

Regionale Wohnraumbedarfsanalyse für den Teilraum Nord des Oberbergischen Kreises

Hier: Sonderauswertung für die Stadt Hückeswagen



Auftraggeber:

Stadt Hückeswagen

Auftragnehmer:

empirica ag
Büro: Bonn
Kaiserstraße 29
53113 Bonn
Telefon (0228) 914 89-0
Fax (03222) 95 66 169
www.empirica-institut.de

Bearbeitung:

Petra Heising, Lukas Weiden

Projektnummer

201717710

Bonn, 10. Januar 2019

INHALTSVERZEICHNIS

1	Vorbemerkungen.....	1
2	Ist-Entwicklung: Wirtschaft, Wohnungsmarkt, Einwohner	3
2.1	Die drei Städte im Teilraum Nord: eher Wohn- als Wirtschaftsstandort.....	3
2.2	Familienzuzug in die drei Städte zu verschiedenen Phasen.....	5
2.3	Zuzugsjahre bestimmen heutige Altersstruktur.....	12
2.4	Divergierende Bautätigkeit in den drei Städten – kaum noch Geschosswohnungsbau ...	15
2.5	Unterschiedliche Wohnungsbestände	18
2.6	Steigende Hauspreise als Knappheitsindikator	21
2.7	Zusammenhang zwischen Bautätigkeit und Zuwanderung.....	23
3	Modellrechnung bis 2030: Bauvolumen, Einwohnerentwicklung, Altersstruktur	28
3.1	Zum Umgang mit Unsicherheit.....	28
3.2	Bandbreite der Zuwanderung in Teilraum Nord	28
3.3	Neubaunachfrage und neue Wohnungsleerstände im Teilraum Nord bis 2030	30
3.4	Modellrechnungen für Hückeswagen bis 2030.....	33
3.4.1	Was man aus der Ist-Analyse lernt.....	33
3.4.2	Varianten der Bautätigkeit (Modellrechnung 1 und 2)	33
3.4.3	Varianten der Leerstandsentwicklung (Modellrechnung A und B)	36
3.4.4	Mögliche Kombinationen	38
3.5	Einfluss von Neubauleistung und Attraktivität der Wohnungsbestände auf die mögliche Bevölkerungsentwicklung in Hückeswagen	39
4	Zusammenfassung und Fazit	42

1 Vorbemerkungen

Grundlage der nachfolgenden Auswertungen ist die Wohnraumbedarfsanalyse, die empirica im Oktober 2017 für den Oberbergischen Kreis (OBK) erstellt hat.¹ Darin wird die Einwohner- und Wohnungsmarktentwicklung des Oberbergischen Kreises insgesamt sowie auch für die drei Teilräume Nord, Mitte und Süd dargestellt. Über die Wohnungsnachfrage jeder Altersgruppe wird darin die Neubaunachfrage bis 2030 in drei Szenarien abgeschätzt. Das Ergebnis ist eine Bandbreite der möglichen zukünftigen Entwicklung. Sie macht die verbleibenden Unsicherheiten deutlich und ermöglicht es den Kommunen, sich bestmöglich auf verschiedene Zukunftspfade einzustellen. Wenn die Kommunen des Oberbergischen Kreises ihre Ziele festlegen und ihre Flächen entsprechend priorisieren, können sie in Zukunft auf jeden Entwicklungspfad schnell reagieren.

In der Analyse werden drei Teilräume betrachtet (Abbildung 1): Zum Teilraum Nord zählen neben *Hückeswagen* die Städte *Radevormwald* und *Wipperfürth*, zum Teilraum Süd die Kommunen Nümbrecht, Waldbröl und Morsbach. Die übrigen Kommunen des Oberbergischen Kreises liegen im Teilraum Mitte (Gummersbach, Lindlar, Engelskirchen, Marienheide, Bergneustadt, Reichshof und Wiehl).

In der vorliegenden Sonderauswertung für die Stadt *Hückeswagen* wird zunächst die bisherige demografische und wohnungsmarktrelevante Entwicklung der drei Kommunen des Teilraums Nord miteinander verglichen (Kap. 2): Dazu werden jeweils die Ergebnisse für die drei Städte *Hückeswagen*, *Radevormwald* und *Wipperfürth* im Vergleich zum Durchschnitt des Teilraums Nord dargestellt. Im zweiten Teil werden die Zukunftsszenarien für den Teilraum Nord auf die Stadt *Hückeswagen* „heruntergebrochen“. Dies geschieht über Modellrechnungen. Denn der Anteil der zukünftigen Neubaunachfrage im Teilraum Nord, die sich konkret auf die Stadt *Hückeswagen* richtet, kann noch beeinflusst werden. Sie hängt auch davon ab, was und wie viel in den anderen beiden Kommunen des Teilraums Nord gebaut und angeboten wird.

Die folgenden Abbildungen zeigen im Vergleich jeweils die Entwicklung (1.) für den gesamten Oberbergischen Kreis (dunkelgrau), (2.) für den Teilraum Nord (orange) und (3.) – hier neu – für die drei Städte im Teilraum Nord darin (grau).

¹ empirica, Regionale Wohnraumbedarfsanalyse für den Oberbergischen 2017, Bonn, 18. Oktober 2017. Das Gutachten kann über die Webseite der Kreissparkasse Köln abgerufen werden: <https://www.ksk-koeln.de/empirica-regionale-wohnraumbedarfsanalyse-fuer-den-obk.pdf>

Abbildung 1: Der Oberbergische Kreis und seine Nachbarkreise**Räumliche Gliederung**

Landesgrenze
 Umlandkreise
 Oberbergischer Kreis
 Teilräume
 Gemeindegrenze

www.empirica-institut.de
empirica

2 Ist-Entwicklung: Wirtschaft, Wohnungsmarkt, Einwohner

2.1 Die drei Städte im Teilraum Nord: eher Wohn- als Wirtschaftsstandort

Der Oberbergische Kreis wächst seit 2009 wirtschaftlich schneller als der Durchschnitt NRWs. Der Zahl der Arbeitsplätze entwickelt sich im Teilraum Nord seit der Jahrtausendwende ähnlich (Abbildung 2). In *Radevormwald* ist die Entwicklung ähnlich wie im Teilraum Nord, in *Hückeswagen* positiver und in *Wipperfürth* negativer. 2009 trifft die bundesweite Rezession den Teilraum Nord und insbesondere die Stadt *Hückeswagen* besonders stark.² Seit 2010 nimmt die Zahl der Arbeitsplätze jedoch wieder kontinuierlich zu. In den Jahren 2010 bis 2017 wächst sie im Teilraum Nord jährlich um +1,7 % an. Dies ist etwas weniger als im Durchschnitt des Oberbergischen Kreises (+2,4 % p.a.). Innerhalb des Teilraums Nord hat weiterhin *Hückeswagen* das stärkste Arbeitsplatzwachstum (+2,2 % p.a.), während in *Radevormwald* (+1,7 % p.a.) so viele Arbeitsplätze entstehen wie im Durchschnitt des Teilraums Nord und in *Wipperfürth* (+1,5 % p.a.) etwas weniger. In absoluten Zahlen ist das Wachstum in *Radevormwald* (rd. +130 Arbeitsplätze p.a.) und *Wipperfürth* (+110) jedoch größer als in *Hückeswagen* (+90). Hintergrund ist die ungleichmäßige Verteilung der Arbeitsplätze im Teilraum Nord: Im Jahr 2017 arbeiten nur rd. 4.600 Beschäftigte in *Hückeswagen*, aber deutlich mehr in *Radevormwald* (8.100) und in *Wipperfürth* (7.550).

Arbeitsplatz-
entwicklung

Teilraum Nord ist zudem Wohnstandort für viele Erwerbstätige, die außerhalb des Teilraums arbeiten: Im Saldo pendeln mehr Erwerbstätige aus dem Teilraum Nord zu ihrer Arbeitsstelle nach außen als umgekehrt. Jede der drei Städte ist Auspendlerstadt: Der Saldo gemäß Pendlerrechnung von IT.NRW³ in *Radevormwald* (rd. -800) ist im Jahr 2017 vergleichsweise ausgeglichen. Aus den beiden anderen Städten pendeln täglich deutlich mehr Erwerbstätige zu ihrem Arbeitsplatz: Aus *Wipperfürth* rd. -1.300 und aus *Hückeswagen* fast -1.600 Erwerbstätige (Abbildung 3). Auspendler aus dem Teilraum Nord arbeiten vor allem in den Städten des Bergischen Städtedreiecks (Remscheid, Solingen und Wuppertal) und in der Rheinschiene (Düsseldorf, Köln, Leverkusen und Rheinisch-Bergischer Kreis). Aus *Radevormwald* und *Hückeswagen* pendeln die Erwerbstätigen vor allem ins Bergische Städtedreieck und von *Wipperfürth* aus vor allem nach Köln. *Radevormwald* ist gleichzeitig Einpendlerziel von Beschäftigten, die in *Hückeswagen* und *Wipperfürth* wohnen. Hinzu kommen Einpendler aus den nordöstlich gelegenen Umlandkreisen (Ennepe-Ruhr-Kreis und Märkischer Kreis). Innerhalb des Teilraums Nord pendelt man tendenziell nach Norden: *Hückeswagen* hat Einpendler aus *Wipperfürth*, *Wipperfürth* hingegen Einpendler aus dem südlich angrenzenden übrigen Oberbergischen Kreis.

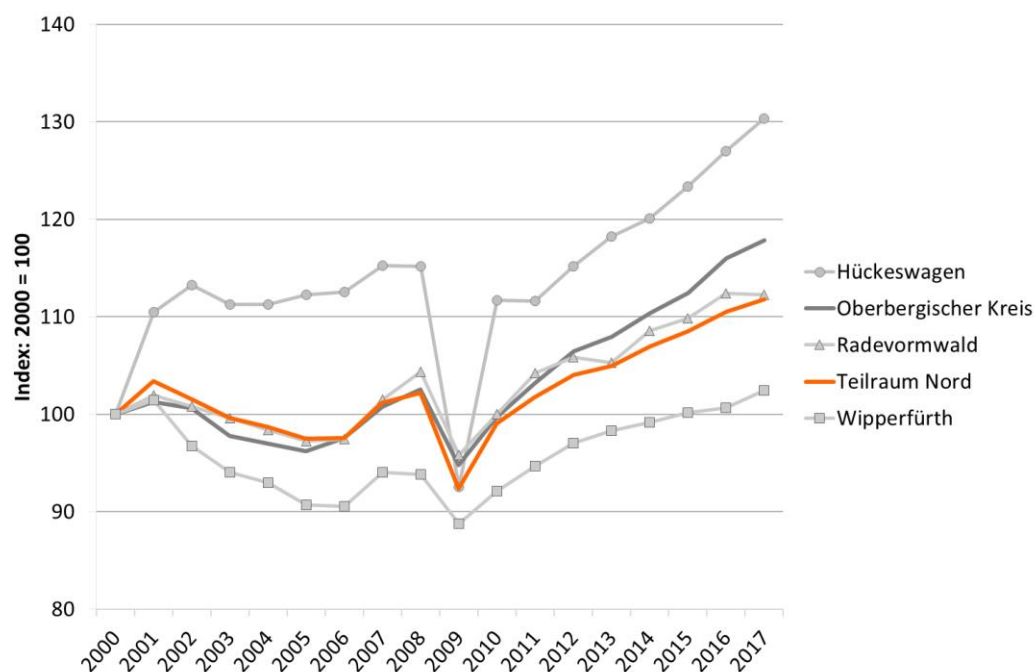
Pendlerzahlen

Fazit: Die Wirtschaft in allen drei Städten des Teilraums Nord wächst. Dennoch sind alle drei Städte eher Wohn- als Wirtschaftsstandort: Es handelt sich um typische Auspendlerstädte, in denen mehr Beschäftigte wohnen als hier arbeiten. *Hückeswagen*, die einwohnermäßig kleinste Stadt, hat den größten Auspendlersaldo.

² Vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung vom 13. Januar 2010: „Die deutsche Wirtschaft ist im Jahr 2009 zum ersten Mal seit sechs Jahren geschrumpft. Mit -5,0 % war der Rückgang des preisbereinigten Bruttoinlandsprodukts (BIP) so stark wie noch nie in der Nachkriegszeit.“

³ Die Pendlerrechnung des IT.NRW bezieht sich auf Tagespendler und erfasst die Pendelbewegungen aller Erwerbstätigen.

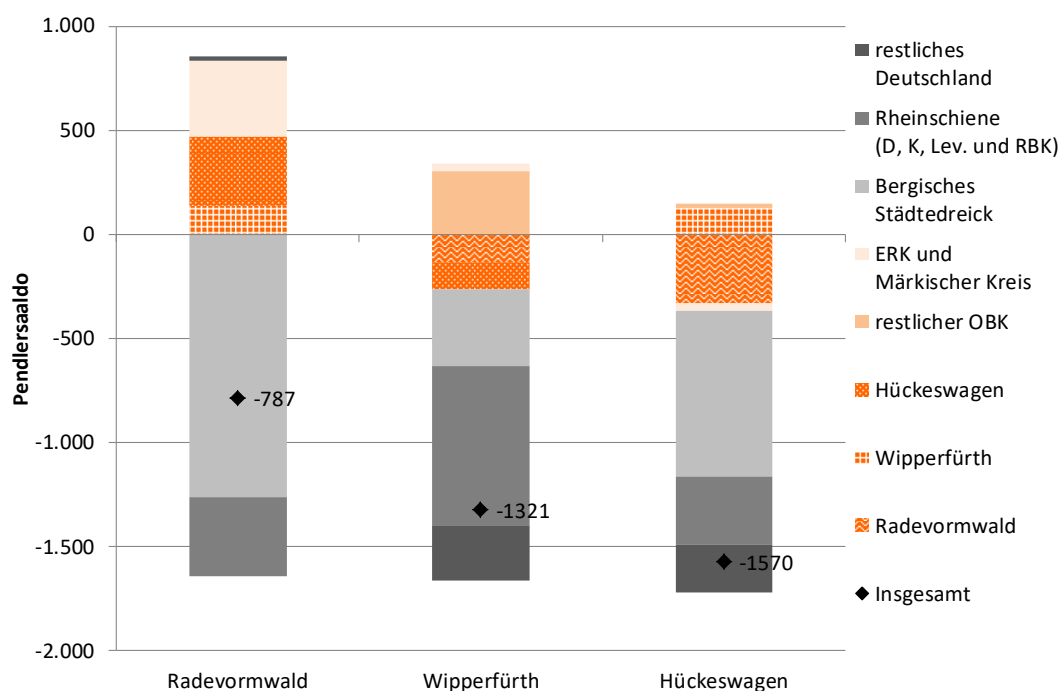
Abbildung 2: Entwicklung der SVP-Beschäftigten am Arbeitsort, Städtevergleich im Teilraum Nord des OBK, 2000-2017



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung

empirica

Abbildung 3: Berufspendlersaldo nach Herkunft und Ziel, Städtevergleich im Teilraum Nord des OBK, 30.06.2017



Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

empirica

2.2 Familienzuzug in die drei Städte zu verschiedenen Phasen

Radevormwald und *Wipperfürth* sind mit rd. 22.000 bzw. 21.000 Einwohnern etwa gleich groß; *Hückeswagen* ist mit rd. 15.000 Einwohnern etwas kleiner (Abbildung 4). Der gesamte Teilraum Nord ist in den 1990er kontinuierlich gewachsen. Seit Anfang der 2000er Jahre nimmt die Einwohnerzahl jedoch ab oder stagniert. Innerhalb des Teilraums entwickeln sich die drei Städte unterschiedlich (Abbildung 5): Das Wachstum setzt sich in *Radevormwald* und *Wipperfürth* in den 1990er Jahren noch fort, während es in *Hückeswagen* bereits in den Jahren 1993 bis 1998 stagniert. 1998 erreicht die Einwohnerzahl in *Radevormwald* mit rd. 25.000 Einwohnern ihren Höhepunkt. Seitdem sinkt die Einwohnerzahl in *Radevormwald* kontinuierlich, während sie in *Wipperfürth* noch bis 2004 weiter wächst. Insgesamt lassen sich damit drei Phasen unterscheiden: 2000-2005 divergieren die drei Städte auseinander, 2006-2010 schrumpfen alle drei Städte und seit 2011 gibt es in allen drei Städten Anzeichen für eine Stabilisierung der Einwohnerzahl.

Einwohner-
entwicklung

Gründe für eine Veränderung der Einwohnerzahl sind Geburten, Sterbefälle und Wanderungen. In allen drei Städten gibt es schon in den 2000er Jahren einen Sterbeüberschuss (graue Säulen in Abbildung 6). Besonders hoch ist der Sterbeüberschuss in *Radevormwald* und *Hückeswagen*. In *Wipperfürth* hingegen gibt es anfangs noch Jahre mit ausgeglichenem Geburtensaldo. Aus *Radevormwald* ziehen Anfang der 2000er Jahre zusätzlich zum Sterbeüberschuss im Saldo Menschen fort. Damit sinkt die Einwohnerzahl hier besonders stark. Aber seit 2014 und sogar noch im Jahr 2017, also über die Jahre der starken Flüchtlingszuwanderung hinaus, gibt es wieder eine Nettozuwanderung nach *Radevormwald*, sodass die Stadt erstmals wieder wächst (Abbildung 5). *Hückeswagen* und *Wipperfürth* erleben in der ersten Phase (bis 2005) hingegen eine Zuwanderung, *Wipperfürth* noch stärker als *Hückeswagen* (orange Säulen in Abbildung 6). Dies begründet das besonders starke Wachstum *Wipperfürths* Anfang der 2000er Jahre. In der Schrumpfungsphase verlieren auch *Wipperfürth* und *Hückeswagen* Einwohner durch Abwanderung, sodass in dieser Phase alle drei Städte schrumpfen. Allerdings zeigt sich in diesen beiden Städten auch in den letzten Jahren ein umgekehrtes Vorzeichen im Vergleich zu *Radevormwald*: Abgesehen vom Flüchtlingsjahr 2015 hat *Wipperfürth* jedes Jahr Einwohner verloren, und zwar nicht nur durch den wachsenden Sterbeüberschuss, sondern auch durch Abwanderung. Das Gleiche gilt abgeschwächt auch für *Hückeswagen*, wobei hier der Wanderungssaldo über mehrere Jahre ausgeglichen ist. Die Einwohnerzahl ist aber aufgrund des Sterbeüberschusses dennoch rückläufig.

Bevölkerungssalden

Eine Betrachtung der Wanderungssalden nach Ziel/Herkunft und Alter zeigt, wie sich die Wanderungsmuster in und aus den drei Städten in den letzten Jahren verändert haben (Abbildung 7 bis Abbildung 9):

Wanderungen

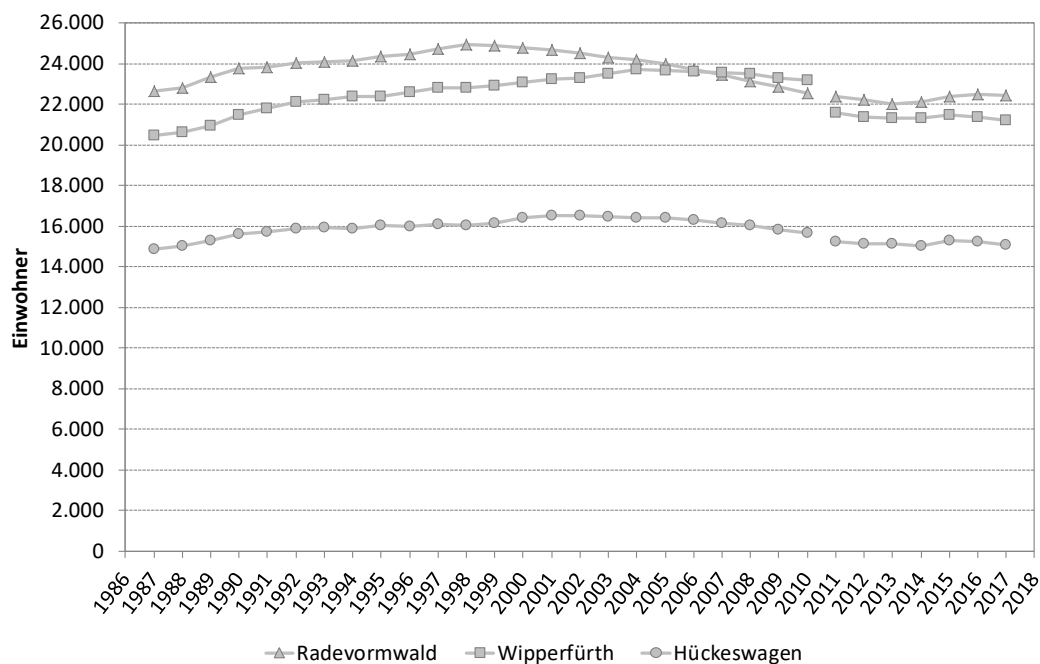
- **Wanderungen 2001 bis 2005:** In den Jahren 2001 bis 2005 verliert *Radevormwald* in allen Altersgruppen Einwohner durch Abwanderung (in der Summe rd. -70 Personen pro Jahr). Lediglich Senioren ziehen im Saldo aus den Umlandkreisen und -städten des Oberbergischen Kreises zu. Im gleichen Zeitraum gewinnt *Hückeswagen* Einwohner durch den starken Zuzug von Familien aus den Umlandkreisen und -städten des Oberbergischen Kreises (rd. +40 Erwachsene und +30 Kinder pro Jahr). Der Zuzug der Kinder kompensiert den Fortzug junger Erwachsener, sodass im Saldo die Einwohnerzahl von *Hückeswagen* in diesem Zeitraum jährlich um rd. +40 Personen wächst. *Wipperfürth* gewinnt in diesem Zeitraum besonders viele Einwohner durch Zuwanderung in allen Altersgruppen (in der Summe rd. +130 Personen pro Jahr). Mit rd. +40 Erwachsenen als potenziellen Eltern und rd. +40 Kindern ist auch hier der Familienzuzug stark.

- **Wanderungen 2006 bis 2010:** Die mittlere Phase ist geprägt von der Rezession 2009, die sich im Teilraum Nord, hier vor allem in *Hückeswagen*, besonders stark auswirkt. Der Wirtschaftseinbruch führt in allen drei Städten zu einer Abwanderung in andere Regionen Deutschlands, von *Radevormwald* und *Hückeswagen* zudem auch nach *Wipperfürth*. *Radevormwald* gewinnt im Saldo nur in der Altersgruppe der Senioren Einwohner durch Zuwanderung hinzu. Von *Hückeswagen* aus ziehen Familien nun im Saldo nach *Wipperfürth*. In der Summe verliert *Radevormwald* in dieser Phase -180 und *Hückeswagen* rd. -100 Personen pro Jahr durch Abwanderung. *Wipperfürth* übersteht diese Phase am besten mit einer Nettoabwanderung von „nur“ -70 Personen pro Jahr, dies sind in erster Linie junge Erwachsene, die typischerweise zur Ausbildung in andere (Universitäts-) Städte abwandern (rd. -60 Personen).
- **Wanderungen 2011 bis 2014:** In dieser Phase drehen sich die Vorzeichen zwischen den Städten um. *Radevormwald* hat erstmals einen ausgeglichenen Wanderungssaldo (und in den Folgejahren sogar einen Wanderungsüberschuss).⁴ Die typische Ausbildungsabwanderung junger Menschen wird nun durch den Zuzug von Familien (30- bis unter 50-Jährige mit ihren Kindern) kompensiert. Die Familien stammen vor allem aus dem Ausland und aus den nördlich angrenzenden Kreisen und Städten (Remscheid, Wuppertal und Ennepe-Ruhr-Kreis). Weiterhin ziehen Senioren aus diesen Nachbarkreisen und -städten zu. Auch für *Hückeswagen* ist der Gesamtsaldo wieder ausgeglichen. Ähnlich wie in *Radevormwald* steht der Abwanderung junger Menschen (u.a. nach Köln) eine Zuwanderung von Familien gegenüber. Diese stammen aus den Nachbarkreisen des Oberbergischen Kreises und auch aus Teilraum Mitte. Für *Wipperfürth* sieht die Situation weniger günstig aus: Weiterhin wandern junge Menschen ab, aber der Familienzuzug, wie es ihn noch Anfang der 2000er Jahre gab, bleibt aus. Stattdessen verliert *Wipperfürth* Familien an den Teilraum Mitte und sogar an Köln und gewinnt lediglich in gleichem Maße Familien aus den östlich angrenzenden Nachbarkreisen (Märkischer Kreis, Kreis Olpe). Insgesamt verliert *Wipperfürth* in dieser Phase rd. -70 Personen pro Jahr durch Abwanderung und damit ähnlich viel wie in der Rezessionsphase. (Zum Vergleich: Anfang der 2000er Jahre zogen noch rd. +130 Personen pro Jahr netto zu.)

Fazit: Die drei Städte sind in unterschiedlichen Jahren gewachsen: Anfang der 2000er Jahre gewinnen *Hückeswagen* und *Wipperfürth* Einwohner durch Zuwanderung hinzu, während *Radevormwald* drastisch schrumpft, weil es Einwohner durch Abwanderung und einen hohen Sterbeüberschuss verliert. In den nachfolgenden Rezessionsjahren schrumpfen zwar alle drei Städte, seitdem aber hat sich das Vorzeichen umgekehrt: Abgesehen vom starken Flüchtlingszuzug im Jahr 2015, der alle betraf, gewinnt seit 2014 nur noch *Radevormwald* Zuwanderung (Abbildung 6). Aus *Hückeswagen* und *Wipperfürth* hingegen ziehen inzwischen im Saldo wieder Menschen fort, sodass die Einwohnerzahlen hier seit 2015 wieder sinken (Abbildung 5).

⁴ Die Wanderungen ab 2015 sind durch die außergewöhnlich hohe Flüchtlingszuwanderung untypisch. Durch Registrierungsungenauigkeiten und auch methodische Änderungen in der Statistik sind die Angaben z.T. verzerrt.

Abbildung 4: Lange Zeitreihe der Einwohnerentwicklung, Städtevergleich im Teilraum Nord des OBK, 1987-2017

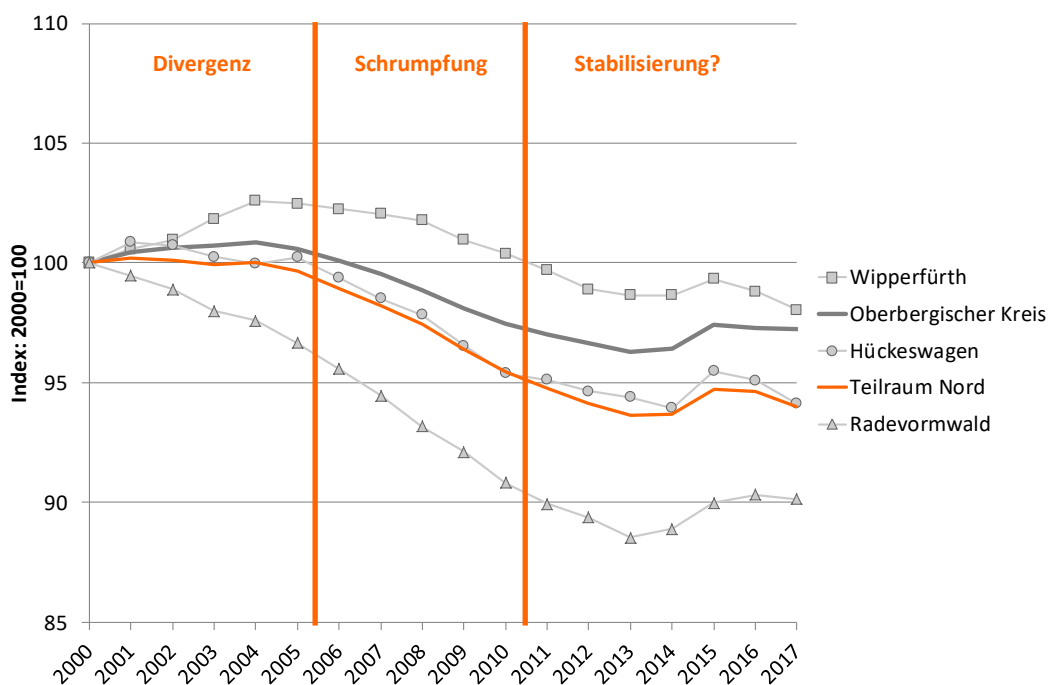


Zeitraum 1987-2010 nach Volkszählung 1987, ab 2011 nach Zensus 2011.

Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

empirica

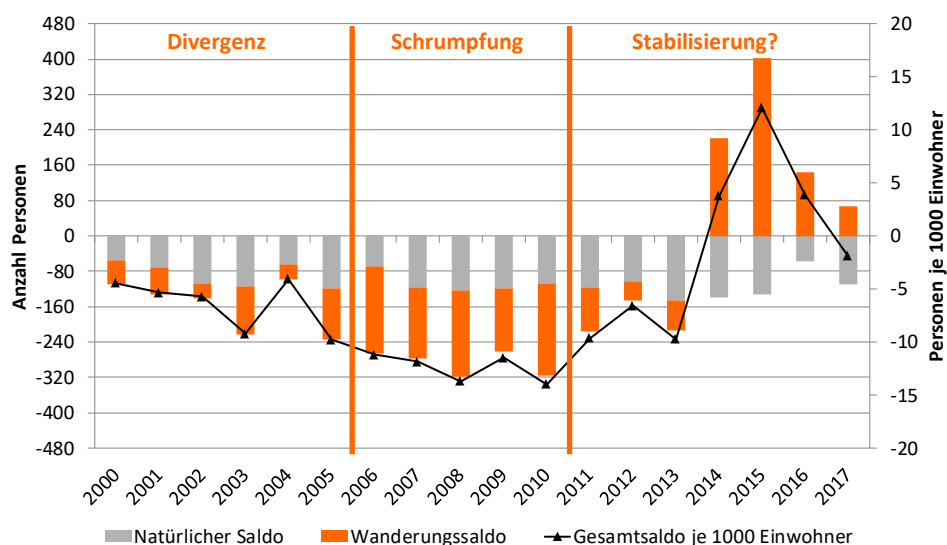
Abbildung 5: Einwohnerentwicklung, Städtevergleich im Teilraum Nord des OBK, 2000-2015



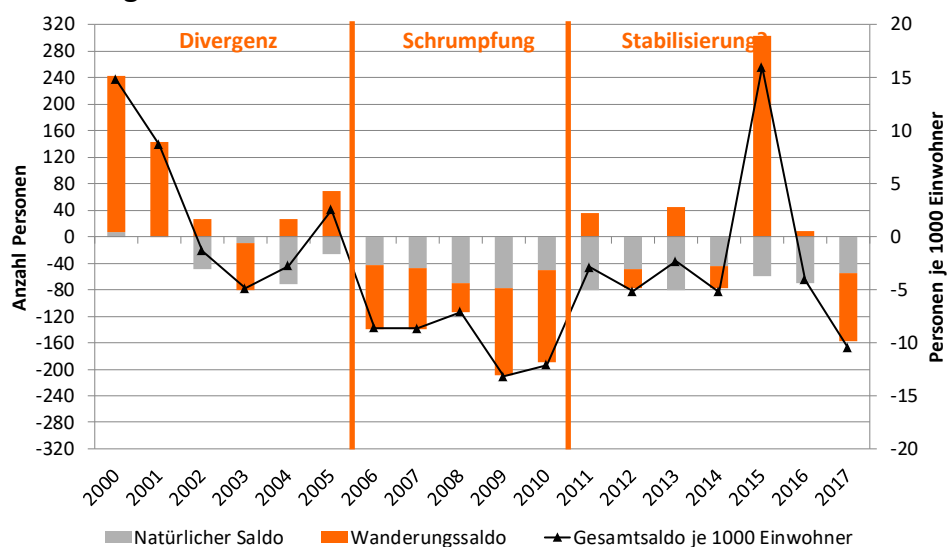
Quelle: IT.NRW, eigene Rückrechnung, eigene Darstellung

empirica

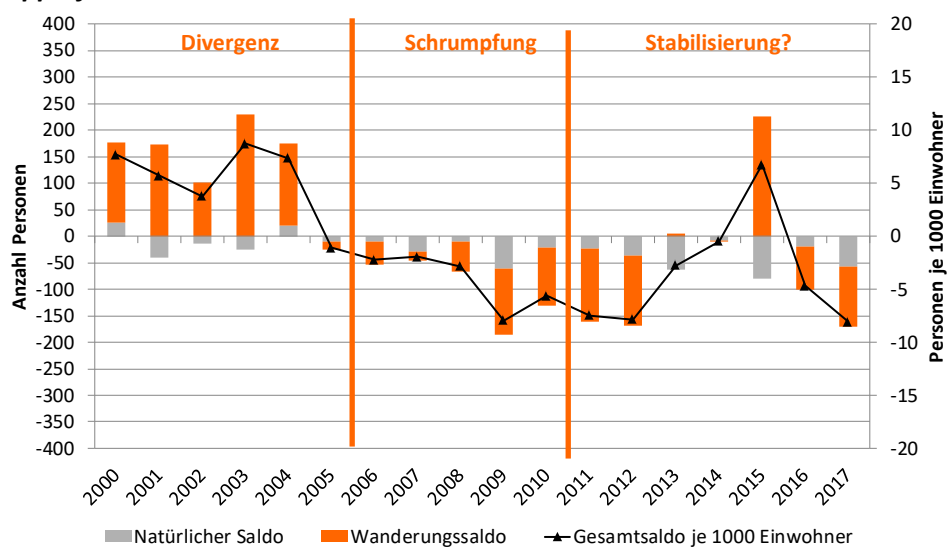
Abbildung 6: Bevölkerungssalden, 2000-2017
Radevormwald



Hückeswagen



Wipperfürth

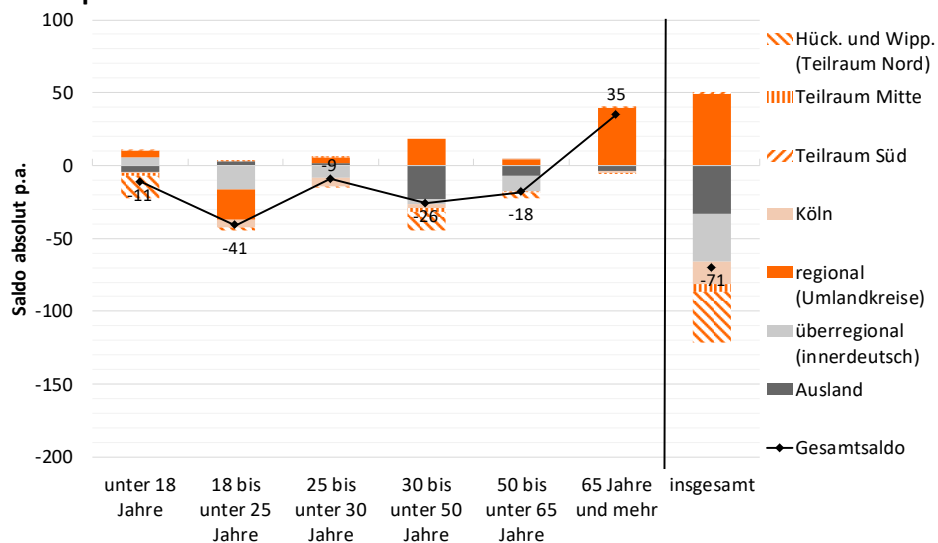


Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

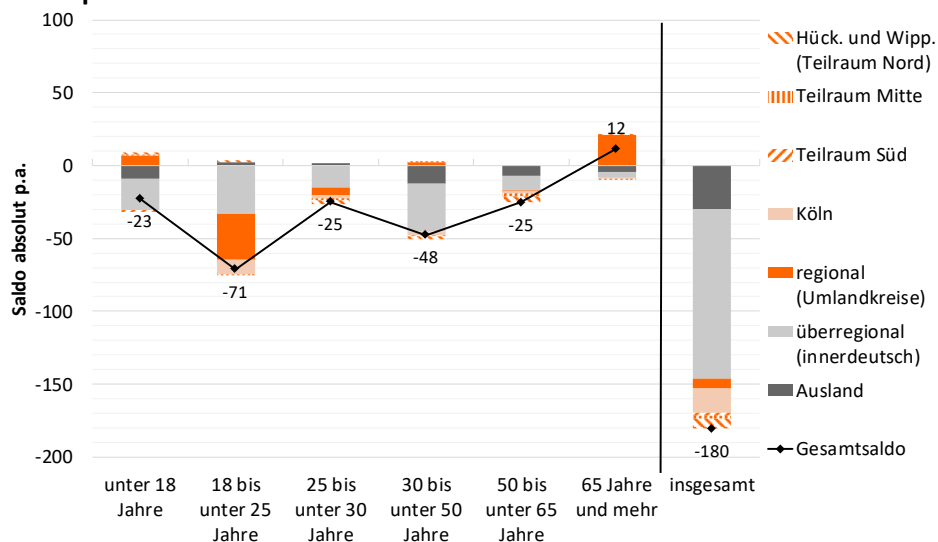
empirica

Abbildung 7: Wanderungssalden nach Ziel/Herkunft u. Alter in drei Phasen, Radevormwald, 2001-2014

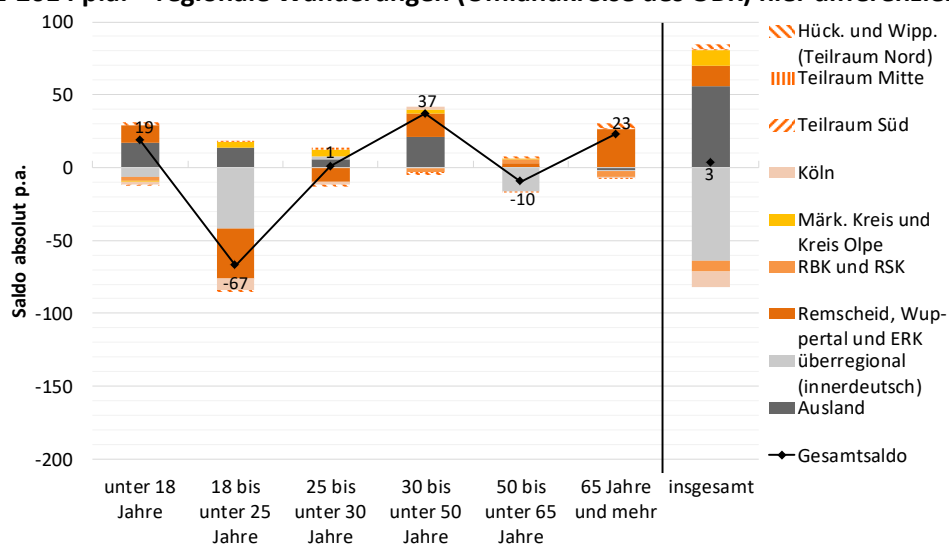
2001-2005 p.a.



2006-2010 p.a.



2011-2014 p.a. – regionale Wanderungen (Umlandkreise des OBK) hier differenziert

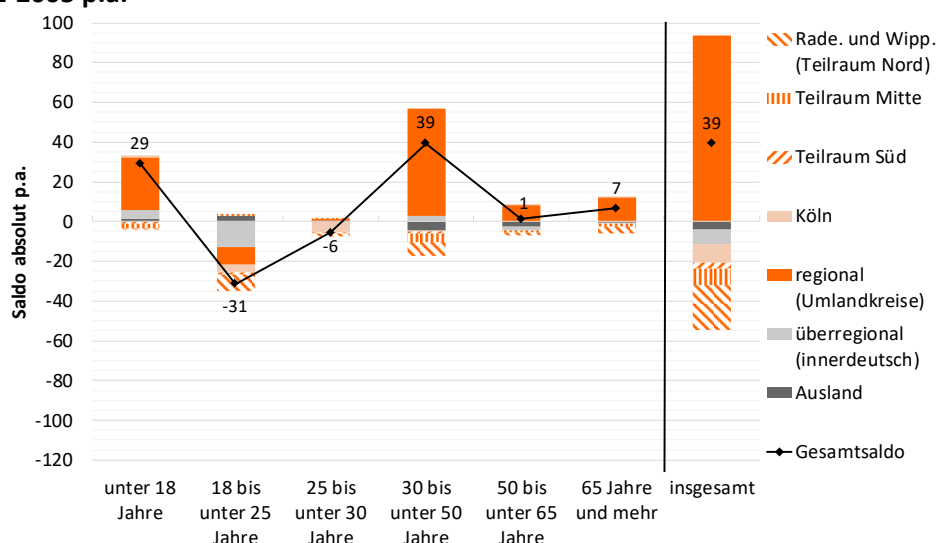


Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

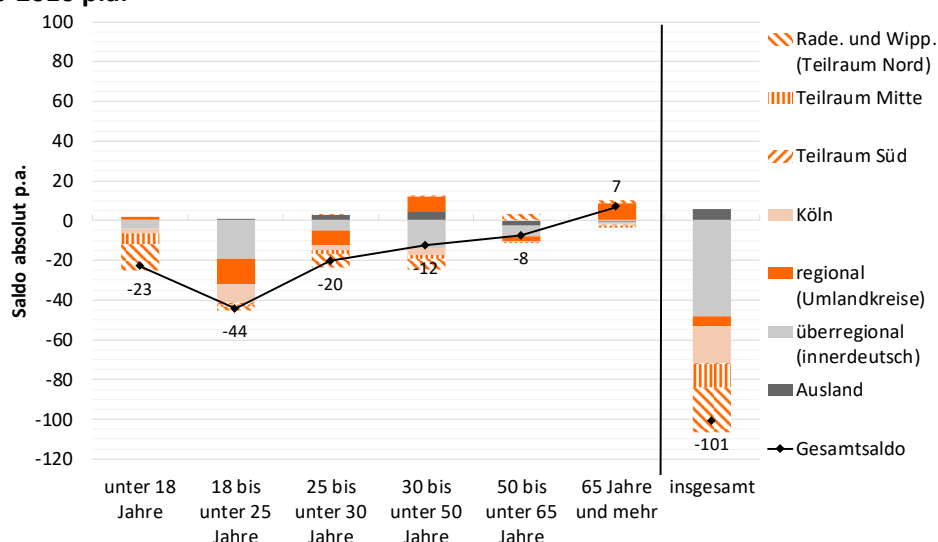
empirica

Abbildung 8: Wanderungssalden nach Ziel/Herkunft u. Alter in drei Phasen, Hückeswagen, 2001-2014

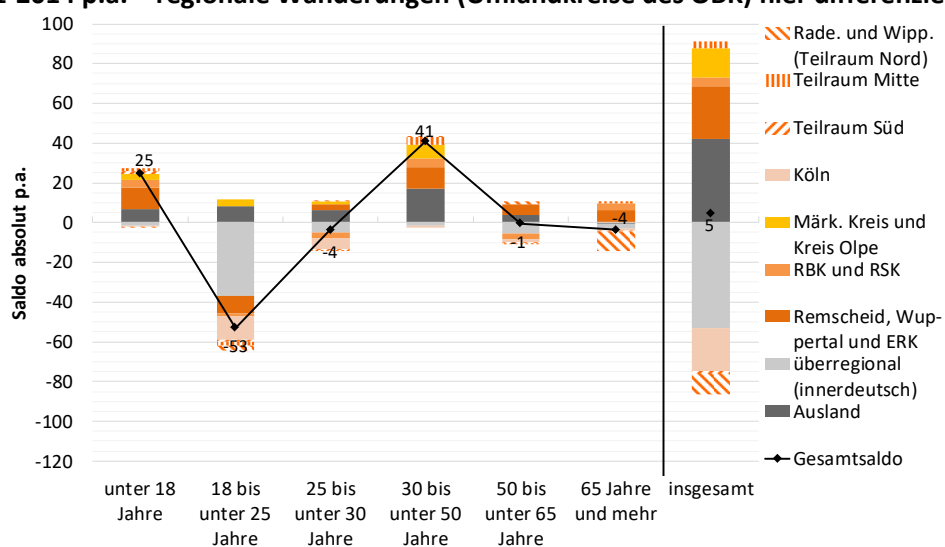
2001-2005 p.a.



2006-2010 p.a.



2011-2014 p.a. – regionale Wanderungen (Umlandkreise des OBK) hier differenziert

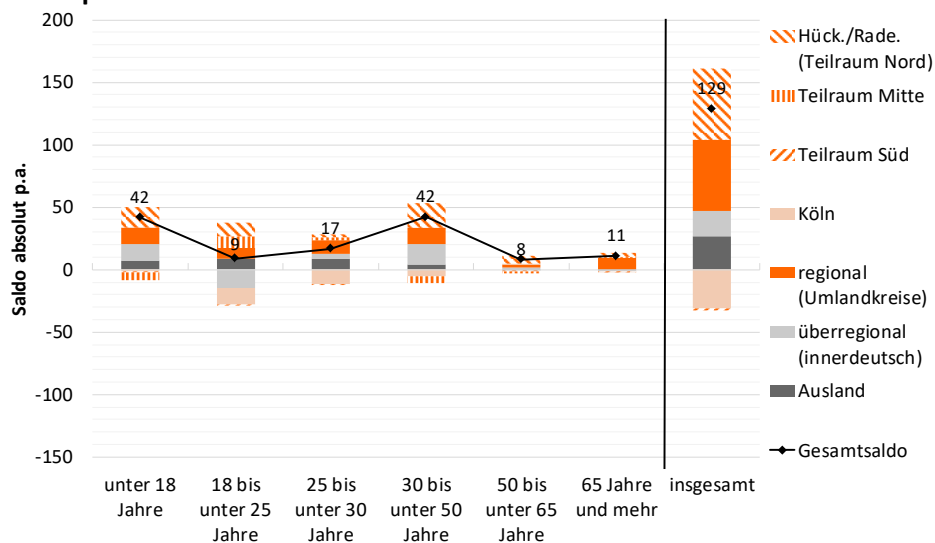


Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

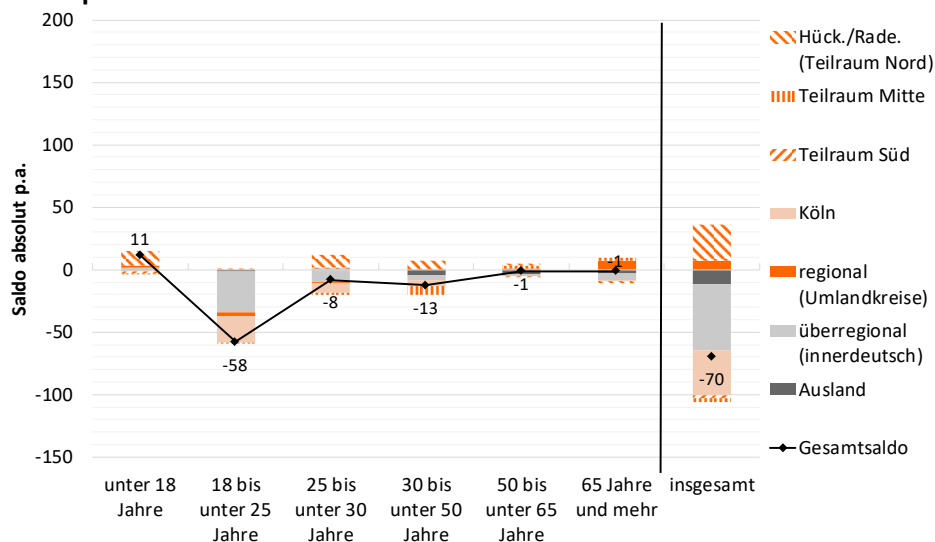
empirica

Abbildung 9: Wanderungssalden nach Ziel/Herkunft u. Alter in drei Phasen, Wipperfürth, 2001-2014

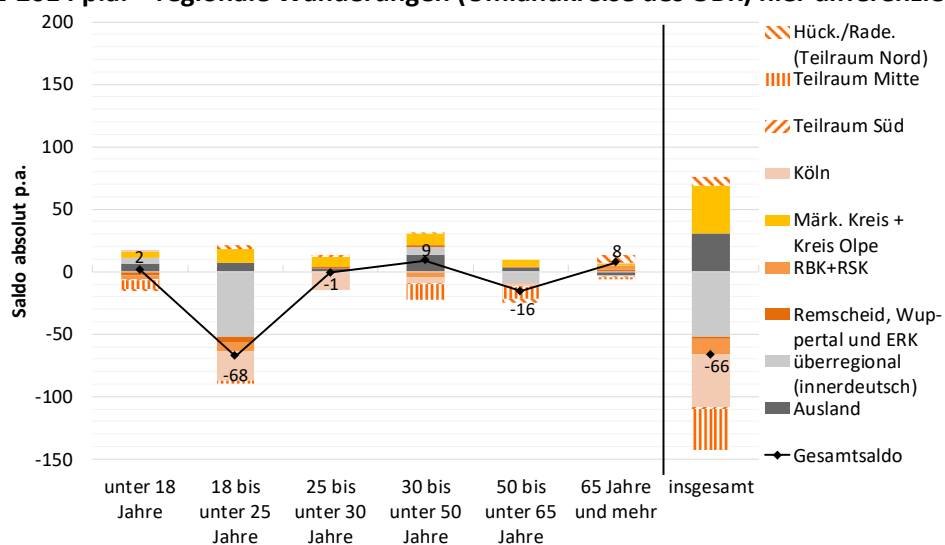
2001-2005 p.a.



2006-2010 p.a.



2011-2014 p.a. – regionale Wanderungen (Umlandkreise des OBK) hier differenziert



Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

empirica

2.3 Zuzugsjahre bestimmen heutige Altersstruktur

Die Babyboomer-Jahrgänge, heute etwa 50 Jahre alt, sind in allen drei Städten die mit Abstand stärkste Altersgruppe (Abbildung 10). Besonders hoch ist ihr Anteil in *Hückeswagen*. In *Radevormwald*, das seit Jahren auch Zuzugsziel von Senioren ist (vgl. Abbildung 7), leben besonders viele Hochbetagte. Der Anteil der jüngeren Jahrgänge ist in *Wipperfürth* am höchsten und in *Radevormwald* am niedrigsten.

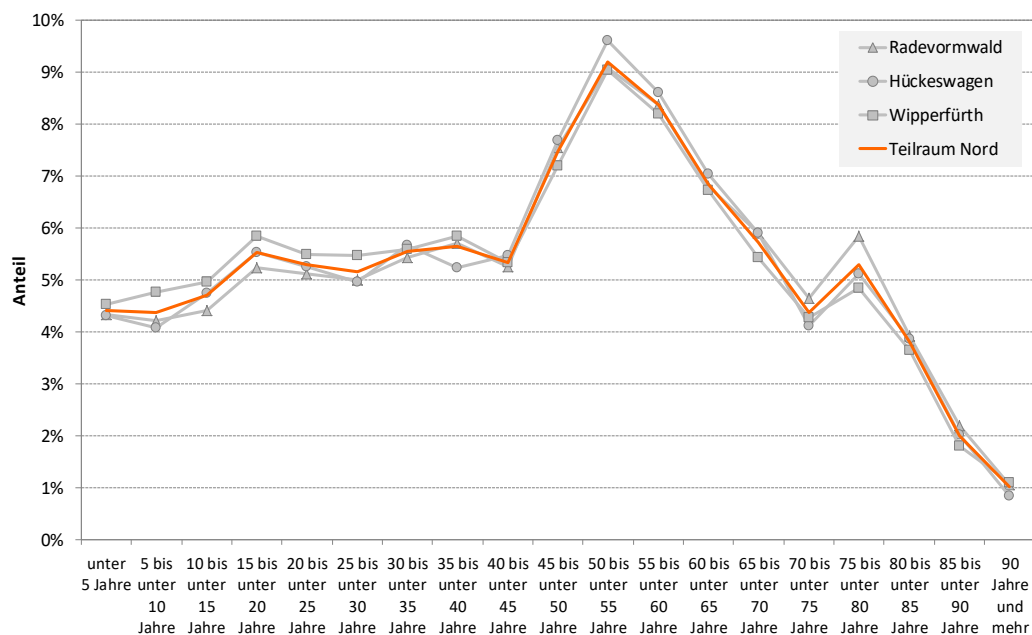
Altersstruktur

Anfang der 1990er Jahre, als die Babyboomer-Jahrgänge erst Mitte 20 waren, sah die Altersstruktur in allen drei Städten noch anders aus (vgl. graue Fläche in Abbildung 11 bis Abbildung 13): Je nach Zeitraum und Stärke der Familienzuzugswanderung in den nachfolgenden Jahren und auch dem Ausmaß der Abwanderung junger Menschen, wuchs der „Babyboomer-Hügel“ in den drei Städten noch, vor allem durch Zuzug dieser – damals noch jungen – Familien. Zudem sind aus den damals drei „Hügeln“ (Vorkriegsjahrgänge, Babyboomer und deren Kinder) nun nur noch zwei „Hügel“ geworden: Die Vorkriegsjahrgänge (inzwischen etwa 80 Jahre alt) und die Babyboomer-Jahrgänge (inzwischen etwa 50 Jahre alt) sind noch da; ihre Kinder (inzwischen etwa 20 Jahre alt) aber nicht. Viele von ihnen leben derzeit zur Ausbildung und Studium in anderen Städten und Regionen Deutschlands. Ob sie danach in ihre Heimatstädte zurückkehren, ist noch ungewiss.

Demografischer Wandel

Fazit: Die deutschlandweit typische sehr ungleichmäßige Altersstruktur führt auch in den drei Städten des Teilraums Nord in Zukunft zu einem überproportionalen Anstieg der Seniorenzahlen. Dieser demografische Wandel wird sich fortsetzen. Er führt in Zukunft tendenziell zur Schrumpfung (weil potenzielle Eltern fehlen), zur Alterung (weil Kinder fehlen) und zu Immobilität an den Wohnungsmärkten (weil man im Alter seltener umzieht). Damit wird die räumliche Steuerung der Wohnungsnachfrage in Zukunft schwieriger. Das Zeitfenster, in dem noch recht viele junge mobile Haushalte nach Wohnungen suchen, ist kurz.

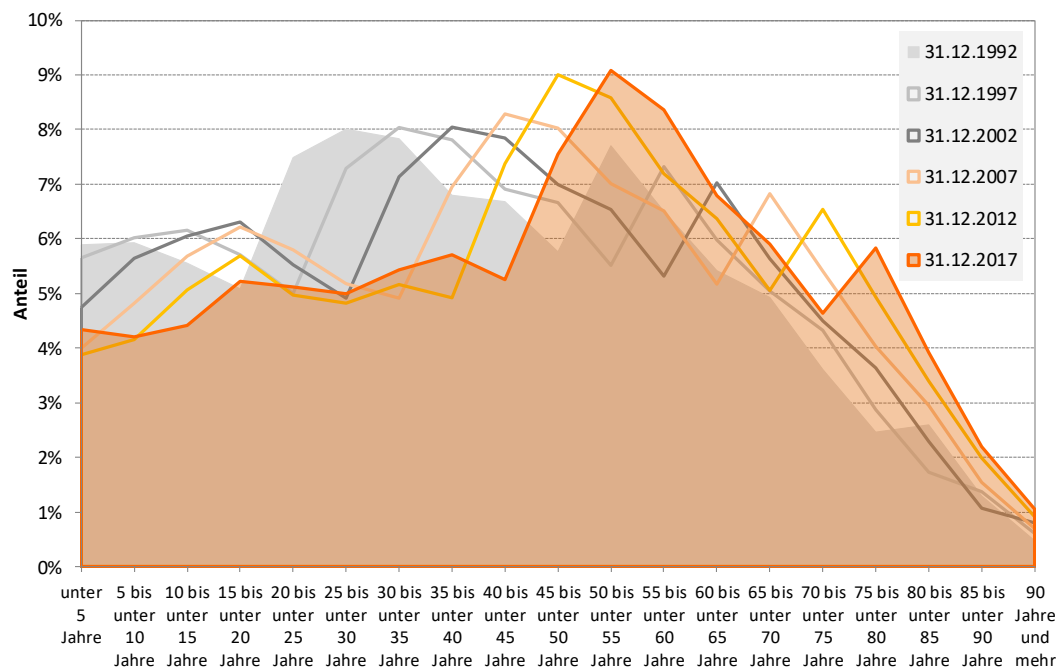
Abbildung 10: Heutige Altersstruktur, Städtevergleich im Teilraum Nord des OBK, 31.12.2017



Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

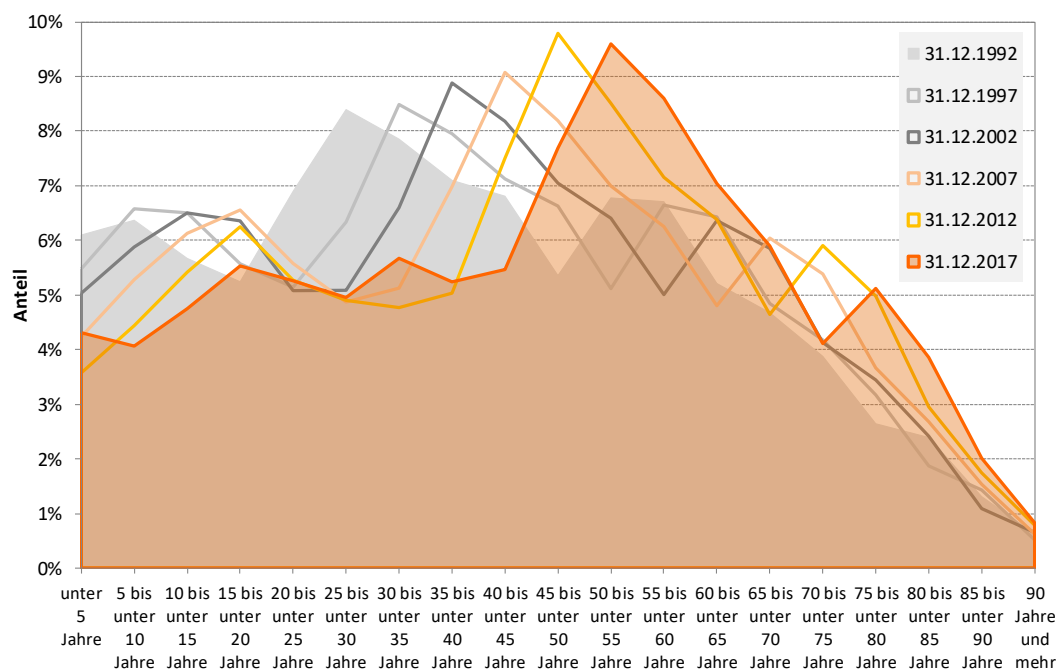
empirica

Abbildung 11: Veränderung der Altersstruktur, Radevormwald, 1992-2017



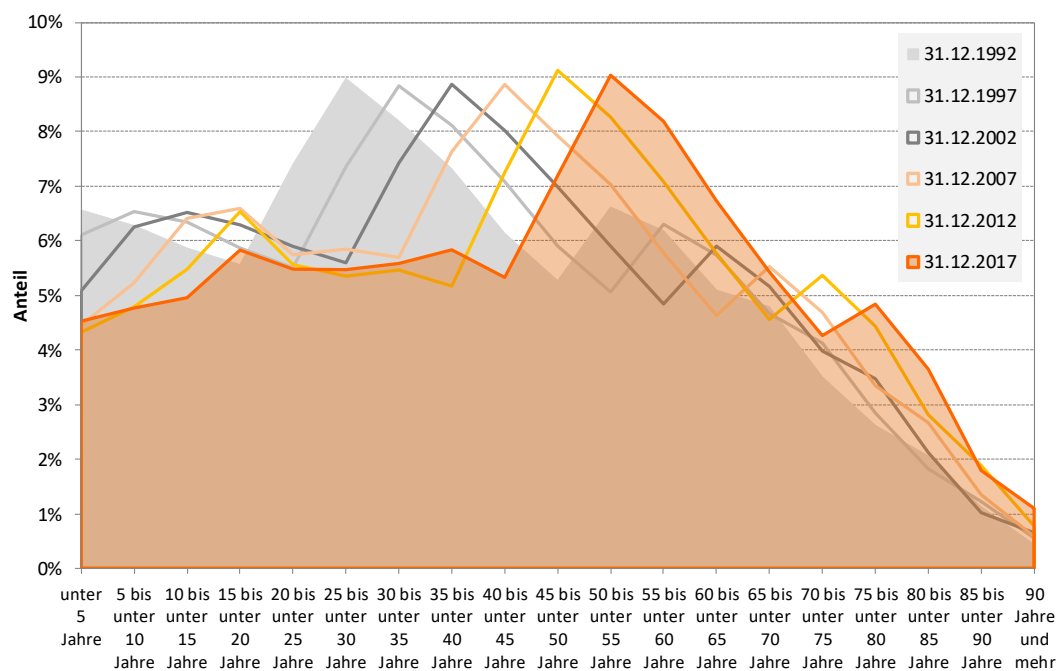
Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

empirica

Abbildung 12: Veränderung der Altersstruktur, Hückeswagen, 1992-2017

Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

empirica

Abbildung 13: Veränderung der Altersstruktur, Wipperfürth, 1992-2017

Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

empirica

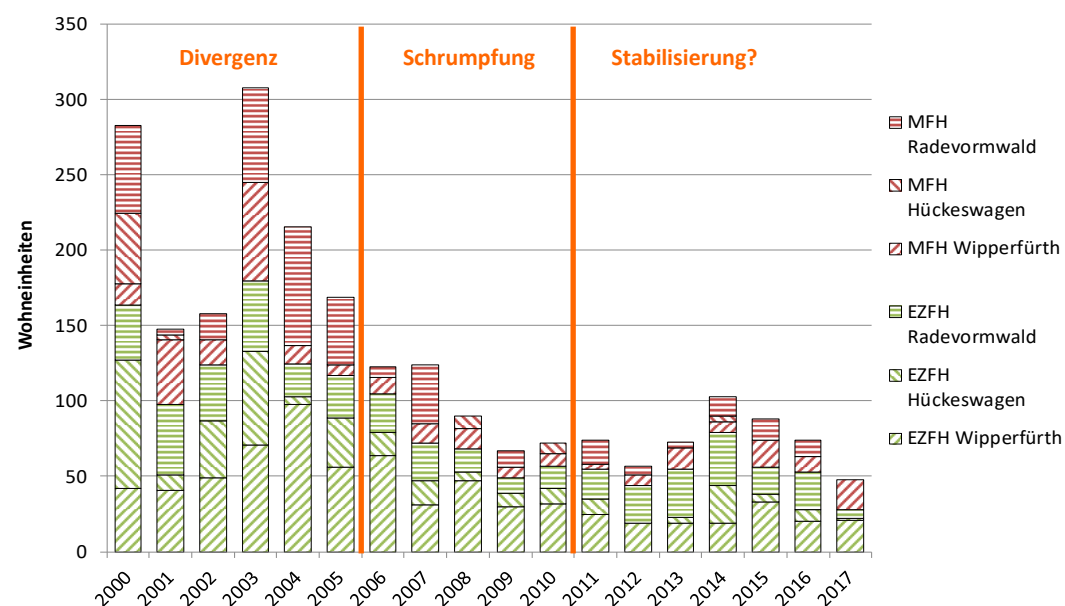
2.4 Divergierende Bautätigkeit in den drei Städten – kaum noch Geschosswohnungsbau

Die Bautätigkeit ist im Teilraum Nord seit Anfang der 2000er Jahre rückläufig (Abbildung 14): Bis 2005 werden vor allem in *Wipperfürth* noch sehr viele Ein- und Zweifamilienhäuser gebaut (Abbildung 15), in einzelnen Jahren zusätzlich auch noch viele Geschosswohnungen (Abbildung 16). Danach sinkt in allen Städten die Bauleistung. In *Wipperfürth* entstehen zwar zunächst noch relativ viele Einfamilienhäuser, seit 2012 werden auch in *Wipperfürth* kaum noch neue Häuser und Wohnungen gebaut. Auch in *Hückeswagen* werden Anfang der 2000er Jahre noch recht viele Häuser gebaut, dann allerdings – mit Ausnahme des Jahres 2014 – durchgehend nur noch sehr wenige. Geschosswohnungen werden in *Hückeswagen* im gesamten Zeitraum praktisch gar nicht erstellt. Die Bautätigkeit in *Radevormwald* verläuft genau in umgekehrter Richtung: In *Radevormwald* sind selbst Anfang der 2000er Jahre nur wenige Häuser gebaut worden, allerdings durchaus einige Geschosswohnungen. Seit 2008 spielt der Neubau von Wohnungen aber auch hier keine Rolle mehr. Dafür werden 2011 in *Radevormwald* erstmals wieder mehr Häuser gebaut – und dies gegen den Trend in den anderen beiden Städten. Deutlich wird diese gegenläufige Bewegung in Abbildung 17: In den ersten beiden Phasen entstehen bis zu 60 % aller Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern, die im Teilraum Nord gebaut werden, in *Wipperfürth*; seit 2014 sind es nur noch 40 %. Umgekehrt verhält es sich für *Radevormwald*: Während in den ersten beiden Phasen teilweise nur ein Viertel des Hausneubaus hier entsteht, ist es inzwischen fast die Hälfte.

Rückläufige
Neubauzahlen

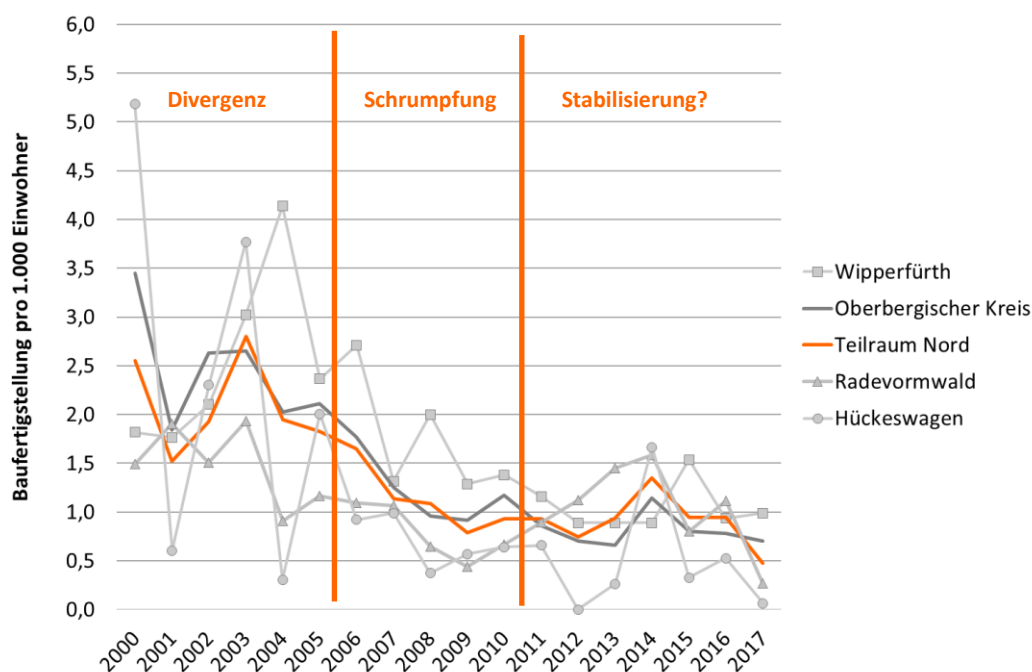
Fazit: Seit 2000 ist der Wohnungsbau im Teilraum Nord rückläufig. Während in *Hückeswagen* und *Wipperfürth* zunächst noch relativ intensiv Ein- und Zweifamilienhäuser gebaut wurden und die Intensität inzwischen auf die Hälfte zurückgegangen ist, ist in *Radevormwald* die Bauintensität mit der Zeit größer geworden. Hier wurden 2013 und 2014 wieder fast so viele Ein- und Zweifamilienhäuser gebaut wie zum Anfang der 2000er Jahre (Abbildung 15). Der Geschosswohnungsbau ist allerdings überall fast zum Erliegen gekommen.

Abbildung 14: Baufertigstellungen, Städtevergleich im Teilraum Nord des OBK Kreises, 2001-2017



empirica

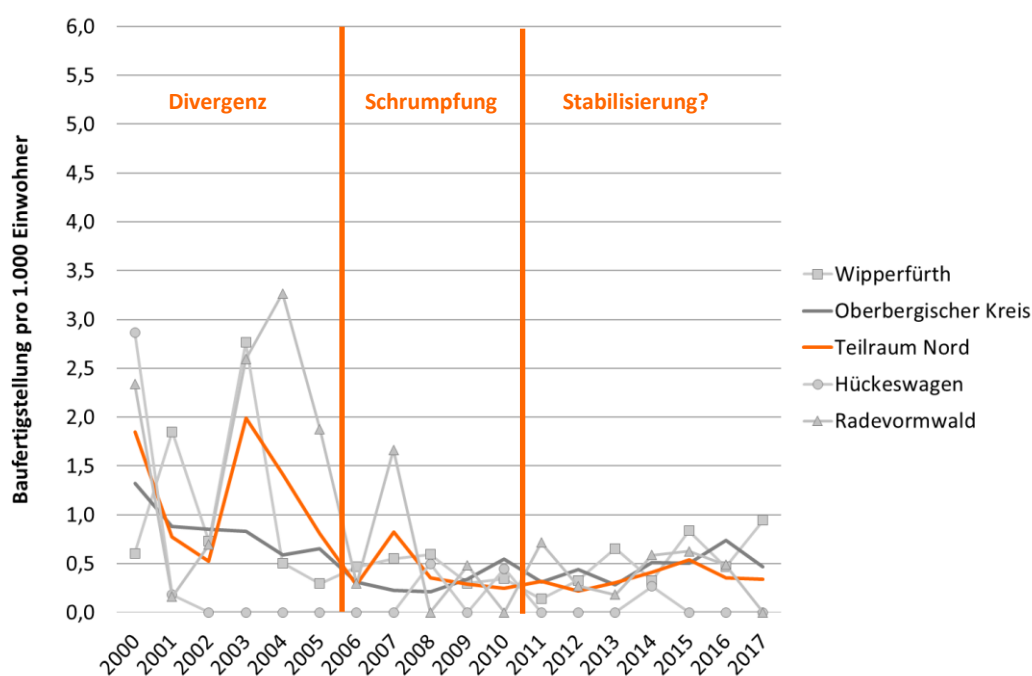
Abbildung 15: Bauintensität von Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern, Städtevergleich im Teilraum Nord des OBK, 2000-2017



Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

empirica

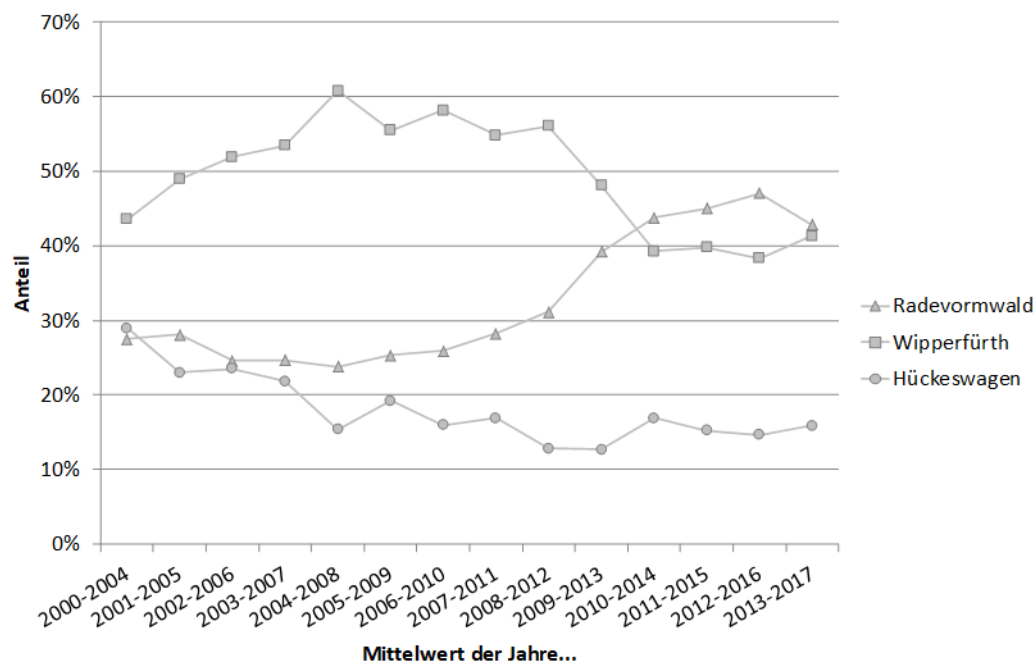
Abbildung 16: Bauintensität von Wohnungen in Mehrfamilienhäusern, Städtevergleich im Teilraum Nord des OBK, 2000-2017



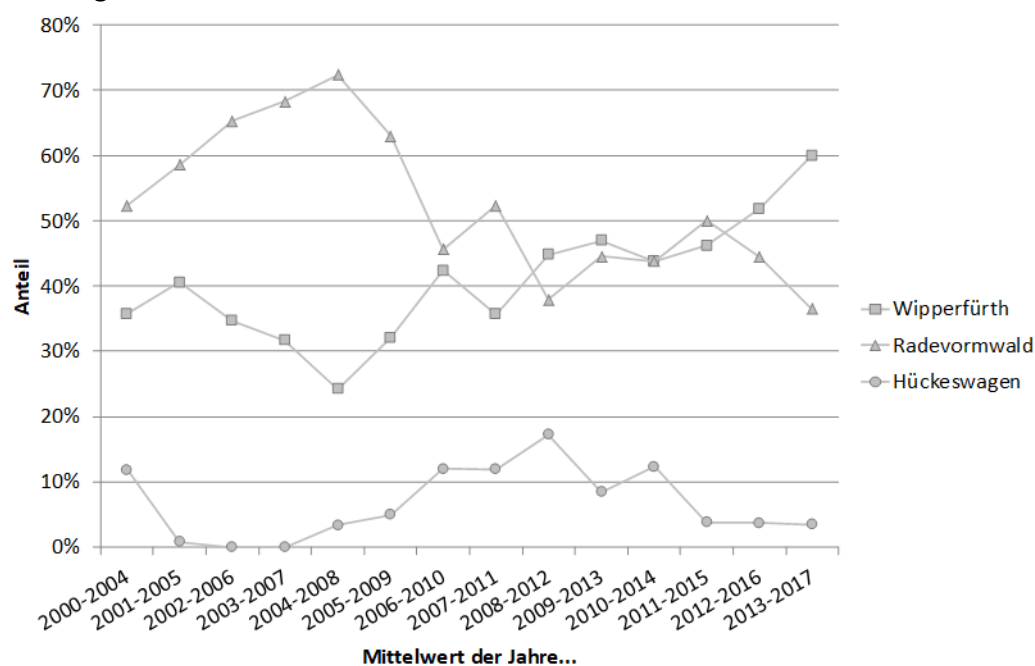
Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

empirica

Abbildung 17: Baufertigstellungen im Teilraum Nord: Anteile der Städte an der Bauleistung im Teilraum Nord (100 %), 2000-2017
Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern



Wohnungen in Mehrfamilienhäusern



Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

empirica

2.5 Unterschiedliche Wohnungsbestände

Im Teilraum Nord wurde vor allem in den 1970er Jahren viel gebaut, während hier in den 1990er Jahren weniger Wohnungen als im Durchschnitt des Oberbergischen Kreises entstanden (Abbildung 18). Die Wohnungsbestände in *Radevormwald* und *Hückeswagen* sind relativ alt: In beiden Städten ist der Anteil von Wohnungen mit einem Baujahr vor 1949 höher als in *Wipperfürth*. Zudem gibt es in *Radevormwald* relativ viele Wohnungen aus den 1950er bis 1970er Jahren, in *Hückeswagen* hingegen relativ viele Wohnungen aus den 1980er Jahren. Der Wohnungsbestand in *Wipperfürth* ist deutlich jünger: Hier wurde jede vierte Wohnung erst nach den 1980er Jahren gebaut (in den beiden anderen Städten ist es jede Fünfte). Neue Wohnungen mit einem Baujahr nach 2000 machen fast 13 % des Wohnungsbestands in *Wipperfürth* aus (in *Radevormwald* und *Hückeswagen* jeweils nur rd. 8 %).

Baualter

Baualter und Leerstand hängen oft zusammen. Dies scheint auch im Teilraum Nord des Oberbergischen Kreises zu gelten (Abbildung 19): In *Radevormwald* und *Hückeswagen* standen gemäß Zensus 2011 wie im Durchschnitt des Oberbergischen Kreises rd. 4,5 % der Wohnungen leer. In *Wipperfürth* betrug der Leerstand – im deutlich jüngeren Wohnungsbestand – nur rd. 3,5 %.

Leerstandsquote

Je nördlicher die Stadt liegt, desto geringer ihre Ein- und Zweifamilienhausquote (Abbildung 20): In *Wipperfürth* liegen 64 % der Wohnungen in Ein- oder Zweifamilienhäusern und damit ähnlich viele wie im Durchschnitt des Oberbergischen Kreises. In *Hückeswagen* sind es nur noch 58 % und in *Radevormwald* 43 %.

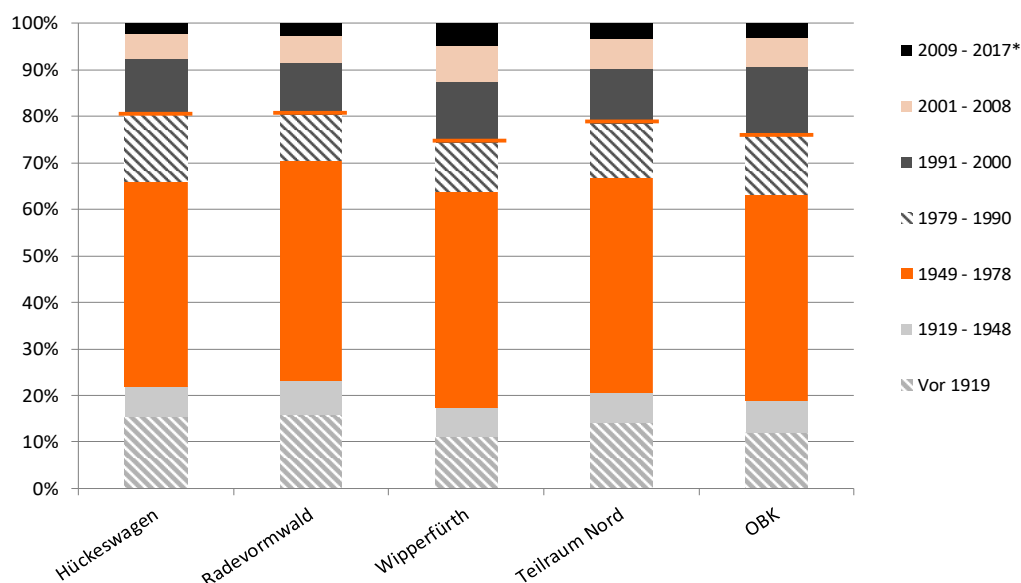
Einfamilienhaus-
quote

4% des Wohnungsbestands in *Hückeswagen* waren lt. Zensus 2011 preisgebundene Mietwohnungen (Abbildung 21). Zwischen 1990 und 2017 ist die Zahl der preisgebundenen Wohnungen kontinuierlich gesunken (Abbildung 22). Gemäß Modellrechnungen der NRW.BANK von 2017 wird es 2030 in *Hückeswagen* noch 480 gebundene Mietwohnungen geben, wenn bis dahin keine neuen hinzukommen. Neue Preisbindungen können beim *Neubau* von Sozialwohnungen entstehen, aber auch durch den *Kauf von Belegungsrechten* im Bestand erworben werden. Benennungsrechte können helfen, die bedürftigsten Haushalte zuerst mit Wohnraum zu versorgen.

Sozialwohnungs-
bestand

Fazit: In *Wipperfürth* ist der Wohnungsbestand besonders jung und es stehen nur wenige Wohnungen leer. In *Radevormwald* und *Hückeswagen* ist der Wohnungsbestand etwas älter und es gibt moderate Leerstände. Der Geschosswohnungsanteil nimmt Richtung Norden (Bergisches Städtedreieck) zu.

Abbildung 18: Wohnungsbestand* nach Baualtersklassen, Städtevergleich im Teilraum Nord des OBK, 2017**



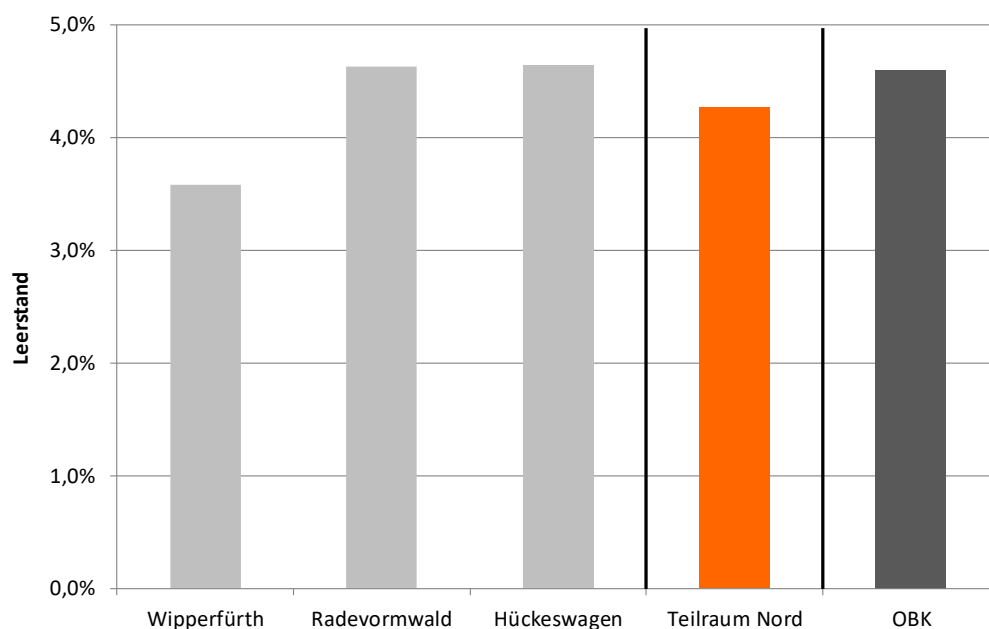
*inkl. WE in Nicht-Wohngebäuden und Wohnheimen

**Baualtersklassen gemäß Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Zensus 2011, 2009-2017 hier: Baufertigstellungen dieser Jahre, Anteile damit berechnet.

Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

empirica

Abbildung 19: Wohnungsleerstand*, Städtevergleich im Teilraum Nord des OBK, Zensus 2011

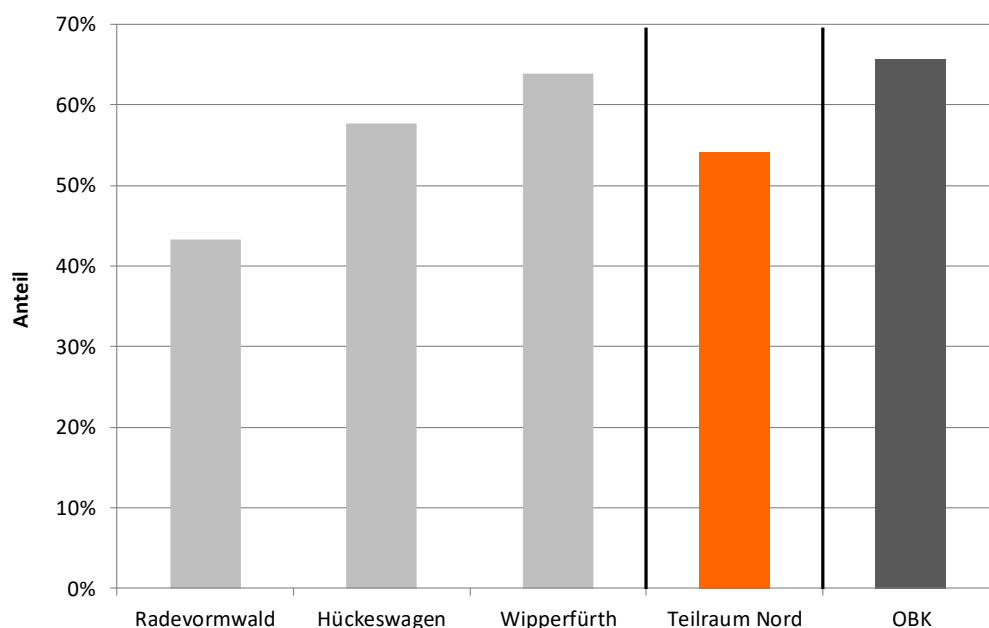


*Anteil leerstehende Wohnungen an allen Wohnungen

Quelle: Zensus 2011, eigene Darstellung

empirica

Abbildung 20: Einfamilienhausanteil*, Städtevergleich im Teilraum Nord des OBK, 2017

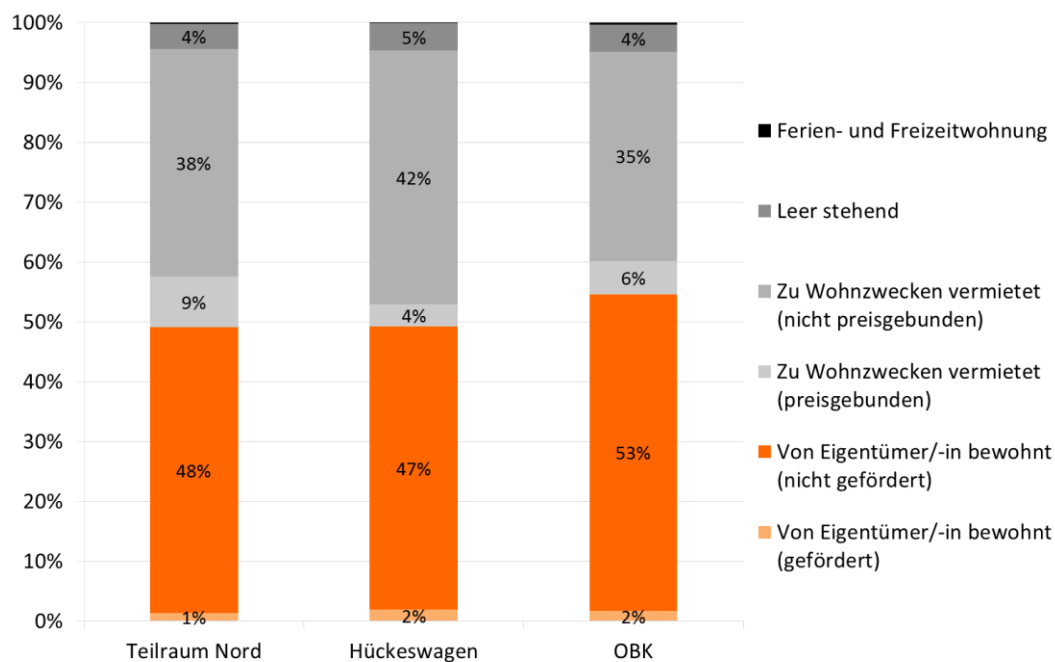


* Anteil Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern an allen Wohnungen in Wohngebäuden (ohne Wohnheime).

Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

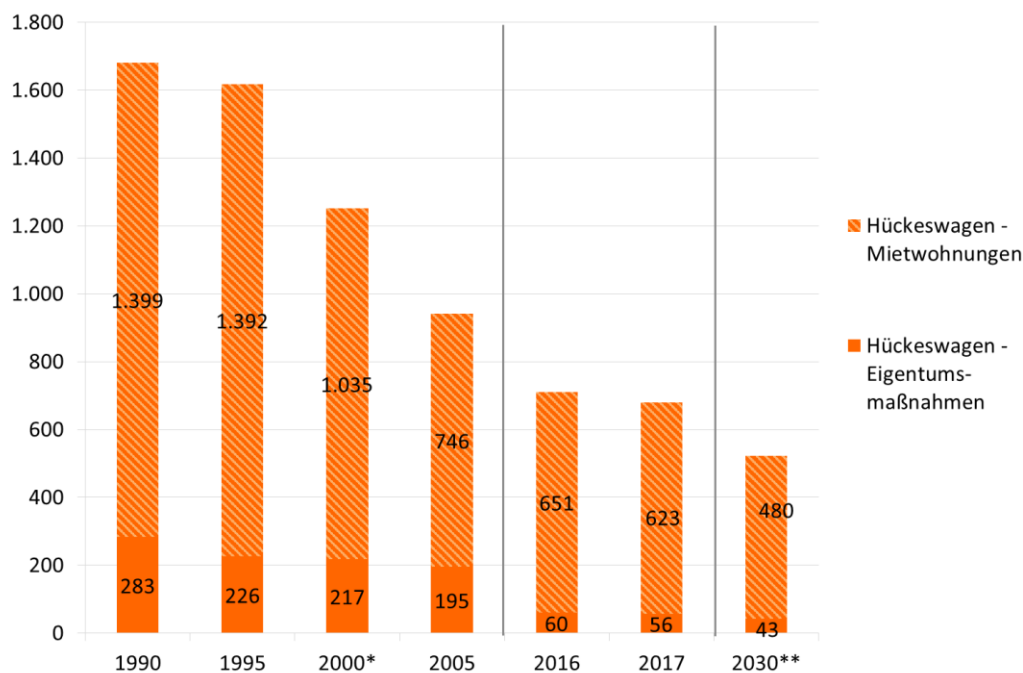
empirica

Abbildung 21: Wohnungsbestand in Wohngebäuden* nach Art der Wohnungsnutzung, Hückeswagen im Vergleich, 2011



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Zensus 2011); NRW.BANK (entnommen aus: NRW.BANK, Preisgebundener Wohnungsbestand 2010); eigene Berechnungen und Darstellung

empirica

Abbildung 22: Preisgebundener Wohnungsbestand in Wohngebäuden, Hückeswagen, 1990 bis 2030

* Daten für Eigentumsmaßnahmen von empirica geschätzt (für das Jahr 2000 und in der Modellrechnung vom Jahr 2030 liegen nur Daten zu Mietwohnungen vor). - ** Bestand, wenn kein weiterer Neubau bis 2030 (Modellrechnung der NRW.BANK), Daten für Eigentumsmaßnahmen geschätzt.

Quelle: NRW.BANK (1990-2005: eigene Berechnungen, 2030: entnommen aus: NRW.BANK, Preisgebundener Wohnungsbestand 2017, Düsseldorf, Sep. 2018); eigene Darstellung **empirica**

2.6 Steigende Hauspreise als Knappheitsindikator

Die Mieten für gebrauchte Wohnungen im Teilraum Norden unterscheiden sich nicht vom Durchschnitt des Oberbergischen Kreises (Abbildung 23): Anfang 2012 liegen sie noch bei etwa bei 5,20 Euro/qm und sind seitdem auf etwa 6,00 Euro/qm gestiegen. Seit 2014 steigen die Mieten leicht kontinuierlich an: Im Durchschnitt des Oberbergischen Kreises und des Teilraums Nord sowie in *Radevormwald* sind es im Schnitt rd. +2,5 % p.a. Der Anstieg ist in *Hückeswagen* mit 2,0 % p.a. nur etwas kleiner und in *Wipperfürth* mit 2,8 % p.a. nur etwas größer. Anfang 2018 unterscheiden sich die Mieten also weiterhin nur kaum: In *Wipperfürth* liegen sie inzwischen bei rd. 6,20 Euro/qm, in *Hückeswagen* bei rd. 6,00 Euro/qm (so wie im Durchschnitt des Teilraums und des gesamten Oberbergischen Kreises) und in *Radevormwald* immerhin bei 5,80 Euro/qm.

Mieten

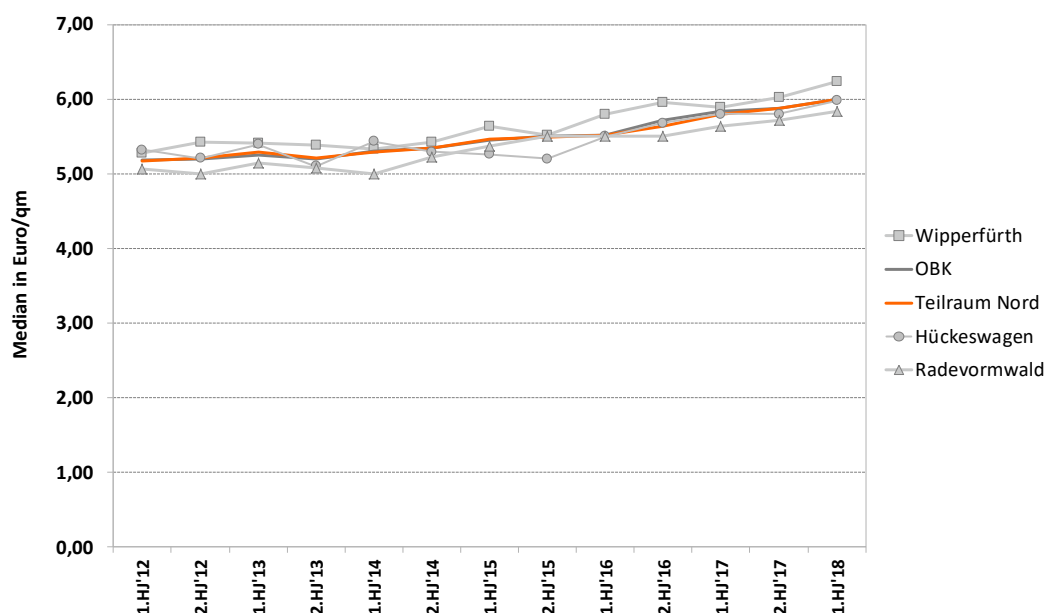
Gebrauchte Ein- und Zweifamilienhäuser hingegen sind im Teilraum Nord deutlich teurer als im Durchschnitt des Oberbergischen Kreises: Sie kosten Anfang 2012 im Teilraum Nord rd. 1.350 Euro/qm, im Durchschnitt des Oberbergischen Kreises hingegen nur rd. 1.150 Euro/qm (Abbildung 24). Dies könnte auf die Nähe zu Wuppertal, Remscheid und Solingen zurückzuführen sein. Innerhalb des Teilraums haben sich die Unterschiede zwischen den Städten allerdings in den letzten Jahren vergrößert: In *Hückeswagen* liegen die Kosten bei rd. 1.350 Euro/qm und in *Wipperfürth* und *Radevormwald* jeweils bei rd. 1.300 Euro/qm. In den sechs Jahren bis Anfang 2018 steigen die Kaufpreise jedoch unterschiedlich: In *Hückeswagen* (+4,5 %) und *Radevormwald* (rd. +4,0 %) sind die Preisan-

Kaufpreise

stiege (auf rd. 1.750 bzw. 1.650 Euro/qm) höher als in *Wipperfürth* (rd. +2,0 % p.a. auf rd. 1.450 Euro).

Fazit: Kaufpreise und Mieten sind Knappheitsindikatoren auf den Wohnungsmärkten. In allen drei Städten im Teilraum Nord steigen sowohl die Mieten als auch die Kaufpreise. In *Hückeswagen*, wo in den letzten Jahren kaum noch Ein- und Zweifamilienhäuser gebaut wurden, sind die Kaufpreise am stärksten gestiegen. Das Angebot wächst dort derzeit offenbar langsamer als die Nachfrage. Auch in *Radevormwald* gab es in den letzten Jahren deutliche Anstiege bei den EZFH-Kaufpreisen.

Abbildung 23: Mieten für gebrauchte Wohnungen*, Städtevergleich im Teilraum Nord des OBK, 2012-2018

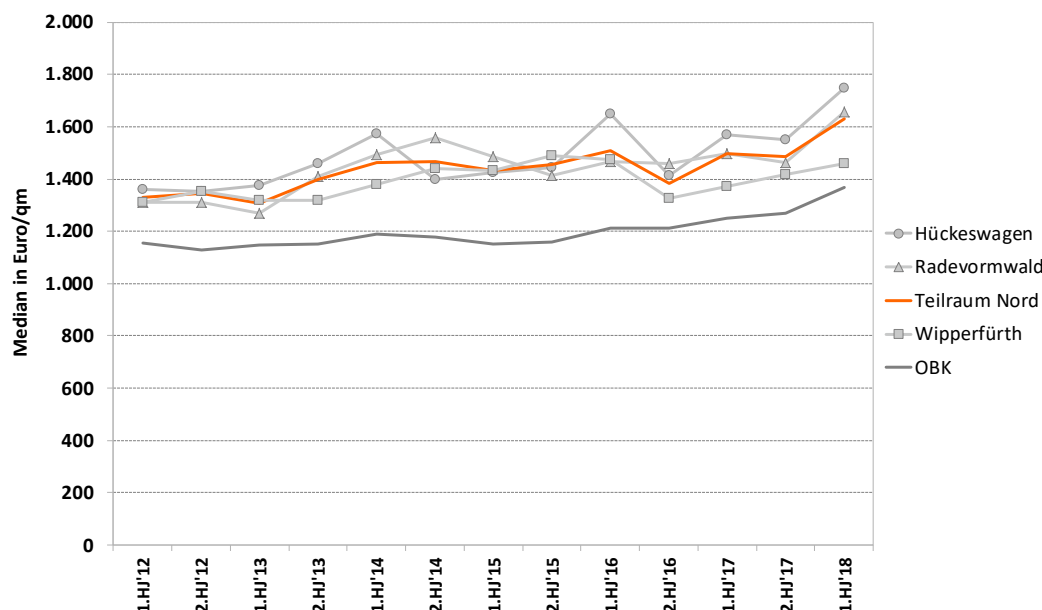


*Mittlere Mieten für öffentlich inserierte, mind. drei Jahre alte Mietwohnungen (Median in Euro/qm je Quartal).

Quelle: empirica-Preisdatenbank (Basis: empirica-systeme)

empirica

Abbildung 24: Kaufpreise für gebrauchte Ein- und Zweifamilienhäuser*, Städtevergleich im Teilraum Nord des OBK, 2012-2018



*Mittlere Kaufpreise für öffentlich inserierte, mindestens drei Jahre alte Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern (Median in Euro/qm je Quartal).

Quelle: empirica-Preisdatenbank (Basis: empirica-systeme)

empirica

2.7 Zusammenhang zwischen Bautätigkeit und Zuwanderung

Mittelt man der Übersicht halber die Baufertigstellungen und die Wanderungssalden jeweils über fünf Jahre, zeigt sich ein zeitlicher Zusammenhang zwischen Zuwanderung und dem Neubau von Ein- und Zweifamilienhäusern: In Jahren mit hoher Bauleistung ist auch jeweils die Zuwanderung am stärksten (Abbildung 27f.):

Bisherige
Entwicklung

- **Radevormwald:** Anfang der 2000er Jahre wird noch viel gebaut, allerdings hauptsächlich Geschosswohnungen. Anders als die anderen beiden Städte verliert *Radevormwald* schon in dieser Zeit Einwohner durch Abwanderung. In den Jahren bis 2010 bricht die Bautätigkeit in *Radevormwald* auf weniger als die Hälfte ein, und gleichzeitig verdoppeln sich die Abwanderungsverluste. Erst in der Phase 2011 bis 2014 werden wieder mehr Ein- und Zweifamilienhäuser gebaut und gleichzeitig wird erstmals die Abwanderung aus *Radevormwald* gestoppt (Abbildung 25 und Abbildung 26).⁵
- **Hückeswagen:** In *Hückeswagen* werden fast nur Ein- und Zweifamilienhäuser gebaut, keine Mehrfamilienhäuser (Abbildung 27). Am stärksten war die Bautätigkeit Anfang der 2000er Jahre, seitdem ist sie erst auf ein Drittel (2006 bis 2014) und zuletzt sogar nochmal um die Hälfte zurückgefallen (2015 bis 2017). Parallel dazu lässt die Zuwanderung nach, und es kommt bis 2010 im Saldo sogar zu einer Abwanderung (Abbildung 28). Obwohl sich die Bautätigkeit ab 2011

⁵ Die Jahre 2015 bis 2017 sind hier nur nachrichtlich angegeben. Durch den starken Flüchtlingszustrom im Jahr 2015 kam es unabhängig von der Neubautätigkeit zu einer starken Zuwanderung in alle drei Städte.

nicht wieder ausweitet, ziehen ab 2011 allerdings doch wieder mehr Familien nach *Hückeswagen* zu (vor allem aus den Umlandkreisen und dem Ausland, vgl. Abbildung 8), was den Wanderungssaldo wieder ausgleicht. Da es kaum Neubau in dieser Zeit gab, müssen diese zusätzlichen Familien in die Bestände gezogen sein. Dies hat den Druck auf den Wohnungsmarkt erhöht („Man rückt zusammen“). Die Hauspreise in *Hückeswagen* sind seit 2012 stärker gestiegen als in den andere beiden Städten (vgl. Abbildung 24).

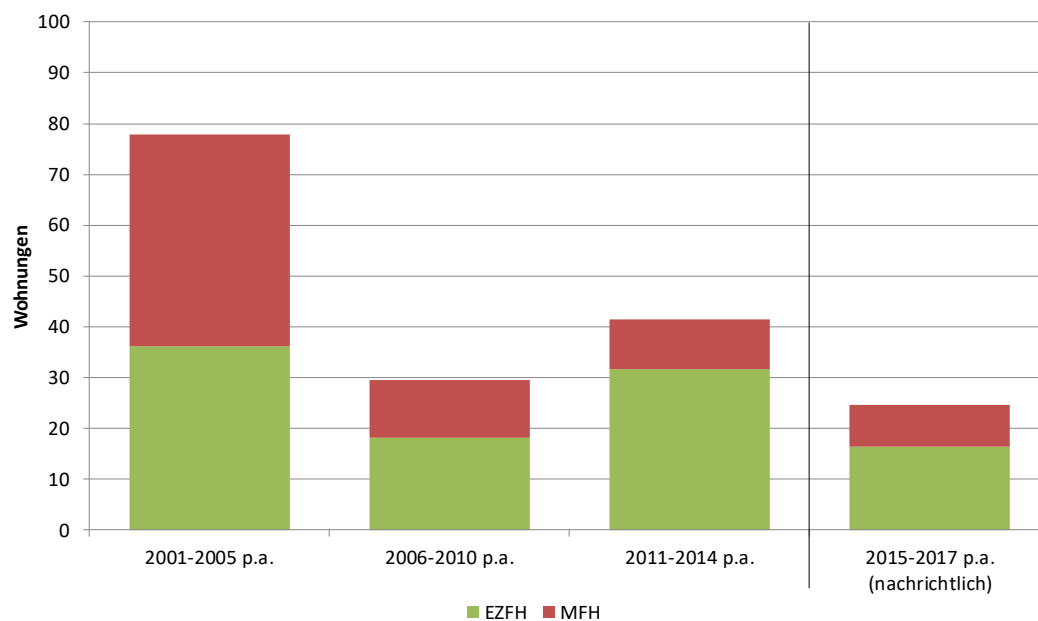
- **Wipperfürth:** Auch in *Wipperfürth* geht die Bautätigkeit kontinuierlich zurück. Erst seit 2015 kann sie durch etwas verstärkten Geschosswohnungsbau auf niedrigem Niveau gehalten werden (Abbildung 29). Parallel dazu ist die Nettozuwanderung, die es Anfang der 2000er Jahre noch gab, in eine Abwanderung umgeschwungen (Abbildung 30). Hintergrund ist, dass inzwischen praktisch keine Familien mehr im Saldo nach *Wipperfürth* zuziehen, während gleichzeitig junge Erwachsene weiterhin netto abwandern (vgl. Abbildung 9).

Im Trend der nächsten Jahre ist hinsichtlich der Wanderungsmuster am ehesten mit einer Fortsetzung der Jahre 2011 bis 2014 zu rechnen. Die zukünftige globale Migration ist ungewiss und aus kommunaler Sicht ohnehin nicht beeinflussbar. Beeinflussbar ist aber bis 2030 der Zuzug von (in Deutschland bereits ansässigen) jungen Familien: Die Babyboomer-Kinder werden bis 2030 ihre Ausbildung und ihr Studium abschließen und Familien gründen. Sie werden möglicherweise in ihre Heimatstädte im Teilraum Nord zurückkehren wollen. Denn die Aussichten, in Pendlerentfernung auf dem Arbeitsmarkt der Region Köln/Düsseldorf/Gummersbach einen Arbeitsplatz zu finden, sind gut.

Zukunftsaussichten

Die offene Frage ist, wo diese Babyboomer-Kinder dann, wenn sie im entsprechenden Alter sind (also etwa 2025), Wohnungen finden, die ihren Anforderungen als junge Familie entsprechen. Unsicher ist auch, wie viele von ihnen Neubaueinfamilienhäuser suchen und wie viele auch in gebrauchte Häuser ziehen würden.

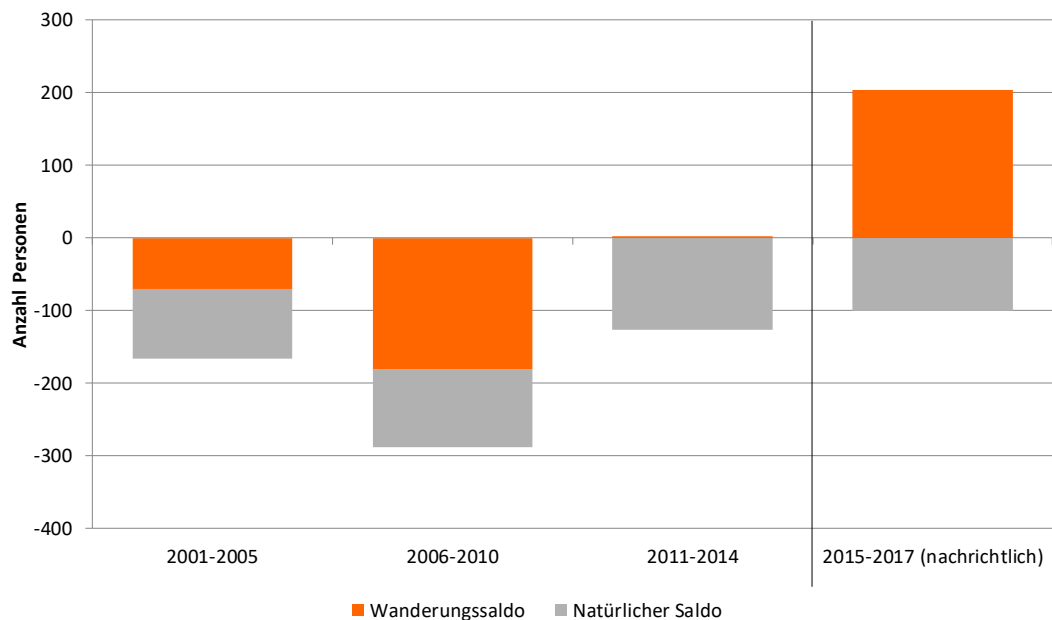
Fazit: Kommunen mit einem – in Bezug auf Lage, Qualität, Zustand, Größe, Alter und Preis – guten Wohnungsangebot für Familien werden bessere Chancen haben, diese Familien für sich (zurück) zu gewinnen als andere Kommunen.

Abbildung 25: Baufertigstellungen, Radevormwald, 2001-2017

EZFH = Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern, MFH = Wohnungen in Mehrfamilienhäusern (Geschosswohnungen)

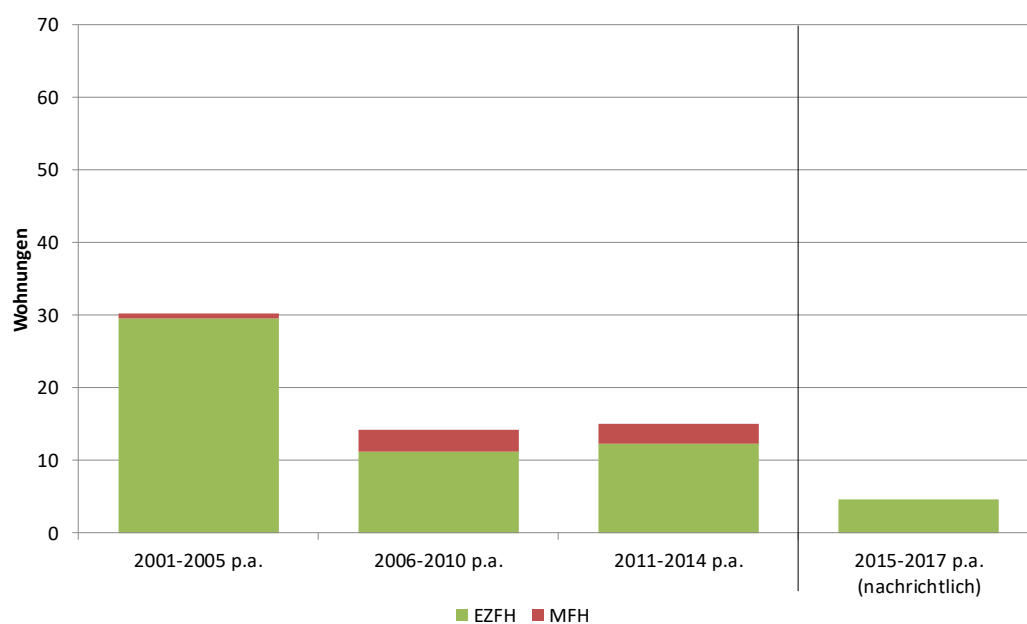
Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

empirica

Abbildung 26: Bevölkerungssalden, Radevormwald, 2001-2017

Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

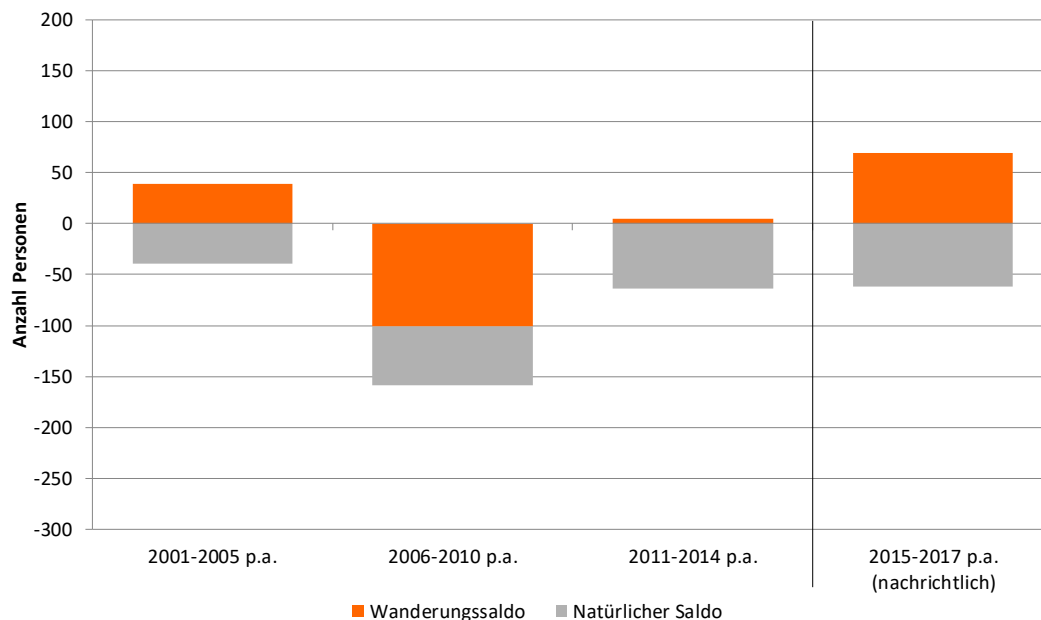
empirica

Abbildung 27: Baufertigstellungen, Hückeswagen, 2001-2017

EZFH = Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern, MFH = Wohnungen in Mehrfamilienhäusern (Geschosswohnungen)

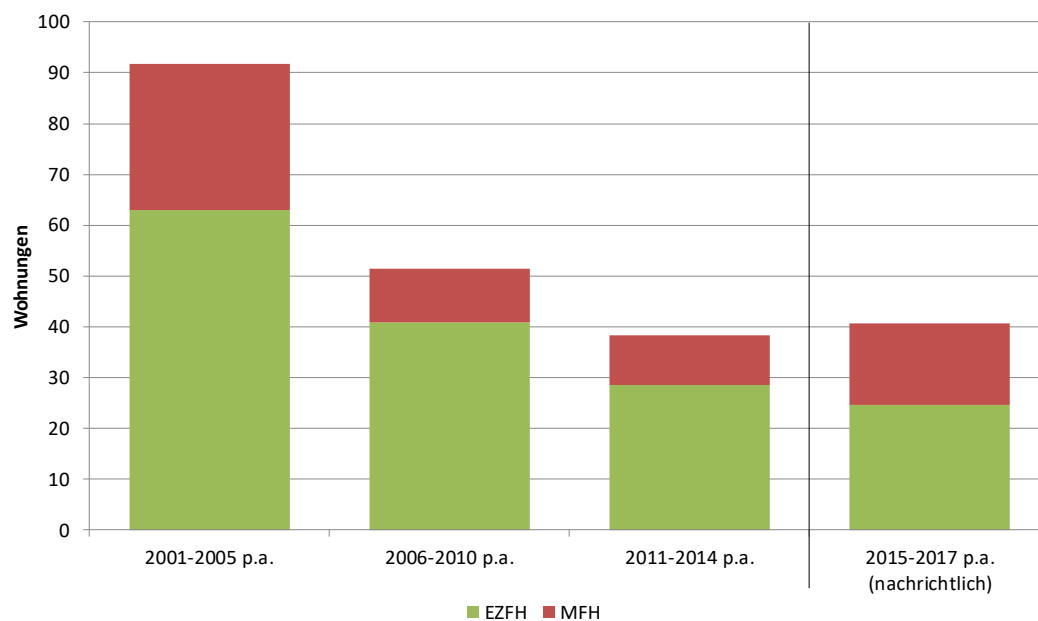
Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

empirica

Abbildung 28: Bevölkerungssalden, Hückeswagen, 2001-2017

Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

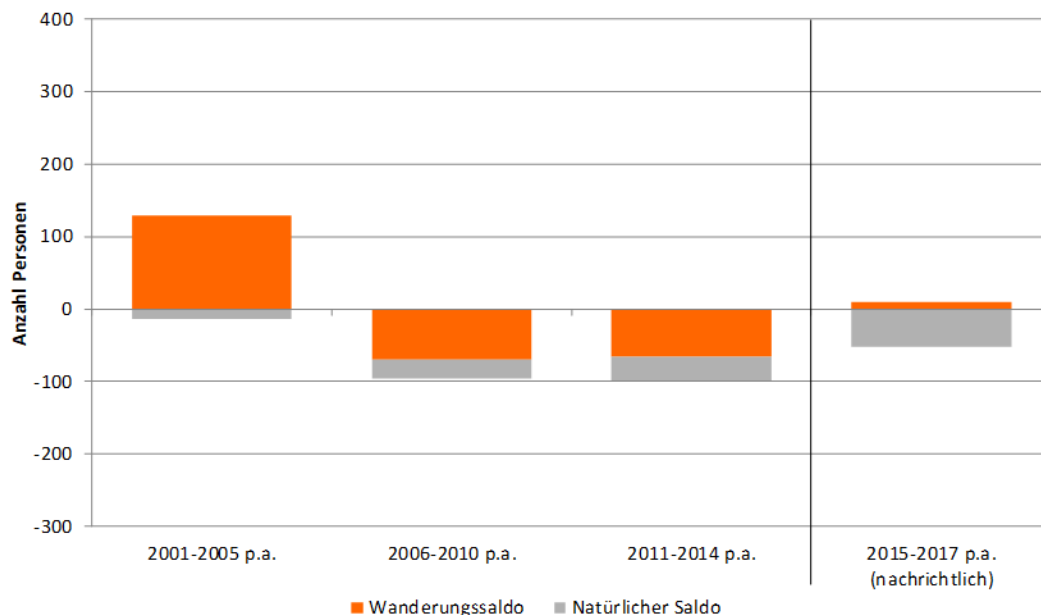
empirica

Abbildung 29: Baufertigstellungen, Wipperfürth, 2001-2017

EZFH = Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern, MFH = Wohnungen in Mehrfamilienhäusern (Geschosswohnungen)

Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

empirica

Abbildung 30: Bevölkerungssalden, Wipperfürth, 2001-2017

Quelle: IT.NRW, eigene Darstellung

empirica

3 Modellrechnung bis 2030: Bauvolumen, Einwohnerentwicklung, Altersstruktur

3.1 Zum Umgang mit Unsicherheit

Es ist nicht vorhersehbar, wie viele Personen in den nächsten Jahren in den Oberbergischen Kreis zuziehen wollen – sei es aus Köln, den Nachbarkreisen, anderen Orten Deutschlands oder dem Ausland. Daher wird man auch die Wohnungsnachfrage nicht punktgenau „vorhersagen“ können. Jede Kommune kann sich aber auf verschiedene Szenarien *vorbereiten*. In Kommunen, die für die gesamte *Bandbreite* der möglichen Wohnungsnachfrage gewappnet sind, können Politik und Verwaltung auf die Wohnungsmarktentwicklung der nächsten Jahre schneller reagieren. Eine kontinuierliche Wohnungsmarktbeobachtung ist also unerlässlich. Wichtig bei jeder Zukunftsbetrachtung ist es, nicht nur *einer* Zahl zu glauben: Es kann auch (leicht) anders kommen.

Bandbreite

Um die Unsicherheit insbesondere in Bezug auf die zukünftige Zuwanderung in den Teilraum Nord abzubilden, werden im Hauptgutachten für den Oberbergischen Kreis⁶ drei Szenarien gebildet, die sich im Ausmaß der Bruttozuwanderung unterscheiden. Die übrigen Variablen, wie das altersspezifische Verhalten hinsichtlich Geburtenzahl, Sterbewahrscheinlichkeit, Wanderungsmuster (Ziel/Herkunft) und Einfamilienhausnachfrage, werden für *jede Altersgruppe* konstant gehalten (Stützzeitraum 2011-2014). Diese stützen sich damit auf empirischen Werten, die sich im Zeitablauf zwar auch ändern könnten, die aber – anders als Wanderungen – erfahrungsgemäß keine „Sprünge“ machen. Daher werden sie sich auch bis zum Prognosejahr 2030 nicht *grundlegend* verändern.

Drei Szenarien

3.2 Bandbreite der Zuwanderung in Teilraum Nord

Im Hauptgutachten für den Oberbergischen Kreis wird die Wohnungsnachfrage und der Neubaubedarf bis 2030 in den drei Szenarien Trendszenario, Expansionsszenario („Oberes Ende der Bandbreite“) und Schrumpfungsszenario („Unteres Ende der Bandbreite“) für die drei Teilräume jeweils separat berechnet. Gemäß den Annahmen des Modells (vgl. dort, Kap. 4) ergibt sich für den Teilraum Nord, in dem *Hückeswagen* liegt, folgende Entwicklung bis 2030:

- In allen Szenarien wird die stärkste Altersgruppe im Teilraum Nord nicht mehr die der etwa 50-Jährigen sein, sondern die der fast 70-Jährigen. Dies ist sicher. Denn selbst bei hoher Zuwanderung wird keine andere Altersgruppe noch so stark anwachsen können, um daran etwas zu ändern (Abbildung 31). Für Hochbetagte liegen die Kurven aller drei Szenarien übereinander. Denn diese leben heute schon im Teilraum Nord und werden dort auch bleiben. Ihre Zahl ist demnach gut vorhersehbar. Die Szenarien (Zuwanderung) unterscheiden sich also lediglich darin, wie viele *junge* Einwohner 2030 im Teilraum Nord leben werden.
- In allen Szenarien kommt es aufgrund des zunehmenden Sterbeüberschusses zu einem Bevölkerungsrückgang im Teilraum Nord (Abbildung 32, obere Linien). Der Einwohnerrückgang ist umso stärker, je weniger Personen zuwandern: Im Trend- und Expansionsszenario steigt die demografisch bedingte Wohnungs-

Was sicher ist:
Alterung

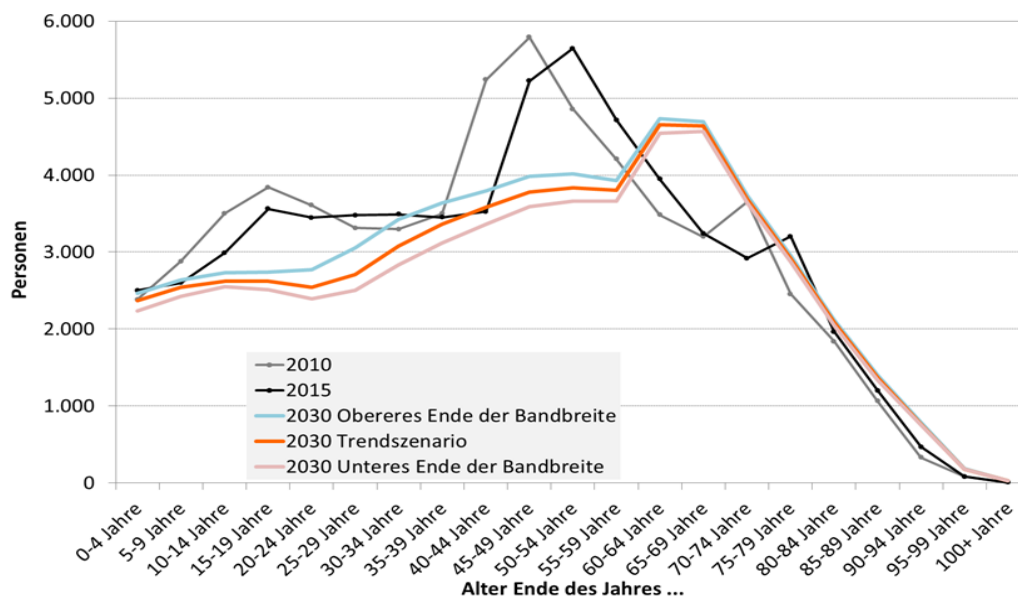
Schrumpfung

⁶ empirica, a.a.O., vgl. Fußnote 1.

nachfrage vorübergehend entsprechend noch leicht an (Abbildung 32, untere Linien). Ab 2020/2025 aber gibt es auf jeden Fall genug Wohnungen im Teilraum Nord – selbst im Expansionsszenario.

Fazit: Im Teilraum Nord wird sich der demografische Wandel weiter fortsetzen: Die Bevölkerung wird schrumpfen und altern. Das Ausmaß der Zuwanderung beeinflusst dabei aber den zukünftigen Anteil an jungen Haushalten.

Abbildung 31: Altersstruktur im Teilraum Nord des OBK, alle Szenarien im Vergleich im Jahr 2030*

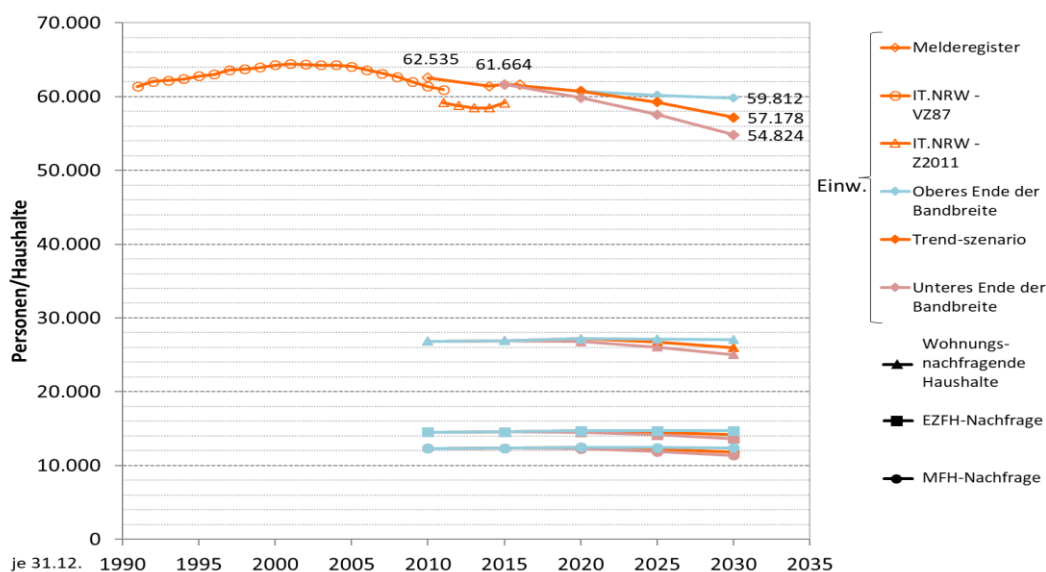


* 2010 bis 2015: Ist-Entwicklung, bis 2030: Modellrechnung.

Quelle: IT.NRW, Melderegister (Civitec), eigene Berechnungen, eigene Darstellung; vgl. dazu auch: empirica, Regionale Wohnraumbedarfsanalyse für den Oberbergischen Kreis, Seite 121, Abb. 90

empirica

Abbildung 32: Einwohnerentwicklung und Wohnungsnachfrage bis 2030* im Teilraum Nord des OBK (alle Szenarien)



*1991 bis 2015: Ist-Entwicklung, 2016 bis 2030: Modellrechnung (Basisjahr 2015).

Quelle: IT.NRW, Melderegister (Civitec), eigene Berechnungen, eigene Darstellung; vgl. dazu auch: empirica Regionale Wohnraumbedarfsanalyse für den Oberbergischen Kreis, Seite 82, Abb. 74 und Seite 121, Abb. 91

empirica

3.3 Neubaunachfrage und neue Wohnungsleerstände im Teilraum Nord bis 2030

Im Ergebnis werden die Haushaltszahlen im Teilraum Nord in Zukunft je nach Ausmaß der Bruttozuwanderung (Szenario) früher oder später sinken. Dann reicht der vorhandene Wohnungsbestand theoretisch aus – ja es wird sogar irgendwann mehr Wohnungen geben als wohnungsnachfragende Haushalte. Damit ist ein demografisch bedingter Leerstand im Teilraum Nord im Rahmen der in den Szenarien unterstellten Bruttozuwanderung gar nicht mehr zu verhindern.

Spätestens ab 2020/2025 kommt es im Teilraum Nord also zu demografisch bedingten Leerständen. Denn es wird schlicht mehr Wohnungen als Haushalte geben – selbst bei hoher Zuwanderung (Expansionsszenario). Eine Rolle spielt dabei auch, dass im Teilraum Nord in den nächsten Jahren relativ viele Häuser von heute etwa 70-Jährigen freiwerden. Wenn dort wieder junge Haushalte einziehen, bräuchten für sie keine Wohnungen neu gebaut werden.

Leerstand

Erfahrungsgemäß werden dennoch auch noch Neubauwohnungen nachgefragt werden. Denn für viele Wohnungssuchende sind Neubauobjekte weiterhin attraktiver als Gebrauchtobjekte. Dies führt zu einer rein *qualitätsbedingten* Neubaunachfrage. Diese ist dadurch gekennzeichnet, dass es gleichzeitig zu qualitätsbedingten Leerständen in gleicher Anzahl kommt. Denn dieser Neubau wäre ja eigentlich „nicht nötig“. Planerisches Ziel muss es hier also sein, dass möglichst viele freiwerdende Bestandsobjekte von neuen Nachfragern wiedergenutzt werden.

Neubaunachfrage

Abbildung 33 zeigt die Neubaunachfrage und die entstehenden Wohnungsüberhänge im Teilraum Nord bis 2030 für die drei Szenarien. Im linken Teil ist jeweils zum Vergleich die Ist-Entwicklung der Baufertigstellungen bis 2015 dargestellt. Die rechte Seite zeigt zum einen die Entwicklung der Neubaunachfrage (positive Säulen), unterschieden nach demografisch und qualitativ bedingter Neubaunachfrage, zum anderen die zusätzlich entstehenden Wohnungsüberhänge (negative Säulen). Die Ergebnisse für den Teilraum Nord im Überblick:

Teilraum Nord

- Im Teilraum Nord besteht im Trend- und im Expansionsszenario noch eine **demografisch bedingte Neubaunachfrage** bis zum Jahr 2020 (ungepunktete positive Säulen).
- In den Folgejahren ist die Wohnungsnachfrage im Expansionsszenario stabil, so dass nur wenige **demografisch bedingte Wohnungsüberhänge** entstehen (ungepunktete negative Säulen). Im Trendszenario und im Schrumpfungsszenario (hier entstehen schon in der ersten Periode erste demografisch bedingte Leerstände) werden die demografisch bedingten Wohnungsüberhänge im Zeitverlauf immer größer. Hier leben dann also nicht mehr genug Haushalte, um alle heute bewohnten Wohnungen weiter zu bewohnen.
- Gleichzeitig altert der Wohnungsbestand und es besteht weiterhin eine (qualitätsbedingte) Neubaunachfrage (gepunktete positive Säulen). Mit jeder demografisch „eigentlich nicht erforderlichen“ Neubauwohnung, entsteht gleichzeitig ein **qualitätsbedingter zusätzlicher Wohnungsüberhang** (gepunktete negative Säulen). Hintergrund ist, dass dann nicht mehr zusätzliche Haushalte den Neubau induzieren („demografisch bedingt“), sondern die qualitative Beschaffenheit des Wohnungsbestands („qualitätsbedingt“). Trotz freiwerdender Bestandswohnungen werden einige Wohnungssuchende Neubauobjekte bevorzugen,

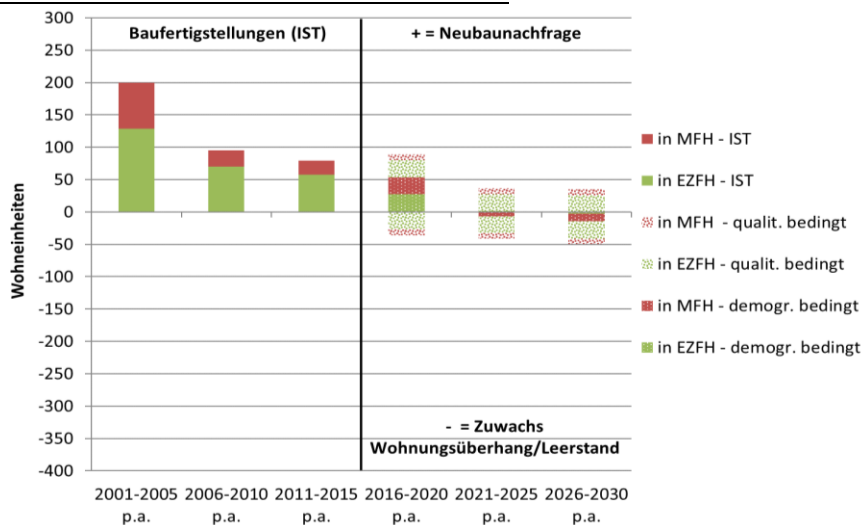
was dazu führt, dass diese gebaut werden, obwohl sie „gar nicht nötig“ wären.⁷ Gleichzeitig fallen die freiwerdenden Bestandswohnungen, für die sich qualitätsbedingt keine Nachnutzer finden, zusätzlich leer.

Fazit: Langfristig wird die Zahl der Wohnungsnachfrager im Teilraum Nord zurückgehen, sodass Wohnungsleerstände unvermeidbar sind. Die unterschiedlichen Szenarien der Bruttozuwanderung in den Oberbergischen Kreis bestimmen nur den *Zeitpunkt* des Rückgangs und das Ausmaß der Wohnungsleerstände. und das Ausmaß der Wohnungsleerstände. Im Schrumpfungsszenario fallen Wohnungen ab sofort leer, im Trendszenario ab 2021 und im Expansionsszenario noch etwas später (vgl. Abbildung 33).

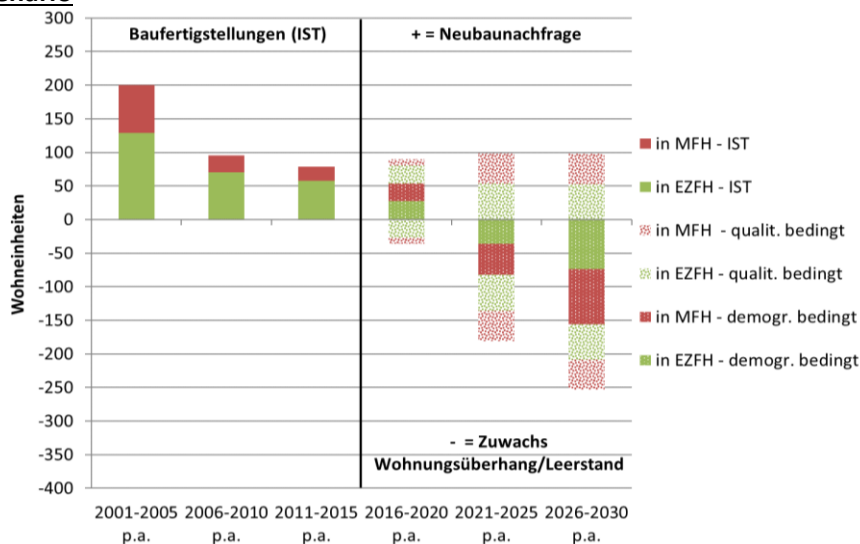
⁷ Auch in den Jahren 2006-2010 sank im Teilraum Nord die Einwohnerzahl (Abbildung 5) und dennoch wurden im Schnitt knapp 100 Wohnungen pro Jahr gebaut (Abbildung 33). Eine erneute Neubaunachfrage im Teilraum Nord in dieser Höhe (d.h. von etwa 100 Wohnungen pro Jahr) ist daher selbst bei Schrumpfung nicht unrealistisch.

Abbildung 33: Baufertigstellungen, Neubaunachfrage und zusätzliche Leerstände bis 2030* im Teilraum Nord des OBK

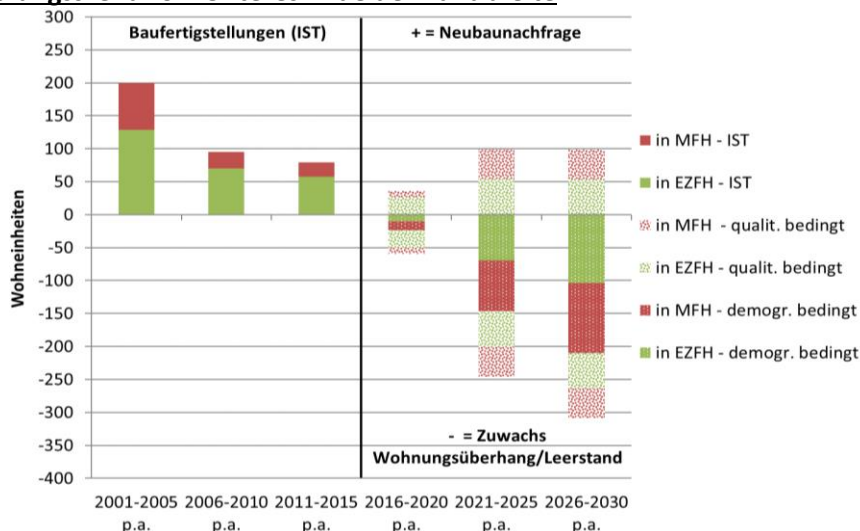
Expansionsszenario – Oberes Ende der Bandbreite



Trendsszenario



Schrumpfungsszenario – Unteres Ende der Bandbreite



* 2001 bis 2015: Ist-Entwicklung, 2016 bis 2030: Modellrechnung (Basisjahr 2015).

Quelle: IT.NRW, Melderegister (Civitec), eigene Berechnungen, eigene Darstellung; vgl. dazu auch: Regionale Wohnraumbedarfsanalyse für den Oberbergischen Kreis, Seite 122ff., Abb. 93ff.

empirica

3.4 Modellrechnungen für Hückeswagen bis 2030

3.4.1 Was man aus der Ist-Analyse lernt

Wie die Vergangenheit zeigt, werden auch in Schrumpfungsjahren Neubauwohnungen nachgefragt und gebaut (vgl. Abbildung 5 und Abbildung 33). Diese Neubaunachfrage ist dann aber nicht mehr demografisch bedingt, sondern qualitätsbedingt. Hintergrund ist, dass ohne Neubau die Wohnungsbestände altern und irgendwann nicht mehr den Ansprüchen der Nachfrager genügen. Dann werden Kosten und Nutzen einer Sanierung den Neubaukosten gegenübergestellt, und einige Nachfrager entscheiden sich dann möglicherweise für einen Neubau.

Die Ergebnisse für den Teilraum Nord verweisen damit auf zwei wichtige Handlungsfelder und Zukunftsfragen, die auch in *Hückeswagen* eine Rolle spielen werden:

- **Neubaumaßnahmen:** Wie viel Neubau wird nachgefragt und lässt sich vermarkten? Will/kann man mehr oder weniger Bauland anbieten?
- **Bestandsmaßnahmen:** Wie viele und welche Bestandswohnungen lassen sich nach Freiwerden zur Wiedernutzung erneut vermarkten? Will/kann man qualitative Aufwertungen der freiwerdende Wohnungsbestände unterstützen (erlauben, finanzieren, beratend begleiten....)?

Fazit: Die zukünftige Bauland- und Wohnungspolitik in *Hückeswagen* wird nicht nur die zukünftige Wohnungsmarktentwicklung, sondern damit auch die zukünftige Einwohnerentwicklung und Altersstruktur in *Hückeswagen* beeinflussen. Eine „Prognose“ ist nicht möglich, weil noch nicht klar ist, welche Politik die Stadt verfolgen wird. Die folgenden Modellrechnungen sollen aber dazu dienen, ein Gefühl für die möglichen Größenordnungen zu bekommen.

3.4.2 Varianten der Bautätigkeit (Modellrechnung 1 und 2)

Schätzungsweise werden trotz Nachfragerückgang im Teilraum Nord bis 2030 mindestens rd. 100 Neubauwohnungen pro Jahr nachgefragt und gebaut (vgl. Trendszenario, Abbildung 33 Mitte). Noch ist nicht klar, wie viel dieses Neubaus innerhalb der Grenzen von *Hückeswagen* erfolgt. Modellhaft werden hierzu zwei Varianten angenommen:

Verteilung des Neubaus

- **Modell 1: „Hückeswagen baut viel“:**
 - **Annahme:** Der Anteil *Hückeswegens* an der Bauleistung im Teilraum Nord ist hoch, und zwar so hoch wie zuletzt nur in wenigen Jahren. Genauer: In *Hückeswagen* entstehen 20 % des Wohnungsneubaus von Ein- und Zweifamilienhäusern des Teilraums Nord (Abbildung 34 oben links). Dies entspricht etwa dem Anteil *Hückeswegens* an der Ein- und Zweifamilienhaus-Bauleistung am Teilraum Mitte bis Ende der 2000er Jahre (vgl. Abbildung 17 oben). Zudem werden 20 % des Geschosswohnungsbaus im Teilraum in *Hückeswagen* realisiert (Abbildung 34 unten links). Einen solch hohen Anteil erreichte *Hückeswagen* etwa in den Jahren 2008 bis 2012 (vgl. Abbildung 17 unten).
 - **Ergebnis:** Bis zum Jahr 2030 werden jährlich rd. +10 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern und rd. +5 bis +10 Wohnungen in Mehrfamili-

enhäusern in *Hückeswagen* gebaut (vgl. weiße Felder im Block „Model 1“ in Abbildung 34). Dies ist in der Summe ein etwas höheres Bauvolumen als in den Jahren 2011 bis 2014, begründet durch einen verstärkten Geschosswohnungsbau. Es liegt damit aber um ein Vielfaches höher als die Bauleistung der letzten Jahre (2015 bis 2017), in denen im Schnitt pro Jahr nur etwa 5 neue Wohnungen in Hückeswagen entstanden und diese ausschließlich in Ein- und Zweifamilienhäusern (Abbildung 35 oben).

- **Modell 2: „Hückeswagen baut wenig“:**

- **Annahme:** Es könnte aber auch sein, dass in *Hückeswagen* auch in Zukunft nur wenig Neubau realisiert werden soll. In Modell 2 wird daher angenommen, der Anteil *Hückeswegens* an der Bauleistung im Teilraum Nord ist relativ niedrig. Genauer: In *Hückeswagen* entstehen nur 10 % der Neubauwohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern und keine Wohnung in Mehrfamilienhäusern (vgl. Block „Model 2“ in Abbildung 34). Dies ist etwas weniger als der Anteil am Ein- und Zweifamilienhaus-Neubau im Teilraum Nord, den *Hückeswagen* ungefähr in Jahren 2008 bis 2013 hatte (vgl. Abbildung 17). Bereits in den letzten Jahren wurden nur sehr wenige und oft auch gar keine Geschosswohnungen in *Hückeswagen* neubaugebaut (vgl. Abbildung 16): In 13 der letzten 18 Jahre war dies der Fall.
- **Ergebnis:** In *Hückeswagen* werden bis 2030 jährlich nur etwa +5 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern und keine Wohnungen in Mehrfamilienhäusern gebaut (vgl. weiße Felder im Block „Model 2“ in Abbildung 34). Die zukünftige Bauleistung entspricht damit bis 2030 ziemlich genau der Bauleistung der Jahre 2015 bis 2017 (Abbildung 35 unten). Das ist nicht unplausibel.

Abbildung 34: Modellrechnungen zur Bautätigkeit in Hückeswagen bis 2030

EZFH

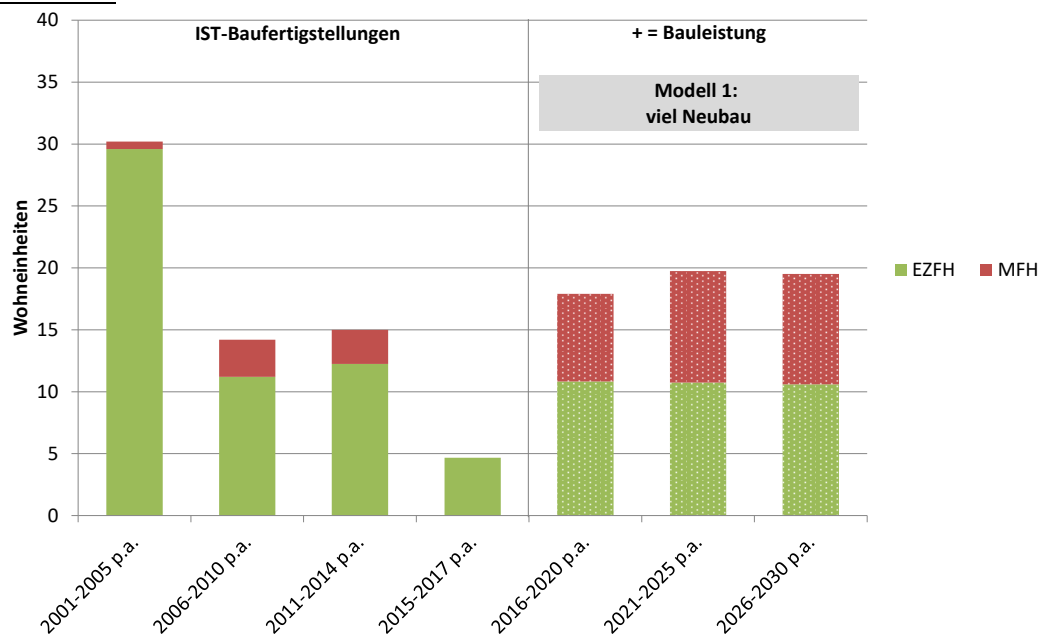
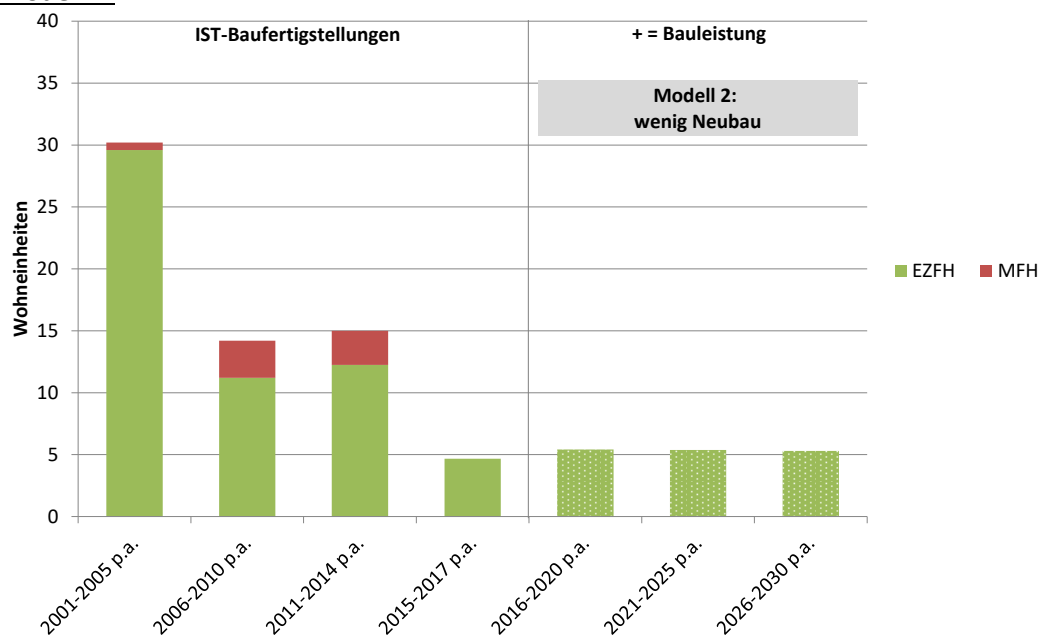
	Wohnungen in EZFH							
	Modell 1 - viel Neubau				Modell 2 - wenig Neubau			
	Anteil an TR Nord	Unterstellte Bauleistung (WE p.a.)			Anteil an TR Nord	Unterstellte Bauleistung (WE p.a.)		
		2016-2020	2021-2025	2026-2030		2016-2020	2021-2025	2026-2030
Teilraum Nord		54	54	53		54	54	53
Hückeswagen	20%	11	11	11	10%	5	5	5

MFH

	Wohnungen in MFH							
	Modell 1 - viel Neubau				Modell 2 - wenig Neubau			
	Anteil an TR Nord	Unterstellte Bauleistung (WE p.a.)			Anteil an TR Nord	Unterstellte Bauleistung (WE p.a.)		
		2016-2020	2021-2025	2026-2030		2016-2020	2021-2025	2026-2030
Teilraum Nord		35	45	45		35	45	45
Hückeswagen	20%	7	9	9	0%	0	0	0

Quelle: IT.NRW, Melderegister (Civitec), eigene Berechnungen, eigene Darstellung

empirica

Abbildung 35: Unterstellte Bauleistung in Hückeswagen bis 2030 (Modellrechnungen)**Modell 1:****Modell 2:**

Quelle: IT.NRW, Melderegister (Civitec), eigene Berechnungen, eigene Darstellung

empirica

3.4.3 Varianten der Leerstandsentwicklung (Modellrechnung A und B)

Im Teilraum Nord werden Wohnungen zunächst *demografisch bedingt* leer fallen, einfach weil es weniger Haushalte als Wohnungen gibt (vgl. Kap. 3.3). Je nach Zuwanderungsszenario entstehen aber ab 2021 oder später *zusätzliche* Wohnungsüberhänge im Teilraum Nord, die *qualitätsbedingt* sind. Im Schrumpfungsszenario können ab 2026 bis zu rd. +300 Wohnungen pro Jahr im Teilraum Nord leer fallen (vgl. Abbildung 33 unten). Diese Wohnungsüberhänge entstehen innerhalb des Teilraums Nord tendenziell in den qualitativ schlechteren Wohnungsbeständen, d.h. an Standorten oder Kommunen mit älteren und weniger attraktiven Wohnungsbeständen. Wohnungsüberhänge, die weder abgerissen noch durch Zusammenlegung vom Markt genommen werden, werden dauerhaft leer stehen.

Verteilung des
Leerstands

Das Ausmaß der zusätzlichen Wohnungsüberhänge (**Leerstände**) kann daher auch in *Hückeswagen* sehr unterschiedlich ausfallen: Es hängt nicht nur davon ab, wie viele Menschen bis 2030 noch in den Teilraum Nord zuziehen (d.h. welches Szenario eintritt). Es hängt auch von der **relativen Attraktivität Hückeswegens** im Vergleich zu den anderen Kommunen des Teilraums Nord ab. Dazu zählt auch die Frage, wie attraktiv die freiwerdenden Bestände in *Hückeswagen* sind, und zwar einerseits im Vergleich zu den freiwerdenden Beständen in anderen Kommunen des Teilraums Nord und andererseits im Vergleich zu den Neubauwohnungen in *Hückeswagen* (Vermarktbarkeit der freiwerdenden Bestände in *Hückeswagen*). Die folgenden zwei Modelle bilden daher auch in Bezug auf die Leerstandsentwicklung in *Hückeswagen* eine mögliche Bandbreite ab.

Annahme zur Leerstandsentwicklung im Teilraum Nord: Die Zunahme der Leerstände im Teilraum Nord entwickelt sich moderat, d.h. wie im Trendszenario (vgl. negative Säulen in Abbildung 33 Mitte). Für die **Leerstandsentwicklung** in *Hückeswagen* wird dabei Folgendes angenommen:

- **Modell A: „Gute Vermarktbarkeit der freiwerdenden Bestände“**
 - **Annahme:** Die freiwerdenden Wohnungsbestände in Ein- und Zweifamilienhäusern und in Mehrfamilienhäusern lassen sich in *Hückeswagen* wieder gut vermarkten, d.h. ein relativ hoher Anteil wird wiedergenutzt. Die zu erwartenden Wohnungsüberhänge, die es früher oder später in Teilraum Nord geben wird, entstehen dann weniger hier als verstärkt in den anderen beiden Kommunen des Teilraums Nord. Genauer: In Modell A wird unterstellt, dass *Hückeswagen* im Vergleich zur derzeitigen Leerstandsverteilung im Teilraum Nord (Leerstandsanteil *Hückeswagen* lt. Zensus 2011: 30 % bzw. 27 %) ⁸ in Zukunft nur relativ wenig Leerstand hinzu bekommt, nämlich nur 15 % des zukünftigen Leerstands in Ein- und Zweifamilienhäusern und nur 13 % des zukünftigen Leerstands in Mehrfamilienhäusern (vgl. Block „Modell A“ in Abbildung 36). Dies ist ein halb so hoch wie der Leerstandsanteil *Hückeswegens* im Jahr 2011 lt. Zensus.

⁸ Gemäß Zensus 2011 befanden sich 30 % der im Teilraum Nord leerstehenden Ein- und Zweifamilienhaus-Wohnungen in *Hückeswagen* (141 von 471) und 27 % der leerstehenden Geschosswohnungen (194 von 727). Die Leerstandsquote gemäß Zensus 2011 war dabei höher als im Durchschnitt des Teilraums Nord. Der Wohnungsbestand ist hier zudem besonders relativ alt (vgl. dazu auch Kap. 2.5).

- **Ergebnis:** Dies bedeutet für *Hückeswagen* zusätzliche Wohnungsleerstände von rd. +10 bis hin zu +40 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern pro Jahr und bis zu knapp +35 leerfallenden Geschosswohnungen pro Jahr (Abbildung 36 links). In der Summe bis 2030 sind dies rd. +650 zusätzlich leerfallende Wohnungen. Wenn diese nicht durch Abriss oder Zusammenlegung von Markt genommen werden, entspricht dies einem Anstieg der Leerstandsquote in *Hückeswagen* um ca. +9,5 %-Punkte (von 4,5 % in 2011 auf 14 % in 2030).
- **Modell B: „Schlechte Vermarktbarkeit der freiwerdenden Bestände“**
 - **Annahme:** Die freiwerdenden Wohnungsbestände in Ein- und Zweifamilienhäusern und in Mehrfamilienhäusern in *Hückeswagen* lassen sich weniger gut vermarkten. Genauer: In Modell B wird unterstellt, dass 45 % des zukünftigen Leerstands in Ein- und Zweifamilienhäusern und 40 % in Mehrfamilienhäusern im Teilraum Nord in *Hückeswagen* entsteht (also ein doppelt so hoher Anteil wie der Leerstandsanteil *Hückeswegens* im Jahr 2011 lt. Zensus).
 - **Ergebnis:** In *Hückeswagen* entstehen dann jährlich zusätzliche Wohnungsleerstände von zunächst rd. +10 bis schließlich +60 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern pro Jahr und +5 bis schließlich +50 Geschosswohnungen pro Jahr (Abbildung 36 rechts). Dies entspricht in der Summe bis 2030 einem Zuwachs der Wohnungsüberhänge um rd. +1.000 Wohnungen. Wenn diese nicht durch Abriss oder Zusammenlegung von Markt genommen werden, steigt damit die Leerstandsquote in *Hückeswagen* um ca. +14 %-Punkte (von 4,5 % in 2011 auf 18,5 % in 2030).

Abbildung 36: Modellrechnungen zum Leerstand in Hückeswagen bis 2030**EZFH**

	Wohnungen in EZFH							
	Modell A - wenig Leerstand				Modell B - viel Leerstand			
	Anteil an TR Nord	Leerfallende Wohnungen (WE p.a.)			Anteil an TR Nord	Leerfallende Wohnungen (WE p.a.)		
		2016-2020	2021-2025	2026-2030		2016-2020	2021-2025	2026-2030
Teilraum Nord	100%	-27	-90	-127		-27	-90	-127
Hückeswagen	15%	-8	-27	-38	45%	-12	-40	-57

MFH

	Wohnungen in MFH							
	Modell A - wenig Leerstand				Modell B - viel Leerstand			
		Leerfallende Wohnungen (WE p.a.)			Anteil an TR Nord	Leerfallende Wohnungen (WE p.a.)		
		2016-2020	2021-2025	2026-2030		2016-2020	2021-2025	2026-2030
Teilraum Nord	100%	-9	-91	-127		-9	-91	-127
Hückeswagen	13%	-2	-24	-34	40%	-4	-36	-51

Quelle: IT.NRW, Melderegister (Civitec), eigene Berechnungen, eigene Darstellung

empirica

3.4.4 Mögliche Kombinationen

Das zukünftige **Neubauvolumen** in *Hückeswagen* lässt sich beeinflussen (z. B. über das tatsächlich bebaubare Baulandangebot bis 2030). Ebenso lässt sich auch die **Attraktivität der Wohnungsbestände** in *Hückeswagen* in Grenzen beeinflussen (z. B. durch Maßnahmen an Wohnungsbestand, Wohnumfeld und verkehrlicher, medialer und sozialer Infrastruktur). Beides ist aber voneinander unabhängig.

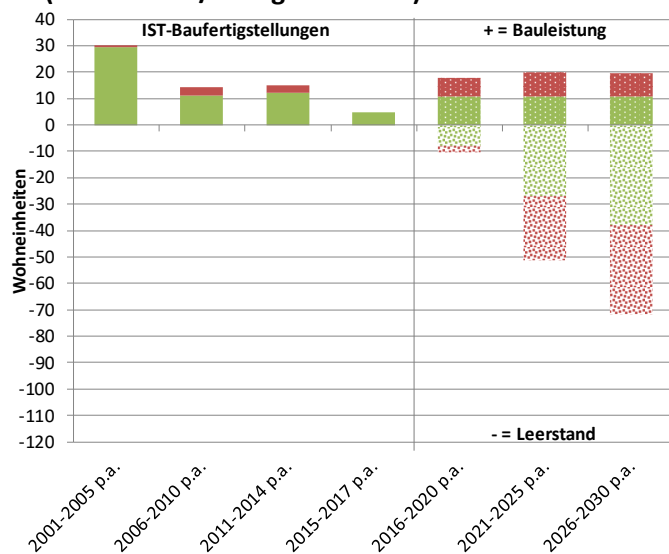
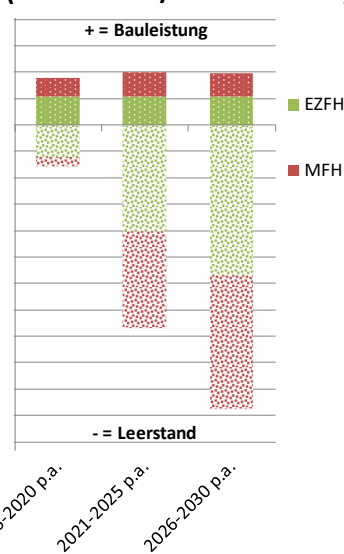
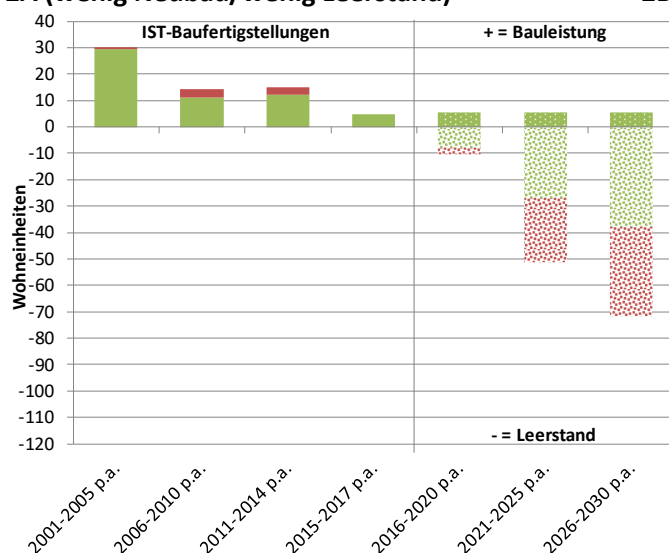
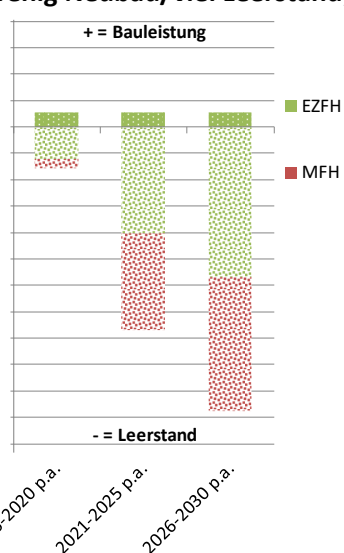
In der Kombination der beiden unterschiedlichen Annahmen zum Neubauvolumen (Modell 1 und 2) und zur Attraktivität der Wohnungsbestände (Modell A und B) ergeben sich vier verschiedene Entwicklungspfade für *Hückeswagen* (Abbildung 37):

- **Modell 1A:** Viel Neubau und gute Vermarktbarkeit der Bestände
- **Modell 1B:** Viel Neubau und schlechte Vermarktbarkeit der Bestände
- **Modell 2A:** Wenig Neubau und gute Vermarktbarkeit der Bestände
- **Modell 2B:** Wenig Neubau und schlechte Vermarktbarkeit der Bestände.

Lesehilfe zu Modell 1A (positivste Kombination): *Hückeswagen* erhält bis 2030 einen großen Anteil des „Neubaukuchens“ bzw. des „Familienzuzugskuchens“ von Teilraum Nord, aber nur einen geringen Anteil der neuen Wohnungsleerstände, die im Teilraum Nord entstehen werden.

Die Ergebnisse der vier Kombinationen zeigt Abbildung 37. Darin zeigen die positiven Säulen die **jährliche Bauleistung** in *Hückeswagen* und die negativen Säulen die **zusätzlichen Wohnungsleerstände** in *Hückeswagen*.

Fazit: Im positivsten Fall (Modell 1A) werden rd. +20 WE p.a. gebaut und im Zeitraum 2026-2030 fallen rd. +70 WE p.a. zusätzlich leer. Das entspricht in der Summe bis 2030 einem Neubauvolumen von knapp + 300 WE sowie eine Erhöhung der Leerstandsquote von rd. 4,5 % (2011) auf dann etwa 14 % (2030). Im negativsten Fall (Modell 2B) werden im Schnitt nur 5 WE p.a. gebaut (keine davon in Mehrfamilienhäusern) und im Zeitraum 2026-2030 fallen fast 110 WE p.a. zusätzlich leer. Dies entspricht bis 2030 einem Neubauvolumen von + 80 WE, sowie eine Erhöhung der Leerstandsquote von 4,5 % (2011) auf dann etwa 19 % (2030).

Abbildung 37: Unterstellte Bauleistung und Leerstandsentwicklung in Hückeswagen bis 2030 (Modellrechnungen)**1A (viel Neubau/wenig Leerstand)****1B: (viel Neubau/viel Leerstand)****2A (wenig Neubau/wenig Leerstand)****2B: (wenig Neubau/viel Leerstand)**

Quelle: IT.NRW, Melderegister (Civitec), eigene Berechnungen, eigene Darstellung

empirica

3.5 Einfluss von Neubauleistung und Attraktivität der Wohnungsbestände auf die mögliche Bevölkerungsentwicklung in Hückeswagen

Die Modellrechnungen zeigen, dass nicht nur die Neubauleistung der nächsten Jahre, sondern auch die heutige Attraktivität der Wohnungsbestände in *Hückeswagen* Einfluss auf die zukünftige Einwohnerzahl und Altersstruktur der Stadt haben. Gemäß dieser Modellrechnungen wird die Einwohnerzahl *Hückeswegens* bis 2030 mit hoher Wahrscheinlichkeit stark weiter sinken: Selbst bei hoher Bauleistung und einer guten Vermarktbarkeit der Bestände (Modell 1A) sinkt die Einwohnerzahl um -7 % (von 16.000 im Jahr 2015 auf rd. 14.900 Einwohnern im Jahr 2030, vgl. Abbildung 38). Hintergrund ist das dauerhaft hohe Geburtendefizit wie in den letzten Jahren (vgl. dazu Abbildung 6 Mitte, Seite 8). Im negativsten Fall, wenn sich in *Hückeswagen* nur wenig freiwerdende Bestände wieder vermarkten lassen und gleichzeitig wenig gebaut wird (Modell 2B),

Einfluss auf
Einwohnerzahl

sinkt die Einwohnerzahl möglicherweise sogar um -15 % (auf bis unter 13.700 Einwohner im Jahr 2030).

Hinzu kommt, dass selbst in der positivsten Variante mit nur moderatem Einwohnerrückgang, bis 2030 nicht alles so ähnlich bliebe wie bisher. Vielmehr werden die Bevölkerung und auch der Wohnungsbestand altern, wenn eine Kompensation durch Zuzug oder Neubau fehlt: Auch ohne weitere Wanderungen „verschiebt“ sich die Altersstruktur jedes Jahr ein Jahr nach rechts (Abbildung 39). Dieses Bild ganz ohne Wanderungen ist natürlich unrealistisch.⁹ Es zeigt aber eines: Die Alterung der Bevölkerung und die Abwanderung der jungen Erwachsenen sind sicher, nur das Ausmaß der zukünftigen Zuwanderung ist unsicher. Sicher ist auch, dass Zuwanderer immer jung sind. Denn ab einem Alter von etwa 40 Jahren nimmt die Mobilität deutlich ab. Zuwanderer verjüngen die vorhandene Bevölkerung also sogar doppelt: Sie selbst sind jung (unter 40 Jahre alt) und zudem haben und bekommen sie noch Kinder.

Einfluss auf
Altersstruktur

- **Sicher ist**, dass die Bevölkerung *Hückeswegens* weiter altert: Im Jahr 2030 wird es hier wesentlich mehr 60- bis 80-Jährige geben als heute (Abbildung 39). Die stärkste Altersgruppe wird nicht mehr die der Mitte 50-Jährigen sein, sondern die der fast 70-Jährigen. Denn selbst bei hoher Zuwanderung wird die Zahl der Jüngeren nicht so stark anwachsen können, um daran etwas zu ändern (ähnlich wie im Teilraum Nord insgesamt, vgl. dazu Abbildung 31, Seite 29).
- **Sicher ist auch**, dass junge Menschen mit etwa 20 bis 25 Jahren das Elternhaus verlassen und dann häufig erst einmal in eine Großstadt ziehen, von *Hückeswagen* z. B. nach Köln, Remscheid oder Wuppertal. Daher wird die Zahl der 20- bis 30-Jährigen im Jahr 2030 de facto noch *niedriger* liegen als hier dargestellt (vgl. in Abbildung 39 die nach unten zeigenden Pfeile bei den jungen Erwachsenen). Möglicherweise wollen ein paar dieser (wenigen) erwachsenen Kinder nach Abschluss ihrer Ausbildung nach *Hückeswagen* zurückkehren. Ob dies gelingt, hängt aber auch vom Wohnungsangebot ab (Neubau und/oder Bestand). Entscheidend ist nicht nur, ob die Quantität des Angebots ausreichend ist, sondern auch, ob die angebotene Qualität dem entspricht, was diese jungen Familien in Zukunft suchen.

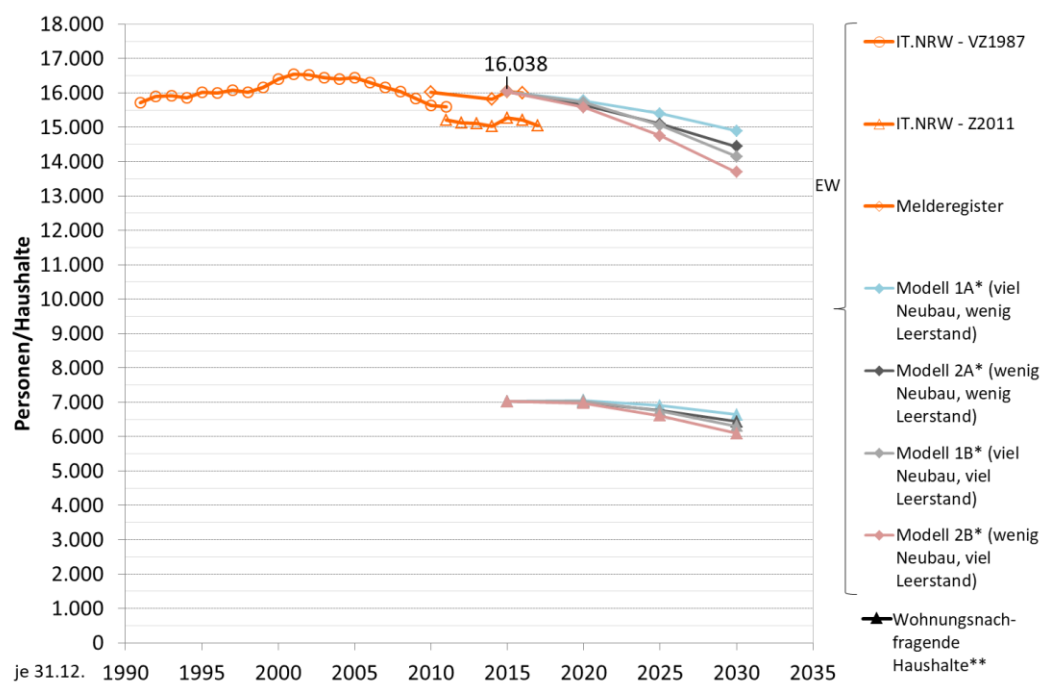
Was sicher ist

Nicht sicher ist daher, wie viele Familien zukünftig in *Hückeswagen* eine für sie attraktive Wohnung finden und daher nach *Hückeswagen* ziehen oder hier bleiben wollen (vgl. in Abbildung 39 Fragezeichen bei den Kindern und potenziellen Eltern). Dabei ist nicht nur entscheidend, ob die *Menge* des Angebots ausreichend ist, sondern auch, ob die angebotene *Qualität* im Neubau oder Bestand dem entspricht, was diese jungen Familien in Zukunft suchen. Neben Lage, Qualität, Sanierungszustand und Baualter wird auch das Preis-Leistungs-Verhältnis für sie eine Rolle spielen. Bei hoher Kaufkraft werden von Wohnungssuchenden höhere Qualitäten nachgefragt als bei niedriger Kaufkraft. Beispiele aus den letzten Jahren zeigen, welche Objekte mit welchen Eigenschaften (Lage, Qualität, Baualter, Preis) sich am besten vermarkten ließen und lassen Rückschlüsse auf die Präferenzen und die Kaufkraft der Nachfrager zu.

Was noch
beeinflussbar ist

⁹ So werden zum Beispiel auch ohne Neubau und ohne Zuzug junge Menschen weiterhin zur Ausbildung und zum Studium in größere (Universitäts-)Städte fortziehen. Ihre Generation wird also während dieser Zeit nicht so stark in *Hückeswagen* vertreten sein, wie hier dargestellt (vgl. in Abbildung 39 die nach unten zeigenden Pfeile bei den etwa 20-Jährigen.)

Abbildung 38: Modellrechnung (Ergebnis): Einwohnerentwicklung und Wohnungsnachfrage in Hückeswagen bis 2030

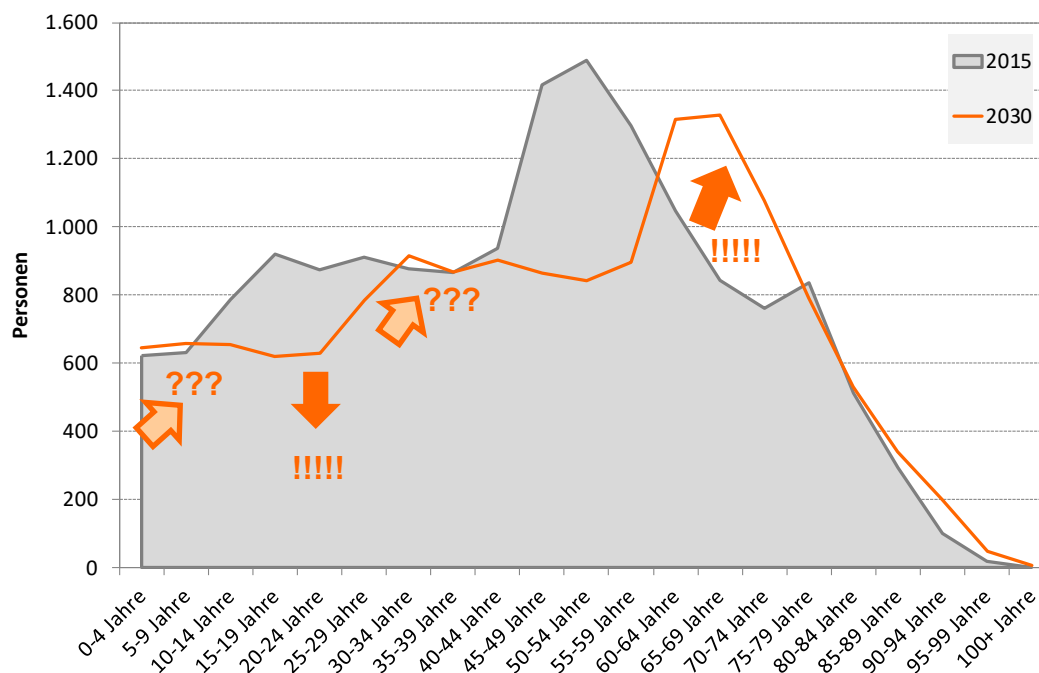


* Wenn Haushaltsgröße konstant abzüglich Sterbeüberschuss. ** Hier: bewohnte Wohnungen gemäß Bautätigkeit und Leerstandsentwicklung.

Quelle: IT.NRW, Melderegister (Civitec), eigene Berechnungen, eigene Darstellung

empirica

Abbildung 39: Zukünftige Altersstruktur ohne Wanderungen, Hückeswagen 2016 und 2030



Quelle: IT.NRW, Melderegister (Civitec), eigene Berechnungen, eigene Darstellung

empirica

4 Zusammenfassung und Fazit

Hückeswagen ist in den letzten 20 Jahren wirtschaftlich relativ stark gewachsen: Es gibt hier heute rund +30 % mehr Arbeitsplätze als noch im Jahr 2000 (zum Vergleich: *Radevormwald*: nur +10 %, *Wipperfürth* fast ohne Zuwachs, vgl. Abbildung 2, Seite 4). In *Hückeswagen* arbeiten viele Einpendler aus *Wipperfürth*; dennoch ist *Hückeswagen* vor allem Wohnstandort, nämlich für Berufspendler, die in *Radevormwald*, dem Bergischen Städtedreieck oder der Rheinschiene arbeiten (Abbildung 3, Seite 4).

Wirtschafts-
entwicklung

Trotz der guten Wirtschaftsentwicklung ist die Einwohnerzahl in *Hückeswagen* seit 2005 abgesehen vom Flüchtlingsjahr 2015 ständig gesunken (Abbildung 5, Seite 7). Bis 2001 ziehen noch junge Familien aus den umliegenden Landkreisen nach *Hückeswagen*. Das ist danach vorbei. In den Rezessionsjahren 2006 bis 2010 kommt es im Saldo sogar zu einem Familienfortzug, vor allem nach *Wipperfürth*. In den Jahren 2011 bis 2014 ziehen zwar wieder mehr Familien nach *Hückeswagen*; aber ihr Zuzug reicht gerade nur aus, um die starke Abwanderung junger Erwachsener und den relativ großen Sterbeüberschuss in *Hückeswagen* auszugleichen (Abbildung 6 Mitte, Seite 8, sowie Abbildung 8, Seite 10).

Einwohner-
entwicklung

Durch die lange Zeit der geringen Bautätigkeit leben heute zu wenig potenzielle Eltern in *Hückeswagen*, um den Sterbeüberschuss auszugleichen. Nur Anfang der 2000er Jahre sind in *Hückeswagen* noch viele Ein- und Zweifamilienhäuser gebaut worden, seit 2006 aber praktisch keine mehr (Abbildung 15, Seite 16). In den Rezessionsjahren 2006 bis 2010 werden stattdessen in der Nachbarnstadt *Wupperfürth* viele Einfamilienhäuser gebaut. Dies erklärt die Abwanderungen junger Familien nach *Wipperfürth* während dieser Zeit. Aber auch nach 2010 werden abgesehen vom Jahr 2014 in *Hückeswagen* kaum noch Ein- und Zweifamilienhäuser gebaut. Der Anteil *Hückeswegens* an der Hausbauleistung der Teilraums Nord ist von 30 % auf 15 % gesunken (Abbildung 17, Seite 17). Geschosswohnungsbau findet in *Hückeswagen* praktisch gar nicht statt. Der Bestand an geförderten Mietwohnungen geht kontinuierlich zurück (Abbildung 22, Seite 21). Die Mieten in *Hückeswagen* unterscheiden sich nicht vom übrigen Teilraum Nord und steigen entsprechend mit (Abbildung 23, Seite 22). Die Kaufpreise für gebrauchte Ein- und Zweifamilienhäuser liegen in *Hückeswagen* allerdings über dem Durchschnitt (Median bei 1.750 Euro/qm gegenüber 1.650 Euro/qm in *Radevormwald* und nur 1.450 Euro/qm in *Wipperfürth*, vgl. Abbildung 24, Seite 23). Dies zeigt, dass in *Hückeswagen* Häuser knapper sind als in den Nachbarstädten.

Bautätigkeit

Am stärksten war die Bautätigkeit in *Hückeswagen* Anfang der 2000er Jahre, seitdem ist sie erst auf die Hälfte (2006 bis 2014) und zuletzt sogar davon nochmal auf ein Drittel zurückgefallen (2015 bis 2017, vgl. Abbildung 27, Seite 26). Parallel dazu lässt die Zuwanderung nach und es kommt bis 2010 im Saldo sogar zu einer Abwanderung von im Schnitt -100 Personen pro Jahr (Abbildung 28, Seite 26). Zusätzlich schrumpft die Bevölkerung jährlich um -50 Personen aufgrund des Sterbeüberschusses. Obwohl sich die Bautätigkeit ab 2011 nicht wieder ausweitete, ziehen ab 2011 allerdings doch wieder mehr Familien nach *Hückeswagen* zu (vor allem aus den Umlandkreisen und dem Ausland, vgl. Abbildung 8, Seite 10), was den Wanderungssaldo wieder ausgleicht. Da es kaum Neubau in dieser Zeit gab, müssen diese zusätzlichen Familien in die Bestände gezogen sein. Dies hat den Druck auf den Wohnungsmarkt erhöht („Man rückt zusammen“). Daher sind die Kaufpreise für gebrauchte Ein- und Zweifamilienhäuser in *Hückeswagen* seit 2012 stärker gestiegen als in den anderen beiden Städten (vgl. Abbildung 24, Seite 23).

Zusammenhang
zwischen Bautätig-
keit und Zuzug

Fazit: Beeinflussbar ist das bis 2030 bebaubare Baulandangebot in *Hückeswagen* und in Grenzen auch die Attraktivität der freiwerdenden Bestände aus Sicht der Wohnungssuchenden in *Hückeswagen*. Wichtig sind weniger die (theoretischen) Baulandpotenziale, als die konkrete Wohnungsanzahl, die auf dem vorhandenen Baulandangebot bis 2030 *tatsächlich gebaut* wird. Hemmnisse, die einen Neubau verzögern oder sogar verhindern, sind planerische Hemmnissen (Auflagen), aber auch Eigentümer, die ihre Flächen jetzt (noch) nicht vermarkten wollen, und Nachbarn, die gegen eine Bebauung protestieren. Eine abgestimmte Zielvorstellung über das angestrebte Neubauvolumen in *Hückeswagen* bis 2030 – und eine Begründung über die Auswirkungen auf Einwohnerzahl und Altersstruktur – kann helfen, das selbstgesteckte Ziel trotz Schwierigkeiten zu erreichen.

Baulandangebot

Trotz der Unsicherheiten über die zukünftigen Rahmenbedingungen wie etwa die Wirtschaftsentwicklung und globale Zuwanderung lassen sich aus den Erfahrungswerten der Vergangenheit Gesetzmäßigkeiten ableiten, die auch in Zukunft gelten dürften. So zeigen die Modellrechnungen für *Hückeswagen* die Abhängigkeiten und kommunalen Einflussmöglichkeiten und beschreiben für verschiedene Kombinationen von Bautätigkeit und Wohnbestandsattraktivität den Einfluss auf die Einwohnerzahl und die Altersstruktur bis 2030.

Erfahrungswerte

Die Szenarien machen deutlich: Selbst bei nur geringer Zuwanderung wird es im Teilraum Nord dauerhaft eine gewisse Neubaunachfrage geben. Diese könnte in allen drei Städten des Teilraums (*Hückeswagen*, *Radevormwald* und *Wipperfürth*) gleichermaßen bedient werden. Denn alle drei Städte sind für Wohnungssuchende ähnlich attraktiv: Die Mieten liegen auf ähnlichem Niveau (vgl. Abbildung 23) und in allen drei Städten sind die Kaufpreise für Ein- und Zweifamilienhäuser im letzten Jahr gestiegen (vgl. Abbildung 24). Das bedeutet, die Nachfrage nach Ein- und Zweifamilienhäusern ist zuletzt in allen drei Städten schneller gestiegen als das Angebot. Die höchste Knappheit besteht, wo die höchsten Preise verlangt werden (derzeit in *Hückeswagen*, vgl. Abbildung 24). Die Bandbreite der unterstellten möglichen Bauleistung in *Hückeswagen* liegt je nach Modell bei etwa +5 oder +20 WE pro Jahr bis 2030.

Neubaunachfrage bleibt

Dabei ist es zunächst unerheblich, ob geförderte oder nicht geförderte Wohnungen gebaut werden. Grundsätzlich lässt sich auch die Nachfrage nach sozialem Wohnungsbau nicht an Stadtgrenzen festmachen. Günstige Wohnungen werden überall in beliebig hoher Zahl gesucht. Letztlich ist es eine politische Entscheidung, wie viel der Nachfrage nach preisgebundenen Wohnungen *Hückeswagen* bedienen will bzw. wie hoch der Anteil geförderter Wohnungen in *Hückeswagen* in Zukunft sein soll (höher, gleich hoch oder niedriger als bisher). Neue Preisbindungen können aber nicht nur durch den *Neubau* von Sozialwohnungen entstehen, sondern auch durch den *Kauf von Belegungsrechten* im Bestand. Letzteres scheint angesichts des wachsenden Leerstandsrisikos (siehe unten) zielführender. Benennungsrechte können helfen, dabei die bedürftigsten Haushalte zuerst mit Wohnraum zu versorgen.

Sozialer Wohnungsbau

Neben der Neubaunachfrage trifft auch das Leerstandsrisiko im Prinzip den gesamten Teilraum Nord. Leerstände werden am ehesten dort entstehen, wo die freiwerdenden Bestände (hinsichtlich Lage, Zustand, Größe, Preis usw.) am unattraktivsten sind. Das sind vermutlich eher die Kommunen mit älterem Wohnungsbestand (z. B. eher *Hückeswagen* und *Radevormwald* als *Wipperfürth*, vgl. Abbildung 18) und Kommunen, die auch heute schon viel Leerstand haben (ebenfalls eher *Hückeswagen* und *Radevormwald*, vgl. Abbildung 19). Auch in *Hückeswagen* ist also mit wachsenden Wohnungsleerständen zu rechnen: Gemäß der Modellrechnungen können je nach Wiedervermarktbarkeit der freiwerdenden Bestände bis zum Jahr 2030 zwischen +650 und +1.000 Wohnungen nicht

Leerstandsrisiko steigt

mehr vermarktbare sein und leerfallen. Damit würde die Leerstandsquote gegenüber 2011 von 4,5 % auf rd. 14 % bis 19 % im Jahr 2030 steigt. Das Ausmaß des möglichen zukünftigen Wohnungsleerstands zeigt, worauf der Fokus der Stadtplanung in den nächsten Jahren liegen sollte. Entscheidend ist nicht mehr nur die Größe der Baulandpotenziale. Wichtig ist auch eine kontinuierliche Beobachtung der freiwerdenden Bestände: Wenn sich hier Vermarktungsschwierigkeiten abzeichnen, sind die Gründe dafür zu suchen und möglichst auch schnell zu beheben.

Junge Familien mildern die negativen Folgen des demografischen Wandels: Ihr Zuzug erhöht die Einwohnerzahl und verjüngt die Bevölkerung doppelt, da sie nicht nur sich selbst mitbringen, sondern auch noch Kinder haben. Sie können aber nur mit einem für sie attraktiven Wohnungsangebot in *Hückeswagen* gehalten werden. Möglicherweise sind diese Angebote in Neubauobjekten leichter zu schaffen. Neubau lohnt sich dann auf jeden Fall. Das Leerstandsrisiko steigt unabhängig davon, ob in *Hückeswagen* viel oder wenig Neubau entsteht. Das heißt, selbst wenn es auch in *Hückeswagen* zu qualitätsbedingten Wohnungsüberhängen kommen sollte, ist es sinnvoll, die vorübergehend hohe Wohnungsnachfrage junger Familien durch attraktive Wohnungsangebote abzugreifen, solange dies noch möglich ist. Nur wenn das Wohnungsangebot in *Hückeswagen* für Nachfrager (hinsichtlich Lage, Zustand, Alter, Größe, Preis usw.) attraktiver ist als der Neubau und die freiwerdenden Bestände in den Nachbarkommunen, nur dann werden sie *Hückeswagen* als Wohnstandort wählen. Es gibt keinen inhaltlichen Zusammenhang zwischen der Verortung der zukünftigen *Wohnungsüberhänge* im Teilraum Nord (Leerstände) und den Standorten für zukünftigen *Neubau* im Teilraum Nord. Daher gibt es für *Hückeswagen* keinen Grund, auf Neubau zu verzichten. Denn auch weniger Neubau in *Hückeswagen* würde die freiwerdenden Bestandsobjekte nicht attraktiver machen. Stattdessen käme es neben Wohnungsleerständen zusätzlich noch zu einer schnelleren Alterung der Bevölkerung.

Junge Familien
anlocken

Derzeit gibt es noch räumliche Steuerungsmöglichkeiten der Wohnungsnachfrage. Aber das Zeitfenster ist klein. Denn in den nächsten Jahren werden die noch relativ starken Jahrgänge der „Babyboomer-Kinder“ (heute Anfang 20) ihre Familien gründen und für sich einen dauerhaften Wohnstandort suchen. Alle nachfolgenden Generationen sind in *Hückeswagen* noch dünner besetzt (vgl. Abbildung 39, Seite 41). Der Wohnungsneubau ist in den letzten Jahren in *Hückeswagen* praktisch zum Erliegen gekommen (vgl. Abbildung 27, Seite 26). Das ist ungünstig. Selbst die in *Hückeswagen* aufgewachsenen Babyboomer-Kinder werden nur dann dauerhaft mit ihren Familien in *Hückeswagen* bleiben können, wenn sie hier geeignete Wohnungen für ihre Familien finden, vor allem also Einfamilienhäuser. Ab einem Alter von 40 Jahren wird aber auch ihre Mobilität abnehmen. Die Alterung einer Gesellschaft reduziert also die Umzugshäufigkeiten und damit auch die räumlichen Steuerungsmöglichkeiten. Wenn sich Familien erst einmal für einen Wohnort entschieden haben und sich dort mit den Kindern eingewöhnt haben (Kindergarten, Schule, Freunde etc.), verlassen sie diesen Ort nach einigen Jahren nicht mehr, selbst wenn es dann wieder Neubauhäuser in der Wunschgemeinde geben sollte. Für Kommunen ist es daher ratsam, die nur noch vorübergehend hohe Wohnungsnachfrage junger, mobiler Familien abzugreifen, solange dies möglich ist.

Ein- und Zweifamili-
enhäuser bauen

Im Zug der derzeitigen geringen Bautätigkeit in *Hückeswagen* entstehen seit Jahren keine Geschosswohnungen mehr, und entsprechend auch keine attraktiven, barrierearmen Wohnungen für die wachsende Zahl alternder Babyboomer (vgl. Abbildung 12, Seite 14, und Abbildung 39, Seite 41). Denkbar wäre für die Zukunft, dass ein Teil des Neubaus verstärkt im Geschosswohnungsbau entsteht, nämlich als Alternative für die wachsende Zahl der jüngeren Senioren, die nur noch zu zweit in ihren großen Einfamilienhäusern

Mehrfamilienhäuser
bauen

wohnen. Wenn diese alternde Babyboomer-Generation im Neubau ein Wohnungsangebot vorfindet, das in ihrer jetzigen Lebensphase Vorteile bietet (keine Gartenarbeit, keine Treppen, dafür große Dachterrasse und ein Aufzug vom Auto bis zur Wohnungstür usw.), werden einige Paare ihre Häuser ggf. früher freiziehen. Dies würde den Generationswechsel in den Beständen beschleunigen.

Freie, bezugsfertige Wohnungen entstehen nicht nur durch den Neubau von Wohnungen, sondern auch durch die induzierten Umzugsketten: Wenn statt neuer Ein- und Zweifamilienhäuser hochwertige Etagenwohnungen gebaut werden, in die die Babyboomer-Generation gerne einzieht, machen diese ihr Einfamilienhaus vielleicht nicht wie ihre Elterngeneration erst mit 80 Jahren, sondern schon mit 60 Jahren frei, also zwanzig Jahre früher. Dann können junge Familien sofort dort einziehen und entsprechend weniger Häuser müssen gebaut werden. Wenn junge Familien die frei werdenden Häuser wiedernutzen, führt auch dies zu einer Verjüngung der Bevölkerung – hier dann in den Bestandsquartieren. Mit jedem Wiederbezug einer frei gewordenen Wohnung zieht eine junge Familie mehr in die Stadt bzw. wird sie nicht verlassen.

Zielgruppen
ansprechen

Die Einwohnerzahl von *Hückeswagen* nimmt selbst im positivsten Modell 1A (viel Neubau und wenig Leerstand in *Hückeswagen*) bis 2030 ab: von 16.000 auf etwa 14.900 Einwohnern, d.h. um etwa -7 % (Abbildung 38). Im ungünstigsten Modell 2B (wenig Neubau und viel Leerstand) sinkt sie von 16.000 auf etwa 13.700 Einwohner im Jahr 2030 (-15 %). Wichtig ist aber auch der Einfluss auf die Altersstruktur (Abbildung 39): Schon heute leben in *Hückeswagen* mehr als doppelt so viele junge Senioren wie Kleinkinder!¹⁰ 2030 wird der stärkste Altersjahrgang der Jahrgang der fast 70-Jährigen sein! Das ist sicher, da selbst eine starke Zuwanderung junger Menschen dies nicht mehr verhindern kann. Die künftige Zuwanderung wird darüber entscheiden, welchen *Anteil die Jüngeren* (d.h. die Unter-40-Jährigen) an der Gesamtbevölkerung ausmachen werden.

Alterung und
Schrumpfung
verlangsamen

Um festzustellen, welche Modellvariante in *Hückeswagen* in Zukunft eintritt, muss man in den nächsten Jahren der Wohnungsmarkt beobachten und vor allem die freiwerdenden Bestände im Blick halten: Wer sucht was? Wo wird wann was frei? Welche Bestände lassen sich gut, welche weniger gut vermarkten? Warum? Was lässt sich ändern? Am Neubaumarkt lässt sich erkennen, welche Neubauobjekte in welchen Lagen gut vermarktbare sind (familien- oder seniorengerechte, bestimmte Größen- und Preisklassen)

Wohnungsmarkt
beobachten

Die Vermarktbarkeit freiwerdender Bestände hängt aber nicht nur von ihrem Zustand ab, sondern auch von den zukünftigen Präferenzen. Von den jungen Nachfragern der Zukunft, den heute etwa 25-jährigen Babyboomer-Kindern, ist noch nicht bekannt, welche qualitativen Ansprüche sie an ihre Familienwohnungen stellen werden: Wollen sie auf jeden Fall städtisch wohnen (z. B. in Köln), auch wenn die Familienwohnung dann teurer und kleiner ausfallen muss? Oder würden sie auch in ländlichere Regionen ziehen, und das auch dann, wenn sie dort keinen Neubau vorfinden, sondern nur freiwerdende Bestandswohnungen? Eine Wiedernutzung ist natürlich in jeder Hinsicht wünschenswert; aber zwingen kann man die jungen Leute nicht. Sie können immer auch auf andere Kommunen ausweichen.

Präferenzen der
Nachfrager kennen

Kommunale Strategien werden sich auch danach unterscheiden, ob jede Stadt für sich plant oder eine Kooperation anstrebt: Wer die Nachbarstädte als Konkurrenten sieht und möglichst viele junge Familien für sich selbst gewinnen will, wird versuchen, mög-

Kooperation
anstreben

¹⁰ Genauer: 2015 leben in *Hückeswagen* rund 1.500 Personen im Alter von 50 bis 54 Jahre, aber nur rund 620 Personen im Alter von 0 bis 4 Jahren (Abbildung 39).

lichst viele Neubauobjekte selbst zu schaffen, in der Hoffnung, dass diese für wohnungssuchende junge Familien attraktiver sind als Konkurrenzangebote in den Nachbarstädten. Wenn aber dann im Ergebnis in allen drei Städten „möglichst viel“ gebaut wird, steigt das Risiko für zusätzliche qualitätsbedingte Wohnungsleerstände in allen drei Städten an. Eine Kooperation der drei Städte könnte dies verhindern: Wenn die Bauleistungen der drei Städte im Teilraum Nord so aufeinander abgestimmt werden, dass sie in der Summe nicht höher ausfallen als die errechnete Neubaunachfrage im Teilraum Nord, dann wird dieser Effekt des „Neubauüberbietens“ vermieden. Schon ein Blick auf die aggregierten Wohnbaulandpotenziale der drei Städte verschafft einen schnellen Eindruck davon, ob die Potenziale mengenmäßig ausreichen, wo die attraktivsten Standorte liegen und welcher Standort sich für welche Zielgruppe am besten eignet. Nicht zuletzt könnte neben der Anzahl auch die Art der Neubauprojekte und ihre Eignung für bestimmte Zielgruppen miteinander abgestimmt werden. Denn nicht jeder Standort muss alles bieten.

Demografisch bedingte Leerstände werden sich auf Dauer zwar nicht verhindern lassen. Aber auch hier könnte in Absprache mit den übrigen beiden Städten eine Strategie zum Umgang mit diesen Leerständen entwickelt werden, die z. B. gemeinsam festlegt, an welchen Standorten und Objekten im Teilraum Nord Leerstand am wenigsten schädlich wäre. Dort könnten Anstrengungen zur Wiedervermarktung entfallen, sodass die verfügbaren Mittel für andere Projekte mit höherer Relevanz zur Verfügung ständen. Insgesamt würde die Stadtentwicklung jeder Stadt durch Kooperation effizienter und zielführender.

Kommunale Wohnungs- und Baulandpolitik ist in Zukunft jedenfalls keine *Reaktion* mehr auf die demografische Entwicklung, sondern kann umgekehrt als *Aktion* die Folgen des demografischen Wandels aktiv beeinflussen. Kommunale Entwicklungsstrategien werden vor allem dann erfolgreich sein, wenn sie die demografischen Auswirkungen von vornherein mitdenken.

Aktiv werden