

Günther Bachmann

Von der Wissenschaftsstadt zur Smart City

25 Jahre Wissenschaftsstadt Darmstadt

*Seit der Verleihung des Titels „Wissenschaftsstadt“ an Darmstadt im Jahr 1997 hat sich die Stadt in Bezug auf die demografische, wirtschaftliche, soziale, kulturelle und institutionelle Entwicklung deutlich verändert. Die rasante Zunahme an Einwohner*innen in den letzten 25 Jahren hat viele positive Aspekte mit sich gebracht, jedoch auch Fragen nach sozialer Gerechtigkeit, modernen Mobilitätsangeboten und bezahlbarem Wohnraum aufgeworfen. Drastische Veränderungen der Wirtschaftsstruktur führten zu modernsten Arbeitsplätzen, aber auch zu einer drastischen Zunahme an Pendlerbewegungen in die Stadt mit den typischen Problemen von Umweltbelastung, Lärm und Staus.*

Am Anfang stand die Skepsis: Als der Stadt Darmstadt der Titel „Wissenschaftsstadt“ verliehen wurde, kommentierten die Bürger*innen das eher zurückhaltend. Teile der Stadtgesellschaft reagierten sogar mit Spott und Hohn auf diese Ehrung. Es war der Endpunkt einer langen historischen Entwicklung, die die Rolle Darmstadts bezüglich Wissenschaft, Forschung und Kunst würdigte: Am 13. August 1997 verlieh die Hessische Landesregierung der Stadt Darmstadt den Ehrentitel „Wissenschaftsstadt“. Seitdem hat sich die Gesamtlage Darmstadts drastisch und positiv verändert: Eine äußerst gute Entwicklung in demografischer Hinsicht, die Verbesserung der Lage auf dem Arbeitsmarkt, die starke Zunahme wissenschaftlicher Einrichtungen und moderner Start-Up-Unternehmen in der Stadt und nicht zuletzt der Gewinn des Bitkom-Wettbewerbs „Digitale Stadt“ belegen dies. Mit der Verleihung des Welterbetitels für Darmstadts Mathildenhöhe und die dortige Jugendstil-Künstlerkolonie ist auch eine weltweite Anerkennung des „Aufbruchsorts für Kultur, Architektur und Lebensstil“, so OB Partsch in seiner Würdigung, verbunden.

Die demografische Entwicklung Darmstadts

Auffällig ist die positive demografische Entwicklung: Darmstadt steht derzeit auf Platz 50 der bevölkerungsstärksten Städte Deutschlands, vor 25 Jahren war die Stadt im Ranking noch auf Platz 57. Bereits in 1971/72 wurde mit knapp über 142.000 Einwohnern ein Höhepunkt an Einwohnerzuwachs erzielt. Jedoch begann anschließend eine langwährende Phase der Suburbanisierung mit Bevölkerungsverlusten insbesondere an den benachbarten Kreis Darmstadt-Dieburg, die nur Anfang der 1990er-Jahre eine kurze Unterbrechung durch die demografischen Sondereffekte der deutschen Einheit erfuhr.

Die eigentliche Trendwende in der Bevölkerungsentwicklung vollzog sich ab 1998, und damit früher als im Bundesdurchschnitt anderer Großstädte. Seither stieg die Bevölkerungszahl in Darmstadt von 1998 mit 135.315 Einwohner*innen kontinuierlich an, bis sie 2022 mit rund 164.000 Personen einen historischen Höchststand erreichte. Die Corona-Pandemie führte vorübergehend zu einer Stagnation der weiteren Bevölkerungsentwicklung und zu Bevölkerungsverlusten ins nahe Umland – ein Effekt, der bei Städten mit hohen Immobilienkosten deutschlandweit beobachtet werden konnte. In 2023 jedoch wurde die „Corona-Delle“ mit einer Einwohnerzahl über 165.000 Personen wieder ausgeglichen¹.

Günther Bachmann

Studium an der Albert-Ludwigs-Universität in Freiburg, Assistent am Freiburger Institut für Soziologie, Mitarbeiter am Öko-Institut Freiburg und Darmstadt. Von 1998 bis 2019 Leiter der Abteilung Statistik und Stadtforschung im Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung in der Wissenschaftsstadt Darmstadt.

✉ gbachmann@gmx.info

Schlüsselwörter:

Kommunalstatistik – Demografie – Smart City – Monitoring – Sozialberichterstattung – Darmstadt

Abb. 1: Mathildenhöhe Darmstadt, Foto von Thomas Wolf²



Festgehalten werden muss, dass aus einer bezogen auf die Bevölkerungszahl schrumpfenden Stadt der neunziger Jahre eine „Schwarmstadt“ geworden ist, die immer noch junge Studierende und hochqualifizierte Beschäftigte anzieht. Heute hat jeder vierte Darmstädter Beschäftigte mindestens einen Hochschulabschluss: ein in Deutschland besonderer Spitzenwert, der nur von wenigen anderen deutschen Städten erreicht wird. In den letzten Jahren ist aufgrund der hohen Immobilien- und Mietpreise tendenziell ein Abwandern von Familien mit deutscher Staatsbürgerschaft ins Umland festzustellen, da moderne Homeoffice-Konzepte die Nähe zum Arbeitsplatz in der Stadt nicht mehr zwingend erfordern. Der positive Zuwanderungssaldo wird überwiegend durch Flüchtlinge aus der Ukraine und andere Migrant*innen bewirkt.

Moderne Unternehmen und Zukunftsfähigkeit der Wirtschaft

Bei verschiedenen Rankings der letzten Jahre hat Darmstadt hervorragend abgeschnitten, zumeist bei Indikatoren wie der demografischen Entwicklungsperspektive, der Zahl der Unternehmen mit modernen Dienstleistungsangeboten oder bei der Zukunftsfähigkeit der Wirtschaft. So belegt die Stadt derzeit Rang 31 in der Rangliste der deutschen Städte nach Wirtschaftsleistung.

Abb. 2: Haupt-Kontrollraum Europäisches Raumflugkontrollzentrum (ESOC) in Darmstadt³



Auch der Arbeitsmarkt, die Anzahl modernster Unternehmen und die Wirtschaftsbereiche sind heute anders als vor 25 Jahren. Die Wahrnehmung der Darmstädter*innen in Bezug auf die Reputation der Stadt hat sich in den letzten 20 Jahren deutlich positiv verändert – seien es die deutlich höheren Studierendenzahlen, die gewachsene Zahl der europa- bzw. weltweit anerkannten Forschungseinrichtungen in der Stadt wie die GSI oder die Fraunhofer-Institute, die Erfolge der ESA bezüglich der Saturn-Titan-Mission oder der Kometensonde Rosetta.

Dies belegen unter anderem die Ergebnisse der repräsentativen Bürgerumfragen, die alle drei Jahre durchgeführt wurden. Demnach stieg die Zustimmung der Bürger:innen zur Frage, ob Darmstadt eine Wissenschaftsstadt sei, von zuerst 82,2 in 2006 auf 97,5 Prozent im Jahr 2018⁴.

Studierende und Universitäten in Darmstadt

Im Jahr 1877 erhielt Darmstadt seine erste Universität, als Großherzog Ludwig IV. der polytechnischen Schule den Titel „Großherzoglich Technische Hochschule zu Darmstadt“ verlieh. Damit war die Vorläuferinstitution der Technischen Hochschule bzw. der heutigen Technischen Universität gegründet. Sie hat immer wieder Spitzenleistungen in Forschung und Lehre hervorgebracht und neue Entwicklungen angestoßen. So hat sie 1882 den Elektroingenieur „erfunden“: Der weltweit erste Lehrstuhl für Elektrotechnik wurde in Darmstadt eingerichtet. Die Unternehmen in der Stadt und der Region profitieren vom hochqualifizierten wissenschaftlichen Nachwuchs, der durch die drei großen Darmstädter Universitäten durch enge Kooperationen, Drittmittelforschung und Personaltransfer unterstützt wird.

Grundlage für die hohe Zahl der Beschäftigten mit hoher Qualifikation sind die modernen Dienstleistungsbereiche, aber auch der industrielle Kern der Firmen, die weltweit aktive Cluster im Bereich Chemie, Pharmazie und mechatronische Unternehmen bilden. Ferner trägt der exzellente Cluster von IT- und Software-Unternehmen und der große Cluster wissenschaftlicher Institutionen mit Weltraummissionen (ESA/ESOC), Wettersatelliten (EUMETSAT), Hochenergiephysik (Gesellschaft für Schwerionenforschung GSI), mit IT u. a. zu diesem Profil Darmstadts bei. Im Bereich der Forschung sind die Fraunhofer-Institute ebenso bedeutsam wie die drei Universitäten mit Technischer Universität, Hochschule und Evangelischer Hochschule.

Auffällig ist auch der starke Zuwachs in der Zahl der Studierenden seit Einführung des Titels Wissenschaftsstadt. Auch die Schwerpunktverlagerung der Studienfächer von den reinen Ingenieurwissenschaften zu mehr Angeboten im Bereich Sozialwissenschaften, z. B. an der TU, hat zur hohen Attraktivität Darmstadts als Studienort beigetragen. Insgesamt sind heute rund 45.000 Studierende an den drei Hochschulen der Stadt eingeschrieben. Auffällig ist jedoch, dass die Zahl der Studierenden, die direkt in Darmstadt wohnt, wegen der hohen Immobilien- und Mietpreise stagniert.

Neben den Universitäten gibt es vielfältige weitere Bildungseinrichtungen sowie Bibliotheken, Museen und Archive, die den Darmstädter „Bildungscluster“ erweitern.

Von der Wissenschaft zur Datenplattform der Smart City

Ein weiteres Ereignis zeigt die Zukunftsfähigkeit der Stadt auf: Am 12. Juni 2017 gewann Darmstadt den Bitkom-Wettbewerb „Digitale Stadt“ gegen vier starke Konkurrenten. Damals erklärte Oberbürgermeister Jochen Partsch den Gewinn des Wettbewerbs damit, dass dies das Ergebnis jahrelangen Vor Denkens und Vorarbeitens gewesen sei, um für Europa zur digitalen Vorzeigestadt zu werden.

Am Ausbau zu einer digitalen Vorzeigestadt beteiligte sich ein breites Bündnis aus Digitalunternehmen, Universitäten und Forschungseinrichtungen.

So wurden seit 2018 beispielsweise die Bereiche Verkehr, Energieversorgung, Schulen und Gesundheitswesen mit digitalen Technologien ausgerüstet. In einer „intelligenten Stadt“ erfassen Sensoren viele Daten und liefern so neue Informationen. Auf der städtischen Datenplattform (Abb. 3) werden diese, Verkehrs- und Mobilitätsdaten aller Art und wichtige ökologische Daten, mittlerweile veröffentlicht und visualisiert⁵.

Smart City-Vorbild Santander

Mit dem Smart City-Projekt steht Darmstadt in Europa nicht alleine. So hat die nordspanische Stadt Santander mit EU-Mitteln eine ähnliche Datenplattform aufgebaut: Sensoren übermitteln Daten aus dem gesamten Stadtgebiet an die zentrale Plattform, täglich sind es mehr als 150.000 Einzelinformationen. Santander ist mit fast 200.000 Einwohnern die größte Stadt der Region und gehört zu den 40 bevölkerungsstärksten Städten in Spanien. Santander ist Pilotprojekt für eine Smart City, dazu wurde die Stadt seit 2014 mit über 20.000 Sensoren vernetzt.

Ziel war es, aus Santander eine „Smart City“ zu machen, in der öffentlicher Nahverkehr, die Parkplatzsuche, die Müllab-

fuhr, die Straßenbeleuchtung sowie die Bewässerung der Parkanlagen bedarfsangepasst digital gesteuert werden können. Dazu gehören auch die Datenerhebung über die Schadstoffbelastung sowie der Lärmpegel an ausgesuchten Punkten.

Ein interessantes Projekt galt der Müllabfuhr in Santander: Ein Großteil der Container für Papier, Glas, Plastik wurde mit Sensoren ausgestattet. Diese senden ein Signal an die Servicefirma, wenn die Container zu 90 Prozent gefüllt sind. Auf diese Weise werden unnötige Fahrten zu nur halb vollen Containern vermieden; gleichzeitig bleibt den Einwohnern von Santander der andernorts übliche Anblick von Müll erspart, der sich auf der Straße und den Fußwegen stapelt, weil die Müllabfuhr nicht rechtzeitig erledigt wird. Zwar ist die Müllabfuhr in Santander in privaten Händen, das Konzept der digitalen Mülleimer wäre für Darmstadt und ihre Probleme eine möglicherweise interessante Lösung.

Eine Weiterentwicklung von Konzepten zur Smart City Darmstadt wird derzeit mit dem EU-geförderten Projekt SALTED verfolgt, welches deutlich mehr Indikatoren und Messwerte verbinden und visualisieren kann. Sie sollen der Verkehrslenkung und -steuerung sowie umweltschonender Verkehrskontrolle dienen, was aufgrund der Verkehrsdichte, der Staus und der Umweltbelastungen in der Stadt notwendig ist.⁶

Soziale Situation und Sozialberichterstattung in Darmstadt

Die Sozialberichterstattung in der Wissenschaftsstadt Darmstadt hat eine lange Tradition: Bereits 1995 wurde der erste Armutsbericht veröffentlicht. Seither hat sich die Berichterstattung kontinuierlich weiterentwickelt und verfeinert. Vor allem die Verfügbarkeit kleinräumiger Daten, an der die Statistikstelle entscheidend beteiligt war, spielt seit 1999 eine wichtige Rolle bei der Analyse von Armut in der Stadt. Da die

Abb. 3: Datenplattform mit aktuellen Umweltdaten und Daten zur Verkehrsbelastung



Stadt nur bedingt Einfluss auf bundesweite Entscheidungen zur Sozialpolitik und Abwendung der Armut hat, ist aber der kommunale Handlungsspielraum im Bereich der Prävention sowie der Bekämpfung der Folgen der Armut mittels städtischer Finanzen und Projekte gegeben.

Abb. 4: Stadtviertel Eberstadt-Süd – ein Stadtviertel im Soziale-Stadt-Projekt⁷



Darmstadts aktueller Sozialatlas zeigt, wie seine Vorgänger, die Verteilung unterschiedlicher kleinräumiger, sozialer Daten für das Stadtgebiet auf und macht diese auf Basis der Abweichungen vom städtischen Durchschnitt miteinander vergleichbar. Dadurch lassen sich sowohl Stadtteile bzw. -viertel mit besonderem Handlungsbedarf als auch Stadtteile identifizieren, die geringe Werte beim erarbeiteten Sozialindex aufweisen.

Im Rückblick auf die soziale Entwicklung der letzten 25 Jahre zeigt sich, dass der besonders von sozio-ökonomischen Problemen betroffene Stadtteil Kranichstein im Norden der Stadt eine bessere Entwicklung genommen hat als der im Süden liegende Stadtteil Eberstadt-Süd/Kirchtannensiedlung. Während es in Kranichstein gelungen ist, die Stadtgesellschaft und viele Akteure für das Vorhaben „Soziale Stadt“ zu gewinnen, ist dies in der Kirchtannensiedlung weniger gut gelungen. In Kranichstein spielt vor allem die dortige Gesamtschule eine stark integrative Rolle, während in der Kirchtanne weiterhin eine überdurchschnittliche Segregation – nicht nur im schulischen Bereich – gegeben ist. Familien sind in beiden Stadtteilen von erschwerten ökonomischen Lagen betroffen, wie sich an der relativ geringen Beschäftigungsquote, dem hohen Anteil an Leistungsbezieher*innen von Regelleistung nach SGB II und einem hohen Anteil an Mehrpersonenhaushalten zeigt.

Sowohl die Analyse der statistischen Bezirke als auch die der Schulbezirke verweisen auf eine sehr unterschiedliche Verteilung von Kinderarmut und Segregation in der Stadt: In der Erich Kästner-Schule (Kranichstein) sowie in der Wilhelm-Hauff-Schule (Eberstadt-Süd) sind die absolut höchsten Zahlen von Kindern in Armut festzustellen. In den beiden genannten Bezirken ist die Zahl der Alleinerziehenden am höchsten und damit auch das Armutsrisiko für die Kinder sehr hoch⁸. Walter Hanesch, lange Jahre Professor für Soziale Arbeit in Darmstadt,

kommentiert die Perspektive so: „Insgesamt bleiben damit die Zukunftsaussichten für die Stadtbevölkerung ambivalent.“⁹

Pendlerbewegungen und Mobilität

Im 21. Jahrhundert zeichnet sich eine Wende bei der bislang vorherrschenden Art der Mobilität ab, da der motorisierte Individualverkehr in den Städten zunehmend zu erheblichen Problemen beiträgt. So war die PKW-Nutzung seit Mitte des vergangenen Jahrhunderts das große Versprechen der Mobilität für alle, Darmstadts Stadtentwicklung setzte in Bezug auf die Erreichbarkeit aller Orte – zum Leben, zum Arbeiten und zum Einkaufen – auf den individualisierten Autoverkehr.

Dieses Modell der Stadt ist – nicht erst in den letzten Jahren – an seine Grenzen gekommen, da mit der zunehmenden Verkehrsbelastung Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern, die drastische Erhöhung der Luftschadstoffe, der verkehrsbedingte Lärm und die zeitraubende Parkplatzsuche zugenommen haben. Neue Strategien für eine angemessene Mobilitätsinfrastruktur sind deshalb in Darmstadt „Top 1“ auf der politischen und gesellschaftlichen Tagesordnung.

Die oben skizzierte außerordentliche Erfolgsgeschichte Darmstadts in den letzten 20 Jahren hat also ihren Preis: Eine – im Vergleich zu anderen bundesdeutschen Städten – sehr hohe Anzahl von Pendler*innen fährt jeden Tag in die Stadt zum Arbeitsplatz oder zur Ausbildungsstätte und am Abend wieder zurück in die umliegenden Städte und Gemeinden. Sie trägt damit zu einer hohen Verkehrsbelastung bei. Die Zahl der Einpendler*innen, die sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind, beträgt derzeit rund 70.000 Personen, die Zahl der Auspendelnden rund 30.000. Zur Zahl dieser Einpendelnden kommt noch die Zahl der Studierenden mit rund 20.000 Personen sowie die der Selbständigen, Beamten, mithelfenden Angehörigen, Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden, der Einkaufenden und Touristen, die in die Stadt kommen.

Ferner trägt die Zahl der PKW und LKW im Rahmen des Lieferverkehrs in die und innerhalb der Stadt zu den hohen Verkehrsbelastungen bei. Darmstadt zählte bis vor kurzem zu den zehn mit Feinstaub am stärksten belasteten Städten in Deutschland und der EU-Grenzwert von 40 Mikrometern pro Kubikmeter Luft, zum Beispiel in der stark frequentierten Hügelstraße, wurde regelmäßig überschritten (EU-Richtlinie 99/30/EG von 1999, gültig seit 1. Januar 2005)¹⁰.

In den letzten Jahren hat Darmstadt als Konsequenz die Fahrradinfrastruktur massiv ausgebaut: Neben Radschnellwegen wurden etliche Straßenzüge von zwei auf eine Spur für den motorisierten Verkehr zurückgebaut, 30-Stundenkilometer-Zonen bei belasteten Innenstadtstraßen eingeführt und die Zahl der Parkplätze in der inneren Zone reduziert, um den Autoverkehr zu vermindern. Dies hat zwar zu einer Reduzierung der Feinstaubproblematik und zur Lärmreduzierung beigetragen, führt jedoch auch zu massiven Protesten der Anwohner*innen, vor allem bei älteren Mitbürger*innen, die auf das Auto als Mobilitätsmittel angewiesen sind.

Politisch hat die neue Verkehrspolitik unter anderem dazu geführt, dass die älteren Wähler*innen in den äußeren Stadtteilen Darmstadts – als stärkste Wählergruppe – bei der Wahl zum Oberbürgermeister 2023 dem Kandidaten der SPD zum

Sieg bei der OB-Wahl verholpen und damit ihrem deutlichen Protest Ausdruck verliehen haben. Unter anderem hat die Verkehrs- und Mobilitätspolitik dazu beigetragen, dass nach zwölf Jahren der Oberbürgermeister wieder von der SPD und nicht von den Grünen gestellt wird.

Fazit

Nach 25 Jahren kann festgestellt werden, dass die Verleihung des Titels „Wissenschaftsstadt“ Darmstadt zumindest darin unterstützt hat, eine prosperierende Stadt zu werden. Kulturell, demografisch und wirtschaftlich hat sich die Stadt seit 1997 positiv entwickelt. Nach 25 Jahren ist Darmstadt auf dem Weg zu einer „Smart City“ mit guten Zukunftsaussichten, jedoch auch mit weiterhin vorhandenen sozialen Problemen und einer schwierigen Gemengelage bei der Modernisierung seiner Verkehrsproblematiken.

- 1 „Die Bevölkerungszahl Darmstadts im ersten Quartal 2023 ist deutlich auf 165.430 Einwohner*innen angestiegen“, siehe die Seiten der Abteilung Statistik und Stadtforschung auf der Darmstadt-Homepage www.darmstadt.de
- 2 Foto Mathildenhöhe Darmstadt: www.foto-tw.de, (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Darmstadt_Mathildenhöhe.jpg), „Darmstadt Mathildenhöhe“, <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/legalcode>
- 3 Haupt-Kontrollraum Europäisches Raumflugkontrollzentrum (ESOC) in Darmstadt, European Space Agency, ESOC flickr, Credit: ESA - Jürgen Mai, 20. Januar 2014 14:52
- 4 Alle Bürgerumfragen sind auf den Seiten der Abteilung Statistik und Stadtforschung auf der Darmstadt-Homepage www.darmstadt.de abrufbar
- 5 Internetadresse der Datenplattform: <https://datenplattform.darmstadt.de/#!/tiles/>
- 6 Siehe dazu die Veröffentlichungen zur Umwelt- und Verkehrssituation in Darmstadt, Stadtforschung und Statistik: Bachmann 2016 und Bachmann 2020.
- 7 Abbildung von Günther Bachmann, Juni 2023
- 8 Weitere Daten und Analysen zu Alleinerziehenden, zu Mehrpersonenhaushalten und zum Armutsrisiko in Stadtteilen finden sich im aktuellen Sozialatlas von 2018 auf der städtischen Internetseite. Ferner wurde mit dem Bildungsbericht von 2018 erstmals der Zusammenhang von Kinderarmut und Bildungsbenachteiligung erarbeitet. Als Überblicksartikel siehe auch Hanesch 2022.
- 9 Hanesch 2022, S. 558
- 10 Bachmann 2016

Literatur

Bachmann, Günther (2004). Zehn Jahre kleinräumige Sozialberichterstattung in Darmstadt, in: Frankfurter Statistische Berichte Nr. 2–3/2004, Frankfurt am Main 2004

Bachmann, Günther (2016). Umweltqualität und Umweltgerechtigkeit. Zur Kombination von Internetdaten und Statistikinformationen am Beispiel der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Stadtforschung und Statistik, Jg. 29 (1), S. 23–26.

Bachmann, Günther (2020). Stadt und Verkehr: Neue Verkehrsanalysen mit Mobilfunkdaten – ein Zwischenbericht. Stadtforschung und Statistik: Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker, Jg. 33, 52–60.

Hanesch, Walter (2022), Soziale Lage und Sozialpolitik in Darmstadt 1975 . 2019, in: Peter Engels, Dieter Schott (Hrsg.), Ein Jahrhundert Darmstadt, Band 2.2: Politik, Gesellschaft und Stadtentwicklung, Justus-Liebig-Verlag Darmstadt 2022, S.513–558

Kainz, Ulla, Bachmann, Günther (2018). Darmstadts Vorschulkinder 2016 – eine Momentaufnahme zu Gesundheit und Deutschkenntnissen. Stadtforschung und Statistik: Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker, Jg. 31, 9–16.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (Hrsg.) (2016). Sonderbeitrag: Darmstadts Vorschulkinder

2016 – eine Momentaufnahme zu Gesundheit und Deutschkenntnissen. Darmstadt Statistische Berichte 2. Halbjahr 2016.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (Hrsg.) (2018). 1. Bildungsbericht der Wissenschaftsstadt Darmstadt 2018. Bildung im Lebensverlauf: Frühes Kindesalter bis zum Einstieg in den Beruf, Darmstadt 2018 (sowie Fortschreibungen bis 2022).

Wissenschaftsstadt Darmstadt (Hrsg.) (2021). Sozialatlas. Beiträge zur Sozialberichterstattung 2021. Darmstadt 2021.