungspolitik auf Maßnahmen für alle Bevölkerungsgruppen.

Zwar bestehen in der Außensicht auf den Wohnstandort Frankfurter Innenstadt nach wie vor Defizite. Das Image des Innenstadtwohnens hat sich insgesamt jedoch – und vor allem in der Binnensicht – positiv entwickelt. Dies zeigt die sich seit Jahren steigende Zufriedenheit der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt. Teile der Innenstadt sind wie in vielen anderen Städten auch traditionell sehr begehrte Wohnquartiere. Der Imagewandel der Stadt insgesamt wirkt aber über diese Standorte hinaus und hat zu einer intensiven Nachfrage nach hochwertigen Neubauangeboten geführt, die zunehmend in Konkurrenz mit den gehobenen Wohnlagen des Umlandes treten.

In Folge dieser Nachfrage, aber auch als Reaktion auf den hohen Büroflächenleerstand haben viele Investoren das Wohnen als Geschäftsfeld entdeckt. Die Stadt nimmt über die Genehmigungsverfahren für gewerbliche Immobilien teilweise Einfluss auf die überwiegende Entstehung von Eigentumswohnungen im gehobe-

nen Preissegment. Es sind auch Bestrebungen festzustellen, den stark rückläufigen Bestand von Belegungsrechten durch Zukauf zumindest teilweise zu stabilisieren. Insgesamt gibt es zahlreiche Maßnahmen zur Verhinderung von Segregation in der Stadt. Dennoch entstand aus den Gesprächen der Eindruck, dass die Stadt räumlich in hohem Maße sozial fragmentiert ist.

Frankfurt am Main ist eine wachsende Stadt, deren Wachstum sowohl auf Wandlungsgewinne als auch auf einen positiven natürlichen Bevölkerungssaldo zurückgeht. Es gibt intensive Bemühungen, die Stadt familienfreundlich zu gestalten. Diese sind bislang jedoch überwiegend auf die Siedungsflächenerweiterungen im äußeren Stadtgebiet ausgerichtet. Als entscheidendes Hemmnis für eine noch größere Attraktivität der Innenstadt als Familienwohnstandort stellt sich der Mangel an großen und preisgünstigen Wohnungen dar.

Daneben werden vor allem die Folgen des Verkehrs – Lärm, Luftbelastung, „Flächenverbrauch“ und Zerschneidungseffekte – als Hauptprobleme des Wohnens in der Innenstadt gesehen. Dies hat Frankfurt am Main mit den meisten Städten in Deutschland gemein. Dennoch ist das Ausmaß dieses Problems hier mutmaßlich besonders groß. Das Untersuchungsgebiet ist – aufgrund Frankfurts intensiver Pendlerbeziehungen mit dem Umland – von Verkehrsproblemen in einem Maße betroffen, wie dies nur für wenige andere Städte in Deutschland gilt. Der Verkehr gilt zugleich als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt und der Region. Den Schlüssel zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung des Wohnstandortes Innenstadt und zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung der Region werden daher innovative Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs darstellen. Soziale Spannungen sind dagegen in der Innenstadt ein im Vergleich zur Heterogenität der Bevölkerungsstruktur auffällig geringes Problem, im Gegenteil wird vielfach das tolerante Klima als Standortvorteil für das Wohnen in der Innenstadt angesehen.

5.4 Kassel

Die Stadt Kassel zählt knapp 200 000 Einwohner und nimmt als Oberzentrum in der Planungsregion Nordhessen wirtschaftliche, kulturelle und soziale Versorgungsfunktionen für ein Einzugsgebiet von etwa einer Million Menschen wahr. Über die Stadtgrenzen hinaus lockt die Stadt als Arbeits- und Einkaufsort: Rund 60 Prozent der in Kassel beschäftigten Personen wohnen außerhalb der Stadt, und etwa ein Drittel des Kasseler Einzelhandelsumsatzes wird durch Nicht-Kasseler getätigt. Ungefähr die Hälfte der Besucher des Kasseler Staatstheaters kommt aus dem näheren und weiteren Umland, die Ausstrahlwirkung der Universität Gesamthochschule Kassel geht deutlich über die Region hinaus⁷⁰.

5.4.1 Räumliche Innenstadtabgrenzung

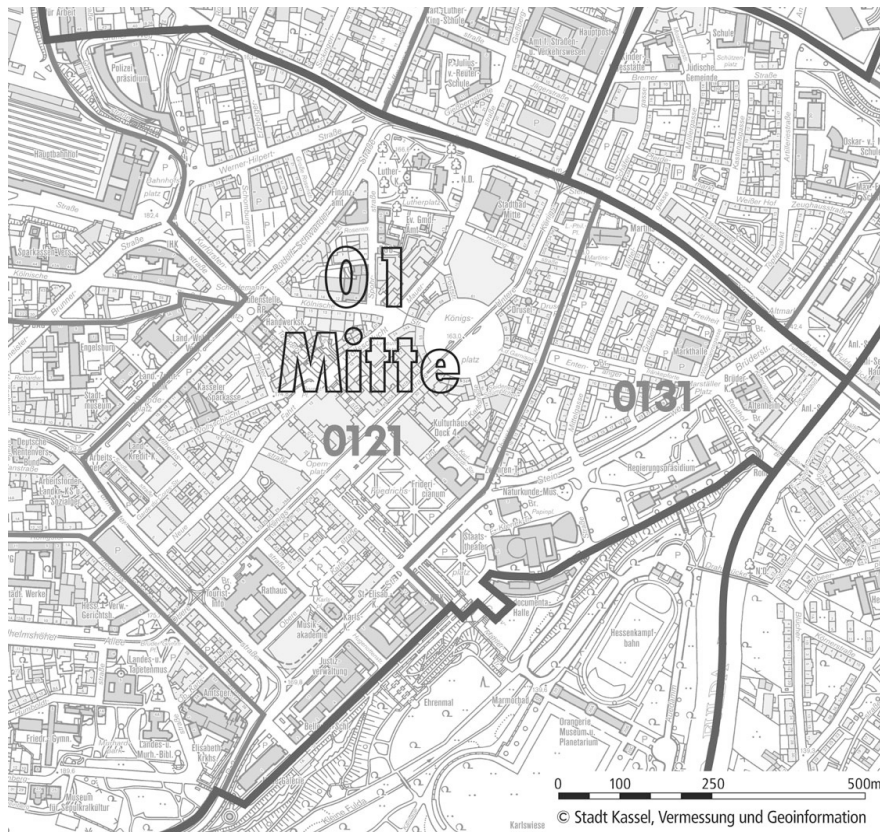
Die Kasseler Innenstadt ist vergleichsweise eng begrenzt und umfasst im Wesentlichen den historischen Stadtkern. Dieses Gebiet ist zum einen durch die zentralen Einkaufsstraßen der Stadt rund um Königsstraße und Königsplatz geprägt (autofreier Fußgängerbereich) und zum anderen durch eine überwiegende Wohnbebauung östlich des Königsplatzes rund um den Entenanger. Infolge der starken Kriegszerstörungen wurden weite Teile der Innenstadt in den 1950er-Jahren im Stil der Zeit wiederaufgebaut.

Mit einer Gesamtgröße von 80 Hektar zählt das Kasseler Untersuchungsgebiet zu den kleinsten im Rahmen dieser Studie.

Die räumliche Abgrenzung der Innenstadt und die den folgenden Beschreibungen zugrunde liegenden statistischen Bezirke stimmen nicht vollständig überein. Die Innenstadt liegt im Stadtteil Mitte, der sich in die statistischen Bezirke Karthäuser Straße (011), City (012) und Altstadt (013) untergliedert. Der Bezirk „Altstadt“ und überwiegende Teile des Bezirks „City“ bilden die Innenstadt. Da nicht alle vorliegenden Statistiken auf Bezirksebene erhoben werden, muss zum Teil auf Angaben für den gesamten Stadtteil Mitte zurückgegriffen werden. Dies ist jeweils gekennzeichnet.

⁷⁰ Ehemaliger Oberbürgermeister Georg Lewandowski zum Wirtschaftsstandort Kassel 2000/2001 unter http://ebn24.com/?page=3&id=630&projekt=65&seite=1&sprach_id=1&land=&st_id=6, abgerufen am 20.6.2008.

Abbildung 24: Innenstadtabgrenzung und statistische Bezirke 012 und 013 im Stadtteil Mitte



Quelle: Stadt Kassel, Vermessung und Geoinformation.

5.4.2 Innenstadt Kassel: Daten und Fakten

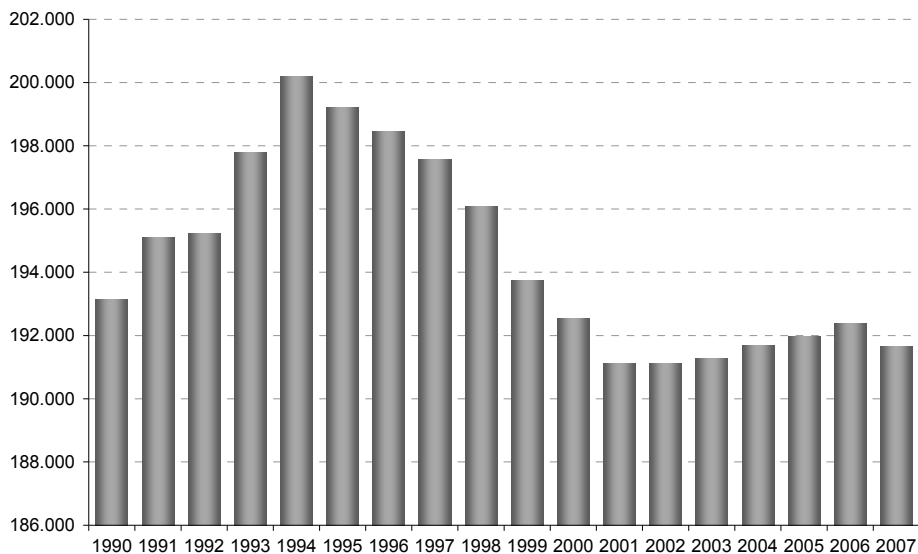
5.4.2.1 Bevölkerung und Haushalte

Bevölkerung Gesamtstadt

Die Einwohnerzahl der Stadt Kassel belief sich am 31.12.2006 auf 191 652 Personen. Anfang der 1990er-Jahre erlebte Kassel infolge starker Wanderungsgewinne einen deutlichen Bevölkerungszuwachs auf über 200 000 Einwohner, in den darauf folgenden Jahren bis Ende 2000 reduzierte sich die Einwohnerzahl infolge erheblicher Wanderungsverluste jedoch wieder auf gut 191 000 Personen, um sich dann bei Werten um die 192 000 Einwohner einzupendeln⁷¹.

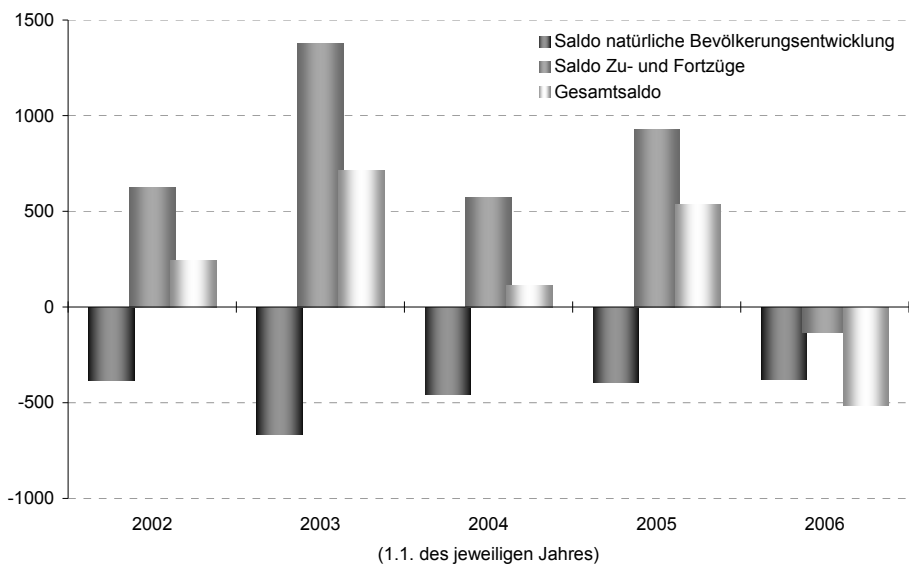
⁷¹ Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Statistische Informationen: Zeitreihe der Bevölkerung in Kassel ab 1950.

Abbildung 25: Einwohnerentwicklung in der Gesamtstadt Kassel 1990 bis 2007



Quelle: Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik; eigene Darstellung.

Abbildung 26: Bevölkerungsbewegung in der Gesamtstadt Kassel 2002 bis 2006



Quelle: Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik; eigene Darstellung.

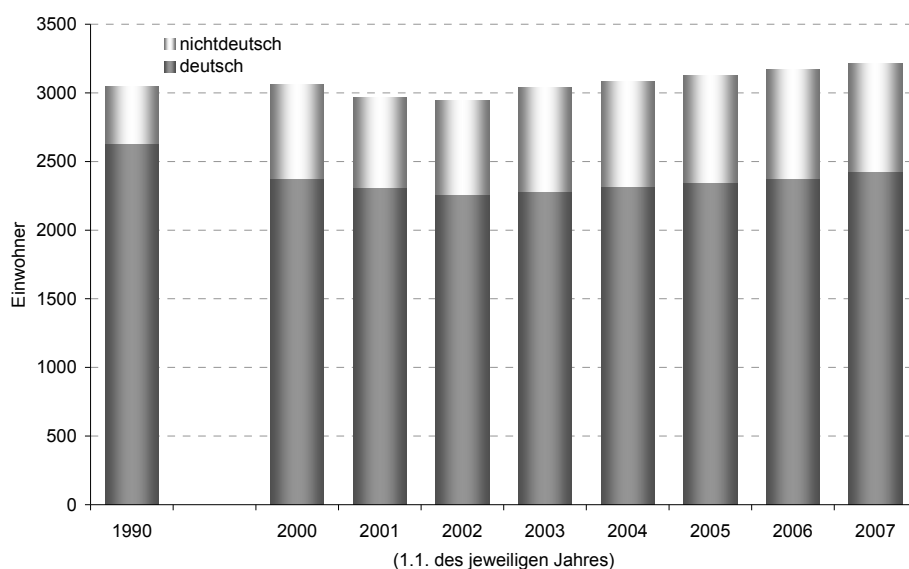
Die natürliche Bevölkerungsentwicklung der Stadt Kassel weist seit Anfang der 1970er-Jahre konstant einen negativen Saldo auf, im betrachteten Zeitraum liegen die Werte zwischen -380 und -700 Personen. Damit sind die Gewinne und Verluste aus der Bevölkerungswanderung entscheidend für die Entwicklung der Kasseler Einwohnerzahlen.

Die Prognose der Stadt Kassel für die Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2015 liegt unter Annahme einer ausgeglichenen Wanderungsbilanz bei etwa 182 000 Einwohnern⁷².

Bevölkerung Innenstadt

In der Kasseler Innenstadt waren zum 31.12.2006 3 217 Einwohner mit Hauptwohnsitz gemeldet, davon 50,6 Prozent Frauen. Nach einem leichten Bevölkerungsrückgang in den Jahren 2000 und 2001 entwickelt sich die Einwohnerzahl seitdem in kleinen Schritten konstant positiv. Der durchschnittliche Einwohnerzuwachs im Vergleich zum Vorjahr lag in den vergangenen vier Jahren bei 1,4 Prozent.

Abbildung 27: Einwohnerentwicklung in der Kasseler Innenstadt 1990 bis 2007 nach Staatsangehörigkeit

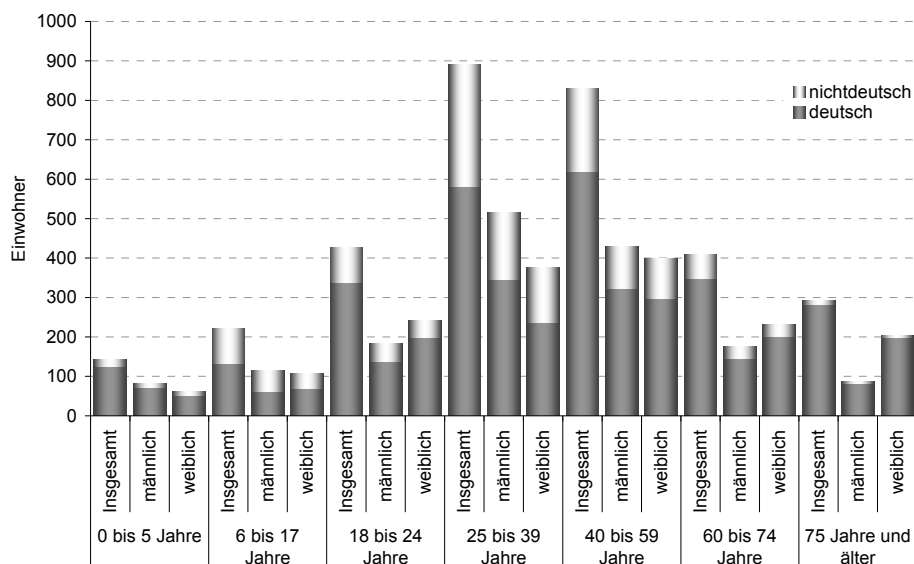


Quelle: Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik; eigene Darstellung.

⁷² Stadt Kassel, Hauptamt – Statistikstelle: Prognosevarianten der Bevölkerungsentwicklung 2003 bis 2015, Stand: 6/2002.

Deutlich erhöht hat sich – insbesondere im Vergleich zur Gesamtstadt – der Anteil von Einwohnern mit nichtdeutscher Staatsangehörigkeit. Anfang der 1990er-Jahre lag der Ausländeranteil in der Kasseler Innenstadt bei 13,7 Prozent (Gesamtstadt: 11,5 Prozent), im Jahr 2000 bei 22,3 Prozent (Gesamtstadt: 13,8 Prozent) und zum 31.12.2006 bei 24,5 Prozent. Damit liegt der Ausländeranteil in der Innenstadt deutlich über dem der Gesamtstadt, hier ist zum gleichen Zeitpunkt ein Anteil von 13,3 Prozent zu verzeichnen⁷³.

Abbildung 28: Bevölkerung in der Innenstadt nach Alter, Geschlecht und Staatsangehörigkeit



Quelle: Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik; eigene Darstellung.

Die Differenzierung der Bevölkerung nach Alter und Geschlecht zeigt eine deutliche Dominanz der Altersklasse „25 bis 39 Jahre“ (34,8 Prozent der Innenstadtbewohner) gefolgt von der Gruppe „40 bis 59 Jahre“ (25,8 Prozent). Die Altersklassen „0 bis 5 Jahre“ und „6 bis 17 Jahre“ stellen gemeinsam 11,3 Prozent der Bevölkerung, die Gruppen „60 bis 74 Jahre“ und „75 Jahre und älter“ dagegen 21,8 Prozent (die Gruppe „75 Jahre und älter“ allein hat bereits einen Anteil von über 9 Prozent). Diese Zahlen machen die Überalterung der innerstädtischen Bevölkerung mehr als deutlich. Im Vergleich zur gesamtstädtischen Altersverteilung gibt es in der Innenstadt weniger Kinder und Jugendliche (Gesamtstadt: 16,2 Prozent, Innenstadt 11,3 Prozent), aber auch weniger Personen im Renten-

⁷³ Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Statistische Informationen: Bevölkerung der Stadt Kassel nach Altersgruppen und Herkunft in den Statistischen Bezirken 012 + 013, Stand: 31.12.2006.

ter (65 Jahre und älter): In der Gesamtstadt beläuft sich der Anteil auf 20,2 Prozent, in der Innenstadt auf 17,4 Prozent.

Das Verhältnis von weiblichen und männlichen Einwohnern differiert in den einzelnen Altersklassen. Besonders auffällig sind der deutliche Männerüberschuss in der Gruppe der 25- bis 39-Jährigen und die Frauen-Überschüsse in den Gruppen „18 bis 24 Jahre“, „60 bis 74 Jahre“ und „75 Jahre und älter“. Letztere lassen sich durch die Bevölkerungsverluste – insbesondere männlicher Personen – des Zweiten Weltkriegs erklären.

Auch die Differenzierung nach deutscher und nichtdeutscher Staatsangehörigkeit ergibt interessante Unterschiede zwischen den einzelnen Altersklassen. Während der Ausländeranteil in den Gruppen „75 Jahre und älter“ (3,8 Prozent) und „0 bis 5 Jahre“ (12,6 Prozent) deutlich unter dem Durchschnittswert für die gesamte Innenstadtbevölkerung liegt (24,5 Prozent), weisen die Gruppen „6 bis 17 Jahre“ (40,4 Prozent) und „25 bis 39 Jahre“ (34,8 Prozent) deutliche Abweichungen nach oben auf. Einzig in der Gruppe „40 bis 59 Jahre“ findet sich mit 25,4 Prozent in etwa der Wert, der für die Innenstadtbevölkerung insgesamt genannt wurde⁷⁴.

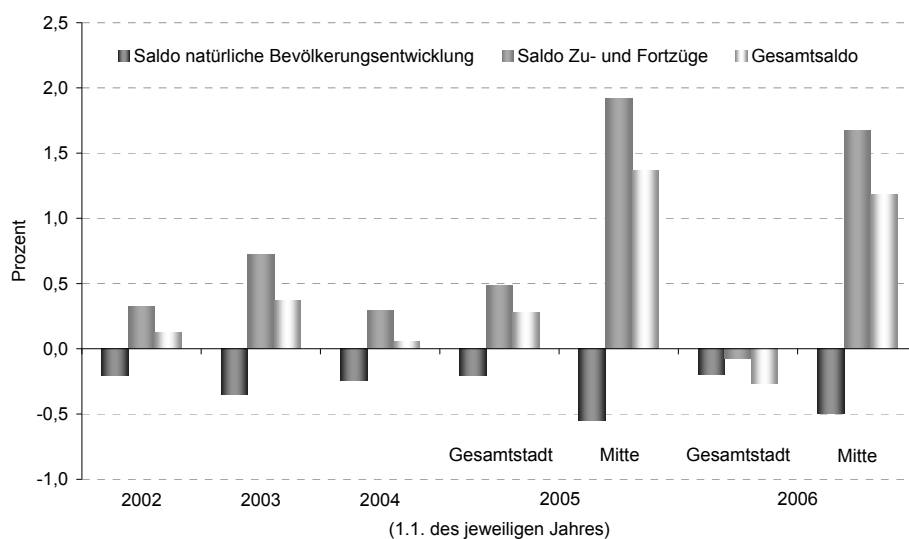
Daten zur Bevölkerungsbewegung liegen für die Innenstadt nicht vor, hier muss auf Angaben für den gesamten Stadtteil Mitte zurückgegriffen werden. In den Jahren 2005 und 2006 konnte die Zahl der Geburten die der Sterbefälle nicht vollständig ausgleichen, so dass jeweils ein negativer Saldo von etwa -0,5 Prozent entstand. Da jedoch 2005 und 2006 deutliche Wanderungsgewinne erzielt wurden (1,7 bzw. 1,9 Prozent), entstand in beiden Jahren ein positiver Gesamt-saldo. Dies ist insbesondere im Vergleich zu den Salden der Gesamtstadt bemerkenswert, da diese im Jahr 2006 insgesamt negativ ausfielen und in den Vorjahren auch nur deutlich schwächere Wanderungsgewinne verzeichnet werden konnten.

Die Bevölkerungsdichte betrug zum 1.1.2006 in der Innenstadt 3 968 Einwohner/km², im Vergleich dazu beträgt der Wert für die Gesamtstadt Kassel 1 802 Einwohner/km²⁷⁵.

74 Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik, Statistische Informationen: Bevölkerung der Stadt Kassel nach Altersgruppen und Herkunft in den Statistischen Bezirken 012 + 013, Stand: 31.12.2006.

75 Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik, Statistische Informationen: Bevölkerungsdichte im jeweiligen Gebiet pro qkm.

Abbildung 29: Bevölkerungsbewegung in der Stadt Kassel 2002 bis 2006 und im Stadtteil Mitte 2005 und 2006 (prozentual zum 1. Januar des Jahres)



Quelle: Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik; eigene Darstellung.

Innerstädtische Haushalte⁷⁶

Die Anzahl der Haushalte in der Kasseler Innenstadt belief sich zum 31.12.2006 auf 1 976. Bei einer Einwohnerzahl von 3 217 Personen ergibt sich eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 1,6 Personen pro Haushalt. Die Gesamtstadt weist im Vergleich dazu eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 1,9 Personen auf. Eine deutliche Mehrheit der Kasseler Innenstadtbewohner lebt in Ein-Personen-Haushalten (65 Prozent). Diese werden gefolgt von Zwei-Personen-Haushalten (19 Prozent) und Drei-Personen-Haushalten (9,2 Prozent). Vier oder mehr Personen leben lediglich in 6,8 Prozent der Haushalte.

In 11,4 Prozent der innerstädtischen Haushalte leben Kinder, 88,6 Prozent dagegen sind Haushalte ohne Kinder. Nach der Anzahl der Kinder differenziert ergeben sich 6,4 Prozent Haushalte, in denen ein Kind lebt, 3,8 Prozent mit zwei Kindern sowie drei Kinder und mehr in 1,3 Prozent der Haushalte⁷⁷.

⁷⁶ Anmerkung: Bei den Haushaltsangaben handelt es sich nicht um exakte Zählungen. Die Haushaltstypen wurden mit Hilfe eines Generierungsverfahrens aus dem Einwohnerregister ermittelt.

⁷⁷ Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik, Statistische Informationen: Haushalte in den statistischen Bezirken 012 + 013, Stand: 31.12.2006.

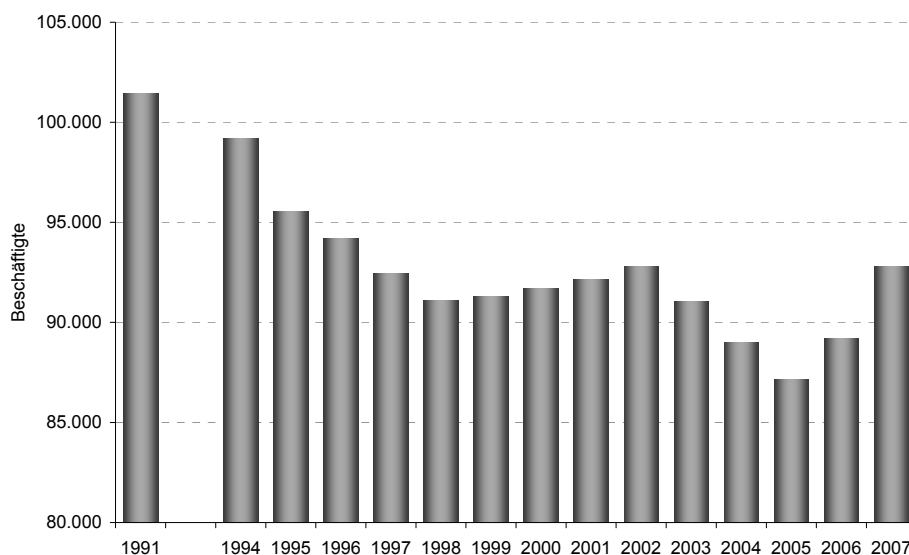
Der Anteil von Ein-Personen-Haushalten liegt innerstädtisch deutlich über dem der Gesamtstadt (rund 51 Prozent), der Anteil kinderloser Haushalte bewegt sich gesamtstädtisch mit etwa 82 Prozent ebenfalls auf einem hohen Niveau⁷⁸.

5.4.2.2 Einkommen und Arbeit

Gesamtstadt

Im Jahr 2003 betrug das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte je Einwohner 14 848 Euro. Dies waren gut 1 000 Euro weniger als im Durchschnitt des Landkreises Kassel und knapp 2 300 Euro weniger als im Bundesdurchschnitt. Im Zeitraum 1991 bis 2003 sind die Einkommen der Kasseler Einwohner im Vergleich zur konstant positiven Einkommensentwicklung in der gesamten Bundesrepublik deutlich schwächer angestiegen, in einzelnen Jahren war die Entwicklung sogar rückläufig⁷⁹.

Abbildung 30: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Arbeitsort Kassel 1991 bis 2007



Quelle: Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik; eigene Darstellung.

⁷⁸ Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Jahresbericht 2006, S. 25 f.

⁷⁹ Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Statistische Informationen: Verfügbares Einkommen der privaten Haushalte in Kassel, Hessen und Deutschland je EW in Euro.

Zum 30.6.2006 wurden 89 206 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Arbeitsort Kassel verzeichnet, darunter 46,6 Prozent Frauen. Knapp ein Viertel (23,4 Prozent) der Beschäftigten war im Bereich „Handel, Gastgewerbe und Verkehr“ beschäftigt, gut 22 Prozent im produzierenden Gewerbe und über 54 Prozent in der Dienstleistungsbranche⁸⁰.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort Kassel hat seit 1991 zwei größere Talfahrten erlebt. Ein deutlicher Rückgang um rund 10 000 Beschäftigte war zwischen 1991 bis 1998 zu verzeichnen (von knapp 101 500 Personen auf gut 91 100 Personen), nach einem leichten Zuwachs auf etwa 92 800 bis zum Jahr 2002 folgte eine zweite Phase deutlichen Beschäftigtenrückgangs auf gut 87 000 Personen im Jahr 2005. Seit 2006 sind jährlich deutliche Zuwächse an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zu verzeichnen: Zum 30.6.2007 waren 92 814 Personen gemeldet, damit wurde der Wert des Jahres 2002 leicht übertroffen. Es scheint, als haben Stadt und Region die strukturelle Krise überwunden⁸¹.

Der Strukturwandel in Nordhessen lässt sich auch in Kassel an der Veränderung der Zahl der Erwerbstätigen nach Branchen ablesen: Im Zeitraum 1996 bis 2004 sank die Zahl der Erwerbstätigen im produzierenden Gewerbe um 16,5 Prozent und im Baugewerbe um 17,9 Prozent. Gleichzeitig erlebte der Bereich „Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleistung“ einen Zuwachs um 26,3 Prozent.

Bezogen auf den Zeitraum 1995 bis 2004 lässt sich die interessante Beobachtung machen, dass bei einer deutlich gesunkenen Zahl von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (-12,7 Prozent bzw. 7 612 Personen) die Zahl der Erwerbstätigen insgesamt nahezu stabil geblieben ist (-0,8 Prozent). Dies ist unter anderem durch einen deutlichen Anstieg der Selbstständigen um 28,6 Prozent (2 600 Personen) zu erklären⁸².

Die starken Verflechtungen zwischen Kernstadt und Region im Verdichtungsraum Kassel lassen sich an einer hohen Zahl von Einpendlern deutlich ablesen: Von den 92 814 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Kassel (30.6.2007) sind 61,1 Prozent Einpendler in die Stadt (56 706 Personen). Mit Wohnort Kassel sind zum 30.6.2007 53 603 Personen gemeldet, davon verlässt etwa ein Drittel (17 495 Personen) die Stadt zum Arbeiten. Die Anteile von Ein- und Auspendlern haben sich im Zeitraum 2000 bis 2007 kaum verändert⁸³.

80 Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Jahresbericht 2006, S. 12.

81 Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Statistische Informationen: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Kassel.

82 Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Statistische Informationen: Erwerbstätige in Kassel.

83 Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: <http://www.stadt-kassel.de/cms01/stadtinfo/zahlen/kurzundbuendig/>

Die Arbeitslosenquote betrug im Jahr 2006 16,7 Prozent, im Vergleich zum Vorjahr (19,2 Prozent) reduzierte sich die Zahl der Arbeitslosen um über elf Prozent. Der Anteil der Langzeitarbeitslosen belief sich 2006 auf 52,8 Prozent, 10,4 Prozent der Arbeitslosen waren unter 25 Jahre alt⁸⁴.

Durch die Umstellung der Zählweise infolge der „Hartz-IV“-Reform war die Arbeitslosenquote im Jahr 2005 deutlich höher als in den Vorjahren, seitdem entwickelt sie sich jedoch rückläufig und lag im September 2007 mit 13,3 Prozent deutlich unter den Werten der Jahre 2000 bis 2004. Auch im Landkreis und im Regierungsbezirk Kassel entwickelt sich die Arbeitslosenquote stark rückläufig: Der Wert für den Landkreis Kassel lag im März 2008 mit 6,1 Prozent sogar deutlich unter dem Wert für das Bundesland Hessen (6,9 Prozent)⁸⁵.

Innenstadt und Stadtteil Mitte

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort Innenstadt betrug zum 31.12.2006 833 Personen, das sind 25,9 Prozent der Innenstadtbewohnerschaft. 46,1 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind Frauen, 18,7 Prozent haben nicht die deutsche Staatsbürgerschaft⁸⁶.

Im gesamten Stadtteil Mitte waren im Jahr 2006 30,2 Prozent der Einwohner als sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gemeldet. Dieser Anteil hat sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich verringert; es waren beispielsweise im Jahr 2002 noch 33 Prozent und im Jahr 2004 31,1 Prozent gewesen⁸⁷.

Die Arbeitslosenquote im Stadtteil Mitte lag im Jahr 2006 bei 21,5 Prozent, wie auch auf gesamtstädtischer Ebene hat sich hier im Vergleich zum Vorjahr (25,1 Prozent) eine deutliche Verringerung ergeben. Zum 30.6.2006 bezogen 663 Arbeitslose Leistungen nach dem SGB II (Arbeitslosengeld II), darunter waren 61,4 Prozent Männer und 38,6 Prozent Frauen. Der Ausländeranteil betrug 27,3 Prozent, der Anteil der Langzeitarbeitslosen belief sich auf 58,4 Prozent⁸⁸.

84 Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik, Jahresbericht 2006, S. 12.

85 Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: <http://www.stadt-kassel.de/cms01/stadtinfo/zahlen/infos/08424//index.html>

86 Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik, Statistische Informationen: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den statistischen Bezirken 012 + 013, Stand: 31.12.2006.

87 Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik, Jahresbericht 2006, Seite 28.

88 Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Jahresbericht 2006, S. 27 und Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Statistische Informationen: Arbeitslose nach dem Wohnort mit Leistungsbezug nach dem SGB II und/oder SGB III.

Tabelle 11: Vergleich ausgewählter Arbeitsmarktdaten für die Gesamtstadt Kassel, den Stadtteil Mitte und die Innenstadt

	Gesamtstadt (GS)	Stadtteil Mitte	Innenstadt (IS)
Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Personen mit Wohnort in Kassel 2007 (GS) bzw. 2006 (Mitte und IS)	53.603	rd. 2.250	833
Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigte an Einwohnerzahl	27,9%	30,2%	25,9%
Arbeitslosenquote 2006	16,7%	21,5%	–
Anteil Langzeitarbeitslose an Arbeitslosen	52,8%	58,4%	–
Anteil Ausländer an Arbeitslosen	23,8%	27,3%	–

Quellen: Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Statistische Informationen, Jahresbericht 2006 und <http://www.stadt-kassel.de/cms01/stadtinfo/zahlen/kurzundbueendig>; eigene Darstellung.

5.4.2.3 Infrastruktur und Versorgung

Einzelhandel

Als Oberzentrum in der Region Nordhessen erfüllt die Stadt Kassel nicht nur für die eigene Bevölkerung, sondern für ein Einzugsgebiet von etwa einer Million Menschen Versorgungsfunktionen (insbesondere langfristiger und periodischer Bedarf), aber auch kulturelle und soziale Aufgaben. Das Einzugsgebiet erstreckt sich über Nordhessen hinaus auf die angrenzenden Gebiete in Südniedersachsen, Ostwestfalen und Westthüringen⁸⁹. In der Kasseler Innenstadt finden sich insgesamt 281 Einzelhandelsgeschäfte. Diese konzentrieren sich in den als Fußgängerzone ausgewiesenen Straßenzügen Obere Königsstraße (72), Königsplatz (57), Wilhelmstraße (29) und Treppenstraße (11) sowie den davon eingeschlossenen, aber nicht oder nur teilweise autofreien Bereichen Kölnische Straße (30), Wolfsschlucht (21) und Neue Fahrt (18). Weitere Konzentrationen von Einzelhandelsgeschäften sind



Untere Königsstraße in Kassel.
Foto: Franciska Frölich von Bodelschwingh

⁸⁹ Regierungspräsidium Kassel, Geschäftsstelle der Regionalversammlung Nordhessen: Regionalplan Nordhessen 2006 – Anhörungs- und Offenlegungsentwurf, Stand: 6/2006, S. 18 und S. 29 f. sowie Darstellung der Wirtschaftsförderung Region Kassel GmbH unter <http://www.wfg-kassel.de>

entlang der Kurt-Schumacher-Straße (19) und der Obersten Gasse (13) sowie an Martinsplatz (18) und Friedrichsplatz (12) zu verzeichnen⁹⁰.

Soziale Infrastruktur

Im Stadtteil Mitte gibt es drei Kindertagesstätten, eine von ihnen liegt in der Innenstadt⁹¹. Diese bietet für 20 Kinder ab 1,5 Jahren bis zur Einschulung eine Ganztagsbetreuung an, die im Stadtteil Mitte außerhalb der Innenstadtabgrenzung gelegenen Kindertagesstätten bieten 24 Halbtagsplätze für Kinder ab drei Jahren bzw. elf Ganztagsplätze für Kinder zwischen ein und vier Jahren⁹². Im Stadtteilportrait Mitte 2003 wird das Betreuungsangebot im Stadtteil Mitte bzw. der benachbarten Kitas in angrenzenden Stadtteilen als ausreichend bewertet. Es waren zu diesem Zeitpunkt zwar keine freien Plätze verfügbar, alle anspruchsberechtigten Kinder hätten jedoch einen Platz erhalten⁹³.



Spielplatz am Entenanger.
Foto: Franciska Frölich von Bodelschwingh

Des Weiteren ist im Stadtteil Mitte ein Gymnasium angesiedelt, es liegt jedoch ebenfalls außerhalb der Innenstadtabgrenzung. Unmittelbar an die Innenstadt angrenzend – aber außerhalb des Stadtteils Mitte gelegen – finden sich darüber hinaus eine Grundschule und ein weiteres Gymnasium sowie etwas weiter entfernt drei Berufsschulen⁹⁴. Am Entenanger liegt ein Kinderspielplatz, in der Unteren Karlsstraße eine Skate-Anlage, am Karlsplatz wurde ein Treffpunkt für Mädchen „Girls Only“ eingerichtet. Weitere innerstädtische Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche bieten CVJM (Wolfsschlucht) und Adolph-Kolping-Haus (Die Freiheit), darüber hinaus befinden sich in der Obersten Gasse eine Kinder- und Jugendbücherei und im Rathaus die Stadtbücherei⁹⁵.

90 Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Zusammenstellung; Standorte der Einzelhandelsgeschäfte im Innenstadtbereich, Stand: 9/2006.

91 Stadt Kassel, Jugendamt, Kindergarten- und Grundschulfaltplan sowie Kinder- und Jugendstadtplan unter <http://map.megatel.de/kassel/stadtplan/index.jsp?page=kijupla.jsp&css=>

92 <http://www.stadt-kassel.de/cms01/verwaltung/aemter/kitas/index.html>, abgerufen am 12.11.2008.

93 Stadt Kassel, Jugendamt, Stadtteilportrait Mitte, Stand: 20.11.2003.

94 Stadt Kassel, Jugendamt, Stadtteilportrait Mitte, Stand: 20.11.2003 sowie <http://www.stadt-kassel.de/cms01/verwaltung/aemter/schulen/>, abgerufen am 12.11.2008.

95 Stadt Kassel, Jugendamt, Stadtteilportrait Mitte, Stand: 20.11.2003 sowie Kinder- und Jugendstadtplan unter <http://map.megatel.de/kassel/stadtplan/index.jsp?page=kijupla.jsp&css=>

5.4.2.4 Wohnungsbestand und -neubau

Zum 31.12.2005 waren in der Kasseler Innenstadt 258 Wohngebäude mit insgesamt 1 962 Wohnungen verzeichnet⁹⁶. Knapp die Hälfte der Wohnungen befindet sich in der Hand der örtlichen Wohnungsbaugesellschaften: Die GWG (Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Kassel mbH) verwaltet seit 1990 konstant 474 Wohnungen, die Gesellschaft „Wohnstadt“ hält etwa 450 Wohnungen⁹⁷. Die übrigen Wohnungen befinden sich in Privateigentum. Zum Zeitpunkt der letzten Volkszählung (1987) wurden durchschnittlich 4,6 Prozent der innerstädtischen Wohnungen als selbst genutztes Eigentum bewohnt, der Wert für die Gesamtstadt lag bei 20,2 Prozent⁹⁸.

In der Kasseler Innenstadt dominieren Wohnungen mit drei oder vier Räumen (einschließlich Küche). Der Anteil der Vier-Raum-Wohnungen lag am 31.12.1999 bei 37,7 Prozent, dicht gefolgt von den Drei-Raum-Wohnungen mit 33,8 Prozent. Die Ein- oder Zwei-Raum-Wohnungen sind dagegen mit acht Prozent bzw. knapp sieben Prozent deutlich schwächer vertreten, und auch größere Wohnungen haben nur einen geringen Anteil: 10,5 Prozent der Wohnungen haben fünf Räume (einschließlich Küche), und lediglich 3,1 Prozent sechs Räume oder mehr. Die durchschnittliche Wohnungsgröße liegt damit bei 3,5 Räumen (einschließlich Küche)⁹⁹.

Die letzten öffentlich geförderten Baumaßnahmen in der Kasseler Innenstadt liegen über zehn Jahre zurück: Von 1991 bis 1995 wurden insgesamt 26 Wohneinheiten mit öffentlicher Förderung erstellt. Geförderte Eigentumsbildung und Modernisierungsmaßnahmen waren in den vergangenen Jahren ebenso wenig zu verzeichnen wie umfangreichere Neubaumaßnahmen¹⁰⁰.

Im Expertengespräch wurde festgestellt, dass die vom Land Hessen zur Verfügung gestellten Modernisierungsmittel von den Wohnungseigentümern nur vereinzelt in Anspruch genommen werden, da die Mieterhöhungspotenziale ihres Erachtens ausgeschöpft erscheinen. Der Modernisierung des Wohnungsbestandes komme jedoch eine große Bedeutung zu, da sich darüber noch am ehesten eine Steuerung der Sozialstruktur erreichen lasse.

Wohnungsleerstand spielt in der Kasseler Innenstadt keine Rolle. Die Leerstandquote liegt bei etwa ein bis zwei Prozent und damit noch unterhalb der marktüblichen Fluktuationsreserve von drei Prozent¹⁰¹.

96 Stadt Kassel, Wohnungsamt, Auskunft 11/06.

97 Angaben der GWG bzw. der Gesellschaft Wohnstadt auf Nachfrage, Stand: 8/2006.

98 Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Statistische Informationen: Anteil der Eigentümerwohnungen an allen bewohnten Wohnungen am 25.5.1987.

99 Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Statistische Informationen: Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden in der Innenstadt, Stand: 31.12.1999.

100 Stadt Kassel, Zusammenstellung: Öffentlich geförderte Baumaßnahmen in der Innenstadt.

101 Stadt Kassel, Wohnungsamt, Auskunft 7/2007.

5.4.2.5 Stadtentwicklung und Denkmalschutz

Die Kasseler Altstadt war bis zur vollständigen Zerstörung im Zweiten Weltkrieg eine Fachwerkstadt. Dem Flächenbombardement im Oktober 1943 hielten nur einige Monumentalbauten aus Stein stand, die nun solitär zwischen den unaufwändigen Nachkriegsbauten des heutigen Kassels stehen. Einzig das historische Straßenraster ist weitgehend erhalten geblieben, da bei der Neubebauung die alten Grundstückszuschnitte zu Grunde gelegt wurden. Die innerstädtischen Wohnquartiere sind durch eine „sachlich schlichte Blockbebauung“¹⁰² der 1950er-Jahre mit großzügigen Blockinnenbereichen geprägt.

Insbesondere um stadträumlichen Defiziten entgegenzuwirken, wurden Mitte der 1980er-Jahre erste Städtebauförderungsmittel zur Sanierung der Kasseler Innenstadt bewilligt, 1992 wurde die Sanierung förmlich eingeleitet und konnte 2005 abgeschlossen werden. Im Mittelpunkt standen stadträumliche Maßnahmen – Platzgestaltungen, der Bau einer Tiefgarage zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs und die Ausweitung der Fußgängerzone – sowie Modernisierungsmaßnahmen an historischen Gebäuden und Nachkriegsbauten¹⁰³. Die Programme „Soziale Stadt“ und „Stadtumbau West“ kommen in der Kasseler Innenstadt nicht zum Einsatz, die Programmgebiete liegen in den Stadtteilen Nord und Oberzwehren¹⁰⁴.

Die Kasseler Innenstadt ist (in der für die Untersuchung gewählten Abgrenzung) im Flächennutzungsplan der Stadt durch Kerngebietsflächen und Flächen für den Gemeinbedarf geprägt. Reine Wohnbauflächen finden sich nur in den östlichen Randbereichen. Dieser im Vergleich zu anderen Fallstudienstädten geringe Umfang von Wohnbauflächen ist auf die kleinräumige Innenstadtabgrenzung zurückzuführen¹⁰⁵.

Ein im Norden und im Westen etwas weiter gefasstes Innenstadtverständnis liegt dem im Frühjahr 2008 vorgestellten Innenstadtleitbild der Stadt zugrunde. Für die Handlungsfelder „Städtebau“, „Wirtschaft“, „Kultur“, „Verkehr“ und „Wohnen, Arbeiten, Soziales“ werden auf einer Analyse der Stärken, Schwächen und Potenziale aufbauend Ziele und Maßnahmen zur Stärkung der Innenstadt entwickelt. In Bezug auf die Stadtgestalt wird unter anderem eine weitere Aufwertung der öffentlichen Räume angestrebt, die sich zukünftig durch eine an einem Gesamtkonzept orientierte individuelle Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität auszeichnen sollen. Auf das Themenfeld „Wohnen“ bezogen wird das Ziel formuliert, die Attraktivität des innerstädtischen Wohnens insbesondere auch für Familien zu steigern. Bauliche und freiraumplanerische Verbesserungen des Bestands

102 Magistrat der Stadt Kassel, Dezernat für Verkehr, Umwelt, Stadtentwicklung und Bauen: Leitbild zur Entwicklung der Innenstadt Kassel, Kassel 2008, S. 45.

103 Magistrat der Stadt Kassel, Stadtplanung und Bauaufsicht: Sanierung – Innenstadt Bericht, 5/2005.

104 Übersicht der Programmgebiete unter www.soziale-stadt.de und www.stadtumbau-hessen.de

105 Zweckverband Raum Kassel: Flächennutzungsplan 2007 (Entwurf), Kassel 2008 unter http://www.zrk-kassel.de/FNP/pdf/Gemeindebereiche/FNP_Bereich_KS.pdf

und des Wohnumfelds werden dazu ebenso angestrebt wie die Unterstützung neuer urbaner Wohnformen zur funktionalen Aufwertung der bestehenden Bebauung. In der vorangegangenen Stärken-Schwächen-Analyse wurden der unzureichende Modernisierungsstand der Wohnungen sowie die zu kleinen Grundrisse als Hauptursache für die Abwanderung von Familien identifiziert. Ziel der Stadt ist es, eine gute Durchmischung der innerstädtischen Wohnquartiere mit Familien und Alleinlebenden, Jungen und Alten zu erreichen¹⁰⁶.

Denkmalschutz

Prägende Bau- und Kulturdenkmäler aus der Zeit der barockklassizistischen Residenzstadt Kassel sind unter anderem die Anlage des Königsplatzes und des Friedrichsplatzes einschließlich des frühklassizistischen Fridericianums sowie der Altstädter Friedhof am Lutherplatz. Weitere Beispiele für Kulturdenkmäler des Vorkriegs-Kassels sind das St. Elisabeth-Hospital (16. Jahrhundert) in der Obersten Gasse, die wieder aufgebaute gotische Brüderkirche am Renthof und das Rathaus, das im frühen 20. Jahrhundert entstand.

Zu den Kulturdenkmälern aus künstlerischen, städtebaulichen und/oder architekturgeschichtlichen Gründen der Nachkriegszeit zählen unter anderem das Kino Kaskade (1952/53) am Königsplatz, das Verwaltungsgebäude des DGB (1953/54) in der Spohrstraße, das Parkhotel Hessenland (1953) in der Oberen Königsstraße und das Verwaltungsgebäude der AOK (1956/57) am Friedrichsplatz. Der Ständepark als Gesamtanlage mit Geschäfts- und Verwaltungsgebäuden aus den 1950er-Jahren in konzeptionell ähnlicher Bauweise wurde aus geschichtlichen und städtebauhistorischen Gründen zum Kulturdenkmal erklärt, ebenso aus



Nachkriegsdenkmal Treppenstraße.
Foto: Franciska Frölich von Bodelschwinch

künstlerischen und stadtgeschichtlichen Gründen die Gesamtanlage des Entenangers (1954/56) mit viergeschossiger, geschlossener Wohnbebauung.

Die Treppenstraße (1953 angelegt) inklusive ihrer Randbebauung (bis 1957 erstellt) wurde wegen ihrer künstlerischen und städtebaugeschichtlichen Bedeutung als erste Fußgängerstraße Deutschlands zum Kulturdenkmal erklärt¹⁰⁷.

¹⁰⁶ Magistrat der Stadt Kassel, Dezernat für Verkehr, Umwelt, Stadtentwicklung und Bauen: Leitbild zur Entwicklung der Innenstadt Kassel, Kassel 2008, S. 17 und 44 ff.

¹⁰⁷ Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Hrsg.): Baudenkmale in Hessen – Stadt Kassel I, Braunschweig/Wiesbaden 1984.

5.4.2.6 Pkw-Bestand und Parkplatzsituation

Zum 1.1.2006 waren in der Kasseler Innenstadt 270 privat genutzte Pkw pro 1 000 Einwohner zugelassen. Diese Quote liegt erwartungsgemäß unter dem Wert für die Gesamtstadt, hier waren zum gleichen Zeitpunkt 390 Pkw pro 1 000 Einwohner zugelassen¹⁰⁸.

Im „Parkgebührenbereich Zentrum“ der Kasseler Innenstadt stehen etwa 300 öffentliche Parkplätze und knapp 2 900 Parkplätze in Parkhäusern zur Verfügung. Infolge der hohen Einzelhandelskonzentration in der Kasseler Innenstadt entsteht ein erheblicher Parksuchverkehr, die Auslastung der öffentlichen Parkplätze liegt in den gebührenpflichtigen Zeiten bei 100 Prozent. In den sieben Parkhäusern stehen dagegen genügend freie Kapazitäten zur Verfügung, die nicht vollständig ausgelastet sind¹⁰⁹.



Parkplatz am Entenanger.

Foto: Franciska Frölich von Bodelschwingh

5.4.3 Ergebnisse der Expertenbefragung

5.4.3.1 Abgrenzung der Innenstadt

Die von der Stadtplanungsverwaltung gewählte Innenstadtabgrenzung entspricht einem klassischen Innenstadtverständnis: Das Gebiet ist sehr eng umrissen und umfasst im Wesentlichen die kommerziell geprägte City sowie ein unmittelbar anschließendes Wohngebiet. Diese Innenstadtdefinition habe sich auch im Zusammenhang mit der Sanierungstätigkeit entwickelt. Die in den Experteninterviews befragten Personen aus der Wohnungswirtschaft und anderen Bereichen der Stadtverwaltung konnten sich diesem Innenstadtverständnis überwiegend nicht anschließen und argumentierten vor dem Hintergrund anderer Gebietsabgrenzungen. Diese sollen im Folgenden kurz dargestellt werden.

Der überwiegende Teil der Gesprächspartnerinnen und -partner zählt das durch Wohnbebauung geprägte Gebiet um den Pferdemarkt zur Innenstadt hinzu. Die Unterneustadt zählt für knapp die Hälfte von ihnen zur Innenstadt, die andere Hälfte verneint diese Frage, da „der Bürger eine solche Zugehörigkeit nicht empfindet“. Ein Gesprächspartner wies darauf hin, dass sich insbesondere die

¹⁰⁸ Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Statistische Informationen: Kraftfahrzeuge in Kassel am 1.1.2006.

¹⁰⁹ Stadt Kassel, Angaben zur Parkplatzsituation im Mai 2004 sowie Übersicht zu Parkplätzen in Parkhäusern unter <http://www.einkaufen-kassel.de>

Neubewohner der Unterneustadt durchaus auf die Innenstadt beziehen. Es ist damit denkbar, dass sich die Wahrnehmung der Innenstadt im Wandel befindet und sich das etablierte Innenstadtbild durch den Blick der von außen Hinzukommenden verändert.

Die Gesprächspartnerinnen und -partner benennen als die großen innerstädtischen Wohngebiete den Entenanger und den Pferdemarkt. Die Bewohnerschaft des Entenangers wird als etwas besser situiert beschrieben, das Gebiet weise eine stabile soziale Lage bei niedriger Arbeitslosenzahl auf. Es bestehe eine starke Nachfrage nach Wohnraum von jüngeren Menschen.

Im Vergleich zur Bewohnerschaft des Entenangers wird die Bevölkerung des Pferdemarkts als etwas schlechter situiert beschrieben. Das Gebiet weise einen vergleichsweise hohen Anteil älterer Bevölkerung auf, die bereits lange im Quartier ansässig ist und keine Wegzugsabsichten hegt. Jüngere Bevölkerungsgruppen, die im Quartier aufgewachsen sind, verließen dieses überwiegend mit der eigenen Haushaltsgründung, da zum einen das Wohnungsangebot gering ist (geringe Fluktuation) und zum anderen die Wohnungen selbst als nicht adäquat bewertet werden (Ausstattung, Grundriss etc.).

Diejenigen, die die Unterneustadt zur Innenstadt zählen, benennen diese darüber hinaus als drittes innerstädtisches Wohngebiet. Von einzelnen Gesprächspartnern wird das in einem kleinen Teilbereich als autofrei entwickelte Wohnquartier kritisch bewertet, da man mit dem Konzept nicht nur ein besser situiertes, umweltbewusstes Klientel angesprochen habe, sondern auch finanzschwache Bevölkerungsgruppen, die ohnehin kein Kraftfahrzeug halten. Insbesondere die Wohnungswirtschaft hob hervor, dass die Unterneustadt im Vergleich zu Entenanger und Pferdemarkt ein Gebiet mit Entwicklungspotenzialen auch für das gehobene Wohnen ist.

In der unmittelbaren City – links und rechts der Königsstraße – ist die Wohnungsnachfrage eher gering. In der direkten Konkurrenz zu Gewerbe und Einzelhandel sind die Bodenpreise für das Wohnen zu hoch.

5.4.3.2 Image des Innenstadtwohnens

Das Image des Innenstadtwohnens wird in Kassel – insbesondere im Vergleich zu anderen Quartieren – als eher niedrig bewertet, allerdings äußerten mehrere Gesprächspartnerinnen und -partner die Einschätzung, dass in jüngster Zeit ein positiver Imagewandel auszumachen ist. Träger dieses positiven Images seien insbesondere Studierende, Künstler und Personen, die die Innenstadtnähe suchen.

Die Bedeutung und Akzeptanz des innerstädtischen Wohnens wird unabhängig vom Image als hoch bewertet. Jenseits der Fulda sei die Bedeutung des Wohnens im Zusammenhang mit der Neubebauung der Unterneustadt deutlich gestiegen,

grundsätzlich sei das innenstadtnahe Wohnen am Wasser sehr gefragt. Ebenso habe sich die Nachfrage nach Wohnungen am Altmarkt erhöht.

Ein Problem des innerstädtischen Wohnungsbestandes und damit auch Ursache für das Imageproblem ist die Bausubstanz, die als unzeitgemäß und veraltet empfunden wird. Die Wohnungsgrundrisse und die Ausstattung der Wohnungen entsprächen nicht den heutigen Bedürfnissen, da es jedoch quasi keinen Leerstand gibt, werde kein Bedarf für eine grundlegende Modernisierung oder Veränderung des Bestandes gesehen. Eine Chance dafür könne sich ergeben, wenn die Gruppe der Erstbezieher der Wohnungen diese in den kommenden Jahren verlässt und eine jüngere Bevölkerungsgruppe das Quartier „erobert“.



Nachkriegsbauten am Entenanger in Kassel.
Foto: Franciska Frölich von Bodelschwingh

5.4.3.3 Renaissance der Innenstadt

Dass der Suburbanisierungstrend gebrochen und ein „Zurück in die Stadt“ bereits zu verzeichnen – oder zumindest zu erwarten – ist, steht für die Mehrzahl der Gesprächspartnerinnen und -partner außer Frage. Offen blieb jedoch, ob sich dieses „Zurück in die Stadt“ räumlich in der Innenstadt niederschlagen wird oder andere Bereiche der Stadt davon profitieren werden.

Als eine wesentliche Gruppe der Umlandrückkehrer werden ältere Paare beschrieben, die nach dem Auszug ihrer Kinder das Einfamilienhaus im Umland verkaufen. Dieser Trend drücke sich im Preisverfall der Einfamilienhäuser bereits deutlich aus, der wiederum den Wechsel vom Einfamilienhaus in die Eigentumswohnung erschwert. Ein Motiv für den Umzug in die Stadt seien die steigenden Infrastruktur- und Mobilitätskosten des Wohnens im Umland. Zusätzlich begünstigt werde der Trend durch die zunehmende Verbindung von Privat- und Berufssphäre, die auch in Kassel zu beobachten ist. Insbesondere im Dienstleistungssektor werden gute Bedingungen für die Neuansiedlung von Betrieben gesehen. Neben den älteren Paaren zögen auch jüngere Personen oder finanziell Schwächere zurück in die Stadt.

Im Gespräch mit kommunalen Gesprächspartnerinnen und -partnern wurde das Jahr 2005 als Zeitpunkt des „Kippens“ der Umlandwanderung genannt: In diesem Jahr sei die Zuwanderung aus dem Umland erstmals größer gewesen als die Abwanderung dorthin. Für eine Rückkehr von Umlandbewohnern in die Innenstadt spricht zum einen die positive Bevölkerungsentwicklung, die seit 2002 zu verzeich-

nen und auf deutliche Wanderungsgewinne zurückzuführen ist. Zum anderen wurden von einem Gesprächspartner aus der Wohnungswirtschaft erkennbare Vermietungsschwierigkeiten in städtischen Randlagen und dem näheren Umland beschrieben, in der Innenstadt bestünden derartige Probleme dagegen nicht.

Allerdings zeige sich auch hier wieder das strukturelle Problem des innerstädtischen Wohnungsbestandes: Wohnflächen von mehr als 100 m² können aufgrund der Wohnungsgrundrisse im Bestand kaum angeboten werden. Ebenso könne ein Bedarf nach gehobenem Wohnen für besser situierte Interessenten nicht befriedigt werden, da adäquate Wohnungen nicht vorhanden sind und nur wenige Flächen für entsprechende Neubauten zur Verfügung stehen.

Obwohl die Spitze des Suburbanisierungsprozesses in Kassel offensichtlich überschritten ist, bedeutet dies nicht, dass die Entwicklung vollständig durch das „Zurück in die Stadt“ aufgehoben wurde. Es existiert nach wie vor das Wohnleitbild des freistehenden Einfamilienhauses im Umland (zumal die Entfernungen zur Stadt nur gering sind), gleichzeitig zieht es andere zurück in die (Innen-)Stadt. Denjenigen, die vom eigenen Haus träumen, habe die Innenstadt momentan keine Alternative zu bieten, so gerne die Stadt diese Gruppen in der Stadt halten würde. Der vorhandene Wohnungsbestand könne den Wohnwunsch „freistehendes Einfamilienhaus oder Reihenhauses“ nicht ermöglichen, für konkurrenzfähige Neubau-Alternativen stünden jedoch ohne den Rückbau von Nachkriegsbauten nicht ausreichend Flächen zur Verfügung. Der Abriss könne und werde allerdings nicht zur Diskussion stehen, solange die Wohnungen voll vermietet sind und die Wohnungsbaugesellschaften Mittel in die Instandhaltung investieren.

5.4.3.4 Wohnen versus Gewerbe oder „Was sagt die Immobilienwirtschaft?“

Trotz der geringen Leerstandsquote (siehe Abschnitt 5.4.2.4) herrscht in der Kasseler Innenstadt insgesamt eine sehr entspannte Wohnungsmarktsituation. Das Angebot ist insbesondere durch kleine Wohnungen geprägt und insofern etwas einseitig – gleichwohl sei die Vermietungslage unproblematisch, was sich in dem geringen Anteil leer stehender Wohnungen ausdrückt. Aufgrund dieser entspannten Marktlage lohne sich allerdings der frei finanzierte Wohnungsbau nicht, denn die Kostenmiete entspreche vielfach der Marktmiete. Im Eigentumssektor seien dagegen Gewinne möglich, die Angebote finden sich jedoch nicht in der Innenstadt, sondern entlang der Fulda.

Im Innenstadtbereich werden eher kleine Wohnungen nachgefragt, des Weiteren besteht verstärktes Interesse an Drei-Zimmer-Wohnungen. Größere Wohnungen würden dagegen eher am Stadtrand gesucht. Die Preise liegen zwischen drei Euro und 6,50 Euro, wobei die preiswerten Wohnungen eher an den Ausfallstraßen liegen. Die Preise für den Erwerb von Wohneigentum seien ebenso wie die

Mietpreise eher günstig, es sei jedoch durch eine zunehmende Nachfrage nach gut geschnittenen Eigentumswohnungen ein leichter Anstieg zu verzeichnen.

In die innerstädtischen Wohnungsbestände aus den 1950er-Jahren wurden vor 20 Jahren größere Investitionen getätigt, so dass sie sich in einem grundsätzlich guten Zustand befinden, wenngleich Grundrisse, Ausstattung oder Energieeffizienz häufig nicht den heutigen Maßstäben entsprechen. Die Wohnungsbaugesellschaften sind bemüht, diese Defizite beispielsweise durch Grundrissveränderungen zur Wohnungsvergrößerung, Modernisierung der Ausstattung oder Steigerung der Energieeffizienz zu mindern. Als ein weiterer Ansatz zur Qualitätssteigerung wird die Aufwertung des Wohnumfelds genannt.

Ein Abriss von Gebäuden aus den 1950er-Jahren zugunsten höherwertiger Neubauten wurde zum gegenwärtigen Zeitpunkt von allen Gesprächspartnerinnen und -partnern ausgeschlossen. Das unternehmerische Risiko sei vor dem Hintergrund der niedrigen erzielbaren Preise und der geringen Nachfrage zu hoch. Attraktives Wohnen in einem Baulückenprogramm zu realisieren sei aufgrund der stark begrenzten Flächenverfügbarkeit nur in geringem Maße möglich. Eine „Entdeckung der Innenstadt“ durch Investoren kann demnach in Kassel bislang nicht festgestellt werden. Gleichwohl wird von der Stadt ein Bedarf für mehr zeitgemäßen Wohnraum in der Innenstadt gesehen, um diese als Wohnstandort aufzuwerten und „mehr Leben in die Stadt zu holen“.



Sanierte 50er-Jahre-Bauten am Entenanger.
Foto: Franciska Frölich von Bodelschwingh

Eine Verdrängung des Wohnens durch gewerbliche Nutzungen findet nach mehrheitlicher Auffassung der Gesprächspartnerinnen und -partner in der Kasseler Innenstadt nicht statt. Ein Konkurrenzverhältnis zwischen Wohnen und Gewerbe gäbe es derzeit in Kassel nicht, abgesehen von der Königsstraße könne mit Gewerbetrieben keine höhere Rendite als im Wohnungssektor erzielt werden. Diese Aussage wurde sowohl auf den Eigentums- wie auch den Mietbereich bezogen.

Die Möglichkeiten der Umwandlung von Gewerbe- in Wohnflächen seien ebenfalls sehr begrenzt. Potenziale werden für eine innerstädtische Baulückenbebauung gesehen, bei der im Erdgeschoss Gewerbe- und in den folgenden Geschossen Wohnflächen entstehen. Aufgrund des entspannten Wohnungsmarkts sei jedoch das unternehmerische Risiko derartiger Projekte sehr hoch, die großen Anbieter befürchten zudem, ihren eigenen Beständen Konkurrenz zu machen.

Von allen Gesprächspartnerinnen und -partnern (Stadtpolitik und -verwaltung sowie Wohnungswirtschaft) wird ein deutlicher Bedarf an Angeboten für gehobe-

nes Wohnen formuliert. Aufgrund der vorhandenen Bausubstanz, die sich in einem guten Zustand befindet, sei der Spielraum für den Neubau höherwertigen Wohnraums in der Innenstadt sehr gering, dieser sei jedoch wichtig, um auch besser situierten Nachfragergruppen (gehobene Mittelschicht) Angebote machen zu können und vielfältigere Wohnformen zu ermöglichen. Angesichts des Wunsches, rückzugewilligen Umlandbewohnern attraktive Wohnungen in der Innenstadt anzubieten (siehe Abschnitt 5.4.3.3), wird die Notwendigkeit des Neubaus ebenfalls deutlich. Von Seiten der Immobilienwirtschaft wurde die deutliche Bitte an die Stadtpolitik formuliert, entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen.

Im Bereich des Entenangers werden Potenziale für den Neubau höherwertiger Wohnbauten gesehen, gleichzeitig wird in den Gesprächen mehrfach darauf hingewiesen, dass entsprechende Angebote nicht zu einer Verdrängung der angestammten Bevölkerung führen dürften. Die Bewahrung einer sozial gemischten Bewohnerstruktur wird als klares Ziel der Stadtpolitik formuliert.

5.4.3.5 Fördert der demographische Wandel die Innenstadtentwicklung?

Dass die Innenstadtentwicklung durch veränderte Bevölkerungs- und Altersstrukturen positiv beeinflusst wird, kann in Kassel nicht beobachtet werden. Die Gruppe der Personen, die 60 Jahre und älter sind, ist bereits stark vertreten und stellt rund 22 Prozent der Innenstadtbewohnerschaft, viele – insbesondere Frauen – leben allein. Der Anteil der Ein-Personen-Haushalte ist mit 65 Prozent vergleichsweise hoch, weitere 19 Prozent sind Zwei-Personen-Haushalte. Die Annahme, dass die Innenstädte von einem stärkeren Zuzug älterer Personen profitieren werden, da diese kurze Wege und ein dichtes Infrastrukturnetz suchen, kann in Kassel bisher nicht belegt werden. Der Zuzug von Umlandrückkehrern im Vorruhestands- oder Rentenalter in die Innenstadt ist aufgrund der beschriebenen Defizite des Wohnungsbestandes gering. Die zweite große Gruppe der Innenstadtbewohner sind Studierende, die die Innenstadt jedoch mit Berufsbeginn oder spätestens bei Familiengründung verlassen, da dort kein adäquater Wohnraum zur Verfügung steht. Einzig in der Unterneustadt könnte flexibel auf die veränderten Ansprüche reagiert werden.

Der Vergleich der innerstädtischen und der gesamtstädtischen Haushaltsgröße lässt keinen Rückschluss darauf zu, dass die Haushaltsgröße in der Innenstadt langsamer sinkt als in der Gesamtstadt, da nicht genügend Vergleichswerte aus den Vorjahren vorliegen. Deutlich wird, dass der innerstädtische Wert mit rund 1,6 Personen pro Haushalt aufgrund des großen Anteils von Ein-Personen-Haushalten (65 Prozent) niedriger ist als der gesamtstädtische Wert (1,9 Personen pro Haushalt, rund 51 Prozent Ein-Personen-Haushalte). Es ist davon auszugehen, dass die gesamtstädtische Haushaltsgröße aufgrund der zunehmenden Alterung

der Bevölkerung und sinkender Geburtenzahlen abnehmen wird, der innerstädtische Wert sich jedoch etwa auf dem aktuellen Niveau stabilisieren müsste.

5.4.3.6 Wohnen in der Innenstadt – Eine Frage des Geldes?

Wie bereits aus den vorangegangenen Abschnitten deutlich wird, ist das Wohnen in der Kasseler Innenstadt weder eine Frage des Einkommens (siehe Abschnitt 5.4.3.4), noch wird eine Wohnung in der Kasseler Innenstadt als Statussymbol gelten. Infolge der Kriegszerstörung gibt es in der Kasseler Innenstadt keine repräsentativen Wohnquartiere aus der Gründerzeit, der Wohnungsbestand ist vielmehr nahezu vollständig in den 1950er-Jahren in Einfachbauweise entstanden. Die bestehenden Wohnungen sind in Bezug auf Größe und Schnitt unzeitgemäß, gleichwohl sind sie baulich in einem guten Zustand, da in den vergangenen Jahren in den Erhalt investiert wurde.

Es fehlen dagegen Wohnungsangebote für die gehobene Mittelschicht, an die Wohnungsbaugesellschaften werde nachfrageseitig der Wunsch herangetragen, entsprechende Angebote in der Innenstadt zu schaffen. Der Spielraum für gehobenes Wohnen sei sehr gering bzw. praktisch nicht vorhanden. Da es keinen Leerstand in den innerstädtischen Wohnquartieren gibt, bestehe kein ökonomischer Druck, Gebäude abzureißen, um attraktivere Wohnungen zu erstellen.

Finanzkräftigere Einwohner, die Interesse an einer höherwertigen Wohnimmobilie haben, wandern aus diesem Grund in das Umland ab und bauen dort Einfamilienhäuser, obwohl sie bei entsprechenden Angeboten gerne in der (Innen-)Stadt geblieben wären. Als Gebiete mit entsprechendem Entwicklungspotenzial wurden der Entenanger und die Unterneustadt genannt, grundsätzlich werde das „Wohnen am Fluss“ sehr gut angenommen.

5.4.3.7 Familien in der Innenstadt

Bei den Bedingungen für das Wohnen von Familien in der Kasseler Innenstadt werden erneut die strukturellen Defizite des Wohnungsangebots deutlich. Familienerwohnen ist nach Ansicht der Gesprächspartnerinnen und -partner in der Kasseler Innenstadt nicht grundsätzlich ausgeschlossen, die Grundrisse und die geringe Gesamtfläche der Wohnungen entsprächen jedoch nicht den heutigen Anforderungen. Da der Kasseler Wohnungsmarkt insgesamt sehr entspannt sei, besteht für Familien keine Notwendigkeit, diese Defizite in Kauf zu nehmen, zudem präferierten nach wie vor viele den „klassischen Familien-Weg“ der Suburbanisierung.

Um Familien in die Innenstadt zu ziehen, müsste es einen gezielten wohnungspolitischen Impuls geben. Durch Wohnungszusammenlegungen und Grundrissveränderungen könnte auf den Mangel an großen Wohnungen reagiert werden, eine

wirkliche Konkurrenz zum Einfamilienhaus im Umland würden diese Wohnungen jedoch vermutlich nicht darstellen. Dazu bedarf es – wie bereits in den Abschnitten 5.4.3.4 und 5.4.3.6 ausgeführt – attraktiver Neubauten für das gehobene Wohnen. Nach Einschätzung der Gesprächspartnerinnen und -partner ist es des Weiteren notwendig, im Bestand Wohnumfeldmaßnahmen durchzuführen. Die soziale Infrastruktur für Kinder- und Jugendliche ist in ausreichendem Maß vorhanden, weder bei Kindertagesstätten noch bei Schulen bestehen Versorgungsprobleme.

5.4.3.8 Probleme des innerstädtischen Wohnens

Das innerstädtische Wohnen in Kassel wird als vergleichsweise konfliktfrei beschrieben. Es werden weder erhöhte Lärm- oder andere Umweltbelastungen durch Parksuchverkehr oder die Auswirkungen der Erlebnisgesellschaft beschrieben, noch sind nach Ansicht der Gesprächspartnerinnen und -partner erhöhte soziale Spannungen in und zwischen den Quartieren erkennbar. Durch den hohen Anteil sozialen Wohnungsbaus seien die Quartiere sozial gut durchmischt, sei die Differenzierung der Quartiere nach Lebensstilen bisher nicht ausgeprägt. Der Erhalt einer ausgeglichenen Sozialstruktur sei immer als Ziel der Stadtentwicklungspolitik verfolgt worden.

Gleichwohl konstatieren mehrere Interviewpartner eine zunehmende sozialräumliche Segregation und beschreiben diese als ein gravierendes Problem. In diesem Zusammenhang wurde kritisiert, dass durch die Aufgabe des sozialen Wohnungsbaus ein wichtiges Steuerungsinstrument aus der Hand gegeben wurde. Ebenso wurde die Fehlbelegungsabgabe thematisiert, die nach Auffassung einzelner Gesprächspartner der sozialräumlichen Steuerung entgegenwirkt. Dem Datenmaterial der Stadt ist jedoch zu entnehmen, dass diese Sorge unbegründet ist, da es in der Innenstadt nur einen geringen Anteil belegungsgebundener Wohnungen gibt und nur in wenigen Einzelfällen eine Fehlbelegung im Sinne des Fehlbelegungsrechts festzustellen ist.

Verdrängungsprozesse aufgrund eines neu erwachten Interesses der Mittelschicht am Innenstadtwohnen sind nach Auffassung der Gesprächspartner in Kassel bisher nicht zu beobachten. Vielmehr gebe es bislang keinen adäquaten Wohnraum für die finanzstarke Mittelschicht, so dass zunächst zeitgemäße Wohnformen entstehen müssten, um diesem Klientel ein Angebot zu machen. Ein Interviewpartner bezeichnete entsprechende Aufwertungsprozesse als „gewollte Durchmischung“ (und nicht als Verdrängung), seines Erachtens kann erst die Aufwertung eine soziale Durchmischung in der Kasseler Innenstadt herstellen.

Von einigen Gesprächspartnerinnen und -partnern wurde die Vermutung geäußert, dass die positive Wanderungsbilanz der Innenstadt auf den Zuzug von „Hartz-IV“-Empfängern aus den Umlandgemeinden zurückzuführen ist. Diese gingen davon aus, dass in der Großstadt objektivere Kriterien für die Vergabe von

Leistungen nach SGB II angewendet werden, und suchten die Anonymität der Stadt. Andere Interviewpartner gingen davon aus, dass sich die Folgen der „Hartz-IV“-Reform (wenn überhaupt) außerhalb der Innenstadt räumlich niederschlagen. Anhand der Datenanalyse in Abschnitt 5.4.2.2 lässt sich weder die eine noch die andere Vermutung überprüfen.

5.4.3.9 Anregungen und Wünsche

Von der Mehrzahl der Gesprächspartnerinnen und -partner wurde im März 2007 der deutliche Wunsch an die Stadtpolitik formuliert, ein Innenstadtleitbild für die Stadt Kassel zu entwickeln, das auch Aussagen in Bezug auf die Wohnungspolitik trifft. Da ein solches seinerzeit bereits in Arbeit war, konnte das „Leitbild zur Entwicklung der Innenstadt Kassel“ inzwischen fertiggestellt werden und wurde im Frühjahr 2008 der Öffentlichkeit vorgestellt (siehe Abschnitt 5.4.2.5).

Gleichzeitig wurde in mehreren Gesprächen einschränkend hinzugefügt, dass vor dem Hintergrund der hohen Arbeitslosigkeit in Kassel nicht die Wohnungspolitik, sondern die Schaffung von Arbeitsplätzen allerhöchste Priorität hat. Angesichts des insgesamt entspannten Wohnungsmarktes spielt die Wohnungspolitik kommunalpolitisch derzeit eine nachrangige Rolle.

5.4.4 Fazit

Die Kasseler Innenstadt ist durch einen eher einseitigen Wohnungsmarkt geprägt, der sich durch einen hohen Anteil kleiner, einfach ausgestatteter 1950er-Jahre-Wohnungen auszeichnet. Die Bewohnerschaft ist überdurchschnittlich alt, da viele Erstbezieher noch in den Wohnungen leben, und im Vergleich zum städtischen Durchschnitt aufgrund der hohen Anteile von Rentnern und Studierenden weniger wohlhabend. Gleichwohl gibt es keine Leerstandsprobleme, im Gegenteil steht noch nicht einmal die marktübliche Fluktuationsreserve von drei Prozent der Wohnungen leer. Aufgrund dieser guten Auslastung der Wohnungen bestand in den vergangenen Jahren keine Notwendigkeit, den innerstädtischen Wohnungsbestand grundlegend zu erneuern oder zu verändern. Im Unterschied dazu hatten wirtschaftliche Probleme infolge des Strukturwandels und eine damit verbundene hohe Arbeitslosigkeit in Stadt und Region deutlich mehr Gewicht und wurden dementsprechend prioritär behandelt.

Inzwischen scheint die wirtschaftliche Talsohle durchschritten zu sein: Die Arbeitslosenquoten in Stadt und Region Kassel sind in den vergangenen Jahren deutlich gesunken, die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten steigt wieder. In Verbindung mit der Beobachtung, dass die Einwohnerzahl in der Innenstadt steigt und dass weniger Einwohner der Stadt Kassel in das Umland

ziehen als Umlandbewohner in die Stadt, scheint es nun dringend geboten, konzeptionelle Ideen für die Innenstadtentwicklung und den innerstädtischen Wohnungsmarkt zu formulieren.

Im Hinblick auf das zunehmende Interesse von Umlandbewohnern an einer Rückkehr in die Stadt sowie vor dem Hintergrund steigender Energie- und Mobilitätskosten und einer entsprechend höheren Belastung der Umlandhaushalte sollte die Chance genutzt werden, die sich daraus für die Stadtentwicklung ergibt. Das Interesse an städtischem Wohnen ist nach Auffassung der lokalen Akteure vorhanden, zum einen lasse sich dies aus den steigenden innerstädtischen Einwohnerzahlen ableiten, die sich aufgrund deutlicher Wanderungsgewinne ergeben, zum anderen seien in städtischen Randlagen und dem nahen Umland im Unterschied zur Innenstadt Vermietungsprobleme erkennbar. Das Image des innerstädtischen Wohnens erlebe aktuell einen positiven Wandel, Träger dieser Veränderung sind insbesondere Studierende, Künstler und Personen, die die Innenstadtnähe suchen.

Als Reaktion auf dieses wachsende Interesse sollten nun Angebote geschaffen werden, die auch gehobenes Wohnen in der Innenstadt ermöglichen, um entsprechende Bevölkerungsschichten für das innerstädtische Wohnen zu gewinnen. Neben der Neubebauung von innerstädtischen Baulücken wird der Modernisierung und der Anpassung des Wohnungsbestands an die heutigen Anforderungen hierbei entscheidende Bedeutung zukommen. Insbesondere für Familien sollten Angebote geschaffen werden, um zum einen deren Abwanderung in das Umland zu vermeiden, um zum anderen eine soziale Durchmischung der innerstädtischen Bevölkerung in Bezug auf Alter und Haushaltsstruktur zu gewährleisten. Mit der Aufnahme dieser Ziele in das Leitbild zur Entwicklung der Innenstadt, das in den kommenden zehn Jahren umgesetzt werden soll, wurde eine wichtige stadtentwicklungspolitische Weiche für das innerstädtische Wohnen gestellt.

5.5 Köln

Köln ist mit etwa einer Million Einwohnern die viertgrößte Stadt Deutschlands und Oberzentrum für ein Einzugsgebiet von rund drei Millionen Menschen. Neben der Stadt Köln sind im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln die Städte Aachen und Bonn als Oberzentren eingestuft¹¹⁰. Ein Blick auf die Ein- und Auspendlerzahlen macht die Bedeutung der Stadt Köln für die Region deutlich: Knapp die Hälfte der in Köln beschäftigten Personen wohnt außerhalb der Stadt, die Zahl der beruflichen Auspendler ist im Vergleich zur Einpendlerzahl eher gering (siehe Abschnitt 5.5.2.2).

Kennzeichnend für den Wirtschaftsstandort Köln ist der diversifizierte Branchenmix, der sich aus Medien- und Kommunikationswirtschaft, Fahrzeug- und Maschinenbau, der chemischen Industrie sowie dem Versicherungsgewerbe zusammensetzt. Die Anbindung durch ein engmaschiges Straßen- und Schienennetz, die Rheinhäfen und der Flughafen Köln/Bonn machen die Stadt zudem zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt¹¹¹.

5.5.1 Räumliche Innenstadtabgrenzung

Die von der Stadt Köln für diese Studie gewählte Innenstadt-Abgrenzung umfasst die vier linksrheinisch gelegenen Stadtteile des Stadtbezirks Innenstadt: Altstadt-Nord und Altstadt-Süd sowie Neustadt-Nord und Neustadt-Süd. Die Stadtteile Altstadt-Nord und Altstadt-Süd umfassen den Citybereich als zentralen Geschäftsbereich und Büroquartiere sowie an den Citybereich angrenzende vorgründerzeitliche Wohnviertel. Die Stadtteile Neustadt-Nord und Neustadt-Süd als gründerzeitliche Erweiterung der Innenstadt werden als Innenstadtrandgebiete angesehen. Das Gebiet hat eine Größe von etwa 1 000 ha und zählt damit zu den größeren Innenstadtbereichen im Rahmen dieser Studie.

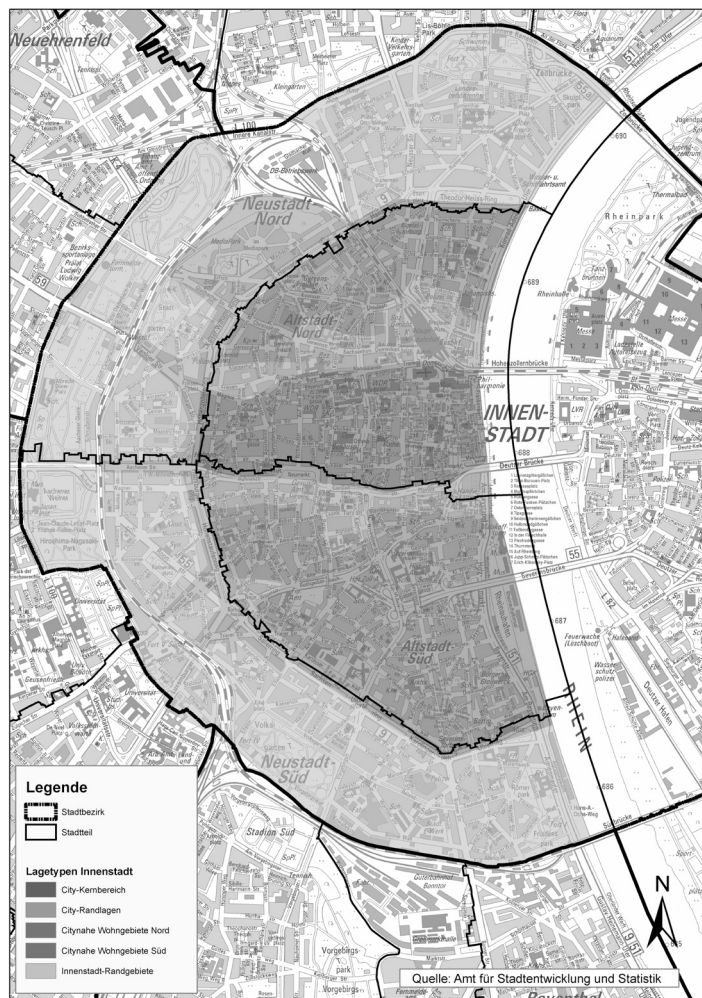
Der rechtsrheinisch gelegene Stadtteil Deutz, der ebenfalls zum Stadtbezirk Innenstadt zählt, wird in diesem Zusammenhang nicht betrachtet, da der Wohnsiedlungsbereich Deutz, so die Vertreterinnen und Vertreter der Stadt, nicht die Durchmischung mit Einzelhandel, Dienstleistungs- und Büronutzungen aufweist wie die linksrheinische Innenstadt und wie es für einen Zentrumsbereich charakteristisch ist. Der Wohnbereich Deutz wird vielmehr durch andere Nutzungen wie Hafen, Messe, Bahnhof, Fachhochschule, Lanxess Arena (ehemals Köln Arena), Hotels und Büros eingerahmt oder umlagert, nicht „durchdrungen“. Zudem wird der Wohnstadtteil Deutz von der Bevölkerung nicht als Innenstadt wahrgenommen.

110 <http://www.bezreg-koeln.nrw.de>, abgerufen am 20.8.2008.

111 HVB Expertise, Immobilienmarktübersicht Stadt Köln, Stand: Oktober 2007, S. 3.

Die statistischen Angaben beziehen sich im Regelfall auf das als Innenstadt definierte Gebiet. In Einzelfällen standen lediglich Angaben zum gesamten Bezirk Innenstadt zur Verfügung, dies ist entsprechend gekennzeichnet.

Abbildung 31: Innenstadtabgrenzung Köln



Quelle: Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, 2006.

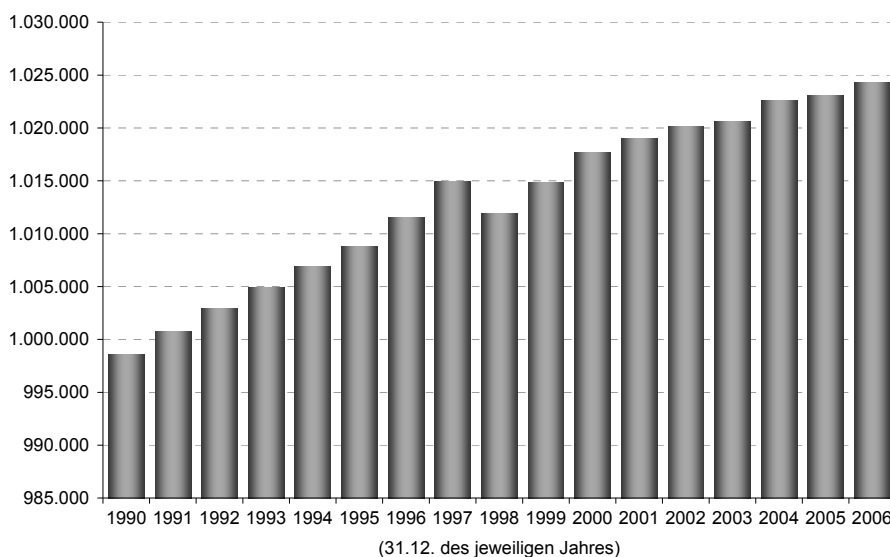
5.5.2 Innenstadt in Zahlen: Strukturdaten und Rahmenbedingungen

5.5.2.1 Bevölkerung und Haushalte

Bevölkerung Gesamtstadt

Die Einwohnerzahl der Stadt Köln belief sich am 31.12.2006 auf 1 024 346 Personen. Bis auf einen kleinen Rückschritt Ende der 1990er-Jahre hat sich die Einwohnerzahl seit 1990 konstant positiv entwickelt und im Jahr 1991 den Millionenwert überschritten. Der Anteil der weiblichen Bevölkerung lag zum Jahresende 2006 bei 51,2 Prozent¹¹².

Abbildung 32: Einwohnerentwicklung Gesamtstadt Köln



Quelle: Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik; eigene Darstellung.

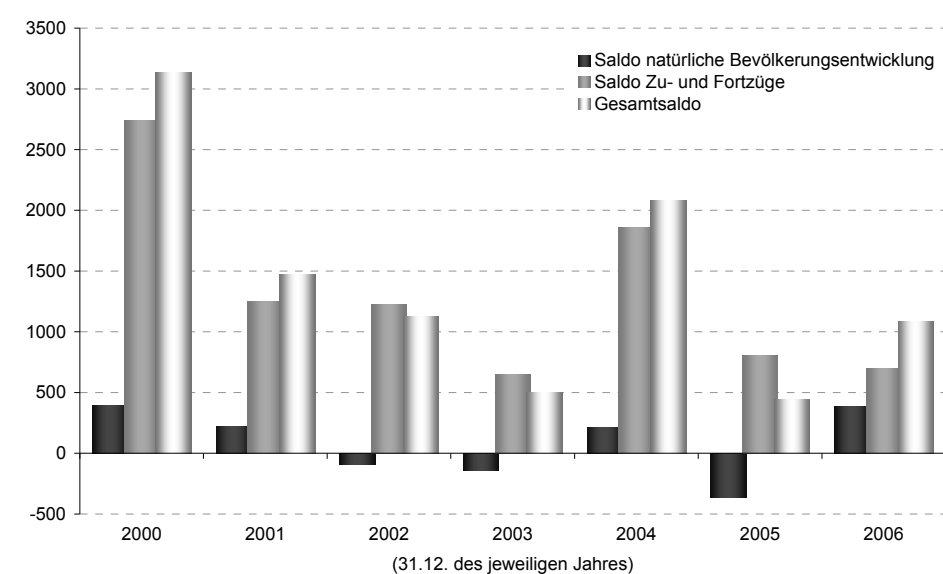
Die positive Bevölkerungsentwicklung der Stadt Köln ist insbesondere auf die zum Teil sehr deutlichen Wanderungsgewinne in den vergangenen Jahren zurückzuführen¹¹³. Im Vergleich dazu ist die natürliche Bevölkerungsentwicklung weniger stabil: Auf Jahre mit deutlich positivem Saldo folgten negative Werte und umge-

¹¹² Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Einwohner nach Nation, Geschlecht und Wohnstatus seit 1990 unter: <http://www.stadt-koeln.de/zahlen/bevoelkerung/>, abgerufen am 15.10.2007.

¹¹³ „In Köln zeigt sich ein deutlich steigender Anteil an Zuzügen von außerhalb der Stadt. Dies sind sowohl Nahwanderungen aus der Region als auch Fernwanderungen.“ Beckmann, Klaus J., u.a.: StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil, Wiesbaden 2006, S. 89.

kehrt. Selbst größere negative Salden konnten jedoch durch die starken Wanderungsgewinne ausgeglichen werden¹¹⁴.

Abbildung 33: Bevölkerungsbewegung Gesamtstadt Köln 2000 bis 2006



Quelle: Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik; eigene Darstellung.

Die Prognose der Stadt Köln für die Bevölkerungsentwicklung ergibt in der favorisierten Hauptvariante (mittlere Wanderungsgewinne) einen Bevölkerungszuwachs auf 1 026 300 Personen bis zum Jahr 2015 und einen anschließenden Rückgang auf 1 021 300 bis zum Jahr 2025¹¹⁵.

Bevölkerung Innenstadt

Zum 31.12.2006 waren in der Kölner Innenstadt 113 388 Einwohner gemeldet, davon 49,4 Prozent Frauen. Die Bevölkerungszahl hat sich in den vorangegangenen zehn Jahren leicht negativ entwickelt¹¹⁶, erst in den beiden letzten Jahren des betrachteten Zeitraums konnten leichte Zuwächse verzeichnet werden. Zum Jahresende 1995 hatte die Einwohnerzahl noch deutlich über 121 000 Personen

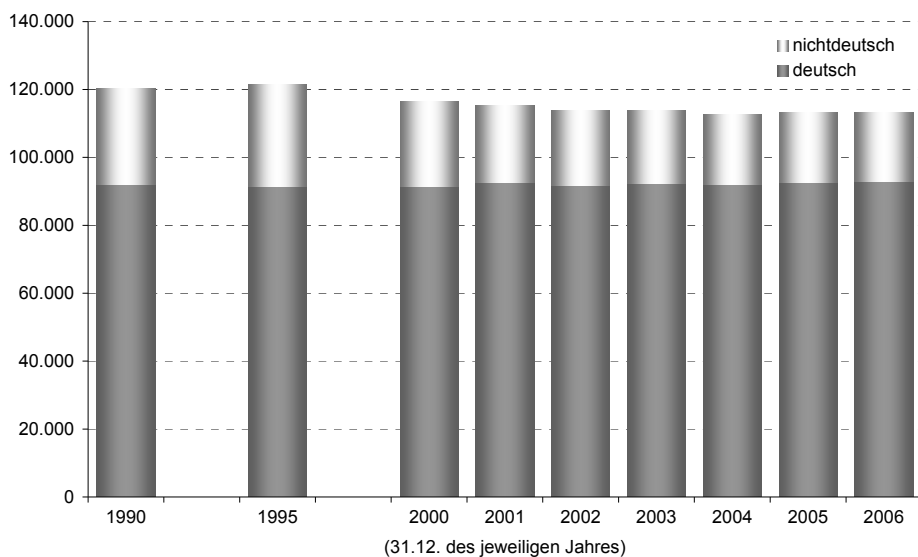
114 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Statistisches Jahrbuch 2006, Tabelle 114: Zuzüge, Fortzüge und Umzüge nach Geschlecht und Nation seit 2000.

115 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Bevölkerungsprognose Stadt Köln 2025, Kölner Statistische Nachrichten 7/2004, S. 9.

116 Der Rückgang ist allerdings zum größten Teil einer Bereinigung im Einwohnerwesen im Zusammenhang mit der Bundestagswahl 1998 geschuldet.

gelegen, bis zum Jahr 2000 war sie auf gut 116 500 Personen abgesunken, um Ende 2004 den Tiefstand von gut 112 700 Personen zu erreichen. Seitdem konnten leichte Zuwächse von maximal 0,5 Prozent pro Jahr erzielt werden¹¹⁷.

Abbildung 34: Einwohnerentwicklung Innenstadt Köln



Quelle: Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik; eigene Darstellung.

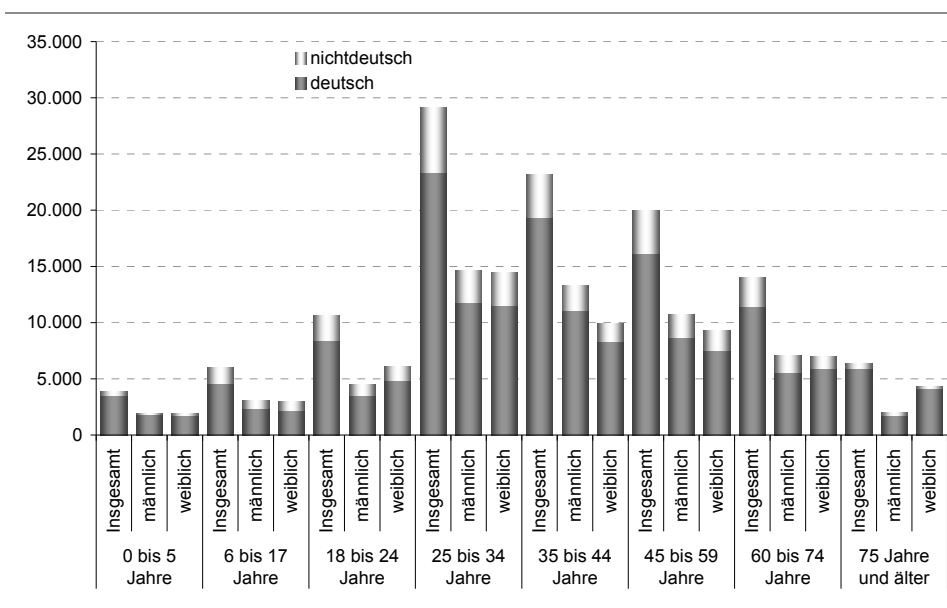
Der Anteil von Einwohnern mit nichtdeutscher Staatsangehörigkeit lag zum Jahresende 2006 bei 18,1 Prozent und ist damit seit 1995 deutlich gesunken (24,6 Prozent). Im Vergleich dazu lag der Wert für die Gesamtstadt zum 31.12.2006 bei 17,2 Prozent, seit 1995 (18,2 Prozent) hat sich der gesamtstädtische Wert in kleinen Schritten konstant verringert¹¹⁸. Neben der Anzahl von Einwohnern mit nichtdeutscher Staatsbürgerschaft liegen zusätzlich Angaben zu Einwohnern mit Migrationshintergrund vor. Als solche zählen neben den Einwohnern mit anderer Staatsangehörigkeit Personen, die eingebürgert wurden, Aussiedler sowie Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene mit Optionspflicht (zwei Staatsbürgerschaften, von denen eine bis zum 24. Geburtstag abgelegt werden muss). Der Anteil von Einwohnern mit Migrationshintergrund liegt zum

117 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Stand: 11/06 und Datenergänzung 10/07.

118 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Stand: 11/06 und Datenergänzung 10/07.

31.12.2006 in der Innenstadt bei etwa 28 Prozent, der Wert für die Gesamtstadt Köln beträgt gut 31 Prozent¹¹⁹.

Abbildung 35: Einwohner in der Kölner Innenstadt nach Alter, Geschlecht und Staatsangehörigkeit



Quelle: Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik; eigene Darstellung.

Die Differenzierung der Innenstadtbevölkerung nach Altersklassen ergibt eine deutliche Dominanz der Gruppe der 25- bis 34-Jährigen (25,7 Prozent der Einwohner), gefolgt von der Altersklasse „35 bis 44 Jahre“ (20,5 Prozent). An dritter Stelle steht mit 17,7 Prozent der Einwohner die Gruppe der 45- bis 59-Jährigen. Auch in der Kölner Innenstadt wird die zunehmende Überalterung der Gesellschaft deutlich: Während die Gruppen „0 bis 5 Jahre“ und „6 bis 17 Jahre“ gemeinsam 8,7 Prozent der Innenstadtbevölkerung stellen, vereinen die Gruppen „60 bis 74 Jahre“ und „75 Jahre und älter“ 18 Prozent der Einwohner.

Das Verhältnis von weiblichen und männlichen Einwohnern differiert in den einzelnen Altersklassen. Besonders auffällig sind die deutlichen Männerüberschüsse in den Gruppen „35 bis 44 Jahre“ und „45 bis 59 Jahre“ sowie die Frauenüberschüsse in den Gruppen „18 bis 24 Jahre“ und „75 Jahre und älter“. Letztere lassen sich – wie in anderen Städten auch – durch die Bevölkerungsverluste des Zweiten Weltkriegs sowie die höhere Lebenserwartung der Frauen erklären.

119 <http://www.stadt-koeln.de/zahlen/bevoelkerung/>, abgerufen am 3.12.2007.

Die Differenzierung nach deutscher und nichtdeutscher Staatsangehörigkeit ergibt ebenfalls interessante Unterschiede zwischen den einzelnen Altersklassen. Während der Ausländeranteil in den Gruppen „75 Jahre und älter“ (6,6 Prozent) und „0 bis 5 Jahre“ (8,3 Prozent) deutlich unter dem Durchschnittswert für die gesamte Innenstadtbevölkerung liegt (18,1 Prozent), weist insbesondere die Gruppe „6 bis 17 Jahre“ (24,8 Prozent) eine deutliche Abweichung nach oben auf. In den übrigen Altersklassen liegt der Ausländeranteil mit Abweichungen von +/- 2,5 Prozent in etwa auf dem Niveau des Durchschnittswerts. Bei der deutschen Bevölkerung ist das Verhältnis von weiblichen und männlichen Einwohnern nahezu ausgeglichen (50,1 Prozent Männer zu 49,9 Prozent Frauen), bei der ausländischen Bevölkerung besteht dagegen ein größeres Ungleichgewicht zwischen den Geschlechtern (53 Prozent Männer zu 47 Prozent Frauen)¹²⁰.

Der Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung war in den vergangenen 15 Jahren konstant negativ, in den Jahren 2000 bis 2005 lag er bei durchschnittlich -125 Personen pro Jahr. Im Folgenden wird das Wanderungsverhalten der innerstädtischen Bevölkerung auf der Ebene des gesamten Bezirks Innenstadt betrachtet, dieser umfasst neben den bisher betrachteten Stadtteilen zusätzlich den rechtsrheinisch gelegenen Stadtteil Deutz.

Bei den Angaben zum Wanderungsverhalten wird zwischen der Binnenwanderung innerhalb der Stadt Köln und der Außenwanderung unterschieden. Während die Außenwanderung sowohl im Jahr 2006 als auch im Zusammenschnitt der Jahre 1995 bis 2006 einen positiven Saldo aufweist, ergibt sich bei der Binnenwanderung zwischen der Innenstadt und der übrigen Stadt Köln in beiden Zeiträumen ein negativer Saldo für die Innenstadt. Dieser negative Binnenwanderungssaldo ist insbesondere auf das Wanderungsverhalten der ausländischen Bevölkerung zurückzuführen: Im betrachteten Zeitraum sind erheblich mehr Ausländer aus der Innenstadt in die anderen Stadtbezirke gezogen (rund 30 500 Personen) als aus den anderen Bezirken in die Innenstadt (rund 18 600 Personen). Da der positive Außenwanderungssaldo des Bezirks Innenstadt den negativen Binnenwanderungssaldo nicht vollständig ausgleichen kann, entstehen jeweils leicht negative Gesamtsalden für die Innenstadt¹²¹.

Die Bevölkerungsdichte in der Kölner Innenstadt lag zum 31.12.2005 bei 113,7 Einwohner/ha, im Vergleich dazu betrug der Wert für die Gesamtstadt Köln 25,25 Einwohner/ha¹²².

120 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Datenergänzung 10/07.

121 Stadt Köln, Der Oberbürgermeister – Dezernat VI – Stadtentwicklung, Planen und Bauen, Amt für Stadtentwicklung und Statistik. Überprüfung des Entwicklungskonzepts Innenstadt, Anlage 4, Unterlage zur Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 25.10.2007.

122 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Stand: 11/06.

Die Zahl der Haushalte in der Kölner Innenstadt belief sich zum 31.12.2006 auf 74 479. In Verbindung mit der Einwohnerzahl von 113 388 Personen ergibt sich daraus eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 1,5 Personen pro Haushalt.

Zum 31.12.2005 waren knapp 69 Prozent der innerstädtischen Haushalte Ein-Personen-Haushalte, gefolgt von etwa 20 Prozent Zwei-Personen-Haushalten und einem deutlich geringeren Anteil von Drei-Personen-Haushalten (6,6 Prozent). Vier Personen leben in 3,3 Prozent der Haushalte, fünf oder mehr Personen in 1,2 Prozent. Im Vergleich zu 1990 hat sich die Zahl der Drei- und Vier-Personen-Haushalte um jeweils knapp ein Viertel verringert, die Zahl der Haushalte, in denen fünf und mehr Personen leben, hat sich nahezu halbiert, einzig die Zahl der Ein-Personen-Haushalte hat im Vergleich zu 1990 zugenommen, der Zuwachs beträgt gut 15 Prozent.

In neun Prozent der innerstädtischen Haushalte leben Kinder. Davon sind 5,7 Prozent Haushalte, in denen ein Kind lebt, 2,7 Prozent Haushalte mit zwei Kindern und 0,6 Prozent Haushalte, in denen drei oder mehr Kinder leben. Im Jahr 2000 betrug der Anteil von Haushalten mit Kindern noch 9,7 Prozent¹²³.

Die Zahl der Familienhaushalte hat sich in der Kölner Innenstadt in den vergangenen zwei Jahrzehnten kontinuierlich und deutlich reduziert. Diesem Bevölkerungsverlust infolge von Binnenwanderung steht ein stark ausgeprägter positiver Außenwanderungssaldo gegenüber. Bei den von außen Zuziehenden handelt es sich insbesondere um junge Singles, die die Innenstadtlage wegen der räumlichen Nähe zu Arbeits- und Ausbildungsorten sowie Kultur und Freizeit suchen. Dieser Austausch von Familien- durch Singlehaushalte lässt sich sowohl an der Entwicklung der Haushaltsgrößen als auch dem sinkenden Anteil von Kindern ablesen¹²⁴.

5.5.2.2 Einkommen und Arbeit

Gesamtstadt

Das verfügbare Einkommen je Einwohner der Stadt Köln betrug im Jahr 2005 18 755 Euro. Dies entspricht in etwa dem Durchschnitt des Landes Nordrhein-

123 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Datenergänzung 10/07.

124 Stadt Köln, Der Oberbürgermeister – Dezernat VI – Stadtentwicklung, Planen und Bauen, Amt für Stadtentwicklung und Statistik. Überprüfung des Entwicklungskonzepts Innenstadt, Anlage 4, Unterlage zur Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 25.10.2007.

Westfalen (18 724 Euro) und liegt mehr als 1 050 Euro über dem Bundesdurchschnitt des Jahres¹²⁵.

Zum 30.6.2006 waren 434 341 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Arbeitsort Köln gemeldet, darunter 44,5 Prozent Frauen. Knapp drei Viertel der Beschäftigten übten Dienstleistungsberufe aus, 16,9 Prozent waren in Fertigungsberufen tätig und 6,5 Prozent in technischen Berufen¹²⁶. 52 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wohnen in Köln, 48 Prozent sind Einpendler mit Wohnort außerhalb von Köln. Köln weist eine deutlich positive Pendlerquote auf: Den rund 208 400 Einpendlern stehen nur etwa 82 500 Personen gegenüber, die in Köln wohnen und zum Arbeiten auspendeln¹²⁷.

Die Arbeitslosenquote betrug im Durchschnitt des Jahres 2006 14,6 Prozent, zum 31.12.2006 lag sie bei 13,3 Prozent. Damit liegt sie nur geringfügig über dem Durchschnitt der Jahre 2003 und 2004 (13,1 Prozent), die Angabe für das Jahr 2005 (15,1 Prozent) ist als Ausreißer zu betrachten, da die Umstellungen infolge der „Harz-IV“-Reform zu verzerrten Werten geführt haben. Etwa fünf Prozent der zum 31.12.2006 arbeitslos gemeldeten Personen waren jünger als 25 Jahre und gut 14 Prozent älter als 55 Jahre, 41 Prozent waren Frauen¹²⁸.

Innenstadt

Die durchschnittliche Kaufkraft pro Einwohner lag zum Jahresende 2005 im Mittel der vier innerstädtischen Stadtteile bei etwa 18 200 Euro pro Jahr, die Spannweite bewegte sich zwischen 16 500 Euro in der südlichen Altstadt und 19 100 Euro in der nördlichen Neustadt¹²⁹.

Zum 31.12.2005 betrug die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort Innenstadt 40 924 Personen, darunter 48,4 Prozent Frauen. 12,8 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hatten nicht die deutsche Staatsbürgerschaft.

125 http://www.rvr-online.de/publikationen/downloads/klima-4/bindata/VWGEink_05_Tab.pdf und http://www.vgrdl.de/Arbeitskreis_VGR/tbbs/tab14.asp, abgerufen am 20.11.2007.

126 http://www.stadt-koeln.de/zahlen/wirtschaft_arbeitsmarkt/artikel/04712/index.html, abgerufen am 17.10.2007.

127 Stadt Köln, Der Oberbürgermeister – Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Statistisches Jahrbuch Köln 2006, 85. Jahrgang, S. 107.

128 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Datenergänzung 10/07 und Stadt Köln, Der Oberbürgermeister – Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Statistisches Jahrbuch Köln 2006, 85. Jahrgang, S. 107.

129 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Datenergänzung 10/07.

Die Beschäftigtenquote lag zum 1.12.2005 bei 49,3 Prozent und befindet sich damit auf dem Weg, an die Werte der Jahre 2000 bis 2002 (jeweils über 50 Prozent) anzuschließen, nachdem sie in den Jahren 2003 und 2004 auf 48 Prozent bzw. 47 Prozent zurückgegangen war¹³⁰.

Die Zahl der Arbeitsplätze in der Innenstadt beträgt schätzungsweise 150 000. Es überwiegen dabei deutlich Arbeitsplätze im tertiären Sektor, vorrangig zu nennen sind die Branchen „Kreditgewerbe und Versicherungen“, „Einzelhandel“, „Gastgewerbe“, „Nachrichtenübermittlung/Medien“, „Öffentliche Verwaltung“ und „Beratung“. In der City überwiegen die Arbeitsplätze im Einzelhandel und Gastgewerbe, in Cityrandlage finden sich vorrangig die anderen Branchen. Während die Zahl der innerstädtischen Arbeitsplätze im sekundären Sektor bereits seit den 1970er-Jahren stark rückläufig ist, sinkt seit den 1990er-Jahren auch die Zahl der Arbeitsplätze in den Branchen „Kreditgewerbe“ und „Öffentliche Verwaltung“ sowie in jüngster Zeit auch die im Versicherungsgewerbe¹³¹.

Zum 31.12.2006 betrug die Arbeitslosenquote im gesamten Stadtbezirk Innenstadt 12,2 Prozent; betrachtet man die vier Stadtteile, aus denen sich die Innenstadt (in der Definition der Untersuchung) zusammensetzt, einzeln, lagen die Quoten zwischen 10,1 Prozent und 13,8 Prozent. Insgesamt waren in diesen vier Stadtteilen zum genannten Zeitpunkt 6 805 Personen arbeitslos gemeldet, darunter 40,4 Prozent Frauen und 29,2 Prozent Personen mit nichtdeutscher Staatsangehörigkeit. 4,8 Prozent der Arbeitslosen waren jünger als 25 Jahre, 14 Prozent älter als 55 Jahre. Arbeitslosengeld II bezogen 5 105 Personen¹³².

Die Angaben zur durchschnittlichen Kaufkraft pro Einwohner und zur Arbeitslosenquote in den vier Stadtteilen, die im Rahmen dieser Untersuchung die Innenstadt bilden, machen die unterschiedliche sozialstrukturelle Prägung der innerstädtischen Teilbereiche deutlich. Während im Stadtteil Altstadt-Süd die durchschnittliche Kaufkraft pro Einwohner im Vergleich der vier Stadtteile mit 16 500 Euro am niedrigsten ist und die Arbeitslosenquote mit 13,8 Prozent am höchsten, weist der Stadtteil Neustadt-Nord mit 19 100 Euro die höchste Kaufkraft pro Einwohner und die geringste Arbeitslosenquote (10,1 Prozent) auf. Des Weiteren ist ein Zusammenhang mit der Höhe des Ausländeranteils erkennbar: Im Jahr 2006 lag dieser in den neustädtischen Stadtteilen (16,4 bzw. 16,5 Prozent) deutlich unter dem der altstädtischen Stadtteile, der höchste Ausländeranteil findet sich mit 22,6 Prozent jedoch in der Altstadt-Nord und nicht in der Altstadt-Süd (19,2 Prozent)¹³³.

130 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Stand: 11/06.

131 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Stand: 11/06.

132 http://www.stadt-koeln.de/zahlen/wirtschaft_arbeitsmarkt/artikel/04689/index.html, abgerufen am 17.10.2007

133 www.stadt-koeln.de/zahlen/bevoelkerung/, abgerufen am 15.10.2007.

5.5.2.3 Infrastruktur und Versorgung

Soziale Infrastruktur

In der Kölner Innenstadt existiert ein breit gefächertes Angebot an Betreuungs- und Bildungseinrichtungen sowie Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche. Neben 56 Kindertageseinrichtungen und einer Vorschule gibt es vierzehn Grundschulen, vier Förderschulen und sechzehn weiterführende Schulen, darunter sieben Gymnasien, eine deutsch-italienische Gesamtschule und eine Waldorfschule. Darüber hinaus gibt es ein Abendgymnasium und eine Abendrealschule sowie neun berufsbildende Schulen.

Während sich Schulen und Kindertagesstätten relativ gleichmäßig über das Innenstadtgebiet verteilen, bestehen bei Spielplätzen und Jugendeinrichtungen deutliche Unterschiede zwischen den Quartieren. So befinden sich beispielsweise 18 der insgesamt 30 Spielplätze im Stadtteil Altstadt-Süd, wohingegen sich in den beiden nördlichen Stadtteilen der Innenstadt zusammen lediglich sechs Spielplätze finden. Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass sich in der nördlichen Innenstadt die Geschäftscity und das Bankenviertel befinden und dort deutlich weniger gewohnt wird als in der südlichen Innenstadt, zum anderen sind in der südlichen Innenstadt im Rahmen der Sanierungstätigkeit und Stadterneuerung entsprechende Wohnumfeldmaßnahmen erfolgt. Die zwölf Jugendeinrichtungen konzentrieren sich in den cityfernen Stadtteilen Neustadt-Nord (6) und -Süd (4). Im Stadtteil Altstadt-Nord (Kölner City) sind Jugendeinrichtungen ebenso schwach vertreten wie Spielplätze¹³⁴.

Einzelhandel

Die Kölner Geschäftscity zählt mit einer Größe von rund 150 ha zu den größten in Deutschland und erstreckt sich über weite Teile der nördlichen Altstadt sowie entlang der Ringstraße in der nördlichen und südlichen Neustadt. Einschließlich dieser Randlagen befinden sich in der Geschäftscity rund 1 600 Geschäfte mit insgesamt 410 000 m² Verkaufsfläche.

Daneben existieren zwei weitere Geschäftszentren in der Innenstadt: das Bezirksteilzentrum „Nördliche Innenstadt“ (entlang von Eigelstein und Neusser Straße sowie rund um den Ebertplatz) mit rund 220 Geschäften und 26 000 m² Verkaufsfläche sowie das Bezirksteilzentrum „Südliche Innenstadt“ (entlang von

¹³⁴ Stadt Köln – Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Karte „Ausgewählte Infrastruktureinrichtungen“, Stand 12/2006 und Karte „Kindereinrichtungen“, Stand 11/2007 sowie Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Datenergänzung 10/07.

Severinstraße und Bonner Straße sowie rund um den Chlodwigplatz) mit rund 330 Geschäften und 22 000 m² Verkaufsfläche¹³⁵.

5.5.2.4 Wohnungsbestand und -neubau

Zum Jahresende 2005 konnten in der Kölner Innenstadt rund 8 300 Wohngebäude mit insgesamt etwa 72 000 Wohnungen verzeichnet werden. Der Anteil von Wohngebäuden mit ein oder zwei Wohnungen liegt seit 1990 konstant bei knapp 14 Prozent. Die Wohngebäude bzw. Wohnungen in der Innenstadt befinden sich überwiegend in Privateigentum, der Anteil von Wohnungsbaugesellschaften liegt unterhalb von einem Prozent.

Die durchschnittliche Wohnfläche pro Wohnung beträgt Ende 2005 etwa 60 m², die Wohnfläche je Einwohner knapp 38 m². Gut ein Drittel (35,4 Prozent) der Wohnungen hat drei Räume, gefolgt von Wohnungen mit vier Räumen (24,4 Prozent) und zwei Räumen (16,5 Prozent). Der Anteil der Ein-Raum-Wohnungen liegt bei 12,3 Prozent, und 11,2 Prozent der Wohnungen haben fünf Räume und mehr¹³⁶.

Der Vergleich von Wohnungs- und Haushaltsgrößen ergibt – wie in anderen Städten auch – einen Beleg dafür, dass auch kleine Haushalte gerne große Wohnungen nutzen: Einem Anteil von knapp 70 Prozent Singlehaushalten stehen in der Summe weniger als 30 Prozent Ein- und Zwei-Raum-Wohnungen gegenüber.

Der Anteil an Sozialwohnungen lag im Jahr 2005 bei 3,7 Prozent und hat sich seit 1990 kontinuierlich reduziert: 1990 lag der Anteil bei 7,7 Prozent, 1995 bei 4,9 Prozent. Diese Entwicklung ist nicht nur auf das Auslaufen der Bindungswirkung älterer Sozialwohnungen zurückzuführen, sondern auch auf die rückläufige Neubautätigkeit bei Sozialwohnungen. Von 1990 bis 1994 wurden 399 Sozialwohnungen fertig gestellt, von 1995 bis 1999 waren es 179 Wohnungen und im Jahr 2000 sieben Wohnungen.

Auch im nicht öffentlich geförderten Wohnungsbau hat sich die innerstädtische Neubautätigkeit seit 2000 deutlich verringert. Von 1990 bis 1994 wurden 1 290 Wohnungen fertig gestellt, zwischen 1995 und 1999 1 862 Wohnungen und von 2000 bis Ende 2005 nur noch 408 Wohnungen. Bei der überwiegenden Mehrheit der zwischen 1990 und 2005 fertig gestellten 3560 Wohnungen handelt es sich

135 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Stand: 11/06.

136 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Stand: 11/06 und Datenergänzung 10/07.

um Drei-Raum-Wohnungen (1 324), gefolgt von Zwei- und Vier-Raum-Wohnungen (717 bzw. 702)¹³⁷.

Der deutliche Rückgang der Neubautätigkeit ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass das Wohnbaupotenzial in der Innenstadt zwischenzeitlich erschöpft war: In den 1980er-Jahren waren vornehmlich die Dachgeschosse ausgebaut worden, und in den 1990er Jahren wurden vor allem die Baulücken geschlossen. Heute ergeben sich dann neue Potenziale für den Wohnungsbau, wenn Gewerbe abwandert. So entstehen momentan etwa 300 Wohneinheiten durch die Umwandlung von Büros in Wohnungen, bei größeren Gewerbeflächen wie dem Rheinauhafen, auf ehemaligem Bahngelände am Eifelplatz und im Gerling-Komplex ergeben sich Potenziale für umfangreichere Neubau- und Umbauprojekte.

Wohnungsleerstand stellt in der Kölner Innenstadt kein Problem dar. Zwar liegen keine Zahlen zum Leerstand vor, es ist jedoch davon auszugehen, dass die Leerstandsquote deutlich unter der marktüblichen Fluktuationsreserve von drei Prozent liegt. Für diese Einschätzung spricht auch, dass leer stehende Gewerbeflächen in jüngster Zeit aufgrund eines entsprechenden Bedarfs zunehmend zu Wohnflächen umgenutzt werden und dass in der Innenstadt Blockinnenbereiche weiter verdichtet werden.

Angaben zum innerstädtischen Mietpreisniveau standen nicht zur Verfügung, so dass an dieser Stelle auf gesamtstädtische Angaben zurückgegriffen werden muss. Dem Mietspiegel der Stadt Köln zufolge, der die Nettokaltmieten nach Baualtersklassen differenziert, lagen diese im Jahr 2006 in der Baualtersklasse bis 1960 zwischen 5,40 und 6,90 Euro, die Nettokaltmieten in Gebäuden, die zwischen 1961 und 1989 errichtet wurden, lagen zwischen 6,10 und 8,40 Euro und für die Baualtersklasse ab 1990 wurden Nettokaltmieten zwischen 7,90 und 9,60 Euro angegeben¹³⁸. Für die Innenstadt muss vermutlich eher der jeweils obere Wert dieser Spannbreiten angesetzt werden. In den Experteninterviews wurde nämlich darauf hingewiesen, dass das innerstädtische Mietpreisniveau im Vergleich zur übrigen Stadt höher ist. In den Gesprächen wurden für die Innenstadt Mietpreise zwischen zehn und zwölf Euro genannt (vgl. Abschnitt 5.5.3.6).

Sowohl der Mietwohnungsmarkt als auch der Markt für Eigentumswohnungen zeichnen sich aktuell aufgrund einer gestiegenen Nachfrage durch Preissteigerungen aus, ein weiterer Anstieg wird erwartet. Die Erwerbspreise für Neubauwohnungen in guter bis sehr guter Lage werden aktuell mit 2 400 bis 3 850 Euro/m² angesetzt¹³⁹.

137 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Stand: 11/06.

138 Stadt Köln, Der Oberbürgermeister – Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Statistisches Jahrbuch Köln 2006, 85. Jahrgang, S. 89.

139 HVB Expertise: Immobilienmarktübersicht Stadt Köln, Stand: Oktober 2007, S. 3.

5.5.2.5 Stadtentwicklung und Denkmalschutz

Die Kölner Altstadt wurde im Zweiten Weltkrieg zu 90 Prozent zerstört, die übrigen Stadtteile zu etwa 70 Prozent. Beim Wiederaufbau der Stadt wurde Wert darauf gelegt, den historischen Stadtgrundriss zu erhalten und wichtige architektonische Elemente wie die großen Sakralbauten oder das Rathaus wiederaufzubauen. Neben diesen Identität stiftenden Leitbauten wurde das südlich des Doms gelegene Martinsviertel in historisierender Weise als „Traditionsinsel“ wiederaufgebaut. Im Großen und Ganzen wurde die Kölner Innenstadt jedoch in zeitgenössisch-moderner Gestalt neu gebaut, die insbesondere in der Neustadt nicht vollständig zerstörten Bauten des damals ungeliebten 19. Jahrhunderts wurden noch bis in die 1970er-Jahre zugunsten einer modernen Neubebauung abgerissen. Erst ab etwa 1975 setzte sich der Ansatz durch, in den Quartieren erhaltende Sanierungsmaßnahmen durchzuführen¹⁴⁰.

Während insbesondere die nördliche Altstadt durch das Hauptgeschäftszentrum der Stadt und die gesamte Altstadt durch eine hohe bauliche Dichte geprägt sind, weisen die neustädtischen Stadtteile zusätzlich zu den Freiflächen im Verlauf der mittelalterlichen Befestigungsanlagen eine stärkere Durchgrünung und weniger dichte Bebauung auf.

In den 1970er- bis 1990er-Jahren wurden in der Kölner Innenstadt drei förmlich beschlossene Sanierungsgebiete ausgewiesen und umfangreiche Sanierungsarbeiten durchgeführt sowie punktuelle Abrisse mit anschließender Neubebauung vorgenommen. Im Zuge dieser Maßnahmen entstanden unter anderem etwa 100 Wohneinheiten in der nördlichen Altstadt und ca. 2 000 Wohneinheiten im Severinsviertel in der südlichen Altstadt – seinerzeit eines der größten Sanierungsgebiete Deutschlands. Darüber hinaus wurden in den 1980er- und 1990er-Jahren mehrere gebietsbezogene Förderprogramme für Stadterneuerungsmaßnahmen (Wohnumfeldverbesserung und Verkehrsberuhigung) umgesetzt¹⁴¹. Fördergebiete der Programme „Soziale Stadt“ und „Stadtumbau West“ gibt es in der Kölner Innenstadt nicht.

Zu den Stadtentwicklungsprojekten der jüngeren Zeit zählen die Realisierung des MediaParks (Büro, Dienstleistungen, Großkino, Freizeit, Park, 100 Wohneinheiten) auf dem Gelände eines ehemaligen Güterbahnhofs in der nördlichen Neustadt sowie die Bebauung des Rheinauhafens (Büro, Wohnen, Museen/Ausstellungen, Bootshafen, Freizeit) in der südlichen Altstadt. Des Weiteren beabsichtigt ein

140 Stadt Köln – Stadtkonservator: Köln – Denkmalschutz und Denkmalpflege, Köln 1997, S. 9 f.

141 „Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld führt zu einer starken Quartiersbindung im Alltag“, vgl. Beckmann u.a., S. 30.

privater Investor die Umnutzung des Gerling-Komplexes in der nördlichen Altstadt (Büro, Wohnen, Hotel, eventuell Seniorenresidenz, Einzelhandel)¹⁴².

Aktuell wurde ein Masterplan für die Kölner Innenstadt erarbeitet, der eine gesamtstädtische Perspektive für die städtebauliche Entwicklung des Kölner Zentrums und seiner Teilräume bis zum Jahr 2020 aufzeigt. Auf Grundlage des Entwicklungskonzeptes Innenstadt von 1989 und unter Berücksichtigung weitergeführter sektoraler Planungsüberlegungen sind daraus städtebauliche Zielvorstellungen und Maßnahmenvorschläge abgeleitet worden, die unter anderem Unverträglichkeiten zwischen den Hauptstraßen und dem Wohnen verringern sollen. Initiator und Auftraggeber dieser Planung war der Zusammenschluss „Unternehmer für die Region Köln e.V.“. Der Masterplan wurde unter enger Einbindung der Stadt Köln sowie einer breiten Öffentlichkeit (Innenstadtforen und Werkstattgespräche) erstellt. Seine Ergebnisse sollen anschließend im Rat der Stadt Köln beraten werden¹⁴³.

Denkmalschutz

Köln gehört zu den bundesdeutschen Städten mit der höchsten Denkmaldichte. 8 700 Baudenkmäler sind im Jahre 2006 unter Schutz gestellt, dies entspricht rund vier Prozent der vorhandenen Bausubstanz. 1 000 Baudenkmäler sind voraussichtlich noch einzutragen¹⁴⁴.

Die Kölner Innenstadt (Altstadt, Neustadt und Grüngürtel) gehört zu den Stadtkernen und Stadtbereichen mit besonderer Denkmalbedeutung in Deutschland. In diesem Gebiet ist die höchste Konzentration von Denkmälern anzutreffen. Schätzungsweise 2 500 Denkmäler, d.h. mehr als ein Viertel aller Objekte, befinden sich in der Innenstadt. Hierzu zählen beispielsweise römische Baudenkmäler, mittelalterliche Festungstore, Türme und Mauern sowie Wohn- und Geschäftshäuser der Altstadt, der gotische Dom – eine Welterbestätte –, zwölf romanische Kirchen, Plätze, gründerzeitliche Wohnhäuser, Verwaltungsgebäude und Parkanlagen sowie die denkmalwerte Architektur der 1950er-Jahre¹⁴⁵.

Denkmalpflege in der historischen Großstadt Köln bedeutet allerdings nicht nur Pflege von einzelnen Baudenkmalern oder historischen Grünanlagen, sondern weiterhin das Bemühen um die Erhaltung des historischen Stadtgrundrisses, wie es das besondere Anliegen der Kölner Denkmalpflege beim Wiederaufbau nach dem

142 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Stand: 11/06.

143 <http://www.masterplan-koeln.de>, abgerufen am 20.11.2008.

144 Echter, Claus-Peter, und Andrea Grimm: Denkmalschutz und Denkmalpflege in nordrhein-westfälischen Gemeinden, Berlin 2008, S. 27 ff.

145 Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Stand: 11/06.

Zweiten Weltkrieg war, sowie die Bewahrung historischer Ensembles und Stadtstrukturen, Stadt- und Ortsteile¹⁴⁶.

5.5.2.6 Frei- und Grünflächenentwicklung

Im Bereich des Inneren Grüngürtels, der die Innenstadt im Westen und Nordwesten begrenzt, wird seit über zwanzig Jahren keine Bebauung mehr vorgenommen. Flächen, die zwischenzeitlich zu Verkehrszwecken genutzt wurden, konnten in den 1980er-Jahren im Rahmen von Straßenrückbaumaßnahmen für den Grüngürtel zurückgewonnen werden. Zum langfristigen Erhalt werden die Flächen sukzessive durch Bebauungspläne gesichert.

Darüber hinaus sind in den vergangenen Jahrzehnten weitere Maßnahmen zur Sicherung und zum Ausbau innerstädtischer Grün- und Parkanlagen erfolgt: In den 1980er-Jahren wurde in der Altstadt der Rheingarten angelegt, nachdem die Rheinuferstraße in diesem Abschnitt unter die Erde verlegt wurde. In den 1990er-Jahren entstand ein Park von etwa acht Hektar Größe in Verbindung mit einem großen städtischen Platz nebst See im Rahmen der MediaPark-Bebauung¹⁴⁷.

5.5.2.7 Pkw-Bestand und Parkplatzsituation

Zum Jahresende 2004 waren in der Kölner Innenstadt 34 929 Pkw und 3 512 Krafträder gemeldet. Dies entspricht 310 Pkw pro 1 000 Einwohner (Gesamtstadt: 390) und 31 Krafträdern pro 1 000 Einwohnern (Gesamtstadt: 34). Auch in den Jahren 2000 bis 2003 lag die Pkw-Quote pro 1 000 Einwohner mit leichten Schwankungen (+/-4) bei Werten um die 310.

Für den ruhenden Verkehr stehen in der Kölner Innenstadt über 15 000 Parkplätze in rund 30 Parkhäusern zur Verfügung, diese befinden sich überwiegend im Stadtteil Altstadt-Nord – der Kölner City. Damit steht ein ausreichendes Parkplatzangebot für Versorgungs-, Geschäfts-, Güter- und Anlieferverkehr zur Verfügung. Die Aufzeichnungen des Parkleitsystems in der City zeigen, dass an über 350 Tagen im Jahr freie Kapazitäten in öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen vorhanden sind.

¹⁴⁶ Stadt Köln – Stadtkonservator: Köln – Denkmalschutz und Denkmalpflege, Köln 1997, S. 9.

¹⁴⁷ Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Stand: 11/06.

Die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum der Innenstadt sind in Form eines Bewohnerparksystems oder über Parkuhren vollständig bewirtschaftet, dabei sind die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum höher als in den Parkhäusern¹⁴⁸.

5.5.3 Ergebnisse der Expertenbefragung

5.5.3.1 Abgrenzung der Innenstadt

Der von der Stadtentwicklungsverwaltung getroffenen Innenstadtabgrenzung wurde in den Experteninterviews weitestgehend zugestimmt, es gab keine grundsätzlich abweichenden Auffassungen. Einer Einzelmeinung zufolge liegt die erweiterte Innenstadt innerhalb des Eisenbahnringes, mit großen Grünflächen im Westen, diese Beschreibung deckt sich jedoch weitgehend mit der Definition der Stadt.

5.5.3.2 Renaissance der Innenstadt

Die These, dass der Wandel von der Industrie- zur Wissensgesellschaft die Stadtfucht beendet, kann nach Einschätzung der befragten Experten für Köln bejaht werden. Der wirtschaftliche Wandel von der Industrie- zur Wissensgesellschaft habe in Köln stattgefunden. Die Renaissance der Innenstadt als Wohnstandort finde in Köln vor dem Hintergrund einer auch schon in der Vergangenheit positiven öffentlichen Bewertung des Innenstadtwohnens statt.

Die Transformation von der Industrie- zur Informationsgesellschaft spielt in der Medien-, Messe- und Universitätsstadt sowie Versicherungsmetropole Köln eine große Rolle. Der Gentrifizierungsprozess – im Sinne einer Verdrängung angestammter, einkommensschwächerer Bevölkerungsgruppen und einer damit einhergehenden Aufwertung des Quartiers – habe Ende der 1980er-Jahre stattgefunden. Der Trend zum Wohnen in der Innenstadt sei deutlich zu spüren, auch wenn dies an der Entwicklung der Einwohnerzahlen nicht so deutlich abzulesen ist. Allerdings hat es – wie beschrieben – in Köln schon traditionell ein „Wohnen in der Innenstadt“ gegeben. Köln sei eine der Städte mit den meisten Einwohnern in der Innenstadt, aktuell befördere die wirtschaftliche Prosperität der Stadt die Bedeutung des Innenstadtwohnens.

Für die These, dass die zunehmende Verbindung von Privat- und Berufssphäre den Arbeitsplatz- und Wohnstandort Innenstadt begünstigt, gibt es in Köln Indizien. Für die Stadt Köln gilt, dass für manche Berufszweige, beispielsweise in der Medienwirtschaft, Kultur und in den zentralen Verwaltungen, ein räumlicher Zusammenhang dieser Funktionen/Lebensbereiche gegeben ist. Für eine große Stadt wie Köln mit

¹⁴⁸ Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Datenzusammenstellung für das Difu-Projekt „Stadtentwicklung und das neue Wohnen in der Innenstadt“, Stand: 11/06.

ihrem attraktiven Angebot an Kultur-, Freizeit- und Einzelhandelsinfrastruktur ist durchaus denkbar, dass diejenigen, die im Einfamilienhaus im Umland wohnen, sich zusätzlich noch eine Wohnung in der Innenstadt zulegen. Für die „Creative class“ – beispielsweise Medienleute und Eventmanager – seien Wohnstandorte in der Innenstadt sehr attraktiv. Die „Boheme“ hat nach Aussagen von Experten wegen der Werkkunstschule schon immer in der Innenstadt gewohnt.

Für Köln, so die Experten, trifft die These zu, dass das Umland als Wohnstandort an Attraktivität einzubüßen beginnt. Gesprächspartnerinnen und -partner wiesen darauf hin, dass sich qualitativ hochwertiger Wohnraum im Innenstadtbereich gut verkaufen lässt. Gehobener innerstädtischer Wohnbedarf wird in Köln von der begüterten „Creative Class“ und anderen Angehörigen der Mittelschicht angemeldet und von Bauträgern zum Teil mit neuen Wohn- und Bauformen befriedigt. Die traditionelle Mittelschicht bevorzugt nach wie vor gute Wohnlagen und Villengebiete außerhalb der Innenstadt. Ganz wichtig sei, dass der Trend von „Gutbetuchten“ zurück in die Stadt nicht unbedingt in die Innenstadt geht, sondern in grüne, attraktive Wohnlagen außerhalb der Innenstadt, in Köln zum Beispiel in die westlichen Stadtteile Lindenthal, Braunsfeld oder in den Süden nach Rodenkirchen. Es gibt hier also den Trend „Vom Land in die Stadt“, nicht jedoch ausschließlich in die Innenstadt.

Der These, dass der Infrastrukturbedarf und die Kosten des Wohnens im Umland die Rückkehr in die Innenstadt verstärken, wird in Köln zugestimmt. Der Kostenfaktor des Umlandwohnens, insbesondere der in finanzieller wie auch zeitlicher Hinsicht steigende Aufwand für Mobilität werde verstärkt wahrgenommen. Aber auch die Unterversorgung hinsichtlich sozialer und technischer Infrastruktur im Umland bzw. in ländlichen Gebieten wird in den Gesprächen als Rückkehrmotiv bestätigt. Für Köln ist nach Einschätzung der Experten relativ kurzfristig mit Wanderungsgewinnen aus dem Umland zu rechnen (in den Jahren 2005 und 2006 waren die Wanderungsverluste gegenüber den Vorjahren gesunken, die Quote war jedoch nach wie vor negativ¹⁴⁹). Die Kosten des Umlandwohnens werden demnach in der Region zunehmend wahrgenommen, die Qualität der innerstädtischen sozialen, technischen und kulturellen Infrastruktur sowie das Kommunikationsangebot sehr geschätzt.

5.5.3.3 Image des Innenstadtwohnens

Die Akzeptanz der Innenstadt ist höher als lange Zeit angenommen, diese These trifft für Köln zu. Allerdings sei die Akzeptanz des Wohnens in der Innenstadt in Köln schon immer hoch gewesen. Dass die Nachfrage nach innerstädtischem Wohnen anhält, wurde von allen Gesprächspartnerinnen und -partnern bestätigt.

¹⁴⁹ Stadt Köln, Der Oberbürgermeister – Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Aktuelle Trends zur Wohnungsmarkt- und Einwohnerentwicklung 2006, Kölner Statische Nachrichten 2/2007, S. 9.

Viele Haushalte würden gerne in der Innenstadt wohnen, könnten sich dies aber nicht leisten. Familien mit kleinen Kindern aus der gehobenen Mittelschicht präferierten nach wie vor das Eigenheim im Grünen im Umland. Eigenheime in größerer Zahl würden allerdings auch im Kölner Stadtrandbereich gebaut.

Die These, dass das Wohnen in der Innenstadt ein positives Image hat, wird in Köln bejaht. Das Image der Innenstadt als Wohnstandort sei in Köln nie negativ gewesen. In dieser Stadt sei ein deutlich steigendes Interesse am Innenstadtwohnen zu verzeichnen, wobei sich diese Entwicklung wie in anderen prosperierenden Großstädten wiederum positiv auf das Image der Innenstadt als Wohnstandort auswirkt. Die meisten befragten Experten schätzen das Image des Innenstadtwohns als sehr hoch ein. Einige merken aber an, dass dieses Image je nach Quartier unterschiedlich ist. In der Altstadt gebe es beispielsweise weniger attraktive Wohnquartiere wie das Griechenmarktviertel und modernisierungsbedürftige Wohnbereiche aus den 1950er-Jahren. Gerade diese sind jedoch aus Sicht der Stadtentwicklungsverwaltung als Angebot für finanziell Schwächere wichtig, um sie nicht aus der Innenstadt zu verdrängen.

5.5.3.4 Wohnen versus Gewerbe oder „Was sagen die Investoren?“

Die These, dass Investoren die Innenstadt als Wohnstandort entdecken – insbesondere im gehobenen Segment – trifft für Köln wie für vergleichbare Städte (z.B. München und Frankfurt am Main) zu. Investoren, Projektentwickler und Bauträger setzen in Köln wegen der großen Nachfrage verstärkt auf das zumeist hochpreisige Wohnen in der Innenstadt. Sie bedauern aber, dass es zu wenig Standorte sowohl für Neubauvorhaben als auch für die Umwandlung von Flächen (Gewerbe-, Industriebrachen, Büroleerstand) zu Wohnstandorten gibt. Gemischt genutzte Quartiere – Büro, Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Hotel, Kultureinrichtungen (z.B. Gerling-Gelände oder Rheinauhafen) – werden ebenfalls von den Investoren geplant.

Die These, dass die Gewerbeentwicklung das Wohnen aus der Innenstadt verdrängt (hat), wird, über die gesamte Innenstadtabgrenzung betrachtet, von den Gesprächspartnerinnen und -partnern für Köln verneint – in Bezug auf einzelne enger abgegrenzte Teilbereiche könne sicher ein anderer Eindruck entstehen. In der Kölner Innenstadt gebe es wie beispielsweise auch in Kassel relativ geringe Nutzungskonflikte zwischen Wohnen auf der einen und Dienstleistungen und Gewerbe auf der anderen Seite. Konflikte zwischen Arbeiten und Wohnen hätten sich minimiert, der Konflikt „Wohnbevölkerung versus Gewerbetreibende“ habe durch die kontinuierliche Abnahme an Gemengelagen an Bedeutung verloren. Die Gesprächspartnerinnen und -partner sehen jedoch einen Trend zu integrierten Stadtquartieren, Mischnutzung sei die „Philosophie“, Mischnutzung sei städtische Nutzung.

5.5.3.5 Fördert der demographische Wandel die Innenstadtentwicklung?

Die Einwohnerzahl der Stadt Köln hat sich seit 1990 konstant positiv entwickelt. Auch die Innenstadt von Köln konnte in den Jahren 2005 und 2006 eine leicht wachsende Bevölkerungszahl verzeichnen (vgl. Abschnitt 5.5.2.1). Die Zunahme der innerstädtischen Bevölkerung kann als Indiz für die gestiegene Bedeutung der Innenstadt als Wohnstandort gewertet werden. Der Anteil von Ein-Personen-Haushalten in der Innenstadt ist weiter gestiegen. Parallel hierzu ist der Anteil von Haushalten mit Kindern (Familien) kontinuierlich zurückgegangen. Die Kölner Innenstadt besitzt anhaltende Beliebtheit bei jüngeren Single-Haushalten und jüngeren Paarhaushalten ohne Kinder. Junge Singles ziehen von außen zu. Der Wanderungsverlust der Stadt gegenüber dem Umland hat sich in den Jahren 2005 und 2006 deutlich reduziert. Nach Einschätzung eines Gesprächspartners wird Köln in fünf Jahren einen positiven Wanderungssaldo zwischen Stadt und Umland erreichen, inwieweit die Innenstadt daran partizipieren kann, bleibt abzuwarten.

Die These, dass die Haushaltsgröße in der Innenstadt langsamer sinkt als in der Gesamtstadt, trifft für Köln nicht zu. Die Werte für die Gesamtstadt und die Innenstadt sind seit 1990 in nahezu identischen kleinen Schritten gesunken.

5.5.3.6 Wohnen in der Innenstadt – Eine Frage des Geldes?

Die These, dass der gehobene Mittelstand die Innenstadt für sich entdeckt, trifft nach Auffassung der Gesprächspartnerinnen und -partner für Köln zu. Der Trend zum Wohnen in der Innenstadt umfasst alle Generationen: Studierende und Paare bleiben in der Innenstadt, Familien mit Kindern und Senioren kehren in die Innenstadt zurück. Übereinstimmung besteht bei den Interviewpartnern, dass die „gehobene Mittelschicht“ in der Innenstadt wohnt. Die anderen Bevölkerungsgruppen könnten die hohen Wohnkosten meist nicht bezahlen. Anhand der Angaben zur durchschnittlichen Kaufkraft der Innenstadtbewohnerschaft in Abschnitt 5.5.2.2 lässt sich diese Einschätzung allerdings nicht belegen. Ganz im Gegenteil liegt der Wert für die Innenstadt unter dem der Gesamtstadt, lediglich für den Stadtteil Neustadt-Süd als Teilbereich der Innenstadt wird zum 31.12.2005 ein höherer Durchschnittswert als für die Gesamtstadt angegeben.

In Bezug auf Familien mit Kindern wird in vielen Gesprächen Skepsis hinsichtlich deren Präferenz für innerstädtisches Wohnen geäußert. Bestimmte Bildungsschichten präferierten das Wohnen in der Innenstadt mit Kindern. Es handele sich dabei nicht um die „traditionelle Familie“, sondern um Familien einer jüngeren Generation, in denen die Erziehungsarbeit geteilt wird. In der Wohnortwahl dieser Familien manifestiere sich der Wunsch nach einem dichten Infrastrukturnetz.

Ob innerstädtisches Wohnen eine Frage des Einkommens ist, wird in den Interviews für Köln grundsätzlich bejaht. Auf der anderen Seite wird jedoch auch hervorgeho-

ben, dass die Kölner Innenstadt sehr heterogen ist, so dass hier gegenwärtig noch unterschiedliche Einkommensgruppen wohnen können: zum Beispiel arme Migranten am Griechenmarkt und im Eigelsteinviertel in der Altstadt, „Gutbetuchte“ in hochpreisigen neuen Wohnanlagen. (Diese Spannbreite drückt sich auch in den oben bereits erwähnten Angaben zur durchschnittlichen Kaufkraft der Innenstadtbewohnerschaft aus.) Neben den schichtbestimmenden Merkmalen – insbesondere dem Einkommen –, die bestimmen, welche Wohnung man sich leisten kann, komme Lebensstilen und lebensstiltypischen Unterschieden eine große Bedeutung zu. Wie die Isarvorstadt in München ist die Kölner Innenstadt eine Schwulenhochburg sowie Wohnstandort für die „Creative Class“, die „Lebhaften“, Intellektuellen, Modernen. Traditionelle Familien mit kleinen Kindern bilden hier eher eine Randgruppe. Wie in der Mehrzahl der Fallstudienstädte tendiert die Entwicklung in Köln zu einer Aufwertung des innerstädtischen Wohnens.

Die These, dass die heutigen Gewinner der Gesellschaft in die Innenstadt ziehen, wird von den befragten Experten für Köln als prosperierende Stadt bejaht. Diese Aussage treffe für den Großteil der dort ansässigen Bewohnerinnen und Bewohner zu. In einigen Innenstadtgebieten wohnten aber auch ärmere Schichten der Bevölkerung, die nach der Aufwertung der Gebiete durch Modernisierungsmaßnahmen von Verdrängung bedroht würden, wie dies schon Ende der 1980er-Jahre der Fall war. Unabhängig davon erfüllt die lebendige, pulsierende und urbane Innenstadt – so die Vertreterinnen und Vertreter der Stadtentwicklung – auch weiterhin eine dynamische Funktion, indem sie Zuzugsmöglichkeiten für jüngere Menschen nach Köln eröffnet, damit sich diese ausbildungs- und berufsbezogen in der Stadt etablieren können.

Der These, dass die Innenstadtwohnung als Statussymbol in Konkurrenz zum Eigenheim tritt, wird in Köln vorbehaltlos zugestimmt. Stadthäuser, Penthouse- bzw. Dachgeschosswohnungen, flexible Lofts, hochpreisige Eigentumswohnungen können in Köln sehr gut vermarktet werden und werden als Status- und Repräsentationssymbole angesehen.

Bauträger errichten eigenen Angaben zufolge im Neubaubereich überwiegend Eigentumswohnungen, die vor allem an Selbstnutzer, aber auch an Anleger verkauft werden. In allen größeren Baugebieten gibt es aber auch Mietwohnungen. Mittlere Preise bei neu erstellten Eigentumswohnungen liegen bei 2 600 bis 2 800 Euro/m², die hochpreisigen bei 3 500 bis 3 800 Euro/m². Die Mieten lägen damit etwas unter dem Preisniveau von Düsseldorf und etwas über dem von Bonn. Das Mietniveau liegt nach Einschätzung der Gesprächspartnerinnen und -partner bei zehn bis zwölf Euro, für exklusive Wohnungen werden 18 bis 25 Euro gezahlt. Ein Gesprächspartner beschrieb eine Tendenz zu immer exklusiverem Wohnen. In den Expertengesprächen wurde generell eine stärkere Differenzierung von Wohnangeboten für die Innenstadt gefordert: hochwertiger Eigentumswohnungs- und Mietwohnungsbau, vielfältige Bauformen wie Stadthäuser, Maisonette-Wohnungen, Penthouse-Wohnungen, Lofts etc.

5.5.3.7 Familien in der Innenstadt

Die Aussage, dass die Innenstadt als Wohnort für Familien geeignet ist und beliebter wird, trifft nach Auffassung der befragten Experten für Köln nicht zu¹⁵⁰. Die Mehrzahl der Gesprächspartnerinnen und -partner stimmte darin überein, dass Familien meist nicht in die Innenstadt ziehen. Die familienfreundlichen Wohnquartiere befänden sich eher in Stadtrandlage. Dort werden auch bevorzugt Eigenheimgebiete ausgewiesen. Ob diese allerdings auch noch in 20 Jahren, wenn die Besitzer älter geworden sind, nachgefragt werden, ist nach Meinung der Gesprächspartnerinnen und -partner fraglich. In jüngster Zeit werden innerstädtisch in geringer Zahl neue Bauformen angeboten: Beispielhaft wurden Stadtvillen, Stadthäuser und „Haus auf dem Haus“ genannt. In diesem Zusammenhang wurde auch mehrfach auf das Berliner Modell der Townhouses hingewiesen. Da sie mehr Baufläche als verdichtete Bauformen benötigen, werden sie jedoch nach Einschätzung der Gesprächspartnerinnen und -partner in innerstädtischen Gebieten die Ausnahmen bleiben.

Dass es trotz geringer Haushaltsgrößen an großen Innenstadtwohnungen fehlt, wurde in den Kölner Expertengesprächen bestätigt. Die Wohnfläche sei das entscheidende Kriterium für den Kauf oder das Mieten einer Wohnung. Der Bedarf an Ein-Zimmer-Wohnungen sei begrenzt (Studierende), Ein- oder Zwei-Zimmer-Wohnungen werden wie in Frankfurt unter anderem auch von „Globalisierern“ nachgefragt, die an mehreren Standorten Wohnungen haben. Junge Paare fragen Drei-Zimmer-Wohnungen (mit mindestens 75 m²) nach. Am beliebtesten sind 90 bis 100 m² große Wohnungen. Nach Einschätzung eines Bauträgers sind im Neubaubereich Vier- bis Fünf-Zimmer-Wohnungen gefragt. Bei „Outperformern“ bestehe der Trend, als Alleinstehender eine Drei-Zimmer-Wohnung mit 60 bis 70 m² zu kaufen.

5.5.3.8 Probleme des innerstädtischen Wohnens

Die These, dass die Erlebnisgesellschaft neue innerstädtische Umweltbelastungen hervorbringt, wird von den Kölner Interviewpartnerinnen und -partnern im Hinblick auf Verkehr, Events, Kneipen und Restaurants bejaht. Der Verkehr mit seinen Abgasen und dem Lärm stelle ein großes Problem für die Wohnqualität der Kölner Innenstadt dar. Neben Schallschutz- müssten auch Hochwasserschutzvorkehrungen getroffen werden. Ein weiterer Konflikt sei der zwischen Gastronomie und Wohnen in der Altstadt. Die Gastronomie hat sich stärker ausgebreitet; insbesondere die Außengastronomie, die von den Anwohnern wegen der Lärmbelästigung als störend empfunden wird, sei jedoch besonders gewinnbringend. Im Inneren

¹⁵⁰ Generell bietet die Großstadt auch für Familien, die klassischen Träger der Suburbanisierung, Potenziale für hohe Wohnzufriedenheit, vgl. Beckmann, Klaus J., und andere (Hrsg.): *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil*, Wiesbaden 2006, S. 76.

der Gaststätten werde dagegen nicht mehr genügend verdient. In einem vermittelnden Verfahren müssen hier Regelungen erarbeitet werden, die von allen Betroffenen getragen werden.

Auch die Stadt trage zum Druck auf die Innenstadt bei. Zum Beispiel würden Events wie das Public Viewing während der Fußballweltmeisterschaft veranstaltet. Der Grüngürtel um die Innenstadt bilde „eine fantastische Kompensation für die dichte Bebauung“, gleichwohl müssten Spielplätze verbessert und attraktive, wohnungsnah Freiräume angelegt werden.

Die Aussage, dass das Nebeneinander von aufgewerteten und problematischen Quartieren zu sozialen Spannungen führt, wird in Köln verneint. Die Duldungsbereitschaft bzw. die Toleranz sei bei dem überwiegenden Teil der Kölner Bevölkerung sehr groß. Aufgewertete und einfache Quartiere lägen in der Kölner Innenstadt nebeneinander, deswegen habe es bisher jedoch nur wenige Spannungen gegeben. Eine Ausnahme bildeten einige Bewohnerinnen und Bewohner der Südstadt, ehemalige Stollwerkbesitzer, die den Rheinauhafen als teuren „Input“ für die Südstadt ansehen und eine Vertreibung befürchten. Die Stadt betont dagegen die positiven Effekte, die sich durch die gegenseitige Aufwertung von Südstadt und Rheinauhafen ergeben, und kann keine Verdrängungseffekte im Stadtteil erkennen.

Die Sicherung und Stärkung des Wohnstandorts Innenstadt wird in Köln schon seit langem als wichtiges stadtentwicklungspolitisches Ziel verfolgt. Davon zeugen unter anderem die umfangreichen Sanierungstätigkeiten sowie das Entwicklungskonzept Innenstadt aus dem Jahr 1989. Allerdings wird auch die Gefahr von Gentrifizierungs- und Segregationsprozessen in bisher noch preisgünstigen Wohnstandorten der Kölner Innenstadt gesehen¹⁵¹. Hier muss ein Gleichgewicht zwischen Aufwertung und Vermeidung von Verdrängung sichergestellt werden, wie dies in der Vergangenheit durch die Sanierungsplanung geschah. Ziel der Stadtentwicklungsverwaltung ist es, im Sinne behutsamer Stadterneuerung nur soviel Aufwertung zuzulassen, dass keine Verdrängung stattfindet.

Wie in anderen Städten ist auch in Köln die Innenstadt für alle möglichen Lebensstilgruppen offen. Ob man die These aufstellen kann, dass im Innenstadtbereich Quartiere mit differenzierten sozialen Milieus entstehen, wird unterschiedlich gesehen. Für die Boheme in der Kölner Südstadt oder kulturell interessierte Familien im Agnesviertel (Neustadt-Nord) lässt sie sich wohl bestätigen.

151 Zum Prozess der Gentrifizierung eines Kölner Stadtteils vgl. Beckmann, Klaus J., und andere (Hrsg.): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil, Wiesbaden 2006, S. 42.

5.5.4 Fazit

Die Renaissance der Innenstadt als Wohnstandort findet in Köln nachweisbar statt. Der Trend zum Wohnen in der Innenstadt ist deutlich zu spüren. Die jüngste Umwandlung von Büros zu Wohnungen und der Umbau von besonders lärmbelasteten Standorten belegen dies. Insbesondere die Umwandlung von Büro- in Wohnflächen gibt dem Innenstadtwohnen momentan einen kräftigen Schub. Das deutlich steigende Interesse am Innenstadtwohnen wirkt sich positiv auf das Image der Innenstadt aus. Dieses Gebiet ist besonders beliebt bei jüngeren Single-Haushalten, Paarhaushalten ohne Kinder und der „Creative Class“.

Die herausgehobene regionale und internationale Funktion der Stadt Köln, die Lage der Innenstadt am Rheinufer, die prosperierende wirtschaftliche Entwicklung, die steigende Einwohnerzahl, die allerdings noch zu geringe Auswahl an innerstädtischen qualitativ hochwertigen Wohn- und Bauformen, die soziale Infrastruktur, die Einkaufsmöglichkeiten, das Angebot an Kultur und Freizeit, die Qualitäten der einzigartigen Sakralbauten und die Attraktivität der historischen Innenstadt, die zu den Stadtkernen und Stadtbereichen mit besonderer Denkmalbedeutung in Deutschland zählt, sowie die Denkmaldichte stellen wichtige Faktoren für eine positive Entwicklung des Wohnens in der Innenstadt dar. Köln steht für den Typus der Medien-, Versicherungs-, Kultur-, Messe- und Universitätsstadt.

Vor dem Hintergrund der steigenden Nachfrage nach innerstädtischem Wohnen zählt zu den Zielen der Stadtentwicklungsverwaltung, die Interessen von Bewohnerinnen und Bewohnern mit geringem und mittlerem Einkommen zu schützen und eine Verdrängung durch einkommensstärkere Schichten zu verhindern. Des Weiteren besteht Handlungsbedarf im Hinblick auf die Verringerung von innerstädtischen Umweltbelastungen und die Erstellung größerer, hochwertiger Wohnungen. Die aktuellen Stadterneuerungsmaßnahmen zielen hier in die richtige Richtung. Die städtischen Konzepte zur Förderung des Wohnens in der Innenstadt – Sanierungsplanungen und -satzungen, Sicherung und Ausbau innerstädtischer Grün- und Parkanlagen, Unterstützung von Dachgeschossausbau und Baulückenschließungen, reduzierte Stellplatzablösebeträge für Wohnungsbau im Bereich der Innenstadt, weitere Wohnumfeldverbesserung und Verkehrsberuhigung, ÖPNV-Ausbau, Radverkehrsplanung, Parkraumbewirtschaftung, Bewohnerparken – sollten weiter konsequent verfolgt werden.

5.6 Schwäbisch Gmünd

Schwäbisch Gmünd liegt in der Region Ostwürttemberg, etwa 50 km von der Landeshauptstadt Stuttgart entfernt. Die rund 61 000 Einwohner der großen Kreisstadt verteilen sich auf die Kernstadt und zehn Ortsteile. Schwäbisch Gmünd ist die älteste Stauferstadt sowie „Gold- und Silberstadt“.

Regionalplanerisch ist Schwäbisch Gmünd als Mittelzentrum eingestuft. In funktionaler Abstimmung mit und Ergänzung zu den drei weiteren Mittelzentren Ellwangen, Aalen und Heidenheim werden jedoch oberzentrale Funktionen für die Region Ostwürttemberg übernommen, die insgesamt 53 Städte und Gemeinden mit über 450 000 Einwohnern umfasst¹⁵².

5.6.1 Innenstadtabgrenzung

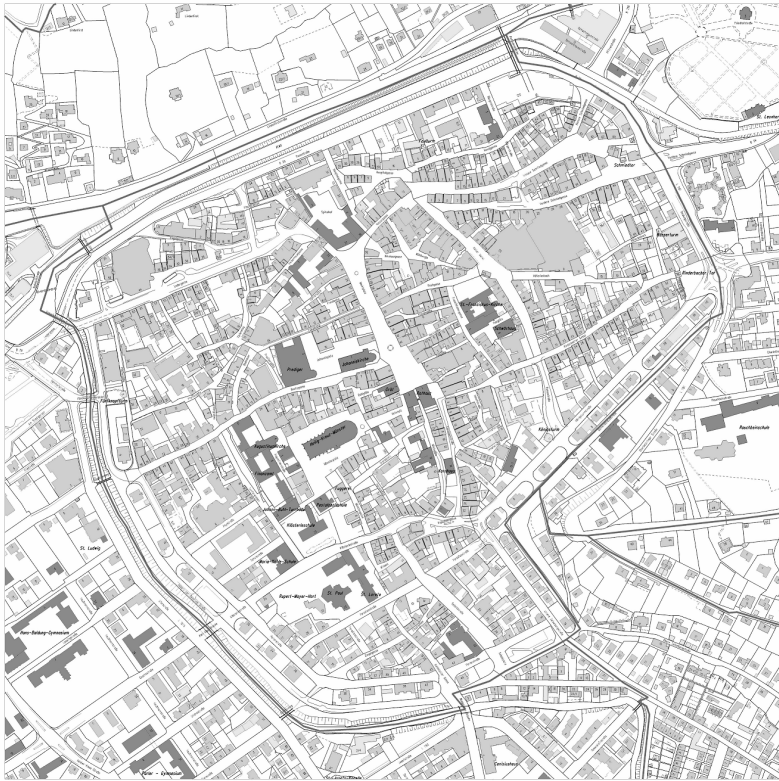
Die Innenstadt von Schwäbisch Gmünd ist vergleichsweise eng abgegrenzt und umfasst die historische Altstadt. Diese wird durch eine ringförmige Straßenanlage der Gründerzeit umschlossen, die den Verlauf der alten Umwehrung spiegelt. Jenseits dieses Rings schließen sich von Westen bis Süden Stadterweiterungen aus der Zeit nach 1900 bis zum Zweiten Weltkrieg an die Altstadt an. Die westlich gelegenen Stadterweiterungsgebiete sind durch einen Grünzug deutlich von der Altstadt getrennt. Im Südosten und Norden, wo sich keine dichte Neubebauung anschließt, setzen sich die bewaldeten Hänge des Zeiselbergs und des Lindenfirsts gegen die Altstadt ab. Die nördliche Altstadtgrenze wird durch den Verlauf der Rems markiert. Die Altstadt und die Stadterweiterungsgebiete jenseits der Ringanlage bilden die Kernstadt von Schwäbisch Gmünd, die zehn weiteren Ortsteile liegen räumlich deutlich getrennt.

Die historische Altstadt von Schwäbisch Gmünd hat sich bis heute in ihrem mittelalterlichen bis barocken Erscheinungsbild weitgehend erhalten. Im Hinblick auf ihren großen Umfang und die Dichte ihrer historischen Bebauung kommt ihr überregionale Bedeutung zu¹⁵³. Zentrale Achse der Altstadt ist der nordsüdlich ausgerichtete Marktplatz, ein lang gestreckter Straßenmarkt, von dem rippenartig Seitenstraßen und -gassen abgehen.

Mit einer Gesamtgröße von 54 ha ist das Schwäbisch Gmünder Untersuchungsgebiet das kleinste im Rahmen dieser Studie. Die Fläche der Gesamtstadt beträgt 11 378 ha.

¹⁵² Regionalverband Ostwürttemberg: Regionalplan 2010, Kapitel 2.1 sowie <http://www.ost-wuerttemberg.info/>, abgerufen am 9.9.2008.

¹⁵³ Vgl. Judith Breuer: Ortskernatlas Baden-Württemberg, H. 1.2, Stadt Schwäbisch Gmünd, Stuttgart 1985, S. 22.



Quelle: Stadt Schwäbisch Gmünd: Vermessungs- und Liegenschaftsamt, 2006.

Das Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ in Schwäbisch Gmünd umfasst die historische Altstadt innerhalb der ehemaligen Stadtmauer und ist identisch mit der Abgrenzung des Gebiets „Stadtviertel Innenstadt“, der kleinräumigen Ebene des Landeseinwohnerinformationssystems Baden-Württemberg (LEWIS). Die räumliche Zuordnung der auf dieser Ebene erfassten soziodemographischen Parameter kann damit vollständig gewährleistet werden.

5.6.2 Innenstadt Schwäbisch Gmünd: Daten und Fakten

5.6.2.1 Bevölkerung und Haushalte

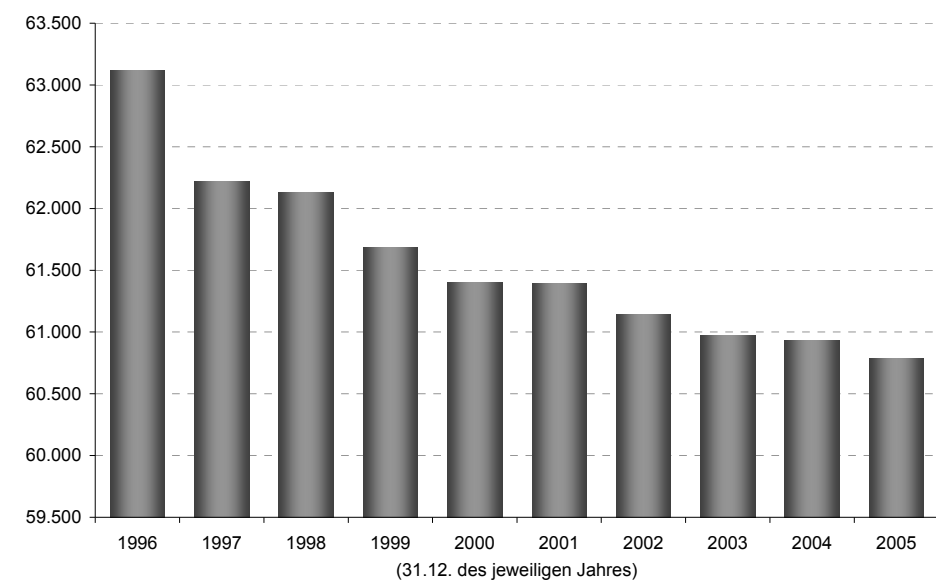
Bevölkerung Gesamtstadt

Am 31.12.2005 hatte die Stadt Schwäbisch Gmünd 60 785 Einwohner. Die Betrachtung des Zeitraums 1996 bis 2005 zeigt eine konstant rückläufige Bevölkerungsentwicklung. Diese ist auf einen fast durchgängig negativen Saldo aus der

natürlichen Bevölkerungsentwicklung sowie auf negative Wanderungssalden zurückzuführen¹⁵⁴. Deutliche Wanderungsverluste ergeben sich gegenüber den benachbarten Gemeinden im Ostalbkreis: Während die Einwohnerzahl Schwäbisch Gmünds sinkt, profitieren die Umlandgemeinden von Wanderungsgewinnen und können steigende Einwohnerzahlen verbuchen¹⁵⁵.

Im Zeitraum 1988 bis 1993 gab es durch die Wiedervereinigung Deutschlands und die Grenzöffnungen nach Osteuropa auch in Schwäbisch Gmünd Wanderungsgewinne und damit eine Steigerung der Einwohnerzahl um etwa 6 000 Personen auf rund 63 700. Nachdem sich dieser Sondereffekt wieder abgeschwächt hat, überwiegen jedoch die Abwanderungen¹⁵⁶.

Abbildung 37: Einwohnerentwicklung in Schwäbisch Gmünd 1996 bis 2005



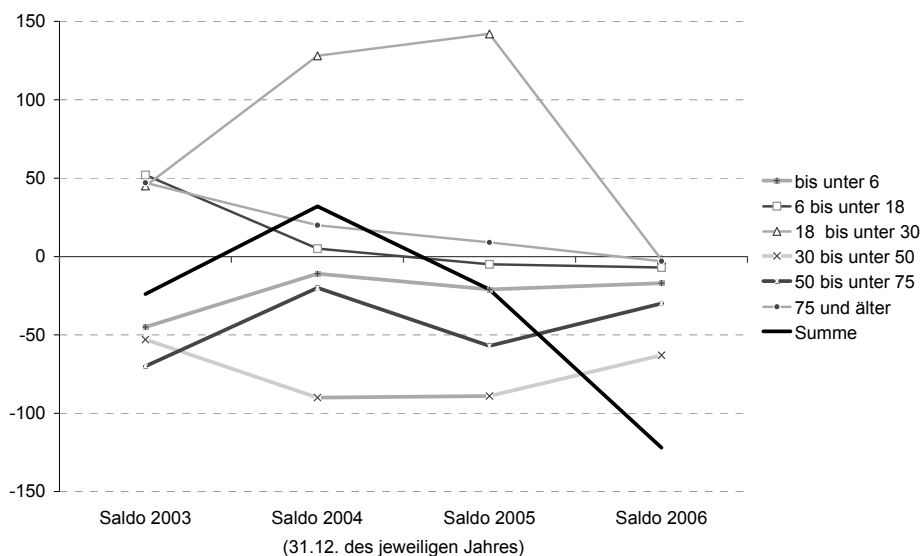
Quelle: Stadt Schwäbisch Gmünd 2006; eigene Darstellung.

154 Stadt Schwäbisch Gmünd: Datenzusammenstellung der Stadt Schwäbisch Gmünd für das Difu-Projekt.

155 Stiftung Bauen und Wohnen der LBS Landesbausparkasse Baden-Württemberg (Hrsg.): Vom Anbieter- zum Nachfragermarkt – Der Wohnungsmarkt in der Stadt Schwäbisch Gmünd, 2001, S. 3 ff.

156 Ebenda.

Abbildung 38: Wanderungssalden 2003 bis 2006 nach Altersklassen



Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg; eigene Darstellung.

Die Differenzierung der Wanderungssalden nach Altersklassen für den Zeitraum 2003 bis 2006 zeigt bemerkenswerte Unterschiede. So liegt beispielsweise der Saldo für die Gruppe der unter 6-Jährigen, der ein guter Indikator für das Wanderungsverhalten von Familien ist, durchgängig im negativen Bereich, ebenso wie der Saldo der Gruppen der potenziell dazugehörigen Elterngeneration und der Eigenheimbauer (30 bis unter 50 Jahre). Der Saldo der jungen Erwachsenen (18 bis unter 30 Jahre) liegt von 2003 bis 2005 deutlich im positiven Bereich und nimmt jährlich zu, bevor er 2006 stark abfällt und ebenfalls einen negativen Wert erzielt. In Bezug auf die These, dass ältere Menschen verstärkt in die (Innen-)Stadt zurückziehen, lohnt sich die Betrachtung der Wanderungssalden der 50- bis unter 75-Jährigen sowie der über 75-Jährigen: Während die Salden der ersten Gruppe konstant im negativen Bereich liegen, hat sich der positive Wanderungssaldo der zweiten Gruppe konstant verringert, um 2006 schließlich ebenfalls den negativen Bereich zu erreichen. Der Summe der negativen Einzelergebnisse entsprechend, ergibt sich für das Jahr 2006 ein deutlicher Wanderungsverlust für die Stadt Schwäbisch Gmünd¹⁵⁷.

Die Prognose des Regionalverbands Ostwürttemberg für die Entwicklung der Stadt Schwäbisch Gmünd bis zum Jahr 2025 liegt unter Annahme eines weiterhin negativen Wanderungssaldos bei knapp 57 000 Einwohnern, unter Annahme eines ausgeglichenen Wanderungssaldos bei gut 58 500 Einwohnern

¹⁵⁷ <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp>, abgerufen am 22.9.2008.

(-4,55 Prozent im Vergleich zu 2005). Ein deutlicher Rückgang wird für den Anteil von Kindern und Jugendlichen prognostiziert (Anteil der 0- bis 9-Jährigen: -11,4 Prozent, Anteil der 10- bis 19-Jährigen: -19,2 Prozent) sowie für die 20- bis 40-Jährigen (-19,1 Prozent). Demgegenüber wird ein deutlicher Zuwachs für die Gruppe der 66- bis 85-Jährigen erwartet (+14,9 Prozent) sowie insbesondere für die Gruppe der Personen, die 86 Jahre und älter sind (+83,23 Prozent)¹⁵⁸. In Bezug auf das Durchschnittsalter, das 2005 bei 42,1 Jahren lag, wird bis 2020 eine Erhöhung auf 46,2 Jahre prognostiziert¹⁵⁹.

Tabelle 12: Anteile der Altersgruppen in Schwäbisch Gmünd 2005 und 2025 (in Prozent)

Altersgruppen	Anteil 2005	Anteil 2025
0- bis 9-Jährige	9,6	8,9
10- bis 19-Jährige	11,5	9,8
20- bis 40-Jährige	27,6	23,4
41- bis 65-Jährige	32,8	34,3
66- bis 85-Jährige	16,7	20,11
86 Jahre und älter	1,84	3,53

Quelle: Regionalverband Ostwürttemberg: Perspektiven der Bevölkerungsentwicklung, März 2007; eigene Darstellung.

Bevölkerung Innenstadt

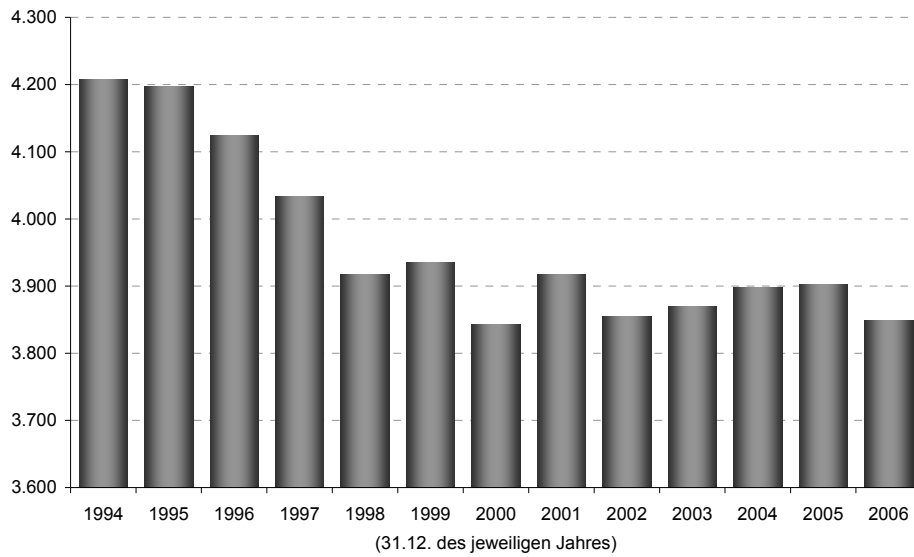
Die Entwicklung der Einwohnerzahl in der Innenstadt Schwäbisch Gmünds war im letzten Jahrzehnt negativ. Im Mai 2006 lebten in der Schwäbisch Gmünder Innenstadt 3 849 Einwohner und damit knapp 400 weniger als 1994 (4 208). Die Einwohnerzahl entwickelte sich von 1994 bis 1998 in kleinen Schritten konstant negativ, seitdem variiert sie nur geringfügig. 1999, 2001 sowie von 2003 bis 2005 konnten jeweils leichte Einwohnerzuwächse verzeichnet werden.

Der Anteil ausländischer Mitbürger betrug zum 31.12.2005 in der Innenstadt 37 Prozent (1 443 Personen), im Vergleich dazu lag der Wert für die Gesamtstadt 2005 bei 13,3 Prozent. Im Jahr 2002 lag der Ausländeranteil in der Innenstadt Schwäbisch Gmünds bei ca. 45 Prozent (Gesamtstadt 14,4 Prozent). Damit liegt der Ausländeranteil in der Innenstadt deutlich über dem der Gesamtstadt, im Vergleich der Jahre 2000 und 2005 zeigt sich jedoch, dass der Ausländeranteil in der Innenstadt mit -8 Prozent stärker gesunken ist als der gesamtstädtische Wert (-1,1 Prozent).

¹⁵⁸ Regionalverband Ostwürttemberg: Perspektiven der Bevölkerungsentwicklung in Ostwürttemberg, Demographischer Wandel, März 2007, S. 62.

¹⁵⁹ <http://wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten>, abgerufen am 9.10.2007.

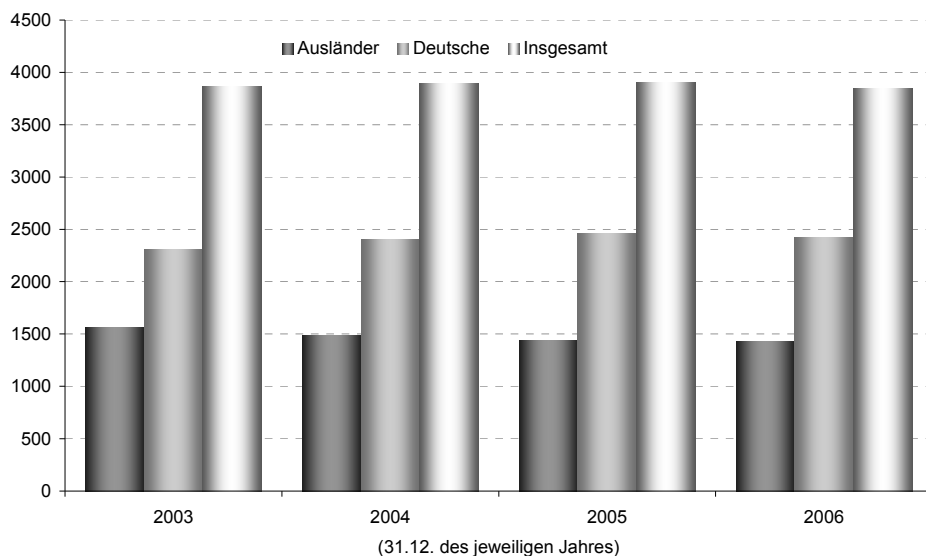
Abbildung 39: Einwohnerentwicklung Innenstadt 1994 bis 2006



Quelle: Stadt Schwäbisch Gmünd 2006; eigene Darstellung.

Die in mehreren Expertengesprächen geäußerte Einschätzung, dass die Anzahl der ausländischen Mitbürger in der Innenstadt zunimmt und die deutschen Bewohner das Gebiet verlassen, lässt sich damit statistisch nicht belegen. Wie die nachfolgende Abbildung verdeutlicht, verlief die Entwicklung von 2003 bis 2006 genau umgekehrt.

Abbildung 40: Einwohner Innenstadt nach Staatsangehörigkeit 2003 bis 2006



Quelle: Stadt Schwäbisch Gmünd 2006; eigene Darstellung.

Wesentliche Ursachen für den rückläufigen Ausländeranteil sind die Rückkehr der Bürgerkriegsflüchtlinge in die Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawiens sowie das neue Staatsangehörigkeitsrecht, das seit 1.1.2000 greift, durch das viele Kinder ausländischer Eltern zusätzlich die deutsche Staatsangehörigkeit erhalten können.

Gut ein Drittel der 2004 in Schwäbisch Gmünd gemeldeten ausländischen Einwohner hat die türkische Staatsbürgerschaft, jeweils rund zehn Prozent besitzen die italienische oder griechische Staatsbürgerschaft. Der Ausländeranteil von 13,5 Prozent im Jahr 2004 lag leicht über dem Landesdurchschnitt Baden-Württembergs (zwölf Prozent).

Die Einwohnerdichte betrug 2004 in der Schwäbisch Gmünder Innenstadt 71,3 Einwohner pro Hektar, der Wert für die Gesamtstadt lag bei 5,4 Einwohnern pro Hektar. Dieser äußerst niedrige Wert ist der Siedlungsstruktur Schwäbisch Gmünds geschuldet: Die Kernstadt und ihre zehn Ortsteile liegen durch zum Teil weitläufige Landschaftsbereiche deutlich voneinander getrennt.

Haushalte Gesamtstadt

Im Jahr 2006 betrug die Zahl der Haushalte in Schwäbisch Gmünd 28 335. Der Anteil der Ein-Personen-Haushalte lag bei 35,3 Prozent, in 34 Prozent der Haus-

halte lebten Kinder. Die durchschnittliche Haushaltsgröße betrug 2,2 Personen je Haushalt und lag damit genau im Landesdurchschnitt¹⁶⁰.

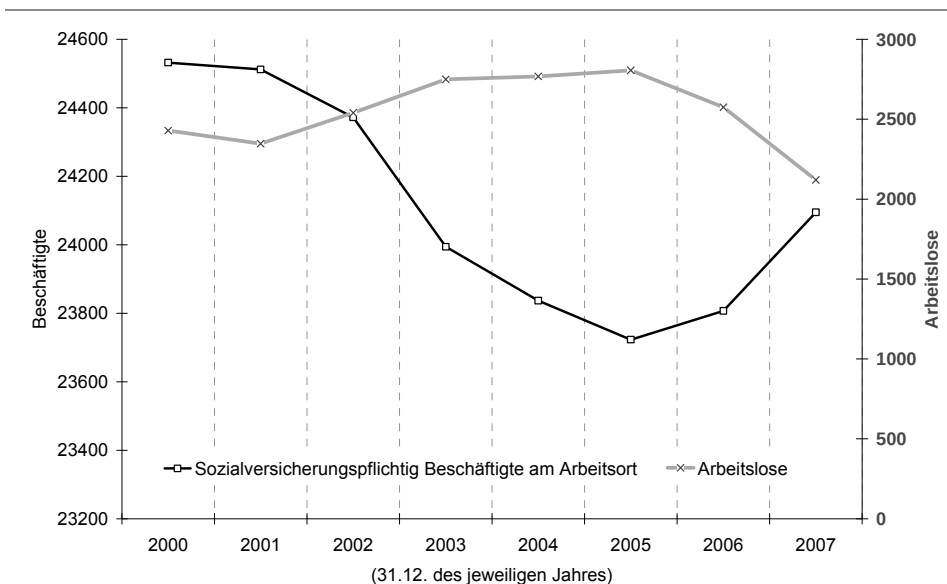
Aufgrund der Veränderung der Haushaltsstrukturen wird davon ausgegangen, dass die Zahl der Haushalte und damit der Bedarf an Wohnungen in den nächsten Jahren nicht oder nur geringfügig zurückgehen wird. Angaben zur Anzahl der Haushalte und durchschnittlichen Haushaltsgröße in der Schwäbisch Gmünder Innenstadt standen nicht zur Verfügung.

Tabelle 13: Haushalte und Haushaltsgrößen in Schwäbisch Gmünd 1961, 1970, 1987, 2004 und 2006

Jahr	Haushalte	Haushaltsgrößen
1961	17 966	2,9
1970	20 104	2,8
1987	23 350	2,4
2004	27 880	2,2
2006	28 335	2,2

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2008; eigene Darstellung.

Abbildung 41: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2000 bis 2007



Quelle: Bundesagentur für Arbeit; eigene Darstellung.

¹⁶⁰ <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp>, abgerufen am 22.9.2008 sowie <http://wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten>, abgerufen am 18.9.2008.

5.6.2.2 Arbeit und Einkommen

Zum 30.6.2005 waren in Schwäbisch Gmünd 23 723 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt, darunter rund 57 Prozent Männer. Im Vergleich zur Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2000 bedeutet dies einen Rückgang um etwa 3,3 Prozent. Nach dem Durchschreiten dieser Talsohle im Jahr 2005 ist die Zahl jedoch wieder gestiegen, so dass zum 30.6.2007 am Arbeitsort Schwäbisch Gmünd 24 095 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gezählt werden konnten.

Im Jahr 2006 betrug die Erwerbstätigenquote 50,4 Prozent, die Frauenerwerbstätigenquote 43 Prozent. 0,4 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten waren zum 30.6.2006 im primären Sektor tätig, 47,8 Prozent im sekundären Sektor und 51,8 Prozent im tertiären Sektor¹⁶¹.

Gut die Hälfte der Beschäftigten (55,1 Prozent) hat zum 30.6.2006 ihren Wohnsitz jenseits der Gemeindegrenzen Schwäbisch Gmünds. Den insgesamt 13 120 Berufseinpendlern stehen 8 178 Berufsauspendler gegenüber, die in Schwäbisch Gmünd wohnen, aber außerhalb arbeiten. Daraus ergibt sich für die Stadt ein positiver Pendlersaldo von 4 942 Personen¹⁶².

Im Jahresdurchschnitt 2006 waren in Schwäbisch Gmünd 2 575 Personen arbeitslos gemeldet, darunter rund 51 Prozent Männer. Die Arbeitslosenquote lag damit bei rund zwölf Prozent, unter der ausländischen Bevölkerung lag die Quote mit rund 23 Prozent erheblich höher. 12,2 Prozent der arbeitslos gemeldeten Personen waren jünger als 25 Jahre, 10,3 Prozent älter als 55 Jahre. Der Anteil der Langzeitarbeitslosen lag bei 4,5 Prozent der Erwerbspersonen¹⁶³.

Erstmals seit 2001 konnte im Jahr 2006 wieder ein Rückgang der Arbeitslosenzahl in Schwäbisch Gmünd vermeldet werden, der Durchschnittswert für das Jahr 2007 liegt mit 2 120 Personen nochmals deutlich niedriger und unterbietet sogar den langjährigen Minimalwert des Jahres 2001, als die Zahl der Arbeitslosen von 1997 bis 2001 von über 3 000 Personen auf knapp 2 300 Personen gesunken war¹⁶⁴.

Zum 31.12.2006 erhielten 9,1 Prozent der Bevölkerung von 18 bis unter 65 Jahren Leistungen nach SGB II und 10,5 Prozent der Jugendlichen von 15 bis unter 18 Jahren. Darüber hinaus erhielten 12,8 Prozent der Kinder und Jugendlichen unter 15 Jahren Sozialgeld nach SGB II¹⁶⁵.

161 <http://wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten>, abgerufen am 18.9.2008.

162 <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp>, abgerufen am 22.9.2008.

163 <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp>, abgerufen am 22.9.2008 sowie <http://wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten>, abgerufen am 18.9.2008.

164 <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp>, abgerufen am 22.9.2008 sowie Stadt Schwäbisch Gmünd: Datenzusammenstellung der Stadt Schwäbisch Gmünd für das Difu-Projekt.

165 <http://wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten>, abgerufen am 18.9.2008.

Im Jahr 2005 betrug das durchschnittliche Gesamtnettoeinkommen eines Haushalts in Schwäbisch Gmünd 40 729 Euro. Die Kaufkraft je Einwohner belief sich auf 14 963 Euro und lag damit gut 600 Euro unterhalb des Durchschnitts des Ostalbkreises sowie rund 1 080 Euro unterhalb des Durchschnitts des Landes Baden-Württemberg¹⁶⁶.

Angaben zur Kaufkraft der innerstädtischen Haushalte standen ebenso wenig zur Verfügung wie innerstädtische Angaben zur Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, zur Zahl der Arbeitslosen oder der SGB-II-Empfänger.

5.6.2.3 Infrastruktur und Versorgung

Soziale Infrastruktur

In der Innenstadt von Schwäbisch Gmünd gibt es drei Kindergärten und Kindertagesstätten sowie jeweils eine Grundschule und eine Sonderschule. Zwei Gymnasien befinden sich unweit der Altstadt in der Mörike- und der Hassmannstraße. Das kommunale Jugendhaus in der Königsturmstraße und eine Einrichtung des Stadtjugendrings e.V. machen Angebote für Jugendliche, das Jugendgemeinschaftswerk betreut Aussiedler. In der Innenstadt finden sich fünf Alten- und Pflegeheime – beispielsweise in der Asylstraße, der Hospitalgasse, der Parlerstraße und am Prediger – sowie der Seniorentreff „Spitalmühle“ mit einem eigenen Veranstaltungsprogramm. Weitere soziale Einrichtungen sind der Kontaktladen im Milchgäßle (Suchtprävention) sowie das Caritas-Zentrum in der Franziskanergasse (Sozialberatung)¹⁶⁷.

Einzelhandel

Insgesamt finden sich in der Schwäbisch Gmünder Innenstadt über 300 Einzelhandelsfachgeschäfte. Die Einzelhandelsstruktur ist durch eine Vielzahl kleinteiliger Geschäfte, die zu einem großen Teil inhabergeführt sind, geprägt. Daneben gibt es mit dem im Jahr 2000 eröffneten City Center eine Einkaufspassage mit 40 Handels- und Dienstleistungsbetrieben auf rund 20 000 m² Verkaufsfläche sowie die 2004 eröffnete LEICHT Passage – ein umgestaltetes ehemaliges Wohnkaufhaus –, in der sich Handels- und Dienstleistungseinrichtungen finden¹⁶⁸.

Als Potenziale der Schwäbisch Gmünder Innenstadt werden das historische Stadtbild und der hohe Anteil inhabergeführter Fachgeschäfte beschrieben,

166 <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp>, abgerufen am 22.9.2008.

167 Stadt Schwäbisch Gmünd: Datenzusammenstellung der Stadt Schwäbisch Gmünd für das Difu-Projekt.

168 <http://www.schwaebisch-gmuend.de/908.php>, abgerufen am 1.10.2008.

darüber hinaus wird im aktiven Gewerbe- und Handelsverein mit großer Mitgliederzahl eine Chance gesehen. Als Nachteile der Innenstadt werden die Kleinteiligkeit der innerstädtischen Verkaufsflächen, die Zersplitterung des Handels auf mehrere Standorte und eine sich daraus ergebende Weiträumigkeit genannt. Zudem sei die Entfernung von Parkhäusern und ÖPNV zum Innenstadthandel zu groß¹⁶⁹. Damit hat eine Analyse aus dem Jahr 2001 nach wie vor Aktualität, die eine rückläufige Entwicklung der Anzahl der Einzelhandelsgeschäfte und daraus resultierende Leerstandsprobleme beschreibt, die unter anderem auf die nicht adäquate Größe der Verkaufsflächen, die Weiträumigkeit der Innenstadt und Probleme der innerstädtischen Aufenthaltsqualität zurückzuführen sei. Damit einher gehe ein Verlust an Zentralität des Mittelzentrums¹⁷⁰.

Auch wenn die in Schwäbisch Gmünd getätigten Einzelhandelsumsätze im Vergleich zum Bund oder auch zum Land Baden-Württemberg überdurchschnittlich sind, zeigt sich im Vergleich zu den benachbarten Mittelzentren Aalen, Ellwangen und Heidenheim, mit denen Schwäbisch Gmünd gemeinsam oberzentrale Funktionen wahrnimmt, ein deutlicher Rückstand der Stadt. Gleiches gilt für die Zentralitätskennziffer und mit Einschränkungen auch für die Kaufkraft für den Einzelhandel je Einwohner¹⁷¹.

Tabelle 14: Kaufkraft, POS-Umsatz und Zentralitätskennziffer in Schwäbisch Gmünd

GfK-Kennziffern 2007	Einwohner (1.1.2006)	Kaufkraft für den Einzelhandel		POS-Umsatz ^a		Zentralitätskennziffer (D=100)
		Euro je EW	Index (D=100)	Euro je EW	Index (D=100)	
Deutschland	82.437.995	5.474	100,0	5.155	100,0	100,0
Baden-Württemberg	10.735.701	5.637	103,0	5.067	98,3	95,4
Aalen	67.066	5.584	102,0	6.626	128,5	126
Ellwangen	25.260	5.307	96,9	6.791	131,7	135,9
Heidenheim	49.626	5.402	98,7	7.485	145,2	147,1
Schwäbisch-Gmünd	61.350	5.369	98,1	5.912	114,7	116,9

a POS-Umsatz: Point of Sale-Umsatz, also der tatsächlich vor Ort getätigte Umsatz.

Quelle: Industrie- und Handelskammer Ostwürttemberg, Kaufkraft und Umsatz im Einzelhandel; eigene Darstellung.

Als Reaktion auf die Defizite des innerstädtischen Handels strebt die Stadt unter anderem an, die auseinander liegenden Einkaufsschwerpunkte durch einladende

169 Industrie- und Handelskammer Ostwürttemberg: Einzelhandel in Ostwürttemberg, 2007, S. 46.

170 Vorbericht zur Klausurtagung des Gemeinderats von Schwäbisch Gmünd am 24./25.11.2001, Kapitel 2.

171 www.ostwuerttemberg.ihk.de/downloadcenter/download.php?id=697, abgerufen am 1.10.2008.

Verbindungen miteinander zu verknüpfen, an den Nahtstellen der Einkaufsachsen „Magnetbetriebe“ anzusiedeln sowie bestehende attraktive Geschäftslagen zu sichern (z.B. Umgestaltung Ledergasse)¹⁷². In die gleiche Richtung zielen die Empfehlungen der IHK Ostwürttemberg aus dem Jahr 2007. Darüber hinaus werden die Verbesserung des Verkehrsleitsystems und die Schaffung weiteren innenstadtnahen Parkraums angeregt sowie der Ausbau des innenstadtnahen Wohnens empfohlen, um so wieder mehr Kaufkraft in die Kernstadt zu ziehen¹⁷³.

5.6.2.4 Wohnungsbestand und -neubau

Im Jahr 2006 wurden in der Gesamtstadt Schwäbisch Gmünd 12 600 Wohngebäude mit insgesamt 28 142 Wohnungen verzeichnet. Nach der Anzahl der Räume differenziert ergibt sich eine deutliche Dominanz großer Wohnungen: Knapp 30 Prozent der Wohnungen haben vier Räume, rund ein Viertel hat sechs Räume und mehr, gut 22 Prozent haben fünf Räume. Wohnungen mit einem oder zwei Räumen haben gemeinsam nur einen Anteil von gut sieben Prozent.

Tabelle 15: Wohnungsgrößenstruktur in Schwäbisch Gmünd

	1 Raum	2 Räume	3 Räume	4 Räume	5 Räume	6 Räume und mehr	Gesamt
Wohnungen (absolut)	607	1.372	4.643	8.128	6.235	7.157	28.142
Wohnungen (prozentual)	2,2	4,9	16,5	28,9	22,2	25,4	100

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg; eigene Darstellung.

Betrachtet man die Anzahl der Wohnungen pro Wohngebäude, erklärt sich die Dominanz der großen Wohnungen: 50,4 Prozent der Wohngebäude umfassen eine Wohnung und 31,2 Prozent der Gebäude zwei Wohnungen. Drei oder mehr Wohnungen finden sich lediglich in 18,4 Prozent der Wohngebäude¹⁷⁴. Der Anteil an Wohnungen in Ein- oder Zwei-Familien-Häusern lag 2006 bei insgesamt 51,8 Prozent. Die Wohnfläche pro Person belief sich auf 39,5 m²¹⁷⁵.

Entsprechende Zahlen für die Innenstadt standen nicht zur Verfügung, es ist aber aufgrund der Bebauungsstruktur davon auszugehen, dass der innerstädtische Anteil kleinerer Wohnungen deutlich höher als im gesamtstädtischen Mittel liegt und auch die Anzahl an Wohnungen pro Wohngebäude in der Innenstadt höher ausfällt.

172 Vorbericht zur Klausurtagung des Gemeinderats von Schwäbisch Gmünd am 24./25.11.2001, Kapitel 2.

173 Industrie- und Handelskammer Ostwürttemberg: Einzelhandel in Ostwürttemberg, 2007, S. 47.

174 <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp>, abgerufen am 22.9.2008.

175 <http://wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten>, abgerufen am 18.9.2008.

Im Durchschnitt der Jahre 2002 bis 2006 wurden in der Gesamtstadt Schwäbisch Gmünd jährlich für rund 60 Gebäude bzw. 94 Wohnungen Baugenehmigungen erteilt und ebenfalls im Durchschnitt des genannten Zeitraums jährlich 58 Gebäude bzw. 100 Wohnungen baufertig gestellt¹⁷⁶. Diese Zahlen entsprechen einer Bedarfsprognose aus dem Jahr 2001, die für die folgenden Jahre einen jährlichen Neubaubedarf von etwa 100 Wohnungen festgestellt hat. Den Wohnwünschen der Bevölkerung entsprechend wurde seinerzeit die Fokussierung auf Eigenheimbauten empfohlen, um insbesondere junge Familien und einkommensstarke Schichten zu halten bzw. wieder anzusiedeln. Gleichzeitig wurde aber auch empfohlen, die Innenstadt insbesondere für sozial stabile Bevölkerungsgruppen als Wohnstandort zu stärken und durch Sanierungsmaßnahmen attraktiven innerstädtischen Wohnraum zu schaffen¹⁷⁷.

Eine Initiative der Stadt zur Förderung neuer Wohn- und Bauformen ist der Arbeitskreis „Neue Wohnformen“, der 2006 gegründet wurde und interessierte Bürgerinnen und Bürger zur Mitarbeit einlädt.

Einen Schwerpunkt stellt die Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung von Baugemeinschaftsprojekten dar, ein entsprechendes Pilotprojekt soll in einem altstadtnahen Neubaugebiet südlich der Innenstadt durchgeführt werden. Die städtische Wohnungsbaugesellschaft VGW soll die dafür vorgesehene Optionsfläche nach Zuteilung durch die Stadt an eine Baugemeinschaft vergeben.

Im Jahr 2000 lag die Leerstandsquote in der Gesamtstadt bei 2,8 Prozent und damit unterhalb der marktüblichen Fluktuationsreserve von drei Prozent. Angaben für die Innenstadt standen nicht zur Verfügung.

5.6.2.5 Stadtentwicklung und Denkmalschutz

Schwäbisch Gmünd überstand den Zweiten Weltkrieg ohne nennenswerte Schäden und besitzt einen wertvollen, teils schon sanierten historischen Stadtkern. Sowohl der mittelalterliche Grundriss als auch das mittelalterliche bis barocke Erscheinungsbild der Altstadt sind weitgehend erhalten geblieben. Dieses ist durch eine Vielzahl von Fachwerkbauten – häufig mit steinernem Unterbau – geprägt, daneben finden sich zahlreiche Spuren des Stadtbaumeisters J. M. Keller, der bestehende Bauten im Stil des Gmünder Barocks umbauen und neue errichten ließ. Der barocke Marktplatz zählt zu den schönsten Plätzen in Süddeutschland.

Die bedeutendsten Bauten der Altstadt finden sich mit dem Heilig-Kreuz-Münster, der Johanniskirche, dem ehemaligen Augustinerkloster und dem Prediger (Dominikanerkloster) im westlichen Teil des Stadtkerns. Diesen Bauten sind große

176 <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp>, abgerufen am 22.9.2008.

177 Vorbericht zur Klausurtagung des Gemeinderats von Schwäbisch Gmünd am 24./25.11.2001, Kapitel 3.

Freiflächen zugeordnet. Die östliche Stadtkernhälfte ist im Unterschied dazu durch eine wesentlich kleinteiligere Struktur geprägt. Umgeben wird dieser unmittelbare Stadtkern durch spätmittelalterliche Vorstädte und die verbliebenen Reste der äußeren Stadtmauer – sechs der ehemals 23 Türme – sowie zwei Innenstadt-Türme¹⁷⁸.

Die städtebauliche Neuordnung sowie Modernisierung und Instandsetzung der altstädtischen Gebäude wird seit Ende der 1970er-Jahre im Rahmen förmlicher Sanierungsverfahren gefördert. Mehrere Sanierungsverfahren konnten in dieser Zeit bereits abgeschlossen werden, die derzeit zu diesem Zweck festgelegten Sanierungsgebiete umfassen die Bereiche „Nordwestliche Altstadt“ (seit 1996) und „Südöstliche Altstadt“ (seit 2003) sowie die Gebiete „Vordere Schmiedgasse“ und „Münsterplatz/Brandstatt“. Daneben wurden mehrere städtebauliche Neuordnungsgebiete festgelegt: Die jüngste dieser Planungen umfasst vier altstädtische Sanierungscluster mit dem Ziel der städtebaulichen Neuordnung und Entwicklung zur Landesgartenschau 2014¹⁷⁹.

Ebenfalls mit dem Ziel der erhaltenden Erneuerung und der Nachnutzung historischer Bausubstanz sowie der funktionalen oder auch strukturellen Qualitätsverbesserung wurden in den vergangenen Jahren Einzelprojekte wie die Sanierung des Spitalkomplexes, die Umgestaltung des ehemaligen Wohnkaufhauses LEICHT oder der Neubau des City Centers verfolgt. Als weitere wichtige Bausteine für die Aufwertung der Innenstadt wurden darüber hinaus Plangutachten für die Rinderbachergasse und den Marktplatz 27/31 erarbeitet¹⁸⁰.

Trotz dieser umfangreichen Stadterneuerungsmaßnahmen bleibt die Altstadt gleichzeitig durch Leerstände in Wohn- und Geschäftshäusern gekennzeichnet, die innerstädtische Wohnbevölkerung nimmt eher ab als zu, und Mängel im Stadtbild sowie ein Verlust an Urbanität werden beklagt¹⁸¹. Die Erhaltung und Erneuerung der Altstadt wird aktuell und auch künftig als eines der zentralen kommunalpolitischen Handlungsfelder bewertet¹⁸². Als Ziele werden die Aufwertung der Innenstadt als urbaner Ort mit einer sozial stabilen Bevölkerungsstruktur und die Verbesserung der innerstädtischen Wohnsituation formuliert¹⁸³.

Ein wichtiger Partner bei der Altstadtsanierung sind die Vereinigten Gmünder Wohnungsunternehmen (VGW). Diese haben sich unter anderem bei Projekten wie „Neubau und Sanierung im Dreieck“ engagiert – dem Bau eines zentrumsna-

178 Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd – Baudezernat: Bausteine zur Aufwertung der Innenstadt, 2001, Stadtbild sowie www.schwaebisch-gmuend.de

179 Ebenda.

180 Ebenda.

181 Ebenda, Vorwort.

182 Im Rahmen der angeführten Klausurtagung am 24./25.11.2001 hat der Gemeinderat Leitlinien für die Entwicklung der Gesamtstadt erarbeitet, wobei die Stärkung und weitere Aufwertung der Innenstadt einen Schwerpunkt bilden.

183 www.schwaebisch-gmuend.de/1795.php, abgerufen am 15.10.2008.

hen Wohn- und Geschäftshaus mit Eigentumswohnungen in der Parlerstraße und Ackergasse, dem Bau eines Doppelhauses in der Turmgasse an der alten Stadtmauer sowie bei Altbausanierungen im Bereich Badmauer/Ackergasse.

Denkmalschutz

Neben den Sanierungsmaßnahmen, die seit den 1970er-Jahren zur Erhaltung des Altstadtbildes beitragen, gilt seit 1983 für die Altstadt von Schwäbisch Gmünd innerhalb des ehemaligen spätmittelalterlichen Mauerrings eine Gesamtanlagenverordnung nach dem baden-württembergischen Denkmalschutzgesetz. Flankierend dazu hat die Stadt 1984 eine Altstadtfibel herausgegeben, in der Vorschläge für angemessene Neu- und Umbaumaßnahmen im Altstadtbereich angeboten werden.

Weite Teile des Gebäudebestands in der historischen Altstadt von Schwäbisch Gmünd stehen unter Denkmalschutz. Es gibt 218 Gebäude, die nach § 2 Denkmalschutzgesetz des Landes als einfache Kulturdenkmäler registriert sind und 63 in das Denkmalbuch eingetragene Kulturdenkmäler von besonderer Bedeutung.

5.6.2.6 Frei- und Grünflächenentwicklung

Die landschaftliche Lage gab der Stadt ihren Namen: Hier mündeten mehrere Wasserläufe in die Rems. Im Laufe der Jahre wurden jedoch viele dieser Bäche überbaut, und selbst größere Wasserläufe wie die Rems und der Josefsbach haben ihre Qualitäten teilweise eingebüßt. Die Sanierung und Aufwertung der Grabenallee und die Renaturierung des Josefsbachs – beide bilden den wichtigsten innerstädtischen Grünzug – stehen im Zuge der Planungen zur Landesgartenschau 2014 an.

Bisher hat die Innenstadt ein Grünflächendefizit und ist von den offenen Landschaftsteilen abgeschnitten, in Vorbereitung der Landesgartenschau 2014 sollen diese Mängel behoben werden. Entlang der westlichen Stadtgrenze soll sich ein grünes Band ziehen. Es soll über die Ledergasse auch in die Innenstadt hineingeführt werden, wodurch eine Verknüpfung des Altstadtgebiets mit den Außenräumen erreicht werden soll. Gleichzeitig soll dadurch die Freiraumqualität für die Bevölkerung in zentralen Bereichen der Stadt verbessert werden¹⁸⁴.

5.6.2.7 Verkehr und Parkplatzsituation

Seit 2006 befindet sich die unterirdische Führung der Bundesstraße 29 als Ortsumgehung für die Stadt Schwäbisch Gmünd im Bau. Auf einer Länge von gut 2,5

¹⁸⁴ Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd – Baudezernat: Bausteine zur Aufwertung der Innenstadt, 2001, Grabenallee/Josefsbach sowie <http://www.gmuend2014.de/>, abgerufen am 15.10.2008.

km soll die Stadt vom Durchgangsverkehr und damit auch vom zunehmenden Lkw-Verkehr entlastet werden, innerstädtisch bedeutet dies eine Verkehrsreduzierung auf der Remsstraße, die die Innenstadt im Norden begrenzt. Nach der Fertigstellung des Tunnels wird sich das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich um rund 20 000 Kraftfahrzeuge pro Tag reduzieren (aktuell sind es 35 000 Kraftfahrzeuge mit einem durchschnittlichen Lkw-Anteil von elf Prozent)¹⁸⁵.

Zum 1. März 2008 sind die gesamte Innenstadt Schwäbisch Gmünds sowie weite Teile der Kernstadt (zwischen den Verteilern West und Ost) als Umweltzone ausgewiesen worden, da die Feinstaub-Grenzwerte regelmäßig überschritten wurden. Die damit verbundenen Beschränkungen betreffen auch die (noch überirdisch) durch den Ortskern verlaufende Bundesstraße 29¹⁸⁶.

In der Schwäbisch Gmünder Innenstadt stehen rund 1 500 Parkplätze für Kunden und Besucher der Stadt in sechs Parkhäusern zur Verfügung, darüber hinaus umfassen die Parkhäuser vermietete Dauerparkplätze. Ein Parkleitsystem führt Innenstadtbesucher zum nächstgelegenen Parkhaus mit freien Parkplätzen. Daneben existieren rund 900 innerstädtische Kurzzeitparkplätze im öffentlichen Raum¹⁸⁷. Diese können jedoch nicht gewährleisten, dass Innenstadtbewohnerinnen und -bewohner einen Parkplatz in nächster Nähe zu ihrer Wohnung finden. In Teilbereichen der Innenstadt gibt es Anwohnerparkregelungen oder vereinzelt auch Quartiersgaragen. Die Auslastung der Parkhäuser durch Anwohnerparken zu erhöhen, scheitert vielfach daran, dass die Parkhäuser nachts schließen¹⁸⁸.

5.6.3 Ergebnisse der Expertenbefragung

5.6.3.1 Abgrenzung der Innenstadt

Das Untersuchungsgebiet „Innenstadt Schwäbisch Gmünd“ umfasst nach der Definition der kommunalen Gesprächspartnerinnen und -partner die historische Altstadt. In den Experteninterviews wurde jedoch deutlich, dass zum Teil andere, weiträumigere Abgrenzungen der Innenstadt zu Grunde gelegen haben. Dies wurde zum Beispiel dann offensichtlich, wenn Straßenzüge außerhalb der historischen Altstadt, die aber innerhalb der Kernstadt liegen, in die Antworten einbezogen wurden.

185 <http://www.schwaebisch-gmuend.de/pdf/tunnel.pdf>, abgerufen am 20.10.2008.

186 <http://www.schwaebisch-gmuend.de/2663.php>, abgerufen am 20.10.2008.

187 Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd – Baudezernat: Bausteine zur Aufwertung der Innenstadt, 2001, Parkhausmanagement sowie <http://www.schwaebisch-gmuend.de/431.php>, abgerufen am 20.10.2008.

188 Information der kommunalen Ansprechpartner in Schwäbisch Gmünd.

Der wirtschaftliche Wandel von der Industrie- zur Wissensgesellschaft hat in Schwäbisch Gmünd noch nicht auf breiter Front stattgefunden: Die Beschäftigtenanteile im produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungssektor halten sich in etwa die Waage. Der Wandel von der Industrie- zur Wissensgesellschaft als Ursache für die Beendigung der Stadtflicht kann nach Auffassung der befragten Experten für Schwäbisch Gmünd insofern nicht belegt werden. Allerdings habe sich im Dienstleistungssektor mit vielen Designbüros, Werbeagenturen und Mediengestaltern ein Kreativpool entwickelt – initiiert und gefördert durch die Hochschule für Gestaltung. Das Interesse am Wohnen in der Innenstadt (Altstadt) nehme in Schwäbisch Gmünd bisher eher verhalten zu. Umgekehrt sei festzustellen, dass die deutsche Bevölkerung in der Altstadt – vermutlich überwiegend selbst nutzende Eigentümer – deutlich überaltert ist und in den nächsten Jahren durch Auszug in Alten- oder Pflegeeinrichtungen oder auch durch Tod weitere qualitativ unzureichende Wohnobjekte hinterlassen wird, für die sich die anspruchsvollere Bevölkerung aus dem Umland nicht interessiert. Von den Gesprächspartnerinnen und -partnern wird erwartet, dass weitere Wohnhäuser in der Altstadt an türkische Migranten übergehen werden, deren Verständnis in Bezug auf Instandsetzung, Modernisierung oder auch laufenden Unterhalt nicht mit den Ansprüchen der deutschen Bevölkerung in Schwäbisch Gmünd übereinstimme.

Der oben angesprochene Transformationsprozess von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft ist, so der Befund in den Interviews, in Schwäbisch Gmünd bisher nur schwach ausgeprägt, in Bezug auf die Bevölkerungsstruktur bestätigt sich hier ein Entwicklungsmuster vieler Innenstädte in der Nachkriegszeit: Ältere und ärmere Bevölkerungsgruppen wohnen im Zentrum, die einkommensstärkere Bevölkerung im Umland. Während die wirtschaftliche Prosperität einer Stadt die Bedeutung des Innenstadtwohnens deutlich befördert, verläuft der Prozess der wohnungsbezogenen Aufwertung der Innenstadt in Städten mit einer schwächeren wirtschaftlichen Entwicklung – wie beispielsweise Schwäbisch Gmünd – erheblich langsamer und mühseliger.

Die These, dass die zunehmende Verbindung von Privat- und Berufssphäre den Arbeitsplatz- und Wohnstandort Innenstadt begünstigt, lässt sich für Schwäbisch Gmünd nicht erhärten.

Seit etwa zehn Jahren ist nach Einschätzung der Gesprächspartnerinnen und -partner ein leichtes Arbeitsplatzwachstum zu verzeichnen, dieses bleibe aber hinter dem der benachbarten Städte zurück. Die stadtplanerisch gewünschte Ansiedlung von Arbeitsplätzen im stadtnahen Bereich – und eine damit verbundene Förderung des innerstädtischen Wohnens – sei in dieser Stadt bisher kaum wahrzunehmen. Vermutlich ist die Stadt von ihrer Größe her so klein, dass für die meisten Einwohner ohnehin eine geringe Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort gegeben ist.

Daraus folgt auch, dass die These, das Umland beginne als Wohnstandort an Attraktivität einzubüßen, zumindest bisher keine Gültigkeit in Schwäbisch Gmünd hat. Es ist zu vermuten, dass die Faktoren Entfernung und Erreichbarkeit in kleineren Städten eine geringere Rolle spielen.

Dass der Infrastrukturbedarf und die Kosten des Wohnens im Umland die Rückkehr in die Innenstadt verstärken, trifft für Schwäbisch Gmünd gegenwärtig ebenfalls nicht zu. Ob bzw. wann die These der Unterauslastung der technischen Infrastruktur für die Umlandgemeinden relevant wird, bleibe offen, da für das Umland Schwäbisch Gmünds in den nächsten 15 Jahren kein Bevölkerungsrückgang zu erwarten ist. Jedoch könnten nach Auffassung der Gesprächspartnerinnen und -partner die Kosten für ein zweites Auto in der Zukunft ein Entscheidungskriterium für einen zentraleren Wohnort werden.

5.6.3.3 Image des Innenstadtwohnens

Die These, dass die Akzeptanz der Innenstadt höher ist als lange Zeit angenommen, trifft nach Ansicht der Interviewpartnerinnen und -partner für Schwäbisch Gmünd momentan nicht zu. Zwar nimmt die innerstädtische Einwohnerzahl in den vergangenen Jahren nicht mehr so deutlich ab bzw. hat zwischendurch sogar Zuwächse erfahren, jedoch macht die durch massive Baulandausweisungen in den Umlandgemeinden unterstützte starke Zersiedlung deutlich, dass die Akzeptanz eines innerstädtischen Wohnstandortes in Schwäbisch Gmünd nicht besonders hoch sein kann.

In den letzten zwei bis drei Jahren werde in einzelnen gesellschaftlichen Gruppen verstärkt über das Wohnen in der Innenstadt diskutiert, gemeint sei hierbei jedoch häufig eine Wohnlage am Rande der Innenstadt. Eine allgemeine Akzeptanz des Wohnstandortes könne daraus noch nicht abgeleitet werden.

Auch die These, dass das Wohnen in der Innenstadt ein positives Image hat, kann für Schwäbisch Gmünd nicht uneingeschränkt bejaht werden. Vielmehr gibt es in der Stadt Skepsis und Zweifel an dem sich wandelnden Image. In den Interviews zeigte sich eine Vielfalt von Meinungen, von der klaren Ablehnung bis zur eindeutigen Zustimmung. Einige Experten beantworten die Frage ausweichend und erweitern sie beispielsweise um das Einkaufen oder bezogen Straßen außerhalb der historischen Altstadt mit ein. Ein eindeutig positives Image des innerstädtischen Wohnens lässt sich insofern aus den Expertenaussagen nicht ableiten, übereinstimmend positiv bewertet werden jedoch die Potenziale der Schwäbisch Gmünder Innenstadt in Bezug auf das Wohnen. Wie diese Potenziale genutzt werden und ob sich daraus eine Aufwertung des Images des Innenstadtwohnens ergibt, bleibt abzuwarten.

5.6.3.4 Wohnen versus Gewerbe oder „Was sagen die Investoren?“

Für die Bestätigung der These, dass Investoren die Innenstadt als Wohnstandort entdecken – insbesondere im gehobenen Segment –, gibt es in Schwäbisch Gmünd bisher kaum Anhaltspunkte. Als ein Beispiel wurde die Wohnanlage Brandstatt benannt, darüber hinaus wurden in den Expertengesprächen jedoch keine Projekte erwähnt. Nach Einschätzung in den Gesprächen haben Investoren, die in der Innenstadt Projekte durchführen möchten bzw. denen die Stadt Projekte zur Durchführung anbietet, häufig Probleme mit dem hohen Ausländeranteil in diesem Gebiet und investieren deshalb nicht. Die Gefahr von Segregationsprozessen für die Altstadt wurde jedoch nicht gesehen, bei allen Gesprächspartnerinnen und -partnern bestand vielmehr Übereinstimmung darin, dass sich der Anteil finanzschwacher Migranten in der Innenstadt in den nächsten zehn Jahren um die Hälfte vermindern wird.

Der Entwicklung eines angenehmen Wohnumfeldes komme in Schwäbisch Gmünd große Bedeutung zu. Nach Einschätzung eines Investors ist ein ansprechendes und differenziertes Wohnungsangebot, das mit einem angenehmen Wohnumfeld korrespondiert, Voraussetzung für eine steigende Nachfrage der gehobenen Mittelschicht. Diese Voraussetzung dürfte seines Erachtens in der Altstadt bisher nur an wenigen Standorten gegeben sein. Insofern muss die These, dass Investoren die Innenstadt als Wohnstandort entdecken, derzeit für Schwäbisch Gmünd verneint werden.

Eine weitere These, die für Schwäbisch Gmünd verneint werden kann, betrifft die vermutete Verdrängung der innerstädtischen Wohnnutzung durch die Gewerbeentwicklung. Vielmehr habe sich das Wohnen in der Innenstadt in erstaunlichem Maße ge- und erhalten, schwerwiegende Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe bestünden in der Altstadt Schwäbisch Gmünds nicht. Um eine Entwicklung beider Bereiche auf qualitativem Niveau sicherzustellen, regten Gesprächspartnerinnen und -partner an, die Stadt solle qualitativ hochwertigen Wohnraum schaffen bzw. fördern. Da Wohnraum Handel und Gewerbe nach sich ziehe, würde die Entwicklung von Kleingewerbe wie selbständigen Designern oder Handwerk dadurch befördert – als Beispiele wurden Kunsthandwerk, Gold- und Silberschmieden, Fahrradhändler oder Schreiner genannt. Störungen der Wohnfunktion würden zunehmend nicht mehr durch Produktionsbetriebe, sondern durch Gaststätten oder Autolärm verursacht. Auf die damit angesprochenen Umweltbelastungen, die von der „Erlebnisgesellschaft“ ausgehen (Lärm-, Luft- und Lichtverschmutzung, Suchverkehr aufgrund des Mangels an Parkplätzen, Störungen durch Besucherverkehr) wird im Folgenden unter 5.6.3.8 näher eingegangen.

5.6.3.5 Fördert der demographische Wandel die Innenstadtentwicklung?

Für die Innenstadt von Schwäbisch Gmünd wird von den Gesprächspartnerinnen und -partnern eine günstigere Bevölkerungsentwicklung als für die Gesamtstadt angenommen. Die zuletzt negative Bevölkerungsentwicklung in der Innenstadt werde sich nicht fortsetzen. Die These, dass die Haushaltsgröße in der Innenstadt langsamer sinken wird als gesamtstädtisch, treffe zu. Die Experten rechnen mit einer Stabilisierung oder gar Zunahme der Haushaltsgröße in der historischen Altstadt Schwäbisch Gmünds aufgrund des hohen Anteils von Migrantenhaushalten; in der Regel hätten die dort lebenden ausländischen Familien mehr Kinder. Es sei davon auszugehen, dass die Wohnungen in der Innenstadt auch in Zukunft für ausländische Mitbürger eine große Attraktivität aufweisen.

5.6.3.6 Wohnen in der Innenstadt – Eine Frage des Geldes?

Nach Einschätzung der befragten Experten hat die gehobene Mittelschicht in Schwäbisch Gmünd die Innenstadt noch nicht als Wohnstandort für sich entdeckt. Voraussetzung für eine entsprechende Nachfrage sei ein ansprechendes und differenziertes Wohnungsangebot, das mit einem angenehmen Wohnumfeld korrespondiert. Diese Voraussetzung sei in Schwäbisch Gmünders Altstadt jedoch nur an wenigen Standorten gegeben. Ältere „Betuchte“, junge Berufsanfänger, Paare und einige Besserverdienende wohnten in der Altstadt, überrepräsentiert seien aber einkommensschwache deutsche Haushalte und vor allem arme Migrantenhaushalte.

Potenzial biete die Gruppe der „Best ager“ – zwischen 1950 und 1965 geboren –, diese verfügten über Geld, präferierten kurze Wege zum Einkaufen und zur Kultur, benötigten keine großen Wohnungen und schätzten – wie auch Intellektuelle – den Wohnstandort Innenstadt.

Nach Einschätzung von mehreren Gesprächspartnerinnen und -partnern gibt es in Schwäbisch Gmünd wie auch in anderen Mittelstädten sowohl den Trend, nach außen zu ziehen, wie auch zunehmend den Trend zum Wohnen in der Innenstadt. Beispielhaft ist folgende Aussage eines Wirtschaftsvertreters: „Bei der Renaissance des Wohnens in der Innenstadt handelt es sich nicht um einen flüchtigen Trend, der Trend ist unumkehrbar. Man will ein Gefühl von Lebensraum haben, von urbanem Wohnen. Die Innenstadt ist Lebensstandort: Wohnen, Kultur, Einkaufen, Arbeit, Freizeit.“

Ist Innenstadtwohnen vor allem eine Frage des Einkommens? Diese These kann für Schwäbisch Gmünd eindeutig verneint werden, da eher ein weiterer Zuzug einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen für die sanierungsbedürftigen Innenstadtquartiere kennzeichnend ist. Daneben scheint der Faktor des ethnischen Hintergrunds entscheidend, der hohe Ausländeranteil in der historischen

Altstadt wird allerdings als negativ für das Image des Gebiets angesehen. Lebensstile seien in dieser Stadt als Kennzeichnung für ein Quartier noch nicht prägend, zudem sei die Innenstadt zu klein, als dass sich in unterschiedlichen Quartieren verschiedene Lebensstile ausbilden könnten. Nach Eindruck der Interviewpartner erscheint Schwäbisch Gmünd als Stadt, in der Veränderungen in der Altstadt nur mühselig und langsam voranzubringen seien; insgesamt stelle sich die Situation eher schwierig dar.

Die These, dass die heutigen Gewinner der Gesellschaft in die Innenstadt ziehen, kann für Schwäbisch Gmünd nicht bestätigt werden. Da die Kommune eine schwache wirtschaftliche Entwicklung aufweist, muss innerstädtisch – wenn überhaupt – eher mit einem Zuzug von einkommensschwachen Schichten gerechnet werden. Die Stadt versucht jedoch über eine positive Altstadtentwicklung ihr ökonomisches Potenzial zu steigern.

Obwohl Schwäbisch Gmünd nicht zu den prosperierenden Städten zählt, haben Aufwertungsmaßnahmen im Rahmen der Stadterneuerung und der Denkmalpflege zur Attraktivitätssteigerung der historischen Altstadt mit ihren herausragenden Plätzen und Räumen und bedeutenden öffentlichen und privaten Bauten geführt. Das historische Stadtbild sei das Grundkapital, das Schwäbisch Gmünd unverwechselbar abhebt und der Stadt überregionale Bedeutung zuweist. Die Stadt verfügt mit ihrer Altstadt über ein hervorragendes Potenzial mit unverwechselbarer Identität. Trendsetter des innerstädtischen Wohnens unter den Gesprächspartnerinnen und -partnern sehen dieses einzigartige Potenzial der Altstadt, wenn die Stadt weiter die Infrastruktur ausbaut, sogar als „Selbstläufer“ – dies wurde von anderen Gesprächspartnern allerdings bezweifelt. Es gilt, die besondere Qualität des Wohnens in der Altstadt – Urbanität, Vielfalt, Erlebniswert, kurze Wege – weiter zu entwickeln. Die in den Stadterneuerungsgebieten realisierten Maßnahmen zur Aufwertung im Umfeld sollten konsequent fortgeführt und neben der Wohnungsmodernisierung im Bestand weitere neue Wohnbauprojekte initiiert werden.

Dass die Innenstadtwohnung als Statussymbol in Konkurrenz zum Eigenheim tritt, wird von den Interviewpartnerinnen und -partnern für Schwäbisch Gmünd verneint. In kleinen Teilöffentlichkeiten finde allerdings ein Sinneswandel statt. Nach Einschätzung eines Investors ist die Zahl der Zweit- bzw. Eigentumswohnungen in der Altstadt zusätzlich zu einem Eigenheim im Umland von Schwäbisch Gmünd relativ gering, was nicht zuletzt an der Größe der Stadt liegen dürfte. Wenn mehr für das Innenstadtwohnen getan werde, könne das Wohnen in der Innenstadt jedoch wie in anderen Städten eine relative Statusaufwertung erfahren.

5.6.3.7 Familien in der Innenstadt

Die Aussage, dass die Innenstadt als Wohnstandort für Familien geeignet ist und immer beliebter wird, trifft nach Auffassung der Interviewpartnerinnen und

-partner für Schwäbisch Gmünd nur bedingt zu, sie gelte insbesondere für Familien mit Migrationshintergrund. Die deutsche Bevölkerung ziehe nach wie vor – sofern es ihr möglich ist – in ein Einfamilienhaus in einer der Teilgemeinden bzw. im Umland. Das Einfamilienhaus für junge Familien „auf der grünen Wiese“ mit dem ebenerdigen Austritt für die Kinder sei Realität in Schwäbisch Gmünd. „Wir sind im Schwabenland. Dieser Menschenschlag mag ein Häuschen im Grünen mit einem Garten.“ Junge Familien mit Kindern scheuen nach mehrheitlicher Auffassung in den Gesprächen bisher die Innenstadt und innenstadtnahe Gebiete, unter anderem wegen der ethnischen und sozialen Struktur der dortigen Grundschulen. In der Innenstadt fehlten darüber hinaus Gärten und Spielplätze. Die Landesgartenschau 2014 wird in dieser Hinsicht jedoch zu einer erheblichen Aufwertung der Innenstadt führen, Bolz- und Spielplätze werden dann fußläufig erreichbar. Nach Meinung eines Befürworters der These löst das Lebensgefühl in der Innenstadt eine „Magnetwirkung“ auch für Familien mit Kindern aus. „Die [Familien mit Kindern] brauche ich für den Mix. Die machen das Lebensgefühl einer Stadt aus.“ Diese Auffassung wird bisher allerdings nur von wenigen geteilt.

Der These, dass es trotz geringer Haushaltsgrößen vor allem an großen Innenstadtwohnungen mangelt, wird von den befragten Experten in Schwäbisch Gmünd zugestimmt. Die überwiegende Anzahl der Wohnungen sollte ihres Erachtens zukünftig zumindest drei Zimmer haben. Studierende, die kleinere Wohnungen nachfragen, seien in der Altstadt von Schwäbisch Gmünd nur schwach vertreten, sie wohnten entweder in Teilgemeinden (Studentenheime) oder pendelten aus dem Umland zur Hochschule. Bau- und Planungsfachleuten zufolge werden Stadthäuser, kleine Häuser mit großen Wohnungen, Vier- bis Fünf-Zimmer-Wohnungen, flexible Grundrisse und nutzungsneutrale Räume benötigt. „Was wir immer im Angebot brauchen, sind: Wohnraum im Freien/Freisitze, ein Gartengrundstück wie beim Reihenhaushaus, größere Balkone, Dachterrassen.“ Zudem würden neue Wohnformen, die Wohnen und Arbeiten unter einem Dach ermöglichen, sowie allgemein qualitätsvolle und hochwertige Wohnungen gefordert. Ein Angebot der Stadt, das diese Wünsche aufgreift und entsprechende Interessen bündelt, ist der Arbeitskreis „Neue Wohnformen“ (siehe Abschnitt 5.6.2.4).

5.6.3.8 Probleme des innerstädtischen Wohnens

Dass die Erlebnisgesellschaft neue innerstädtische Umweltbelastungen hervorbringt, wird in Bezug auf Events in Schwäbisch Gmünd bestätigt. Beim Marktplatz bestehe die Gefahr der Übernutzung durch Urban Entertainment. Ansonsten sei die Entwicklung der Innenstadt im Bereich Gastronomie und Freizeit von einer unzureichenden Angebotsvielfalt sowie mangelnden Aufenthaltsqualität in den Straßen und Plätzen geprägt. Der Lärm in der Altstadt sei bis auf die Wohngebiete

an der B 29 nicht allzu groß, diese Belastung wird sich nach Fertigstellung der Untertunnelung deutlich reduzieren.

Der Aussage, dass das Nebeneinander von aufgewerteten und problematischen Quartieren zu sozialen Spannungen führt, wird in Schwäbisch Gmünd zugestimmt. Die „gefühlte Sicherheit“ sei in der Innenstadt schlechter als in den angrenzenden Gebieten.

Als ein deutliches Problem wurde beschrieben, dass die deutsche Bevölkerung – sofern sie kein Wohneigentum besitzt – die Innenstadt tendenziell verlässt¹⁸⁹. Eine Ausnahme bildeten Intellektuelle und Trendsetter des innerstädtischen Wohnens. Die Gebäude würden zunehmend von ausländischen Einwohnern erworben und wieder hergerichtet, ohne dass jedoch Modernisierungs- oder grundlegende Sanierungsarbeiten durchgeführt werden.

Für die Stadt ergibt sich beim Grunderwerb im Rahmen ihrer Bodenpolitik wie auch für Investoren das Problem, dass vor allem die meist deutschen und älteren Eigentümer ihre Grundstücke nur zu stark überhöhten Preisen verkaufen. Dabei hat sich immer wieder gezeigt, dass Migranten diese überhöhten Grundstückspreise zahlen. Notwendig sei eine Mobilisierung der Grundstücke, die gleichzeitig das Erreichen einer bestimmten Wohnqualität sicherstellt. Wenn der Anteil der armen Migranten in der Innenstadt etwa durch steigende Mietpreise nicht sinke, würden die Banken nicht mehr finanzieren und investieren.

Die Aufwertung der Innenstadt wird in Schwäbisch Gmünd als wichtiges stadtentwicklungspolitisches Ziel verfolgt, Gentrifizierungsprozesse werden dabei nicht als Gefahr, sondern als Chance gesehen. Qualitativ höherwertiges Wohnen soll die gewünschte Urbanität sichern bzw. verbessern. Mit neuen Wohnformen wie z.B. Stadthäusern und Konzepten des Wohnens und Arbeitens unter einem Dach soll eine stabile Bevölkerungsstruktur erreicht werden, die auch längerfristig im Quartier wohnt und sich mit diesem identifiziert. Die Gefahr von Segregationsprozessen besteht nach Auffassung der Interviewpartnerinnen und -partner in der historischen Altstadt nicht.

5.6.4 Fazit

Von einer Renaissance des Wohnens in der Schwäbisch Gmünder Innenstadt kann gegenwärtig nicht gesprochen werden, auch wenn das Potenzial hierzu zweifellos vorhanden ist. Die Akzeptanz des Wohnstandorts Innenstadt ist nicht

¹⁸⁹ Die in Abschnitt 5.6.2.1 analysierten Bevölkerungsdaten belegen diese Wahrnehmung nicht. Im Durchschnitt der Jahre 2001 bis 2005 ist die innerstädtische Bevölkerung mit -0,4 Prozent nahezu stabil geblieben, der Ausländeranteil ist jedoch von ca. 45 Prozent im Jahr 2002 auf 37 Prozent im Jahr 2005 zurückgegangen. Allerdings kann die Verringerung des Ausländeranteils auf Einbürgerungen zurückzuführen sein, ohne dass die eingebürgerten Personen von der deutschen Bevölkerung als solche wahrgenommen werden.

sehr groß, wie auch das Image des innerstädtischen Wohnens nicht sehr positiv bewertet wird. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass einkommensschwache deutsche und vor allem Migrantenhaushalte in der Innenstadt deutlich überrepräsentiert sind; viele Wohngebäude sind modernisierungsbedürftig. Als möglicher Wohnort für (deutsche) Familien wurde die Innenstadt noch nicht entdeckt: In Schwäbisch Gmünd herrscht die Auffassung vor, dass das Einfamilienhaus mit Garten die optimale Wohnform für Familien ist. Auch für andere Gruppen wurde die Altstadt noch nicht von Bauträgern und Investoren entdeckt.

Bisher gibt es nur erste Pioniere und Trendsetter, die ein Wohnen in der Innenstadt in Erwägung ziehen bzw. sich dafür entscheiden, insofern steht Schwäbisch Gmünd noch ganz am Anfang einer derartigen Entwicklung. Trotz der Defizite stellen die Einkaufsmöglichkeiten, Aufenthaltsqualitäten, die zukünftig verkehrsberuhigten Bereiche sowie das optimale Infrastrukturangebot, die Qualitäten der historischen Räume und Plätze sowie einzigartigen Sakralbauten und die Denkmaldichte wichtige Faktoren für eine positive Entwicklung des Wohnens in der Innenstadt dar. Die städtischen Konzepte zur Förderung des Wohnens in der Innenstadt – Errichtung von Stadthäusern, Förderung neuer Wohnformen, Entwicklung von verschiedenen öffentlichen sowie privaten Raumtypen, Wohnumfeldverbesserungen – zielen in die richtige Richtung. Defizite in der Freiraum- und Grünausstattung sollen und können durch die Landesgartenschau ausgeräumt werden.

5.7 Wetzlar

Die Stadt Wetzlar liegt in Mittelhessen am Zusammenfluss von Dill und Lahn, am Beginn des nördlichen Weilburger Lahntals. Das Bild der Stadt ist geprägt durch den weitgehend erhaltenen historischen Stadtkern, neben den dominierenden Fachwerkhäusern findet sich eine Vielzahl barocker Gebäude aus der Blütezeit der Stadt im späten 17. und 18. Jahrhundert. Überregionale Bedeutung kommt der Stadt als Industriestandort zu: Metallverarbeitende, mechanische und optische Industriebetriebe haben ihren Sitz in Wetzlar, darunter Leica und Buderus.

Regionalplanerisch ist Wetzlar in Funktionsverbindung mit Gießen als Oberzentrum ausgewiesen, der oberzentrale Siedlungsraum der Stadt Wetzlar erstreckt sich über die eigenen Stadtgrenzen hinaus¹⁹⁰.

5.7.1 Innenstadtabgrenzung

Die für die Untersuchung gewählte Innenstadtabgrenzung umfasst den historischen Bereich Wetzlars (Altstadt, Langgasse als Teil der Neustadt) und die Innenstadtrandgebiete. Begrenzt wird die Innenstadt im Norden von der Bundesstraße 49 und dem sich anschließenden Gewerbegebiet Dillfeld, im Osten vom Lahnberg, im Süden von den Straßen Am Rasselberg und Alemannenweg, im Westen von der erhöht gelegenen Burgruine Kalsmunt und der Dill. Der in Absprache mit dem Planungs- und Hochbauamt der Stadt Wetzlar definierte Innenstadtbereich setzt sich damit aus den Stadtbezirken Altstadt (01), Neustadt (02) und Hauserberg (03) zusammen und hat eine Gesamtfläche von rund 290 ha.

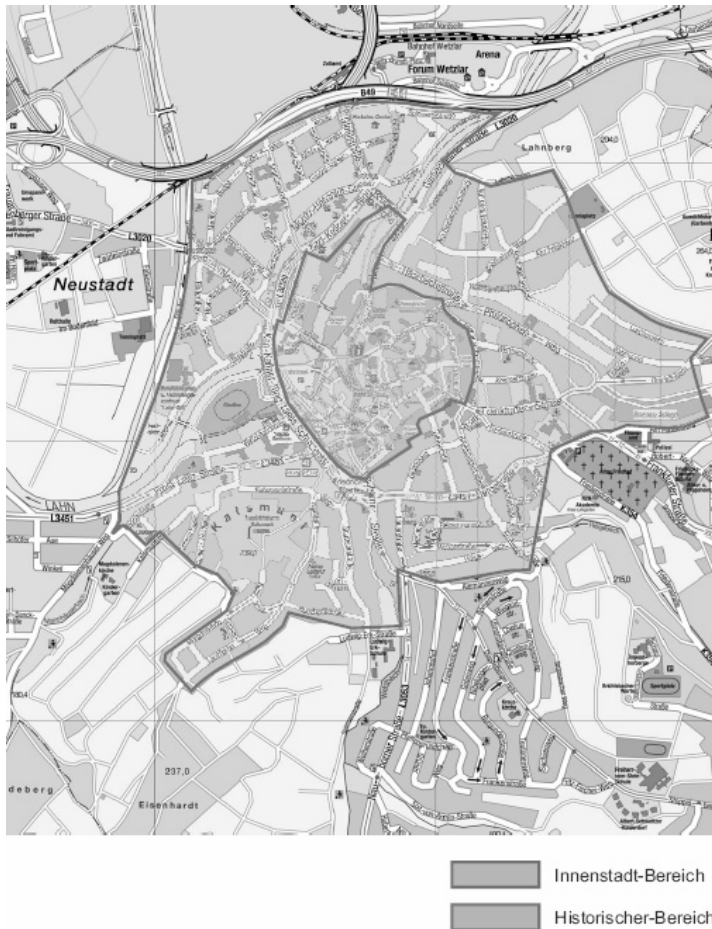
Dass sich die Innenstadt Wetzlars flächenmäßig von denen vergleichbarer Städte unterscheidet, ist entwicklungshistorisch begründet: Die gewählte Abgrenzung umfasst den Bereich bis zum Bahnhof der Stadt, der jedoch Ende des 19. Jahrhunderts auf dem Gebiet des damals noch eigenständigen Nachbardorfes Niedergirmes erbaut wurde. Die Eingemeindung des Ortes und damit auch des Bahnhofs und seines Umfelds erfolgte Anfang des 20. Jahrhunderts¹⁹¹.

Der historische Bereich als Teil der Innenstadt wird durch die Straßen Karl-Kellner-Ring, Haarbachstraße, Konrad-Adenauer-Straße und Schützenstraße begrenzt.

190 Regierungspräsidium Gießen: Regionalplan Mittelhessen 2001, Gießen 2001, S. 20.

191 Schneider, Reinhold, und Martina Weißenmayer: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Kulturdenkmäler in Hessen, Stadt Wetzlar, Wiesbaden 2004, S. 22.

Abbildung 42: Innenstadtbereich und historischer Bereich von Wetzlar



Quelle: Stadt Wetzlar.

5.7.2 Innenstadt Wetzlar: Daten und Fakten

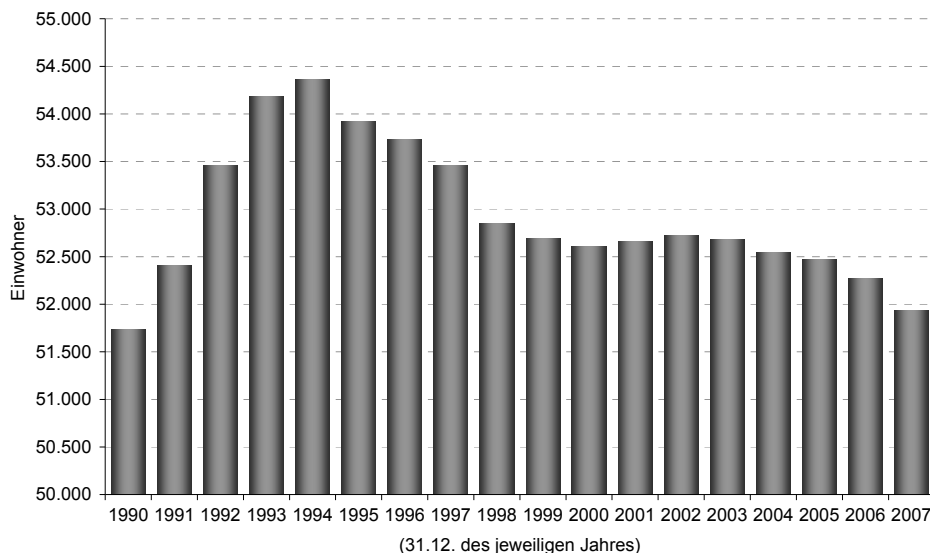
5.7.2.1 Bevölkerung und Haushalte

Bevölkerung Gesamtstadt

Am 31.12.2007 hatte die Stadt Wetzlar 51 934 Einwohner. Die Betrachtung der Einwohnerentwicklung von 1990 bis 2007 zeigt Anfang der 1990er-Jahre eine starke Bevölkerungszunahme, die auf die deutsche Wiedervereinigung zurückzuführen sein dürfte. Dieser Sondereffekt hat sich bis Ende der 1990er-Jahre wieder abgeschwächt, und die Bevölkerungszahl stabilisierte sich bis zum Jahr 2004 bei Werten um die 52 650 Personen. Seit 2005 sind etwas stärkere Bevölkerungsver-

luste zu verzeichnen, so dass von Ende 2005 bis Ende 2007 ein Rückgang um gut 500 Personen erfolgte. Etwa 60 Prozent der Wetzlarer Bevölkerung leben in den zwölf Stadtbezirken der Kernstadt, 40 Prozent in den acht angeschlossenen Stadtteilen¹⁹².

Abbildung 43: Einwohnerentwicklung Gesamtstadt Wetzlar 1990 bis 2007

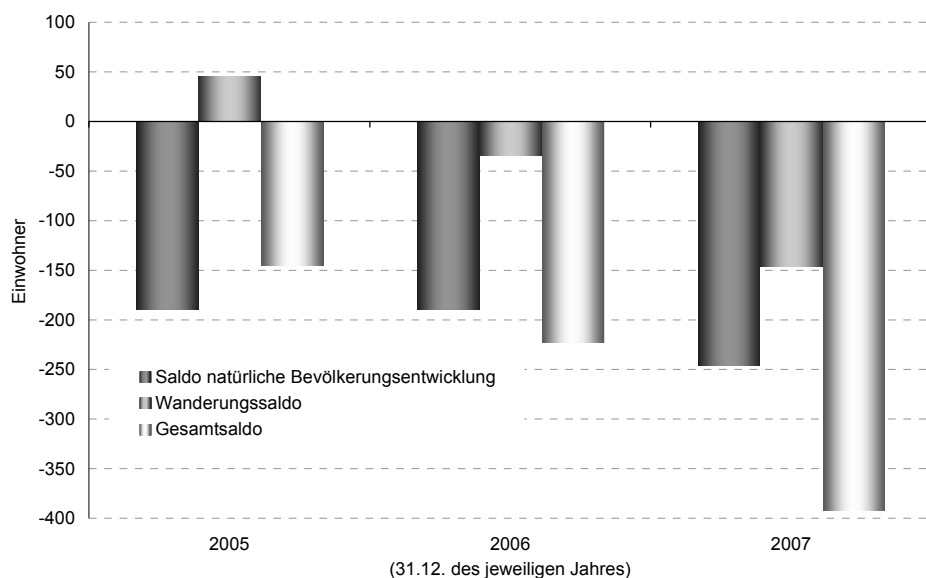


Quelle: Stadt Wetzlar; eigene Darstellung.

Die Einwohnerverluste der Stadt Wetzlar sind auf einen dauerhaft negativen Saldo aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung zurückzuführen, der seit 2003 auch nicht mehr durch Wanderungsgewinne ausgeglichen werden konnte. In den Jahren 2006 und 2007 haben sich die Bevölkerungsverluste dadurch verstärkt, dass sich auch in Bezug auf die Wanderung ein negativer Saldo ergeben hat.

¹⁹² Stadt Wetzlar – Magistratsbüro: Datenzusammenstellung für das Projekt „Stadtpolitik und das neue Wohnen in der Innenstadt“.

Abbildung 44: Bevölkerungsbewegung Gesamtstadt Wetzlar 2005 bis 2007



Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt; eigene Darstellung.

Der Lahn-Dill-Kreis verzeichnete von 1994 bis 2001 Bevölkerungszuwächse. Seitdem nimmt die Einwohnerzahl auch auf Kreisebene ab.

Tabelle 16: Einwohnerentwicklung in Wetzlar und Lahn-Dill-Kreis 1994, 2001 und 2007

Ort	Einwohner		
	1994	2001	2007
Wetzlar	54 367	52 657	51 934
Lahn-Dill-Kreis	261 234	263 043	258 063

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt Wiesbaden; eigene Darstellung.

6 205 der zum 31.12.2007 gemeldeten 51 934 Einwohner Wetzlars haben eine andere als die deutsche Staatsbürgerschaft. Dies entspricht einem Ausländeranteil von 11,9 Prozent; die Quote liegt damit nur unwesentlich über der des Landes Hessen (11,2 Prozent). Im Vergleich der Jahre 2005 bis 2007 ist die Zahl der ausländischen Einwohner Wetzlars mit einem Rückgang um 3,8 Prozent deutlich stärker gesunken als die der deutschen Bevölkerung (minus 0,8 Prozent)¹⁹³. Etwa die Hälfte der ausländischen Einwohner hat die türkische Staatsbürgerschaft,

¹⁹³ Hessisches Statistisches Landesamt: Ausgewählte Daten über Gemeinden unter: <http://www.statistik-hessen.de/themenauswahl/bevoelkerung-gebiet/regionaldaten/index.html>, abgerufen am 8.12.2008.

weitere große Gruppen sind Griechen und Bürger aus den Nachfolgestaaten Jugoslawiens sowie Spanier¹⁹⁴.

Bevölkerung Innenstadt

Zum Ende des Jahres 2008 waren in der Innenstadt von Wetzlar 6 175 Personen mit Hauptwohnsitz gemeldet. Der Vergleich mit den Jahren 1997 und 2004 ergibt, dass die innerstädtische Wohnbevölkerung im betrachteten Zeitraum nahezu stabil geblieben ist.

Tabelle 17: Einwohner in der Innenstadt von Wetzlar 1997, 2004 und 2008

Stadtbezirke	Einwohner		
	1997	2004	2008
Innenstadt gesamt	6.171	6.282	6.175
Altstadt	2.204	2.287	2.208
Neustadt	2.153	2.084	1.973
Hauserberg	1.814	1.911	1.994

Quellen: Stadt Wetzlar Sozialstrukturatlas 2004/2005 sowie aktuelle Angaben der Stadt Wetzlar; eigene Darstellung.

Aktuelle Angaben zur Verteilung der innerstädtischen Bevölkerung nach Geschlecht, Alter und Staatsangehörigkeit konnten leider nicht zur Verfügung gestellt werden, so dass im Folgenden auf ältere Zahlen zurückgegriffen werden muss.

Der Anteil der innerstädtischen Einwohner mit nichtdeutscher Staatsangehörigkeit betrug im Jahr 2004 19 Prozent und lag damit über dem Wert für die Gesamtstadt (13 Prozent). Im Vergleich zum Ausländeranteil der innerstädtischen Bevölkerung im Jahr 1997 (22,5 Prozent) war ein erkennbarer Rückgang abzulesen, inwieweit dieser jedoch auf Einbürgerungen zurückzuführen ist, lässt sich nicht bestimmen, da keine Daten zum Bevölkerungsanteil mit Migrationshintergrund erfasst werden.

Der innerstädtische Bezirk Neustadt wies im Jahr 2004 mit 34,5 Prozent den – im Vergleich zu allen anderen Stadtbezirken – höchsten Anteil an nichtdeutscher Bevölkerung auf. In den anderen beiden Innenstadtbezirken lag der Ausländeranteil mit 15,1 Prozent (Altstadt) bzw. 6,7 Prozent (Hauserberg) deutlich darunter¹⁹⁵.

194 Stadt Wetzlar – Magistratsbüro: Datenzusammenstellung für das Projekt „Stadtpolitik und das neue Wohnen in der Innenstadt“.

195 Magistrat der Stadt Wetzlar, Sozialstrukturatlas 2004/2005, S. 10 f.

Tabelle 18: Nichtdeutsche Bevölkerung in der Innenstadt von Wetzlar 1997 und 2004

Stadtbezirke	Nichtdeutsche Bevölkerung			
	1997		2004	
	absolut	prozentual	absolut	prozentual
Innenstadt gesamt	1.389	22,5	1.191	19,0
Altstadt	435	19,7	345	15,1
Neustadt	864	40,1	718	34,5
Hauserberg	90	5,0	128	6,7

Quelle: Stadt Wetzlar Sozialstrukturatlas 2004/2005; eigene Darstellung.

Die Differenzierung der innerstädtischen Bevölkerung nach Altersklassen wies im Jahr 2004 nur geringfügige Abweichungen von der gesamtstädtischen Altersstruktur auf. Sowohl die Werte für die Gruppen der Kinder und Jugendlichen als auch die jeweiligen Anteile der großen Gruppe der 21- bis 59-Jährigen lagen dicht beieinander, einzig in den Gruppen „60 bis 74 Jahre“ sowie „75 Jahre und älter“ sind deutlichere Unterschiede zu erkennen. Während bei der ersten Gruppe der Bevölkerungsanteil in der Gesamtstadt über dem der Innenstadt liegt, hat bei der zweiten Gruppe die Innenstadt einen erkennbar höheren Bevölkerungsanteil als die Gesamtstadt aufzuweisen. Diese Abweichung tritt umso deutlicher hervor, wenn der innerstädtische Stadtbezirk Hauserberg allein betrachtet wird: Der Anteil der Personen, die 75 Jahre und älter sind, ist hier doppelt so groß wie in der Gesamtstadt¹⁹⁶, eine Erklärung hierfür bieten zwei Seniorenheime, die sich in diesem Stadtbezirk befinden¹⁹⁷.

Tabelle 19: Altersstruktur Gesamtstadt und Innenstadt Wetzlar 2004

Stadtbezirke	Einwohner nach Alter									
	0 bis 5 Jahre		6 bis 20 Jahre		21 bis 59 Jahre		60 bis 74 Jahre		75 Jahre und älter	
	abs.	proz.	abs.	proz.	abs.	proz.	abs.	proz.	abs.	proz.
Gesamtstadt	2893	5,5	8538	16,3	27110	51,6	9049	17,2	4941	9,4
Innenstadt gesamt	357	5,7	879	14,0	3258	51,9	916	14,6	872	13,9
Altstadt	115	5,0	285	12,5	1217	53,2	320	14,0	350	15,3
Neustadt	127	6,1	364	17,5	1133	54,4	285	13,7	175	8,4
Hauserberg	115	6,0	230	12,0	908	47,5	311	16,3	347	18,2

Quelle: Stadt Wetzlar, Sozialstrukturatlas 2004/2005; eigene Darstellung.

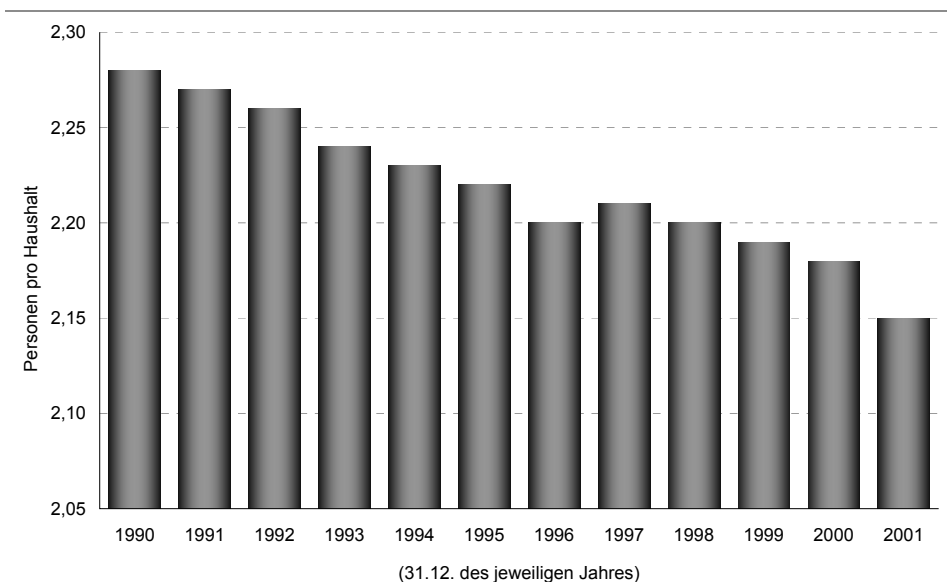
196 Ebenda, S. 7.

197 Ebenda, S. 85.

Angaben zur durchschnittlichen Haushaltsgröße und zur Zusammensetzung der Haushalte in Wetzlar konnten nur für die gesamtstädtische Ebene zur Verfügung gestellt werden. Sie beziehen sich überwiegend auf das Jahr 2001 bzw. den Zeitraum bis 2001, wenige Angaben konnten darüber hinaus für jüngere Zeitpunkte ermittelt werden.

Die Anzahl der Haushalte belief sich im Jahr 2001 auf 24 370. Dabei handelte es sich um jeweils rund 35 Prozent Ein- bzw. Zwei-Personen-Haushalte, gefolgt von 14,6 Prozent Drei-Personen-Haushalten. Vier Personen lebten in 10,5 Prozent und fünf oder mehr Personen in 4,4 Prozent der Haushalte¹⁹⁸. Der Anteil der Ein-Personen-Haushalte ist bis zum Jahr 2005 auf 37,4 Prozent gestiegen, zu den Anteilen der anderen Haushaltsgrößen liegen für diesen Zeitpunkt keine Angaben vor¹⁹⁹. Wie Abbildung 45 zeigt, war seit 1994 ein Rückgang der durchschnittlichen Haushaltsgröße von ursprünglich 2,23 Personen je Haushalt auf 2,15 Personen je Haushalt im Jahre 2001 zu verzeichnen²⁰⁰.

Abbildung 45: Durchschnittliche Haushaltsgröße in Wetzlar 1990–2001



Quelle: Institut Wohnen und Umwelt, Kommunales Wohnraumversorgungskonzept Lahn-Dill-Kreis, S. 93; eigene Darstellung.

¹⁹⁸ Institut Wohnen und Umwelt, Kommunales Wohnraumversorgungskonzept Lahn-Dill-Kreis, Darmstadt 2003, S. 94.

¹⁹⁹ <http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten/KommunaleDaten.action>, abgerufen am 9.12.2008.

²⁰⁰ Institut Wohnen und Umwelt, Kommunales Wohnraumversorgungskonzept Lahn-Dill-Kreis, Darmstadt 2003, S. 93.

In 35 Prozent der Haushalte lebten im Jahr 2004 Kinder²⁰¹. In der Mehrzahl der Familien mit Kindern unter 18 Jahren lebte 2004 ein Kind (52 Prozent), in 35 Prozent der Familien lebten zwei Kinder und in 13 Prozent drei Kinder und mehr. Dabei ist der Anteil kinderreicher Familien (drei und mehr Kinder) bei nichtdeutschen Familien mit 20,1 Prozent fast doppelt so hoch wie bei deutschen Familien (10,9 Prozent). Die Altstadt und Hauserberg zählen mit jeweils rund zehn Prozent zu den Stadtbezirken mit den niedrigsten Anteilen kinderreicher Familien, die Neustadt mit gut 17 Prozent zu den Stadtbezirken mit den höchsten Anteilen kinderreicher Familien²⁰².

5.7.2.2 Arbeit und Einkommen

Die Wetzlarer Wirtschaftsstruktur ist durch die ansässigen Unternehmen der metallverarbeitenden, mechanischen und optischen Industrie geprägt. Die Dominanz des produzierenden Gewerbes hat sich jedoch in den vergangenen Jahren durch ein kontinuierliches Wachstum des tertiären Sektors mit Handel, Verkehr und privaten Dienstleistungen abgeschwächt, insbesondere die Innenstadt weist eine gute Mischung von Unternehmen des tertiären Sektors auf ²⁰³.

Zum 30. Juni 2006 waren 25 612 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Arbeitsort Wetzlar gemeldet, darunter rund 45 Prozent Frauen. Knapp 35 Prozent der Beschäftigten waren im produzierenden Gewerbe tätig, rund 42 Prozent in den Bereichen Finanzierung, Vermietung und Dienstleistungen und knapp 23 Prozent in Handel, Gastgewerbe und Verkehr.

Mit Wohnort Wetzlar waren im Juni 2006 15 642 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Personen gemeldet, dies entspricht knapp 30 Prozent der Einwohner. 17 604 beruflichen Einpendlern standen zum gleichen Zeitpunkt 7 634 Auspendler gegenüber, daraus ergibt sich für die Stadt Wetzlar ein positiver Pendlersaldo von knapp 10 000 Personen²⁰⁴.

201 <http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten/KommunaleDaten.action>, abgerufen am 9.12.2008.

202 Magistrat der Stadt Wetzlar, Sozialstrukturatlas 2004/2005, S. 27 f.

203 Stadt Wetzlar, Wirtschaftsdezernat, Bauen-Wohnen-Leben, Wetzlar o.J., S. 1 ff.

204 Hessisches Statistisches Landesamt: Ausgewählte Daten über Gemeinden unter: <http://www.statistik-hessen.de/themenauswahl/bevoelkerung-gebiet/regionaldaten/index.html>, abgerufen am 8.12.2008.

Tabelle 20: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sowie Berufspendler über die Gemeindegrenzen in Wetzlar 30.6.2006

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	25.612
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort	15.642
Berufseinpender über die Gemeindegrenzen	17.604
Berufsauspendler über die Gemeindegrenzen	7.634

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt; eigene Darstellung.

Im Jahr 2007 waren durchschnittlich 15,6 Prozent der Erwerbspersonen in Wetzlar arbeitslos. Damit bewegt sich der Arbeitslosenanteil in etwa auf dem Niveau des Jahres 2003, ein zwischenzeitlicher Anstieg auf 18,8 Prozent im Jahr 2005 ist vermutlich unter anderem der veränderten Erfassung infolge der „Hartz-IV“-Reform geschuldet und somit als Ausreißer zu betrachten. Bei den unter 25-jährigen Erwerbspersonen lag der Arbeitslosenanteil im Jahr 2007 bei 13,3 Prozent, 6,5 Prozent der Erwerbspersonen waren langzeitarbeitslos²⁰⁵.

Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch (SGB) II wurden im Jahr 2007 von 15 Prozent der Bevölkerung unter 65 Jahren bezogen, der Anteil von Kindern und Jugendlichen unter 15 Jahren, die Sozialgeld nach SGB II erhielten, belief sich im gleichen Jahr auf 22,8 Prozent²⁰⁶.

Für die drei betrachteten innerstädtischen Stadtbezirke konnten keine Daten zur Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten²⁰⁷, zu Arbeitslosenquoten oder dem Bezug von Leistungen nach SGB II zur Verfügung gestellt werden, aus dem Jahr 2004 liegen jedoch Angaben zum Bezug von Sozialhilfe vor. Demnach erhielten 5,9 Prozent der Gesamtbevölkerung Wetzlars Sozialhilfe, wovon die Altstadt und die Neustadt mit 9,1 bzw. 9,6 Prozent der Bevölkerung des Stadtbezirks nach oben und der Stadtbezirk Hauserberg mit 2,9 Prozent deutlich nach unten abwichen. Damit zählten Altstadt und Neustadt zu den Stadtbezirken mit den höchsten Anteilen von Personen mit Sozialhilfebezug, Hauserberg zu den Stadtbezirken mit den niedrigsten Anteilen²⁰⁸.

Das durchschnittliche Gesamtnettoeinkommen eines Wetzlarer Haushalts belief sich im Jahr 2006 auf 37 222 Euro. Dies sind gut 5 000 Euro weniger als der Durchschnitt des Lahn-Dill-Kreises und mehr als 6 000 Euro weniger als der Durchschnitt des Landes Hessen im gleichen Jahr²⁰⁹. Der Kaufkraft-Index pro

205 <http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten/KommunaleDaten.action>, abgerufen am 9.12.2008.

206 <http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten/KommunaleDaten.action>, abgerufen am 9.12.2008.

207 Im Expertengespräch wurde die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort Innenstadt auf 5 000 Personen beziffert, Angaben zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort Innenstadt lagen dem Gesprächspartner nicht vor.

208 Magistrat der Stadt Wetzlar, Sozialstrukturatlas 2004/2005, S. 48.

209 <http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten/KommunaleDaten.action>, abgerufen am 9.12.2008.

Einwohner lag im Jahr 2007 mit 98,7 leicht unter dem Bundesdurchschnitt (BRD = 100), der Pro-Kopf-Index des Landes Hessen mit 113,2 deutlich über dem Bundesdurchschnitt²¹⁰.

5.7.2.3 Infrastruktur und Versorgung

Soziale Infrastruktur

Die Stadt Wetzlar verfügte Ende 2005 über 2 100 Kindergartenplätze, wovon 1 900 genutzt wurden. Bei den Kindergärten und Kindertagesstätten handelt es sich um 15 städtische Einrichtungen, 13 von freien Trägern und fünf von Elterninitiativen. Zur städtischen Infrastruktur gehören schulische Einrichtungen, von Grundschulen, Berufs-, Berufsfach- und Technikerschulen bis zu Gymnasien. Zwölf allgemeinbildende Schulen (inklusive Gymnasien) haben 7 674 Schülerinnen und Schüler. Hinzu kommen ein Abendgymnasium mit 233, drei Berufs- und Berufsfachschulen mit 3 653 Schülerinnen und Schülern und eine Fachhochschule „Studium plus“ mit 280 Studierenden²¹¹.

In der Wetzlarer Innenstadt existiert ein breit gefächertes Angebot an Einrichtungen und Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche. So gibt es allein in der Innenstadt fünf Kindertagesstätten, allerdings keine in der Neustadt. Während Seniorentreffs und Seniorensportanlagen sich relativ gleichmäßig über die Innenstadt verteilen, bestehen bei Bibliotheken sowie Veranstaltungsorten für die Volkshochschule und bei Freizeitangeboten deutliche Unterschiede zwischen den Quartieren. Die Altstadt verfügt über eine Bibliothek, Hauserberg über zwei Veranstaltungsorte der Volkshochschule. Bei den Freizeitangeboten konzentrieren sich Cafés/Bistros auf die Neustadt (6) und die Altstadt (5), wohingegen sich im Bezirk Hauserberg lediglich zwei Cafés/Bistros befinden. Während die Neustadt mit einem Schwimmbad sowie jeweils mit einem Kino und einer Diskothek ausgestattet ist, können sich Jugendliche in der Altstadt im Jugendzentrum treffen²¹².

Einzelhandel

Der Einzelhandel in der Innenstadt Wetzlars gliedert sich in drei wesentliche Bereiche: zum einen die Straßenzüge Bahnhofstraße/Karl-Kellner-Ring und Langgasse sowie zum anderen den Einkaufsbereich „Historische Altstadt“. Die beiden erstgenannten Gebiete sind durch die Kombination von kleinflächigem

210 http://www.acxiom.de/quick_links/News/presseartikel/2007/Kaufkraft2007/index.html, abgerufen am 10.12.2008.

211 Stadt Wetzlar, Wirtschaftsdezernat, Bauen-Wohnen-Leben, Wetzlar o.J., S. 7.

212 Magistrat der Stadt Wetzlar, Sozialstrukturatlas 2004/2005, S. 136 ff.

Einzelhandel mit zwei Einkaufszentren bzw. größeren Warenhäusern geprägt; in der Altstadt findet sich vorwiegend kleinflächiger Einzelhandel. Die Verkaufsfläche der drei innerstädtischen Einkaufsbereiche beträgt rund 61 500 m². Dieses Angebot wird seit Februar 2005 durch die 110 Fachgeschäfte auf rund 23 500 m² Verkaufsfläche im Forum Wetzlar, einem der größten innerstädtischen Einkaufszentren in Hessen, ergänzt²¹³.

Wetzlar ist ein erfolgreicher Einzelhandelsstandort, dessen Innenstadt allerdings zunehmend unter Anpassungsdruck gerät. Durch die Eröffnung des Forum Wetzlar sowie eines vergleichbaren Einkaufszentrums in der Nachbarstadt Gießen hat sich der Druck auf den kleinflächigen Einzelhandel und die Fachgeschäfte zusätzlich erhöht. Ideen zur Einrichtung eines Business-Improvement-Districts (BID), die Geschäftsinhabern und Eigentümern aus der Innenstadt unter anderem im Rahmen einer Informationsveranstaltung im Mai 2006 vorgestellt wurden, fanden wenig Resonanz und wurden daher nicht weiter verfolgt²¹⁴.

5.7.2.4 Wohnungsbestand und -neubau

Zum Jahresende 2007 wurden in der Stadt Wetzlar 11 610 Wohngebäude mit insgesamt 24 891 Wohnungen verzeichnet. Die Differenzierung nach der Anzahl der Räume ergibt eine deutliche Dominanz großer Wohnungen: Knapp 46 Prozent der Wohnungen haben fünf Räume und mehr sowie rund 30 Prozent vier Räume. Ein Fünftel der Wohnungen hat drei Räume, und nur knapp fünf Prozent der Wohnungen sind Ein- oder Zwei-Raum-Wohnungen²¹⁵. Auch die Zahlen aus dem Jahr 2000 spiegeln diese Verteilung der Wohnungsgrößen wider.

213 <http://www.wetzlar.de/index.phtml?NavID=370.693&La=1>, abgerufen am 10.12.2008.

214 http://www.ihk-lahndill.de/download/pdf/2306D_heinze.pdf, abgerufen am 10.12.2008.

215 Stadt Wetzlar – Magistratsbüro: Datenzusammenstellung für das Projekt „Stadtpolitik und das neue Wohnen in der Innenstadt“.

Tabelle 21: Wohnungen in der Stadt Wetzlar nach Anzahl der Räume in den Jahren 2000 und 2007

	2000		2007	
Gesamt	24.001		24.891	
darunter Wohnungen mit	abs.	proz.	abs.	proz.
■ einem Raum	409	1,7	408	1,6
■ zwei Räumen	841	3,5	833	3,3
■ drei Räumen	5.012	20,9	5.052	20,3
■ vier Räumen	7.029	29,3	7.192	28,9
■ fünf Räumen und mehr	10.710	44,6	11.406	45,8

Quellen: Statistischer Bericht 99/2000 der Stadt Wetzlar, S. 51 sowie Stadt Wetzlar – Magistratsbüro: Datenzusammenstellung für das Projekt „Stadtpolitik und das neue Wohnen in der Innenstadt“; eigene Darstellung.

Die Dominanz großer Wohnungen erklärt sich, wenn man die Anzahl der Wohnungen pro Wohngebäude betrachtet: 57,4 Prozent der 11 610 Wohngebäude umfassen eine Wohnung und 26,5 Prozent der Gebäude zwei Wohnungen. Drei oder mehr Wohnungen finden sich lediglich in 16,3 Prozent der Wohngebäude²¹⁶. Die Wohnfläche pro Person belief sich im Jahr 2007 auf 41,3 m²²¹⁷.

Entsprechende Zahlen für die Innenstadt standen nicht zur Verfügung. Aufgrund der sehr kleinteiligen Bebauungsstruktur in der Innenstadt ist jedoch auch hier davon auszugehen, dass es einen hohen Anteil von Wohngebäuden mit ein oder zwei Wohnungen gibt, die durchschnittliche Größe der Wohnungen (in m²) wird vermutlich etwas geringer als in jüngeren Wohngebäuden sein. Die Angaben der Wetzlarer Wohnungsgesellschaft zu ihren innerstädtischen Wohnungsbeständen lassen zudem vermuten, dass es in der Innenstadt einen größeren Anteil von Ein- und Zwei-Zimmer-Wohnungen gibt als im gesamtstädtischen Durchschnitt: Bezogen auf die 352 Wohnungen der Gesellschaft in der Innenstadt werden Anteile von knapp 70 Prozent Ein- und Zwei-Zimmer-Wohnungen, etwa 25 Prozent Drei-Zimmer-Wohnungen und nur gut fünf Prozent Vier-Zimmer-Wohnungen angegeben. Der überwiegende Teil der Wohngebäude bzw. Wohnungen in der Innenstadt befindet sich in Privateigentum.

Knapp 70 Prozent der Wetzlarer Bevölkerung lebten im Jahr 2004 bereits seit mehr als zehn Jahren an ihrem Wohnort, dabei waren die Anteile von Personen mit langer Wohndauer in den Kernstadtbezirken niedriger als in den umliegenden Stadtteilen. Insbesondere die Innenstadtbezirke Altstadt und Neustadt verzeichneten mit 58,6 Prozent bzw. 56,9 Prozent vergleichsweise niedrige Anteile, der

²¹⁶ Hessisches Statistisches Landesamt: Ausgewählte Daten über Gemeinden unter: <http://www.statistik-hessen.de/themenauswahl/bevoelkerung-gebiet/regionaldaten/index.html>, abgerufen am 17.12.2008.

²¹⁷ <http://wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten>, abgerufen am 18.12.2008.

Bezirk Hauserberg lag mit 62,1 Prozent weniger deutlich unter dem gesamtstädtischen Wert ²¹⁸.

Im Jahr 2003 waren 9,7 Prozent aller Wohnungen in Wetzlar Sozialmietwohnungen. Dieser Anteil lag deutlich über dem der anderen Städte und Gemeinden im Lahn-Dill-Kreis, obwohl zwischen 1987 und 2003 für über 50 Prozent der Wetzlarer Sozialwohnungen die Sozialbindung weggefallen ist²¹⁹. Die Wohnungsversorgungsquote, das zahlenmäßige Verhältnis von Wohnungen zu Haushalten, lag 2001 bei 100,2 und konnte somit als ausgeglichen bezeichnet werden. Die für das reibungslose Funktionieren von Wohnungsmärkten als notwendig erachtete Fluktuationsreserve von 103 Wohnungen pro 100 Haushalten stand dagegen nicht zu Verfügung²²⁰. Zum Wohnungsleerstand standen aus der amtlichen Statistik keine zeitnahen Daten zur Verfügung.

Tabelle 22: Baufertiggestellte Wohngebäude und Wohnungen 2005 bis 2007

	Wohngebäude		Wohnungen			
	insgesamt	darunter Ein- und Zweifamilienhäuser	insgesamt	in Einfamilienhäusern	in Zweifamilienhäusern	in Mehrfamilienhäusern
2005	58	51	103	43	16	44
2006	69	65	95	53	24	18
2007	48	47	58	39	16	3

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt; eigene Darstellung.

In der Gesamtstadt Wetzlar wurden im Durchschnitt der Jahre 2005 bis 2007 jährlich rund 58 Wohngebäude bzw. etwa 85 Wohnungen baufertig gestellt. Die Angaben in Tabelle 22 veranschaulichen, dass es sich dabei überwiegend um Ein- und Zweifamilienhäuser bzw. Wohnungen in diesen Gebäudetypen handelt²²¹.

5.7.2.5 Stadtentwicklung und Denkmalschutz

Wetzlar verfügt über eine geschlossen erhaltene Altstadt, die sich durch eine hohe Dichte und Qualität an historischer Bausubstanz auszeichnet. Der historische Stadtkern Wetzlars zählt zu den Stadtkernen und -bereichen mit besonderer Denkmalbedeutung, die gesamte Altstadt in den Mauern des 13. Jahrhunderts

²¹⁸ Magistrat der Stadt Wetzlar, Sozialstrukturatlas 2004/2005, S. 37 f.

²¹⁹ Institut Wohnen und Umwelt, Kommunales Wohnraumversorgungskonzept Lahn-Dill-Kreis, Darmstadt 2003, S. 38 f.

²²⁰ Institut Wohnen und Umwelt, Kommunales Wohnraumversorgungskonzept Lahn-Dill-Kreis, Darmstadt 2003, S. 33 f. und S. 112.

²²¹ Hessisches Statistisches Landesamt: Ausgewählte Daten über Gemeinden unter: <http://www.statistik-hessen.de/themenauswahl/bevoelkerung-gebiet/regionaldaten/index.html>, abgerufen am 17.12.2008.

bildet aus historischen Gründen eine Gesamtanlage nach dem Hessischen Denkmalschutzgesetz. Diese ist durch eine große Vielfalt an historischen Spuren und städtebaulichen Strukturen gekennzeichnet, der historische Grundriss ist gut erhalten. Zu den städtebaulichen Dominanten der Altstadt zählen die Stiftskirche – der so genannte Dom an der Lahn –, die ehemalige Franziskanerkirche und die Alte Lahnbrücke, die zusammen mit Eisenmarkt und Kornmarkt die städtebaulichen Fixpunkte bilden, zwischen denen die barocken Fachwerkhäuser das Straßenbild prägen.

Eine Vielzahl barocker Gebäude zeugt von der Blütezeit der Stadt im späten 17. und im 18. Jahrhundert. Rathäuser verschiedener Epochen blieben hier ebenso erhalten wie einzelne Gewerbebauten. Die Silhouette der Altstadt mit den dominanten Türmen der Stiftskirche und der mehrfach gestaffelten Dachlandschaft der barocken bürgerlichen Bauten zwischen dem Domplatz und der Lahn zeigt noch weitgehend unverändert den historischen Charakter der Stadt. Im gesamten Bereich innerhalb des mittelalterlichen Mauerrings bestehen nahezu die historischen Straßenverläufe und vielfach noch spätmittelalterliche Straßenquerschnitte. Im Unterschied zu den sehr dicht bebauten Stadtteilen in der Nähe der Lahn sind die Bereiche der Altstadt nördlich und östlich des Doms und im Anschluss an die südlichen Gebiete der Stadtmauer traditionell locker bebaut²²².

Erste Sanierungsaktivitäten in den 1960er-Jahren haben Lücken in die Wetzlarer Altstadt geschlagen, die nur in seltenen Fällen durch historisierende Bauten geschlossen wurden. Überwiegend erfolgte eine Bebauung mit kompromisslos modernen Gebäuden, deren große Volumina in vielen Fällen die im Übrigen kleinteilige Struktur der Altstadtbebauung stören.

1972 wurde ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet beschlossen, das die Altstadt und die Langgasse umfasst. Ein historischer Plan aus dem Jahr 1911 dient bis heute als Vorbild für die Sanierung. Mit einer Gesamtgröße von 43 ha ist die erweiterte Altstadt Wetzlars das größte Sanierungsgebiet in Hessen.

Ergänzend gibt es seit dem 13.07.1989 eine Ortssatzung über die äußere Gestaltung, Erhaltung und Unterhaltung baulicher Anlagen, Werbeanlagen und Warenautomaten im historischen Stadtkern der Stadt Wetzlar, nach der alle baulichen Maßnahmen das historische Erscheinungsbild (Orts- und Straßenbild) berücksichtigen müssen. Der Bereich der Langgasse wird vom räumlichen Geltungsbereich der Altstadtsatzung ebenfalls erfasst. Während diese Satzung Gestaltungsvorgaben festlegt, werden im Rahmenplan zur Altstadtsanierung und in den einzelnen Bebauungsplänen Aussagen zur Nutzung getroffen. In Wetzlar gibt es 30 Bebauungspläne, davon 21 in der Altstadt, zwei in der Neustadt und zwei in der Langgasse.

²²² Schneider, Reinhold, und Martina Weißenmayer: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Kulturdenkmäler in Hessen, Stadt Wetzlar, Wiesbaden 2004, S. 94 ff.

Die Sanierung der Objekte (Modernisierung von Wohnungen, Grundrissveränderungen, Instandsetzung von Fassaden, Fachwerkreilegungen) in der Altstadt ist weitgehend abgeschlossen, lediglich etwa 15 bis 20 Gebäude müssen noch saniert werden. Als weitere Maßnahmen der Stadterneuerung wurden historische Straßenräume und Gebäudekanten wiederhergestellt, Entkernungen und Wohnumfeldverbesserungen sowie Ordnungs- und Abbruchmaßnahmen durchgeführt. Des Weiteren wurden städtische Gebäude veräußert sowie Wohnungen an Private und an Wohnungsbaugesellschaften verkauft.

In der Wetzlarer Innenstadt gibt es keine Fördergebiete der Programme „Soziale Stadt“ oder „Stadtumbau West“, Fördermittel des Programms „Soziale Stadt“ kommen jedoch in den Kernstadtbezirken Westend und Niedergirmes zum Einsatz.

5.7.2.6 Frei- und Grünflächenentwicklung

Vor den Resten der ehemaligen Stadtmauer haben sich in den ehemaligen Grabenzonen Grünanlagen etabliert, die die historische Situation des von Bebauung freigehaltenen Bereichs vor der Stadtmauer dokumentieren und noch immer einen freien Blick auf die Altstadt ermöglichen. An vielen Stellen ist die Entwicklung der Grünzonen und ihrer Nutzung durch die Jahrhunderte zu erkennen: So gibt es beispielsweise noch Grabsteine im Bereich des Rosengärtchens als letzte Zeugen der Friedhofsnutzung im 19. Jahrhundert. Zu den Grünanlagen in den ehemaligen Grabenzonen zählen die Avignon-Anlage, der Wetzbachgraben zwischen der Nauborner und der Silhöfer Straße, die Schladminganlage, die Lahninsel, die Colchester-Anlage, das Rosengärtchen und die große Promenade²²³. Die freien Bereiche im direkten Umfeld der Stadt sollten auch zukünftig frei gehalten werden, um weiterhin den Übergang der Altstadt in die Stadterweiterungsgebiete deutlich hervortreten zu lassen.

5.7.2.7 Pkw-Bestand und Parkplatzsituation

Zum 1.1.2008 waren in der Innenstadt von Wetzlar rund 390 privat genutzte Pkw pro 1 000 Einwohner zugelassen. Diese Zahl liegt deutlich unter dem Wert für die Gesamtstadt Wetzlar (458 Pkw pro 1 000 Einwohner), der jedoch insbesondere auf den hohen Motorisierungsgrad der Bewohnerschaft der umliegenden Stadtteile zurückzuführen ist (527 Pkw pro 1 000 EW) und weniger auf die Quote der Kernstadt Wetzlar, die mit 410 Pkw pro 1 000 EW nur geringfügig über dem Wert der Innenstadt liegt.

²²³ Ebenda, S. 98 f.

Tabelle 23: Zugelassene Pkw und Krafträder in Wetzlar (am 1.1.2008)

	Pkw	Krafträder	Pkw pro 1.000 Einwohner	Krafträder pro 1.000 EW
Altstadt	792	74	359	34
Neustadt	699	64	354	32
Hauserberg	913	81	458	41
Innenstadt	2.404	219	389	35
Kernstadt Wetzlar	12.552	948	410	31
Umliegende Stadtteile	11.348	1.202	527	56
Gesamtstadt Wetzlar	23.900	2.150	458	41

Quelle: Stadt Wetzlar; eigene Darstellung.

In der Wetzlarer Innenstadt besteht ein gutes Angebot an Parkplätzen: Kunden und Besuchern der Stadt stehen etwa 4 000 Stellplätze auf größeren Parkplätzen, in Tiefgaragen und Parkhäusern zur Verfügung, darüber hinaus gibt es etwa 3 000 private Stellplätze. Freie Parkkapazitäten werden in der gesamten Innenstadt durch ein Parkleitsystem erfasst, um dem Parkplatzsuchenden eine schnelle Orientierung zu bieten. Zählflüssigen Verkehr gibt es in der Wetzlarer Innenstadt üblicherweise nur in den Hauptverkehrszeiten²²⁴.

5.7.3 Ergebnisse der Expertenbefragung

5.7.3.1 Abgrenzung der Innenstadt

In den Expertengesprächen wurde die Abgrenzung, die durch das Planungs- und Hochbauamt vorgegeben wurde, bestätigt. Die Innenstadt umfasst demnach den historischen Bereich (Altstadt, Langgasse als Teil der Neustadt) und die Innenstadtrandgebiete (Gründerzeitgebiete). Zur Innenstadt gehört alles, was zentral erreicht werden kann und sich durch eine dichtere Bebauung auszeichnet. Die Kombination von Einzelhandel und Wohnbebauung ist charakteristisch für die Innenstadt.

5.7.3.2 Renaissance der Innenstadt

Der wirtschaftliche Wandel von der Industrie- zur Wissens- und Informationsgesellschaft ist auch in Wetzlar zu beobachten. Die These, dass dieser Wandel die Stadtflucht beendet, kann für Wetzlar bejaht werden. Die Innenstadt erlebe eine Renaissance als Wohnstandort, diese sei vor dem Hintergrund einer auch in der

²²⁴ <http://www.wetzlar.de/index.phtml?NavID=370.16&La=1>, abgerufen am 8.12.2008.

Vergangenheit zumindest in Teilen positiven öffentlichen Bewertung der Innenstadt zu sehen.

Wetzlar wurde in den Expertengesprächen als Wirtschaftsstandort mit Tradition bezeichnet. Heute sind hier die metallverarbeitende, die mechanische und die optisch-elektronische Industrie zu Hause, daneben ist die Stadt für hochwertige elektrotechnische und elektronische Produkte bekannt. Momentan vollziehe sich ein Wandel vom Industrie- zum Hightechstandort. Im Hinblick auf den zu beobachtenden Transformationsprozess von der Industrie- zur Wissens- und Informationsgesellschaft wirke sich die Nähe zur Hochschulstadt Gießen positiv aus. Zudem biete die Fachhochschule Wetzlar seit kurzem einen an den Bedürfnissen der Wirtschaft orientierten Studiengang an. Bemerkenswert sei die Gründung des Photonik Zentrums Hessen (PZH) in Wetzlar, eines Kooperationsnetzwerks aus Industrie und Hochschulen in Mittelhessen, zu dem sich Unternehmen und private Investoren mit dem Ziel der Durchführung gemeinsamer Entwicklungs- und Forschungsprojekte sowie der Realisierung innovativer Produkte im Bereich photonischer Technologien zusammengefunden haben.

In den letzten Jahrzehnten sei zudem der Altstadttourismus als Wirtschaftsfaktor für die Stadt Wetzlar immer bedeutender geworden. Mit der fortschreitenden Altstadtsanierung und der Durchführung wichtiger Infrastrukturmaßnahmen habe Wetzlar eine bedeutende Attraktivitätssteigerung erreicht und sei zunehmend ein Ziel für Kurzurlauber und Tagestouristen geworden.

Die Bedeutung des Wohnens für die Innenstadt wird als sehr hoch eingeschätzt. Städte leben – so die Einschätzung eines Planungsexperten – von ihrer Urbanität, nicht nur vom Handel und von der Gastronomie. Die räumliche Stadtentwicklung finde in Wetzlar als kleiner Mittelstadt nach dem Muster prosperierender Großstädte statt.

Die These, dass die zunehmende Verbindung von Privat- und Berufssphäre den Arbeitsplatz- und Wohnstandort Innenstadt begünstigt, lässt sich für Wetzlar nicht erhärten. Die erweiterte Innenstadt weise zwar hochwertige Arbeitsplätze auf (z.B. Leitz), und im Neustadtbereich, als einem Teil der erweiterten Innenstadt, bestehe eine räumliche Nähe von Arbeiten (produzierendes Gewerbe) und Wohnen. Darüber hinaus profitiere der städtische Bereich von der Umnutzung von Kasernen zu Dienstleistungs- und Gewerbe- bzw. Wohngebieten. Auf der anderen Seite haben, so die Vermutung, kleinere Städte wie Wetzlar eine so geringe Ausdehnung, dass sich die Entfernung zwischen Innenstadt und Stadtrand und somit gegebenenfalls zwischen Arbeits- und Wohnort nicht entscheidend auf die Wohnstandortwahl auswirkt. In kleineren Städten ist der Faktor Entfernung zwischen den jeweiligen Standorten für Wohnen und Arbeiten zweifellos anders zu bewerten als in Großstädten.

Ob die These, dass das Umland als Wohnstandort an Attraktivität einzubüßen beginnt, zutrifft, wurde von den befragten Experten unterschiedlich bewertet. Auf

der einen Seite wurde auch in Bezug auf diese These die geringere Bedeutung der Faktoren Entfernung und Erreichbarkeit in kleineren Städten als Gegenargument angeführt, auf der anderen Seite wurde die Unterauslastung der Infrastruktur in den Umlandgemeinden als Motiv für die Rückkehr in die Innenstadt bejaht. Zudem wurde auf die interessante Beobachtung verwiesen, dass in Wetzlar die (gehobene) Mittelschicht durchaus in der Innenstadt vertreten ist. Andere Faktoren, vor allem kleinräumige Standortqualitäten wie innerstädtische Grünzüge und attraktive Bausubstanz, könnten dazu beitragen, dass sich qualitativ hochwertiger Wohnraum im Innenstadtbereich von Wetzlar verkaufen lässt.

Uneinigkeit bestand darüber hinaus in Bezug auf die Frage, ob in Wetzlar der Trend zu beobachten ist, dass junge und einkommensstarke Haushalte die Stadt verlassen, während sich sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen zunehmend in der Stadt konzentrieren. Ein solcher Trend wurde in einem Gutachten im Rahmen des Forschungsverbundes „Stadt 2030“ für die Städte Wetzlar und Gießen beschrieben. Einige Gesprächspartnerinnen und -partner bestätigten entsprechende Entwicklungen, andere sahen keine Belege für diesen Trend.

5.7.3.3 Image des Innenstadtwohnens

Die These, dass das Wohnen in der Innenstadt ein positives Image hat, wird für Wetzlar bejaht. Insbesondere in den vergangenen fünf Jahren habe sich die Akzeptanz der Innenstadt deutlich verbessert. Auch die These, dass die Akzeptanz der Innenstadt höher ist als lange Zeit angenommen, wird von den befragten Experten für Wetzlar – insbesondere in Bezug auf die jüngste Zeit – bestätigt. Dabei wird die Akzeptanz der Altstadt als Wohnstandort als gut bezeichnet, die der übrigen Innenstadt – mit Ausnahme der grünen Bereiche am Rande der Innenstadt – als weniger gut. Der Wohnanteil habe sich in der Altstadt und in der erweiterten Innenstadt erhöht, insgesamt habe das Wohnen in der Innenstadt eine deutliche Aufwertung erfahren und besonders in der Altstadt an Attraktivität gewonnen. Die überwiegende Mehrheit der Gesprächspartnerinnen und -partner bestätigt die These, dass sich die Innenstadt als Wohnort „zunehmender Beliebtheit erfreut“.

5.7.3.4 Wohnen versus Gewerbe oder „Was sagen die Investoren?“

„Investoren entdecken die Innenstadt als Wohnstandort – vor allem im gehobenen Segment.“ Diese These wird für Wetzlar nur teilweise bestätigt: Private Investoren seien für innerstädtische Aktivitäten zu gewinnen, die ehemals gemeinnützigen Gesellschaften hielten sich jedoch zurück. Die Zurückhaltung der öffentlichen Gesellschaften im Bauträgergeschäft wird darauf zurückgeführt, dass der Wetzlarer Wohnungsmarkt wenig angespannt und damit nur begrenzt aufnahmefähig ist.

Neue Bauvorhaben in der Altstadt (z.B. zehn Eigentumswohnungen in der Alten Dechanei) und in der Innenstadt (ebenfalls Eigentumswohnungen) werden nur noch von privaten Investoren realisiert. Diese Angebote sind dem Segment hochwertiges Wohnen zuzuordnen und erfreuen sich einer starken Nachfrage. Größere innenstadtnahe Baugebiete wie Westend und Rasselberg werden mit Einfamilienhausbebauung erschlossen.

Eine soziale Polarisierung mit großen Unterschieden hinsichtlich ärmeren und reicheren Schichten wird für die Wetzlarer Innenstadt bis auf den Stadtbezirk Neustadt nicht bestätigt. Im Westend, einem Gebiet der „Sozialen Stadt“, werden Eigenheime für Schwellenhaushalte errichtet, und diese sind wie die Eigentumswohnungen in der Innenstadt stark nachgefragt. Mit der „Sozialen Stadt“ soll der sozialen Segregation in bisher benachteiligten Vierteln mit hohen Migrantenanteilen außerhalb der Innenstadt – wie Westend und Niedergirmes – entgegengewirkt werden. Grundsätzlich lässt sich in Wetzlar – auch nach Einschätzung von sozial engagierten Gesprächspartnerinnen und -partnern – keine belastende soziale Segregation bestätigen. „Die soziale Segregation hält die Stadt Wetzlar aus.“

Die These, dass die Gewerbeentwicklung in vielen Innenstädten das Wohnen verdrängt hat, wird für die historische Altstadt als nicht zutreffend bezeichnet. Anders verhalte es sich in der erweiterten Innenstadt, in der in der Vergangenheit entsprechende Entwicklungen zu beobachten waren. Heute gebe es jedoch auch hier – wie in der gesamten Innenstadt – keine Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe. Vielmehr habe die räumliche Zersplitterung der Einzelhandelsbereiche, mit der die Wetzlarer Innenstadt zu kämpfen hat, dazu geführt, dass im Bereich der erweiterten Innenstadt (unter anderem Langgasse und Karl-Kellner-Ring) Ladenlokale und auch Büroflächen leer stehen. Auch das Wohnen sei in diesem Bereich unattraktiv geworden und spiele in den nördlichen Randbereichen der Innenstadt nur eine untergeordnete Rolle.

Ausdrücklich positiv wurden in den Expertengesprächen verschiedene städtische Initiativen im Themenfeld Wohnen bewertet. In diesem Zusammenhang wurden die städtische Beratung über den zur Verfügung stehenden Wohnraum und die Baugrundstücke genannt, des Weiteren die Abstimmungsgespräche der städtischen Ämter mit Investoren im Baubereich und der Kooperationsvertrag zwischen der Stadt Wetzlar und den Wohnungsgesellschaften (jährliche Clearing-Runde) sowie der halbjährlich tagende wohnungswirtschaftliche Kreis. Von mehreren Interviewpartnerinnen und -partnern wurde eingefordert, bei innerstädtischen Neubauten die Wohnnutzung über die Bauleitplanung vorzuschreiben sowie gewerbliche Nutzungen in den oberen Geschossbereichen der Gebäude in der Kernstadt auszuschließen.

5.7.3.5 Fördert der demographische Wandel die Innenstadtentwicklung?

Wetzlar gehört zu den Städten mit stagnierender Bevölkerungsentwicklung. Dies betrifft sowohl die Gesamtstadt als auch die Innenstadt, wobei sich deren Teilräume unterschiedlich entwickeln. Einer stabilen Altstadtbevölkerung und Zuwächsen am Hauserberg stehen Bevölkerungsverluste in der Neustadt gegenüber. Ein Bedeutungsgewinn der Innenstadt als Wohnstandort lässt sich anhand der quantitativen Einwohnerentwicklung damit nicht feststellen.

Die These, dass die Haushaltsgröße in der Innenstadt langsamer sinken wird als in der Gesamtstadt, trifft in Wetzlar teilweise zu. Von 1994 bis 2001 ist die durchschnittliche Haushaltsgröße in Wetzlar von 2,23 auf 2,15 Personen gesunken. Angaben zur innerstädtischen Haushaltsgröße liegen nicht vor. Nach Einschätzungen der Experten ist jedoch der Zuzug in die Innenstadt nach wie vor von Singles und kinderlosen Paaren geprägt. Allerdings wird mit einem häufigeren Verbleib von Familien in der Innenstadt gerechnet. Ob sich die Haushaltsgrößenstruktur weiter zugunsten der kleinen Haushalte mit einer oder zwei Personen verschiebt, wie in einem Gutachten des IWU-Instituts für den Mittelbereich Wetzlar (Stadt und Umland) angenommen, ist fraglich²²⁵.

5.7.3.6 Wohnen in der Innenstadt – Eine Frage des Geldes?

„Die (gehobene) Mittelschicht hat die Innenstadt für sich entdeckt.“ Diese These trifft auf Wetzlar nach Einschätzung der Interviewpartnerinnen und -partner zu. In der Altstadt wohnen nach diesen Angaben in den größeren Fachwerkgebäuden alteingesessene Familien sowie „junge Leute, die das Leben dort schätzen“. Singles und Ältere („50+“) werden als Gruppen genannt, die sich für das Wohnen in der Altstadt interessieren. Bei den Älteren handele es sich überproportional um gut situierte Einwohner, die in sanierten Alt- oder in exklusiven Neubauten wohnen. In den attraktiven Randbereichen der Innenstadt wohnten auch jüngere Familien. Die Nachfrage von Familien mit Kindern nach Wohnraum sei in den anderen Ortsteilen und im Umland höher als in der Innenstadt.

Nach Einschätzung in den Gesprächen müssen einkommensstärkere Gruppen in der Altstadt, „der Lokomotive, dem zentralen Ort für die Stadt Wetzlar“, gehalten werden. Der Anteil der Bevölkerung mit ausländischer Staatsbürgerschaft habe in den letzten Jahren sowohl in der Altstadt als auch in der Innenstadt gegenüber 1997 abgenommen. Die Neustadt sei demgegenüber ein Stadtbezirk mit nach wie vor hohem Migrantenanteil. Dieser Bezirk, in dem soziale Probleme gehäuft vorkommen, habe keine Lobby.

225 Institut Wohnen und Umwelt, S. 48 ff.

Ist Innenstadtwohnen vor allem eine Frage des Einkommens? Für Wetzlar wurde dies mit der oben aufgezeigten Differenzierung zwischen Altstadt und Hauserberg einerseits und Neustadt andererseits bejaht. Zu beobachten sei dabei, dass die Altstadt besonders bei älteren „Betuchten“ und jungen Leuten (Studierenden und Jüngeren, die sich in Berufsausbildung befinden) attraktiv sei, junge Familien dagegen die grünen Randlagen der Innenstadt präferieren. Die Stadt steuert die Entwicklung der Sozialstruktur über die kommunale Wetzlarer Wohnungsgesellschaft, die über Wohnungen sowohl in der Altstadt als auch in der erweiterten Innenstadt verfügt. Es wird nach deren Angaben eine sozial ausgewogene Belegung praktiziert. In den Innenstadtlagen plant die Gesellschaft keine Neubauten, sondern konzentriert sich auf Modernisierungen und Instandhaltungen in den vorhandenen Wohnungen.

In Wetzlar sind nach Ansicht der befragten Experten die Lebensstile als Kennzeichnung für ein Quartier noch nicht prägend. Für die künftige Entwicklung wird mit einer Tendenz zur Aufwertung innerstädtischer Quartiere gerechnet. Die These „Wer heute in die Stadt zieht, gehört zu den Gewinnern der Gesellschaft“ kann für Wetzlar als wirtschaftlich prosperierende Stadt bejaht werden. Die einkommensschwächeren Haushalte finden sich überwiegend außerhalb des Innenstadtbereichs – vor allem auch die neu Hinzuziehenden. In der Innenstadt können die Bewohner „Urbanität hautnah erleben“: Kunst, Kultur, Soziales und Einzelhandel. Es sei aber nach Quartieren zu differenzieren. Während in der Altstadt, in Hauserberg und in südlichen Innenstadtlagen eher Einwohner mit höherem sozialem Status anzutreffen sind, dominierten in der nördlichen Innenstadt und in Teilen der Neustadt eher einkommensschwächere Bevölkerungskreise. Die Attraktivität der Wohnungen und des Einzelhandels in diesen Quartieren müsse durch Modernisierung von Wohnungen, bodenpolitische Maßnahmen (Erwerb von Grundstücksflächen durch die Stadt und Weitergabe/Verkauf mit Auflagen) und durch verbesserte Wohnumfeldgestaltung gesteigert werden.

„Die Innenstadtwohnung tritt als Statussymbol in Konkurrenz zum Eigentum.“ Dieser These wird in Wetzlar vorbehaltlos zugestimmt. Besonders für die Wetzlarer Altstadt treffe dies zu, für Teile der erweiterten Innenstadt (Villen- und Einfamilienhausgebiete in südlichen Wohnbereichen der Innenstadt) ebenfalls. Hochpreisige, überdurchschnittlich ausgestattete Eigentumswohnungen in der Altstadt und in guten Innenstadtlagen haben demnach ein viel versprechendes Vermarktungspotenzial. Renovierte Wohnungen in der Altstadt erzielen hohe Mieten. Sanierete Altbauten gelten als repräsentativ. „Repräsentanz ist wichtig. Man will anderen zeigen, wo man wohnt.“

Die Aussage „Die Innenstadt ist als Wohnort für Familien geeignet und wird beliebter“ trifft ebenfalls auf Wetzlar zu. Die Interviewpartnerinnen und -partner sehen die Innenstadt als grundsätzlich für das Familienwohnen geeignet an. Traditionelle Widerstände seien hier nicht sonderlich ausgeprägt. Die Ausstattung mit Schulen, Kindergärten, Kinderhorten und einer Musikschule in der Altstadt sowie die ärztliche Versorgung werden als hervorragend eingeschätzt. Die infrastrukturellen Voraussetzungen seien damit gut. Es gebe ausreichend Grün und Spielplätze in den Grüngürteln, die sich an die Altstadt anschließen. Spielende Kinder müssten ein attraktives Wohnumfeld vorfinden können. Hier sei sicher weiterer Handlungsbedarf gegeben. Im Gegensatz zu den südlichen Wohnbereichen der Innenstadt fehle es an Grün im Bahnhofsbereich, am Karl-Kellner-Ring und im Bannviertel, also in den nördlichen Bereichen der Kernstadt.

„Trotz geringen Haushaltsgrößen mangelt es vor allem an großen Innenstadtwohnungen.“ Auch dieser These wird von den meisten befragten Experten in Wetzlar zugestimmt. Nachgefragt werden nach Meinung fast aller Gesprächspartnerinnen und -partner nicht kleine, sondern größere Wohnungen mit 70 bis 80 Quadratmetern (Drei- bis Vier-Zimmer-Wohnungen). Hochpreisige Eigentumswohnungen könnten 100 bis 135 Quadratmeter groß sein. In der Wetzlarer Wohnungsgesellschaft ist man im Gegensatz dazu der Auffassung, dass die weitere Singularisierung der Bevölkerung und die Reduzierung von Transferzahlungen an Berechtigte dazu führen wird, dass die Nachfrage nach kleineren Wohnungen bei der eigenen Klientel steigt. In der Altstadt fänden sich oft noch Wohnungen mit geringen Bestandsmieten (um die 2,50 Euro pro Quadratmeter). Für die Bevölkerung „50+“ seien sanierte Objekte mit sieben bis acht Wohnungen in großen historischen Stadtvillen bzw. Stadtpalais in der historischen Altstadt sehr attraktiv. In der Innenstadt müsse Wohnraum für „nicht traditionelle Lebensformen“ (z.B. für kinderlose Paare, Singles, Alleinerziehende und Wohngemeinschaften) geschaffen werden. Ein befragter Stadtplaner wünscht sich Stadthäuser, Penthouse-Wohnungen und Mehrgenerationenhäuser (z.B. auf dem Kasernengelände). Die Grundstückspreise von 180 Euro pro Quadratmeter in den Neubaugebieten seien für junge Familien vielfach zu hoch. Im Konversionsgebiet Westend kosten Einfamilienhäuser mit 600 Quadratmetern Grundstücksgröße und 150 Quadratmetern Wohnfläche nach Angaben eines Gesprächspartners rund 350 000 Euro. In guten Wohnlagen werden bis zu 600 000 Euro für Einfamilienhäuser gezahlt. Generell sei das Wohnen in der Innenstadt ökologisch sinnvoll. Dadurch könne der „Flächenverbrauch“ eingedämmt werden. Dabei wird offensichtlich auch von Nachverdichtungspotenzial für den Innenstadtbereich ausgegangen. Die Bebauungsdichte in der Innenstadt sei niedrig.

„Die Erlebnisgesellschaft bringt neue innerstädtische Umweltbelastungen hervor.“ Wie in anderen Städten wird auch in Wetzlar dieses Problemfeld als nachrangig angesehen, zumal bei Planerinnen und Planern sowie in der Wohnungswirtschaft die Haltung vorherrscht: „Wer in der Stadt wohnen will, muss auch bestimmte Nachteile in Kauf nehmen.“

Jedoch gehört Wetzlar nach Einschätzung der Interviewpartnerinnen und -partner zu den Städten, für die Lärmbelästigung durch Verkehr ein beachtliches Problem im Hinblick auf die Wohnqualität der Innenstadt darstellt. Der Verkehr in der Innenstadt müsse daher reduziert werden, die Verkehrsemissionen seien in Wetzlar zu hoch. Durch eine Westtangente soll nach aktuellen Planungen der Kommune der Verkehr in der Innenstadt entlastet werden. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zielen darauf ab, Parkplatzsuchverkehre so weit wie möglich zu verhindern. Auf der anderen Seite sei die (zeitweise) Erreichbarkeit der Wohnung mit dem Pkw nicht nur für Familien mit kleinen Kindern zu gewährleisten.

In der Altstadt fühlen sich nach Informationen der Experten Bewohner durch Events gestört. Hier stehen sich Ruhebedürfnisse vor allem von Älteren und die Schaffung von Urbanität durch Wirtschafts- und Veranstaltungsaktivitäten gegenüber. Für Ältere bringe das Leben in der Innenstadt neben der Topographie auch andere Beschwerden: Es fehle in den Häusern häufig an Aufzügen und an behindertengerechten Wohnungen.

Wichtig für das Image der Innenstadt als Wohnstandort seien darüber hinaus Sauberkeit, helle Beleuchtung und Sicherheit. Die Attraktivität der Stadtmöblierung müsse gesteigert werden. Auch die Einkaufsmöglichkeiten (täglicher Bedarf) in der Innenstadt müssen verbessert werden. In der Neustadt überwiegen sog. Ein-Euro-Läden. Die Einzelhändler müssten mehr investieren und das Erscheinungsbild im Inneren und Äußeren verbessern. Wenn die Läden „funktionieren“, steige auch die Attraktivität der Altstadt für das Wohnen. Problematisch für die Entwicklung des Wohnstandortes Innenstadt sei der Mangel an Brachflächen, die sich für die Umnutzung zu Wohnungen eignen.

Die Aussage, das Nebeneinander von aufgewerteten und problematischen Quartieren führe zu sozialen Spannungen, wird in Wetzlar zurückgewiesen. In der Stadt finde kein Verdrängungsprozess statt, weil die soziale Polarität bislang noch schwach ausgeprägt ist und ohnehin die sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen nur in Teilen der City (Neustadt), sonst aber eher außerhalb der Innenstadt in Stadtteilen wie Niedergirmes und Silhöfer Aue wohnen²²⁶. Selbstverständlich gebe es neben der Neustadt auch in Teilen der Altstadt wenig attraktive Mikrostandorte, an denen sich die Wohnungen sozial Benachteiligter konzentrieren.

226 Vgl. dazu auch Stadt Wetzlar, Sozialstrukturatlas, S. 71 ff.

Die Innenstadtbereiche werden sich nach Einschätzung der Experten unterschiedlich entwickeln. In bisher vernachlässigten Bereichen wie der Neustadt und der Langgasse werde die Entwicklung langsamer vorangehen als in der sanierten Altstadt, „der guten Stube“ von Wetzlar. Soziale Spannungen seien in den Wetzlarer Innenstadtbereichen noch nicht aufgetreten. Diesbezüglich habe die Förderung im Rahmen der Sanierung und des EU-Förderprogramms EFRE – Europäischer Fonds für regionale Entwicklung – positive Effekte gezeitigt.

Die Aufwertung der Innenstadt wird in Wetzlar als wichtiges stadtentwicklungspolitisches Ziel verfolgt. Die Gefahr von Segregationsprozessen bestehe sowohl in der Alt- als auch in der Neustadt nicht. Grundsätzlich seien die Altstadt wie auch die erweiterte Innenstadt für alle Lebensstilgruppen offen, auch für Familien mit Kindern. Nach übereinstimmender Einschätzung der Gesprächspartnerinnen und -partner ist es wichtig, attraktives Wohnen in der Innenstadt (hochwertige Eigentumswohnungen, Bau von neuen und Sanierung alter Mietwohnungen, Stadthäuser, Penthouse-Wohnungen, Wohnungen an der Lahn) zu initiieren.

5.7.4 Fazit

In Wetzlar hat das Wohnen in der Innenstadt eine deutliche Aufwertung erfahren und besonders in der Altstadt – bisher weniger in der Neustadt – an Attraktivität gewonnen. Auch die grünen Bereiche am Rande der Innenstadt genießen als Wohnstandorte hohe Akzeptanz. Die Innenstadt erfährt insgesamt eine Renaissance. In ihr können die Bewohnerinnen und Bewohner Urbanität hautnah erleben: Kunst, Kultur, Soziales und Einzelhandel. Ältere, einkommensstärkere und junge Bewohner interessieren sich besonders für das Wohnen im innerstädtischen Bereich. Die topographische Lage der Kernstadt, die prosperierende wirtschaftliche Entwicklung, die steigende Einwohnerzahl, die soziale Infrastruktur, die Qualitäten der Straßen und Plätze des historischen Bereichs, die hohe Dichte und Qualität an historischer Bausubstanz der Altstadt sowie die Grünanlagen zwischen Altstadt und Stadterweiterungsgebieten stellen wichtige Faktoren für eine positive Entwicklung des Wohnens in der Innenstadt dar. Im Hinblick auf Umweltbelastungen und unzulängliche sowie teilweise unattraktive Einkaufsmöglichkeiten besteht Handlungsbedarf. Vielfältige Aufwertungs- und weitere Sanierungsmaßnahmen in den innerstädtischen Stadtbezirken sind notwendig. Die städtischen Konzepte zur Förderung des Wohnens in der Innenstadt umfassen den Neubau und die Modernisierung von Wohnungen, Grundrissveränderungen, einen Verzicht auf Umwidmung in Gewerbe, das Vorschreiben von Wohnnutzung über die Bauleitplanung, die Erschließung der wenigen verfügbaren Brachflächen, infrastrukturelle Maßnahmen wie Busanbindung und Erweiterung der Nahversorgung sowie verbesserte Wohnumfeldgestaltung durch Straßenerneuerung, neue Möblierungen und die Anlage von Grünflächen und Spielplätzen.

Literatur und Quellen

- Ackers, Walter (2004): Vielfalt als Qualität. Integration der Einzelhandelsbereiche. Gutachten zur Stärkung der Braunschweiger Innenstadt durch die Qualifizierung der Ost-West-Verknüpfungsräume (in Zusammenarbeit mit der Stadt Braunschweig und der IHK Braunschweig), Braunschweig.
- Acocella, Donato (2004): Nahversorgungsuntersuchung für die Gesamtstadt Braunschweig. Kurzfassung, Dortmund.
- Analyse & Konzepte (2004) – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.), Analyse & Konzepte, Beratungsgesellschaft für Wohnen, Immobilien und Tourismus mbH (Bearb.) (2004): Wohnungsgenossenschaften: Potenziale und Perspektiven. Bericht der Expertenkommission Wohnungsgenossenschaften, Berlin.
- Appel, Clemens (2006): Demografischer Wandel. Herausforderungen für Politik und Verwaltung, in: Bauer, Hartmut, Christiane Büchner, Olaf Gründel (Hrsg.): Demographie im Wandel. Herausforderungen für die Kommunen (KWI-Arbeitshefte 13), Potsdam, S. 39-44.
- Baasner, Möller & Langwald (2006): Chancen zur Umnutzung von Büroflächen zu Wohnraum in Frankfurt am Main, Frankfurt am Main.
- Banse, Juliane, Martina Möbius, Clemens Deilmann (2008): Wohnen im Alter 60+. Ergebnisse einer Befragung in der Stadt Dresden (IÖR-Texte Nr. 156), Dresden.
- Bartetzko, Dieter (Hrsg.) (1994): Sprung in die Moderne. Frankfurt am Main, die Stadt der 50er Jahre (Die Zukunft des Städtischen, Band 7), Frankfurt am Main/New York.
- Bauer, Hartmut, Christiane Büchner, Olaf Gründel (Hrsg.) (2006): Demographie im Wandel. Herausforderungen für die Kommunen (KWI-Arbeitshefte 13), Potsdam.
- BDA (1977): Bauen in Frankfurt am Main seit 1900. In Zusammenarbeit mit der Stadt Frankfurt am Main, Frankfurt am Main.
- Beckmann, Klaus J., und andere (2007): Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs – Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten (BBR-Online-Publikation 21/2007), Bonn.
- Beckmann, Klaus J., und andere (2006): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil, Wiesbaden.
- Beetz, Stephan (2008): Wohnungsgenossenschaften und Stadtentwicklung, in: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK), Heft 1/2008, S. 75-88.
- Beetz, Stephan (2007): Wohnungsgenossenschaften und Nachbarschaften, in: BBR (2007d): Informationen zur Raumentwicklung, Heft 4.2007, S. 241-250.
- Beier, Rosemarie (Hrsg.) (1997): Aufbau Ost, Aufbau West: Die Planstädte Wolfsburg und Eisenhüttenstadt in der Nachkriegszeit, Ostfildern-Ruit.
- Berndt, Christian, Pascal Goeke, Peter Lindner und Vera Neisen (2008): Kreativwirtschaftsbericht Frankfurt. Im Auftrag der Wirtschaftsförderung Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main.
- Birg, Herwig, und Helmut Koch (1987): Der Bevölkerungsrückgang in der Bundesrepublik Deutschland: langfristige Bevölkerungsvorausschätzung auf der Grundlage des demographischen Kohortenmodells und der biographischen Theorie der Fertilität, Forschungsberichte des Instituts für Bevölkerungsforschung und Sozialpolitik (IBS) der Universität Bielefeld, Band 13, Frankfurt am Main und New York.
- Birk, Florian, Busso Grabow, Beate Hollbach-Grömig (Hrsg.) (2006): Stadtmarketing – Status quo und Perspektiven (Difu-Beiträge zur Stadtforschung Band 42), Berlin.
- Blasius, Jörg, und Jens Dangschat (Hrsg.) (1990): Gentrification. Die Aufwertung innenstadtnaher Wohngebiete, Frankfurt am Main/New York.

- Bodenschatz, Harald (Hrsg.) (2005): Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Berlin, Schriften des Schinkel-Zentrums für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege der Technischen Universität Berlin, Band 2, Berlin.
- Bourdieu, Pierre (1976): Entwurf einer Theorie der Praxis auf der ethnologischen Grundlage der kaby-lischen Gesellschaft, Frankfurt am Main.
- Brake, Klaus (2006): Frankfurt am Main – mehrpolig denken. Komplexe Schwerpunkt-Räume für Cluster wirtschaftlicher Aktivitäten, Frankfurt am Main.
- Brinkmann Wolfgang, Andrea Dittrich-Wesbuer, Bernd Mielke (2007): Pendelverflechtungen in Nord-rhein-Westfalen. Strukturen, Entwicklungen, Einschätzungen, in: BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2007b): Siedlungsstruktur und Berufsverkehr. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3.2007, S. 93-104.
- Brühl, Hasso, Claus-Peter Echter, Franciska Frölich von Bodelschwingh und Gregor Jekel (2005): Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance? Difu-Beiträge zur Stadtforschung, Band 41, Ber-lin.
- Bürkner, Hans-Joachim (2002): Lokale Identität – Anmerkungen zur politischen Konjunktur eines schil-lernden Begriffs, in: Deutsches Institut für Urbanistik: Infobrief Stadt 2030, Nr. 5/April 2002, S. 2-9.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2007a): Wohnungsmarkt- und Immobilienmärkte in Deutschland 2006 (Berichte Band 27), Bonn.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2007b): Siedlungsstruktur und Berufsver-kehr. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3.2007.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2007c): INKAR – Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung, Bonn.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2007d): Wohnungsgenossenschaften und Stadt-entwicklung. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 4.2007, Bonn.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2007e): Innerstädtische Raumbefragung: Me-thoden und Analysen. Informationen aus der Forschung des BBSR, Nr. 1/Februar 2007, Bonn.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2003): Potenziale der Wohneigentumsbil-dung für die soziale Stabilität von Stadtvierteln (Forschungen Heft 110), Bonn.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raum-ordnung (Hrsg.) (2008): Multilokales Wohnen. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2. 2009, Bonn.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.), Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (Bearb.) 2008: Gutachten zur Evaluierung des Bund-Länder-Programms Soziale Stadt. Berlin.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2007): Altersvorsorge und Wohnungsgenossenschaften (Forschungen 125), Bonn.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung und Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V. (Hrsg.) (2006): Damit das Wohnen im Alter bezahlbar bleibt – ein Handbuch für Wohnungsbau-genossenschaften, Hamburg.
- BMFSFJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2006): Wohnen im Al-ter. Strukturen und Herausforderungen für kommunales Handeln, Ergebnisse einer bundesweiten Befragung der Landkreise und kreisfreien Städte, Berlin.
- Bunzel, Arno, Heinz Janning, Stefan Kruse und Gerd Kühn (2009): Erhaltung und Entwicklung zentra-ler Versorgungsbereiche (Difu-Arbeitshilfe), Berlin.

- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (2008a): Innenstadtwohnen: Neue Herausforderungen für die Städte, Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK), Heft 1/2008.
- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (Bearb.) (2008b): Bundestransferstelle Soziale Stadt – Statusbericht zum Programm Soziale Stadt, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Berlin.
- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2006): Zukunft von Stadt und Region. Dimensionen städtischer Identität, (Beiträge zum Forschungsverbund „Stadt 2030“, Band 3), Wiesbaden.
- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2001): Integration und Stadt, Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK), Heft 1/2001, Berlin.
- Difu/IfS – Deutsches Institut für Urbanistik und Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik (2008): Städtebauliche Begleitforschung – Stadtumbau Ost. Evaluierung des Bund-Länder-Programms „Stadtumbau Ost“, Berlin.
- Dilger, Thomas, und Hans Fürst (2008): Urbaner Wandel und Migration – Renaissance für die Städte?, in: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK), Heft 1/2008, S. 89-105.
- Dobroschke, Wolfhard, und Jürgen Zepp (2001): Neu-Frankfurterinnen und -Frankfurter – wer sie sind, woher sie kommen und was sie über Frankfurt denken; in: Frankfurter Statistische Berichte 1-2001, S. 56-71.
- Dobroschke, Wolfhard (Bearb.) (2004): Wandlungsmotive 2004. Ergebnisse der Frankfurter Wandlungsbefragungen, Frankfurter Statistische Berichte 4-2005.
- Drummer, Heike, und Jutta Zwilling (1994): Wohninseln in der Großstadt. Die monofunktionale Stadt I, in: Bartetzko, Dieter (Hrsg.): Sprung in die Moderne. Frankfurt am Main, die Stadt der 50er Jahre (Die Zukunft des Städtischen, Band 7). Frankfurt am Main/New York, S. 122–135.
- DST – Deutscher Städtetag (2006): Wohnen in der Stadt – Anforderungen an eine soziale Wohnraumversorgung, Positionspapier des Deutschen Städtetages, Köln/Berlin.
- Durth, Werner (1997): Städtebau und Weltanschauung, in: Beier, Rosemarie (Hrsg.): Aufbau Ost, Aufbau West: Die Planstädte Wolfsburg und Eisenhüttenstadt in der Nachkriegszeit, Ostfildern-Ruit, S. 35-50.
- Ehrenbrusthoff, Nadine (2005): Die Innenstadt als Wohnort der Familie. Eine Fallstudie am Beispiel von Familien im Berliner Stadtteil Prenzlauer Berg (Diplomarbeit, Humboldt-Universität zu Berlin, Institut für Sozialwissenschaften, unveröffentlicht).
- Expertenkommission Wohnungsgenossenschaften (2004): Wohnungsgenossenschaften. Potenziale und Perspektiven, Bericht der Expertenkommission Wohnungsgenossenschaften, Berlin.
- Florida, Richard (2002): The Rise of the Creative Class, New York.
- Friedrichs, Jürgen (1998): Die Individualisierungsthese, Opladen.
- Friedrichs, Jürgen, und Robert Keeskes (1996): Gentrification, Opladen.
- Fuchte, Karsten (2006): Verkehr und Erreichbarkeit als Kriterien der Wohnstandortwahl (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Band V5), Dortmund.
- Gaebe, Wolf (1987): Verdichtungsräume. Strukturen und Prozesse in weltweiten Vergleichen, Stuttgart.
- Gebhardt, Dirk (2008): Feine und große Unterschiede – Lebensstile und Handlungslogiken der Wohnmobilität in Berlin (Dissertation an der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät II der Humboldt-Universität zu Berlin, Geographisches Institut), Berlin.
- GdW – Gesamtverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V. (Hrsg.) (2008)/Analyse und Konzepte Beratungsgesellschaft für Wohnen, Immobilien und Tourismus

mbH, InWIS Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung GmbH (Bearb.): Wohntrends 2020, Hamburg.

Genossenschaftsforum e.V. (Hrsg.) (2005): Wohnungsgenossenschaften im Stadtquartier. Von der Reforminsel zum städtischen Akteur, Berlin.

Gestring, Norbert, Herbert Glasauer, Christine Hannemann, Werner Petrowsky und Jörg Pohlan (2004): Jahrbuch StadtRegion 2003. Urbane Regionen, Opladen.

Göschel, Albrecht (2008): Wohnen in der „Zweiten Moderne“: Projekte eines gemeinschaftlichen Wohnens, in: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK), Heft 1/2008, S. 63-74.

Göschel, Albrecht (2006): „Stadt 2030“: Das Themenfeld Identität, in: Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.): Zukunft von Stadt und Region. Band III: Dimensionen städtischer Identität, Wiesbaden, S. 265-302.

Gronau, Werner (Hrsg.) (2008): Passenger Intermodality – Current Frameworks, Trends and Perspectives (Studies on Mobility and Transport Research), Mannheim.

Habermann-Nieße, Klaus (2007): Der Beitrag von Wohnungsgenossenschaften zur Quartiersentwicklung, in: BBR (2007d), S. 223-232.

Hartwig, Nina (2000): Neue Urbane Knoten am Stadtrand? Die Einbindung von Flughäfen in die Zwischenstadt: Frankfurt/Main, Hannover, Leipzig/Halle, München (Akademische Abhandlungen zur Raum- und Umweltforschung), Berlin.

Häußermann, Hartmut, Dieter Läßle, Walter Siebel (2008): Stadtpolitik. Frankfurt am Main.

Häußermann, Hartmut, und Andreas Kapphau (2002): Berlin: Von der geteilten zur gespaltenen Stadt? Sozialräumlicher Wandel seit 1990, Opladen.

Häußermann, Hartmut, und Walter Siebel (2001): Integration und Segregation – Überlegungen zu einer alten Debatte, in: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften, Heft 1/2001, Integration und Stadt, S. 68-79.

Häußermann, Hartmut, und Walter Siebel (2000): Wohnverhältnisse und Ungleichheit, in: Harth, Annette, Gitta Scheller und Wulf Tessin (Hrsg.): Stadt und soziale Ungleichheit, Opladen.

Häußermann, Hartmut, und Walter Siebel (1996): Soziologie des Wohnens. Eine Einführung in Wandel und Ausdifferenzierung des Wohnens, München.

Häußermann, Hartmut, und Walter Siebel (1987): Neue Urbanität, Frankfurt am Main.

Hasse, Jürgen (1994): Erlebnisräume. Vom Spaß zur Erfahrung, Wien.

Hatzfeld, Ulrich (2007): Was Stadtentwicklungspolitik für die Renaissance der Innenstädte tun kann, in: Demo 7-8/2007, S. 14.

Heine, Hartwig, und Rüdiger Mautz (2000): Möglichkeiten und Grenzen des Autoverzichts. Die Wahl des Verkehrsmittels angesichts der Mobilitätszwänge und normativen Ansprüche der heutigen familiären Lebensweise, Göttingen.

Henckel, Dietrich, und Matthias Eberling (2002): Alles zu jeder Zeit? Die Städte auf dem Weg zur kontinuierlichen Aktivität (Difu-Beiträge zur Stadtforschung, Band 36), Berlin.

Hintersteiner, Sigrid (2006): Entgrenztes Wohnen: Die Creative Class im Medienzeitalter, Stuttgart.

Hirschle, Michael, und Alexander Schürt (2008): Suburbanisierung... und kein Ende in Sicht? in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3/4, S. 227.

HMULV – Hessisches Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz (2008): Aktionsplan Frankfurt am Main 2008 – Entwurf, Stand Mai 2008, Wiesbaden.

Hollbach-Grömig, Beate, Busso Grabow, Florian Birk und Gerold Leppa (2005): Stadtmarketing – Bestandsaufnahme und Entwicklungstrends (Difu – Aktuelle Information), Berlin.

- IfS – Institut für Städtebau, Wohnungswirtschaft und Bausparwesen e.V. (2008): Deutschland beim Wohnungsbau Letzter, in: Hausbau Informationen 15.
- IfS – Institut für Städtebau, Wohnungswirtschaft und Bausparwesen e.V. (2002): Bremen auch bei der Wohneigentumsquote Spitze – Großstädte nicht automatisch Mieterstädte, in: Hausbau Informationen 13.
- ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH (2008) (Hrsg.): Kosten und Nutzen der Siedlungsentwicklung. Ergebnisse einer Fallstudienuntersuchung, Dortmund.
- IRS – Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (1997): Raum und Identität. Potentiale und Konflikte in der Stadt- und Regionalentwicklung (Materialien des IRS, Band 15), Erkner bei Berlin.
- Investitionsbank Berlin (Hrsg.) (2008)/Keuper, Frank, Dieter Puchta und Stefan Röder (Bearb.): Creative Industries benötigen Creative Finance, Berlin.
- Ipsen, Detlev (2008): Kontra Verlärmung. Modelle der klanglichen Planung von Städten. In: Positionen. Texte zur aktuellen Musik, Heft 76, August 2008, S. 33-35.
- Ipsen, Detlev (1997): Was trägt der Raum zur Entwicklung der Identität bei, und wie wirkt sich diese auf die Entwicklung des Raumes aus?, in: IRS (1997), S. 15-28.
- IWU – Institut Wohnen und Umwelt (2004): Wohnraumbericht Frankfurt am Main, Darmstadt.
- Jekel, Gregor, und Franciska Frölich von Bodelschwingh (2008): Stadtpolitik und das neue Wohnen in der Innenstadt – Wohnungsangebot, Anbieterstrukturen und die Bedeutung neuer Wohnformen für die Stärkung des Wohnstandorts Innenstadt, in: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK), Heft 1/2008, S. 13-36.
- Jekel, Gregor (2007): Vorstudie zur Einrichtung einer Netzwerkagentur Generationenübergreifendes Wohnen. Endbericht, Berlin.
- Jekel, Gregor (2006): Wohnungsgenossenschaften als Motor der Stadtentwicklung. Das Beispiel „Bremer Höhe“ in Berlin/Prenzlauer Berg, in: Standort – Zeitschrift für angewandte Geographie, Vol. 30, Nr. 1/März 2006, S. 28-31.
- Jonak, Ulf (1997): Die Frankfurter Skyline, Frankfurt am Main/New York.
- Jungfer, Klaus (2005): Die Stadt in der Krise. Ein Manifest für starke Kommunen, München und Wien.
- Junker, Rolf, Gerd Kühn, Christian Nitz und Holger Pump-Uhlmann (2008): Wirkungsanalyse innerstädtischer Einkaufszentren (Edition Difu – Stadt Forschung Praxis, Band 7), Berlin.
- Kampffmeyer, Hans (1994): Das neue Frankfurt. Die Verwirklichung einer Stadtvision, in: Bartetzko, Dieter (Hrsg.): Sprung in die Moderne. Frankfurt am Main, die Stadt der 50er Jahre (Die Zukunft des Städtischen, Band 7), Frankfurt am Main/New York, S. 142-153.
- Kiepe, Folkert (2006): Ist Wohnraumversorgung noch eine kommunale Aufgabe?, in: Zeitschrift Immobilien & Finanzierung 21/2006.
- Kieß, Walter (1991): Urbanismus im Industriezeitalter. Von der klassizistischen Stadt zur Garden City. Berlin
- Klein, Hermann (2005): Einwohner im Raum Braunschweig. Diffizile Entwicklung zwischen Kernstadt und Umland, in: Stadtforschung und Statistik 2/05, S. 14-19.
- König, Barbara (2007): Herausforderungen der Stadtentwicklung: Wohnungsgenossenschaften und die Privatisierung öffentlicher Wohnungsbestände, in: BBR (2007d), S. 233-240.
- Krauß, Heinz Ulrich (1977): Von 1945 bis heute, in: BDA: Bauen in Frankfurt am Main seit 1900. In Zusammenarbeit mit der Stadt Frankfurt am Main, Frankfurt am Main.
- Küchel, Lisa (2009): Urbanes Wohnen in Frankreich : Entwicklung und Tendenzen des französischen Stadtwohnens im Eigentum am Beispiel von Paris, Nantes und Evry, Stuttgart

- Küpper, Utz I., Dietrich Henckel, Erwin Rothgang und Folkert Kiepe (Hrsg.) (2003): Die Zukunft unserer Städte gestalten – Chancen aus Krisen. Neue Schriften des Deutschen Städtetages, Heft 85, Berlin und Köln
- Läpple, Dieter (2004): Thesen zur Renaissance der Stadt in der Wissensgesellschaft, in: Gestring, Norbert und andere (Hrsg.): Jahrbuch StadtRegion 2003. Urbane Regionen, Opladen, S. 61–78.
- Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2007): Innenstadtkonzept, München.
- LBS – Norddeutsche Landesbausparkasse Berlin – Hannover 2006 (Hrsg.)/empirica (Bearb.): Wohnformen der Zukunft. Veränderungspotenziale und Motivationen der Generationen 50+ in Niedersachsen (LBS-Schriftenreihe Band 26), Berlin/Hannover.
- Libbe, Jens (2009): Infrastrukturentwicklung als kommunale Gestaltungsaufgabe – aktuelle Herausforderungen und Anpassungsbedarfe, in: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK), Heft 2/2008 „Infrastruktur“, Berlin.
- Libbe, Jens, Stephan Tomerius und Jan Hendrik Trapp (Hrsg.) (2002): Liberalisierung und Privatisierung kommunaler Aufgabenerfüllung (Difu-Beiträge zur Stadtentwicklung, Band 37), Berlin.
- Lindner, Rolf (2008): Vielfalt als Grundlage städtischer Entwicklung. Schriftliche Ausfertigung des Vortrags auf der Konferenz „Zuhause in der Stadt“ in Darmstadt am 17.06.2008 (http://www.schaderstiftung.de/docs/lindner_vielfalt_in_der_stadt.pdf).
- Mäckler, Christoph (1994): Die neue Innenstadt. Zwischen Identität und Anonymität, in: Bartetzko, Dieter (Hrsg.): Sprung in die Moderne. Frankfurt am Main, die Stadt der 50er Jahre (Die Zukunft des Städtischen, Band 7), Frankfurt am Main/New York, S. 100-109.
- Mädig, Heinrich (2006): Herausforderungen und Konsequenzen des demografischen Wandels für Kommunalpolitik und Kommunalverwaltung, in: Bauer, Hartmut, Christiane Büchner und Olaf Gründel (Hrsg.): Demographie im Wandel. Herausforderungen für die Kommunen (KWI-Arbeitshefte 13), S. 29-38.
- Maertins, Christian, und Hinrich Schmoe (2008): Individual Mobility Services: closing the gap between public and private transport, in: Gronau, Werner (Hrsg.): Passenger Intermodality – Current Frameworks, Trends and Perspectives (Studies on Mobility and Transport Research), Mannheim, S. 71-89.
- Maretzke, Steffen (Hrsg.) (2008): Städte im demografischen Wandel. Wesentliche Strukturen und Trends des demografischen Wandels in den Städten Deutschlands (Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Materialien zur Bevölkerungswissenschaft, Heft 125), Wiesbaden.
- Matthiesen, Ulf (2006): Beeskow: Von der wiedererfundenen Identität einer Kleinstadt im ländlichen Raum Ostdeutschlands – identitätspolitische und identitätstheoretische Anmerkungen, in: Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.): Zukunft von Stadt und Region. Dimensionen städtischer Identität (Beiträge zum Forschungsverbund „Stadt 2030“, Band 3), Wiesbaden, S. 45-60.
- Meng, Rüdiger, Ansgar Schmitz-Veltin und Christina West (2008): Wohnen in der Stadt? – Wohnwünsche intraurban wachsender Haushalte und potenzieller Reurbanisierer am Beispiel der Stadt Mannheim, in: Maretzke, Steffen (Hrsg.): Städte im demografischen Wandel. Wesentliche Strukturen und Trends des demografischen Wandels in den Städten Deutschlands (Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Materialien zur Bevölkerungswissenschaft, Heft 125), Wiesbaden, S. 103–112.
- Mitscherlich, Alexander (1972): Thesen zur Stadt der Zukunft, Frankfurt am Main.
- Öko-Institut e.V. (Hrsg.) (2008): Die Zukunft liegt im Bestand. Kommunales Flächenmanagement in der Region, Freiburg und andere.
- Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (2007): Berufspendlerströme in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main (Statistik-Info 2/2007), Frankfurt am Main.
- Poddig, Benjamin (2007): Altersspezifische Wohnungsnachfrage heute und morgen – über die Relevanz lebensstildifferenzierter Wohnkonsumentenforschung bei Senioren und „Jungen Alten“, in:

Verband Deutscher Städtestatistiker (Hrsg.): Was passiert, wenn nichts passiert? Folgen des demographischen Wandels für die Stadtgesellschaft. Tagungsbericht Statistische Woche Braunschweig, 26.-29. September 2005, Braunschweig, S. 252-277 (CD-ROM).

- Poddig, Benjamin (2006): Die „Neuen Alten“ im Wohnungsmarkt – Aktuelle Forschungsergebnisse über eine stark wachsende Zielgruppe, in: Forum Wohneigentum, Heft 3/Mai-Juni 2006, S. 211-217.
- Reidenbach, Michael, Dietrich Henckel, Ulrike Meyer, Thomas Preuß und Daniela Riedel (2007): Neue Baugebiete: Gewinn oder Verlust für die Gemeindekasse? Fiskalische Wirkungsanalyse von Wohn- und Gewerbegebieten. Edition Difu – Stadt Forschung Praxis, Band 3, Berlin.
- Rohr-Zänker, Ruth, und Björn-Uwe Tovote (2002): Kleinräumige Bevölkerungs-, Haushalts- und Wohnbedarfsprognose 1999-2015 für den Großraum Braunschweig (IES-Bericht 102.02), Hannover.
- Roth, Roland, und Dieter Rucht (Hrsg.) (2008): Die sozialen Bewegungen in Deutschland seit 1945. Ein Handbuch, Frankfurt am Main/New York.
- Sassen, Saskia (1996): Metropolen des Weltmarktes. Die neue Rolle der Global Cities, Frankfurt am Main/New York.
- Schader-Stiftung (2005): Zuwanderer in der Stadt. Empfehlungen zur stadträumlichen Integrationspolitik, herausgegeben von den Verbundpartnern des Projekts „Zuwanderer in der Stadt“: Schader-Stiftung, Deutscher Städtetag, GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen, Deutsches Institut für Urbanistik, Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft und Stadt- und Regionalentwicklung GmbH an der Ruhr-Universität Bochum, Darmstadt.
- Scheiner, Joachim (2008): Lebensstile in der Innenstadt – Lebensstile am Rand: Wohnstandortwahl in der Stadregion, in: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK), Heft 1/2008, S. 47-62.
- Schier, Michaela (2009): Räumliche Entgrenzung von Arbeit und Familie. Die Herstellung von Familie unter Bedingungen von Multilokalität, in: Informationen zur Raumentwicklung 1-2/2009, S. 55-66.
- Schmidt, Jürgen (2006): Einfamilienhaus oder City? Wohnorientierungen im Vergleich, Wiesbaden.
- Schneider, Nicole, und Anette Spellerberg (1999): Lebensstile, Wohnbedürfnisse und räumliche Mobilität, Opladen.
- Schuleri-Hartje, Ulla, Holger Floeting und Bettina Reimann (2005): Ethnische Ökonomie. Integrationsfaktor und Integrationsmaßstab, Darmstadt.
- Schulze, Gerhard (1992): Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart, Frankfurt am Main/New York.
- Siebel, Walter (2008): Wohnen in der Innenstadt, in: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK), Heft 1/2008, S. 37-46.
- Sieverts, Thomas (1998): Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Braunschweig/Wiesbaden.
- Stadt Braunschweig (2008a): Bevölkerungsentwicklung der Stadt Braunschweig (Stadtforschung aktuell 01 2008), Braunschweig.
- Stadt Braunschweig (2008b): Handbuch zum Bauen in St. Leonhards Garten, Braunschweig.
- Stadt Braunschweig (Hrsg.) (2007): Mietspiegel von Braunschweig 2007 für nicht preisgebundenen Wohnraum, Braunschweig.
- Stadt Braunschweig (2001a): Innenstadtkonzept für Braunschweig. Teil 1 Analyse und Leitziele, Braunschweig.
- Stadt Braunschweig (2001b): Informationen zum Sanierungsgebiet Westliches Ringgebiet – Soziale Stadt, Braunschweig.

- Stadt Braunschweig (2000): Soziale Stadt – Braunschweig. Westliches Ringgebiet. Operationales Programm und Förderantrag im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative Soziale Stadt 2001 bis 2010, Braunschweig.
- Stadt Braunschweig (1994): Westliches Ringgebiet. Ergebnis der vorbereitenden Untersuchung, Braunschweig.
- Stadt Braunschweig (1987): Sanierung Bahnhofsviertel. Planungsvorschläge zur baulichen Neuordnung und Verkehrsberuhigung, Braunschweig.
- Stadt Braunschweig (1980): Sanierung Innenstadt. Teilbereich Ägidien/Magni, Braunschweig.
- Stadt Frankfurt am Main (2008a): Statistisches Jahrbuch Frankfurt am Main 2007.
- Stadt Frankfurt am Main (2008b), Amt für Statistik: Statistik aktuell Nr. 9/2008.
- Stadt Frankfurt am Main (2008c): Immobilienmarktbericht des Gutachterausschusses Frankfurt 2008, Frankfurt am Main.
- Stadt Frankfurt am Main (2007a), Amt für Wohnungswesen: Wohnungsmarktbericht 2006, Frankfurt am Main.
- Stadt Frankfurt am Main (2007b), Amt für Statistik: Kriminalitätsfurcht und Unsicherheitsräume der Stadt Frankfurt am Main – Ergebnisse der Frankfurter Bürgerbefragung vom Dezember 2006, Frankfurt am Main.
- Stadt Frankfurt am Main (2006): Freiflächensicherung und -entwicklung in Frankfurt am Main 2005, Frankfurt am Main.
- Stadt Frankfurt am Main (2006b), Amt für Wohnungswesen: Mietspiegel 2006, Frankfurt am Main.
- Stadt Frankfurt am Main (2005a): Wohnungspolitische Leitlinien, Frankfurt am Main.
- Frankfurt am Main (2005b): Arbeitnehmerentgelt und verfügbares Einkommen in Frankfurt am Main 2002 (Statistik aktuell Nr. 1/2005), Frankfurt am Main.
- Stadt Frankfurt am Main (2004): Wohnbaulandentwicklungsprogramm 2004, Frankfurt am Main.
- Stadt Frankfurt am Main (2003): Frankfurter Bevölkerungsprognose bis 2020, in: Frankfurter Statistische Berichte 2/3, S. 97-105.
- Stadt Frankfurt am Main (1981): Kommunalpolitischer Situationsbericht 1980, Frankfurt am Main.
- Stadt Köln (2003): Das Wanderungsgeschehen in Köln (Kölner Statistische Nachrichten Nr. 9/2003), Köln.
- Stadt Wetzlar (2005): Sozialstrukturatlas, Wetzlar.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2004): Datenreport 2004, Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (2006): Bevölkerung Deutschlands bis 2050. Ergebnisse der 11. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung, Wiesbaden.
- Sternberg, Manfred (2002): Strukturwandel der kommunalen Daseinsvorsorge, in: Libbe, Jens, Stephan Tomerius und Jan Hendrik Trapp (Hrsg.): Liberalisierung und Privatisierung kommunaler Aufgabenerfüllung (Difu-Beiträge zur Stadtentwicklung, Band 37), Berlin, S. 207-220.
- Sturm, Gabriele, und Katrin Meyer (2008): „Hin und her“ oder „hin und weg“ – zur Ausdifferenzierung großstädtischer Wohnsuburbanisierung, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3/4, S. 229-243.
- Stutzer, Alois, und Bruno S. Frey (2007): Commuting and Life Satisfaction in Germany, in: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3, S. 179-190.
- Umlandverband Frankfurt (Hrsg.) (1993): Imagestudie Region Rhein-Main (Ansichten zur Region, Band 3), Frankfurt am Main.

- Urbanczyk, Rafael (2006): Zur Frage der Reurbanisierung - das Comeback der Stadt in Nordrhein-Westfalen ? Eine sekundärstatistische Analyse der demografischen Entwicklung in NRW und ihre Rahmenbedingungen, Dortmund.
- Veser, Jürgen, Thomas Thrun und Wolfgang Jaedicke (Bearb.)/Lorenz-Hennig, Karin (Hrsg.) (2007): Veränderung der Anbieterstruktur im deutschen Wohnungsmarkt und wohnungspolitische Implikationen (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Forschungen Heft 124), Bonn.
- Vesper, Dieter (2002): Kommunale Handlungsspielräume in allokatstheoretischer und finanzwissenschaftlicher Perspektive, in: Libbe, Jens, , Stephan Tomerius und Jan Hendrik Trapp (Hrsg.): Liberalisierung und Privatisierung kommunaler Aufgabenerfüllung (Difu-Beiträge zur Stadtforschung, Band 37), Berlin, S. 127-150.
- Wentz, Martin (1994): Der Wohnungsbau der 50er Jahre. Ein Rückblick, in: Bartetzko, Dieter (Hrsg.): Sprung in die Moderne. Frankfurt am Main, die Stadt der 50er Jahre (Die Zukunft des Städtischen, Band 7), Frankfurt am Main/New York, S. 112-121.
- Wolfe, Tom (1986): Mit dem Bauhaus leben – From Bauhaus to Our House, Frankfurt am Main.
- ZRK – Zweckverband Raum Kassel (2008): Flächennutzungsplan, Stand März 2008.
- ZGB – Zweckverband Großraum Braunschweig/KoRiS – Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung (Hrsg.) (2004): STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig – Leitbilder für eine Stadtregion im demographischen Wandel (Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Band 8), Braunschweig.

Weitere Quellen

Dresden

Landeshauptstadt Dresden – Kommunale Statistikstelle: Statistische Mitteilungen: Arbeit und Soziales 2006, S. 24.

Landeshauptstadt Dresden – Kommunale Statistikstelle: Dresdner Zahlen aktuell Nr. 12/2006.

Landeshauptstadt Dresden – Kommunale Statistikstelle: Dresdner Zahlen aktuell Nr. 2/2007.

Landeshauptstadt Dresden – Kommunale Statistikstelle: Dresdner Zahlen aktuell Nr. 10/2007.

Landeshauptstadt Dresden – Geschäftsbereich Stadtentwicklung: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Dresden – Aktualisierung des Zentrenkonzepts 2006.

Landeshauptstadt Dresden – Stadtplanungsamt: Planungsleitbild Innenstadt, Stadtratsbeschluss 04.07.2008.

Sächsisches Landesamt für Familie und Soziales: Sozialstrukturatlas des Sächsischen Landesjugendamtes für den Freistaat Sachsen 2007, 2. Fortschreibung.

SAS GbR Dresden im Auftrag des Stadtplanungsamts der Landeshauptstadt Dresden: Stadterneuerung in Dresden – Sachstandsanalyse 2004.

Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen: Pressemitteilung 181/2007 vom 16. August 2007.

Stimmel, Folke, und andere (1998): Stadtlexikon Dresden, 2. Auflage, Dresden.

Internetquellen

Landeshauptstadt Dresden unter:

<http://www.dresden.de/de/07/021/branchenvielfalt/07-Handel>, abgerufen am 21.1.2008.

http://www.dresden.de/de/08/01/c_060.php, abgerufen am 24.1.2008.

http://www.dresden.de/de/08/01/06/c_01.php, abgerufen am 24.1.2008.

http://www.dresden.de/de/08/01/06/02/c_03.php, abgerufen am 24.1.2008.

http://www.dresden.de/de/08/01/06/03/c_02.php, abgerufen am 28.1.2008.

http://www.dresden.de/apps/lhdd_parkinformationssystem/index.php, abgerufen am 1.2.2008.

Landeshauptstadt Dresden: Themenstadtplan „Kulturdenkmäler“ unter <http://www.dresden.de/de/09/-stadtplan>

Landeshauptstadt Dresden: Themenstadtplan „Parkplätze“ unter <http://www.dresden.de/de/09/stadtplan>

Landeshauptstadt Dresden: Themenstadtplan „Schulen“ unter <http://www.dresden.de/de/09/stadtplan>

http://de.wikipedia.org/wiki/Ballungsraum_Dresden, abgerufen am 9.7.2008.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Dresden#Kennzahlen>, abgerufen am 9.7.2008.

Kassel

Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Hrsg.): Baudenkmale in Hessen – Stadt Kassel I, Braunschweig/Wiesbaden 1984.

Magistrat der Stadt Kassel, Dezernat für Verkehr, Umwelt, Stadtentwicklung und Bauen: Leitbild zur Entwicklung der Innenstadt Kassel, Kassel 2008.

Magistrat der Stadt Kassel, Stadtplanung und Bauaufsicht: Sanierung – Innenstadt (Bericht 5/2005).

Regierungspräsidium Kassel, Geschäftsstelle der Regionalversammlung Nordhessen: Regionalplan Nordhessen 2006 – Anhörungs- und Offenlegungsentwurf, Stand: 6/2006.

Stadt Kassel, Hauptamt – Statistikstelle: Prognosevarianten der Bevölkerungsentwicklung 2003 bis 2015, Stand: 6/2002.

Stadt Kassel, Jugendamt: Kindergarten- und Grundschulfaltplan.

Stadt Kassel, Jugendamt: Stadtteilportrait Mitte, Stand: 20.11.2003.

Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik: Jahresbericht 2006.

Zweckverband Raum Kassel: Flächennutzungsplan 2007 (Entwurf), Kassel 2008 unter http://www.zrk-kassel.de/FNP/pdf/Gemeindebereiche/FNP_Bereich_KS.pdf

Internetquellen

Stadt Kassel, Personal- und Organisationsamt – Fachstelle Statistik unter:

<http://www.stadt-kassel.de/cms01/stadtinfo/zahlen/kurzundbuendig/>, abgerufen am 20.6.2008.

<http://www.stadt-kassel.de/cms01/stadtinfo/zahlen/infos/08424//index.html>, abgerufen am 20.6.2008.

Stadt Kassel: Kinder- und Jugendstadtplan unter <http://map.megatel.de/kassel/stadtplanindex.jsp?/-page=kijupla.jsp&css=>

Stadt Kassel: Kindertagesstätten unter <http://www.stadt-kassel.de/cms01/verwaltung/aemter/kitas/-index.html>, abgerufen am 12.11.2008.

Stadt Kassel: Schulen unter <http://www.stadt-kassel.de/cms01/verwaltung/aemter/schulen/>, abgerufen am 12.11.2008.

Übersicht zu Parkplätzen in Parkhäusern unter <http://www.einkaufen-kassel.de>

Wirtschaftsförderung Region Kassel GmbH unter <http://www.wfg-kassel.de>

http://ebn24.com/?page=3&id=630&projekt=65&seite=1&sprach_id=1&land=&st_id=6, abgerufen am 20.6.2008.

Köln

- Beckmann, Klaus J., und andere (2006): StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil, Wiesbaden.
- Echter, Claus-Peter, und Andrea Grimm (2008): Denkmalschutz und Denkmalpflege in nordrhein-westfälischen Gemeinden, Berlin.
- HVB Expertise: Immobilienmarktübersicht Stadt Köln, Stand: Oktober 2007.
- Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Statistisches Jahrbuch 2006, 85. Jahrgang.
- Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Bevölkerungsprognose Stadt Köln 2025, in: Kölner Statistische Nachrichten 7/2004, S. 9.
- Stadt Köln, Der Oberbürgermeister – Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Aktuelle Trends zur Wohnungsmarkt- und Einwohnerentwicklung 2006, in: Kölner Statistische Nachrichten 2/2007.
- Stadt Köln, Der Oberbürgermeister – Dezernat VI – Stadtentwicklung, Planen und Bauen, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Überprüfung des Entwicklungskonzepts Innenstadt, Anlage 4, Unterlage zur Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 25.10.2007.
- Stadt Köln – Stadtkonservator (1997): Köln – Denkmalschutz und Denkmalpflege, Köln.

Internetquellen

- Stadt Köln – Der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik unter: <http://www.stadt-koeln.de/zahlen/bevoelkerung/>, abgerufen am 15.10.2007.
- http://www.stadt-koeln.de/zahlen/wirtschaft_arbeitsmarkt/artikel/04712/index.html, abgerufen am 17.10.2007.
- http://www.stadt-koeln.de/zahlen/wirtschaft_arbeitsmarkt/artikel/04689/index.html, abgerufen am 17.10.2007.
- Stadt Köln – Stadtplanungsamt und Unternehmer für die Region Köln e.V.: Masterplan Köln Innenstadt unter: <http://www.masterplan-koeln.de>, abgerufen am 20.11.2008.
- Bezirksregierung Köln unter: <http://www.bezreg-koeln.nrw.de>, abgerufen am 20.8.2008.
- Regionalverband Ruhr unter: http://www.rvr-online.de/publikationen/downloads/klima-4/bindata/~VWGEink_05_Tab.pdf, abgerufen am 20.11.2007.
- Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“ unter: http://www.vgrdl.de/~Arbeitskreis_VGR/tbls/tab14.asp, abgerufen am 20.11.2007.

Schwäbisch Gmünd

- Breuer, Judith (1985): Ortskernatlas Baden-Württemberg, H. 1.2, Stadt Schwäbisch Gmünd, Stuttgart.
- Industrie- und Handelskammer Ostwürttemberg (2007): Einzelhandel in Ostwürttemberg.
- Regionalverband Ostwürttemberg: Perspektiven der Bevölkerungsentwicklung in Ostwürttemberg, Demographischer Wandel, März 2007.
- Regionalverband Ostwürttemberg: Region Ostwürttemberg – Regionalplan 2010.
- Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd – Baudezernat (2001): Bausteine zur Aufwertung der Innenstadt.
- Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd: Vorbericht zur Klausurtagung des Gemeinderats von Schwäbisch Gmünd am 24./25.11.2001.
- Stiftung Bauen und Wohnen der LBS Landesbausparkasse Baden-Württemberg (Hrsg.) (2001): Vom Anbieter- zum Nachfragemarkt – Der Wohnungsmarkt in der Stadt Schwäbisch Gmünd.

Internetquellen

- Regionalverband Ostwürttemberg unter: <http://www.ostwuerttemberg.info/>, abgerufen am 9.9.2008.
- Industrie- und Handelskammer Ostwürttemberg: Kaufkraft und Umsatz im Einzelhandel 2007 unter: www.ostwuerttemberg.ihk.de/downloadcenter/download.php?id=697, abgerufen am 1.10.2008.
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Struktur- und Regionaldatenbank unter: <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/home.asp>, abgerufen am 22.9.2008.
- Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune unter: <http://wegweiser-kommune.de/datenprognosen/-kommunaledaten>, abgerufen am 9.10.2007 und 18.9.2008.
- Stadt Schwäbisch Gmünd unter: <http://www.schwaebisch-gmuend.de/908.php>, abgerufen am 1.10.2008.
- <http://www.schwaebisch-gmuend.de/1795.php>, abgerufen am 15.10.2008.
- <http://www.gmuend2014.de/>, abgerufen am 15.10.2008.
- <http://www.schwaebisch-gmuend.de/pdf/tunnel.pdf>, abgerufen am 20.10.2008.
- <http://www.schwaebisch-gmuend.de/2663.php>, abgerufen am 20.10.2008.
- <http://www.schwaebisch-gmuend.de/431.php>, abgerufen am 20.10.2008.

Wetzlar

Institut Wohnen und Umwelt, Kommunales Wohnraumversorgungskonzept Lahn-Dill-Kreis, Darmstadt 2003.

Magistrat der Stadt Wetzlar, Sozialstrukturatlas 2004/2005.

Regierungspräsidium Gießen: Regionalplan Mittelhessen 2001, Gießen 2001.

Schneider, Reinhold und Martina Weißenmayer, Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Kulturdenkmäler in Hessen, Stadt Wetzlar, Wiesbaden 2004.

Stadt Wetzlar, Wirtschaftsdezernat, Bauen-Wohnen-Leben, Wetzlar (o.J.).

Internetquellen

Hessisches Statistisches Landesamt: Ausgewählte Daten über Gemeinden unter: <http://www.statistik-hessen.de/themenauswahl/bevoelkerung-gebiet/regionaldaten/index.html>, abgerufen am 8.12.2008 und 17.12.2008.

Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune unter: <http://wegweiser-kommune.de/datenprognosen/-kommunaledaten>, abgerufen am 9.12.2008 und 18.12.2008.

Stadt Wetzlar unter:

<http://www.wetzlar.de/index.phtml?NavID=370.16&La=1>, abgerufen am 8.12.2008.

<http://www.wetzlar.de/index.phtml?NavID=370.693&La=1>, abgerufen am 10.12.2008.

http://www.ihk-lahndill.de/download/pdf/2306D_heinze.pdf, abgerufen am 10.12.2008.

http://www.acxiom.de/quick_links/News/presseartikel/2007/Kaufkraft2007/index.html, abgerufen am 10.12.2008.



Wirkungsanalyse großer innerstädtischer Einkaufszenter

Von Rolf Junker, Gerd Kühn, Christina Nitz und Holger Pump-Uhlmann
2008. 232 S., 35,- Euro
Edition Difu – Stadt Forschung Praxis, Bd. 7
ISBN 978-3-88118-461-8

Große Einkaufszenter haben in deutschen Innenstädten seit Jahren Konjunktur. Kaum ein Monat vergeht, in dem nicht irgendwo eine neue Mall eröffnet wird. Waren es in den 1990er-Jahren vor allem die Großstädte, haben Investoren und Projektentwickler längst auch die Mittelstädte entdeckt. Die zu beobachtende Entwicklung „Pro Innenstadt – contra Peripherie“ ist mit Blick auf eine tragfähige Stadtentwicklung zweifelsohne zu begrüßen. Gleichwohl drängen sich Fragen auf: Welche Wirkungen gehen von großen Einkaufszentren auf den innerstädtischen Einzelhandel aus? Wie fügt sich diese Betriebsform in die gewachsenen Stadtstrukturen ein? Welche Entwicklungen finden in Innenstädten ohne Einkaufszenter statt?

Im Rahmen der Untersuchung wurde in 16 Kommunen, die einen breiten Querschnitt der bundesdeutschen Städtelandschaft darstellen, nach Antworten gesucht. Der Band enthält auf der Basis der ermittelten Ergebnisse sodann konkrete Empfehlungen für das richtige Vorgehen bei der Ansiedlung von großen Einkaufszentren in Innenstädten.



Deutsches Institut für Urbanistik

Verlag und Vertrieb: Deutsches Institut für Urbanistik GmbH
Telefon (030) 3 90 01-253 • Telefax (030) 3 90 01-275
E-Mail: verlag@difu.de • Internet: www.difu.de

Veröffentlichungen

▪ Edition Difu – Stadt Forschung Praxis

Wirkungsanalyse großer innerstädtischer Einkaufszentren

Von Rolf Junker, Gerd Kühn, Christina Nitz und Holger Pump-Uhlmann
2008. Bd. 7. 232 S., Euro 35,–
ISBN 978-3-88118-461-8

Der große Umbruch

Deutsche Städte und Globalisierung
Von Werner Heinz
2008. Bd. 6. 356 S., Euro 38,–
ISBN 978-3-88118-456-4

Cluster in der Wirtschaftsförderung – vom Marketingbegriff zum Prozessmanagement

Hrsg. Holger Floeting
2008. Bd. 5. 288 S., Euro 31,–
ISBN 978-3-88118-450-2

Investitionsrückstand und Investitionsbedarf der Kommunen

Ausmaß, Ursachen, Folgen, Strategien
Von Michael Reidenbach u.a.
2007. Bd. 4. 468 S., Euro 41,–
ISBN 978-3-88118-454-0

Städtebauliche Verträge – ein Handbuch

Dritte, aktualisierte und erweiterte Auflage
Von Arno Bunzel, Diana Coulmas und Gerd Schmidt-Eichstaedt
2007. Bd. 2. 400 S., Euro 34,–
ISBN 978-3-88118-428-1

▪ Difu-Sonderveröffentlichung

PPP und Mittelstand

Difu (Busso Grabow u.a.) im Auftrag der PPP Task Force im BMVBS und der PPP-Task Force NRW
2008. 140 S., zahlreiche, teils farbige Abbildungen und Übersichten
Kostenloser Download:
<http://edoc.difu.de/edoc.php?id=L517GWKT>

▪ Difu-Arbeitshilfen

Datenschutz und Informationsfreiheit in der Kommune

3., vollständig neu bearb. und erheblich erweiterte Aufl.
Von Martin Zilkens
2009. 208 S., Schutzgebühr Euro 28,–
ISBN 978-3-88118-468-7

Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche

Von A. Bunzel, H. Janning, S. Kruse und G. Kühn
2009. 260 S., Schutzgebühr Euro 33,–
ISBN 978-3-88118-462-5

Das Bebauungsplanverfahren nach dem BauGB 2007

Muster, Tipps und Hinweise für eine zweckmäßige und rechtssichere Verfahrensgestaltung
Von Marie-Luis Wallraven-Lindl, Anton Strunz und Monika Geiß
2007. 222 S., Schutzgebühr Euro 31,–
ISBN 978-3-88118-430-4

Verlag und Vertrieb: Deutsches Institut für Urbanistik GmbH
Telefon (030) 3 90 01-253 • Telefax (030) 3 90 01-275
E-Mail: verlag@difu.de • Internet: www.difu.de