

Die Auswirkungen des demographischen Wandels auf den Agglomerationsraum Rhein-Neckar - Ausgewählte regionale Entwicklungsbereiche vor dem Hintergrund sich ändernder Bevölkerungs- und Wirtschaftsstrukturen

Gans, Paul; Schmitz-Veltin, Ansgar

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Gans, P., & Schmitz-Veltin, A. (2006). Die Auswirkungen des demographischen Wandels auf den Agglomerationsraum Rhein-Neckar - Ausgewählte regionale Entwicklungsbereiche vor dem Hintergrund sich ändernder Bevölkerungs- und Wirtschaftsstrukturen. In P. Gans, & A. Schmitz-Veltin (Hrsg.), *Räumliche Konsequenzen des demographischen Wandels: T. 6, Demographische Trends in Deutschland - Folgen für Städte und Regionen* (S. 311-335). Hannover: Verl. d. ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-337828>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Paul Gans, Ansgar Schmitz-Veltin

**Die Auswirkungen des demographischen Wandels auf den
Agglomerationsraum Rhein-Neckar
Ausgewählte regionale Entwicklungsbereiche vor dem
Hintergrund sich ändernder Bevölkerungs- und
Wirtschaftsstrukturen**

S. 311 bis 335

Aus:

Paul Gans, Ansgar Schmitz-Veltin (Hrsg.)

**Demographische Trends in Deutschland -
Folgen für Städte und Regionen**

Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL 226

Hannover 2006

Paul Gans, Ansgar Schmitz-Veltin*

Die Auswirkungen des demographischen Wandels auf den Agglomerationsraum Rhein-Neckar¹

Ausgewählte regionale Entwicklungsbereiche vor dem Hintergrund sich ändernder Bevölkerungs- und Wirtschaftsstrukturen

Gliederung

- 1 Entwicklung und Struktur des Rhein-Neckar-Dreiecks
 - 1.1 Das Rhein-Neckar-Dreieck – Übersicht
 - 1.2 Räumliche Lage und Struktur
 - 1.3 Einordnung: Das Rhein-Neckar-Dreieck im Vergleich
 - 2 Bevölkerung im Rhein-Neckar-Dreieck
 - 2.1 Bevölkerungsentwicklung und -struktur
 - 2.2 Bevölkerung 2020
 - 2.3 Demographischer Wandel – Handlungsfelder zukünftiger Regionalentwicklung
 - 3 Rhein-Neckar-Dreieck – Wirtschaftsraum mit Zukunft
 - 3.1 Aktuelle wirtschaftliche Lage
 - 3.2 Konzepte zur regionalen Entwicklung
 - 4 Intraregionale Dekonzentration: Konsequenzen der Siedlungsentwicklung
 - 4.1 Folgen der Suburbanisierung im Umland
 - 4.2 Der Raumordnungsverband Rhein-Neckar als Beispiel einer integrierten Regionalentwicklung
 - 4.3 Suburbanisierung und die Folgen für die Städte
 - 5 Ausblick
- Literatur

* unter Mitarbeit von Stefan Aust und Klaus Mandel

¹ Grundlegende Ausführungen zu den verschiedenen Aspekten des demographischen Wandels für die Region Rhein-Neckar-Odenwald als Teil des Rhein-Neckar-Dreiecks sind bei Specht (2004) zu finden.

1 Entwicklung und Struktur des Rhein-Neckar-Dreiecks

1.1 Das Rhein-Neckar-Dreieck – Übersicht

Mit 2,3 Mio. Einwohnern ist das Rhein-Neckar-Dreieck der siebtgrößte Verdichtungsraum Deutschlands. Seine polyzentrale Struktur sowie seine Aufteilung auf die drei Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz begründen gegenüber anderen Regionen vergleichbarer Größe einige Besonderheiten. Während Berlin, Hamburg, München, das Ruhrgebiet oder der Rhein-Main-Raum den meisten Menschen in Deutschland ein Begriff sind, leidet das Rhein-Neckar-Dreieck unter seiner weitgehenden Unbekanntheit. Mannheim ist zwar mit knapp 310.000 Einwohnern die mit Abstand größte Stadt der Agglomeration, fällt aber im Vergleich zu den Metropolen anderer Verdichtungsräume deutlich zurück.

Das Rhein-Neckar-Dreieck liegt peripher zu den drei Landeshauptstädten Stuttgart, Wiesbaden und Mainz und damit abseits politischer Entscheidungszentren, die jeweilige Landesinteressen in den Vordergrund stellen und damit einer Zerschneidung des Raumes z. B. in Hinblick auf Verwaltungskonzepte oder Rechtssituationen Vorschub leisten. Die funktionalen Spezialisierungen der wichtigsten Städte im Rhein-Neckar-Dreieck prägen deren spezifisches Image und erschweren zugleich, dass der Raum von außen als Einheit wahrgenommen

Abb. 1:
Überblick über das
Rhein-Neckar-Dreieck



wird. Die drei Oberzentren der Region erfüllen höchst unterschiedliche Funktionen, die sich größtenteils aus der historischen Entwicklung ableiten lassen: Mannheim, 1606 aus militärischen und kommerziellen Motiven gegründet, löste 1720 Heidelberg als kurpfälzische Residenz ab und wurde im 19. Jh. wegen seiner günstigen Verkehrslage zu einer wichtigen Handels- und Industriestadt. Heute ist Mannheim Kultur- und Haupteinkaufszentrum der Region. Ludwigshafen, zunächst linksrheinischer Brückenkopf der Festung Mannheim, dann Handelsplatz, erhielt 1853 die Stadtrechte. Ludwigshafen ist von der Industrie, insbesondere vom weltgrößten Chemiekonzern BASF geprägt. Heidelberg und die Universität, gegründet 1386, sind weltbekannt. Die Stadt besitzt mit ihren zahlreichen wissenschaftlichen Einrichtungen einen Ruf als Forschungs- und Ausbildungszentrum. Zugleich ist Heidelberg, gelegen am Austritt des Neckars aus dem Odenwald in die Rheinebene, mit Schloss und Altstadt ein Anziehungspunkt für den Fremdenverkehr.

So unterschiedlich die Geschichte und Funktion der einzelnen Städte auch sein mögen, so eng ist die Mentalität eines gemeinsamen Raumes doch in der Region verwurzelt. Die Aufteilung auf die drei Bundesländer ist Resultat der Zerschlagung der Kurpfalz Ende des 18. Jahrhunderts als Folge der französischen Revolutionskriege. Der Rhein wurde ab 1801 zur Grenze: Die linksrheinischen Gebiete fielen zunächst an Frankreich, nach dem Wiener Kongress erhielt Bayern sie zurück; die rechtsrheinische Pfalz kam 1803 an Hessen-Darmstadt und Baden. Bis zu diesem Zeitpunkt verstand man sich über Jahrhunderte als geeinte Region, was sich auch heute noch im Selbstverständnis vieler Bewohner widerspiegelt. Trotz gegenseitiger Skepsis, die z. B. zwischen den Städten durchaus existiert, bauen die Zentren ihr Selbstverständnis auch heute noch stärker auf der historischen Kurpfalz auf als auf Baden-Württemberg, Hessen oder Rheinland-Pfalz. Nicht zuletzt zeigen die Pendlerströme die zwar polyzentrale, aber doch in sich geschlossene Fokussierung auf die drei Oberzentren (Schmitz 1993). Die Gründung des länderübergreifenden Raumordnungsverbandes Rhein-Neckar auf Basis des gemeinsamen Staatsvertrages der drei Bundesländer im Jahre 1969 oder das gemeinsame Regionalmarketing im Rahmen der von der BASF vorangetriebenen Initiative „Zukunft Rhein-Neckar-Dreieck“ bringen den Zusammenhalt trotz unterschiedlicher Interessen der Zentren Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg und der 22 Mittelzentren zum Ausdruck.

1.2 Räumliche Lage und Struktur

Das Rhein-Neckar-Dreieck reicht im Westen vom Pfälzerwald über die Rheinebene bis zum Odenwald im Osten, im Norden bis Darmstadt, im Süden bis an die Grenze zum Landkreis Karlsruhe. Auf Deutschland bezogen liegt die Agglomeration zwischen den Metropolregionen Rhein-Main und Stuttgart sowie an der Grenze zu Frankreich. Die Gesamtfläche beträgt 5639 km² und umfasst die kreisfreien Städte Frankenthal, Heidelberg, Landau, Ludwigshafen, Mannheim, Neustadt an der Weinstraße, Speyer und Worms sowie die Kreise Bad Dürkheim, Bergstraße, Germersheim, Neckar-Odenwald-Kreis, Rhein-Neckar-Kreis, Rhein-Pfalz-Kreis und Südliche Weinstraße (Abb. 1).

Die Lage am Oberrhein differenziert die Region in eher ländlich geprägte Gebiete im Pfälzer Wald und im Odenwald und landschaftlich attraktive Bereiche entlang der Mittelgebirgsränder, die aufgrund der klimatischen Gunst durch Weinbau gekennzeichnet sind. Ge-

müesambau ist auf den Terrassen und in den rheinnahen Gebieten zu finden. Pfälzer Wald und Odenwald sind beliebte Ausflugsziele der Bevölkerung in der Region und deren Ränder werden als suburbane Wohnorte bevorzugt. Die Pfalz ist mit rund 4 Mio. Übernachtungen ein bedeutendes Fremdenverkehrsziel, ebenso wie die Domstädte Speyer und Worms sowie vor allem die Stadt Heidelberg, die bei ausländischen Gästen den wohl höchsten Bekanntheitsgrad besitzt.

Entscheidende Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung und ökonomische Basis der Region gingen von den Rheinbegradigungen im 19. Jahrhundert aus. Mannheim wurde zum Endpunkt der Rhein-Großschifffahrt „und übernahm die Verteilerfunktion der Güter für ganz Süddeutschland bis in die Schweiz und Österreich“ (Friedmann 1968: 63). Mannheim und Ludwigshafen nutzten die Verkehrsgunst und wurden zu bedeutenden Binnenhäfen. Eine vorausschauende Wirtschaftspolitik begünstigte zudem die Niederlassung vieler Industriebetriebe, die bis heute vor allem die Außenwahrnehmung der beiden Kernstädte am Rhein beeinflussen.

1.3 Einordnung: Das Rhein-Neckar-Dreieck im Vergleich

Das Rhein-Neckar-Dreieck besitzt bezüglich Flächen- und Einwohnerzahl eine vergleichbare Größe wie die süddeutschen Agglomerationen München, Rhein-Main sowie Stuttgart und übertrifft um mehr als 50 % die Region Mittlerer Oberrhein mit Karlsruhe, die Industrieregion Mittelfranken mit Nürnberg oder das Saarland. Das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf erreicht mit knapp 27 000 Euro nicht das Niveau der westdeutschen Agglomerationen mit gut 29 000 Euro und fällt erheblich geringer aus als die wirtschaftliche Leistungskraft von Stuttgart (33 000 Euro), Rhein-Main (37 200 Euro) oder München (42 900 Euro; alle Angaben in BBR 2004). Einen Spitzenwert nimmt das Rhein-Neckar-Dreieck bei der Zahl der Patentanmeldungen nach Erfindungsort ein, allerdings liegt es auch hier hinter München, Nürnberg und Stuttgart. Bei der Arbeitslosenquote, der Bruttowertschöpfung und der Realsteuerkraft liegt es auf der achten Position der im Regionenbenchmark des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) erhobenen 13 Regionen Deutschlands. Auch die Kaufkraft wird nach Angaben der GfK auf diesem Rang geschätzt; bei der Zahl der Studierenden an Fach- und Hochschulen je 1000 Einwohner nimmt es Position 9 ein. Die Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur der beiden Kernregionen des Rhein-Neckar-Dreiecks, Rheinpfalz auf der linken (ohne die kreisfreie Stadt Worms) und Unterer Neckar auf der rechten Rheinseite (ohne den Kreis Bergstraße), verdeutlichen, dass zu Beginn des 21. Jahrhunderts im Gebiet der ehemaligen Kurpfalz der Strukturwandel zur Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft hinter dem in den süddeutschen Wettbewerbsregionen zurückgeblieben ist. Tabelle 1 hebt folgende Sachverhalte hervor:

1. Die Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem entspricht der in allen westdeutschen Agglomerationen, ist jedoch geringer als in Stuttgart, Rhein-Main und München, trotz der hervorragenden Wettbewerbsfähigkeit, wie sie zum Beispiel im hohen Auslandsumsatz des produzierenden Gewerbes zum Ausdruck kommt.
2. Nach wie vor ist die Wirtschaftsstruktur von der Industrie geprägt. Ihr Einfluss äußert sich im überproportionalen Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im sekundären Sektor sowie im Tätigkeitsbereich der Fertigung. Das ökonomische Rückkrat der

Region bildet die Chemie, der Maschinen- und Fahrzeugbau. Die fünf größten Arbeitgeber sind BASF (40 000), DaimlerChrysler (21 500), Heidelberger Druck (8700), SAP (7200) und Freudenberg-Maschinenbau (6800). Als Konsequenz dieser Branchenstruktur ergibt sich vor allem in der Rheinpfalz eine sehr niedrige Erwerbstätigenquote, die ähnlich wie in altindustrialisierten Räumen auch mit den geringen Chancen von Frauen auf dem Arbeitsmarkt zusammenhängt.

- Der tertiäre Sektor hat zwar in den 1990er-Jahren vor allem in der Raumordnungsregion Unterer Neckar deutlich zugelegt, allerdings haben auch im Jahre 2001 wissensintensive, unternehmensorientierte Dienstleistungen sowie der Anteil hoch qualifizierter Beschäftigter eine geringe Bedeutung im Vergleich zu den Regionen Rhein-Main oder München. Strukturelle Probleme sind vor allem in der Rheinpfalz zu erkennen.

Tab. 1: Vergleich der Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur des Rhein-Neckar-Dreiecks mit süddeutschen Agglomerationen ähnlicher Größe

Indikatoren	Rheinpfalz	Unterer Neckar	Stuttgart	Rhein-Main	München	Agglomerationen alte Länder
Bruttowertschöpfung in 1000 Euro je Erwerbsfähigen 2000	54,7	54,0	57,8	63,0	66,0	55,3
Entwicklung der Bruttowertschöpfung 1994 – 2000 (in %)	14,5	19,8	21,8	18,2	26,6	17,0
Anteil des Auslandsumsatzes im produzierenden Gewerbe 1999/2000 (in %)	57,0	42,7	48,9	36,3	48,3	38,2
SV-Beschäftigte ¹ im sekundären Sektor 2001 (in %)	43,6	35,9	43,8	22,9	26,9	33,1
SV-Beschäftigte ¹ im Berufsbereich III (Fertigungsberufe) 2001 (in %)	30,4	26,6	28,5	18,3	16,6	25,2
SV-Beschäftigte ¹ in wissensintensiven, unternehmensorientierten Dienstleistungen 2001 (in %)	5,1	10,1	8,8	13,5	13,1	9,1
SV-Beschäftigte ¹ mit hoher Qualifikation 2001 (in %)	7,3	11,3	11,9	12,5	15,8	10,0
SV-Beschäftigte ¹ je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter (in %)	46,7	54,8	59,7	62,1	63,4	53,5
Frauenerwerbsquote ¹ 2001 (in %)	39,7	48,2	50,2	54,5	57,3	46,5

¹ SV-Beschäftigte: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Quelle: BBR (2004)

2 Bevölkerung im Rhein-Neckar-Dreieck

2.1 Bevölkerungsentwicklung und -struktur

Ende 2001 betrug die Einwohnerzahl des Rhein-Neckar-Dreiecks 2,34 Mio. und hat seit 1990 um 7,2 % zugenommen. Die Steigerung fällt deutlich höher aus als die für die alten Bundesländer mit +6,1 % und übertrifft auch die der westdeutschen Agglomerationen, die im gleichen Zeitraum insgesamt einen Bevölkerungszuwachs von 3,3 % erreichten. Das Rhein-Neckar-Dreieck profitierte offenbar überdurchschnittlich von den Zuwanderungen insbesondere in die alten Länder als Folge der politischen Umwälzungen in Deutschland und Europa; denn in der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre hat sich der positive Trend merklich abgeschwächt und bleibt hinter der Zunahme in den Regionen Stuttgart und München zurück.

Tab. 2: Vergleich der Bevölkerungsentwicklung und ihrer Komponenten des Rhein-Neckar-Dreiecks mit süddeutschen Agglomerationen ähnlicher Größe

Indikatoren	Rheinpfalz	Unterer Neckar	Stuttgart	Rhein-Main	München	Agglomerationen alte Länder
Bevölkerungsentwicklung 1995–2001 (in %)	1,4	1,7	2,6	1,5	3,5	1,4
natürlicher Saldo ¹ (in %)	-0,6	-0,1	1,8	0,3	1,6	0,4
Außenwanderungssaldo ¹ (in %)	0,4	-0,5	0,0	0,7	0,0	1,3
Binnenwanderungssaldo ¹ (in %)	2,2	2,3	2,0	2,2	5,2	1,3
Binnenwanderungssaldo ¹ der 18- bis unter 25-Jährigen (in %)	-1,5	30,3	10,8	9,5	31,0	9,4
Binnenwanderungssaldo ¹ der 25- bis unter 30-Jährigen (in %)	-0,7	3,6	14,2	19,5	27,8	8,1
Anteil (in %) der im Jahr 2000 unter 18-Jährigen	19,2	18,0	19,0	17,4	17,2	18,5
30- bis unter 50-Jährigen	32,1	32,7	31,9	32,9	32,8	31,9
mindestens 65-Jährigen	16,9	16,1	15,5	16,1	15,0	16,7
Anteil der Ausländer 2000 (in %)	10,3	13,7	17,0	15,2	17,0	12,5

¹: Mittelwerte aus den Jahren 1997, 1999, 2000

Quelle: eigene Auswertung von BBR 1999, 2002, 2004

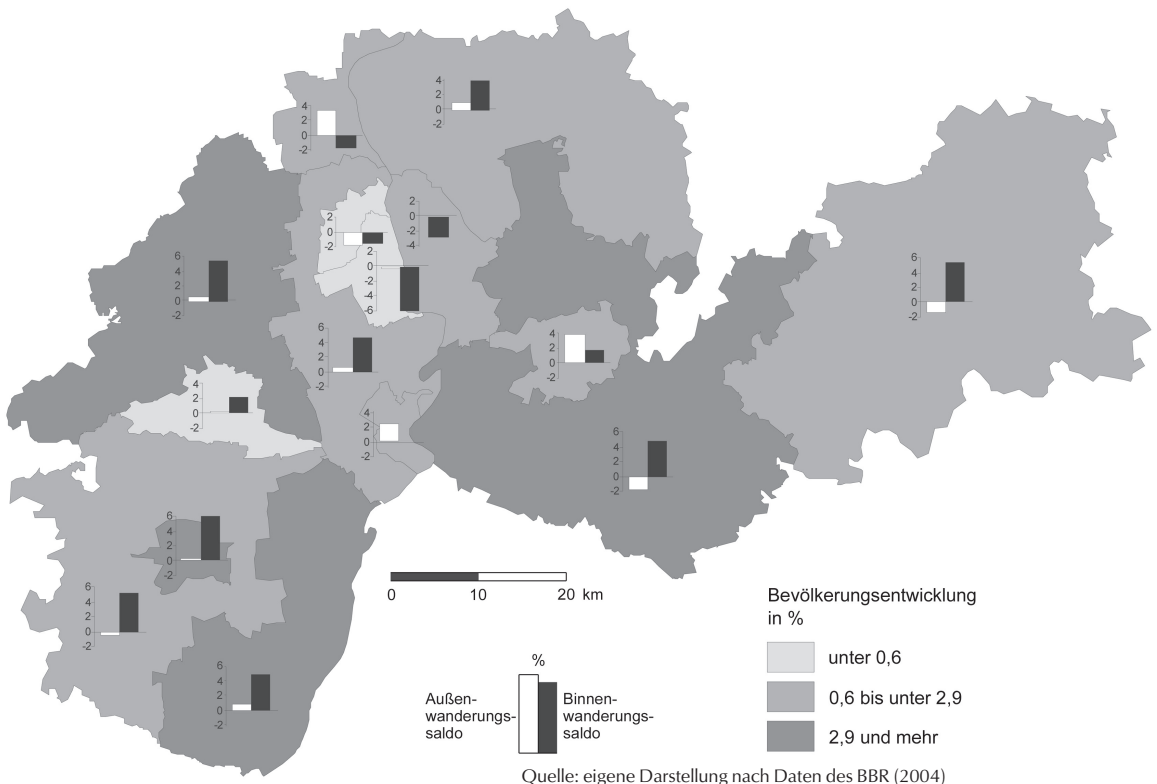
Die ausgewählten Komponenten der Bevölkerungsentwicklung in Tabelle 2 verweisen zudem auf sich verstärkende Defizite, die mit der Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur im Rhein-Neckar-Dreieck eng zusammenhängen:

1. In beiden Regionen ist der natürliche Saldo in der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre negativ, während die Bilanz aus Geburten- und Sterberate in den drei anderen Verdichtungsräumen Süddeutschlands positiv ausfällt. Entscheidend dabei ist nicht die höhere Fruchtbarkeit in der Region München, sondern die starke Besetzung der Jahrgänge im gebärfähigen Alter.

2. Ausschlaggebend sind die Binnenwanderungsgewinne der 18- bis unter 30-Jährigen, die vor allem in der Region München außerordentlich positive Werte erreichen, während die Rheinpfalz für diese Altersgruppe Verluste registriert. Die Region Unterer Neckar profitiert von den Universitäten Heidelberg und Mannheim bei den 18- bis unter 25-Jährigen mit ihren überwiegend ausbildungsorientierten Migrationsmotiven, kann aber offenbar dieses Potenzial junger, qualifizierter Erwachsener nach Abschluss des Studiums nicht an die Region binden. Gewinner bei dieser Altersgruppe ist der Rhein-Main-Raum und die Region München. Als Konsequenz der altersspezifischen Wanderungsselektivität kann das Rhein-Neckar-Dreieck nur wenig von seinen relativ hohen Anteilen junger Menschen und seinen hervorragenden Ausbildungskapazitäten profitieren.
3. Die unterdurchschnittlichen Außenwanderungssalden der süddeutschen Agglomerationen sind im Zusammenhang mit der Rückkehr vieler Kriegsflüchtlinge aus dem ehemaligen Jugoslawien nach 1995 nicht überzubewerten, auch in Anbetracht des hohen Anteils der ausländischen Bevölkerung.

Innerhalb des Rhein-Neckar-Dreiecks ist die Bevölkerungsentwicklung durch einen fortschreitenden Dekonzentrationsprozess zugunsten der verdichteten Kreise gekennzeichnet. Abbildung 2 verdeutlicht, dass sich in den 1990er-Jahren die Einwohnerzahlen der Ober- und Mittelzentren – abgesehen von Landau – weniger erhöhten als in ihrem Umland. Maßgeb-

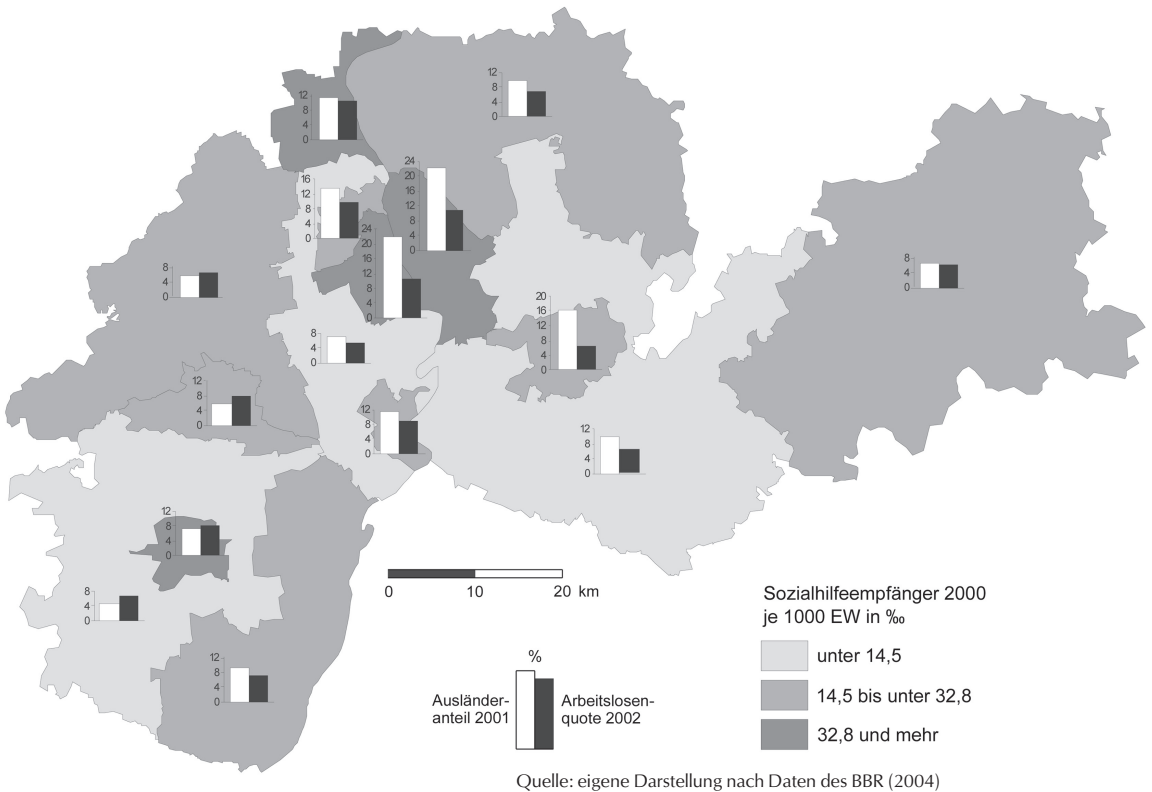
Abb. 2: Indikatoren zur Bevölkerungsentwicklung des Rhein-Neckar-Dreiecks



lich beeinflussen die Binnenwanderungen diese intraregionale Umverteilung, denn ihre Bilanz fällt für die kreisfreien Städte eher negativ aus, während das Umland durchweg positive Werte registriert.

Attraktive Ziele für die Randwanderer aus den Zentren sind die Kreise Südliche Weinstraße (+5,3 ‰), Bad Dürkheim (+5,4 ‰) und der Neckar-Odenwald-Kreis (+5,2 ‰). Nach wie vor wird die Suburbanisierung zum großen Teil von Familien getragen. So schwanken von 1997 bis 2000 die Mittelwerte der Binnenwanderungssalden für die unter 18-Jährigen sowie für die 30- bis unter 50-Jährigen in den drei Oberzentren zwischen -7,9 ‰ und -13,9 ‰, während die Kreise Südliche Weinstraße, Bad Dürkheim sowie der Neckar-Odenwald-Kreis Gewinne von +7,2 ‰ bis +9,3 ‰ erzielen. Dennoch sind Familien mit Kindern keineswegs die einzigen Gruppen, welche das Umland als Wohnstandort vorziehen (Heitkamp 2002). So registrieren der Rhein-Pfalz- und der Rhein-Neckar-Kreis in unmittelbarer Nachbarschaft zu den drei Kernstädten auch Wanderungsgewinne bei den jungen Erwachsenen im Alter zwischen 25 bis unter 30 Jahren. Das Umland insgesamt schneidet zudem bei den älteren Menschen günstiger ab als die städtischen Zentren.

Abb. 3: Indikatoren zur Sozialstruktur des Rhein-Neckar-Dreiecks



Außenwanderungen, die für die städtischen Zentren insgesamt günstiger ausfallen, und auch Binnenwanderungen beeinflussen aufgrund ihrer Selektivität die intraregionale Differenzierung der Bevölkerungsstruktur. In den Kernstädten überwiegen die Einpersonenhaushalte, auf die in Mannheim ein Anteil von 47,5 % (2000), im Rhein-Neckar-Kreis von nur 28,9 % entfällt. Untere Einkommensgrenzen konzentrieren sich eher auf die städtischen Zentren als auf die Umlandkreise. Als Indikatoren können der Ausländeranteil, die Zahl der Sozialhilfeempfänger je 1000 Einwohner sowie die Arbeitslosenquote dienen (Abb. 3), die übereinstimmend ein Kern-Umland-Gefälle aufweisen. So übertrifft der Ausländeranteil im Jahr 2001 mit gut 22 % in Mannheim und Ludwigshafen deutlich die entsprechenden Werte in den Kreisen Bad Dürkheim (5,9 %) oder Rhein-Pfalz (7,1 %).

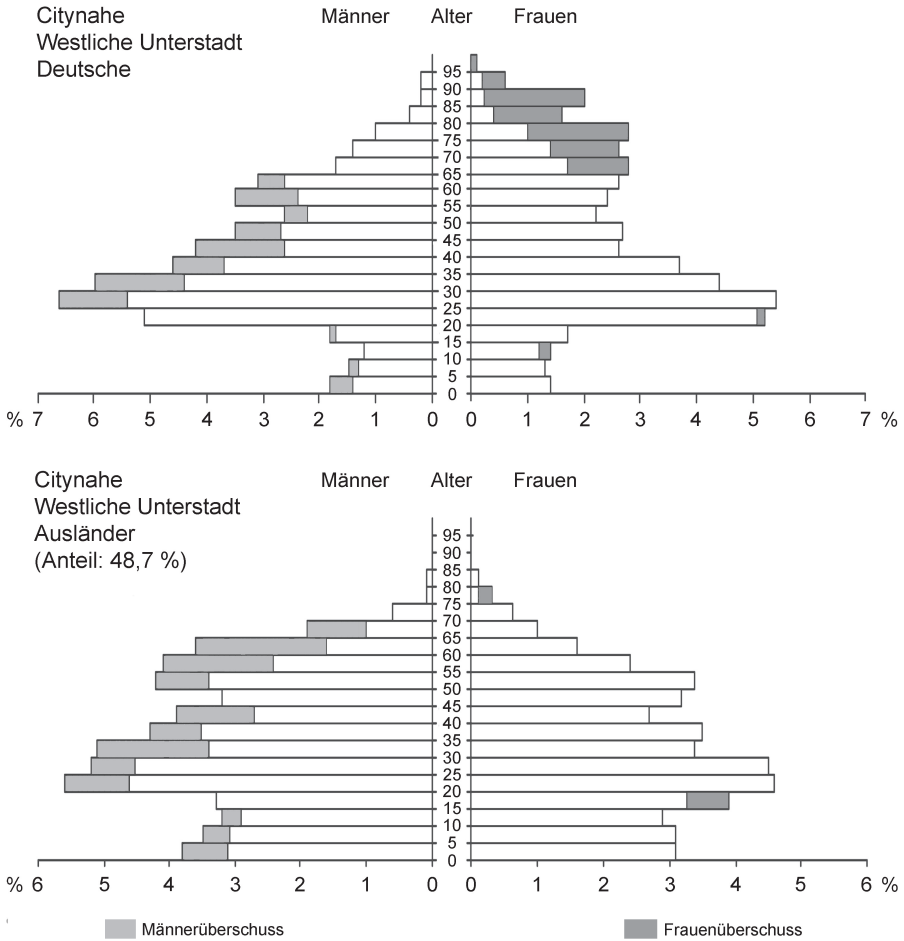
Das gleiche Muster findet sich bei den Sozialhilfeempfängern – Mannheim und Ludwigshafen mit über 57 Sozialhilfeempfängern je Tausend Einwohner im Jahr 2000, der Rhein-Neckar-Kreis und der Kreis Bad Dürkheim mit weniger als 15 ‰. Auch bei der Arbeitslosenquote ergibt sich ein Kern-Umland-Gefälle, das sich zum Teil aus der fortschreitenden Dekonzentration von Arbeitsplätzen ergibt und das die Situation der Kernstädte, z. B. im Hinblick auf die öffentlichen Haushalte, weiter verschlechtert. Die höchsten Quoten finden sich 2001 mit über 10 % in Mannheim, Ludwigshafen und Worms, die geringste Arbeitslosigkeit herrscht im Rhein-Pfalz-, Neckar-Odenwald- und Rhein-Neckar-Kreis sowie im Kreis Bad Dürkheim mit weniger als 6,5 ‰. Diese intraregionale Differenzierung verweist auf erhöhte soziale Risiken in den städtischen Zentren im Vergleich zum Umland und begrenzt den finanziellen Spielraum insbesondere der Kernstädte.

Allerdings bilden die Kreise als Betrachtungsebene die Komplexität nicht richtig ab. Auch innerhalb dieser Verwaltungseinheiten konzentrieren sich soziale Probleme in bestimmten Vierteln (Horn 1999, Swiaczny; Horn; Lukhaup 1999). Der aktuelle Ausländeranteil in Mannheim beträgt gut 22 % (2001), wengleich die Werte in den einzelnen Stadtbezirken mit mindestens 5000 Einwohnern von 7 % bis 66 % (1998) stark schwanken. Auffällig sind zudem die Unterschiede im Altersaufbau der deutschen und ausländischen Einwohner (Abb. 4, s. nächste Seite). Am Beispiel des innerstädtischen Bezirkes „Westliche Unterstadt“ mit einem Ausländeranteil von knapp 50 % hebt die Alterspyramide für die ausländische Bevölkerung drei Wellen als Folge der Gastarbeiterwanderung, der nachgezogenen Familienangehörigen und der hier geborenen Kinder hervor. Insgesamt kennzeichnen ein Männerüberschuss und ein vergleichsweise geringer Anteil älterer Menschen die Struktur der in der westlichen Unterstadt lebenden Ausländer. Der Aufbau der deutschen Bevölkerung ist dagegen gekennzeichnet von hohen Anteilen der 20- bis 35-Jährigen, was auf die Beliebtheit des Viertels bei Studierenden als Folge des Wohnangebots sowie der Nähe zur Universität zurückzuführen ist. Dagegen ist der Anteil an Kindern unter 18 Jahren aufgrund der hohen Fortzugsbereitschaft junger deutscher Familien gering.

2.2 Bevölkerung 2020

Auch in den kommenden Jahren weist die Bevölkerungsprognose der Bundesanstalt für Bauwesen und Raumordnung (BBR 2003) nicht auf einen generellen Bevölkerungsrückgang im Rhein-Neckar-Dreieck hin. Bis 2015 werden weiterhin nur Frankenthal, Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim an Einwohnern verlieren, während die Bevölkerungszahlen

Abb. 4: Altersstruktur in ausgewählten Stadtteilen Mannheims (1998)



Quelle: Auswertung des kommunalen Einwohnerinformationssystems

der anderen Kreise weiterhin steigen und so im Jahr 2015 ein Höchststand der Einwohner bei rund 2,36 Mio. erwartet wird. Anschließend ist die Entwicklung leicht rückläufig, ohne jedoch bis 2020 wieder unter den aktuellen Wert zu fallen. Für das Jahr 2020 wird eine Einwohnerzahl von 2,35 Mio. prognostiziert. Die Zunahme beruht ausschließlich auf Migrationsgewinnen, denn die Differenz aus Geburten- und Sterberate ist aus altersstrukturellen Effekten sowie aus Gründen der geringen Fruchtbarkeit in allen Kreisen negativ. Die Bevölkerungskonzentration verlagert sich noch mehr in den äußeren Rand des Rhein-Neckar-Dreiecks. Von 2015 bis 2020 erhöhen sich die Einwohnerzahlen nur noch in den Kreisen Germersheim, Südliche Weinstraße und Landau; in den übrigen stagnieren sie, die Städte verzeichnen weitere Einbußen. Wesentliche Änderungen ergeben sich in der Altersstruktur. Bis zum Jahr 2020 wird sich der Anteil der 50- bis unter 64-Jährigen von 18,5 % (1999) auf etwa 23 % erhöhen, der Anteil der mindestens 65-Jährigen von 16,4 % (1999) auf etwa 21 %. Dagegen

nimmt die Bedeutung der unter 18-Jährigen absolut wie relativ deutlich ab. Die Prognosen gehen bis zum Jahr 2020 von einer Abnahme dieser Altersgruppe um rund 100.000 auf 331.000 aus. Insgesamt werden auch in den Altersklassen der 18- bis 24-Jährigen (minus 3 % auf 175.300), der 25- bis 29-Jährigen (minus 8 % auf 149.500) und der 30- bis 49-Jährigen (minus 21 % auf 752.000) deutliche Bevölkerungsverluste erwartet.

2.3 Demographischer Wandel – Handlungsfelder zukünftiger Regionalentwicklung

Die Komponenten des demographischen Wandels – Bevölkerungsrückgang, Alterung und Heterogenisierung – treffen auch das Rhein-Neckar-Dreieck und führen hier ähnlich wie in anderen Agglomerationen zu jeweils spezifischen Problemlagen, welche zum einen die Wettbewerbsposition nach außen beeinflussen und zum anderen trotz einer gewissen Polarisierung zwischen den städtischen Zentren und ihrem Umland eine intraregionale Gemeinsamkeit erfordern. Der Rückgang der Bevölkerung, der in der Region erst ab dem Jahr 2015 erwartet wird, ist dabei an sich von eher untergeordneter Bedeutung. Viel stärker wiegt der Rückgang potenzieller Arbeitskräfte und damit des regionalen Humankapitals. Vor dem Hintergrund bereits heute fehlender Fach- und Führungskräfte wird aufgrund der demographischen Entwicklung in Zukunft eine Verschärfung der Probleme erwartet. Auch wenn der Anteil der Akademiker an den Beschäftigten in Deutschland immer weiter zunimmt, so ist bereits seit Mitte der 1990er-Jahre ein Rückgang der Absolventenzahlen festzustellen (Egeln et al. 2003), was die Innovationsfähigkeit der Wirtschaft zunehmend gefährden kann (Beitrag Büttner in diesem Band). Für die Region Stuttgart wird für die nächsten zehn Jahre nahezu eine Verdoppelung der Beschäftigten im Alter von über 55 Jahren erwartet (Iwer 2002), und auch im Rhein-Neckar-Dreieck stehen die Unternehmen vor der Notwendigkeit, trotz der Alterung des Arbeitskräfteangebotes und damit der Verringerung der Wissensakkumulation nichts an Innovationskraft einzubüßen. Dabei ist die Stadt Heidelberg, aber auch Mannheim bezüglich der Ausbildung junger, hoch qualifizierter Personen im erwerbsfähigen Alter durchaus erfolgreich, was nicht zuletzt die Wanderungs- und Absolventenzahlen belegen. Doch vor dem Hintergrund eines sich verstärkenden regionalen Wettbewerbs um knapper werdendes Humankapital wird befürchtet, dass es im Rhein-Neckar-Dreieck nicht gelingt, die vorhandenen Stärken und Potenziale so zu nutzen, dass die hier ausgebildeten jungen Menschen die Region aufgrund ihrer Lebensqualität schätzen lernen und während ihrer beruflichen Karriere hier wohnen bleiben.

Auch wenn die Bevölkerungsabnahme die Region erst ab dem Jahr 2015 trifft, so führen bereits heute partielle Entwicklungen zu erheblichen Problemen. Der räumliche Dekonzentrationsprozess treibt die Zersiedelung inklusive einer weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs voran (Beitrag Scheiner in diesem Band) und führt zu Versorgungsdefiziten in den stark wachsenden Umlandgemeinden. In den Kernräumen stehen die fiskalischen und sozialen Folgen dieser Entwicklung im Vordergrund (Beitrag Müller in diesem Band). Beide Aspekte stellen die Städte vor neue Herausforderungen, da sie trotz rückläufiger Einwohnerzahlen und zunehmender sozialer Probleme den ihnen als Oberzentren zugeordneten Aufgaben nachkommen müssen. Regionalentwicklung im Agglomerationsraum Rhein-Neckar bedeutet daher auch die Verstärkung der regionalen Kooperation und die Lenkung der weiteren Siedlungsentwicklung zugunsten bestimmter Entwicklungsachsen.

Neben den demographischen Entwicklungsfaktoren spielen für die Zukunft des Rhein-Neckar-Dreiecks auch wirtschaftliche und politische Veränderungen eine gewichtige Rolle und dürfen nicht vernachlässigt werden. Nichtdemographische Faktoren werden zukünftig noch intensiver als in der Vergangenheit die Wettbewerbsfähigkeit der Region herausfordern (Beitrag Rosenfeld in diesem Band). Dabei stellt sich nicht nur die periphere Lage der Region zu den politischen Machtzentren der drei Bundesländer, zu denen sie gehört, als problematisch dar, sondern auch der geringe Bekanntheitsgrad nach innen und außen. Die folgenden Ausführungen sollen exemplarisch am Beispiel von Ökonomie und Siedlungsstruktur die zuvor aufgezeigten Entwicklungen am Beispiel des Rhein-Neckar-Dreiecks und seiner Teilräume aufzeigen.

3 Rhein-Neckar-Dreieck – Wirtschaftsraum mit Zukunft?

Der als Folge des demographischen Wandels abzusehende Mangel an jungen Akademikern als Fach- und Führungskräfte in den Unternehmen wird die Standortentwicklung auch im Rhein-Neckar-Dreieck zukünftig prägen. Dabei wird bereits heute auf einen Mangel entsprechender Arbeitskräfte hingewiesen und für die Zukunft eine Verschärfung der derzeitigen Situation erwartet (z. B. Egelin 2002). Zusätzlich zu rein quantitativen Engpässen bei der Besetzung von Stellen sind auch qualitative Probleme aufgrund der sich wandelnden Altersstruktur der Arbeitnehmer zu bedenken. Mit dem Rückgang der Wissensakkumulation in den Unternehmen besteht die Gefahr eines sich abschwächenden Produktivitätswachstums, was bei der internationalen Orientierung der regionalen Ökonomie zur Stagnation führen kann.

Viel stärker noch als in anderen Agglomerationsräumen sind die sich daraus ergebenden Konsequenzen im Rhein-Neckar-Dreieck intraregional differenziert zu betrachten. Aufgrund seiner polyzentralen Struktur und der funktionalen Aufgabenteilung seiner Oberzentren unterscheiden sich die Entwicklungen hier stark, was sich bereits aus den Zahlen zur Wirtschaftsstruktur ableiten lässt: Während Dienstleistungen in Heidelberg mit beinahe 80 % bei der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung mit Abstand den bedeutsamsten Sektor stellen (BBR 2004; Daten für das Jahr 2001), erreicht Ludwigshafen nur Werte von rund 40 %. Mannheim liegt mit knapp 65 % deutlich unter dem Durchschnitt aller deutschen Kernstädte. Allerdings ist auch nicht zu übersehen, dass sich die drei Oberzentren in ihrer ökonomischen Ausrichtung schon immer ergänzt haben und dass heute intensive wechselseitige Abhängigkeiten bestehen.

Für die weitere wirtschaftliche Entwicklung stellt sich die Frage nach der Zukunftsfähigkeit der Region. Wie wird sich das Rhein-Neckar-Dreieck im sich verschärfenden Wettbewerb um Unternehmen und Investoren, aber auch um junge, hoch qualifizierte Arbeitskräfte behaupten können? Zur Beantwortung der Frage sollen zunächst die Ausgangslage dargestellt und anschließend verschiedene Konzepte zur regionalen Entwicklung diskutiert werden.

3.1 Aktuelle wirtschaftliche Lage

Insgesamt ist im Rhein-Neckar-Dreieck der sozioökonomische Strukturwandel zur Dienst- und Wissensgesellschaft nicht abgeschlossen (Tab. 1). Noch immer sind vor allem die beiden Städte am Rhein stark von der Industrie geprägt, was deren ökonomische Dynamik und ihr Image bei potenziellen Arbeitnehmern prägt. Im zukünftigen Wettbewerb um Fach- und

Führungskräfte scheint die Region aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Lage und ihrer überregionalen Wahrnehmung nur schwer mit konkurrierenden Standorten mithalten zu können (Tab. 2). Die trotz einer hohen Dichte in Heidelberg regional betrachtet unterdurchschnittliche Bedeutung von Arbeitsplätzen in Forschung und Entwicklung sowie die vergleichsweise schwache Akzentuierung mit positiv bewerteten weichen Standortfaktoren stellen die Hauptprobleme dar.

Nach einer Analyse des Instituts für Organisationskommunikation IFOK (2004) liegen die wirtschaftlichen Stärken des Rhein-Neckar-Dreiecks in den Bereichen Chemie und Maschinenbau. Die Region ist demnach die bedeutendste europäische Chemieregion, und ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit kommt unter anderem in der Exportstärke sowie im Auslandsumsatz zum Ausdruck (Tab. 1). Spitzentechnologie zeichnet auch den Medizinbereich aus, der zugleich den Chemiecluster unter Führung des weltweit größten Chemiekonzerns BASF in Ludwigshafen ergänzt und eine nationale wie internationale Konzentration in der Life- und Health-Science begründet. In diesen Bereichen nehmen die Forschungseinrichtungen in Heidelberg ebenfalls eine Spitzenstellung in Deutschland ein.

Das Rhein-Neckar-Dreieck bietet sehr gute Voraussetzungen für die Stärkung einer spezifischen Ballung von Unternehmen und Forschungseinrichtungen mit hohem Innovationspotenzial und damit durchaus hervorragende Zukunftsperspektiven. Die Clusterbildung schließt wesentliche Standortvorteile für die regionale Ökonomie ein, da z. B. die Konkurrenzsituation zwischen Unternehmen mit ähnlichen Produkten, vertikale Verflechtungen mit Zulieferern und Handelsunternehmen, Erleichterung von wechselseitigen Lernprozessen zwischen verschiedenen Akteuren aufgrund ihrer räumlichen Nähe oder die Größe eines spezialisierten Arbeitsmarktes die regionale Wettbewerbsfähigkeit stärken. Cluster festigen die Außenwahrnehmung einer Region und sind als Knoten globaler Netzwerke bevorzugte Standorte für ausländische Direktinvestitionen.

Allerdings stellt das IFOK (2004) auch fest, dass die verschiedenen Institutionen aus Forschung und Verwaltung zwar national wie international hervorragend positioniert sind und entsprechend evaluiert werden, dass aber eine regionale Zusammenarbeit trotz des seit 1969 bestehenden Raumordnungsverbandes nur mäßig ausgebildet ist und nur wenige lokale Netzwerke existieren. So fehlt der Region ein auch von den Hochschulen gemeinsam getragenes Profil als Wirtschafts- und Innovationsregion.

Defizite werden außerdem bei der Ausgestaltung einer regionalen Identität konstatiert (IFOK 2004). So hat der Begriff Rhein-Neckar-Dreieck nur wenig mit den historischen Wurzeln der Region, der Kurpfalz, zu tun, die jedoch für die regionale Kultur einen gemeinsamen Bezugspunkt bildet. Die geringe Identifizierung der Einwohner mit der Region Rhein-Neckar-Dreieck schwächt den inneren Zusammenhalt als wichtige Voraussetzung für ein regionales Engagement aller privaten und öffentlichen Institutionen und wirkt sich auch negativ auf die Außenwahrnehmung aus, da die Region nicht als etwas Ganzes auftritt, sondern als fragmentierte Teilräume mit unterschiedlichen oder gar gegenläufigen Interessen. So gibt es im Rhein-Neckar-Dreieck zwar eine Vielzahl von Museen, Theatern, Kulturdenkmälern, Sporteinrichtungen und Events sowie einen abwechslungsreichen Naturraum; insgesamt aber kann sich die Region nicht durch ein nach außen wahrzunehmendes und nach innen identitätstiftendes Profil abheben.

3.2 Konzepte zur regionalen Entwicklung

Die bisherigen Ausführungen haben die Zukunftsfähigkeit des Rhein-Neckar-Dreiecks aufgezeigt, aber auch auf die zum Teil ausgeprägten Schwächen wie die geringe Profilierung, die noch auszubauende intraregionale Kooperation und hieraus folgernd die zu stärkende Innen- und Außenwahrnehmung verwiesen. Um diese Defizite abzubauen, wurde vom stellvertretenden Vorsitzenden der BASF im September 2003 die Initiative „Zukunft Rhein-Neckar-Dreieck“ ins Leben gerufen. Gegenwärtig arbeiten führende Repräsentanten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung an über 30 Projekten, um das Rhein-Neckar-Dreieck zu einer der attraktivsten und wettbewerbsfähigsten Regionen Europas zu machen. Auf der Basis der vorhandenen Potenziale und Qualitäten der Region werden neun Ziele der Vision 2015 ausgewiesen: 1. Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit; 2. Stärkung der regionalen Einheit; 3. Leistungsfähigkeit und bürgernahe Verwaltung; 4. Einbindung in das europäische Verkehrsnetz; 5. Exzellenz in Bildung und Wissenschaft; 6. Internationalität und Weltoffenheit; 7. vielfältige Beschäftigungsmöglichkeiten; 8. hohe Lebensqualität und gesunde Umwelt; 9. hohe Bekanntheit und gutes Image. Diese Ziele sollen schrittweise weitere Akteure aus der Region in die Initiative einbinden und über eine fortschreitende Vernetzung zur Profilbildung in drei Themenbereichen beitragen: Region der Wirtschaft und Wissenschaft, Region der Lebensqualität und Region der schnellen Wege.

Vorrang hat zunächst, die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der Region weiter zu stärken. Dabei konzentriert man sich vor allem auf Kooperationen zwischen Unternehmen und Hochschulen mit der Intention, deren Potenzial mittels Spin-Off-Effekten als Gewinn für die regionale Wirtschaft zu nutzen. Diese engere Kooperation von Wirtschaft und Wissenschaft begann im Jahre 2000 mit den Regionalgesprächen Rhein-Neckar-Dreieck und mündete in die oben genannte Initiative (Rhein-Neckar-Web 2004).

Bereits seit 1998 existiert ein Gründerverbund, der innovative Gründungen aus Hochschulen initiieren und begleiten will. Er ist ein Förderprojekt des Landes Baden-Württemberg und soll ein positives Gründungsklima an den Hochschulen schaffen sowie Chancen und Risiken einer Existenzgründung aufzeigen. Angeboten werden betriebswirtschaftliche und rechtliche Beratungen, das Erstellen von Business-Plänen oder Finanzplänen. Mitglieder der Hochschulen und Unternehmer stehen als Berater und Mentoren zur Seite; insgesamt konnten so bislang 60 Existenzgründungen begleitet werden (Gründerverbund Entrepreneur Rhein-Neckar 2004).

Für die wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit sind neue Leitbranchen von Interesse, etwa die Biotechnologie oder Life- bzw. Health-Science. Die Integration von Grundlagenforschung, Biotechnologie und Medizin wurde zum Markenzeichen der BioRegion Rhein-Neckar-Dreieck, als sie 1996 als einer von drei Siegern aus dem BioRegion-Wettbewerb des Bundesministeriums für Forschung und Technologie hervorging. Molekularbiologische Forschung an universitären und außeruniversitären Instituten von Weltrang, innovative Wachstumsunternehmen in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft und eine leistungsstarke internationale Großindustrie im chemischen und pharmazeutischen Sektor haben in der Region eines der wichtigsten Biotechnologie-Cluster Europas entstehen lassen. Seit 1996 ist die Zahl der kleinen und mittleren Biotechnologie-Unternehmen in der BioRegion Rhein-Neckar-Dreieck von 31 auf über 85 und die Zahl der Arbeitsplätze um mehr als das Fünffache auf gegenwärtig

tig etwa 1.800 gestiegen. Fast 80 Prozent dieser Arbeitskräfte sind in 45 Unternehmen beschäftigt, die vornehmlich im Bereich der Medikamentenentwicklung und der Identifizierung neuer Wirkstoffe tätig sind. Viele dieser Firmen haben sich in direkter Nachbarschaft der Universität Heidelberg und internationaler Forschungsinstitutionen im Technologiepark Heidelberg angesiedelt, dem mit 50.000 Quadratmetern Labor- und Büroflächen größten deutschen Science Park mit Schwerpunkt auf Biotechnologie und Lebenswissenschaften. Einen vergleichbaren Impuls für die Chemiebranche gibt das Technologiezentrum Ludwigshafen.

Um die Funktion Mannheims als Verkehrsknoten für die Region zu erhalten, konnten die Akteure vor Ort das Anliegen der Deutschen Bahn AG, Mannheim in ihrem zukünftigen Hochgeschwindigkeitsnetz nicht mehr zu bedienen, erfolgreich abwehren und damit eine erhebliche Schwächung des Rhein-Neckar-Dreiecks vermeiden. So nimmt das Rhein-Neckar-Dreieck bezüglich seiner Erreichbarkeit sowohl per Schiene als auch per Straße eine hervorragende Position innerhalb Europas ein. Auch die Erreichbarkeit des Frankfurter Flughafens mit einer Fahrzeit von rund 30 Minuten stärkt die Verkehrsgunst der Region. Die gute Anbindung Mannheims an den Fernverkehr der Deutschen Bahn AG und die zentrale Lage der Stadt zu den wichtigen Metropolregionen Frankfurt und Stuttgart waren beispielsweise Grundlage für den Bau des Victoria-Turms, dem mit 97 m höchsten Gebäude der Stadt, das unter anderem die Regionaldirektion der Victoria-Versicherung beheimatet. Ohne die gute Erreichbarkeit wäre die Entscheidung zum Bau der Versicherungsverwaltung mit immerhin 500 Mitarbeitern auf eine andere Stadt gefallen (Victoria Versicherungen 2000). Dies unterstreicht die Bedeutung der Verkehrserschließung für die regionale Wirtschaftsentwicklung.

Bei der Ausstattung der Region mit weichen Standortfaktoren zeigen sich erhebliche Defizite, was für die zukünftige Entwicklung vor dem Hintergrund eines sich verschärfenden Wettbewerbs um gut ausgebildete, junge Arbeitskräfte als äußerst problematisch gesehen werden muss. Allerdings ist die Bewertung eben jener Faktoren nicht einfach und entsprechende Rankings neigen zu stark abweichenden Ergebnissen. Unterschiedliche Menschen bewerten das Angebot einer Region verschieden, nehmen es aufgrund ihrer jeweiligen intersubjektiven Bedeutungszusammenhänge schon abweichend wahr und interpretieren die Handlungsrelevanz der Ausstattungsmerkmale einer Region differenziert, sodass der Versuch einer Objektivierung weicher Standortfaktoren häufig scheitern muss. Wichtiger als die zählbare Ausstattung der Region scheint daher deren Image – soweit überhaupt eines besteht – zu sein, was im Falle des Rhein-Neckar-Dreiecks häufig mit Altindustrie und sozialen Problemen besetzt ist, wenngleich auch hierbei wieder zwischen der Universitätsstadt Heidelberg und den Städten Mannheim und Ludwigshafen unterschieden werden muss.

So gewinnen die den demographischen Wandel begleitenden altersstrukturellen Verschiebungen mit dem Rückgang junger, innovativer und gut ausgebildeter Bevölkerungsgruppen für Agglomerationsräume eine besondere Relevanz, da diese von eben jenen Gruppen abhängig sind. Das Image eines Wirtschaftsraumes gründet sich in besonderem Maße auf seinem wirtschaftlichen Erfolg und beeinflusst seinerseits wieder die Anziehungskraft auf Arbeitskräfte. Vor diesem Hintergrund muss die noch immer starke Konzentration von Industrie vor allem in Ludwigshafen, aber auch in Mannheim, besonders kritisch gesehen werden. Auf der einen Seite steht gerade diese vor nur geringen Wachstumsprognosen, auf der anderen führt sie zu einem eher negativ besetzten Image, was ein nur unterdurchschnitt-

liches Interesse junger Fach- und Führungskräfte an Arbeitsplätzen in eben dieser Region vermuten lässt. So müssen die Wahrnehmung und die Ausstattung der Region mit weichen Standortfaktoren vor dem Hintergrund eines sich verschärfenden Wettbewerbs um junge Fach- und Führungskräfte in Zukunft noch erheblich gestärkt werden.

4 Intraregionale Dekonzentration: Konsequenzen der Siedlungsentwicklung

In den Agglomerationen bestehen zwischen Kernstädten und Umland vielfältige und enge Wechselbeziehungen, die mit unterschiedlichen Ausprägungen bei Flächenengpässen, Grundstückspreisen, Erreichbarkeit, beim Wohnungsangebot oder bei den Umweltbedingungen in den beiden Siedlungskategorien zusammenhängen. Seit den 1960er-Jahren haben wachsender Wohlstand, zunehmende Pkw-Verfügbarkeit der Haushalte, Siedlungsdruck in den Kernstädten sowie die Präferenz insbesondere von jungen Paaren mit Kindern, im „eigenen Heim im Grünen“ leben zu wollen, eine immer weiter ausgreifende Siedlungstätigkeit im Umland der Kernstädte verursacht. Dieser fortschreitenden Randverlagerung der Wohnstandorte folgten zeitlich versetzt Einzelhandelseinrichtungen, Dienstleistungen und Industriebetriebe und führten zu einer dispersen Siedlungsentwicklung, welche die Siedlungsstruktur, ein gestuftes System zentraler Orte in Kombination mit Siedlungsachsen, zunehmend auflöst zugunsten eines durch verschiedene Verkehrsströme in sich verwobenen Patchworks unterschiedlichster Nutzungen und Zentralitätsniveaus.

Die Veränderungen innerhalb der Region treffen nicht nur die Großstädte, sondern auch Mittelzentren, in denen beispielsweise Lebensmittelgeschäfte schließen und eine Verlagerung zu Discountern in meist nur durch das Auto erreichbaren, nicht integrierten Lagen festzustellen ist. In den Ortskernen ist aufgrund dieses Trends die Deckung des täglichen Bedarfs häufig nicht mehr im fußläufigen Bereich möglich. Selbst in Unterzentren und kleineren Gemeinden tendiert die aktuelle Entwicklung im Einzelhandel derzeit zu einer merklichen Vergrößerung der Verkaufsflächen und einer damit verbundenen Standortverlagerung. Insgesamt nahm die Zahl der Einzelhandelsgeschäfte in den Kreisen und kreisfreien Städten der Vorderpfalz zwischen 1979 und 1993 um 15 % zu, während sich die Verkaufsfläche im gleichen Zeitraum um 55 % vergrößerte und sich zunehmend nicht mehr in den Siedlungskernen befindet (Beyer 1998: 53). In den Innenstädten der Mittelzentren kommt es zu einem grundlegenden Strukturwandel, der gekoppelt ist mit dem Schließen traditioneller Geschäfte und einem Vordringen von Billig- und Sonderpostenmärkten mit rascheren Nutzungsfolgen. Als Resultat sind die Kerne der Umlandstädte häufig durch hohe Leerstände – nicht selten zwischen 20 % und 30 % der Verkaufsfläche – gekennzeichnet (Giese 2003: 133 f.). Ähnliches gilt für die Teilzentren der Kernstädte, in denen die Versorgungssituation schlechter wird und in denen zur Deckung des Bedarfs entweder die Fahrt in die Zentren oder aber an den Stadtrand notwendig wird. Die durch diese Entwicklungen entstehenden Konsequenzen gefährden sowohl in den Randbereichen der Kernstädte als auch im Umland eine flächendeckende Versorgung. Eine zunehmend ältere Bevölkerung sieht sich vor allem im suburbanen Raum einer immer schlechteren Versorgung gegenüber, besonders wenn in Kleinstädten und Dörfern auch Banken und Postfilialen schließen. Der ÖPNV kann keinen adäquaten Ersatz darstellen, zumal dieser aufgrund der sinkenden Bevölkerungszahl zunehmend selbst unter Auslastungsdefiziten leiden wird. Rückläufige Nutzerzahlen – insbesondere auch in Hinblick auf die abnehmenden Schülerzahlen – und eine im Umland

weiterhin zu beobachtende disperse Siedlungsentwicklung führen zu einem weiteren Rentabilitätsverlust des öffentlichen Verkehrs.

Die Stadt-Umland-Wanderung wirkt sich auf Kernstädte und ihr Umland differenziert aus und hinterlässt ihre Spuren in sich ändernden Raumstrukturen. Zusammenfassend ergeben sich dabei folgende Problembereiche (Moeckel; Osterhage 2003: 40 ff.):

1. Mit einem Rückgang der Bevölkerung sinken die Steuereinnahmen der Kernstädte, die in unmittelbarer Abhängigkeit von Einwohnerzahl und -struktur über die Schlüsselzuweisungen des Landes berechnet werden. Seit Anfang der 1970er-Jahre nahmen die Schlüsselzahlen der Kernstädte aufgrund des Fortzuges vor allem einkommensstarker Bevölkerungsgruppen kontinuierlich ab, während in den Umlandgemeinden steigende Zuweisungen verzeichnet wurden (Mäding 2001).
2. Mit der Wohnstandortverlagerung in das suburbane Umland sind ökologische Auswirkungen verbunden. Zum einen führt der hohe Anteil von Einfamilienhäusern an den Neubauten zu einer sich verstärkenden Flächenversiegelung und Zersiedelung – im Jahr 2000 wurden in Deutschland täglich rund 30 ha forst- und landwirtschaftlich genutzter Fläche überbaut (Troge 2004); zum anderen nehmen die Pendlerdistanzen als Folge der Vergrößerung der Entfernung zwischen Arbeits-/Einkaufsort und Wohnort deutlich zu.
3. Soziale Auswirkungen der Suburbanisierung zeigen sich sowohl an den Wegzugs- als auch an den Zuzugsorten. Obwohl die Zusammensetzung der Randwanderer in den vergangenen Jahren heterogener geworden und zunehmend nicht mehr ausschließlich von gut verdienenden Familien mit Kindern geprägt ist (Heitkamp 2002), ist in den meisten Städten dennoch eine Konzentration unterer Einkommenschichten in innerstädtischen Vierteln festzustellen (Abb. 3).
4. Als Folge der Wanderungen führen städtebauliche Auswirkungen zur architektonischen Auf- oder Abwertung einzelner Viertel. Sich vom Alter her unterscheidende Baugebiete sind jeweils durch charakteristische Formen gekennzeichnet und führen so zu einer Ausdifferenzierung suburbaner Wohnviertel.

Im Folgenden sollen einzelne Aspekte der Stadt-Umland-Wanderung am Beispiel des Rhein-Neckar-Dreiecks dargestellt und mögliche Handlungsstrategien der einzelnen Kommunen ebenso wie der Region als Ganzer aufgezeigt werden.

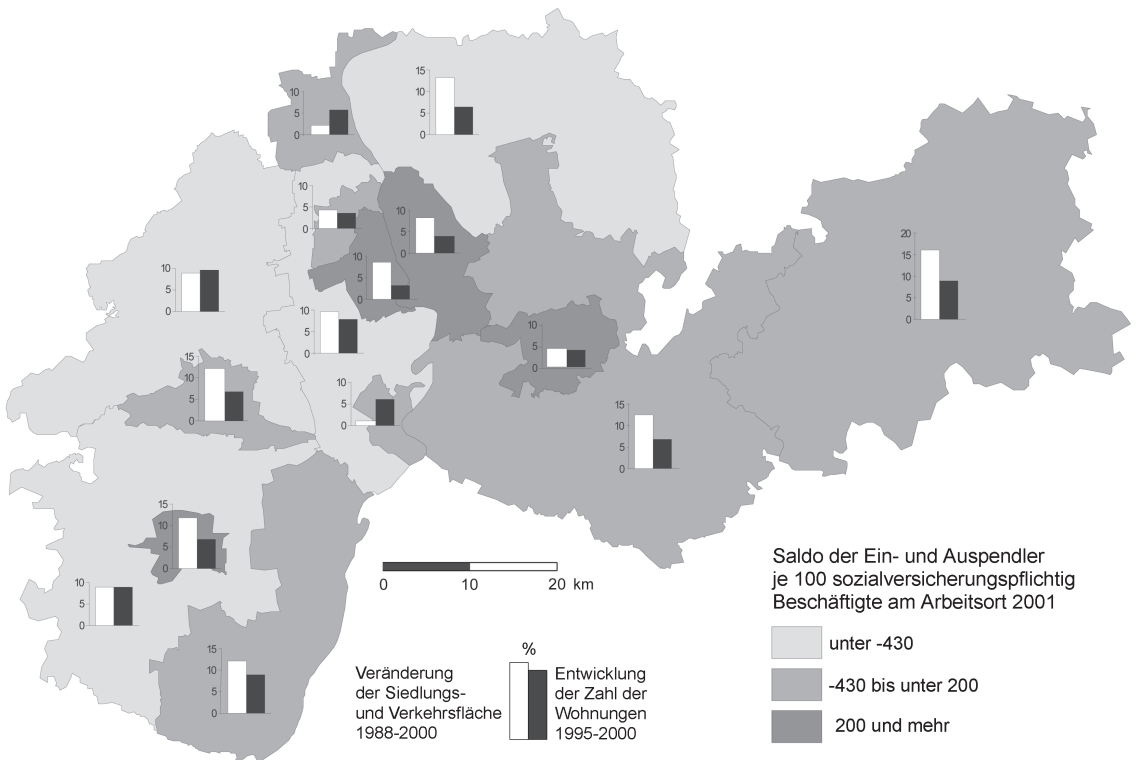
4.1 Folgen der Suburbanisierung im Umland

Das Ausmaß der Wohnsuburbanisierung und der dispersen Siedlungsentwicklung im Rhein-Neckar-Dreieck belegt der Anteil von Ein- und Zweifamilienhäusern am Wohnungsbestand, der in den Kreisen Bad Dürkheim, Germersheim, Rhein-Pfalz-Kreis, Neckar-Odenwald-Kreis oder Südliche Weinstraße Werte von über 90 % erreicht, während er in Ludwigshafen und Frankenthal bei knapp 80 %, in Mannheim und Heidelberg unter 60 % liegt. Bei den Baulandpreisen ergeben sich besondere Spitzen bei stadtnahen und verkehrsgünstigen Kreisen, wie etwa Rhein-Pfalz-Kreis, Rhein-Neckar-Kreis und Neustadt an der Weinstraße. Abbildung 5 (S. 328) verdeutlicht, dass sich die Zunahme des Wohnbestandes in den vergangenen Jahren hauptsächlich auf die Umlandgemeinden konzentrierte. Während die Zahl der Wohnungen in den Kreisen Bad Dürkheim, Germersheim, Neckar-Odenwald und Südliche Wein-

straße zwischen 1995 und 2000 um mindestens 9 % zunahm, fiel die Steigerung in den kreisfreien Städten Frankenthal, Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim mit 3,3 % bis 4,2 % deutlich geringer aus.

Die intraregionale Dekonzentration zugunsten der Umlandgemeinden ist vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Regionalentwicklung als problematisch einzuschätzen, da mit ihr eine Zunahme der Pendlerbewegungen (Abb. 5) und in deren Folge eine wachsende Verkehrsbelastung insbesondere der Kernstädte verbunden ist. Der Pendlersaldo der Kreise des Rhein-Neckar-Dreiecks zeigt deutliche Überschüsse in den Kernstädten, während die vor allem durch Wohnstandorte geprägten Kreise im Umland ausnahmslos negative Werte aufweisen. Durch die daraus resultierende Verkehrsbelastung werden die Standortqualitäten der Oberzentren, die vor allem in den industriellen Zentren durch schlechte Luftqualität und naturferne Wohnumfelder schon zuvor Nachteile gegenüber dem Umland aufwiesen, weiter geschwächt und eine anhaltende Zersiedelung und Flächenversiegelung begünstigt. So erhöhte sich von 1988 bis 2000 die Siedlungs- und Verkehrsfläche in den peripher gelegenen Kreisen Germersheim (+12,2 %) und Neckar-Odenwald-Kreis (+16,3 %) maximal, allerdings bei einem nach wie vor sehr niedrigen Anteil im Jahre 2000 von deutlich weniger als

Abb. 5: Indikatoren zur Regionalentwicklung im Rhein-Neckar-Dreieck



Quelle: eigene Darstellung nach BBR (2004)

20 %. In den Kernstädten Mannheim und Ludwigshafen betrug die Steigerung lediglich 8,5 % bzw. 8,7 %.

Heute versucht man den durch Zersiedelung und die Zunahme des motorisierten individuellen Pendlerverkehrs entstandenen Problemen – vor allem auch in Hinblick auf eine nachhaltige Regionalentwicklung – mit einer stärkeren Konzentration der Siedlungsentwicklung entgegenzutreten. Vor diesem Hintergrund ist beispielsweise die Planung der S-Bahn Rhein-Neckar zu sehen, die im Dezember 2003 eröffnet wurde und dabei helfen soll, die Achsen des Rhein-Neckar-Dreiecks zu stärken und eine weitere Siedlungsexpansion auf diese zu konzentrieren. Wichtige Knoten des Netzes sind die Großstädte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen, die mit Kaiserslautern und Karlsruhe verbunden werden. Gewinner im Wettbewerb um Einwohner werden jene Gemeinden sein, die eine Haltestelle im S-Bahn-Netz aufweisen. Dies wird durch Untersuchungen zu Wohnungspreisen in westdeutschen Zentren belegt, in denen entlang verkehrsgünstiger Achsen weit in das Umland hinein ein Bodenpreisniveau wie in randstädtischen Lagen herrscht (Aring 1999: 285). Allerdings ersetzt die S-Bahn nicht den kleinräumigen (Bus-) ÖPNV, der nach wie vor wichtig ist, um die flächendeckende Bedienung sicherzustellen (Beitrag Scheiner in diesem Band).

4.2 Der Raumordnungsverband Rhein-Neckar als Beispiel einer integrierten Regionalentwicklung

Die S-Bahn Rhein-Neckar steht exemplarisch für die Länder- und Kreisgrenzen übergreifende Planung in der Region, die im Zuge der Intensivierung der Pendlerverflechtungen zwischen den Kernstädten und ihrem Umland zunehmend an Bedeutung gewinnt. Der bereits 1969 auf der Grundlage eines Staatsvertrages zwischen Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz gegründete Raumordnungsverband Rhein-Neckar hat als zentrale Aufgabe, einen Raumordnungsplan als Rahmen für die Regionalplanung in den drei Ländern aufzustellen und die notwendigen Schritte zur Verwirklichung des Raumordnungsplanes zu unternehmen. Um die im Raumordnungsplan Rhein-Neckar verankerten Entwicklungsziele zu erreichen, wurden verschiedene eigenständige regionale Organisationen gegründet. Bei einer Satzungsergänzung im Jahre 1998 wurden die Kompetenzen des Raumordnungsverbandes dahingehend konkretisiert, dass er für die Koordinierung von Aktivitäten im Bereich der Wirtschaftsförderung und des Standortmarketings, der integrierten Verkehrsplanung, der Sicherung und Verbesserung der Umweltqualität, der Optimierung der Abfallwirtschaft, der Realisierung von Wohnungsbau- und Gewerbeschwerpunkten, der Entwicklung von regionalen Naherholungs- und Freizeitzentren und der Informations- und Kommunikationstechniken zuständig ist. Damit wurde der Entwicklung Rechnung getragen, dass Regionalentwicklung tendenziell stärker vom Regionalmanagement und weniger von der reinen Raumordnung getragen wird.

Regionalentwicklung bedeutet für den Raumordnungsverband Rhein-Neckar, zugleich Moderator und Sprachrohr zu sein, damit die Region, obwohl sie zu drei Bundesländern zählt, mit einer Stimme spricht und damit als eigenständige Einheit auch wahrgenommen wird. Zu den Leitprojekten des Raumordnungsverbandes, die einen Bezug zum demographischen Wandel haben, zählen z. B. das Bahnhof-Standorte-Programm Rhein-Neckar und die Beteiligung am Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) des Bundesministeriums

für Verkehr, Bau und Wohnungswesen. Beim Bahnhof-Standorte-Programm Rhein-Neckar hat der Raumordnungsverband in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar 21 Kommunen zusammengeführt, bei denen Bahnflächen brachgefallen waren. Jede dieser Flächen war zu klein, um das Interesse der Immobiliengesellschaft der Bahn an einem langwierigen Umwidmungsverfahren zu wecken. Im Bündel wurde die kritische Masse erreicht, die Kosten für ein Ingenieurbüro konnten geteilt und wichtige Flächen für die Siedlungsentwicklung in den jeweiligen Ortskernen zur Verfügung gestellt werden. Zugleich ist diese Vorgehensweise ein spürbarer Beitrag zum regionalplanerischen Ziel „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und begünstigt als weiteren Effekt durch eine hohe Wohndichte in Bahnnähe die Auslastung der öffentlichen Infrastruktur. Dieser Aspekt ist ein Thema, das mit fortschreitendem demographischem Wandel noch erhebliche Probleme für die öffentlichen Aufgabenträger mit sich bringen wird (Beiträge von Kramer; Nutz und Winkler in diesem Band).

Die Dreiländersituation hat im Rhein-Neckar-Dreieck die zweistufige Regionalplanung mit sich gebracht, die über lange Zeit als beispielgebend galt. Neue EU-Richtlinien sind aber der Grund dafür, dass die vielfältigen Planungsebenen in der Region zu einer Verlangsamung der Planungs- und Genehmigungsprozesse führen werden, was einen spürbaren Standortnachteil bedeutet. Der Raumordnungsverband Rhein-Neckar hat 2003 zusammen mit der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar und der Handwerkskammer Mannheim Rhein-Neckar-Odenwald ein Strategie- und Strukturgutachten erstellen lassen, das zeigen soll, inwieweit die Gremien- und Organisationsstrukturen in Wirtschaft und Verwaltung effizienter gestaltet werden können. Die Gutachter empfehlen, Raumordnungsverband Rhein-Neckar, Regionalverband Rhein-Neckar-Odenwald und Planungsgemeinschaft Rheinpfalz in einen gemeinsamen Verband zu überführen, der – in Abstimmung mit den Kammern und Dritten – für die strategische Ausrichtung der Regionalentwicklung verantwortlich ist. Dabei soll die zweistufige Regionalplanung von einer einheitlichen Regionalplanung abgelöst werden. Die Umsetzung regionaler Entwicklungsprojekte soll bei einer Management-Gesellschaft gebündelt werden. Grundvoraussetzung für eine neue Organisationsstruktur ist die Änderung des Staatsvertrags Rhein-Neckar, der, seit 35 Jahren unverändert, die Basis der regionalen Kooperation im Rhein-Neckar-Dreieck bildet.

Das Treffen der drei Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz, das auf Einladung der Initiative „Zukunft Rhein-Neckar-Dreieck“ am 26. Juli 2004 in Ludwigshafen stattfand, symbolisiert den Beginn einer neuen Regionalpolitik. In Zukunft soll unter dem Dach des neu zu gründenden Verbandes „Region Rhein-Neckar“ nicht nur die Regionalplanung durchgeführt, sondern eine integrierte Regionalentwicklung angestrebt werden, die insbesondere auch Planungen einzelner Kommunen im Verbandsgebiet aufeinander abstimmt (Raumordnungsverband Rhein-Neckar 2004). Trotz des bei ihrem Treffen geäußerten Willens zur Neuorientierung der grenzübergreifenden Regionalentwicklung äußerten sich die Ministerpräsidenten jedoch skeptisch gegenüber einer zu starken regionalen Abgrenzung des Rhein-Neckar-Dreiecks und verwiesen auf die Interessen der einzelnen Länder, die auch in Zukunft zu wahren seien (Die Rheinpfalz, 27.07.2004). Diese Zurückhaltung zeigt bereits die Skepsis der einzelnen Bundesländer gegenüber einer Kompetenzstärkung der regionalen Akteure und verdeutlicht damit die Problematik der dreifachen Grenzlage der Region.

Neue Kompetenzen und eine stärker umsetzungsorientierte Ausrichtung des Raumordnungsverbandes Rhein-Neckar sind unabdingbar, wenn die Herausforderungen der Zukunft aktiv und gestaltend bewältigt werden und die Ziele des Raumordnungsplanes Rhein-Neckar weiterhin Ecksteine der Regionalentwicklung bleiben sollen. Darüber hinaus sollen Beteiligungsmöglichkeiten an regionalen Netzwerken und Verbänden wie der Energieeffizienzagentur Rhein-Neckar-Dreieck, dem Bioregio e.V. und dem Netzwerk Medizintechnik ausgeweitet werden. Wenn sich die gesellschaftlichen und materiellen Herausforderungen immer mehr auf regionaler Ebene stellen, dann muss auch auf regionaler Ebene effizienter gehandelt werden können, vor allem weil der demographische Wandel die Stadt-Umland-Disparitäten weiter verschärft (Abb. 5).

4.3 Suburbanisierung und die Folgen für die Städte

Die Auswirkungen der Suburbanisierung bleiben nicht nur auf die Umlandgemeinden beschränkt. Auch innerhalb der Kernstädte verschärfen sich durch die beschriebenen Wechselbeziehungen die sektoralen Problemstellungen. Die Migrationen, die von der Suburbanisierung getragen werden, wirken demographisch, sozial und ethnisch selektiv und verändern so nicht nur die Bevölkerung in den Zielgemeinden, sondern ebenso in den Herkunftsgebieten. Zunehmend entstehen hier ganze Viertel, die durch die problematische Sozialstruktur der verbleibenden Bevölkerungsteile zu innerstädtischen Problemgebieten werden. Die sie kennzeichnende sog. A-Bevölkerung, Alleinstehende, Alte, Arme, Ausländer und Auszubildende, weist in der Regel nicht die nötigen finanziellen Ressourcen oder Kräfte auf, um ihren Wohnstandort in die Randbereiche zu verlegen (Schneider-Sliwa 1998, Gans 2002). So sind heute Arbeitslosigkeit, der Anteil der Ausländer und Sozialhilfeempfänger in den Kernstädten markant höher als in den Kreisen des suburbanen Raumes (Horn; Lentz 2001, Abb. 3). Aus den unterschiedlichen Wanderungsmustern verschiedener Gruppen ergeben sich jeweils spezifische Segregationsmuster. Die sich seit Mitte der 1970er-Jahre räumlich manifestierende Trennung der Bevölkerung nach demographischen, sozialen und ethnischen Merkmalen wird sich auch innerhalb der Kernstädte auf kleinräumiger Basis fortsetzen und die Gegensätze zwischen Stadtteilen mit einkommensschwacher Bevölkerung und solchen mit einem hohen sozialen Status verstärken (Geiling 2003: 120).

In verschiedenen Stadtteilen der Großstädte im Rhein-Neckar-Dreieck ergeben sich kleinräumige Problemspiralen aus gestiegener Arbeitslosigkeit, der Konzentration einkommensschwacher Haushalte, einer wachsenden Zahl von nicht in den Arbeitsmarkt integrierten Ausländern, Jugendarbeits- und damit einhergehend Perspektivlosigkeit. In Ludwigshafen wird diesen Aspekten im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ mit verschiedenen Projekten, wie zum Beispiel Fortbildungs- und Qualifizierungsangeboten, Integrationsmaßnahmen und speziellen Angeboten zur Stärkung der lokalen Ökonomie, Rechnung getragen. Von zentraler Bedeutung ist dabei die Einrichtung eines Quartier- bzw. Stadtteilmanagements, das vor Ort im Stadtteil Anlaufstelle für alle dort lebenden und arbeitenden Mitbürgerinnen und Mitbürger ist. Hier werden Kontakte zu allen Akteuren geknüpft, Verbindungen untereinander hergestellt, Projekte initiiert und aktive Bürgerbeteiligung gelebt. Ziel ist es, eine Aufbruchstimmung zu erzeugen und ein im Sinne des Stadtteilmarketings positives Bild der Stadtquartiere im städtischen Leben zu zeichnen. So soll das Förderprogramm „Soziale Stadt“ zu einem dauerhaften, selbst tragenden und nachhaltigen Stadtteilentwicklungsprogramm

werden und insbesondere in den vier ausgewählten Stadtteilen dabei helfen, die sozialen Probleme zu überwinden (Soziale Stadt Ludwigshafen 2004).

Als Ergänzung zu diesen Maßnahmen werden schwerpunktmäßig in den Kernstädten lokale Projekte gefördert. Neben der Ziel-2-Förderung der EU in der Stadt Mannheim und dem Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ in Ludwigshafen und Mannheim nehmen beide Städte am EU-Projekt URBAN II teil, mit dem kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) unterstützt werden sollen. Dies zielt vor allem auf die Verbesserung der Arbeitsplatz- und Ausbildungssituation in den innerstädtischen Bereichen und soll so die als Folge der demographischen Entwicklung entstandenen sozialen Probleme mildern helfen.

Die bevölkerungsstrukturellen Veränderungen hin zu eher einkommensschwächeren Haushalten werden von einem Rückgang der Einwohnerzahlen begleitet. Daraus resultiert eine veränderte Nachfrage nach sozialen und kulturellen Infrastrukturen, deren Unterhaltung in den Städten immer problematischer wird. Auf der einen Seite besteht die Nachfrage, z. T. auch getragen durch die Bewohner der Umlandgemeinden, fort, auf der anderen Seite entwickeln sich die Einnahmen der städtischen Haushalte rückläufig. Auch die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und Dienstleistungen (Bank, Post) sind in den Kernstädten aufgrund anhaltender Standortkonzentrationen, aber auch aufgrund von Planungsvorgaben nicht in allen Wohnvierteln gewährleistet und verschlechtern damit in manchen Ortsteilen die Wohn- und Lebensqualität.

Um der Unterversorgung bezüglich Gütern des täglichen Bedarfs in bestimmten Wohngebieten und Ortsteilen entgegenzuwirken, setzt Mannheim ein Zentrenkonzept um, das die Attraktivität und Zentralität der Innenstadt sichern sowie weiterentwickeln und die Versorgungsstrukturen in den Stadtteilen erhalten soll (Stadt Mannheim 2000). Insgesamt profitiert die Mannheimer Innenstadt zwar von hohen Kaufkraftzuflüssen aus dem Umland, welche die vergleichbarer baden-württembergischer Städte deutlich übersteigen, insbesondere in den Stadtvierteln und Randbereichen sinkt die Versorgungsqualität jedoch ab (Miodek 1998). Das Zentrenkonzept zielt auf die Reduzierung von Wettbewerbsnachteilen städtischer Standorte wie Mietpreise, verkehrliche Erreichbarkeit oder Verfügbarkeit von Flächen und fördert gezielte Einzelhandelsstandorte in den Stadtteilen.

Insgesamt müssen die Bemühungen der Städte aufgrund der schwachen Finanzlage jedoch weitestgehend auf wenige Projekte beschränkt bleiben. Der demographisch bedingte Rückgang an Einwohnern verschlechtert den finanziellen Handlungsrahmen der Kommunen zusätzlich (Moeckel; Osterhage 2003), sodass das Engagement von Seiten der Verwaltung eher weiter nachlassen wird (Beitrag Müller in diesem Band). Vor allem in den vom strukturellen Wandel besonders betroffenen industriellen Oberzentren der Region führt die finanzielle Lage, die durch die Abhängigkeit von nur einem oder wenigen Großbetrieben, beispielsweise in Ludwigshafen, noch verstärkt wird, zu weitgehenden Handlungseinschränkungen. Ein Ausweg aus der derzeitigen Lage könnten Kooperationen sein, nicht nur innerhalb einer Stadt, sondern vor allem zwischen Städten und ihrem Umland, da viele Einrichtungen einer Stadt, beispielsweise kulturelle, auch von den Bewohnern des Umlandes genutzt werden. Daneben würden eine Reform des kommunalen Finanzsystems und die Entkopplung der Zuweisungen von der Einwohnerzahl zu fiskalischen Entspannungen in den Zentren führen (Bach; Vesper 2002).

5 Ausblick

Die dargestellten Entwicklungen für den Rhein-Neckar-Raum stehen exemplarisch für die Auswirkungen des demographischen Wandels in Agglomerationen Westdeutschlands und zeigen, dass auch in Regionen mit stabiler bis wachsender Bevölkerung Probleme hinsichtlich der Veränderungen der Bevölkerungsstruktur und deren räumlicher Verteilung bestehen. Der demographische Wandel bedeutet für das Rhein-Neckar-Dreieck besondere Umstellungen, die teilweise schon heute erkennbar sind. Während die Bevölkerungsentwicklung im Vergleich zu anderen Agglomerationsräumen noch relativ positiv ist, besitzt die Region nur als Ausbildungsregion Zugkraft. Ziel muss es sein, in zukunftsträchtigen Branchen auf der Grundlage endogener Potenziale attraktive Arbeitsplätze für hoch Qualifizierte zu schaffen.

Eine Voraussetzung dazu ist auch, dass das Rhein-Neckar-Dreieck auf der europäischen Landkarte auftauchen muss, auf der es bislang allzu leicht untergeht. Bis heute wird es häufig nicht als eigenständige Region, sondern als Teil der Einzugsbereiche der europäischen Metropolregionen Rhein-Main und Stuttgart wahrgenommen. Die aus der mangelhaften Außendarstellung resultierende Unbekanntheit des Standortes wirkt sich ihrerseits auf zukünftige, den Standort beeinflussende Entscheidungen aus. Dies ist beispielsweise in der Diskussion um den ICE-Haltepunkt Mannheim zu erkennen, in der die Deutsche Bahn eine Verbindung der wichtigsten Agglomerationen, der Metropolräume Deutschlands, anstrebt und die Bedeutung des Rhein-Neckar-Dreiecks dabei nicht so gewichtet, dass die Region einen Haltepunkt der schnellen Züge rechtfertigen würde. Dies zeigt exemplarisch die zu erwartenden Veränderungen auch innerhalb der Gruppe der Agglomerationsräume, bei denen eine weitere Konzentration auf die führenden Wirtschaftsräume erwartet wird. Ob und wie weit sich Regionen wie das Rhein-Neckar-Dreieck vor diesem Hintergrund in der Konkurrenz um Arbeitsplätze und Arbeitskräfte behaupten können, ist fraglich.

Literatur

- Adam, B.; Götdecke-Stellmann, J. (2002): Metropolregionen – Konzepte, Definitionen und Herausforderungen. In: Informationen zur Raumentwicklung, 9/2002, S. 513–525.
- Aring, J. (1999): Suburbia – Postsuburbia – Zwischenstadt. Die jüngere Wohnsiedlungsentwicklung der großen Städte Westdeutschlands und Forderungen für die regionale Planung und Steuerung. Arbeitsmaterial der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Heft 262, Hannover.
- Bach, S.; Vesper, D. (2002): Finanz- und Investitionskrise der Gemeinden erzwingt grundlegende Reform der Kommunal Finanzen. In: DIW-Wochenbericht 31/02.
- BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (1999): Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden. Ausgabe 1999, Berichte, Bd. 3, Bonn.
- BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2002): Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden. Ausgabe 2002, Berichte, Bd. 14, Bonn.
- BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2003): INKAR 2020 Pro, Bevölkerungsprognosen, Bonn.
- BBR, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2004): Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden. Ausgabe 2003, Berichte, Bd. 17, Bonn.
- Beyer, R. (1998): Standortentwicklung des vorderpfälzischen Einzelhandels als Konfliktfeld raumplanerischer und städtebaulicher Ordnungsprinzipien. In: Gans, P.; Lükhaup, R. (Hrsg.): Einzelhandelsentwicklung –

- Innenstadt versus periphere Standorte. Mannheimer Geographische Arbeiten, Heft 47, Mannheim, S. 49–60.
- Bucher, H. (2002): Bevölkerungsdynamik und Alterung, Vortrag im Rahmen des Symposiums „Der Rhein-Neckar-Raum an der Schwelle zum 21. Jahrhundert“ am 06. Juni 2002, Mannheim.
- Clark, W. A. V.; Drever, A. I. (2001): Wohnsituation von Ausländern. In: DIW-Wochenbericht 30/01.
- DB Regio AG (Hrsg.) (2003): Die neue S-Bahn RheinNeckar. Infobroschüre, Mannheim.
- Die Rheinpfalz (2004): Mit Planung aus einem Guss Region stärken. 27. Juli 2004.
- Egeln, J. (2002): Die Wirtschaftsstruktur des Rhein-Neckar-Dreiecks: Problem oder Chance? Vortrag im Rahmen des Symposiums „Der Rhein-Neckar-Raum an der Schwelle zum 21. Jahrhundert“ am 06. Juni 2002, Mannheim.
- Egeln, J. u. a. (2003): Indikatoren zur Ausbildung im Hochschulbereich. Studie zum Innovationssystem Deutschlands. ZEW-Dokumentation Nr. 10-2003. Mannheim.
- Fischer, K. (2000): Der regionale Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz – eine Idee auf dem Weg zur Realität. In: Jentsch, C.; Lukhaup, R. (Hrsg.): Der Regionale Landschaftspark. Südwestdeutsche Schriften Heft 27, Mannheim, S. 33–50.
- Friedmann, H. (1968): Alt Mannheim im Wandel seiner Physiognomie, Struktur und Funktionen (1606–1965). In: Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd. 168, Bad Godesberg.
- Gans, P. (2002): Regionale Entwicklung des Rhein-Neckar-Raumes im Vergleich. Vortrag im Rahmen des Symposiums „Der Rhein-Neckar-Raum an der Schwelle zum 21. Jahrhundert“ am 06. Juni 2002, Mannheim.
- Geiling, H. (2003): Die Stadt in der Region – Probleme sozialer Integration in Hannover. In: Zibell, B. (Hrsg.): Zur Zukunft des Raumes. Perspektiven für Stadt-Region-Kultur-Landschaft. Stadt und Region als Handlungsfeld, Bd. 1, Hannover, S. 119–133.
- Giese, E. (2003): Auswirkungen integrierter großflächiger Shopping-Center auf den innerstädtischen Einzelhandel in Mittelstädten Westdeutschlands. In: Bischoff, C. A.; Krajewski, C. (Hrsg.): Beiträge zur geographischen Stadt- und Regionalforschung. Münstersche Geographische Arbeiten, Bd. 46, Münster, S. 125–136.
- Häußermann, H.; Kapphan, A. (2004): Berlin: Ausgrenzungsprozesse in einer europäischen Stadt. In: Häußermann, H. u. a. (Hrsg.): An den Rändern der Städte. Frankfurt, S. 203–234.
- Heitkamp, T. (2002): Motivlagen der Stadt-Umland-Wanderung und Tendenzen der zukünftigen Wohnungsnachfrage. In: Informationen zur Raumentwicklung 2002 (H. 3), S. 163–171.
- Horn, M. (1999): Armut in Ludwigshafen. Gefährdung der sozialen Stadt Ludwigshafen am Rhein. Diplomarbeit. Mannheim.
- Horn, M.; Lentz, S. (2001): Armut in Deutschland. In: Institut für Länderkunde; Gans, P.; Kemper, F.-J. (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland, Band 4: Bevölkerung. Heidelberg, Berlin, S. 88–91.
- IFOK, Institut für Organisationskommunikation (2004): Erfolgsprofil Rhein-Neckar-Dreieck. Stärken – Potentiale – Konsequenzen: Ergebnisse der Regionalanalyse. Bensheim u. a.
- Iwer, F. (2002): Arbeit, Alter und Qualifikation. Warten auf demographische Trends oder aktive betriebliche Gestaltung? In: IMU-Akzente Nr. 8, Juni 2002.
- Mädling, H. (2001): Suburbanisierung und kommunale Finanzen. In: Brake, K.; Dangschat, J. S.; Herfert, G. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen, Opladen, S. 109–120.
- Miodek, W. (1998): Zentrenkonzept Mannheim – Entwicklungsperspektive für den Einzelhandel. In: Gans, P.; Lukhaup, R. (Hrsg.): Einzelhandelsentwicklung – Innenstadt versus periphere Standorte. Mannheimer Geographische Arbeiten, Heft 47, Mannheim, S. 61–74.
- Moeckel, R.; Osterhage, F. (2003): Stadt-Umland-Wanderung und die Finanzkrise der Städte. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 115, Dortmund.

- Otte, G. (2000): Zwischen Tradition und Moderne: Lebensstile in Mannheim 1999. In: Absolventum e.V. und Universität Mannheim (Hrsg.): Festschrift des 1. Mannheimer Alumni-Tages der Universität Mannheim, 8. bis 10. Oktober 1999, S. 207–223.
- Raumordnungsverband Rhein-Neckar (Hrsg.) (2004): Rhein-Neckar-Info 2/2004, Mannheim.
- Schmitz, S. (1993): Verkehr und Umwelt an der Schwelle zum nächsten Jahrtausend. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 12, S. 853–875.
- Schneider-Sliwa, R. (1998): Städte unter neuen Rahmenbedingungen: Trends und Chancen. In: Regio Basiliensis 39/2. S. 111-121.
- Schröder, D. (2002): Stadtportrait. Migranten in Ludwigshafen. In: Ausländer in Deutschland, 1/2002, 18. Jg., Saarbrücken.
- Specht, C. (2004): Region Rhein-Neckar-Odenwald. In: Spiegel, E. (Hrsg.): Landesentwicklung bei Bevölkerungsrückgang – Auswirkungen auf die Raum- und Siedlungsstruktur in Baden-Württemberg, Räumliche Konsequenzen des demographischen Wandels, Teil 3, Arbeitsmaterial der ARL Nr. 310, Hannover. S. 60–84.
- Stadt Mannheim, Dezernat für Planung, Bauen, Umweltschutz und Stadtentwicklung (2000) (Hrsg.): Zentrenkonzept Mannheim, Mannheim.
- Swiaczny, F.; Horn, M.; Lukhaup, R. (1999): Ausländer in Mannheim – Migration und Integration im Wandel. Arbeitsberichte des geographischen Instituts der Universität Mannheim, Mannheim.
- Troge, A. (2004): Kommunen, Bevölkerungsentwicklung und Umwelt: Risiken erkennen – Chancen wahrnehmen. In: Hutter, C.-P.; Troge, A. (Hrsg.): Bevölkerungsrückgang: Konsequenzen für Flächennutzung und Umwelt. Beiträge der Akademie für Natur- und Umweltschutz Baden-Württemberg, Bd. 35, Stuttgart, S. 29–40.
- Victoria-Versicherung (2000): Nach 13 Monaten Bauzeit. Mannheimer Victoria-Turm feiert Richtfest. Pressemitteilung vom 07.09.2000.
- Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.) (2002): Landesentwicklungsplan 2002, Stuttgart.

Internetquellen

- Soziale Stadt, Ludwigshafen am Rhein
http://www.ludwigshafen.de/content/standort/stadtentwicklung/projekte/soziale_stadt/index.php
 (16.2.04, 18:00 MEZ)
- Gründerverbund Entrepreneur Rhein-Neckar
http://www.gruenderverbund.info/website/wir_ueber_uns (17.2.04, 14:00 MEZ)
- BioRegion Rhein-Neckar-Dreieck e.V.
<http://www.bioregion-rnd.de> (17.2.04, 15:00 MEZ)
- Rhein-Neckar-Web: Pressemitteilung zur Initiative „Zukunft Rhein-Neckar-Dreieck“
<http://www.rheinneckarweb.de/basf/aktuelles/news/rnd-pk.htm> (17.2.04, 15:00 MEZ)
- URBAN II, Ergänzung zur Programmplanung (Online)
http://www.ludwigshafen.de/content/standort/stadtentwicklung/projekte/urban_II/programmplanung_ergaenzend.pdf (17.2.04, 15:00 MEZ)