

Berichte	Bd. 91, H. 1, 2017, S. 49–65	Leipzig
----------	------------------------------	---------

Christina HERRMANN, Heidelberg
Michael HOELSCHER, Speyer

„Innere Suburbanisierung“ als Antwort auf die Wissensgesellschaft? Die Heidelberger Bahnstadt im theoretischen Spannungsfeld von Urbanität und Suburbanität

„Inner-city Suburbanisation“ as an Answer to the Knowledge Society? The Example of Heidelberg’s “Bahnstadt”

Summary: The knowledge society increasingly shapes modern cities. It influences urbanity, cohesion of society and social life. This article introduces the “Bahnstadt Heidelberg” urban quarter as a specific case study of these processes. We describe how practical considerations, scientific theories and empirical research reciprocally influence each other in a research process within a real-world lab context. First, we discuss the “creative class” theory (FLORIDA 2002) which was, and still is, popular with urban planners and which has influenced scenarios for sustainable development of Bahnstadt. However, as explorative qualitative evidence shows, Florida’s concept falls short of the complexity of the lives of the quarter’s inhabitants. While they belong to the “creative class” in socio-economic terms, and while they exhibit a corresponding emphasis on heterogeneity and tolerance, parents especially seem to combine these urban attitudes with suburban values and lifestyles, aiming for social homogeneity within their direct surroundings. A knowledge society therefore does not necessarily imply social heterogeneity in city districts, as is often assumed on the basis of Florida’s theory of the “creative class”. Though as yet not based on empirical evidence, we expect that peoples’ values and networks should conform to each other, that urban orientations should coincide with larger, more heterogeneous networks, and suburban orientations with smaller, homogeneous networks. Whether and how this combination of urbanity and suburbanity contributes to economic and/or social sustainability in Bahnstadt remains an open question. The article thus proposes an extended theoretical perspective and further empirical research.

Keywords: suburbanization, homophily, knowledge society, segregation, creative cities, diversity – Suburbanisierung, Homophilie, Wissensgesellschaft, Segregation, Kreative Stadt, Diversität

1 Einleitung und Fragestellung

„Wie ist nachhaltige Stadtentwicklung in der Wissensgesellschaft machbar?“ – so lautet die übergreifende Ausgangsfrage für das Reallabor „Urban Office“ in Heidel-

berg. In unserem Forschungsprojekt nähern wir uns dem Thema aus einer netzwerktheoretischen Perspektive am Beispiel der Heidelberger Bahnstadt (zur Genese dieses jüngsten Heidelberger Stadtteils vgl. den einführenden Beitrag von Gerhard et al. in diesem Heft). Die zentrale Idee der sozialen Netzwerkanalyse ist, dass die Beziehungen von Akteuren – oder, um mit SIMMEL (2006 [1903]) zu sprechen: die sozialen Kreise, in die sie eingebunden sind – eine wichtige Rolle für das Handeln und die Werte dieser Akteure spielen. Die Beziehungen zu anderen können z. B. dazu genutzt werden, Informationen oder andere Ressourcen (z. B. Unterstützungsleistungen) auszutauschen. Sie können damit zu ökologischer, ökonomischer (z. B. Innovationen) und sozialer (z. B. Identitätsbildung) Nachhaltigkeit beitragen.

Die Heidelberger Bahnstadt als komplett neuer Stadtteil bietet sich als Untersuchungs- und Aktionsfeld an, weil sich in ihr die Entstehung von Netzwerken „in statu nascendi“ beobachten lässt. Ein wichtiger Aspekt des Reallabor-Ansatzes ist dabei, auf der Grundlage von wissenschaftlichen Erkenntnissen und gemeinsam mit den Akteuren vor Ort (Co-Design und Co-Creation, in diesem Falle mit der Stadtverwaltung Heidelberg, der IBA Heidelberg und v. a. mit Bürger/-innen der Bahnstadt) Entwicklungen positiv mitzugestalten. Im Falle des hier dargestellten Projektes war und ist der Aufhänger das zentral in der Bahnstadt gelegene sogenannte Bauprojekt B³, das im Herbst 2017 eröffnet wurde und Kindertagesstätte, Grundschule und Bürgerzentrum vereint. Das B³ soll als „Herz des Stadtteils“ ein generationsübergreifender Ort für die Begegnung aller Bürger/-innen werden (RNZ 2016c).

Der folgende Beitrag orientiert sich allerdings stärker an einer theorie-inspirierten Fragestellung, die sich im Laufe des Forschungsprojektes ergeben hat (und auch im Laufe des Beitrags erst herausgestellt wird) und die wir bisher auch noch nicht endgültig beantworten können. Stattdessen soll in den folgenden Abschnitten deutlich werden, wie im Kontext eines Reallabor-Ansatzes wissenschaftliche Theorien, praktische Notwendigkeiten und empirische Ergebnisse miteinander interagieren, um zu neuen Erkenntnissen zu kommen.

In Abschnitt zwei werden wir zunächst die Planungen der Bahnstadt durch die Stadtverwaltung, welche sich an die Theorie der kreativen Klasse (FLORIDA 2002) anlehnen, vor dem Hintergrund von Reurbanisierung und Wissensgesellschaft darstellen. Die daraus abgeleiteten Ziele der Stadtplanung werden in einem zweiten Schritt mit unserer ersten explorativen Empirie konfrontiert. Auf der Grundlage verschiedener qualitativer Quellen wurde erhoben, inwieweit der Status quo der Entwicklungen und die Lebensrealitäten in der Bahnstadt zu diesen Zielen passen. Im vierten Abschnitt versuchen wir die sich durch die alternative Theorie der „Inneren Suburbanisierung“ (FRANK 2013) ergebenden Diskrepanzen einzufangen. Abschnitt fünf schließlich eröffnet die neue, sich aus der Reallaborforschung ergebende Forschungsfrage und erläutert, wie diese die nächsten empirischen Schritte anleitet.

2 Reurbanisierung und Wissensgesellschaft

Spätestens seit den 1960er- und mindestens bis zu den 1990er-Jahren gab es in den Industrieländern des Westens den Trend, dass v. a. junge Menschen, die eine Familie gründen wollten, die Innenstädte verließen und in Vororte zogen (vgl. KARSTEN 2016; BRAKE et al. 2001; HERFERT & OSTERHAGE 2012, 86). Die jüngeren,

sozial stärkeren Familienhaushalte und expandierenden Unternehmen wanderten ins Umland ab, und die Vorstädte erlebten ein rasches Wachstum, während in den Kernstädten häufig marginalisierte und sozial benachteiligte Menschen zurückblieben. In den letzten Jahrzehnten, spätestens aber seit Beginn des 21. Jahrhunderts, zeichnet sich allerdings ein gegenläufiger Trend ab. Innenstädte scheinen wieder an Attraktivität zu gewinnen. Neben der Gentrifizierungsdebatte über die Verdrängung marginalisierter Gruppen aus den Zentren (z. B. FRIEDRICHS 2000) werden im Diskurs um die Reurbanisierung auch positive Effekte durch die Wiederbelebung der Innenstädte in den Blick genommen (GERHARD 2012). Als eine wichtige Erklärung für Reurbanisierungsprozesse wird die Entwicklung hin zur Wissensgesellschaft diskutiert (z. B. BRAKE & HERFERT 2012; STORPER & SCOTT 2008). Durch Veränderungen in der Ökonomie wächst die Relevanz von Wissen, Kreativität und Innovation (z. B. POWELL & SNELLMAN 2004). Die entsprechenden wissensaffinen, innovativen und kreativen Unternehmen konzentrieren sich dabei mehrheitlich in Innenstädten, scheinen aber räumlich relativ flexibel. Hierdurch stehen Städte in einem globalen Wettbewerb um die sogenannten *creative industries* (z. B. BONTJE & MUSTERD 2009) und versuchen, sich selbst als kreative Städte zu positionieren (z. B. ANHEIER et al. 2012; HUTTON 2015; EVANS 2009; LANDRY 2006). Der wohl populärste und vermutlich einflussreichste Ansatz im Kontext der Stadtentwicklung in der Wissensgesellschaft ist Richard Floridas Konzept der kreativen Klasse (2002; z. B. auch GÖSCHEL 2007).

2.1 Theorie I: Die kreative Klasse und ihre Rezeption in der Stadtpolitik

Wirtschaftliches Wachstum basiert nach Florida auf den sogenannten „3 T's“: „Talente, Technologie und Toleranz“ (FLORIDA 2002, 6). Floridas Idee lässt sich dahingehend zusammenfassen, dass Betriebe in der Wissensgesellschaft („Technologie“) hochqualifizierte Menschen benötigen („Talente“), die ein urbanes, welt-offenes Umfeld bevorzugen („Toleranz“) (vgl. SIEBEL 2011, 73). Das Besondere an Floridas Ansatz der *creative class* (kreativen Klasse) (FLORIDA 2002; 2005) ist seine Hypothese, dass in der Wissensgesellschaft nicht mehr Menschen den Arbeitsplätzen folgen, sondern umgekehrt Firmen dort ihren Sitz suchen, wo sie hoch kreative Personen finden. Das Vorhandensein von kreativen, qualifizierten Menschen ist damit der entscheidende Faktor für den Erfolg einer Stadt in der Wissensgesellschaft (vgl. HAFNER & STREIT 2010, 71). Gleichzeitig ziehen diese Personen bevorzugt in Städte, in denen sie ein attraktives und tolerantes Umfeld vorfinden, weil sie v. a. hier ihr kreatives Potential entfalten können.

Auch wenn Floridas Thesen wissenschaftlich umstritten sind (z. B. ATKINSON & EASTHOPE 2009; PONZINI & ROSSI 2010), werden sie von Stadtplaner/-innen wegen ihrer Einfachheit aufgegriffen. Dabei wird häufig unterstellt, dass der klassische Zielkonflikt zwischen ökonomischer Entwicklung, sozialer Integration und Ökologie zugunsten der Interessen der Talente „gelöst“ wird und eine Priorisierung der Interessen der Ökonomie stattfindet (HELBRECHT 2011; GERHARD et al., 2017). Wenn Talente sich für eine Stadt entschieden haben, schaffen sie dort entweder ihre Arbeitsplätze selbst oder sind ein wichtiger Faktor für die Standortentscheidungen von Unternehmen und tragen so zum ökonomischen Erfolg der Stadt bei

(vgl. KÄMPF 2010). Da die Wissensökonomie meist auch weniger Umweltbelastungen als die klassische Industrie produziert, führt das Arrangement zusätzlich zur ökologischen Nachhaltigkeit. Soziale Integration ergibt sich schließlich in der Logik dieser Theorie durch die Toleranz dieser Bevölkerungsgruppe.

Talente haben nicht zuletzt aufgrund ihrer meist besseren Ausstattung mit ökonomischen Ressourcen mehr Entscheidungsfreiheit, was ihren räumlichen Lebensmittelpunkt angeht, als Menschen mit niedriger Qualifikation (KÄMPF 2010, 36). Die Talente entscheiden sich nach Florida für die Stadt mit den besten Bedingungen für ihren Lebensstil – v. a. Diversität und Toleranz sowie eine attraktive soziale, kulturelle und landschaftliche Umgebung. Lebenswerte, offene, ästhetische und tolerante Städte würden demnach Menschen mit hohem Humankapital anziehen und die Städte wirtschaftlich erfolgreich machen (HELBRECHT 2011, 2 f.). Es ist also nach Florida nicht Aufgabe der Stadt, in erster Linie Arbeitsplätze für alle zu schaffen, sondern weiche Standortfaktoren auszubauen und die kulturelle Atmosphäre sowie die Lebensbedingungen für die Talente der kreativen Klasse zu verbessern.

Wie erwähnt ist Floridas Konzept in der Stadtplanung und -politik bis heute ausgesprochen wirkmächtig, gleichzeitig aber nicht ohne Kritik geblieben. Diese entzündet sich v. a. an zwei Aspekten: Erstens bleibt der Beweis aus, dass die Ansiedlung von Kreativen tatsächlich den unterstellten positiven ökonomischen Effekt hat (z. B. RAUSCH & NEGREY 2016). Zweitens wird hinterfragt, welche potentiellen kulturellen und sozialen Nebenwirkungen eine solche Politik evtl. hat und ob die postulierte Toleranz der kreativen Klasse tatsächlich zu sozialer Integration in der Stadt führt (z. B. GERHARD et al. 2017). Und nicht zuletzt hat Florida selbst die vielfältige Kritik in seinem neuen Buch „The New Urban Crisis“ aufgegriffen, in dem er auf Segregation und soziale Ungleichheit in der Wissensgesellschaft eingeht (vgl. FLORIDA 2017). Diese ersten theoretischen Überlegungen führen nun zu der forschungsleitenden Einstiegsfrage, ob sich diese ersten theoretischen Annahmen im Feld wiederfinden und dieser Ansatz die Situation in der Bahnstadt beschreiben kann.

2.2 Die Heidelberger Bahnstadt

Die Heidelberger Bahnstadt ist der jüngste Stadtteil Heidelbergs, der auf einem 116 ha großen Gelände ehemaliger Bahnflächen in Innenstadtnähe entsteht. Mit der Bahnstadt sollten u. a. Menschen an den Standort Heidelberg gebunden werden, die wegen des unzureichenden oder zu teuren Wohnraums die Stadt verlassen. Im Blick hatte die Stadt Heidelberg dabei v. a. auch junge Familien (STADT HEIDELBERG 2004, 43). Hier wird deutlich, dass die Planer/-innen die oben skizzierte zunehmende Standortkonkurrenz zwischen Städten adressieren: „Heidelberg muss neue Akzente setzen, um die Menschen in die Stadt zurückzuholen. Unter den Wirtschaftsregionen und Städten wird ein Konkurrenzkampf um qualifizierte Menschen ausbrechen“ (STADT HEIDELBERG 2004, 48). Die Stadt Heidelberg folgt hier einer zentralen Annahme Floridas („jobs follow people“). Schon damals zeichnete sich ab, dass Heidelberg aufgrund verschiedener Faktoren (große Dichte an Wissenschaftseinrichtungen, hohe Lebensqualität etc.) zu den sogenannten Gewinnerregionen in Deutschland zählen könnte. Die Lage auf dem Heidelberger Wohnungsmarkt deutet dies zumindest an: Bis zum Jahr 2030 werden schätzungsweise 11.400 neue

Wohnungen benötigt. Obwohl Heidelberg durch große Konversionsflächen und den neuen Stadtteil Bahnstadt viel an Wohnflächen gewinnt, deckt dies bei Weitem nicht die erwartete Nachfrage (RNZ 2016a). Bei der Planungskonferenz 2004 bekennen sich die Beteiligten zu einer notwendigen Heterogenität, heben zugleich aber die Bedeutung der als stabilisierend geltenden Mittelschicht hervor:

„Die Bahnstadt soll nach den Vorstellungen der Stadt die künftige Lebenswelt Heidelbergs ohne Einseitigkeiten widerspiegeln. Diese wird aus mehr Einwohnern unterschiedlicher Herkunft, Milieus, Haushaltstypen, Einkommensschichten und Lebensentwürfen bestehen. Die Wissenschaftsstadt Heidelberg wird auch in Zukunft von einer breiten Sozialstruktur geprägt sein, deren Schwerpunkt die akademisch gebildete Mittelschicht bildet“ (STADT HEIDELBERG 2004, 43).

Auf Grundlage dieser Ziele wurde im Jahr 2009 mit dem Bau des Viertels begonnen, im Jahr 2012 zogen die ersten Bewohner/-innen ein (STUTTGARTER ZEITUNG 2013). Laut Heidelberger Datenatlas wohnten 2015 bereits über 2.627 Menschen in der Bahnstadt. Die Altersstruktur im Vergleich zur Heidelberger Gesamtbevölkerung findet sich in Tab. 1. Ein Großteil befindet sich in der „Rushhour des Lebens“, also im Alter zwischen dem 28. und 38. Lebensjahr (vgl. BERTRAM & DEUFELHARD 2015).

Tab. 1: Soziodemographische Merkmale (Daten: STADT HEIDELBERG, O.J.)

Tab. 1: Sociodemographic features (Data: STADT HEIDELBERG, O.J.)

	Bahnstadt	Heidelberg gesamt
unter 18 Jahre	14,2 %	13,8 %
18–29 Jahre	37,1 %	24,9 %
30–44 Jahre	35,0 %	21,1 %
45–64 Jahre	11,3 %	23,6 %
über 64 Jahre	3,1 %	24,8 %
Anteil Haushalte mit Kindern	18,5 %	15,0 %
Geburtenziffer	2,3	1,2
Arbeitslosenquote	1,7 %	5,1 %

Die Daten belegen einerseits den Erfolg der skizzierten Planungen. Zwar fehlt noch eine detailliertere soziodemographische Analyse der neuen Bewohner/-innen der Bahnstadt, die vorhandenen Daten legen aber nahe, dass die Anwerbung junger Familien funktioniert hat. Weniger gut ist hingegen eine breite Repräsentation der verschiedenen sozialen Schichten Heidelbergs gelungen. So fehlen insbesondere Ältere (vgl. auch den von Beitrag Wiloth & Eurich in diesem Heft) und sozial schwächere Haushalte. Im Jahr 2015 lagen selbst die günstigsten Mieten in der Bahnstadt bei 11,50 €/qm und damit deutlich über dem bereits hohen Heidelberger Durchschnitt von ca. 10 €/qm (RNZ 2015).

2.3 Ein erster Feldzugang: Spannungsfeld Urbanität und Suburbanität

Bei einem ersten Feldzugang wurden zwischen Februar und April 2016 neun Interviews mit verschiedenen Expert/-innen zum Thema Bahnstadt und Bürgerhaus geführt. Die Interviews dauerten durchschnittlich zwischen dreißig Minuten und einer Stunde. Bei drei Interviews war ein zweiter Interviewer mit weiteren Fragen anwesend. Dadurch erhöhte sich die Interviewzeit auf bis zu zwei Stunden. Es wurden Stimmen der Stadt Heidelberg, der Bahnstadtgrundschule, der IBA, von Heidelberger Kulturschaffenden und von Bewohner/-innen der Bahnstadt eingefangen. Dieser erste Feldeinstieg in Form von leitfadengestützten Interviews diente v. a. zur Vorbereitung eines Reallabor-Workshops zum Bürgerhaus in der Bahnstadt. Der Leitfaden gliederte die Fragen in drei Themenkomplexe: Ein Teil der Fragen bezog sich auf die Planungen des B³ und auf die Vernetzung der Kooperationspartner des B³, ein weiterer Teilbereich fokussierte explizit auf die Vorbereitung des Workshops zum B³ und ein letzter Teil der Fragen zielte auf die (Lebens-)Situation in der Bahnstadt und auf die Zusammensetzung der Bewohnerschaft. Zugleich schaffte dieser erste Feldzugang einen Einblick in das „Innenleben“ der Bahnstadt und wird an dieser Stelle dazu verwendet, Floridas theoretische Annahmen und die Planungen der Stadt mit den Beschreibungen dieser Expert/-innen zu konfrontieren. Die folgenden Zitate aus den Interviews dienen zur Veranschaulichung der Art und Weise, wie im Reallabor theoretische und empirische Arbeit ineinandergreifen.

Ein Vertreter der Stadt Heidelberg (Herr A), der beruflich viel mit der Bahnstadt zu tun hat, beschreibt die Bahnstadt zunächst allgemein:

„[W]as man natürlich aus den Statistiken erkennen kann: Dass es jetzt eher auch die Gutverdienenden sind, die da hingezogen sind. Es ist ein sehr internationaler Stadtteil, der kinderreichste aktuell. (...) [D]ie Idee, Wohnraum für Familien zu schaffen oder einen Stadtteil für Familien auch (...) zu bauen, ist aufgegangen bis heute. (...) Es sind unheimlich viele Akademiker, die dort wohnen.“

Hier zeigt sich, dass tatsächlich die adressierte Zielgruppe für die Bahnstadt gewonnen werden konnte. Die Dominanz akademisch geprägter Familien sieht ein Experte der IBA, Herr B, nicht per se als problematisch:

„[I]ch glaube, [es] funktioniert, weil so viele junge Familien da sind und natürlich die Familien, (...) der beste Klebstoff für eine Gemeinschaft sind. Und deshalb läuft es, glaube ich (...). [D]ie Double-Income-No-Kids oder LOHAS [Lifestyles of Health and Sustainability] oder die Wissensnomaden, die werden (...) gut (...) integriert.“

Das Wording „Wissensnomade“ legt eine sehr hohe Mobilitätskultur nahe. Die genannten Gruppen und generell Akademiker/-innen fallen bei Florida unter *creative class*. Deutlich wird aber auch, dass Familien, die in allen Interviews als zentrale Gruppe hervorgehoben werden, häufig weniger mobil sind als die anderen Gruppen der DINKs und LOHAS. So stellt Herr A ein Spannungsfeld in der Bahnstadt fest:

„Es gibt (...) diese Einteilung nach urbanen, suburbanen etc. pp. Lebensweisen.“ Dabei vertritt er die Ansicht, dass in der Bahnstadt *„die Lebensweise eher eine suburbane ist (...). Man schätzt zwar die Nähe, die kurzen Wege in der Bahnstadt, auch das Angebot, was geboten wird. Aber es sind natürlich auch viele Aspekte des suburbanen Raums vertreten. (...) [W]ir haben einen sehr hohen Grünanteil; die Wasserbecken im Langer Anger sind sicher auch ein Motiv, das da sehr gut hinpasst, aber jetzt nicht unbedingt für (...) städtische Bereiche aus meiner Sicht. Insofern passt die Bezeichnung Langer Anger (...) eigentlich ganz gut dafür, weil es ein Anger ist. Also eigentlich die große Dorfwiese, wo sich die Leute treffen. (...) Aber es ist nicht so die ganz klassische, urbane Lebensweise. Urbanität hat aus meiner Sicht auch immer damit zu tun, dass ich dem Fremden begegne und inwiefern das in der Bahnstadt jetzt schon möglich ist, weiß ich nicht.“*

Die Begegnung mit dem Fremden als ein Kennzeichen von Urbanität aufzufassen (vgl. dazu SIMMEL 2006[1903]) und von einem urbanen und suburbanen Lebensstil zu sprechen (vgl. FRANK 2014) deckt sich mit dem Verständnis, dass Verfasserin und Verfasser dieses Beitrags haben. Welche Konsequenzen das für den weiteren Fortgang der Forschung hat, soll im letzten Abschnitt des Beitrags diskutiert werden. Die Einschätzung von Herrn A auf einer reflexiven Ebene deckt sich mit anderen Interviews. Im Interview mit einer jungen Mutter (Frau C), die in der Bahnstadt lebt und arbeitet, zeigt sich im Gespräch, dass diese eigentlich ein Haus im Grünen mit ihrer Familie bauen, also eher suburban leben wollte:

„Es hätte schon irgendwie im Dunstkreis Heidelberg sein müssen, aber auch nicht zu weit im Ländlichen. (...) Und es gibt einfach nichts außer der Bahnstadt in Heidelberg. (...) [W]ir haben anderthalb Jahre gesucht nach Grundstücken, nach Möglichkeiten, uns auch Neubaugebiete in der Umgebung angeguckt, Schwetzingen, Plankstadt und so weiter, aber das ist mir dann auch wieder zu ländlich gewesen.“

Ihren Wunsch „im Dunstkreis Heidelbergs“ konkretisiert sie dadurch, dass dieser nicht zu ländlich sein soll. Frau C möchte nicht in einem isolierten Neubaugebiet leben, sondern lobt die Stadt Heidelberg, dass diese nicht einfach ein Wohnviertel ausgewiesen hat, sondern in der Bahnstadt bewusst Infrastruktur mit *„Schule, Kindergarten, Nahverkehr (...), Nahversorgungszentrum, Geschäfte[n], Kultur-Initiativen“* angelegt hat. In der Bahnstadt gibt es eine Mischung aus Eigentums- und Mietwohnungen. Laut Herrn A befinden sich in den Gebäuden entlang der Promenade ungefähr zwischen 80 und 140 Wohneinheiten pro „Wohnblock“, auf den Campus-Wohnfeldern bis zu 300 Wohneinheiten. Den Traum vom eigenen Haus im Grünen möchte Frau C noch nicht abschreiben, aber für *„die Phase jetzt mit Kindern und allem kann ich mir nichts anderes [als die Bahnstadt] vorstellen.“* Die Bahnstadt beschreibt sie als einen für sie sehr angenehmen „Hybrid“ mit unverbaubarer Natur, *„wo man durch die Felder joggen kann, und auf der anderen Seite ist man sofort am Hauptbahnhof oder auch in der Innenstadt (...) [M]an ist zwar stadtnah, aber doch nicht so sehr städtisch (...). Man hat irgendwie beides.“* Die klassische Zweiteilung in entweder urbanen oder suburbanen Lebensstil scheint ihr nicht zu entsprechen.

Eine weitere Bewohnerin (Frau D) beschreibt die Bahnstadt ebenfalls als „hybrid“, wenn auch in anderen Worten:

„[W]ie ein Dorf in der Stadt, auch dadurch (...), dass wir von Anfang an dabei waren.“ So schildert sie, wie sie ihr Kind eigenständig *„auf jeden Spielplatz gehen lassen [kann], und wenn ich ihn suche, dann weiß ich, wen ich fragen muss. Und es gibt auch immer jemanden, der ihn irgendwo gesehen hat. Und das ist mehr wie Dorf. Und das aber eben trotzdem mit einem Wertesystem, das eben nicht so einschränkend ist wie im Dorf. (...) Im Dorf ist es so, dass sehr genau beobachtet wird, also soziale Kontrolle findet statt, das ist positiv und negativ gleichzeitig.“*

Im Kontrast zu Frau C geht es ihr zunächst weniger um die Infrastruktur und Lage, sondern um das soziale Zusammenleben, auch wenn Frau D an späterer Stelle ebenfalls auf die Lage der Bahnstadt zwischen Innenstadt und Feldrand eingeht. Beide Perspektiven führen die Frauen dazu, die Bahnstadt als einen „Hybrid“ zu beschreiben, der Vorteile von Dorf, Vorstadt und Stadt auf baulicher wie auf sozialer Ebene vereint. Als besonders schön empfindet Frau D, dass sie von Beginn an

„Teil der Gemeinschaft war, aber ich (...) nicht das Gefühl [hatte], dass ich irgendeinen Preis zahlen muss im Sinne irgendeiner Anpassung. (...) [W]enn die Kinder aus dem Haus sind, oder wenn wir irgendwann mal älter werden, finde ich das irgendwie auf dem Land ein bisschen langweilig.“

Für Frau D ist die Bahnstadt, anders als für Frau C, eine dauerhafte und sehr bewusste Lösung. Sie hat ihren Beruf so verlagert, dass sie mit ihrer Familie in der Bahnstadt leben kann, wobei ihr Mann dafür nun deutlich weiter als zuvor pendeln muss. Die Barrierefreiheit bestärkt sie in dem Wunsch, auch im Alter in der Bahnstadt wohnen zu bleiben.

In den verschiedenen Interviews ergab sich insgesamt das Bild, dass in der Bahnstadt sowohl suburbane als auch urbane Lebensweisen Raum finden und sich die aus diesen Lebensweisen resultierenden, ambivalenten Bedürfnisse erfüllen. Dies konnte auch in der teilnehmenden Beobachtung im Stadtteil, in Gesprächen mit dem Stadtteilverein und anderen Gruppen sowie in dem vom Projekt organisierten Workshop mit Anwohner/-innen zum Bürgerhaus bestätigt werden.¹ Insgesamt zeigt sich, dass das Bild einer kreativen Klasse auf der Suche nach Heterogenität und Urbanität, wie es Florida zeichnet, deutlich zu kurz greift bzw. unterkomplex ist. Stattdessen scheint sich die durchaus vorhandene Toleranz gegenüber unterschiedlichen Lebensweisen mit einem Bedürfnis nach Geborgenheit und Sicherheit zu verbinden, so dass sich eine Spannweite von urbanen und suburbanen Lebensweisen ausbildet. BAUMGARTNER & ROTHFUSS (2017) beschreiben, auf Lefebvre rekurrend, die Spanne von Urbanität und Ruralität als Kontinuum. Ruralität als Extrempol bietet sich in Metropolregionen wie Heidelberg nicht an,

¹ Auch die Ergebnisse einer Umfrage im Rahmen eines Lehrforschungsprojektes in der Geographie aus dem Jahr 2016 deuten in diese Richtung (KÖPPE & SACHS 2016).

da eine archetypisch rurale Lebensweise in Zusammenhang mit der nachhaltigen Stadtentwicklung in der Wissensgesellschaft eine vernachlässigbare Rolle spielt. Vielmehr eignet sich eine Unterscheidung in einen urbanen und suburbanen Pol, um eine feinere Differenzierung vornehmen zu können. Bei der Erfassung innerstädtischer Unterschiedlichkeiten erfährt Suburbanität aktuell als theoretisches Konzept verstärkte Aufmerksamkeit, beispielsweise spricht HAMEL (2013, 28) davon, dass „Global Suburbanisms“ zentrale Aspekte der Stadtplanung weltweit seien.

3 Zwischen kreativer Klasse, „Innerer Suburbanisierung“ und sozialen Netzwerken

Aufgrund der ersten Empirie hat sich für das Reallabor die Frage gestellt, ob das Konzept der *creative class* die Situation der Bahnstadt angemessen beschreibt und die weiteren Planungen entsprechend anleiten sollte. Florida hebt hervor, dass die Urbanität einer Stadt – als Kontingenz, Heterogenität und Fremdheit – zum einen anziehend auf Talente wirke, zum anderen die Innovationskraft am Standort unterstütze (vgl. auch BAYCAN-LEVENT 2010). Gleichzeitig hat sich gezeigt, dass Bewohner/-innen, die durchaus zu diesen Talenten gehören, neben einer gewissen Urbanität auch suburbane Merkmale der Bahnstadt schätzen. Es scheint also zumindest eine Ergänzung des Ansatzes um weitere Facetten nötig.

Sowohl im Hinblick auf Innovationskraft als auch auf die soziale Integration im Stadtteil (und damit auf die soziale Nachhaltigkeit) werden die Beziehungen der Bewohner/-innen, im Bezugsrahmen der sozialen Netzwerkanalyse, eine wichtige Rolle spielen. Klassische netzwerkanalytische Konzepte, wie „The Strength of Weak Ties“ (GRANOVETTER 1974) und die Ausführungen von BURT (1992) zur Schließung struktureller Lücken, lassen die Annahmen Floridas plausibel erscheinen, dass Urbanität zu Innovation führen kann. Wie GRANOVETTER (1974) gezeigt hat, sind lose geknüpfte, heterogene Netze weit produktiver als eng geknüpfte, homogene Netze. Nach BURT (1992) führt die Schließung struktureller Lücken („Brückenbildung“) zu Innovation, wobei strukturelle Lücken netzwerkanalytisch die Abwesenheit von Beziehungen zwischen den Akteuren eines Netzwerkes bezeichnen. Theoretisch ist davon auszugehen, dass Urbanität sowohl schwache Beziehungen als auch „Brückenbildung“ begünstigt.

Wie kommen aber jetzt die oben erwähnten „suburbanen“ Bedürfnisse ins Spiel? Gefährden diese durch die homophile Zusammensetzung etwa die ökonomischen Innovationspotentiale? Oder sind sie komplementär zur Urbanität und tragen, als „Klebstoff“, wie im Interview mit Herrn B von der IBA Heidelberg angeschnitten, zu einer nachhaltigen Entwicklung des Stadtteils bei? Hier kommt unserer Meinung nach ein weiterer wichtiger Kritikpunkt an Florida zum Tragen, nämlich seine unzureichende Differenzierung der kreativen Klasse. In einigen empirischen Zugängen zählt er hierzu alle Personen mit einem Bachelor-Studienabschluss, im engeren Sinne sind es Wissenschaftler/-innen, Ingenieur/-innen, Autor/-innen, Künstler/-innen, Entertainer/-innen, Schauspieler/-innen, Architekt/-innen, Designer/-innen, Verleger/-innen etc. (vgl. FLORIDA 2002, 34). Insbesondere ist hierbei aber vor dem Hintergrund unseres ersten empirischen Zugriffs Floridas fehlende

Differenzierung zwischen familiär orientierten und familiär ungebundenen Menschen problematisch. Für aktuelle Entwicklungen ist dies nicht unerheblich, da die Stadtentwicklung insbesondere junge Familien an die Stadt binden möchte (STADT HEIDELBERG 2004, 43), weil diesen zugeschrieben wird, das Quartier zu stabilisieren.

3.1 Theorie II: Reurbanisierung als „Innere Suburbanisierung“?

Während in der Reurbanisierungsdebatte zunächst der Fokus auf Singles oder kinderlosen Doppelverdienerhaushalten (DINKs) lag (HELBRECHT 1996, 5), rücken seit mehreren Jahren verstärkt auch Familien, sogenannte „family gentrifier“ (MARCUSE 1984, 164), ins Zentrum der Aufmerksamkeit. Die breiteren Partizipationschancen von Frauen auf dem Arbeitsmarkt, die angestrebte Vereinbarkeit von Familie und Beruf und das liberale Klima sind für sie entscheidende Argumente für das Stadtleben (KARSTEN 2016, 2574; BORST 1990). Speziell Frauen bzw. Eltern, die im Wissenssektor oder der Kultur- und Kreativwirtschaft tätig sind, benötigen Wohnraum in der Stadt, weil strukturell erstens die Frauenerwerbstätigkeit in diesem Milieu ansteigt (vgl. KOPPETSCH 2013, 123), zweitens die Arbeitsplätze dieser Branchen oft innenstadtnah angesiedelt sind und drittens die Kinderbetreuungsmöglichkeiten und Bildungseinrichtungen hier breiter gefächert sind (z. B. HAFNER & STREIT 2010; KARSTEN 2016). Neben den strukturellen Vorteilen gibt es auch kulturelle Gründe für eine solche neue Attraktivität der Stadt als Wohnstandort. Die einstige Abwanderung der Familien in die Vorstädte wurde durch (ein Idealbild der) Unterschiede zwischen Stadt- und Landleben getragen. Mit der Suburbanisierung waren früher Werte und Lebensstile wie „Familienbezogenheit, sozioökonomische und -kulturelle Homogenität, Betonung von Privatheit und Gemeinschaft, Abgrenzung von der Stadt sowie Absicherung gegen die Gefahren und Unwägbarkeiten des Stadtlebens (Fremdheit, Kontingenz)“ (FRANK 2013, 74 f.) assoziiert. Diese Werte stehen den Vorstellungen von Florida fast diametral gegenüber, der ja gerade kulturelle Diversität (Fremdheit) und Offenheit (Kontingenz) betont. Es stellt sich daher die Frage, wie „family gentrifier“ strukturelle und kulturelle Ansprüche der Wissensgesellschaft und der kreativen Stadt mit ihrem Familienleben vereinbaren.

Im Konzept der „Inneren Suburbanisierung“ (vgl. FRANK 2014) wird angenommen, dass es zu einem Nebeneinander zwischen beiden Wertmustern kommt. Der urbane Lebensstil wird heutzutage von jungen Familien als „Hintergrundmusik“ gewünscht. Reurbanisierung ist deshalb aus soziologischer Sicht nicht ausschließlich als Gegenteil zur Suburbanisierung zu verstehen, sondern kann als „Innere Suburbanisierung“ die urbane Raumnahme von Menschen mit suburbanen Werten und Lebensstilen beschreiben (vgl. FRANK 2014, 168 f.).

Viele junge Eltern, die sich bewusst für das Stadtleben entschieden haben, betonen ihre positiven Einstellungen gegenüber Stadtleben und Diversität, suchen aber zugleich in ihren Quartieren die soziale und räumliche Abgrenzung (vgl. FRANK 2013, 78 f.). BUTLER & ROBSON stellen in ihrer empirischen Studie heraus, dass soziale Diversität des eigenen Stadtteils von der gebildeten Mittelschicht nicht als anziehend, sondern sogar als hinderlich empfunden wird – nicht die Di-

versität ist den Eltern wichtig, sondern gute Schulen für ihre Kinder in der Nähe des Wohnortes (vgl. BUTLER & ROBSON 2003, 11). Für berufstätige Eltern sind nahe soziale Beziehungen wichtig, um beispielsweise spontan Unterstützung bei der Kinderbetreuung zu finden. „Our neighbours had children relatively late in life, like we did ... We take care of each other's children if necessary“ (KARSTEN 2016, 2582).

So wie Floridas „Talente“ von Heterogenität im Quartier angezogen werden, werden junge Familien gleichzeitig tendenziell von der Homogenität des Umfeldes angesprochen, welche Schutz vor Verunsicherungen und Kriminalität bietet (vgl. FRANK 2014, 162 ff.). Der Rückzug in die Privatheit der Stadtteile, in denen vornehmlich Angehörige der Mittelschicht leben, stellt einen Rückzug in ein Privatleben jenseits der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Spannungen dar (vgl. HELBRECHT 2009, 10 ff.). HELBRECHT (2011) sieht dies als Coping-Strategie junger Familien. Die An-, teils Überforderungen und Unsicherheiten in der Arbeitswelt werden durch ein sicheres und ruhiges Wohnumfeld kompensiert, zugleich werden aber die Vorteile eines urbanen Lebensumfelds genutzt, wie z. B. die bessere Infrastruktur, um die vielfältigen Erfordernisse des Alltags zu bewältigen. Nahezu widersprüchlich klingt die Folgerung, welche Floridas Annahme damit gegenüber gestellt wird: Nicht die Urbanität, sondern die Suburbanität eines Stadtteils könnte anziehend für die kreative Klasse sein – zumindest für einen Teil dieser „Klasse“, nämlich „Talente“ mit Familie.

3.2 Ein (geplanter) zweiter Feldzugang im Kontext der Reallaborforschung

Im Verlauf der Forschung hat sich, wie dargestellt, gezeigt, dass das Spannungsfeld um Urbanität und Suburbanität von großer Bedeutung ist. Unsere anfängliche Frage hat sich deshalb weiterentwickelt in die Richtung, ob tatsächlich auf breiter Basis ein Trend zur „Inneren Suburbanisierung“ zu beobachten ist und welche Folgen dies evtl. für die Nachhaltigkeit eines Stadtteils hat. Zudem interessiert uns, wie die zunächst qualitativ konstatierten Bedürfnisse nach „Innerer Suburbanisierung“ mit sozioökonomischen Charakteristika (Differenzierungen innerhalb der kreativen Klasse, z. B. ob Kinder im Haushalt vorhanden sind), mit den sich entwickelnden Netzwerken der Bewohner/-innen und schließlich mit dem baulichen Kontext (u. a. in Form des B³ als geplantem Stadtteilzentrum) zusammenhängen. Sollten sich hier Zusammenhänge ergeben, wäre schließlich zu fragen, ob und wie man hier steuernd und stadtplanerisch zu einer nachhaltig positiven Entwicklung im Stadtteil beitragen kann.

Die Heidelberger Bahnstadt scheint uns somit (weiterhin) ein geeigneter Untersuchungsgegenstand für diese Fragestellung: Sie bezieht sich stark auf den Diskurs um die Wissensgesellschaft und stellt durch soziodemographische Homogenitäten (z. B. Schicht, Lebensphase, Bildung der dort Wohnenden) und Heterogenitäten (z. B. Internationalität, Familienorientierung) quasi eine „Laborsituation“ dar. Neben den urbanen sind auch suburbane räumliche Faktoren gegeben, so dass hier urbane und suburbane Lebensweisen Raum finden können (vgl. die Zitate aus den Interviews oben). Urbanität ist bei Florida entscheidend für den Zuzug der kreativen Klasse, bei Helbrecht und Frank ist es im Kontrast dazu die Suburbanität, die

Menschen anziehend finden. Widersprüchlich erscheint, dass beides Reaktionen auf die Wissensgesellschaft sein sollen. Dadurch, dass der Stadtteil komplett neu konzipiert wurde, gibt es auch praktisch keine langjährigen Beziehungen/Netzwerke zwischen den Bewohner/-innen. Diese befinden sich erst im Prozess des Entstehens und werden hierbei, so die Annahme, wenigstens teils durch die Einstellungen der Personen, teils durch die Kontaktgelegenheiten (vgl. z.B. HÄRING et al. 2014), etwa im B³, beeinflusst.

Ein erster quantitativer Zugriff auf die Netzwerke und ihre Genese war über das Bauprojekt B³ und die dort angesiedelten Akteursgruppen (Kita, Schule, Stadtteilverein) geplant. Hierbei sollte auf die in der Reallaborperspektive strukturell angelegte enge Zusammenarbeit mit Praxispartnern zurückgegriffen werden (vgl. dazu den Beitrag von Gerhard et al. in diesem Heft). Die Idee war, die Entstehung der Beziehungen parallel zum Aufbau des B³ und der in ihm beheimateten Institutionen zu verfolgen und zu unterstützen. Während z.B. durch verschiedene Workshops oder die Teilnahme am Stadtteilstfest (mit Infostand und Baustellenführungen) zwar durchaus Interesse geweckt und der Austausch innerhalb der Bahnstadt wenigstens teilweise mit angeregt wurde, gelang es aus verschiedenen Gründen nicht, intensiv in die Begleitung der drei Projekte mit eingebunden zu werden und die sich entwickelnden Netzwerke zu beobachten. Ein wichtiger Grund war sicherlich die starke zeitliche Belastung der verschiedenen Leitungspersonen, die neben dem Aufbau ihrer eigenen Institutionen nur sehr wenig Spielraum hatten, sich auf einen Austausch mit dem Projektteam und den anderen Projekten am B³ einzulassen. Hier zeigte sich, dass die anfänglichen Annahmen im Reallabor zu optimistisch waren. Eine wichtige Erkenntnis für Stadtplanung, IBA und Universität war deshalb folgende: Will man in einem solchen Prozess Synergieeffekte zwischen den verschiedenen Projekten (Kita, Grundschule, Bürgerzentrum und auch Stadtteil als Ganzem) generieren, dann ist dies erstens ein sehr langfristiger Prozess, der schon von Anfang an mitbedacht und kommuniziert werden muss. So war eine klare (und durchaus verständliche) Ansage der Baugesellschaft (GGH) des B³: „Alles, was die Bauzeit verlängern oder die Kosten in die Höhe treiben kann, werden wir verhindern.“ Zweitens – und auch das klingt in dem Zitat schon an – benötigt ein solcher Prozess zusätzliche Ressourcen jenseits der reinen Forschungsgelder, um Anreize setzen zu können.

Da also der Zugang zu den Netzwerken über die Institutionen nicht wie geplant funktionierte, wurde für die weitere Forschung ein standardisierter Fragebogen entwickelt, der im Herbst/Winter 2017 an alle Personen über 17 Jahre in der Bahnstadt verschickt wird. Statt der Erhebung eines Gesamtnetzwerkes aller Akteure, welches im Kontext des B³ entsteht, adressieren wir nun anonyme Ego-Netzwerke der Bewohner/-innen. Ein Ego-Netzwerk betrachtet die persönlichen Beziehungen eines Akteurs (Ego) zu anderen Akteuren (Alteri). In dem Fragebogen wird zum einen die Anzahl aller potentiellen Alteri abgefragt, welche Ego praktisch oder emotional im Alltag unterstützen, zum anderen gibt es zwei Netzwerkgeneratoren, in denen maximal drei Personen zu diesen beiden Arten der Unterstützung genannt werden können, die von Ego im Hinblick auf Kontaktfrequenz, räumliche Entfernung, Beziehungsart (Verwandschaft, Freundschaft, Nachbarschaft und Ar-

beitsbeziehungen) sowie Status- und Werthomophilien interpretiert werden. Auf diese Weise lassen sich die Beziehungsstärke zu den Alteri, die Netzwerkgröße und Reichweite von Ego sowie die Art der Beziehung (primäre und sekundäre Kreise) in einen Zusammenhang mit der Positionierung zu Urbanität (Werteinstellungen von Ego) bringen.

Auch der Fokus der konkreten Fragestellung verschiebt sich dadurch ein wenig weg von Fragen der Innovation (da „Brücken“, also Personen, die vormalig getrennte Cluster verbinden, nur in einem Gesamtnetzwerk identifiziert werden können) hin zum Spannungsverhältnis von Urbanität und Suburbanität und wie dieses von den Individuen im Kontext der Bahnstadt jeweils aufgelöst wird. Auf der Ebene der Werte und Bedürfnisse wird Urbanität als eine Einstellung gegenüber Kontingenz, Fremdheit und Heterogenität aufgefasst. Auf der Ebene der Netzwerke sollte sich diese Einstellung in den Interaktionen zwischen Menschen ausdrücken, in den sozialen Kreisen dieser Menschen verstetigen und auch dadurch messbar werden.

4 Ausblick – die Bahnstadt als Reallabor

Die Ausgangsfrage war, wie nachhaltige Stadtentwicklung in der Bahnstadt möglich ist. Während sich die frühen Planungen zur Bahnstadt stark am Konzept der kreativen Klasse von Florida und breiter an der kreativen Stadt orientierten, konnten wir in einem ersten qualitativen Zugriff zeigen, dass die für diese Klasse unterstellte typische Orientierung an Urbanität zwar zu finden ist, gleichzeitig aber um suburbane Aspekte ergänzt werden muss. Während die *creative city* durch die hochqualifizierten „Talente“ evtl. für ökonomische Nachhaltigkeit sowie durch eine ökologisch verträglichere Art zu wirtschaften, durch ein gesteigertes Umweltbewusstsein und die ökonomischen Möglichkeiten, dieses zu realisieren, also auch teilweise für ökologische Nachhaltigkeit sorgen kann, ist dies für die soziale Nachhaltigkeit noch offen. Gerade für junge Familien mit hochgebildeten und berufstätigen Eltern scheint sich eine Spannung aufzutun zwischen der inspirierenden Heterogenität und den vielfältigen Möglichkeiten, die innenstadtnahes Leben bietet, auf der einen und dem Wunsch nach einer gewissen Geborgenheit, Sicherheit und Integration auf der anderen Seite. Dieser Zusammenhalt im Stadtteil kann sich u. a. durch enge Beziehungsnetze ergeben, aber auch durch architektonische und städtebauliche Gestaltung unterstützt werden – z. B. durch attraktiven öffentlichen Raum, der mögliche Treffpunkte bereitstellt. Das B³ als Stadtteilzentrum könnte ein Ankerpunkt für eine solche Vernetzung in der Bahnstadt sein.

Um genauer zu untersuchen, wie sehr das skizzierte Spannungsverhältnis von den Bewohner/-innen der Bahnstadt überhaupt gesehen und (dann) aufgelöst wird, ist – wie skizziert wurde – eine weitere Umfrage geplant. Sie wird untersuchen, wie urbane und suburbane Einstellungen mit den eigenen Netzwerken (Beziehungen zu anderen) und mit der Wahrnehmung der Bahnstadt zusammenhängen. Die Ergebnisse können dann den Planungsprozess der Stadt und Aktivitäten der IBA unterstützen, um die soziale Nachhaltigkeit der Bahnstadtentwicklung positiv zu beeinflussen. Mit der Analyse (des Zusammenhangs) der Trias aus (1) individuellen Einstellungen zu Heterogenität/Homogenität, (2) den Netzwerken und Beziehun-

gen der Bewohner/-innen und (3) schließlich den Wahrnehmungen zur Bahnstadt und ihrer Qualitäten inklusive Bedürfnissen an das B³ und eine gute Wohnungsgemeinschaft generell meinen wir, der Frage nach einer sozial nachhaltigen Entwicklung in der Bahnstadt näher zu kommen. Stadtplanerisch erhoffen wir uns Hinweise auf eine gelingende Gestaltung der Bahnstadt und der anderen Heidelberger Konversionsflächen. Der Stadtteil selbst erhält Informationen, wie sich die Bahnstadt-Identifikation und der soziale Zusammenhalt evtl. verbessern lassen, z. B. durch Angebote im B³.

Wissenschaftlich greifen wir eine stadtsoziologische Debatte auf, die von Herbert Gans schon in den 1970er Jahren angestoßen wurde: Seiner Meinung nach sollte „[d]er Soziologe (...) nicht von einer urbanen oder suburbanen Lebensform“ (GANS 1974, 84) sprechen. Stattdessen will er die Begriffe für die siedlungstypische Bezeichnung physisch-konkreter Orte reservieren. Laut Gans sind es sozio-ökonomische Charakteristika, welche die Wahl der Wohnungsgemeinschaft beeinflussen (vgl. auch RÖSSEL & HOELSCHER 2012). Entscheidend seien die Gesellschaftsschicht und die zugehörigen ökonomischen, sozialen und kulturellen Faktoren sowie die Lebenszyklus-Phase. Seiner Auffassung nach entscheiden diese, in welcher Umgebung sich Menschen ihren Lebensraum suchen, wenn sie die Wahl haben (vgl. GANS 1974, 81). Mit abnehmender Bedeutung von Restriktionen, z. B. ökonomischen Faktoren oder Diskriminierung, gewinnen die Präferenzen an Bedeutung (HÄUSSERMANN & SIEBEL 2004, 154). In der Bahnstadt liegt nun eine hohe Dichte an jungen Familien aus der Mittelschicht vor, nach Gans eine klassische Gruppe, die den suburbanen Raum präferiert. Durch die Kontrolle der oben genannten Faktoren werden wir in der Lage sein, genauer zwischen den drei Dimensionen von Urbanität als physischem Raum (Ansprüche an die Umgebung), als Werthaltung (Toleranz gegenüber Heterogenität, Kontingenz) und als Beziehungsnetzwerk (Kreuzung sozialer Kreise) zu unterscheiden und ihr Wechselspiel genauer zu betrachten.

Vor diesem Hintergrund lässt sich nun noch einmal fragen, wie eine nachhaltige Entwicklung der Bahnstadt aussehen könnte. Wenn man die drei Säulen der Nachhaltigkeit (WORLD COMMISSION 1987) betrachtet, kann man über den Passivhausstandard, die Förderung ökologisch verträglicher Mobilität sowie vielfältige weitere Maßnahmen wie intelligente Stromzähler, verantwortlichen Flächenverbrauch und Artenschutz (Schaffung neuer Lebensräume und Trockenmauern für Zaun- und Mauereidechsen) eine ökologische Nachhaltigkeit konstatieren. Vor dem Hintergrund von Floridas Annahmen kann man zudem eine ökonomische Nachhaltigkeit unterstellen, da die kreative Klasse als zentral für wirtschaftliches Wachstum angesehen wird. Offen bleibt bisher noch die Frage nach der sozialen Nachhaltigkeit. Wird es gelingen, die urbanen und suburbanen Ansprüche der „family gentrifier“, die eine große Gruppe in der Bahnstadt darstellen, so zu verbinden, dass es einerseits zu einer gelingenden sozialen Integration und Identifikation im Stadtteil kommt, ohne dass andererseits die postulierten Innovationsgewinne durch Urbanität verloren gehen? Die Bahnstadt als Beispiel und das Reallabor als Format erscheinen uns hier, trotz der geschilderten Probleme, ein lohnendes, wenn auch weites Feld.

Literatur

- ANHEIER, H. K., M. HOELSCHER & Y. R. ISAR (Eds.) 2012: *Cities, cultural policy and governance*. Los Angeles.
- ATKINSON, R. & H. EASTHOPE 2009: *The Consequences of the Creative Class: The Pursuit of Creativity Strategies in Australia's Cities*. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 33, 1, S. 64–79.
- BAUMGARTNER, W. H. & E. ROTHFUSS 2017: *Creative Inequality in the Mid-sized University City. Socio-spatial Reflections on the Brazilian Rural-Urban Interface: The Case of Cachoeira*. In: GERHARD, U., M. HOELSCHER & D. WILSON (Eds.): *Inequalities in creative cities. Issues, approaches, comparisons*. New York, S. 217–237.
- BAYCAN-LEVENT, T. 2010: *Diversity and Creativity as Seedbeds for Urban and Regional Dynamics*. In: *European Planning Studies* 18, 4, S. 565–594.
- BERTRAM, H. & C. DEUFLHARD 2015: *Die überforderte Generation. Arbeit und Familie in der Wissensgesellschaft*. Opladen.
- BONTJE, M. & S. MUSTERD 2009: *Creative industries, creative class and competitiveness. Expert opinions critically appraised*. In: *Geoforum* 40, 5, S. 843–852.
- BORST, R. 1990: *Die zweite Hälfte der Stadt. Suburbanisierung, Gentrifizierung und frauenspezifische Lebenswelten*. In: BORST, R., S. KRÄTKE, M. MAYER, R. ROTH & F. SCHMOLL (Hrsg.): *Das neue Gesicht der Städte: Theoretische Ansätze und empirische Befunde aus der internationalen Debatte*. Basel, S. 235–267 (= *Stadtforschung aktuell*, 29).
- BRAKE, K. & G. HERFERT (Hrsg.) 2012: *Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland*. Wiesbaden.
- Brake, K., J. S. Dangschat & G. Herfert (Hrsg.) 2001: *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen.
- BURT, R. S. 1992: *Structural Holes. The Social Structure of Competition*. Cambridge, Mass.
- BUTLER, T. & G. ROBSON 2003: *London calling. The middle-classes and the re-making of inner London*. Oxford.
- EVANS, G. 2009: *Creative Cities, Creative Spaces and Urban Policy*. In: *Urban Studies* 46, 5–6, S. 1003–1040.
- FLORIDA, R. 2002: *The rise of the creative class. And how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York.
- FLORIDA, R. 2005: *Cities and the creative class*. New York.
- FLORIDA, R. 2017: *The New Urban Crisis. How Our Cities Are Increasing Inequality, Deepening Segregation, and Failing the Middle Class – and What We Can Do About It*. New York.
- FRANK, S. 2013: *Innere Suburbanisierung? Mittelschichtseltern in den neuen innerstädtischen Familienklaven*. In: KRONAUER, M. & W. SIEBEL (Hrsg.): *Polarisierte Städte. Soziale Ungleichheit als Herausforderung für die Stadtpolitik*. Frankfurt am Main, S. 69–89.
- FRANK, S. 2014: *Innere Suburbanisierung als Coping-Strategie. Die „neuen Mittelschichten“ in der Stadt*. In: BERGER, P., C. KELLER, A. KLÄRNER & R. NEEF (Hrsg.): *Urbane Ungleichheiten: Neue Entwicklungen zwischen Zentrum und Peripherie*. Wiesbaden, S. 157–173.
- FRIEDRICH, J. 2000: *Gentrification*. In: HÄUSSERMANN, H. (Hrsg.): *Großstadt. Soziologische Stichworte*. Wiesbaden, S. 57–66.
- GANS, H. J. 1974: *Urbanität und Suburbanität als Lebensformen. Eine Neubewertung von Definitionen*. In: HERLYN, U. & L. WIRTH (Hrsg.) 1974: *Stadt- und Sozialstruktur. Arbeiten zur sozialen Segregation, Ghettobildung und Stadtplanung*. München, S. 67–86.
- GERHARD, U. 2012: *Reurbanisierung. Städtische Aufwertungsprozesse in der Global City-Perspektive*. In: BRAKE, K. & G. HERFERT (Hrsg.): *Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland*. Wiesbaden, S. 52–68.

- GERHARD, U., M. HOELSCHER & D. WILSON (Eds.) 2017: Inequalities in creative cities. Issues, approaches, comparisons. New York.
- GÖSCHEL, A. 2007: The Rise of the Creative Class: Zur Karriere eines Buches. In: Kulturpolitische Mitteilungen 119, IV, S. 41.
- GRANOVETTER, M. S. 1974: Getting a job. A study of contacts and careers. Cambridge, Mass.
- HAFNER, S. & A. STREIT 2010: Erfolgsfaktor Kultur. Die Ansprüche Münchner kreativer Wissensarbeiter an ihre Stadt. In: PECHLANER, H. & M. BACHINGER (Hrsg.): Lebensqualität und Standortattraktivität. Kultur, Mobilität und regionale Marken als Erfolgsfaktoren. Berlin, S. 67–88.
- HAMEL, P. 2013: Governance and Global Suburbanisms. In: KEIL, R. (Ed.): Suburban Constellations. Berlin, S. 26–32.
- HÄRING, A., T. KLEIN, J. STAUDER & C. STOYE 2014: Der Partnermarkt und die Gelegenheiten des Kennenlernens: Der Partnermarktsurvey. Wiesbaden.
- HÄUSSERMANN, H. & W. SIEBEL 2004: Stadtsoziologie. Eine Einführung. Frankfurt am Main/ New York.
- HELBRECHT, I. 1996: Die Wiederkehr der Innenstädte. Zur Rolle von Kultur, Kapital und Konsum in der Gentrification. In: Geographische Zeitschrift 84, 1, S. 1–15.
- HELBRECHT, I. 2009: „Stadt der Enklaven“. Neue Herausforderungen der Städte in der globalen Wissensgesellschaft. In: Neues Archiv für Niedersachsen. Zeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesentwicklung, 2, S. 2–18.
- HELBRECHT, I. 2011: Die „Neue Intoleranz“ der Kreativen Klasse. Veränderungen in der Stadtkultur durch das Arbeitsethos der flexiblen Ökonomie. In: FREY, O. & F. KOCH (Hrsg.): Die Zukunft der Europäischen Stadt: Stadtpolitik, Stadtplanung und Stadtgesellschaft im Wandel. Wiesbaden, S. 119–135.
- HERFERT, G. & F. OSTERHAGE 2012: Wohnen in der Stadt: Gibt es eine Trendwende zur Reurbanisierung? Ein quantitativ-analytischer Ansatz. In: BRAKE, K. & G. HERFERT (Hrsg.): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden, S. 86–112.
- HUTTON, T. A. 2015: Cities and the Cultural Economy. London/New York.
- KÄMPF, R. 2010: Die Rolle der Lebensqualität im Standortwettbewerb. Theoretische Ausgangslage – Messkonzept – empirische Ergebnisse. In: PECHLANER, H. & M. BACHINGER (Hrsg.): Lebensqualität und Standortattraktivität: Kultur, Mobilität und regionale Marken als Erfolgsfaktoren. Berlin, S. 35–50.
- KARSTEN, L. 2016: Family Gentrifiers. Challenging the City as a Place Simultaneously to Build a Career and to Raise Children. In: Urban Studies 40, 12, S. 2573–2584.
- KÖPPE, H. & K. SACHS 2016: Wahrnehmung und Bewertung der Heidelberger Bahnstadt. Ergebnisse der Haushaltsbefragung, März 2016. Geographisches Institut der Universität Heidelberg (unveröffentlichtes Manuskript).
- KOPPETSCH, C. 2013: Die Wiederkehr der Konformität. Streifzüge durch die gefährdete Mitte. Frankfurt am Main.
- LANDRY, C. 2006: The creative city. A toolkit for urban innovators. London.
- MARCUSE, P. 1985: Gentrification, Abandonment, and Displacement. Connections, Causes, and Policy Responses in New York City. In: Journal of Urban and Contemporary Law 28, 1, S. 195–240.
- PONZINI, D. & U. ROSSI 2010: Becoming a Creative City. The Entrepreneurial Mayor, Network Politics and the Promise of an Urban Renaissance. In: Urban Studies 47, 5, S. 1037–1057.
- POWELL, W. W. & K. SNELLMAN 2004: The Knowledge Economy. In: Annual Review of Sociology, 30, S. 199–220.

- RAUSCH, S. & C. NEGREY 2016: Does the Creative Engine Run? A Consideration of the Effect of Creative Class on Economic Strength and Growth. In: *Journal of Urban Affairs* 28, 5, S. 473–489.
- RNZ (Rhein-Neckar-Zeitung) 2015: Heidelberg Bahnstadt: Ein Stadtteil nur für Gutverdiener? URL: http://www.rnz.de/nachrichten/heidelberg_artikel,-Heidelberg-Bahnstadt-Ein-Stadtteil-nur-fuer-Gutverdiener-_arid,82989.html, Artikel vom 14.3.2015 (letzter Zugriff am 27.11.2017).
- RNZ (Rhein-Neckar-Zeitung) 2016a: Was will Heidelberg: Wachstum begrenzen oder dichter bauen? URL: http://www.rnz.de/nachrichten/heidelberg_artikel,-Was-will-Heidelberg-Wachstum-begrenzen-oder-dichter-bauen-_arid,231290.html, Artikel vom 28.10.2016 (letzter Zugriff am 20.11.2017).
- RNZ (Rhein-Neckar-Zeitung) 2016b: Heidelberg: Ist der Emmertsgrund eine „einfache Lage“? URL: http://www.rnz.de/nachrichten/heidelberg_artikel,-Heidelberg-Ist-der-Emmertsgrund-eine-einfache-Lage-_arid,233520.html, Artikel vom 8.11.2016 (letzter Zugriff am 20.11.2017).
- RNZ (Rhein-Neckar-Zeitung) 2016c: Das „Herz“ der Heidelberger Bahnstadt schlägt ab 2017. URL: https://www.rnz.de/nachrichten/heidelberg_artikel,-Heidelberg-Das-Herz-der-Heidelberger-Bahnstadt-schlaegt-ab-2017-_arid,222793.html#null, Artikel vom 20.9.2016 (letzter Zugriff am 30.10.2017).
- RÖSSEL, J. & M. HOELSCHER 2012: Lebensstile und Wohnstandortwahl. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 64, 2, S. 303–327.
- SIEBEL, W. 2011: Talent, Toleranz, Technologie. Kritische Anmerkungen zu drei neuen Zaubern der Stadtpolitik. In: MIEG, H. A., A. O. SUNDSBOE & M. BIENIOK (Hrsg.): *Georg Simmel und die aktuelle Stadtforschung*. Wiesbaden, S. 73–87.
- SIMMEL, G. (2006 [1903]): *Die Großstädte und das Geistesleben*. Frankfurt am Main.
- STADT HEIDELBERG o.J.: *Heidelberger Datenatlas*. URL: <http://ww2.heidelberg.de/datenatlas/> (letzter Zugriff am 20.11.2017).
- STADT HEIDELBERG, Die Oberbürgermeisterin (Hrsg.) 2004: *Erste Planungskonferenz Wohnen in der Bahnstadt. Dokumentation der Bürgerbeteiligung am 3. Dezember 2004*. Heidelberg. URL: http://ww1.heidelberg.de/buergerinfo/vo0050.asp?_kvonr=13546 (letzter Zugriff am 20.11.2017).
- STORPER, M. & A. J. SCOTT 2008: Rethinking human capital, creativity and urban growth. In: *Journal of Economic Geography* 9, 2, S. 147–167.
- STUTTGARTER ZEITUNG 2013: In der Bahnstadt stehen die Käufer Schlange. URL: <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.neues-quartier-in-heidelberg-in-der-bahnstadt-stehen-die-kaeuer-schlange.4bb169a2-8a58-4970-9f30-e5c26c0722aa.html>, Artikel vom 1.11.2013 (letzter Zugriff am 20.11.2017)
- WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT 1987: *Our Common Future*. Report of the Brundtland Commission. Oxford.