



**Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung**

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



BBSR-Online-Publikation Nr. 15/2019

Lage und Zukunft der Kleinstädte in Deutschland

Bestandsaufnahme zur Situation der Kleinstädte in zentralen Lagen

Das Projekt des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)“ wurde vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Auftrag des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI) durchgeführt.

ISSN 1868-0097

IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
Referat I 6, Antonia Milbert

Begleitung im Bundesministerium

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI)
Referat SW III 5 – Kleinere Städte in ländlichen Räumen, Grün in der Stadt
Silke Andresen

Auftragnehmer

Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH
Bärbel Winkler-Kühlken, Prof. Dr. Christian Diller, Philipp Gareis
complan Kommunalberatung GmbH
Matthias von Popowski, Josephine Lenk

Stand

Juni 2019

Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

Die vom Auftragnehmer vertretene Auffassung ist nicht unbedingt mit der des Herausgebers identisch.

Zitierweise

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.): Lage und Zukunft der Kleinstädte in Deutschland. Bestandsaufnahme zur Situation der Kleinstädte in zentralen Lagen. BBSR-Online-Publikation 15/2019, Bonn, Juni 2019



Liebe Leserinnen und Leser,

die Kleinstadtforschung erlebt auch Dank der politischen Diskussion um die Förderung gleichwertiger Lebensverhältnisse einen notwendigen Aufschwung. Zuvor wurden Fragen der Stadtentwicklung nur durch die Brille von größeren Städten gesehen und beforscht. Auch wenn sich meist der Blick auf Kleinstädte in ländlichen Räumen wegen ihrer bedeutenden Funktion als Ankerstädte und für die Sicherung der Daseinsvorsorge richtet, darf nicht übersehen werden, dass die Mehrheit der deutschen Kleinstädte im Umland der Großstädte und damit im suburbanen Raum liegt. Auch diesem Typus von Kleinstadt muss die Aufmerksamkeit gelten. Auf der einen Seite stehen viele dieser Kleinstädte unter Anpassungs- und Entwicklungsdruck, wenn es um die Entlastung der Großstädte mit enormem Wachstum geht. Auf der anderen Seite besitzen diese Kleinstädte ihre eigene Identität und wollen diese auch im Sinne von Heimat bewahren. Die vorliegende Studie wirft ein Licht auf diese Kleinstädte.

In der Studie wurden Statistiken zusammengetragen, um die große Vielfalt der über 2.100 Kleinstädte in Deutschland zu beschreiben und in Gruppen einzuordnen. Kleinstädte in zentralen Lagen unterscheiden sich von denen in peripheren Lagen nicht allein durch den Wachstumsdruck, der von den benachbarten Großstädten auf sie übergreift. Sie haben zum Teil auch andere Funktionen im Städtenetz.

Daneben gibt es jedoch mehr verbindende Elemente zwischen den Kleinstädten in zentralen und peripheren Lagen. Es sind dies vor allem die begrenzten Ressourcen für eine aktive Stadtentwicklung. Auch zentral gelegene Kleinstädte sehen sich mit dem Problem konfrontiert, Einrichtungen, welche die Menschen im Alltag benötigen, im gesamten Stadtgebiet zu sichern. Die Nähe zu den Großstädten ist hier nicht nur Segen, sondern kann auch große Konkurrenz bedeuten.

Die Studie stellt einen Meilenstein im neuen BBSR-Forschungscluster „Kleinstädte“ dar. Die Ergebnisse sind nicht nur für Stadtplaner, sondern auch für Raumplaner interessant, liegt doch eine Schlussfolgerung in der Notwendigkeit einer verstärkten Land-Stadt-Partnerschaft durch Dialog und Abstimmung.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.



Dr. Markus Eltges
Leiter des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Inhalt

1.	Kurzfassung/Summary	5
2.	Stand der Forschung und Fragestellungen der Studie	15
3.	Methodisches Vorgehen: Kleinstadtypik und Fallstudienauswahl	18
3.1	Bildung von Kleinstadtypen	18
3.1.1	Analytische Grundlagen	18
3.1.2	Methodik der Kleinstadtypisierung	19
3.1.3	Einzelergebnisse	21
3.1.4	Kombinierte Typen: Bewertung und Ausblick	32
3.2	Fallstudien	34
3.2.1	Fallstudienauswahl	34
3.2.2	Durchführung der Fallstudien	36
4.	Ausgangssituation der Kleinstädte in zentralen Lagen	38
4.1	Information zu den Fallstudienstädten	38
4.2	Kleinstadtleben aus Sicht der Bevölkerung	50
4.2.1	Allgemeine Zufriedenheitsaspekte	51
4.2.2	Aspekte der Wohnsituation	53
4.2.3	Bewertung von Infrastruktureinrichtungen	54
4.2.4	Pendlersituation in den Kleinstädten	57
4.3	Einschätzungen der Kommunen und Kleinstadtakteure	59
4.3.1	Zentrale Lage und Kooperationen in der Region	60
4.3.2	Handlungsfelder und Strategieansätze in den Kleinstädten	60
4.3.3	Kommunale Handlungsansätze	62
5.	Strategische Entwicklung von Kleinstädten in zentralen Lagen – eine Querschnittsbetrachtung	64
5.1	Innenstadtstärkung: Entwicklung der Stadt- und Ortszentren - eine Daueraufgabe	64
5.2	Daseinsvorsorge: Grundversorgung muss gewährleistet sein	65
5.3	Wohnungsneubau und Wohnungsbestandsentwicklung: ein Handlungsfeld nicht nur in wachsenden Kleinstädten	66
5.4	Gewerbeflächenentwicklung, Wirtschaftsförderung, Fachkräftesicherung: Herausforderung für Wirtschaft und Verwaltung	67
5.5	Verkehr, Mobilität und Erreichbarkeit: Eingeschränkte Handlungsmöglichkeiten	68
5.6	Agieren in kommunaler Selbstverwaltung, durch regionale und interkommunale Kooperation und unter Vorgaben der Landes- und Regionalplanung	69
5.7	Image und Stadtmarketing – Chancen und Grenzen zur Steuerung des sozialen Zusammenhalts, zur Identitätsstiftung und ehrenamtlichen Engagement	70
5.8	Integrierte Stadtentwicklungskonzepte für eine umweltgerechte und nachhaltige Stadtentwicklung	71
5.9	Integrierte Stadtentwicklungskonzepte und Good Governance	72
6.	Schlussfolgerungen und Empfehlungen	74
6.1	Ausgangslage – Vielfalt von Kleinstädten in zentralen Lagen	74
6.2	Funktionen und Handlungsdruck	75

6.3	Räumliche Verflechtungen	76
6.4	Wohnen und Arbeiten	77
6.5	Standortfaktoren	77
6.6	Steuerungsoptionen	78
6.7	Funktionsräumliche Zuordnung und Schlussfolgerungen für die Stadtentwicklungspolitik des Bundes	79
	Anhang	82
	Literatur	82
	Abbildungsverzeichnis	84
	Tabellenverzeichnis	84
	Bildnachweis	84
	Fragebogen	86

1. Kurzfassung

Stand der Forschung und Fragestellung der Studie

Kleinstädte sind in der Raumforschung – ebenso wie Mittelstädte, national und international – eine vernachlässigte Kategorie. Die Rolle von Klein- und Mittelstädten in ländlichen und als peripher eingestuften Regionen als Stabilisatoren und Anker im Raum ist allgemein anerkannt und erfährt jüngst in der Forschung stärkere Beachtung, wie z. B. im ExWoSt-Forschungsfeld „Potenziale von Kleinstädten in peripheren Lagen“. Vor dem Hintergrund der dynamischen Entwicklung in Teilregionen der letzten Jahre schien der Typus von Kleinstädten in zentralen Lagen weniger problematisch und stand bislang nicht im Fokus. Diese Lücke will das Forschungsprojekt schließen und die aktuelle Situation der Kleinstädte mit besonderem Blick in zentralen Lagen untersuchen.

Methodisches Vorgehen: Kleinstadttypik und Fallstudienauswahl

Das Forschungsprojekt umfasste zwei Phasen, eine quantitative und eine qualitative. Die quantitative Phase hatte die Aufgabe, zunächst möglichst homogene Typen aller Kleinstädte in Deutschland anhand regionalstatistischer Analysen zu bilden. Die regionalstatistische Kleinstadttypisierung stützte sich dabei auf drei wesentliche Modellannahmen:

- Stadtentwicklungsmodell nach Schmitz-Veltin,
- Wirtschaftsstrukturelle Klassifikation der Regionen sowie
- Stadtfunktionale und strukturelle Klassifikation der Kleinstädte.

Die Einordnung der Kleinstädte in das Stadtentwicklungsmodell nach Schmitz-Veltin erfolgt über die Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2014 (Stichtage 31.12.1999 und 31.12.2014). Für die regionale Einbettung werden die Stadt-Land-Regionen des BBSR herangezogen, einer an alltagsweltlichen Aktivitätsmustern von Pendlern orientierte Abgrenzung. Bevölkerungszunahme in diesem Zeitintervall bedeutet Wachstum, Bevölkerungsabnahme bedeutet Schrumpfung.

Für die Klassifikationen der Regionen gemäß ihrer Wirtschaftsstruktur und für die Klassifikation der Kleinstädte gemäß ihrer Funktion wurden geeignete Indikatoren gebildet, die mit Daten der laufenden Raumbearbeitung des BBSR abgebildet werden können. Diese wurden dann jeweils über eine Hauptkomponentenanalyse strukturiert und zu Faktoren zusammengefasst. Diese Faktoren wurden in Clusteranalysen (K-Means-Verfahren) verwendet, um Regions- und Kleinstadttypen zu gewinnen.

Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftskraft, Arbeitsmarktlage und Freizeitwert werden auf der Ebene der Regionen gemessen. Hier sind die Akteure weniger an den Wohnort gebunden als an andere Gegebenheiten, wie zum Beispiel bei der Nahversorgung. Regionale Bedingungen spiegeln auch das Klima wider, in denen die Kleinstädte sich entfalten können. Dennoch unterscheiden sich Kleinstädte dahingehend, ob sie selbst ein entsprechendes Zentrum als Arbeitsstandort darstellen. Ausprägungen bestimmter (Versorgungs-)Funktionen, der Verflechtung mit anderen Kommunen, der Siedlungs- und Baustruktur und der (sozio-)demografischen Differenzierung werden auf der Kleinstadtebene erhoben.

Das Ergebnis ist eine komplexe Kleinstadttypik mit je vier Ausprägungen im Stadtentwicklungsmodell, im eher funktionalen Kleinstadtyp sowie im eher wirtschaftsstrukturellen Stadt-Land-Regionstyp. Nicht alle Kombinationen treten in den Kleinstädten in zentralen und peripheren Lagen tatsächlich auf. In zentralen Lagen lassen sich zwei am häufigsten auftretende Typen benennen: Wachsende Kleinstädte des Typs D (eher durchschnittlich in ihren funktionalen Ausprägungen) in wachsenden, wirtschaftlich soliden Regionen entweder mit hohem Anteil höherwertiger Dienstleistungen oder mit überdurchschnittlichem Industrieanteil. Und schrumpfende Kleinstädte des Typs A (auffällig hier die überdurchschnittliche Wohnfunktion mit einem überdurchschnittlichen Anteil an Altbau) in wirtschaftlich soliden bzw. starken Regionen mit höherem Anteil hochwertiger Dienstleistungen bzw. überdurchschnittlichen Industrieanteil (siehe auch Tabelle 1.1).

2017/18 wurden acht Fallstudien der Städte Neu-Anspach und Nidda im Großraum Frankfurt a. Main, Velten und Wildau im Umland von Berlin, Aue, Püttlingen, Hiddenhausen und Damme durchgeführt. Zum besseren Verständnis der Problemlagen aus Sicht der Bewohnerinnen und Bewohner wurden zunächst in allen Fallstudienstädten Haushaltsbefragungen mit Unterstützung der Verwaltungen durchgeführt. Mit einer durchschnittlichen Rücklaufquote von rund 22 Prozent ergaben sie einen guten Einblick in die Sicht der Bürgerinnen und Bürger auf ihre Kleinstädte. Zusammen mit einer Dokumentenanalyse bildeten die Befragungsergebnisse die Grundlage für Expertengespräche vor Ort.

Die gewonnenen Erkenntnisse und daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen wurden schließlich in einer zweitägigen Fachwerkstatt mit Vertreterinnen und Vertretern der Fallstudienkommunen, des Bundesbauministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) und des Bundesinstituts für Bau, Stadt- und Raumforschung (BBSR) sowie weiteren externen Experten aus Forschung und Praxis reflektiert und weiterentwickelt.

Tabelle 1.1: Übersicht der Kleinstadttypen in zentralen Lagen über stadtregionale Lagen

Kleinstadttyp	Regionstyp				Gesamt
	Wirtschaftlich solide Regionen mit überdurchschnittlichem Industrieanteil	Wirtschaftlich solide Regionen mit sehr hohem Tourismuspotenzial	Wirtschaftlich starke Regionen mit hohem Anteil höherwertiger Dienstleistungen	Wirtschaftlich schwächere Regionen mit durchschnittlicher Branchenstruktur	
A	77	10	106 Nidda	63 Aue	256
B	22	10	24	14	69
C	33	10	102	12	157
D	190 Damme	47	410 Hiddenhausen, Neu-Anspach, Püttlingen, Velten, Wildau	59	706
Summe	322	77	642	148	1.188
A	im Mittel überdurchschnittlicher Anteil an Gebäuden Baujahr vor 1949 im Mittel etwas höhere Wohnzentralität teilweise unterdurchschnittliche Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen im Mittel durchschnittliche Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen und Arbeitszentralität				
B	im Mittel überdurchschnittliche Anbindung an höherwertige Infrastrukturen im Mittel überdurchschnittliche Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen im Mittel durchschnittlich in Baualter und Gebäudestruktur sowie Wohnzentralität				
C	im Mittel überdurchschnittliche Arbeitszentralität und Wirtschaftsattraktivität im Mittel leicht unterdurchschnittliche Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen im Mittel durchschnittlich in Baualter und Gebäudestruktur, Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen und Wohnzentralität				
D	im Mittel durchschnittlich in fast allen Faktoren aller Kleinstädte teilweise leicht unterdurchschnittliche Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen und Arbeitszentralität				

Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung

Ausgangssituation der Kleinstädte in zentralen Lagen

Die acht Fallstudienstädte sind Kleinstädte gemäß BBSR-Definition. Sie sind entweder Grundzentren (Hiddenhausen, Neu-Anspach, Püttlingen, Velten), Grundzentren mit mittelzentralen Teilfunktionen (Damme) oder Mittelzentren bzw. Teil eines mittelzentralen Verbundes (Aue, Nidda, Wildau). Diese Funktionen erfordern die Sicherung der infrastrukturellen Versorgung durch die Kleinstädte für ihren Einzugsbereich und stellen damit auch besondere stadtentwicklungspolitische Herausforderungen dar. Sie stellen eine kleine Auswahl dar der 1.188 Kleinstädte in gemäß BBSR-Definition zentralen Lagen, d. h. in der Nähe zu Metropolen, Regiopolen oder sonstigen Oberzentren. Fünf Fallstudienstädte liegen hierbei in Metropolenregionen, und zwar in unterschiedlicher Entfernung zu den Metropolkernen – Neu-Anspach und Nidda in der Region Frankfurt/Rhein-Main, Velten und Wildau in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg sowie Damme am Rande der Metropolregion Bremen-Oldenburg.

Die Bevölkerungsentwicklung der Hälfte der untersuchten Kleinstädte steht im Einklang mit der ihrer Region, was in den meisten Kleinstädte der Fall ist: wachsende Kleinstadt in wachsender Region wie Wildau und Damme bzw. schrumpfende Kleinstadt in schrumpfender Region wie Aue und Püttlingen. Hiddenhausen, Neu-Anspach, Nidda und Velten schrumpften dagegen aus unterschiedlichen Gründen entgegen dem regionalen Trend im zugrundeliegenden langfristigen Betrachtungszeitraum 2000 bis 2014. Sie geben Einsicht in Rahmenbedingungen der eher seltenen Konstellation einer gegenläufigen Entwicklung. Dennoch profitieren die vier Kommunen aktuell vom Wachstum der Kernstädte und Regionen, so dass auch dort teilweise eine Trendumkehr erkennbar wird.

Die Erreichbarkeiten von Zentren mit höherwertigen Angeboten und differenzierten Arbeitsmärkten aus den Fallstudienstädten liegen zwischen 15 und 40 Minuten im motorisierten Verkehr. Gemeindeflächen und Bevölkerungsdichten weisen große Spannbreiten auf zwischen der flächenmäßig kleinsten Gemeinde Wildau (9,1 km²) mit einer Be-

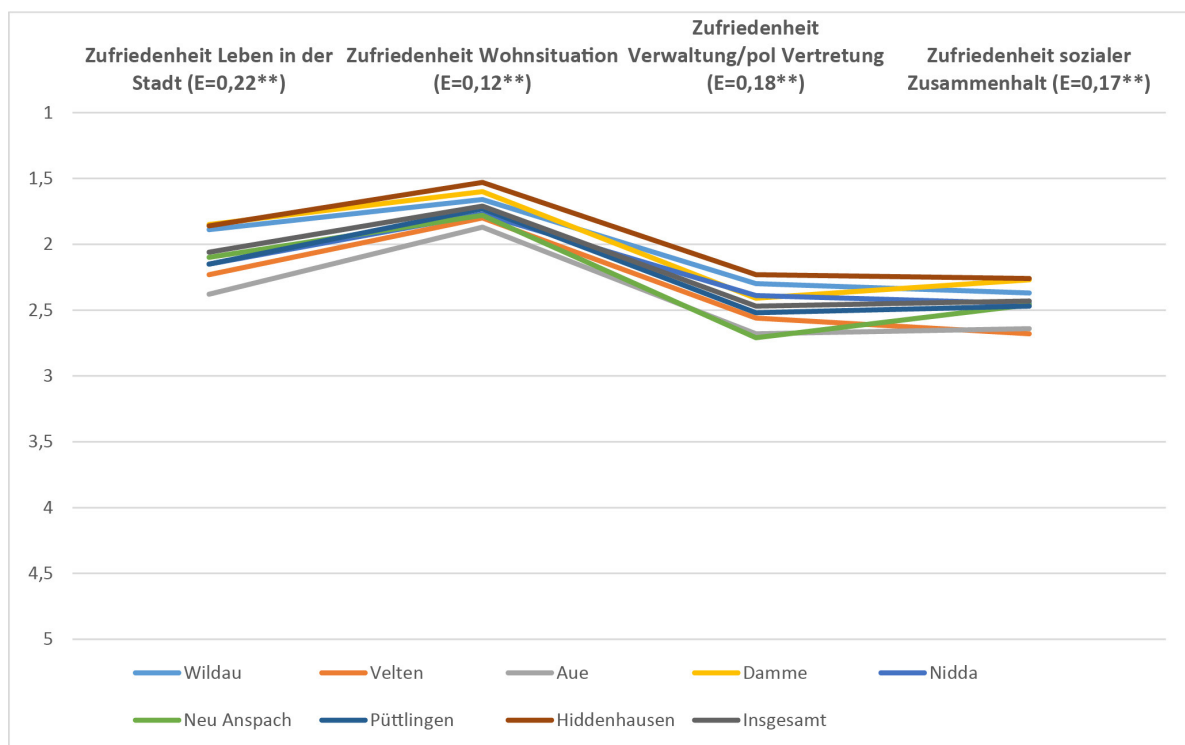
völkerungsdichte von 1.105 Einwohner/km² - eher großstädtische Verhältnisse - und der mit 118,35 km² größten Kleinstadt Nidda mit einer Bevölkerungsdichte von 146 Einwohnern/km² - eher ländliche Verhältnisse.

Die Bevölkerung von Damme, Neu-Anspach und Velten ist eher jung mit einem prozentualen Anteil der unter 18-Jährigen von 16,2 Prozent, was über dem Bundesdurchschnitt liegt. Die Arbeitslosenquoten schwanken zwischen 2,6 und 8,8 Prozent und liegen mit einer Ausnahme niedriger als die ihrer Regionen. Drei Städte weisen eine hohe Wohnortzentralität, drei weitere eine hohe Arbeitsplatzzentralität auf, welche auf unterschiedlicher historischer Entwicklung beruht. Die Ausstattung mit ausgewählten Einrichtungen der wohnortnahen Grundversorgung ist in den untersuchten Kleinstädten gegeben, nur in Kleinstädten mit großem Gebietsumgriff, aber mit vielen Stadt- bzw. Ortsteilen lassen sich vereinzelt Defizite in der wohnungsnahen Nahversorgung feststellen.

Die Einwohner der Städte wurden nach ihrer generellen Zufriedenheit mit dem Wohnen, dem Leben in der Stadt, dem sozialen Zusammenhalt und den politischen Verhältnissen in der Stadt befragt. Auffallend ist, dass in allen Fallstudien die Einwohner mit gleicher Tendenz antworten; zwischen den Städten bestehen nur leichte, aber statistisch signifikante Unterschiede. Bei der Wohnsituation besteht eine hohe Zufriedenheit, der Skalenwert liegt hier bei insgesamt 1,7 (von 1 = sehr zufrieden bis 5 = unzufrieden) und unterschreitet in keiner Stadt den Skalenwert Wert von 1,9. Aber auch die Zufriedenheit mit dem Leben in der Stadt kann - insgesamt mit einem Skalenwert von 2,1 noch als gut eingeschätzt werden. Geringer ist demgegenüber die Zufriedenheit mit der Politik und Verwaltung und dem sozialen Zusammenhalt.

Abbildung 1.1: Zufriedenheit mit Stadt, Wohnen, sozialem Zusammenhalt und Politik nach Städten (Mittelwerte von Notenskalen von 1: sehr zufrieden bis 5: völlig unzufrieden)

Erklärung: Der Eta-Koeffizient wird bei der Analyse der Varianz verwendet. Sie stellt dar, inwieweit die Gesamtabweichung einer abhängigen metrischen Variable durch eine unabhängige nominale Variable (hier die Städte) ermittelt wird. Sie liegt im Intervall 0 bis 1. Je größer sie ist, desto größer sind die Unterschiede zwischen den Städten in Bezug auf die abhängige Variable.



Quelle: IfS/complan, eigene Erhebung

Das Spektrum der Konzept- und Planungsgrundlagen ist in den Fallstudien zum einen sehr unterschiedlich. Die nähere Betrachtung der Dokumente zeigt zum anderen eine große Variationsbreite in der inhaltlichen und konzeptionellen Ausgestaltung. Verschiedene Städtebauförderprogramme erfordern die Entwicklung integrierter teil- bzw. gesamtstädtischer Entwicklungskonzepte. Die Teilnahme an den Programmen unterstützt die Kleinstädte zunehmend in der Entwicklung vergleichbarer Planungsgrundlagen, was die vorgefundenen Unterschiede in der Konzeptentwicklung mindern hilft.

In den Expertengesprächen vor Ort wurden die Unterschiede in den Herausforderungen durch Wachstum oder Schrumpfung je nach stadtreionalen Entwicklungstendenzen bekräftigt. Während die beiden schrumpfenden Kleinstädte Aue und Püttlingen in schrumpfenden Regionen zwar noch über vergleichsweise gute soziale Infrastrukturausstattungen und Versorgungsangebote verfügen, die sie auch angesichts enger finanzieller Spielräume nicht zuletzt zur

Anwerbung von Bürgern und Unternehmen aufrecht erhalten wollen, verspüren bisher schrumpfende Kleinstädte in wachsenden Regionen inzwischen ebenfalls einen gewissen Wachstumsdruck in wirtschaftlicher und demografischer Hinsicht. Insgesamt stehen Kleinstädte sowohl unter Wachstums- als auch Schrumpfungstendenzen vor komplexen Herausforderungen in verschiedensten Handlungsfeldern.

Strategische Entwicklung von Kleinstädten in zentralen Lagen – eine Querschnittsbetrachtung

Deutlich wurde, dass die „klassischen“ Themen der Stadtentwicklung weitgehend auch die der Kleinstädte in den zentralen Lagen sind, wie zum Beispiel Innenentwicklung, nachhaltige Stadtentwicklung, Schaffung von bezahlbaren Wohnungsangeboten, Stärkung der Wirtschaft und der Innenstädte, Entwicklung umweltverträglicher Mobilitätsangebote, Baukultur und Partizipation.

Die Aufwertung und Stärkung der Stadt- und Ortszentren stellt sich angesichts des strukturellen Wandels im Einzelhandel, des Rückzugs aus der Fläche, von Konzentrationstendenzen und Konkurrenzen durch Onlinehandel sowie weiterer Entmischung als Daueraufgabe dar. Für großflächige Kleinstädte oder solchen mit vielen Ortsteilen ist dabei die Sicherung einer wohnortnahen Grundversorgung eine besondere Herausforderung.

Egal ob schrumpfend oder wachsend, Wohnungsneubau und -bestandsentwicklung stellen in den untersuchten Kleinstädten Handlungsfelder dar, die mit unterschiedlichen Strategien und Handlungsansätzen verfolgt werden. Dabei werden Lageunterschiede deutlich, je strahlkräftiger die Metropole, desto eher wirkt sich der dortige Wachstumsdruck auf nah gelegene Kleinstädte aus. Dies gilt für den Wohnungs- wie für den Gewerbeflächenmarkt gleichermaßen. Neben Ansiedlung spielt in den Kleinstädten auch die Bestandspflege ansässiger Wirtschaftsunternehmen eine Rolle, wobei die Suche nach Fachkräften von kommunaler Seite nur unterstützt werden kann.

Verkehr, Mobilität und Erreichbarkeit sind für die Entwicklung der Kleinstädte von großer Bedeutung, die kommunalen Handlungsmöglichkeiten sind jedoch eingeschränkt. Vor allem in den Metropolregionen aber auch in den anderen Kleinstädten wächst die Bedeutung guter Schienenanbindung. Für nachhaltige Mobilität sind ferner lokale intermodale ÖPNV-Konzepte von zunehmender Bedeutung.

Kommunales Handeln der Kleinstädte bewegt sich im Spannungsfeld zwischen kommunaler Planungshoheit sowie Vorgaben der Landes- und Regionalplanung, zwischen Flächenknappheit und Budgetrestriktionen. Dies öffnet den Weg zu Zusammenarbeit und Kooperationen, den auch die Kleinstädte in zentralen Lagen zunehmend gehen. Sie kooperieren dabei eher mit Nachbarkommunen als mit den Zentren.

Imagepflege und Stadtmarketing sind Aufgaben, die nicht an vorderster Stelle in allen Kleinstädten stehen. Dabei werden deren Potenziale für die Außen- und Innenwirkung zwar erkannt aber erst ansatzweise umgesetzt.

Teilweise fokussieren Entwicklungsstrategien und -konzepte der Kleinstädte die nachhaltige Stadtentwicklung. Oft werden nachhaltige Ziele in sektoralen Handlungsfeldern erfolgreich verfolgt, wie z. B. Energie- und Wärmeversorgung, energetische Gebäudesanierung, öffentliche Beschaffung oder lokale Mobilitätsangebote.

Integrierte Stadtentwicklungskonzepte liegen in der Mehrzahl der untersuchten Kleinstädte in unterschiedlicher Qualität bereits vor. Die Nutzung insbesondere von Städtebauförderprogrammen fördert deren Entwicklung. Auch im Rahmen der ländlichen Entwicklung wurden in einigen Städten integrierte Konzepte erarbeitet. Diesen positiven Wirkungen der Förderung stehen mit weiteren komplexen Anforderungen der Förderprogramme jedoch auch Hemmnisse gegenüber. Hier sind Unterstützungen der personal- und finanzknappen Kleinstädte notwendig, um die Vielzahl von Fördermöglichkeiten optimal zu bündeln und zu verzahnen.

Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Die erarbeitete Typisierung der Kleinstädte mit insgesamt 64 möglichen Ausprägungen unter Berücksichtigung der Dimensionen Stadtentwicklungsmodell, funktionaler Kleinstadttyp und Stadt-Land-Regionstyp ist ambitioniert und komplex. Die Realität zeigt, weder in zentralen noch in peripheren Lagen treten alle Kombinationen auf. Vielmehr zeigt sich eine starke Konzentration auf wenige Kombinationen: In zentralen Lagen zeigt sich der Kleinstadttyp D am häufigsten. Dieser zeichnet sich durch eine eher durchschnittliche funktionale Ausstattung aus und korrespondiert entweder mit wachsenden, wirtschaftlich starken Regionen mit einem hohem Anteil höherwertiger Dienstleistungen oder mit wirtschaftlich soliden Regionen mit einem überdurchschnittlichen Industrieanteil. Diesen beiden Kombinationen können über die Hälfte aller Kleinstädte in zentralen Lagen zugeordnet werden. Einerseits zeigen sich Überschneidungen, andererseits ist die funktionale Kleinstadttypisierung in ihrer räumlichen Umsetzung durchaus schlüssig. Eine Weiterentwicklung wird daher empfohlen.

Kleinstädte in zentralen Lagen haben als Grund- oder Mittelzentren Versorgungsfunktionen für ihr Umland. Die vielfältigen räumlichen Verflechtungen mit Nachbarkommunen, Landkreisen und Zentren ebenso wie in der Wirtschaft sollten weitergehende Stadt-Umland-Kooperationen in einem weiten Sinne begründen. Dies müsste zudem als Bestandteil formeller und informeller Regionalentwicklung seinen Niederschlag finden. Die Anforderungen an Wohnen und Arbeiten optimal umzusetzen, ist Ziel aller Kleinstädte. In Abhängigkeit der unterschiedlichen Entwicklungstrends spielen Neubau und Aktivierung neuer Flächenpotenziale oder Bestandsentwicklung und Umnutzung eine Rolle. Grenzen erwachsen aus den teilweise knappen Entwicklungspotenzialen, was interkommunale Gebiets- und Konzeptentwicklung befördert.

Wichtige Standortfaktoren sind nach wie vor eine gute verkehrliche Anbindung, wobei umweltfreundliche Schienenverbindungen gegenüber dem Straßenverkehr an Bedeutung gewinnen. Der Zugang zu schnellem Internet ist inzwischen mindestens ebenso entscheidend für Standortentscheidungen von Privaten und Wirtschaftsunternehmen. Relativ neu ist die zunehmende Bedeutung des Vorhandenseins von gut ausgebildeten Fachkräften sowohl für Wirtschaftsunternehmen als auch für Verwaltungen zur Bewerkstelligung immer komplexerer Planungs- und Entwicklungsaufgaben.

Kleinstädte in zentralen Lagen stehen vor den Herausforderungen eines Anpassungs- und Entwicklungsdrucks. Um diese komplexen Herausforderungen lösen und dabei alle zur Verfügung stehenden Instrumente und Förderungen einsetzen zu können, bedarf es verstärkter Beratung und des Wissenstransfers in unterschiedlichen Formaten, z. B. in Form kontinuierlichen Wissenstransfers über entsprechende Internetplattformen, eine Kleinstadtakademie oder Kleinstadtlotsen auf regionaler Ebene.

Die Kleinstadtentwicklung ist stark abhängig von Förderprogrammen von Bund und Ländern. Die einzelnen Programme stärker auf die Kleinstädte auszurichten, die Kompatibilität zwischen einzelnen Programmen zu erhöhen sowie spezifische Aufrufe in innovationsfördernden Programmen zu etablieren, könnte einen weiteren Beitrag zur Stärkung von Kleinstädten in zentralen Lagen leisten. Dazu könnte ein ExWoSt bzw. MORO auf Basis einer bundesweiten ländervergleichenden Studie mit Expertenworkshops neue Bündelungen als zentralen Forschungsgegenstand untersuchen.

Summary

Status of the research and objective of the study

Small towns are a neglected category in spatial research – as are mid-sized towns – both at a national and an international level. The role of small and mid-sized towns in rural and peripheral regions as stabilisers and anchors in the area is generally recognised and has recently received greater attention in research, e.g. in the ExWoSt (Experimental Housing and Urban Development) research field „Potentials of small towns in peripheral locations“. Against the background of the dynamic development in sub-regions in recent years, the type of small town in central locations seemed less problematic and has not yet been the focus of attention. The research project aim is to close this gap and examine the current situation of small towns with a special focus on central locations.

Methodical approach: Small town typology and case study selection

The research project comprised two phases, a quantitative and a qualitative one. The quantitative phase had the task of first creating as homogeneous as possible types of all small towns in Germany on the basis of regional statistical analyses. The regional statistical typification of small towns was based on three essential model assumptions:

- Urban development model based on Schmitz-Veltin,
- Economic structural classification of regions, and
- Urban functional and structural classification of small towns.

The classification of the small towns in the urban development model according to Schmitz-Veltin is based on the population development 2000 to 2014 (cut-off dates 31.12.1999 and 31.12.2014). The urban-rural regions of the BBSR are applied for the regional embedding, a demarcation based on everyday activity patterns of commuters. Population increase in this time interval means growth; population decrease means shrinkage.

For the classifications of the regions according to their economic structure and for the classification of the small towns according to their function, suitable indicators were formed that may be mapped with data from the BBSR's ongoing spatial monitoring. These were then each structured using a main component analysis and combined into factors. These factors were used in cluster analyses (K-Means procedure) to identify regional and small town types.

Economic structure and economic strength, labour market situation and recreational value are measured at the regional level. Here, the actors are less tied to their place of residence than to other conditions, such as local supply. Regional conditions also reflect the climate in which the small towns may develop. Nevertheless, small towns differ in terms of whether they themselves represent an appropriate centre as a work location. The characteristics of certain (supply) functions, the interaction with other municipalities, the settlement and building structure and (socio-)demographic differentiation are surveyed at the small-town level.

The result is a complex small town typology with four manifestations each in the urban development model, in the more functional small town type as well as in the more economic urban-rural type region. Not all combinations actually occur in small towns in central and peripheral locations. In central locations, two most frequently occurring types may be identified: Growing small towns of Type D (rather average in their functional characteristics) in growing, economically sound regions either with a high proportion of higher-quality services or with an aboveaverage share of industry. And shrinking small towns of Type A (striking here is the above-average residential function with an above-average proportion of old buildings) in economically sound or strong regions with a higher proportion of high-quality services or an above-average industrial share (see also Table 1.1).

In 2017/18, eight case studies were conducted in the towns of Neu-Anspach and Nidda in the greater Frankfurt area, Veltin and Wildau in the vicinity of Berlin, Aue, Püttlingen, Hiddenhausen and Damme. In order to better understand the problems from the point of view of the residents, household surveys were initially carried out in all case study cities with the support of the respective administrations. With an average response rate of around 22 percent, they provided a good insight into the citizens' view of their small towns. Together with a document analysis, the survey results formed the basis for expert discussions on site.

The insights gained and the conclusions derived from them were finally reflected and further developed in a two-day workshop with representatives of the case study municipalities, the Federal Ministry for the Environment, Nature Con-

ervation, Building and Nuclear Safety and the Federal Institute for Building, Urban Affairs and Spatial Development (BBSR) as well as other external experts from research and practice.

Table 1.1: Overview of small-town types in central locations across urban-regional locations

Type of town	Type of urban-rural region				Total
	Economically sound regions with an above-average share of industry	Economically sound regions with a very high potential for tourism	Economically sound regions with a great share of high-quality services	Economically weaker regions with average sector structure	
A	77	10	106 Nidda	63 Aue	256
B	22	10	24	13	69
C	33	10	102	12	157
D	190 Damme	47	410 Neu-Anspach Hiddenhausen Püttlingen Velten Wildau	59	706
Sum	322	77	642	147	1188
	A in the mean, an above-average share of buildings built before 1949 in the mean, slightly higher residential centrality partly below average equipment with basic supply functions in the mean, average accessibility of higher quality infrastructures and work centrality				
	B in the mean, above-average connection to higher-quality infrastructures in the mean, above-average equipment with basic supply functions in the mean, average in construction age and building structure as well as residential centrality				
	C in the mean, above-average work centrality and economic attractiveness in the mean, slightly below average accessibility of higher quality infrastructures in the mean, average in construction age and building structure, equipment with basic supply functions and residential centrality				
	D in the mean, average in almost all factors of all small towns in some cases slightly below average accessibility of higher quality infrastructures and work centrality				

Source: IfS/complan, own format

Initial situation of small towns in central locations

The eight case study towns are small towns as defined by the BBSR. They are either elementary centres (Hiddenhausen, Neu-Anspach, Püttlingen, Velten), elementary centres with mid-central sub-functions (Damme) or mid-centres or part of a mid-central network (Aue, Nidda, Wildau). These functions require the securing of infrastructural supply by the small towns for their catchment area and thus pose special urban development policy challenges. They represent a small selection of the 1,188 small towns in central locations as defined by the BBSR, i.e. close to metropolises, regiopolises or other regional centres. Five case study towns are located in metropolitan regions, at different distances from the metropolitan centres – Neu-Anspach and Nidda in the Frankfurt/Rhine-Main region, Velten and Wildau in the Berlin-Brandenburg capital region and Damme on the outskirts of the Bremen-Oldenburg metropolitan region.

The population development of half of the small towns studied is in line with that of their region, which is the case in most small towns: growing small towns in growing regions such as Wildau and Damme or shrinking small towns in shrinking regions such as Aue and Püttlingen. Hiddenhausen, Neu-Anspach, Nidda and Velten, on the other hand, shrank for various reasons against the regional trend in the underlying long-term observation period of 2000 to 2014. They provide insight into the framework conditions of the rather rare constellation of an opposite development. Nevertheless, the four municipalities currently benefit from the growth of the core cities and regions, so that a trend reversal may also be observed in some of them.

The accessibility of centres with higher quality services and differentiated labour markets from the case study towns is between 15 and 40 minutes by motorised transport. Municipal areas and population densities show large ranges between the smallest municipality in terms of area, Wildau (9.1 km²) with a population density of 1,105 inhabitants/km² – rather big city conditions – and the largest small town, Nidda (118.35 km²) with a population density of 146 inhabitants/km² – rather rural conditions.

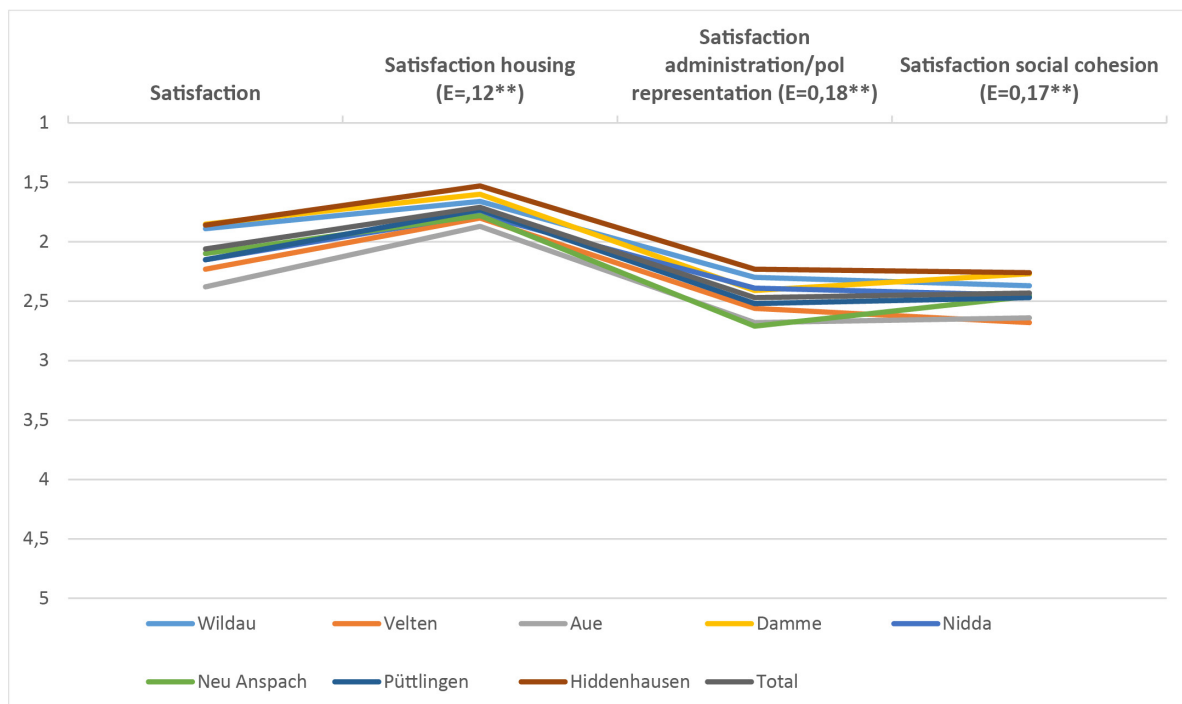
The population of Damme, Neu-Anspach and Velten is rather young with a percentage of under-18s of 16.2 percent, which is above the national average. Unemployment rates fluctuate between 2.6 and 8.8 percent and, with one exception, they are lower than those of their regions. Three towns have a high centrality of housing, three others a high

centrality of jobs, which is based on different historical developments. The small towns surveyed are equipped with selected facilities for the provision of basic services close to home; deficits in the provision of local services close to home may be identified in isolated cases only in such small towns covering a large area featuring many parts and districts.

The inhabitants of the towns were asked about their general satisfaction with housing, life in the town, social cohesion and political conditions in the town. It is striking that in all case studies the inhabitants responded with the same tendency; there are only slight but statistically significant differences between the towns. There is a high level of satisfaction with the housing situation, the scale value here is a total of 1.7 (from 1 = very satisfied to 5 = dissatisfied) and does not fall short of the scale value of 1.9 in any town. However, satisfaction with life in the town can also still be rated as good – with a scale value of 2.1 overall. In contrast, satisfaction with politics, administration and social cohesion is lower.

Figure 1.1: Satisfaction with the town, housing, social cohesion and politics according to towns (mean values on scales from 1: very satisfied to 5: completely dissatisfied)

Explanation: The eta coefficient is used in the analysis of variance. It indicates the extent to which the total variance of a dependent metric variable is determined by an independent nominal variable (here the towns). It lies in the interval 0 to 1. The larger it is, the greater the differences between the towns in relation to the dependent variable.



Source: IfS/complan, own survey

On the one hand, the range of conceptual and planning fundamentals in the case studies is very different. On the other hand, a closer look at the documents reveals a wide range of variation in terms of content and concept. Different urban planning support programmes require the creation of integrated suburban or urban development concepts. Participation in the programmes supports small towns increasingly in the development of comparable planning foundations, which helps to reduce the differences identified in concept development.

In the expert discussions on the ground, the differences in the challenges posed by growth or shrinkage depending on urban regional development trends were confirmed. While the two shrinking small towns of Aue and Püttlingen in shrinking regions still have comparatively good social infrastructure and supply facilities at their disposal, which they aim to maintain not least in view of their narrow financial scope to recruit citizens and companies, previously shrinking small towns in growing regions now also feel a certain economic and demographic growth pressure. Overall, small towns face complex challenges in various fields of activity, both in terms of growth and shrinkage.

Strategic development of small towns in central locations – a cross-sectional approach

It became clear that the „classic“ themes of urban development are largely also those of small towns in central locations, such as inner development, sustainable urban development, the creation of affordable housing, the strengthening of the economy and inner cities, the development of environmentally compatible mobility, building culture and participation.

The upgrading and strengthening of the town and community centres are regarded as a permanent task in view of the structural change in the retail trade, the withdrawal from the countryside, concentration tendencies and competition through online trade as well as further demixing. For small towns covering a large area or those with many districts, securing a basic supply close to home is a particular challenge.

Whether shrinking or growing, new housing construction and housing stock development represent fields of action in the small towns studied, which are pursued with differing strategies and approaches. Differences in location become apparent, the more radiant the metropolis, the more likely the growth pressure there is to have an effect on nearby small towns. This applies equally to the residential and commercial property markets. In addition to the settlement in small towns, the maintenance of the existing businesses also plays a role, whereby the search for skilled workers can only be supported by local authorities.

Transport, mobility and accessibility are of great importance for the development of small towns, and the possibilities for municipal action are limited. The importance of good rail connections is growing, especially in metropolitan regions but also in the other small towns. Local intermodal public transport concepts are increasingly important for sustainable mobility as well.

Municipal action by small towns is caught between the conflicting priorities of municipal planning sovereignty and the requirements of state and regional planning, between land scarcity and budget restrictions. This opens the way to co-operation and partnership, which even small towns in central locations are increasingly pursuing. They liaise more with neighbouring municipalities than with the centres.

Image cultivation and town marketing are tasks that do not come first in all small towns. Their potential for external and internal impact are recognised but only implemented to a limited extent.

The development strategies and concepts of small towns do not explicitly headline sustainable urban development, and yet sustainability objectives are successfully pursued in sectoral fields of action, such as power and heat supply, energy-efficient building refurbishment, public procurement or local mobility services.

Integrated development concepts of varying quality are already available in the majority of the small towns surveyed. The application of urban development support programmes in particular promotes this type of concept. Integrated approaches to rural development have also been prepared in some towns. However, these positive effects of the funding are offset by the barrier of further complex requirements posed by the support programmes. Here, help is needed for the small towns that lack both personnel and finance in order to bundle and dovetail the large number of funding opportunities optimally.

Conclusions and recommendations

The typology of the small towns is ambitious and complex, with a total of 64 possible characteristics, taking into account the dimensions of urban development model, functional small town type and urban-rural-region type. Reality shows that all combinations never occur in either central or peripheral locations. Rather, there is a strong concentration on a few combinations: In central locations, it is on the functionally rather average small town Type D, either in growing, economically strong regions with a high proportion of high-quality services or in economically sound regions with an above-average share of industry. In peripheral regions, it is the small town Type A, which is characterised by a high housing function, or Type B, which is more characterised by basic services, in shrinking, economically weaker regions or economically sound regions with a high proportion of industry. On the one hand, there are overlaps, on the other hand, the functional typology of small towns is quite conclusive in its spatial implementation. Further development is therefore recommended.

Small towns in central locations have supply functions as elementary or middle centres for their surrounding areas. The manifold spatial interdependencies with neighbouring municipalities, rural districts and centres, as well as in the economy, should justify more far-reaching cooperation between towns and their surroundings in a broad sense. This should also be reflected in formal and informal regional development. The goal of all small towns is to implement the requirements of living and working optimally. Depending on the different development trends, new construction and activation of new space potentials or stock development and conversion play a role. Limitations arise from the sometimes scarce development potential, which promotes intermunicipal regional and concept development.

Good transport links continue to be important location factors, with environmentally friendly rail connections gaining in importance over road transport. Access to fast Internet has become at least as important for the location decisions of private citizens and commercial companies. What is relatively new is the growing importance of the availability of well-trained skilled workers, both for business enterprises and for administrations, to manage increasingly complex planning and development tasks.

Small towns in central locations face the challenges of adaptation and development pressures. In order to be able to solve these complex challenges and to be able to use all available instruments and subsidies, there is a need for increased consultation and knowledge transfer in various formats, e.g. in the form of continuous knowledge transfer using respective Internet platforms, a small town academy or small town pilots at regional level.

The development of small towns is largely dependent on federal and state funding programmes. A stronger focus on small towns, greater compatibility between individual programmes and the establishment of specific appeals in innovation-promoting programmes could make a further contribution to strengthening small towns in central locations. An ExWoSt (Experimental Housing and Urban Development) or MORO (Model Projects of Spatial Planning) project could examine new bundling as a central research object based on a nationwide study comparing the federal states accompanied by expert workshops.

2. Stand der Forschung und Fragestellungen der Studie

Der Forschungsstand zum Thema Kleinstädte hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert (Gatzweiler 2012, BBSR 2018a). Gleichwohl sind Kleinstädte nach wie vor in der nationalen und internationalen Raumforschung eine vernachlässigte Kategorie (Bell/Jayne 2009). Auch werden Kleinstädte oft pauschal mit dem ländlichen Raum verbunden. Sie gelten einerseits als Inbegriff ländlicher Idylle, andererseits wird mit ihnen wirtschaftlicher Entwicklungsrückstand verbunden. Jüngere Forschungsarbeiten haben dazu beigetragen, diese Einschätzungen zu differenzieren und eine breitere Sicht auf Kleinstädte zu eröffnen.

Der Baukulturbericht 2016/17 „Stadt und Land“ (Bundesstiftung Baukultur 2017) definiert die Kleinstädte als eine eigene Kategorie gegenüber den Mittelstädten und den Metropolen einerseits, den Landgemeinden und Dörfern andererseits. Dem Bild der peripheren, stagnierenden Kleinstadt werden hier differenzierend Beispiele wirtschaftlich prosperierender Kleinstädte oder Leuchttürme entgegengesetzt. Dennoch widmet sich auch der Baukulturbericht 2016/17 stärker den kleinen Städten in „Distanz zu den Metropolen“ (Bundesstiftung Baukultur 2017: 21). Obwohl sich mehr als die Hälfte der Kleinstädte in relativer Nähe zu den Metropolen befindet und mit diesen eng funktional verflochten ist, wird auch dieser Bericht den Kleinstädten in zentralen Lagen nicht gerecht.

Eine aktuelle Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (Reimann et al 2018) diagnostiziert sogar weniger eine Forschungs- als sogar eine generelle politische und gesellschaftliche Wahrnehmungs- und Rezeptionslücke für die Kleinstädte. In dieser Studie wird vor allem der Blick auf bisher vernachlässigte Fragen der Zuwanderung und daraus resultierenden sozialen Problemlagen, der Identität und der sozialen Teilhabe in Kleinstädten und den sich daraus ergebenden Herausforderungen für die Integrations- und sonstige Sozialpolitik gelenkt. Interessant ist, dass auch hier letztlich die Strategie einer „Kultur der Marginalität“ formuliert wird (Hannemann 2018), die wiederum eher die Differenz der Kleinstädte zu den Metropolen hervorhebt.

Bekräftigt wird in dieser Studie die Kritik an einer rein statistischen Abgrenzung von Kleinstädten. Allerdings wird kein stringenter Ansatz einer differenzierteren Typisierung von Kleinstädten vorgelegt, eher wird die Singularität jeder Kleinstadt betont.

Dieses Forschungsvorhaben unterstützt dagegen die Bemühungen um eine weitergehende, typisierende Differenzierung von Kleinstädten, wie sie auch dem Ad Hoc-Arbeitskreis der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL 2018) und dem vom BBSR mitgetragenen und im Ergebnis der zahlreichen Aktivitäten gegründeten Netzwerk Kleinstadtforschung zugrunde liegt.

In dieser Untersuchung stehen dezidiert die Kleinstädte in zentralen Lagen im Fokus in Ergänzung zu den Kleinstädten in peripheren Lagen, die in anderen Forschungsarbeiten des BBSR und in eigenen Modellvorhaben der Raumordnung behandelt wurden (BBSR 2018a). Aber: zentral ist nicht gleich zentral. In diese Kategorie fallen sowohl Kleinstädte im unmittelbaren suburbanen Verflechtungsbereich der Metropolregionen, aber auch Kleinstädte in Verflechtungsbereichen von Regionen außerhalb der Metropolregionen, sowie auch in den Regiopolen (Köhler 2007). Dabei weisen Kleinstädte in zentralen Lagen neben städtischen Merkmalen vielfach auch ländliche Merkmale auf.

Bereits die erste Bestandsaufnahme zu Klein- und Mittelstädten des BBSR (2012) kam zu folgender Einschätzung für Kleinstädte in zentralen Lagen: Diese wiesen überwiegend eine günstigere Bevölkerungsentwicklung 2002 bis 2010 auf als solche in peripheren Lagen und teils sogar günstigere Entwicklungsdaten als Mittelstädte. Sie wurden im Bevölkerungszuwachs nur von den großen Großstädten signifikant übertroffen. Auch die relative Beschäftigtenentwicklung in zentral gelegenen Kleinstädten verlief zumindest in den großen Kleinstädten positiver als in Mittelstädten und sogar besser als in Großstädten. Auch nachfolgende Untersuchungen (BBSR 2015b) zeigten, dass die Kleinstädte in den zentralen Lagen gemessen an bundesweiten Trends von Wachstum und Schrumpfung von Bevölkerung und Beschäftigten deutlich häufiger als stark wachsend und wachsend eingestuft werden als Kleinstädte in peripheren Lagen. Dabei gilt es darüber hinaus auch zwischen kleinen Kleinstädten (bis 10.000 Einwohner) und größeren Kleinstädten (bis 20.000 Einwohner) zu differenzieren.

Zu beachten sind jedoch erhebliche Unterschiede in der Entwicklung der Kleinstädte in zentralen Lagen zwischen den Regionen. Während die Kleinstädte in Bayern in den zentralen Lagen um München, Augsburg und Ingolstadt sowie im Umland von Berlin und Hamburg weit überwiegend als stark wachsend oder wachsend eingestuft werden, ist dieses Verhältnis in Sachsen (um Leipzig, Chemnitz, Dresden) und im Saarland um Saarbrücken fast entgegengesetzt: hier werden über drei Viertel der Kleinstädte als schrumpfend oder stark schrumpfend eingestuft. In anderen zentralen Lagen, so entlang der Rheinschiene, um Hannover und Bremen sowie in Nordrhein-Westfalen war das Verhältnis

zwischen stark wachsenden/wachsenden Kleinstädten auf der einen Seite und stark schrumpfenden/schrumpfenden Kleinstädten auf der anderen Seite dagegen eher ausgeglichen.

Sowohl das Klischee der peripher gelegenen und stagnierenden Kleinstadt trifft somit nur auf eine Teilgruppe der Kleinstädte zu. Als auch kann umgekehrt angezweifelt werden, dass Kleinstädte als Städte lediglich Blaupausen von Großstädten darstellen, auf die sich in den Metropolen entwickelte Lösungsansätze einfach übertragen lassen oder gar lediglich mit einer gewissen Zeitverzögerung von selbst übertragen (Baumgart et al 2004; Reichenbach-Behnisch et al 2012). Vielmehr lassen sich für Kleinstädte in zentralen Lagen trotz ihrer insgesamt günstigen Entwicklungsperspektiven einige Probleme benennen, die für sie spezifisch sind. Diese Probleme werden aber vor allem erst im stadtreionalen Kontext deutlich:

- Über 70 Prozent der größeren Kleinstädte und sogar über 80 Prozent der kleinen Kleinstädte nehmen keine nennenswerten Arbeitsmarkt- und Versorgungsfunktionen wahr (BBSR 2012: 37; BBSR 2015a). In den verdichteten Räumen dürfte der Anteil dieser „Schlafstädte“ sogar noch höher liegen als in ländlichen Regionen. Die größeren Kleinstädte in den zentralen oder sehr zentralen Lagen weisen daher mit einer Zahl von 0,75 und die kleinen Kleinstädte mit nur 0,7 Einpendlern je Auspendler den höchsten Auspendlerüberschuss aller Stadttypen auf (BBSR 2012: 38). Diese Funktionen bedingen eine starke Verflechtung dieser Städte mit entsprechenden Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsträger.
- Während in den ländlichen Regionen die Kleinstädte mit ihren zentralörtlichen Angeboten insgesamt - vor allem auch im Vergleich zu den Mittelstädten - als durchaus funktionsfähig eingestuft werden (BBSR 2012: 29), stellt sich in den Kleinstädten in den zentralen Lagen die Situation z. T. anders dar. Viele Städte sind vor allem Wohnstandorte und nehmen daher weniger Versorgungsaufgaben wahr.
- Kleinstädte sind in zentralen Lagen daher deutlich stärker spezialisiert - oder anders formuliert auf bestimmte Funktionen aufgrund ihrer Lage und Siedlungsstruktur reduziert - als in ländlichen Regionen, was zumindest bedeutet, dass für die Beanspruchung bestimmter Versorgungsleistungen suburbaner Verkehr erzeugt wird. Neben den „Schlafstädten“, die vor allem Wohnfunktionen übernehmen, gibt es vor allem gewerbliche Spezialisierungen (Industrie, Büro, Einzelhandel, Logistik).
- Stagnation oder Schrumpfung von Kleinstädten in zentralen Lagen kann sowohl bei wachsender als auch stagnierender Kernstadt bzw. Metropole oder Oberzentrum erfolgen. Eine typische Problemlage findet sich in „Speckgürtelgemeinden“, deren Einfamilienhaus-, z. T. auch Großsiedlungen gemeinsam mit der Bevölkerung, insbesondere den Erstbeziehern, „in die Jahre gekommen“ sind. Der Gebäudebestand entspricht zum Beispiel nicht den Anforderungen der Energieeffizienz. Die Bevölkerungsstruktur ist überaltert, es mangelt an Gesundheitseinrichtungen und umgekehrt haben Schulen Auslastungsprobleme. Zum Teil finden sich solche problematischen Siedlungsbereiche auch in Kleinstädten, die ansonsten durch andere, verkehrsgünstigere Lagen prosperieren.

Damit weist das Thema der Kleinstädte in zentralen Lagen beträchtliche Berührungspunkte zu den wissenschaftlichen Diskussionen um „Suburbia“ auf. In Deutschland hatte die Mitte der 1990er Jahre initiierte Zwischenstadtdebatte (Sieverts 1997) mit ihren facettenreichen Diskursen (Vincenzotti 2011) zu einer vor allem kulturlandschaftlichen Neubewertung des vormals geschmähten suburbanen Raumes in der Stadtforschung geführt. Jedoch hat die Forschung zu diesem Thema relativ wenige fundierte empirische Erkenntnisse über Entwicklungen, Formen und Funktionen von Städten im suburbanen Raum hervorgebracht (Ausnahmen: Müller/Rohr-Zänker 2006, Läßle/Soyka 2007, Langhagen-Rohrbach 2005). Eine ähnliche Debatte wurde in den 1990er Jahren in den USA um den Typus der Edge Cities geführt (Garreau 1991). Gleichzeitig fügt sich das Thema in die in Deutschland mittlerweile seit mehreren Jahren geführte Reurbanisierungsdebatte (Brake/Herfert 2012, Fricke 2015) ein, die von Ausnahmen (Brombach/Jessen 2005) abgesehen bislang vor allem eine Debatte um die Reurbanisierung der metropolitanen Regionskerne ist; die Folgen der Reurbanisierungstrends für die Kleinstädte in zentralen Lagen sind jedoch noch ungeklärt.

Die Studie hat vor diesem Hintergrund zum Ziel, ein differenziertes Gesamtbild der Kleinstädte zu skizzieren, das der tatsächlichen Heterogenität der Kleinstädte in Deutschland Rechnung trägt und somit die Bestimmung spezifischer Entwicklungspotenziale ermöglicht. Im Einzelnen heißt dies,

- die Forschungslücken zu Kleinstädten in zentralen Lagen zu schließen,
- alle Kleinstädte in geeigneten Raumtypen zu beschreiben,
- spezifische Potenziale, Hemmnisse und Entwicklungsperspektiven von Kleinstädten in zentralen Lagen heraus zu arbeiten,

- somit die Ergebnisse aus dem parallel laufenden Forschungsfeld zu Kleinstädten in peripheren Lagen zu ergänzen und
- Handlungsempfehlungen für Politik wie Fachöffentlichkeit zu erarbeiten.

Das Forschungsprojekt soll Antworten auf folgende Forschungsfragen liefern:

- Ausgangssituation: Wie unterscheiden sich Kleinstädte hinsichtlich ihrer Ausgangsbedingungen? Welche Typen von Kleinstädten in zentralen und peripheren Lagen lassen sich identifizieren? Welche Herausforderungen sind besonders prägend und dringlich für Kleinstädte in zentralen Lagen?
- Funktionen und Handlungsdruck: Welche Funktionen (Zentren- und Versorgungsfunktionen, Wohnfunktionen, gewerbliche Funktionen) bestimmen die Entwicklung von Kleinstädten in zentralen Lagen? Welcher Handlungsdruck ergibt sich aus der Verschränkung von Funktion und Herausforderung?
- Räumliche Verflechtungen: Wie äußert sich der Handlungsdruck in den regionalen Verflechtungen der Kleinstädte in zentralen Lagen? Welche Netzwerke und Verflechtungen bestehen hinsichtlich der Tagesaktivitäten der Bevölkerung, der Wirtschaft, der Verwaltung (Institutionen und Versorgungsfunktion für Kleinstädte und Umland) sowie des Tourismus (Herkunft der Touristen, Verweildauer, Aktionsradius während des Aufenthalts). Wie sind Kleinstädte im Informationsfluss der Wissensökonomie eingebunden?
- Wohnen und Arbeiten: Wie erfüllen Kleinstädte die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung und ihrer potenziellen Neubürgerinnen und Neubürger? Wie berücksichtigen Sie hierbei die Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung? Wie passen Kleinstädte ihre gewerblichen Nutzungen an die aktuellen Bedürfnisse an? Wie gehen sie mit etwaigen Anforderungen an (großflächige) Gewerbe und Infrastruktureinrichtungen um? Welche Potenziale und Chancen einerseits und welche Hemmnisse und Restriktionen andererseits ergeben sich hieraus für eine nachhaltige Stadtentwicklung?
- Standortfaktoren: Welche Bedeutung kommt harten und weichen Standortfaktoren zu, wie wirken diese sowohl in der Strategieentwicklung als auch im Stadtmanagement und in der Stadtentwicklung? Welche Bedeutung haben spezifische Standortfaktoren wie zum Beispiel Kunst und Kultur in der eigenen Profilbildung? Wie stark ist die Urbanität der Kleinstädte in der eigenen Wahrnehmung präsent und wird für das Image nach außen genutzt?
- Steuerungsoptionen: Welche Entwicklungsstrategien verfolgen Kleinstädte in zentralen Lagen? Welche Steuerungsinstrumente stehen den Kommunen zur Verfügung? Wie effektiv können diese genutzt werden? Welche Förderinstrumente werden in den Kleinstädten genutzt? Inwieweit sind die Förderinstrumente hinreichend, hilfreich oder unzureichend für die Bewältigung der Herausforderungen?
- Funktionsräumliche Zuordnung: Welche Rolle spielen Kleinstädte im bundesdeutschen Städtesystem heute und in naher Zukunft? Wie sind sie im Städtesystem verankert? Inwieweit sind Problemlagen zwischen Kleinstädten in zentralen Lagen und in peripheren Lagen identisch oder verschieden? Welche Schlussfolgerungen sind für die Stadtentwicklungspolitik des Bundes daraus zu ziehen?

3. Methodisches Vorgehen: Kleinstadtypik und Fallstudienauswahl

Zur Bestandsaufnahme und Analyse von Kleinstädten in zentralen Lagen bedient sich die Studie verschiedener methodischer Zugänge. Mittels regionalstatistischer Daten werden in einem ersten Schritt Indikatoren gebildet und zu einer Kleinstadtypik für alle Kleinstädte in Deutschland verdichtet (3.1). Diese Typik dient im zweiten Schritt der Auswahl von acht Fallstudienstädten in zentralen Lagen (3.2). In den Fallstudienstädten wurden Haushaltsbefragungen (Stichprobe) insbesondere zur Wohn- und Lebenssituation und zur Zufriedenheit in der Kleinstadt durchgeführt, Dokumente (vor allem Strategiepapiere) ausgewertet sowie Expertengespräche geführt.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragungen, der Dokumentenanalysen und die Befragung von Experten werden im Kapitel 4 „Ausgangssituation der Kleinstädte in zentralen Lagen“ dokumentiert. Aus den Ergebnissen aller Teilschritte kann ein umfassendes Bild der Situation von Kleinstädten in zentralen Lagen, ihren Herausforderungen und Entwicklungspotenzialen und -strategien gezeichnet werden.

3.1 Bildung von Kleinstadtypen

Die rein quantitative Beschreibung von Kleinstadtypen stützt sich auf möglichst vergleichbare Datengrundlagen. Hierzu werden zunächst die statistischen Grundlagen und Definitionen erläutert. Dies bezieht die Gebietseinheiten für die Analyse der Kleinstädte auf gemeindlicher Ebene sowie für den regionalen Kontext ein (3.1.1). Es folgt eine Beschreibung des methodischen Prozesses und der Typenbildung (3.1.2). Die (Teil-)Ergebnisse der Kleinstadtypen werden ausführlich beschrieben (3.1.3) und die räumliche Verteilung im Bundesgebiet in Karten visualisiert.

Um die in dieser Studie vorgestellten Begrifflichkeiten und definitorischen Abgrenzungen der räumlichen Bezugsgrößen zu klären, folgen vorab einige Kriterien und dazugehörige Erklärungen. Ebenso werden in diesem Kapitel die methodischen Aspekte des Berichts erläutert.

3.1.1 Analytische Grundlagen

Gebietseinheiten für die gemeindlichen Analysen

Die unterschiedlichen Gemeindeverfassungen führen innerhalb Deutschlands und teilweise auch innerhalb der Bundesländer (vgl. Gatzweiler et al. 2012) zu stark unterschiedlichen Gemeindezuschnitten und -größen. Aufgrund von Gemeindereformen unterliegen die Gemeinden überdies einem stetigen strukturellen Wandel. Zu einem gewissen Grad kann der schwierigen Vergleichssituation der Gemeinden mit dem Umstieg auf die Ebene der Gemeindeverbände (länderspezifische Bezeichnungen u. a. Ämter, Samtgemeinden, Verbandsgemeinden, Verwaltungsgemeinschaften) begegnet werden. Die 11.165 Gemeinden (Gebietsstand 31.12.2014) gehören zu 4.538 Gemeindeverbänden und Einheitsgemeinden (eine Gemeinde, die keinem Gemeindeverband angehört). Trotz der strukturellen Unterschiede auch auf Ebene der Gemeindeverbände ist diese Ebene jedoch für einen deutschlandweiten Vergleich am besten geeignet (vgl. BBSR 2012: 28). Für alle weiteren analytischen Schritte werden im Rahmen der Studie daher die Einheitsgemeinden und Gemeindeverbände genutzt.

Gebietseinheiten für regionale Analysen

Weiterhin soll auch der regionale Kontext, in welchem die Kleinstädte eingebunden sind, in die Analyse miteinbezogen werden. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die funktionalen Verflechtungen im Wirtschaftsraum und bzgl. des Arbeitsmarkts bedeutsam. Hier bieten sich die vom BBSR abgegrenzten Stadt-Land-Regionen an (vgl. BBSR 2018b). Sie basieren auf Pendlerverflechtungen und Erreichbarkeiten und bilden somit die sozioökonomischen regionalen Verflechtungen ab. Jede Gemeinde wird einem gut erreichbaren Kern, der ein Überangebot an Arbeitsplätzen und sonstigen Versorgungsleistungen trägt, zugeordnet, mit dem sie am stärksten über Auspendler verflochten ist. Damit bilden Stadt-Land-Regionen (potenzielle) alltägliche, räumliche Interaktionen und Versorgungsfunktionen ab, die Kreis- und Bundeslandgrenzen übergreifend sein können. Die iterative Bestimmung von Kernen und regionaler Abgrenzung des Umlandes mündet in 266 Stadt-Land-Regionen, die der Bedeutung der Kerne über die unterschiedliche Größe der Einflussbereiche in siedlungsstrukturell unterschiedlich geprägten Teilräumen Deutschlands Rechnung trägt. Diese Stadt-Land-Regionen werden fortan für die weitere Analyse des regionalen Kontexts genutzt.

Datengrundlagen

Zur Analyse der Kleinstädte konnten diverse Indikatoren aus dem Bestand der INKAR-Datenbank des BBSR (BBSR 2018e) und der laufenden Raumbewertung des BBSR genutzt werden. Diese bieten den Vorteil, nicht nur über einen langen Zeitraum verfügbar zu sein (Beginn der Datenreihen teilweise ab 1992), sondern auch in ihrer thematischen Vielfalt die bestmögliche Grundlage einer vertieften Analyse der Kleinstädte zu liefern. Somit ist es möglich, soziale, ökonomische, funktionale und ökologische Aspekte des Kleinstadtlebens zu erfassen. Die betrachteten Indikatoren auf Ebene der Kleinstädte und auf Ebene der Stadt-Land-Regionen werden weiter unten an geeigneter Stelle aufgelistet (vgl. Tabelle 3.2). Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt auf Basis der geometrischen Grundlagen der Verwaltungsgliederung des Bundesamts für Kartographie und Geodäsie (BKG 2018).

Zur Eingrenzung der Untersuchungseinheiten dieser Studie auf Kleinstädte in zentralen Lagen wurde auf Definitionen des BBSR zurückgegriffen. Folgende zwei Abgrenzungen bzw. Definitionen sind daher vorab gesetzt:

Definition von Kleinstadt

Da es an einer bundesweit vergleichenden und auf funktionalen und qualitativen Merkmalen beruhenden Definition von Kleinstädten fehlt, stützt sich die Studie auf die BBSR-Abgrenzung der Stadt- und Gemeindetypen (vgl. Gatzweiler et al. 2012: 18, BBSR 2017). Diese unterscheidet Städte von Landgemeinden und Groß-, Mittel- und Kleinstädte anhand ihrer Einwohnergröße und ihrer zentralörtlichen Funktion. Als Kleinstadt gelten alle Einheitsgemeinden und Gemeindeverbände, wenn die Einheitsgemeinde selbst oder die größte Gemeinde innerhalb des Gemeindeverbandes entweder 5.000 bis 20.000 Einwohner besitzt oder mindestens eine grundzentrale Funktion mit mittelzentraler Teilfunktion übernimmt. Damit werden einerseits auch Kleinstädte unter 5.000 Einwohner erfasst. Andererseits können Kleinstädte als Gemeindeverband teilweise auch über 20.000 Einwohner haben, da sich die Kriterien auf die größte Gemeinde innerhalb des Gemeindeverbandes beziehen. Bei einer Anzahl von 10.000 Einwohnern wird die Gruppe der Kleinstädte in größere Kleinstädte (10.000 Einwohner und mehr) und kleine Kleinstädte (unter 10.000 Einwohner) unterteilt. Zum Stand 2014, dem aktuellen Beobachtungsjahr der Studie, gibt es in Deutschland 2.114 Kleinstädte.

Definition der Lage zentralperipher

Diese Studie ergänzt die Ergebnisse des ExWoSt-Forschungsfeldes „Potenziale von Kleinstädten in peripheren Lagen“. Die Unterscheidung der Kleinstädte in zentral und peripher gelegen erfolgt gemäß der Abgrenzungsmethodik des BBSR (2018c). Diese basiert auf Analysen mit dem Erreichbarkeitsmodell des BBSR. Es wird für jeden Gemeindeverband die theoretisch erreichbare Tagesbevölkerung (Einwohner plus Einpendler minus Auspendler) im Umkreis von 100 km ermittelt, wobei mit zunehmender Entfernung der zu berücksichtigende Bevölkerungsanteil abnimmt. Je höher die erreichbare Tagesbevölkerung ist, desto stärker ist die Nähe zu Konzentrationen von Bevölkerung und Arbeitsplätzen. Anhand des Bundesdurchschnitts erfolgt die Unterscheidung in periphere Lage (unter dem Durchschnitt) und in zentrale Lage (über dem Durchschnitt). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich um eine großräumige Betrachtung handelt, d. h. dass es für Kleinstädte in zentralen Lagen durchaus beachtenswerte Unterschiede dahingehend gibt, wie nah sie faktisch zu Metropolen, Regiopolen oder sonstigen Mittel- und Oberzentren liegen.

Von den 2.114 Kleinstädten liegen 56 Prozent bzw. 1.188 Kleinstädte in zentralen Lagen, 926 liegen in peripheren Lagen.

3.1.2 Methodik der Kleinstadttypisierung

Die quantitative Analyse der Kleinstädte erfolgt für alle Kleinstädte, unabhängig ihrer räumlichen Lage. Erst für die anschließende Auswahl der Kleinstädte und Ableitung der Ergebnisse konzentriert sich die Studie auf Kleinstädte in zentralen Lagen.

Methodischer Prozess

Der methodische Prozess beginnt mit einer Einordnung aller Kleinstädte in ein Stadtentwicklungsmodell auf Basis der Bevölkerungsentwicklung von 2000 bis 2014. Für die Kleinstädte selbst und für ihren regionalen Kontext werden zunächst Faktoren (Hauptkomponenten) aus einer Auswahl an Indikatoren extrahiert. Mit diesen Faktoren werden sowohl für die Kleinstädte als auch für die Regionen Gruppen ähnlicher Struktur gebildet (Clusteranalyse). Eine vollständige Typisierung der Kleinstädte erhält man in der Verschneidung der Teilergebnisse. Der gesamte Prozess zur Typisierung der Kleinstädte in Deutschland ist in Abbildung 3.1 dargestellt.

Faktorenanalyse

Die Faktorenanalyse ist ein statistisches Verfahren, eine hohe Anzahl an Variablen oder Kennzahlen in eine kleine Anzahl unkorrelierter und voneinander unabhängiger Faktoren zu reduzieren (Bortz/Schuster 2010: 386). Im Falle dieser Analyse wurde auf die Hauptkomponentenanalyse zurückgegriffen, die eine bestimmte Variante der Faktorenanalyse ist. Ein Faktor (eine Hauptkomponente) setzt sich aus allen Variablen zusammen, wobei bestimmte Variablen am stärksten mit dieser Komponente korrelieren (laden) und diesem Faktor daher seinen Namen geben. Wurden die Variablen vorab in eine Normalverteilung transformiert und standardisiert, dann können die Faktoren uneingeschränkt miteinander verglichen werden. Die Faktorenanalyse hilft dabei, die hohe Anzahl an Variablen sowohl auf Ebene der Kleinstädte als auch auf Ebene der Stadt-Land-Regionen, welche im Rahmen der Analyse der Kleinstädte genutzt werden, zu strukturieren. Ziel der Hauptkomponentenanalyse dieser Ausarbeitung ist es, die mit hypothetisch definierten Einflussfaktoren am nächsten geeignete Lösung zu finden. Dies setzt also nicht die ausschließliche Betrachtung mathematisch perfekter Lösungen, sondern auch die aus der Theorie vermuteten Zusammenhänge voraus (vgl. Bortz/Schuster 2010: 386ff.).

Abbildung 3.1: Methodischer Prozess der Bestandsaufnahme zu Kleinstädten in Deutschland



Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung

Clusteranalyse

Das Zusammenfassen von Gruppen (Clustern) dient innerhalb dieser Analyse der Kategorisierung der Kleinstädte und Regionen zu funktional und ökonomisch ähnlich ausgestatteten Clustern. Je nach Datenbeschaffenheit und theoretisch oder vorab festgelegter Anzahl von Gruppen gibt es verschiedene Lösungen (Backhaus et al. 2016). Ziel ist es jedoch immer, möglichst in sich homogene Cluster zu finden, die sich von den anderen Clustern möglichst stark unterscheiden (Bortz/Schuster 2010: 453). In dieser Studie werden die Hauptkomponenten (s. o.) genutzt und das k-means-Clusterverfahren (Blotevogel 2006) zur Bildung von Kleinstadtclustern einerseits und von Regionsclustern andererseits angewendet. Die Wahl der resultierenden Cluster ist hierbei nicht trivial und zusätzlich von verschiedenen Aspekten abhängig. Zum anderen muss man hierbei auch die inhaltliche Interpretation der Clusterlösungen miteinbeziehen. Somit wurden die Clusterlösungen ausgewählt, die einerseits eine halbwegs ausgewogene Zuordnung an Kleinstädten respektive Regionen zu den Gruppen aufweisen, sowie sich in ihrer Zusammensetzung über Befunde anderer Autoren und theoretischer Annahmen relativ gut erklären lassen. Je zahlreicher und heterogener die Untersuchungseinheiten sind, desto weniger eindeutig ist pro Kriterium allerdings die Zuordnung von bestimmten Kleinstädten zu einem spezifischen Cluster. Zu beachten ist bei der Interpretation, dass die Kleinstädte und Regionen den Clustern zugeordnet werden, denen sie in der Zusammensetzung aller Kriterien am ähnlichsten sind. Hierbei tritt eine gewisse

Unschärfe an den Rändern der Cluster auf, sodass sich Kleinstädte aus unterschiedlichen Clustern in bestimmten Aspekten ähneln können. Die Homogenität bleibt jedoch innerhalb der gebildeten Cluster am höchsten.

3.1.3 Einzelergebnisse

Einordnung der Kleinstädte in ein stadregionales Entwicklungsmodell

Die Einordnung der Kleinstädte in das Stadtentwicklungsmodell nach Schmitz-Veltin (2015) wurde mittels der Bevölkerungsentwicklung zwischen 2000 und 2014 vorgenommen. Das hier angepasste Phasenmodell der stadregionalen Entwicklung dient einer ersten deskriptiven Einordnung der Kleinstädte in ihren Entwicklungszustand (vgl. Abbildung 3.2).

Bestimmten Konzentrations- und Dekonzentrationsphasen, erfasst über Wellen der Bevölkerungszu- und -abnahmen der Kernstädte im Verhältnis zu den Stadtregionen insgesamt, können mit Urbanisierungs-, Suburbanisierungs-, Desurbanisierungs- und Reurbanisierungsphasen bezeichnet werden. In dieses Entwicklungsmodell von Schmitz-Veltin lassen sich Entwicklungskurven für Kleinstädte einpassen. Konzentrationsphasen und Bevölkerungswachstum von Kleinstädten in zentralen Lagen (gekennzeichnet mit „A“) beginnen hierbei früher als in Kleinstädten in peripheren Lagen (gekennzeichnet mit „B“): Mit Beginn der Urbanisierungsphasen wuchsen zunächst die Kleinstädte in zentralen Lagen (A1). Dieser Wachstumstrend erfasste erst mit Beginn der Suburbanisierungsphase auch die Kleinstädte in peripheren Lagen (B1, B2), dagegen flachte der Wachstumstrend in dieser Phase in den Kleinstädten in zentralen Lagen ab (A2) und mündete in einem Schrumpfungsprozess (A3). Während der Desurbanisierungsphase erreichten die Bevölkerungszuwächse in Kleinstädten in peripheren Lagen ihren Höhepunkt (B3), während Kleinstädte in zentralen Lagen bis zu Beginn der Reurbanisierungsphase weiter schrumpften (A4). Hier scheint es jedoch zu einem Umkehrpunkt zu kommen: Der Wachstumsdruck auf die Kernstädte und die Stadtregion insgesamt spiegelt sich nach und nach auch in den Kleinstädten in zentralen Lagen wider, während Kleinstädte in peripheren Lagen starke Bevölkerungsverluste erleiden (B4).

Empirisch lassen sich diese Entwicklungspfade auf vier Grundtypen von Kleinstädten zusammenfassen. Aus der Bevölkerungsdynamik der Kleinstädte 2000 bis 2014 in Relation zur Bevölkerungsdynamik ihrer Region von 2000 bis 2014 lassen sich folgende Typen bestimmen:

Typ 1: Wachsende Kleinstadt in wachsender Region (A1, B1),

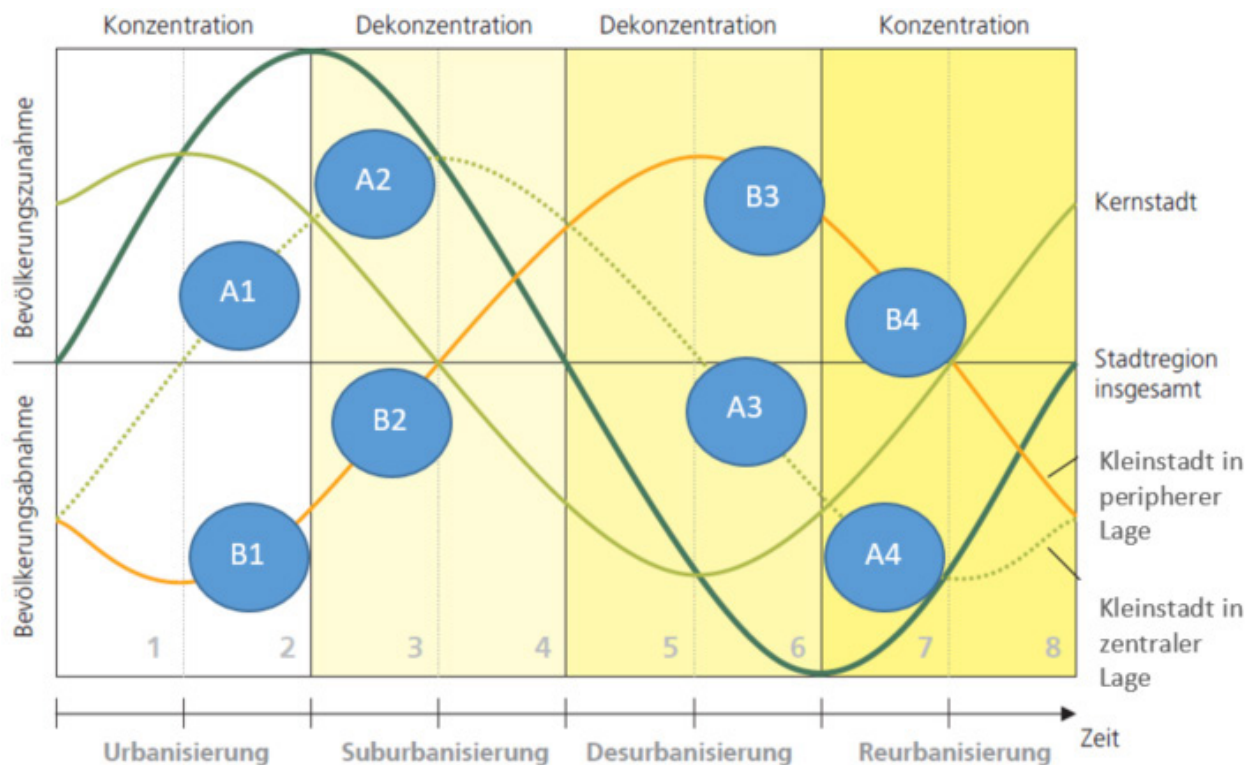
Typ 2: Wachsende Kleinstadt in schrumpfender Region (A2, B2),

Typ 3: Schrumpfende Kleinstadt in schrumpfender Region (A3, B3) und

Typ 4: Schrumpfende Kleinstadt in wachsender Region (A4, B4).

Wachstum wird hierbei gleichgesetzt mit einer positiven Bevölkerungsentwicklung über die betrachteten 15 Jahre, Schrumpfung mit gleichbleibenden oder abnehmenden Bevölkerungszahlen. Um die wendebedingten starken Ost-West-Wanderungen auszuschließen, beginnt die Entwicklungsmessung im Jahr 2000. Die Einordnung aller 2.114 Kleinstädte in Deutschland ist Tabelle 3.1 zu entnehmen.

Abbildung 3.2: Phasenmodell der Stadtentwicklung nach Schmitz-Veltin (2015)



Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung nach Schmitz-Veltin (2015)

Tabelle 3.1: Übersicht der Kleinstädte in zentralen und peripheren Lagen

Typ	Anzahl der Kleinstädte 2014	Anzahl der Einwohner insgesamt 2014	Durchschnittliche Größe der Kleinstädte 2014 in Einwohnern	Durchschnittliche Bevölkerungsentwicklung der Kleinstädte 2000-2014 in Prozent
A Zentrale Lagen (n=1.188)				
A1 Wachsende Gemeinde in wachsender Region	618	7.809.513	12.677,78	8,3
A2 Wachsende Gemeinde in schrumpfender Region	80	957.962	12.126,10	3,4
A3 Schrumpfende Gemeinde in schrumpfender Region	281	3.325.710	11.751,63	-7,8
A4 Schrumpfende Gemeinde in wachsender Region	209	2.359.308	11.234,80	-3,3
B Periphere Lagen (n=926)				
B1 Wachsende Gemeinde in wachsender Region	192	2.221.775	11.571,74	5,4
B2 Wachsende Gemeinde in schrumpfender Region	59	675.230	11.444,60	3,1
B3 Schrumpfende Gemeinde in schrumpfender Region	549	5.596.695	10.194,34	-11,7
B4 Schrumpfende Gemeinde in wachsender Region	126	1.248.354	9.907,57	-5,8

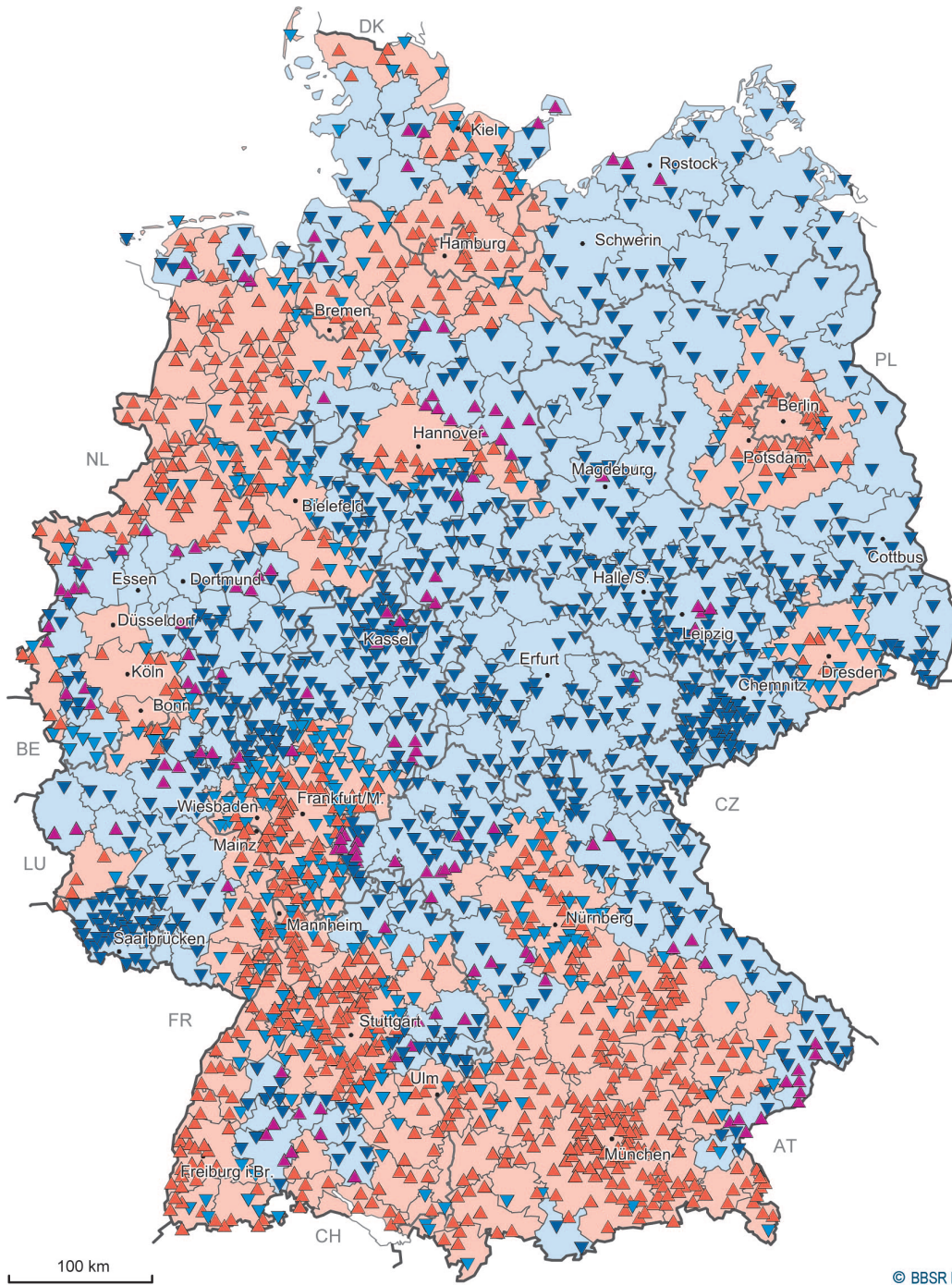
Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung

Der Typ A1 „Wachsende Gemeinde in wachsender Region“ mit 618 Fällen und der Typ B3 „Schrumpfende Gemeinde in schrumpfender Region“ mit 549 Gemeinden kommen am häufigsten vor. Kleinstädte des Typ A1 weisen im Durchschnitt die höchsten Wachstumsraten auf (+8,3 Prozent), während Kleinstädte des Typ B3 durchschnittlich die stärksten Bevölkerungsverluste (-11,7 Prozent) zu verzeichnen hatten. Wenn die Stadt-Land-Region wächst, dann wachsen tendenziell die Kleinstädte eher und stärker als wenn die Region schrumpft. Umgekehrt haben Kleinstädte in schrumpfenden Regionen eher und stärker mit Schrumpfung zu kämpfen, als wenn die Region wächst. Dass eine Kleinstadt sich anders entwickelt als die Region insgesamt, ist seltener als die Entwicklung mit dem Trend. Das belegt die Bedeutung des regionalen Kontextes auch hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung.

Rund 41 Prozent der Kleinstädte in zentralen Lagen sind zwischen 2000 und 2014 geschrumpft. Hierbei ist die Anzahl der Kleinstädte, die in wachsenden Regionen Bevölkerung verloren haben, nicht wesentlich niedriger als die der Kleinstädte in insgesamt schrumpfenden Regionen. Trotz des hohen Einflusses des regionalen Entwicklungstrends bedeutet regionales Wachstum nicht automatisch Wachstum für alle Gemeinden oder Kleinstädte innerhalb der Region. Insgesamt auffällig ist auch die höhere durchschnittliche Bevölkerungszahl in wachsenden Kleinstädten im Vergleich zu schrumpfenden Kleinstädten. Dies ist auch unabhängig vom Wachstum der Regionen bzw. der zentralen und peripheren Lage der Fall. Hier scheint es, dass Negativtrends bzgl. der Schrumpfung von Kleinstädten sehr schwierig aufzuhalten sind.

Die räumliche Verteilung der wachsenden und schrumpfenden Regionen und Kleinstädte ist Abbildung 3.3 zu entnehmen.

Abbildung 3.3: Stadregionale Entwicklungsstufen der Kleinstädte



© BBSR Bonn 2018

Stadregionale Entwicklungsstufe

Regionale Bevölkerungsentwicklung 2000-2014	Bevölkerungsentwicklung der Kleinstadt 2000-2014		
	schrumpfend	wachsend	
schrumpfend	832	138	970
wachsend	336	808	1.144
	1.168	946	2.114

Datenbasis: Laufende Raubeobachtung des BBSR, Typisierung: IfS - Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik, Berlin
 Geometrische Grundlage: Gemeindeverbände (generalisiert), 31.12.2014 © GeoBasis-DE/BKG
 Bearbeitung: P. Gareis (IfS), A. Milbert (BBSR)

Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung

Die räumliche Verteilung der Bevölkerungsdynamik zeigt starke Konzentrationsmuster in den Wachstums- und Schrumpfungsprozessen. Schrumpfungsprozesse sind insbesondere im Osten Deutschlands sowie in den ländlichen Gebieten im Westen Deutschlands zu verzeichnen. Einige Kleinstädte in der Nachbarschaft von Regiopolen wie Rostock und Kassel wachsen gegen diesen Trend. Ebenso sind hier einige Kleinstädte in den Grenzregionen Bayerns

zu Österreich oder auch an den westlichen Grenzen zu den Beneluxstaaten zu nennen. Auffällig sind auch die starken Wachstumstendenzen der Kleinstädte um die Metropolen Berlin, München, Hamburg und Frankfurt. Weitergehend wachsen auch Kleinstädte in den Metropolregionen Rhein-Neckar, Nürnberg, Bremen/Oldenburg und Stuttgart überproportional häufig. In Rhein-Ruhr und Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg ist hingegen ein disperses Wachstumsbild zu erkennen. Im Falle der Metropole Berlin ist auch in dieser Auswertung die Diskrepanz zwischen dem engeren Umland und den weiter in Brandenburg liegenden Kleinstädten auffällig. Letztere schrumpfen, obwohl die Region insgesamt durch die Dynamik Berlins insbesondere im direkten Umland wächst.

Die Differenzierung der Kleinstädte nach bevölkerungsdynamischen Gesichtspunkten bringt wertvolle Hinweise auf die Lage und Entwicklungspotenziale von Kleinstädten. Funktionale und sozioökonomische Differenzierungen der Kleinstädte sollen weitere Aufschlüsse liefern. Hierzu werden zunächst eine Vielzahl von Kennziffern über eine Hauptkomponente vorstrukturiert und über diese dann Kleinstadtcluster gebildet.

Ergebnisse Hauptkomponentenanalyse: Strukturierung der Typisierungskriterien

Für die Typisierung von Kleinstädten nach funktionalen, sozialen und ökonomischen Gesichtspunkten gibt es bislang keine eindeutige Empfehlung aus bisheriger Forschung. Dies hängt mit den abweichenden, spezifischen Fragestellungen der bisherigen Forschungsarbeiten zu Klassifizierungen zusammen. Das hier gewählte Vorgehen stützt sich auf vorliegende Konzepte einer Typisierung über Faktoren- mit anschließender Clusteranalysen (Moser/Scott 1961; Blotevogel 2006; Schultz/Brandt 2016). Weitergehend stellt die Datenverfügbarkeit ein großes Problem dar. Die Ableitung geeigneter Indikatoren bezieht Arbeiten zu Bestandsaufnahmen von Klein- und Mittelstädten (BBSR 2012) ein sowie bestehende Indikatorenkonzepte allgemein, u. a. zur Nachhaltigkeit von Regionen (u. a. Milbert 2011/Milbert 2013). Mit der Anlehnung an bestehende Indikatorenkonzepte wird angestrebt, möglichst aussagekräftige, erprobte Indikatoren in die Klassifizierung der Kleinstädte einfließen zu lassen (vgl. Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 2012).

Für die Klassifizierung von Kleinstädten konnten 25 Indikatoren aus den Bereichen Bevölkerungsstruktur, Funktion, Siedlungsstruktur und Baukultur, Anbindung und Erreichbarkeit, Verflechtung und politische Handlungsfähigkeit über Daten bundesweit vollständig abgebildet werden. Es handelt sich ausschließlich um Zustandsindikatoren mit dem aktuellen Zeitbezug 2014. Die vollständige Liste ist der Tabelle 3.2 „Lösung Kleinstadtebene“ zu entnehmen.

Nicht alle Indikatoren sind sinnvoll für die Kleinstädte selbst zu erheben. Vor allem die Wirtschaftsstruktur, der Arbeitsmarkt oder die landschaftliche Attraktivität sind Größen, die eine eher regionale Wirkung haben und von der eine Kleinstadt profitieren kann. Alle Indikatoren, die in die Bereiche Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsstärke, Arbeitsmarktlage und Freizeitwert fallen, werden auf Ebene der Stadt-Land-Regionen analysiert. Zu beachten ist hierbei, dass die Stadt-Land-Regionen gemeindefach sind und die Daten für die Indikatoren daher auch auf Gemeindeebene vorliegen müssen. Allein der Indikator zur „politischen Handlungsfähigkeit“ überschneidet sich mit dem auf Kleinstadtebene. Die vollständige Liste der zwölf regionalen Indikatoren ist Tabelle 3.2 „Lösung Regionsebene“ zu entnehmen.

Mit der Hauptkomponentenanalyse wurden die 25 Kleinstadtindikatoren zu sechs Kleinstadt-Komponenten verdichtet, und die zwölf Regionalindikatoren zu drei Regional-Komponenten. Das gewählte Verfahren ordnet auf Basis der Korrelationen die Indikatoren zu Hauptkomponenten zusammen. Damit lassen sich auch die theoretischen Bereiche überprüfen. Im Ergebnis wurden die Indikatoren teilweise umsortiert, so dass sich jeweils Hauptkomponenten mit etwas anderen Schwerpunkten definieren lassen. Tabelle 3.2 fasst das Ergebnis für die Kleinstädte (obere Hälfte) und für die Regionen (untere Hälfte) zusammen. In der linken Spalte sind die Namen der gebildeten Hauptkomponenten eingetragen, in der mittleren Spalte der Indikator und in der rechten Spalte die Ladungen. Die Ladung gibt die Höhe der Korrelation des Indikators mit dieser Komponente an. Positive Ladungen werden in grün dargestellt, negative Ladungen in Rot, was die Interpretation der Komponenten erleichtern soll. Werte näher 1 bzw. näher -1 zeigen sehr hohe Ladungen auf die Hauptkomponente an, Werte um 0 keine Ladungen bzw. einen geringen Einfluss. Beispiel: Ein hoher Wert der Hauptkomponente „Baualter und Gebäudestruktur“ geht einher mit hohen Werten in den Indikatoren „Anteil der Bevölkerung 65 Jahre und älter“, „Anteil Gebäude mit Wohnraum Baujahr bis 1949“, „Anteil Mehrfamilienhäuser“ und mit niedrigen Werten „Aktuelle Bautätigkeit“ und „Anteil Gebäude mit Wohnraum Baujahr bis 1990“.

Tabelle 3.2: Hauptkomponentenladungen und Untersuchungsindikatoren

Hauptkomponente	Indikator	Ladungen
Lösung Kleinstadtebene		
Baualter und Gebäudestruktur	Anteil Bevölkerung 65 Jahre und älter 2014 in %	0,792
	aktuelle Bautätigkeit: fertiggestellte Wohnungen der Jahre 2012 bis 2014 je Wohnungen im Bestand	-0,781
	Anteil Gebäude mit Wohnraum Baujahr bis 1990 und später (Zensus 2011) in %	-0,769
	Anteil Gebäude mit Wohnraum Baujahr bis 1949 (Zensus 2011) in %	0,696
	Anteil Mehrfamilienhäuser (Gebäude mit 3 und mehr Wohnungen) 2014 in %	0,481
Arbeitszentralität und Wirtschaftsattraktivität	Arbeitsplatzzentralität: Verhältnis Einpendler zu Auspendler 2014	0,807
	Steuereinnahmen 2014 in € je Einwohner	0,652
	durchschnittliche Distanz der Einpendler 2014 in km	0,634
	Anteil innergemeindlicher Einpendler 2014 in %	-0,569
Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen	Erreichbarkeit Autobahnanschluss mit PKW 2014 in Minuten	0,721
	Erreichbarkeit internationaler Flughafen mit PKW 2015 in Minuten	0,683
	Nahversorgung - Dienstleistungen: Banken und Postfilialen 2012/2014 je nach 100.000 Einwohner	0,574
	Erreichbarkeit nächstes Oberzentrum mit PKW 2015 in Minuten	0,555
	Erreichbarkeit Fernbahnhof mit PKW 2015 in Minuten	0,454
Grundversorgungsfunktionen	Hausarzt-Versorgung: Allgemeinärzte 2015 je 100.000 Einwohner	0,681
	Versorgung mit Apotheken: Apotheken 2015 je 100.000 Einwohner	0,675
	Nahversorgung - Lebensmittel: Supermärkte, Discounter, Tankstellenshops	0,674
	Versorgungsfunktion: Beschäftigte im öffentlichen Bereich und Verwaltung 2008 je 1.000 Einwohner in % unter/Über dem Bundesdurchschnitt	0,561
	Bildungseinrichtungen: Primar- und Sekundarschulen 2011/2013 je 1.000 Einwohner im relevanten Alter	0,446
Besiedlung/Siedlungsstruktur	Siedlungsdichte 2013 in Einwohner pro Quadratkilometer	-0,727
	durchschnittliche Pendlerdistanz (Tagespendler unter 150 km) 2014 in km	0,725
	Breitbandausbau: Anteil Haushalte mit Breitbandanschluss mit mind. 50 mBit/s 2015 in %	-0,547
Wohnzentralität	Anteil Bevölkerung im Alter 25 bis 30 Jahre 2014 in %	0,781
	Erreichbarkeit nächstes Mittelzentrum mit PKW 2015 in Minuten	-0,473
	Wohnortzentralität: Verhältnis Einwohner zu Beschäftigte 2014	-0,408
Lösung Regionsebene		

Wirtschaftliche Leistung	Steuereinnahmen 2014 in € je Einwohner	0,933
	Gewerbesteureinnahmen 2013/14 in € je sozialversicherungspflichtig Beschäftigtem am Arbeitsort	0,848
	Freifläche 2013 in % der Katasterfläche	-0,654
	Arbeitslosenquote 2014 in %	-0,653
Tourismuspotenzial	Anteil Wohnungen, die als Ferien- oder Freizeitwohnungen genutzt werden (Zensus 2011) in %	0,860
	Landschaftliche Attraktivität (Index) 2014	0,731
	Langzeitarbeitslose je 100 Arbeitslose 2014	-0,619
	Schutzflächenanteil 2011 in % der Katasterfläche	-0,533
Sektorale Prägung	Anteil Beschäftigte im produzierenden Gewerbe 2011 in %	0,932
	Anteil Beschäftigte in einfachen Dienstleistungsbereichen 2011 in %	-0,696
	Chancengleichheit auf dem Arbeitsmarkt von Frauen im Verhältnis zu Männern 2014	0,642
	Anteil Beschäftigte in gehobenen Dienstleistungsbereichen 2011 in %	-0,515

Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung

Die Hauptkomponenten auf Kleinstadtebene sind Baualter und Gebäudestruktur, Arbeitszentralität und Wirtschaftsattraktivität, Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen, Grundversorgungsfunktion, Besiedelung/Siedlungsstruktur sowie Wohnzentralität. Für die Stadt-Land-Regionen lauten die Hauptkomponenten Wirtschaftliche Leistung, Tourismuspotenzial sowie Sektorale Prägung. Die Wahl dieser Lösung ist ein Mittelweg aus mathematischen Lösungen und theoretischer Diskussion, denn eine Hauptkomponentenanalyse ist nur brauchbar, wenn sie zu möglichst aussagekräftigen und voneinander abgrenzbaren Hauptkomponenten führt.

Im anschließenden Analyseschritt, der Clusteranalyse, werden die extrahierten Hauptkomponenten weiterverwendet.

Ergebnisse Clusteranalyse: Gruppierung von Kleinstädten und Regionen nach Funktion und Struktur

Jede Clusteranalyse sollte möglichst homogene und in ihren Funktionen ähnliche Kleinstädte bzw. Stadt-Land-Regionen in zugehörigen Clustern zusammenfassen. Unter den rechnerisch möglichen Lösungen wurde die Clusterlösung gewählt, die sowohl ausgewogene Gruppenbesetzungen als auch interpretierbare Lösungen lieferte. Hierfür wurde das k-means-Clusterverfahren genutzt. In einem iterativen Prozess bietet dieses Verfahren den Vorteil, Cluster mit möglichst geringer Varianz und ähnlicher Größe bei einer durch den Nutzer vorgegebenen Anzahl an Gruppen zu bilden. Trotz dieses Verfahrens ist zu beachten: Die Cluster/Gruppen sind nicht überschneidungsfrei und damit nicht eindeutig für jede Kleinstadt bzw. Region. In Gänze können die Typen aber voneinander beschrieben und klar getrennt werden. Teilweise sind einzelne Hauptkomponenten prägender für eine Gruppe als die anderen Hauptkomponenten.

Auf regionaler Ebene erscheinen folgende vier Clustertypen sinnvoll, welche wie folgt benannt werden (vgl. Abbildung 3.4):

- I. Wirtschaftlich solide Regionen mit überdurchschnittlichem Industrieanteil (n=112),
- II. Wirtschaftlich solide Regionen mit sehr hohem Tourismuspotenzial (n=30),
- III. Wirtschaftlich starke Regionen mit hohem Anteil höherwertiger Dienstleistungen (n=44),
- IV. Wirtschaftlich schwächere Regionen mit durchschnittlicher Branchenstruktur (n=80).

Zum besseren Verständnis der Benennung und Einordnung der Clusterlösungen dient die folgende Tabelle 3.3, welche die Ladungen der einzelnen Regionscluster auf die gebildeten Hauptkomponenten der Regionsebene zeigt.

Tabelle 3.3: Hauptkomponentenladungen der Regionscluster

Hauptkomponenten	Insgesamt Mittelwert	Wirtschaftlich solide Regionen mit überdurchschnittlichem Industrieanteil	Wirtschaftlich solide Regionen mit sehr hohem Tourismuspotenzial	Wirtschaftlich starke Regionen mit hohem Anteil höherwertiger Dienstleistungen	Wirtschaftlich schwächere Regionen mit durchschnittlicher Branchenstruktur
Wirtschaftliche Leistung Mittelwert	0,5	0,49	0,16	1,41	-0,82
Tourismuspotenzial Mittelwert	-0,23	0,18	1,32	-0,76	-0,57
Sektorale Prägung Mittelwert	-0,29	0,68	-1,13	-1,05	-0,23
Anzahl Regionen	266	112	30	44	80
Anzahl Kleinstädte (n)	2.114	713	178	759	464

Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung

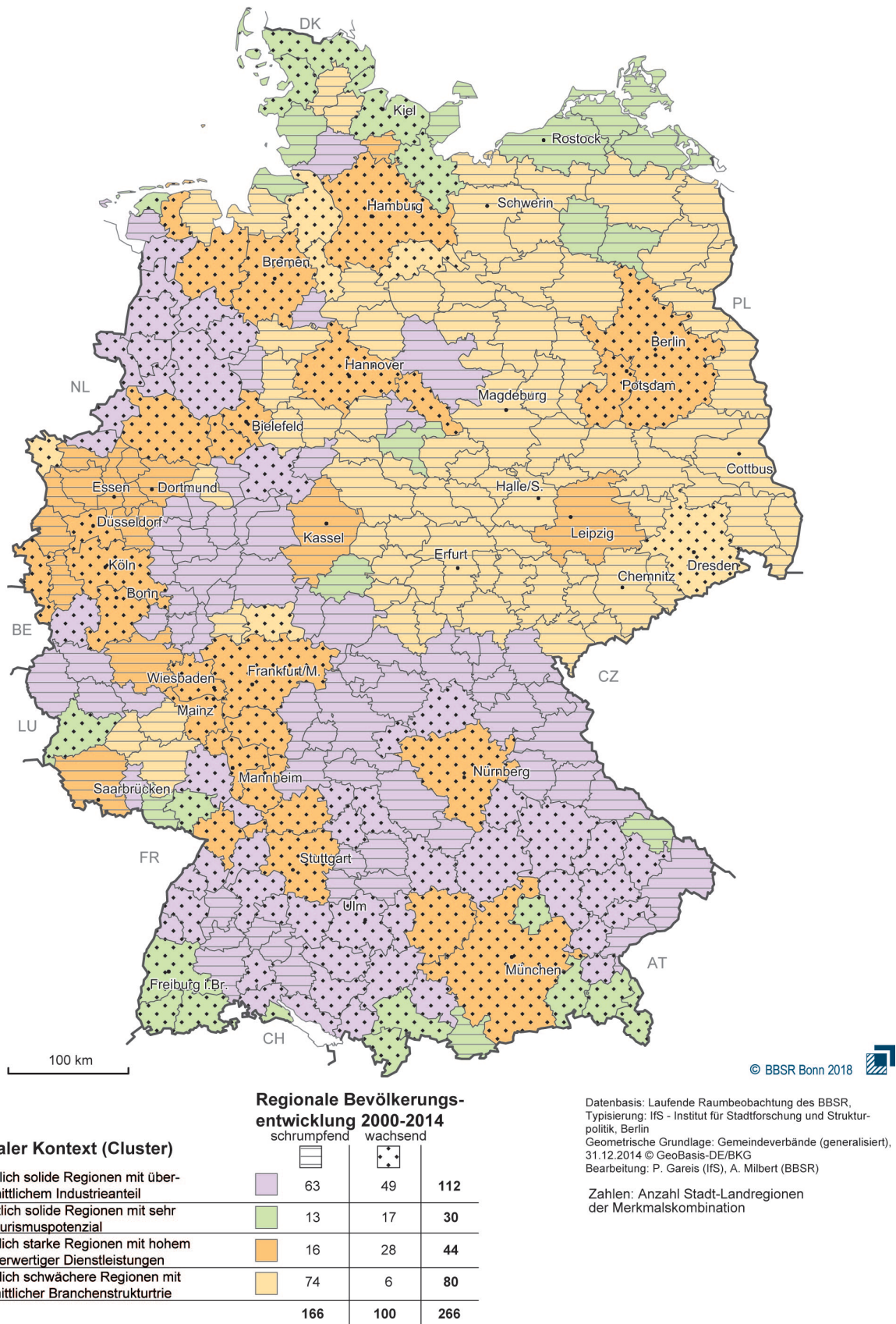
Die Hauptkomponente 1 („Wirtschaftliche Leistung“) mit einer hohen positiven Ladung der Steuereinnahmen und negativer Ladung der Arbeitslosenquote ist überdurchschnittlich hoch im Regionstyp III, so dass dieser als „wirtschaftlich stark“ bezeichnet wird. Außerdem sind die Werte der Hauptkomponente 3 niedrig, welche hauptsächlich über den Anteil im Sektoralen Sektor (positive Ladung) und gehobenen Dienstleistungsbereich (negative Ladung) gekennzeichnet ist. Das bedeutet, dass diese Regionen über einen erhöhten Anteil an Beschäftigten im produzierenden Gewerbe verfügen.

Umgekehrt ist es in Regionscluster IV, den wirtschaftlich schwächeren Regionen mit durchschnittlicher Branchenstruktur. Die Werte der Hauptkomponente 1 liegen hier durchschnittlich am niedrigsten. Da alle anderen Hauptkomponenten eher um den Mittelwert schwanken, sind die Regionen hier durch eine durchschnittliche Wirtschafts- bzw. Branchenstruktur gekennzeichnet. Bezogen auf Hauptkomponente 2, dem Tourismuspotenzial, sticht Regionscluster II, die wirtschaftlich soliden Regionen mit sehr hohem Tourismuspotenzial, hervor. Regionscluster I hingegen, die wirtschaftlich soliden Regionen mit überdurchschnittlichem Industrieanteil, ist durch einen hohen Wert bei der sektoralen Prägung gekennzeichnet. Hier überwiegt das in Richtung des sekundären Sektors verschobene Verhältnis der Branchenstruktur. Abbildung 3.4 veranschaulicht die räumliche Verteilung der Regionscluster.

Wirtschaftlich schwächere Regionen mit durchschnittlicher Branchenstruktur sind hauptsächlich im Osten sowie in ländlichen Regionen Westdeutschlands in Nord- und Osthessen, Niedersachsen sowie in Rheinland-Pfalz vorzufinden. Die wirtschaftlich starken Regionen mit hohem Anteil höherwertiger Dienstleistungen ballen sich hingegen in und um die Metropolregionen Deutschlands. Regionen mit der Klassifizierung des starken Tourismuspotenzials kommen hauptsächlich ganz im Norden und Süden der Republik vor, während sich die wirtschaftlich soliden Regionen mit überdurchschnittlichem Industrieanteil vor allem in Bayern, Baden-Württemberg, Hessen und den Grenzregionen zu den Beneluxstaaten befinden. Diese befinden sich sowohl in ländlichen als auch städtischen Regionen.

Der erste Clustertyp taucht häufiger in wachsenden (63 von 112) als in schrumpfenden Regionen auf. Im Cluster II sind 13 von 30 und im Cluster III 16 von 44 wachsende Regionen im Zeitintervall 2000 bis 2014. Das vierte Regionscluster ist wiederum stark von schrumpfender Bevölkerungsentwicklung geprägt (74 von 80). Die Wirtschaftsstruktur und die wirtschaftliche Prosperität der Regionen sind wichtige Faktoren für die Bevölkerungsentwicklung einer Region und ihrer Kleinstädte. Die meisten wirtschaftlich soliden oder starken Regionen sind bevölkerungswachsend, die meisten wirtschaftlich schwächeren Regionen bevölkerungsschrumpfend - allerdings gibt es hiervon auch Ausnahmen. Des Weiteren stellen Regionen mit einem hohen touristischen Potenzial eine besondere Kategorie dar, was sich auch auf deren Kleinstädte auswirkt.

Abbildung 3.4: Regionsklassifikation



Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung

Auf Kleinstadtebene erschien ebenso wie auf Regionsebene eine Lösung mit vier Clustern als sinnvollste Lösung. Auch hier zeigte sich ein Kompromiss aus der mathematischen Lösung mit Clustern, die möglichst ausgewogen besetzt sind, und einer guten Interpretationsfähigkeit. Unter Abwägung der Werte auf die sechs Hauptkomponenten zeigt sich für die Cluster folgende Struktur:

Tabelle 3.4: Hauptkomponentenladungen der Kleinstadtcluster

Hauptkomponenten	Insgesamt	Cluster A	Cluster B	Cluster C	Cluster D
Baualter und Gebäudestruktur Mittelwert	0,01	0,54	0,16	-0,11	-0,37
Arbeitszentralität und Wirtschaftsattraktivität Mittelwert	0,00	-0,09	0,00	1,92	-0,34
Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen Mittelwert	-0,01	0,14	0,98	-0,60	-0,58
Grundversorgungsfunktionen Mittelwert	0,00	-0,90	0,62	-0,13	0,16
Besiedlung / Siedlungsstruktur Mittelwert	0,01	0,48	0,22	-0,42	-0,31
Wohnzentralität Mittelwert	0,00	0,30	-0,13	-0,26	-0,04
Anzahl Kleinstädte (n)	2.114	506	549	179	880

Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung

Anders als bei den Regionstypen wurde bei den Kleinstadtclustern auf eine Benennung der Gruppen verzichtet. Grund ist die deutlich komplexere Struktur der jeweiligen Cluster, die nicht in knappen Bezeichnungen zusammengefasst werden kann. Die vier Typen werden mit A bis D bezeichnet und gestalten sich folgendermaßen:

- A. Im Mittel überdurchschnittlicher Anteil an Gebäuden Baujahr vor 1949, im Mittel etwas höhere Wohnzentralität, teilweise unterdurchschnittliche Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen und im Mittel durchschnittliche Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen und Arbeitszentralität.
- B. Im Mittel überdurchschnittliche Anbindung an höherwertige Infrastrukturen, im Mittel überdurchschnittliche Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen und im Mittel durchschnittlich in Baualter und Gebäudestruktur sowie Wohnzentralität.
- C. Im Mittel überdurchschnittliche Arbeitszentralität und Wirtschaftsattraktivität, im Mittel leicht unterdurchschnittliche Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen, im Mittel durchschnittlich in Baualter und Gebäudestruktur sowie Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen und Wohnzentralität.
- D. Im Mittel durchschnittlich in fast allen Faktoren aller Kleinstädte, teilweise leicht unterdurchschnittliche Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen und Arbeitszentralität.

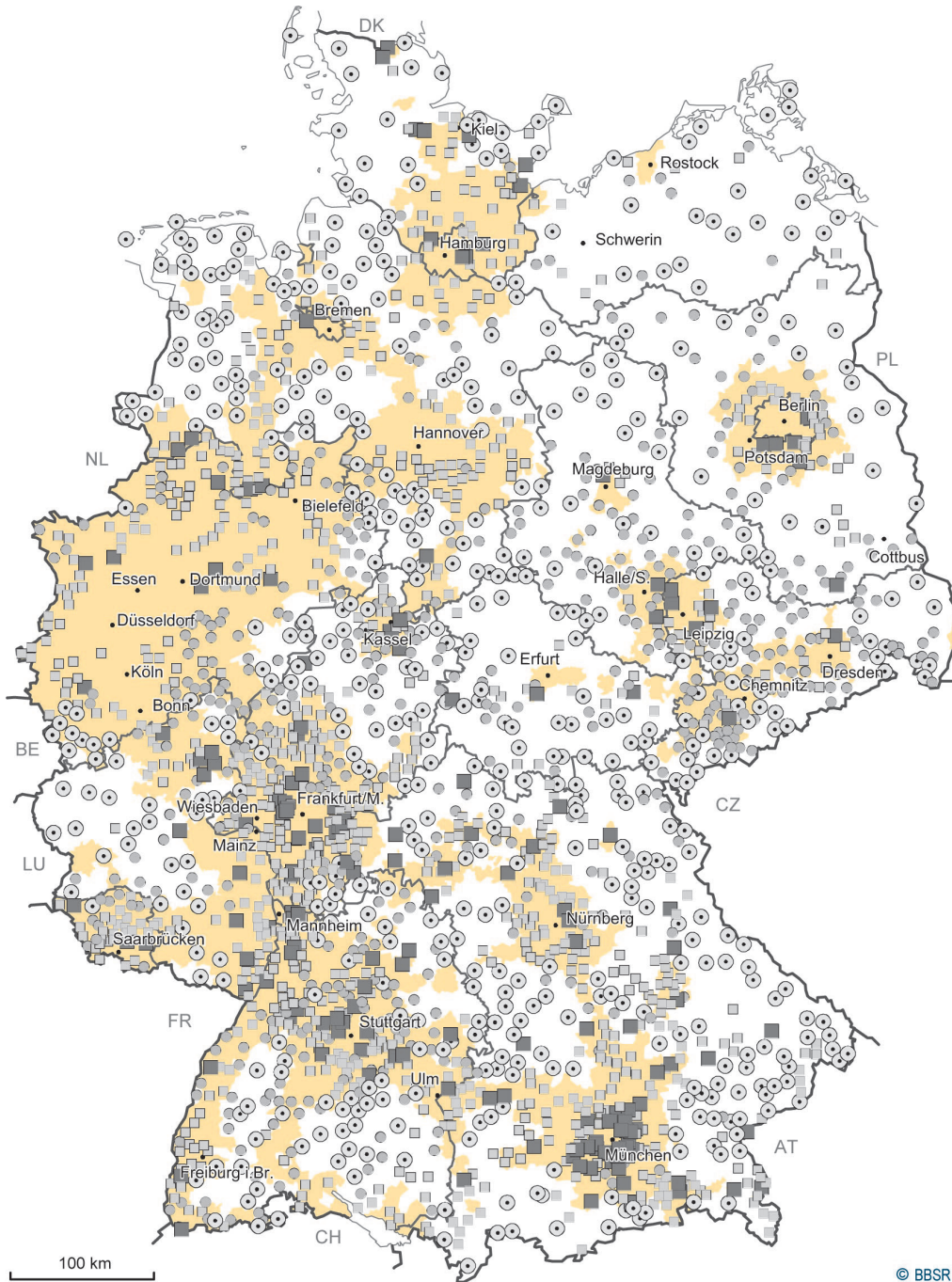
Sehr hohe Werte auf der Hauptkomponente 2 „Arbeitszentralität und Wirtschaftsattraktivität“ weist das Kleinstadtcluster C auf. Hier handelt es sich um Kleinstädte, die eine für Kleinstädte herausragende Stellung als Arbeitsmarktzentren besitzen. Diesen Typ C zeichnet auch niedrige Reisezeiten zu höherwertiger Infrastruktur auf, was auf ihrer stärkeren Nähe zu anderen, größeren Zentren schließen lässt.

Eine vergleichbar gute Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen findet sich auch im Kleinstadtcluster D. Ansonsten weist dieser Typ mehr oder weniger Werte im Mittel aller Kleinstädte auf. Typ D ist weitergehend das größte Cluster, was die „Durchschnittlichkeit“ erklärt.

Eine für Kleinstädte vergleichsweise niedrige Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen besitzen die Kleinstädte des Typs A. Andere Hauptkomponenten weisen darauf hin, dass die Kleinstädte dieses Typs eine stärkere Bedeutung als Wohnstandorte haben, da ein überdurchschnittlicher Anteil der Beschäftigten auspendelt und dabei längere Arbeitswege zurücklegt. Die im Schnitt niedrigere Siedlungsdichte weist auf Bevorzugung von Ein- und Zweifamilienhäusern hin, wenn auch ein relativ hoher Anteil der Gebäude vor 1949 errichtet wurde.

Kleinstädte des Typs B weisen dagegen überdurchschnittlich hohe Ausstattungen mit Grundversorgungsfunktionen auf. Die verhältnismäßig schlechtere Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen deutet darauf, dass diese Städte eher peripher als zentral gelegen sind und einen hohen Grad an Selbstversorgungsoptionen besitzen.

Abbildung 3.5: Klassifikation der Kleinstädte



© BBSR Bonn 2018

Klein-stadtyp	Großräumige Lage		
	zentral	peripher	insgesamt
● A	256	250	506
⊙ B	69	480	549
■ C	157	22	179
▣ D	706	174	880
	1.188	926	2.114

Charakteristik der Kleinstadtypen

- A** im Mittel überdurchschnittlicher Anteil an Gebäuden Baujahr vor 1949
im Mittel etwas höhere Wohnzentralität
teilweise unterdurchschnittliche Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen
im Mittel durchschnittliche Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen und Arbeitszentralität
- B** im Mittel überdurchschnittliche Anbindung an höherwertige Infrastrukturen
im Mittel überdurchschnittliche Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen
im Mittel durchschnittlich in Baualter und Gebäudestruktur sowie Wohnzentralität
- C** im Mittel überdurchschnittliche Arbeitszentralität und Wirtschaftsattraktivität
im Mittel leicht unterdurchschnittliche Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen
im Mittel durchschnittlich in Baualter und Gebäudestruktur, Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen und Wohnzentralität
- D** im Mittel durchschnittlich in fast allen Faktoren aller Kleinstädte
teilweise leicht unterdurchschnittliche Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen und Arbeitszentralität

Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR, Typisierung: IfS - Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik, Berlin
Geometrische Grundlage: Gemeindeverbände (generalisiert), 31.12.2014 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: P. Gareis (IfS), A. Milbert (BBSR)

Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung

Abbildung 3.5 bestätigt diese Annahme: 480 der 549 Kleinstädte des Typs B liegen peripher und nur 69 zentral. Damit erfüllen diese Kleinstädte überwiegend ihre Funktion als zentrale Versorgungsknoten in peripheren Regionen. Kleinstädte des Typ D und C dagegen sind zu 80 Prozent bzw. fast 90 Prozent zentral gelegen. Die Kleinstädte des Typs

D übernehmen dabei hauptsächlich Wohnfunktionen der in die Zentren einpendelnden Beschäftigten, Kleinstädte des Typs C dagegen aus- oder vorgelagerte spezielle Wirtschaftsfunktionen.

Obwohl es zwischen den Kleinstadtypen Überschneidungen gibt und die einzelne Kleinstadt vielleicht auf den ersten Blick nicht passend zugeordnet scheint, weist die räumliche Verteilung der gebildeten Typen ein schlüssiges Bild auf. Diese Kleinstadtypik ergibt somit erste plausible Hinweise auf eine funktionale, siedlungs- und soziostrukturelle Unterscheidung von Kleinstädten. Sie stellt zudem ein erstes praktikables Typisierungsschema dar zur Beantwortung der Forschungsfrage nach den unterschiedlichen Voraussetzungen, sowie Funktionen in und von Kleinstädten.

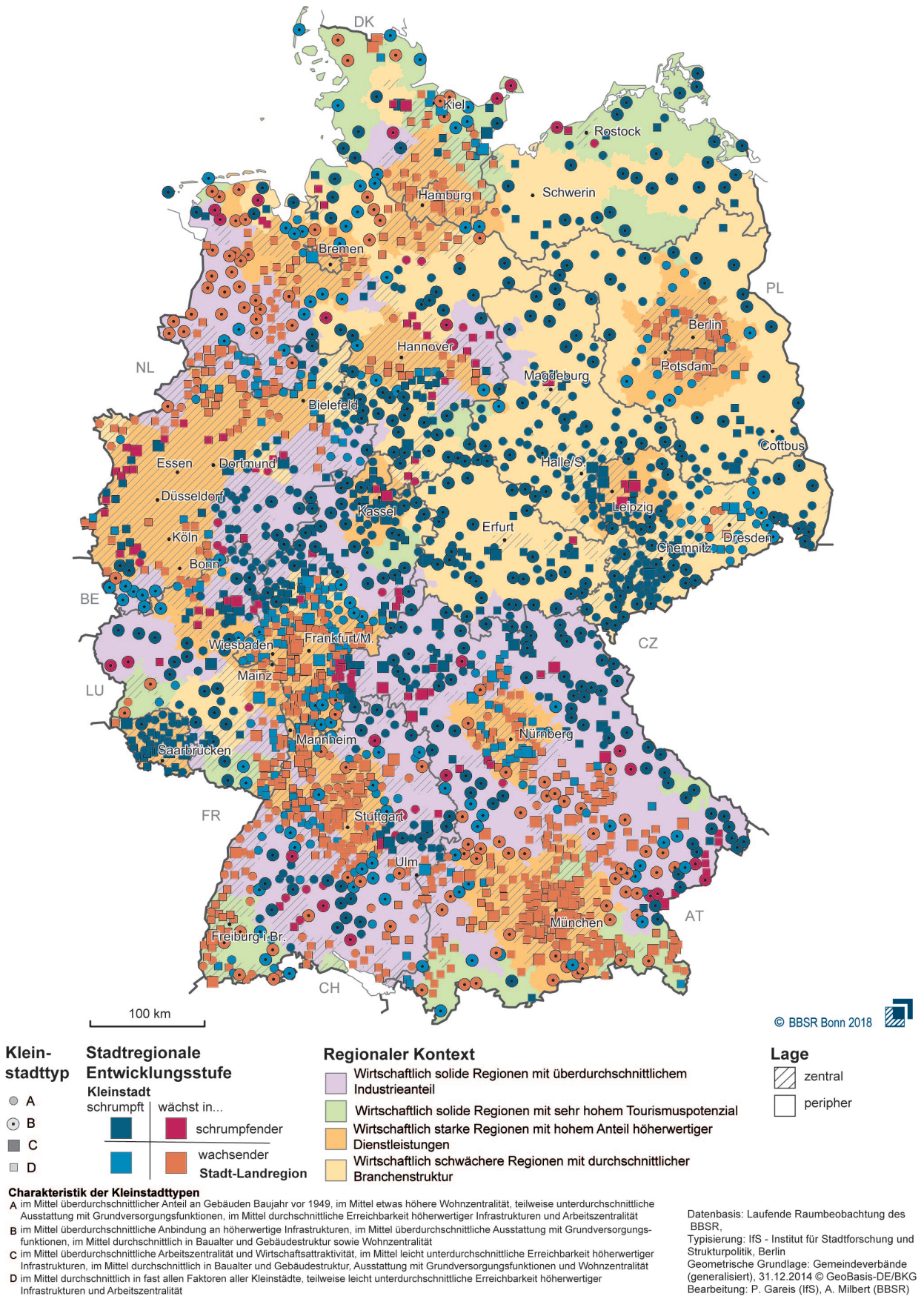
3.1.4 Kombinierte Typen: Bewertung und Ausblick

Eine vollständige Typisierung der Kleinstädte ergibt sich aus der Überlagerung aller Einzeldimensionen:

- zentral – peripher
- Bevölkerungsdynamik / stadregionales Entwicklungsmodell
- Regionaler Kontext (Regionscluster)
- Kleinstadtypen (Kleinstadtcluster)

Die kombinierte Übersicht ist in Abbildung 3.6 dargestellt.

Abbildung 3.6: Zusammenführung der Regional- und Kleinstadtklassifikation



Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung

Die Zusammenführung aller Dimensionen zeigt die Komplexität der Klassifikation. Sie macht die Schwierigkeit deutlich, das sehr disperse Bild der Verteilung einzelner Kleinstadtypen in ihrer stadregionalen Entwicklungsstufe unter Voraussetzung des regionalen Kontexts und der Lage abbilden zu können. Eine Verschneidung aller Stufen würde in

diesem Sinne zwar zu einem sehr individuellen Ergebnis für die einzelnen Kleinstädte führen. Jedoch wären generalisierbare Aussagen bzgl. der Ausstattung der Kleinstädte und den Entwicklungspotenzialen, die sich daraus ergeben, nur noch unter starken Vorbehalten möglich.

Die Aufschlüsselung ausgewählter Entwicklungsindikatoren nach den Kleinstadtclustern A bis D in zentralen und peripheren Lagen (vgl. Tabelle 3.5) zeigt hierbei das stark variierende Bild zwischen den Ergebnissen einiger Entwicklungsindikatoren, den Kleinstadttypen und ihrer Unterteilung der Lage in zentral und peripher.

Tabelle 3.5: Übersicht der Kleinstädte und der Entwicklungsindikatoren in zentraler und peripherer Lage

Indikatoren zentral					
	Insgesamt Mittelwert	Cluster A	Cluster B	Cluster C	Cluster D
Entwicklung Arbeitslosenquote 2000-2014 in %	-2,45	-3,29	-2,43	-2,21	-2,20
Pendlersaldo Entwicklung 2000-2014 in %	1,33	-0,89	-2,12	14,57	-0,47
Steuereinnahmen Entwicklung 2000-2014 € je Einwohner	371,72	298,14	257,08	780,76	318,65
SV-Beschäftigte am Arbeitsort Entwicklung 2000-2014 in %	16,90	9,07	5,48	39,05	15,93
Bevölkerungsentwicklung 2000-2014 in %	1,38	-3,55	-4,02	5,56	2,76
Entwicklung 25-30-Jähriger 2000-2014 in %	-0,30	-0,20	-0,40	-0,41	-0,30
Entwicklung >= 65-Jährige 2000-2014 in %	5,37	5,13	5,00	5,76	5,40
Indikatoren peripher					
Entwicklung Arbeitslosenquote 2000-2014 in %	-4,25	-5,98	-3,84	-2,86	-3,08
Pendlersaldo Entwicklung 2000-2014 in %-Punkten	-0,85	-0,52	-1,56	18,59	-1,81
Steuereinnahmen Entwicklung 2000-2014 in € je Einwohner	294,25	286,84	272,45	830,74	297,19
SV-Beschäftigte am Arbeitsort Entwicklung 2000-2014 in %	4,39	0,33	2,75	29,11	11,63
Bevölkerungsentwicklung 2000-2014 in %	-6,37	-10,18	-6,90	-0,96	-0,16
Entwicklung 25-30-Jähriger 2000-2014 in %	-0,21	-0,06	-0,31	-0,24	-0,11
Entwicklung >= 65-Jährige 2000-2014 in %	5,56	5,67	5,62	4,82	5,33

Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung

Die Unterschiede in den Entwicklungen der Kleinstädte in zentralen und peripheren Lagen sind trotz der Gruppierung in die Kleinstadtcluster A-D weiterhin auffällig. Zum einen ist die deutlich bessere Entwicklung der SV-Beschäftigten (16,90 Prozent vs. 4,39 Prozent) sowie der Steuereinnahmen (371,72 € je Einwohner vs. 294,25 € je Einwohner) in den Kleinstädten in zentralen Lagen insgesamt auffällig. Weitergehend ist auch die Bevölkerungsentwicklung (+1,38 Prozent zu -6,37 Prozent) zu erkennen. Dies ist ebenso innerhalb der Cluster A-D zu beobachten und entspricht nur bei einigen der Entwicklungsindikatoren ein vergleichbares Bild (bspw. Entwicklung der Arbeitslosenquote). Eine Kombination aus allen Dimensionen erscheint unter diesem Blickwinkel als nicht zielführend für die Fallstudienauswahl. Deshalb erfolgt im folgenden Kapitel die Verschneidung der Dimensionen der Kleinstadt- und Regionscluster, aus welcher eine ausreichend homogene Kombination aus Kleinstädten mit ähnlichem Entwicklungszustand und unter Anbetracht eines ähnlichen regionalen Kontexts erfolgen kann.

3.2 Fallstudien

3.2.1 Fallstudienauswahl

Die kombinierte Darstellung der Kleinstadt- und Regionstypen ermöglicht es, räumlich relativ homogene und zudem häufig vorkommende Muster zu identifizieren. Auf dieser Grundlage wurden acht Kleinstädte in zentralen Lagen für Fallstudien ausgewählt. Fallstudien eröffnen die Möglichkeit, einige der identifizierten Kleinstadttypen näher zu betrachten und zu untersuchen.

Tabelle 3.6 zeigt hierbei die Verteilung der Kleinstadttypen kombiniert mit dem regionalen Kontext in zentralen Lagen. In zentralen Lagen sind wirtschaftlich starke Regionen überrepräsentiert, gefolgt von wirtschaftlich soliden Regionen mit überdurchschnittlichem Industrieanteil. Unter beiden Regionstypen überwiegen die wachsenden Regionen. Innerhalb dieser beiden Typen sind in zentralen Lagen wiederum die Kleinstadttypen A und D stark vertreten. Die eher gering repräsentierten Regionstypen der wirtschaftlich soliden Regionen mit sehr hohem Tourismuspotenzial und wirtschaftlich schwächeren Regionen mit durchschnittlicher Branchenstruktur werden im ersten Fall vom Kleinstadttyp

D (n=47), und im zweiten Fall von den Typen A (n=63) und D (n=59) geprägt. Es ist somit sinnvoll, sich für die Fallstudienstädte auf die überproportional häufigen Kleinstadtypen A und D in den Regionstypen I und III zu beschränken. Damit wurden die Fallstudienstädte aus den am stärksten besetzten Kombinationen ausgewählt.

Die Auswahl der Fallstudien insgesamt zielte neben den Kleinstadt- und Regionstypen auf eine regionale Verteilung im Bundesgebiet ab. Die abschließende Auswahl der acht Fallstudienstädte ergab sich schließlich daraus, dass sich die Kommunen zu einer erweiterten Mitwirkung im Zusammenhang mit den vorgesehenen Haushaltsbefragungen sowie der Ergebnisdiskussion in einem Expertenworkshop bereit erklärten.

Für den Kleinstadtyp D wurden die sechs Gemeinden bzw. Kleinstädte Damme in Niedersachsen, Hiddenhausen in Nordrhein-Westfalen, Neu-Anspach in Hessen im Metropolraum Rhein-Main, Püttlingen im Saarland sowie Velten und Wildau in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ausgewählt. Damme liegt davon als einzige Stadt im Regionstyp I, einer wirtschaftlich soliden Region mit überdurchschnittlichem Industrieanteil. Letzteres spiegelt sich auch in der Stadt über einen hohen Anteil gewerblichindustrieller Arbeitsplätze wider. Die anderen fünf Gemeinden sind in wirtschaftlich starken Regionen mit hohem Anteil höherwertiger Dienstleistungen lokalisiert (Regionstyp III). Hiddenhausen als junge, per Verwaltungsreform gebildete Gemeinde vor den Toren Herfords hatte hierbei lange Zeit mit Schrumpfung zu kämpfen. Neu-Anspach ist ebenfalls eine junge Gemeinde und wurde explizit als Entlastungsstadt für Frankfurt am Main entwickelt, und die auch aktuell wieder mit hohem Siedlungsdruck konfrontiert ist. Püttlingen liegt vor den Toren der Landeshauptstadt Saarbrücken und versucht sowohl den wirtschaftsstrukturellen als auch den demografischen Wandel zu bewältigen. Die beiden Städte Velten und Wildau liegen beide im Berliner Umland, profitieren jedoch bisher unterschiedlich von der Wachstumsdynamik Berlins.

Für den Kleinstadtyp A wurden Aue in Sachsen und Nidda im Metropolraum Rhein-Main in die Untersuchung einbezogen. Aue als Erzgebirgsstadt ist dabei Vertreterin einer Stadt in einer wirtschaftlich schwächeren Region mit durchschnittlicher Branchenstruktur. Nidda ist eine zweite Kleinstadt im Metropolraum Rhein-Main, die zusammen mit Neu-Anspach Anschluss über die unterschiedliche Entwicklung innerhalb einer Region geben kann.

Tabelle 3.6: Übersicht der Fallstudienstädte unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Clusteranalyse

Kleinstadtyp	Regionstyp				Summe
	Wirtschaftlich solide Regionen mit überdurchschnittlichem Industrieanteil	Wirtschaftlich solide Regionen mit sehr hohem Tourismuspotenzial	Wirtschaftlich starke Regionen mit hohem Anteil höherwertiger Dienstleistungen	Wirtschaftlich schwächere Regionen mit durchschnittlicher Branchenstruktur	
A	77	10	106 Nidda	63 Aue	256
B	22	10	24	14	69
C	33	10	102	12	157
D	190 Damme	47	410 Hiddenhausen, Neu-Anspach, Püttlingen, Velten, Wildau	59	706
Summe	322	77	642	148	1.188
A	im Mittel überdurchschnittlicher Anteil an Gebäuden Baujahr vor 1949 im Mittel etwas höhere Wohnzentralität teilweise unterdurchschnittliche Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen im Mittel durchschnittliche Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen und Arbeitszentralität				
B	im Mittel überdurchschnittliche Anbindung an höherwertige Infrastrukturen im Mittel überdurchschnittliche Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen im Mittel durchschnittlich in Baualter und Gebäudestruktur sowie Wohnzentralität				
C	im Mittel überdurchschnittliche Arbeitszentralität und Wirtschaftsattraktivität im Mittel leicht unterdurchschnittliche Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen im Mittel durchschnittlich in Baualter und Gebäudestruktur, Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen und Wohnzentralität				
D	im Mittel durchschnittlich in fast allen Faktoren aller Kleinstädte teilweise leicht unterdurchschnittliche Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen und Arbeitszentralität				
Quelle: IFS/complan, eigene Darstellung					

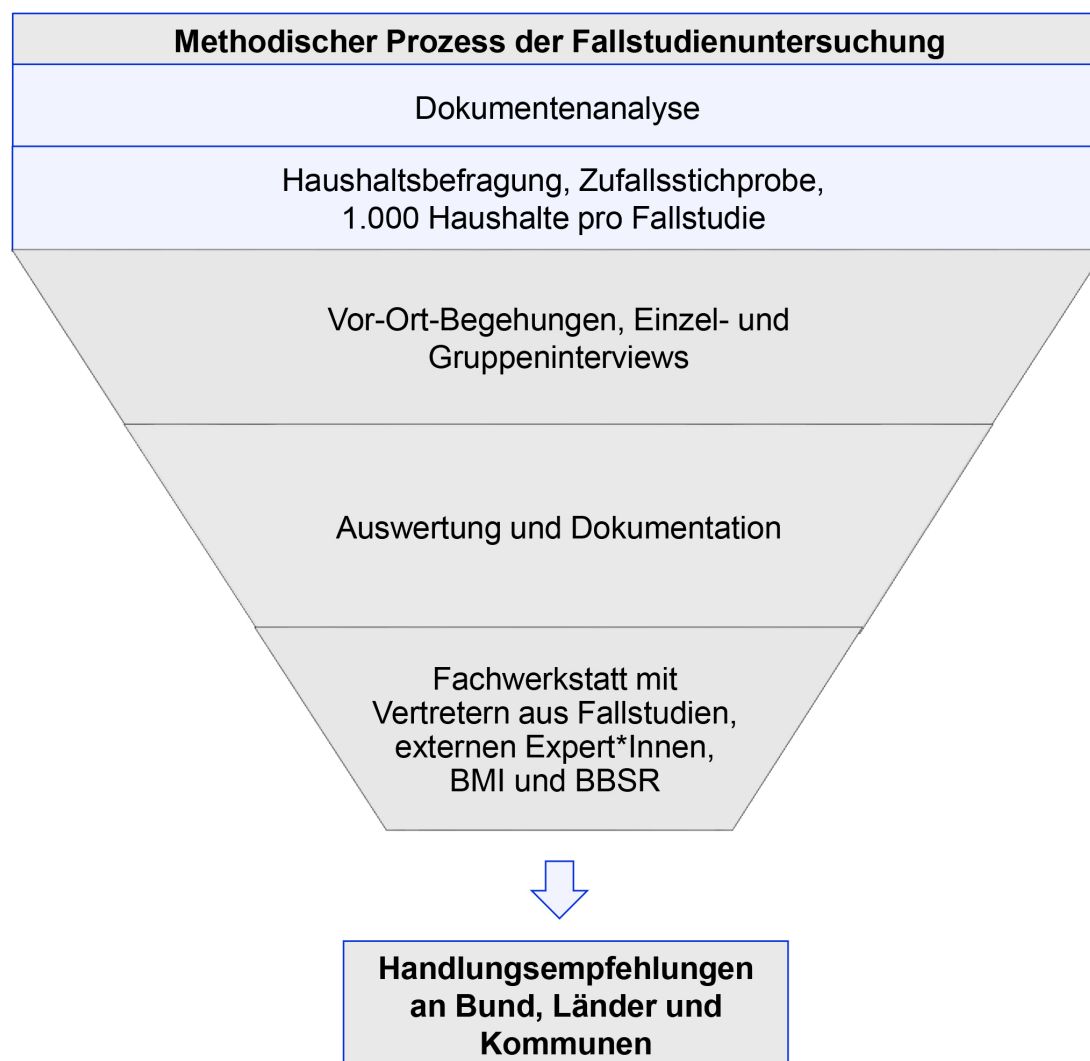
Tabelle 3.7: Übersicht der Fallstudienstädte unter Berücksichtigung des Stadtentwicklungsmodells

Kleinstädte in zentralen Lagen im Stadtregionenmodell (Bevölkerungsentwicklung 2000 bis 2014)			
Kleinstadt	Stadt-Land-Region	Anzahl Kleinstädte	Fallstudienstädte
wachsend	wachsend	618	Damme, Wildau
schrumpfend	wachsend	209	Hiddenhausen, Neu-Anspach, Nidda, Velten
wachsend	schrumpfend	80	
schrumpfend	schrumpfend	281	Aue, Püttlingen
Summe		1.188	
Quelle: IfS/complan, eigene Berechnungen			

3.2.2 Durchführung der Fallstudien

Zur Durchführung der Fallstudien kam ein Methodenmix aus Desk-Research (Dokumentenauswertung, Internetrecherche), schriftlichen Haushaltbefragungen sowie Einzel- und Gruppengesprächen mit Akteuren aus Politik, Verwaltung und Stadtgesellschaft vor Ort zum Einsatz. Die Ergebnisse der Fallstudien wurden zudem auf einem eintägigen Workshop mit Vertretern der Fallstudienkommunen sowie aus Wissenschaft und Forschung reflektiert und weiter entwickelt (vgl. Abbildung 3.7).

Abbildung 3.7: Methodischer Ablauf der qualitativen Analysen



Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung

Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung wurde unter zwei Aspekten durchgeführt. Zum ersten war es Ziel, die Lebens- und Arbeitssituation der Bürgerinnen und Bürger zu erfassen sowie ihre Einschätzungen und Wünsche zum Leben und Arbeiten in der Kleinstadt kennenzulernen. Zum zweiten sollten die Ergebnisse der Befragungen der Vorbereitung der Experten-Gespräche in den jeweiligen Kommunen dienen.

Dazu wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber sowie externen Expertinnen und Experten ein kompakter schriftlicher Fragebogen mit überwiegend standardisierten und wenigen offenen Fragen entwickelt (vgl. Anhang S. 130). Um mindestens 150 ausgefüllte Fragebögen pro Fallstudie zur Auswertung zu erhalten, wurde bei einer erwarteten Rücklaufquote von 15 Prozent mit Unterstützung der Kommunalverwaltungen pro Kommune eine Stichprobe von zufällig ausgewählten 1.000 Haushalten angeschrieben.

Von den insgesamt 8.000 versendeten Fragebögen wurden 1.774 zurückgeschickt, was im Durchschnitt einer Rücklaufquote von rd. 22 Prozent entspricht. In allen Fallstudienstädten wurde die Rücklaufquote von 15 Prozent erreicht. Die Rücksendungen und Rücklaufquoten (in Klammern) aus den Fallstudienstädten verteilt sich wie folgt:

- Aue	230 (23 Prozent)
- Damme	291 (29 Prozent)
- Hiddenhausen	242 (24 Prozent)
- Neu-Anspach	230 (23 Prozent)
- Nidda	156 (15 Prozent)
- Püttlingen	191 (19 Prozent)
- Velten	187 (19 Prozent)
- Wildau	247 (25 Prozent)

Dokumentenanalyse und Expertengespräche

Im Rahmen der Dokumentenanalyse konnte sowohl auf formale Pläne (Flächennutzungspläne, teilweise Bebauungspläne), auf Fachplanungen (Schulentwicklungspläne, Verkehrsuntersuchungen, seniorenpolitische Konzepte, Stadtmarketingansätze) als auch informelle Konzepte (Stadtentwicklungs- und Gemeindeentwicklungskonzepte, Klimaschutzkonzepte, LEADER-Strategien und teilweise Leitbilder) zurückgegriffen werden. Dabei suggerieren ähnliche oder identische Bezeichnungen der Konzepte einen an Standards orientierten Aufbau und Inhalt. Nach Durchsicht und Vergleich haben sich die jeweiligen Konzepte jedoch als sehr stark auf die Kommunen spezifischen Fragestellungen konzentriert und damit als sehr individuell herausgestellt. In der Konsequenz sind diese daher kaum miteinander vergleichbar. Ebenso unterschiedlich und damit zwischen den Kommunen kaum vergleichbar sind die Anwendung und Rolle der Planungen als strategische Instrumente der Stadtentwicklung.

In den einzelnen Städten eröffneten die Planungen und Konzepte bereits einen guten Überblick über die jeweiligen Herausforderungen und Handlungsansätze. Für die Einschätzung der Gewichtung dieser Herausforderungen und Handlungsansätze für die Kommunen und für einen Vergleich zwischen den Kommunen waren die anschließenden Expertengespräche vor Ort bedeutsam. Es wurden Gespräche geführt mit Vertretern aus Politik und Verwaltung, in der Regel mindestens mit den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern sowie Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaftsförderung und der Stadtplanung, mit Vertreterinnen und Vertretern städtischer Unternehmen bzw. städtischer Eigenbetriebe sowie städtischer Initiativen und Vereine. Diese Gespräche wurden anhand eines abgestimmten Gesprächsleitfadens (vgl. Anhang S. 137) geführt und ausgewertet.

Alle Ergebnisse der Fallstudienanalyse mündeten in die Ableitung von Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen für Kleinstädte. Diese wurden auf einer zweitägigen Fachwerkstatt in Berlin gemeinsam mit Vertretern aus den Fallstudienstädten, externen Expertinnen und Experten, Vertreterinnen und Vertretern des Bundesbauministeriums sowie des BBSR reflektiert, diskutiert und weiterentwickelt. Die Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt (Kapitel 4) und zu Handlungsfeldern zusammengefasst (Kapitel 5).

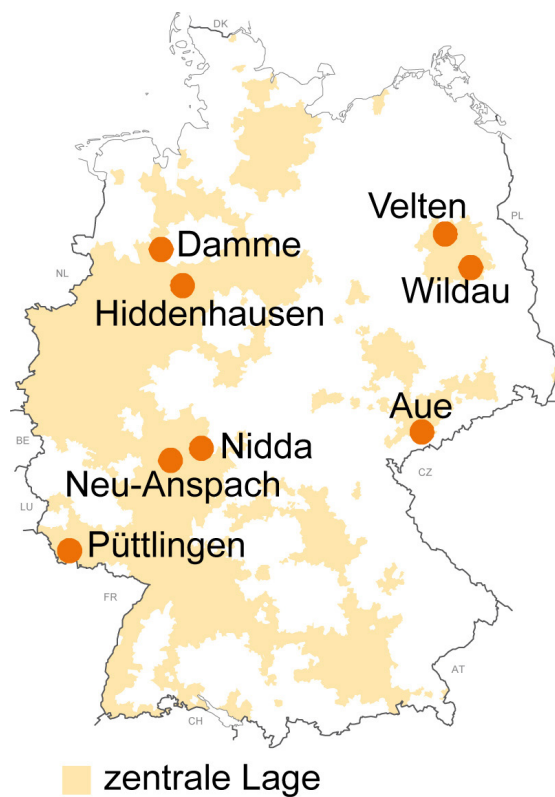
4. Ausgangssituation der Kleinstädte in zentralen Lagen

Dieses Kapitel fasst die Ergebnisse der Fallstudienstädte zusammen. In Steckbriefen werden diese zunächst vorgestellt (4.1). Ein kurzer Vergleich der Städte untereinander basiert auf ausgewählten Grunddaten (4.2). Es folgt die Sicht der Bürgerinnen und Bürger aus der Haushaltsbefragung (4.3) und im Anschluss die der Akteure in den Kleinstädten (4.4).

4.1 Information zu den Fallstudienstädten

Die folgenden Informationsblätter sollen die Fallstudienstädte kurz vorstellen. In einheitlicher Form beinhalten sie einige ausgewählte Kennzahlen, eine kurze Darstellung der Besonderheiten (Profil) der Stadt, ihre wesentlichen Herausforderungen, strategischen Ansätze zur Bewältigung dieser Herausforderungen sowie die Wahrnehmung der eigenen Rolle in der Region. Die Informationen sind eine starke Verdichtung aus der Dokumentenanalyse und den Experteninterviews. Sie werden ergänzt um Kartenausschnitte zur geografischen Lage und zum Kleinstadtyp (vgl. Kapitel 3.1) sowie Fotos mit Impressionen aus der Stadt. Die Darstellung erfolgt in alphabetischer Reihenfolge.

Abbildung 4.1: Lage der Fallstudienstädte in Deutschland



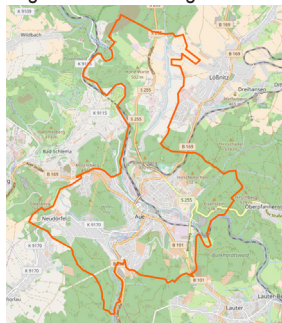
Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung auf Basis BBSR

Stadt Aue

Kenndaten

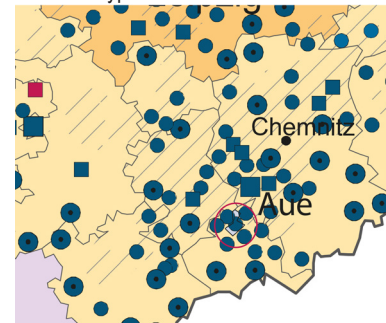
- Bundesland: Sachsen
- Stadt-Land-Region: Aue
- Mittelzentrum
- 16.235 Einwohner,
Entwicklung (2006 - 2016): -9,3 %
- Dichte: 776 Einwohner/km²
- Fläche: 20,9 km²
- Zahl der Ortsteile: 8
- Fahrzeit Oberzentrum: 30 Min.
- Wohnortzentralität: 2,1 EW/Beschäftigte
- Arbeitsplatzzentralität:
1,6 Inpendler/Auspendler

Lage im Raum/Stadtgebiet



Quelle: www.google.de/maps
eigene Darstellung

Kleinstadtyp



Quelle: BBSR

● Kleinstadt-Typ: „A“

■ Region: „Wirtschaftlich schwächere Regionen mit durchschnittlicher Branchenstruktur“

Profil

Die Große Kreisstadt Aue¹ im Süden Sachsens ist eine industriell ausgerichtete Stadt mit einer kompakten Siedlungsstruktur. Überregional ist sie als „Sportstadt im Erzgebirge“ bekannt. Aue prägen Aufstieg und Rückgang des Bergbaus. Die Wendezeit führte zu einem massiven Bevölkerungsrückgang (-38 Prozent seit 1990), wirtschaftlichen Rückgang und Leerständen. Die negativen Entwicklungstrends haben sich in den letzten Jahren aber abgeschwächt. Erhalten sind die große gründerzeitliche Innenstadt, Arbeitersiedlungen sowie eine (noch) gute Infrastrukturausstattung. Aue hat eine wichtige regionale Wirtschafts- und Versorgungsfunktion.

Wesentliche Herausforderungen

Sanierungsbedarf und Leerstände des überwiegend kommunalen und genossenschaftlichen Wohnungsbestands stehen einem ungedeckten Einfamilienhaus-Bedarf gegenüber. Der Erhalt der Innenstadt mit der Vielzahl an denkmalgeschützten Gebäuden ist herausfordernd. Zunehmende Gewerbeleerstände erschweren die Sicherung und Erschließung von Gewerbebeständen. Durch die Stadt fließt ein starker Durchgangsverkehr. Das integrierte Stadtentwicklungskonzept und die Städtebauförderungsprogramme sind für die Stadt die wichtigsten Instrumente.

Ansätze und Strategien der Stadtentwicklung

Aue erhält bewusst die gute, dezentrale Versorgungsinfrastruktur, um eine wohnortnahe Daseinsvorsorge zu gewährleisten. Die historische Durchmischung von Wohnen und produzierendem Gewerbe in der Innenstadt wird gezielt erhalten, z. B. durch Umnutzungen.

Bedeutung der Lage/ Region

Für Aue steht die Rolle als regionales Zentrum und die Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen im Städtebund „Silberberg“ im Fokus. Aufgrund der Entfernung und unzureichenden Anbindung zu den Großstädten Chemnitz und Zwickau spielen diese für die Stadtentwicklung eine untergeordnete Rolle.

Bestandsgebäude Rückansicht



Quelle: complan Kommunalberatung GmbH

Blick aus der Vogelperspektive auf die Stadt Aue



Quelle: complan Kommunalberatung GmbH

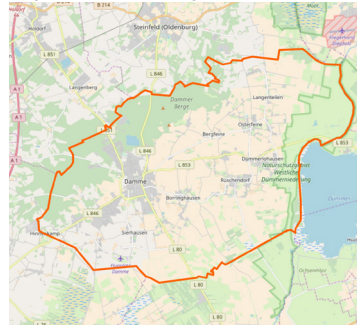
¹ Seit 1.1.2019 ist Aue zusammen mit Bad Schlema zur Kreisstadt Aue-Bad Schlema reformiert.

Stadt Damme

Kenndaten

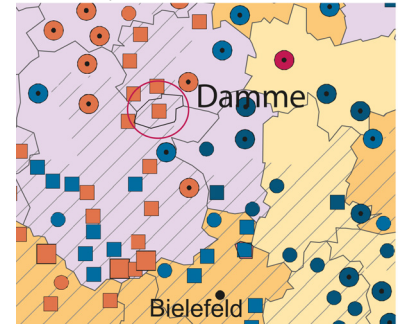
- Bundesland: Niedersachsen
- Metropolregion: Bremen/ Oldenburg
- Stadt-Land-Region: Vechta/Lohne
- Grundzentrum mit mittelzentralen Teilfunktionen
- 16.940 Einwohner, Entwicklung (2006 - 2016): +4,1 %
- Dichte: 162 Einwohner/km²
- Fläche: 104,4 km²
- Zahl der Ortsteile: 35
- Fahrzeit Oberzentrum: 32 Min., Mittelzentrum: 20 Min.
- Wohnortzentralität: 2,2 EW/Beschäftigte
- Arbeitsplatzzentralität: 1,2 Einpendler/Auspendler

Lage im Raum/Stadtgebiet



Quelle: www.google.de/maps
eigene Darstellung

Kleinstadtyp



Quelle: BBSR

■ Kleinstadt-Typ „D“

■ Region: „Wirtschaftlich solide Region mit überdurchschnittlichem Industrieanteil“

Profil

Die Stadt Damme liegt im westlichen Teil Niedersachsens in einem landschaftlich attraktiven Gebiet zwischen den Dammer Bergen und dem Dümmer See. Die wirtschaftlich starke Kleinstadt wird noch immer geprägt von einer intensiven Landwirtschaft bzw. einem Agribusiness mit verzweigten Wertschöpfungsketten. Industrie und Gewerbe stellen 50 Prozent der qualifizierten Arbeitsplätze. Einige Unternehmen sind familiengeführt mit einer hohen Standortbindung und gesellschaftlichem Engagement für die Stadt. Damme ist ein überregional bedeutender Gesundheitsstandort und verfügt über eine recht gute Versorgungsstruktur im Kernort. Aushängeschild der Stadt ist der regional bekannte Karneval, der unter dem identitäts- und imagebildenden Motto „Vernarrt in Damme“ 200 Wagen und 8.000 Karnevalisten vereint.

Wesentliche Herausforderungen

Herausforderungen der Stadt Damme sind die Belebung und Attraktivitätssteigerung des Stadtzentrums, die Reduzierung der Verkehrsbelastung im Stadtkern sowie Entwicklungsflächen für Wohnen, Gewerbe und Handel zu schaffen. Zudem muss die Integration von Übersiedlern und Geflüchteten bewältigt werden.

Ansätze und Strategien der Stadtentwicklung

Damme betreibt eine aktive Stadtentwicklung über ein integriertes Stadtentwicklungskonzept inkl. eines Verkehrsentwicklungsplanes und eines Einzelhandelskonzepts. Engagierte Unternehmen unterstützen Aktivitäten in der Stadt. Insgesamt ist es gelungen, die guten Standortbedingungen für den Ausbau des agrarindustriellen Clusters zu nutzen.

Bedeutung der Lage/ Region

Die Stadt praktiziert interkommunale Kooperation, z. B. im Tourismus und beim interkommunalen Gewerbegebiet Niedersachsenpark.

Fachwerkhaus mit Kirchturm



Quelle: Stadt Damme

Blick aus der Ferne auf einen landwirtschaftlich genutzten Acker



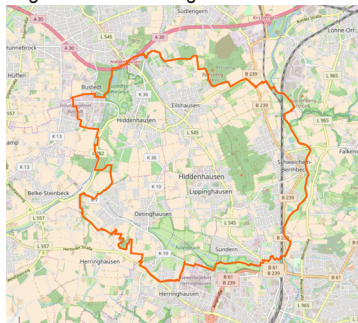
Quelle: IfS

Gemeinde Hiddenhausen

Kenndaten

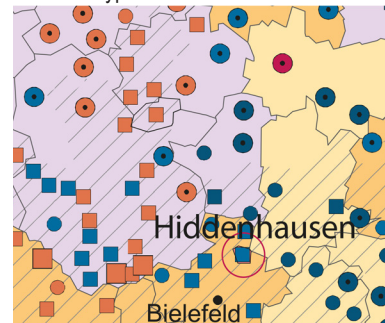
- Bundesland: Nordrhein-Westfalen
- Stadt-Land-Region: Bielefeld
- Grundzentrum
- 19.570 Einwohner,
- Entwicklung (2006 - 2016): -4,4%
- Dichte: 820 Einwohner/km²
- Fläche: 23,9 km²
- Zahl der Ortsteile: 6
- Fahrzeit Oberzentrum: 27 Min.,
- Mittelzentrum: 9 Min.
- Wohnortzentralität:
4,1 EW/Beschäftigte
- Arbeitsplatzzentralität: 0,6 Einpendler/Auspendler

Lage im Raum/Stadtgebiet



Quelle: www.google.de/maps
eigene Darstellung

Kleinstadttyp



Quelle: BBSR

■ Kleinstadt-Typ „D“

■ Region: „Wirtschaftlich solide Region mit überdurchschnittlichem Industrieanteil“

Profil

Die Gemeinde Hiddenhausen im Norden Nordrhein-Westfalens wurde 1969 durch die Kommunalreform politisch gebildet und besteht aus sechs Ortsteilen. Die Gemeinde ist industriell geprägt; vor Ort sind Möbelindustrie und Maschinenbaubetriebe angesiedelt. Dennoch ist Hiddenhausen eine Auspendlergemeinde. Sie zeichnet sich durch eine gute Nahversorgung in allen sechs Ortsteilen, hauptsächlich entlang der Verkehrsstrassen, und hohe Familienfreundlichkeit aus.

Wesentliche Herausforderungen

Aufgrund des demografischen Wandels stellt die Aufrechterhaltung der familienorientierten Infrastruktur sowie die Entwicklung bzw. Stärkung funktionsfähiger Ortskerne eine Herausforderung dar. Hiddenhausen leidet zudem unter einer starken Verkehrsbelastung durch Transitverkehre der umliegenden Autobahnen und Straßen, die durch einen Straßenumbau reduziert werden soll.

Ansätze und Strategien der Stadtentwicklung

Die Stärkung und Ausbildung zweier Ortskerne basiert auf integrierten Stadtentwicklungskonzepten. Innovative Ansätze in Hiddenhausen sind das überregional bekannte Förderprogramm „Jung kauft Alt“, mit dem die Gemeinde junge Familien beim Erwerb einer Immobilie unterstützt, sowie die Initiative „Alt bleibt im Dorf“. Hiddenhausen will sich zudem an der REGIONALE 2022 in Ostwestfalen-Lippe beteiligen, und ist seit 2017 im Programm Kleinere Städte und Gemeinden.

Bedeutung der Lage/Region

Hiddenhausen bildet mit zwei Gemeinden eine interkommunale Entwicklungsachse. Die Zusammenarbeit umfasst z. B. ein interkommunales Gewerbegebiet und die Radinfrastruktur.

Gewerbegebiet



Quelle: IfS

Fachwerkanlage, landwirtschaftliches Gehöft



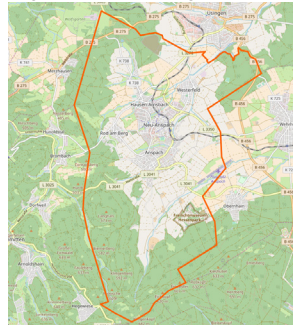
Quelle: Gemeinde Hiddenhausen

Stadt Neu-Anspach

Kenndaten

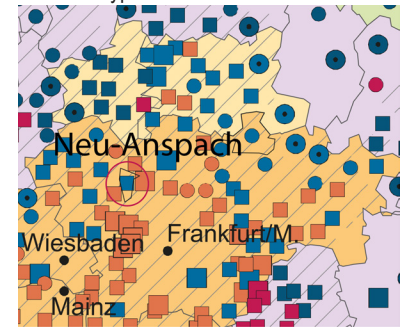
- Bundesland: Hessen,
- Stadt-Land-Region: Frankfurt/Main
- Grundzentrum
- 14.698 Einwohner,
- Entwicklung (2006 - 2016): -2,9%
- Dichte: 407 Einwohner/km²
- Fläche: 36,1 km²
- Zahl der Ortsteile: 4
- Fahrzeit Oberzentrum: 32 Min.,
Mittelzentrum: 7 Min.
- Wohnortzentralität: 6,3 EW/Beschäftigte
- Arbeitsplatzzentralität:
0,3 Einpendler/Auspendler

Lage im Raum/Stadtgebiet



Quelle: www.google.de/maps
eigene Darstellung

Kleinstadtyp



Quelle: BBSR

■ Kleinstadt-Typ „D“

■ Region: „Wirtschaftlich solide Region mit überdurchschnittlichem Industrieanteil“

Profil

Die im Norden von Frankfurt/Main gelegene Stadt ist ein klassischer Entlastungswohnstandort im „1. Ring“ des Verdichtungsraums Rhein-Main. Sie wurde 1970/71 aus vier Gemeinden gebildet und über eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme bis 2015 als attraktiver Wohnstandort gezielt ausgebaut. Das führte zur Verdreifachung der Bevölkerung seit 1970. Die Stadt weist ein gutes, gewachsenes Versorgungsangebot auf. Die Stadt ist Auspendlerort, auch wenn sich zunehmend Gewerbe und Dienstleistungen ansiedeln.

Wesentliche Herausforderungen

Der enorm gestiegene Siedlungsdruck im Rhein-Main-Gebiet sowie die zu geringe Wohnbautätigkeit in der Vergangenheit belasten den kommunalen Wohnungsmarkt. Aktuell sind keine Bauflächen mehr vorhanden. Es fehlt vor allem bezahlbarer Wohnraum. Die verbesserte S-Bahnanbindung ab 2022 wird den Siedlungsdruck dann noch verstärken. Zudem steht die Stadt vor der Herausforderung, die gute Infrastruktur (z. B. kostenlose Kinderbetreuungsplätze) trotz einer Verschlechterung der Finanzsituation bereitzustellen. Eine weitere Herausforderung durch das Wachstum der Stadt ist der soziale Zusammenhalt.

Ansätze und Strategien der Stadtentwicklung

Mittels eines integrierten Stadtentwicklungskonzepts soll die städtebauliche Neugestaltung der Ortsmitte erreicht werden. Zudem soll durch höhere Geschossbauten weiter verdichtet werden. Auch die Erschließung neuer Flächen soll den Wohnungsmarkt entlasten. Gute Erfahrung hat die Stadt dabei mit einer intensiven Bürgerbeteiligung gemacht.

Bedeutung der Lage/Region

Die Lage im Metropolraum ist entscheidend für die kommunale Entwicklung. In der Region gibt es eine gute Verwaltungszusammenarbeit mit Nachbargemeinden.

Neubau des Rathauses



Quelle: Stadt Neu-Anspach

Blick aus der Vogelperspektive auf die Stadt Neu-Anspach



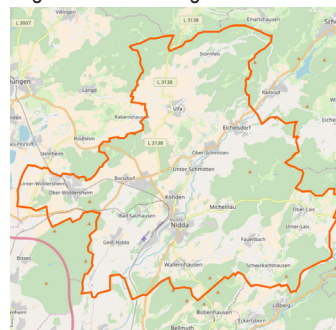
Quelle: Stadt Neu-Anspach

Stadt Nidda

Kenndaten

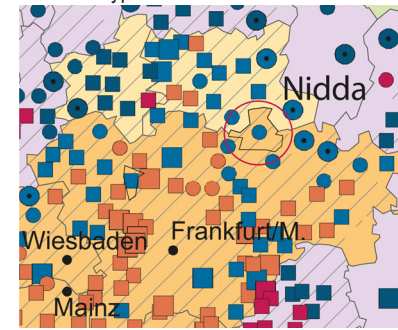
- Bundesland: Hessen
- Stadt-Land-Region: Frankfurt Rhein-Main
- Mittelzentrum
- 17.293 Einwohner,
Entwicklung (2006 - 2016): -1,4%
- Dichte: 146 Einwohner/km²
- Fläche: 118,4 km²
- Zahl der Ortsteile: 18
- Fahrzeit Oberzentrum: 34 Min
- Wohnortzentralität: 3,1 EW/Beschäftigte
- Arbeitsplatzzentralität:
0,8 Ependler/Auspendler

Lage im Raum/Stadtgebiet



Quelle: www.google.de/maps
eigene Darstellung

Kleinstadtyp



Quelle: BBSR

● Kleinstadt-Typ: „A“

■ Region: „Wirtschaftlich starke Regionen mit überdurchschnittlichem Anteil höherwertiger Dienstleistungen“

Profil

Nidda liegt im Norden des Rhein-Main-Raumes. Die Kommune weist einen eher ländlichen Charakter auf. Der Hauptort und die 18 Ortsteile verteilen sich auf eine große, dünn besiedelte Fläche. Die Infrastrukturversorgung konzentriert sich im Hauptort; wegen der dezentralen Siedlungsstruktur und der früheren Bevölkerungsrückgänge sind die anderen Ortsteile schlechter versorgt. In den letzten Jahren hat sich die Einwohnerzahl stabilisiert.

Wesentliche Herausforderungen

Herausfordernd ist vor allem die strategische Orientierung als Auspendlerort im „2. Ring“ des Rhein-Main-Raumes. Dabei ist die Verbesserung der ÖPNV-Schienenanbindung ein zentrales Thema. Zur Verbesserung der Wohnortattraktivität sind zudem die Belebung der Innenstadt sowie die Versorgungsinfrastruktur zu sichern/ verbessern.

Ansätze und Strategien der Stadtentwicklung

Nidda nimmt am Programm „Kommunen innovativ“ des BMBF zum Thema Ortsinnenentwicklung teil und wird seit 2018 im Städtebauförderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren („Aktive Kernbereiche in Hessen“) gefördert. Ein auf einer Brachfläche errichtetes Kino bereichert bereits das kulturelle Angebot.

Bedeutung der Lage/Region

Die Lage im Rhein-Main-Raum bietet als Wohnstandort zwar Chancen, aber stellt auch eine Herausforderung für die eigene Profilierung und regionale Zusammenarbeit dar. Nidda strebt ein federführend eine lokale Zusammenarbeit mit acht Kommunen für einen interkommunalen Gewerbepark an.

Parkanlage mit Baumbepflanzung und Randbebauung



Quelle: Stadt Nidda

Kirche mit Kirchturm und Fachwerkhaus



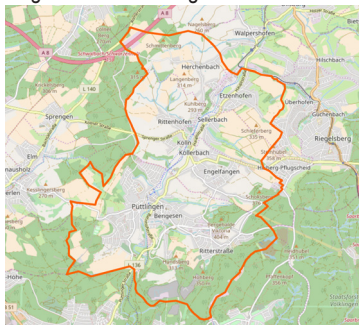
Quelle: Stadt Nidda

Stadt Püttlingen

Kenndaten

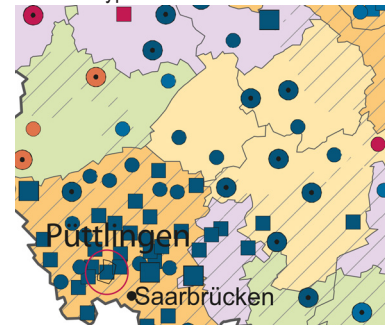
- Bundesland: Saarland,
- Stadt-Land-Region: Saarbrücken
- Grundzentrum
- 18.700 Einwohner,
- Entwicklung (2006 - 2016): -6,8 %
- Dichte: 781 Einwohner/km²
- Fläche: 23,9 km²
- Zahl der Ortsteile: 9
- Fahrzeit Oberzentrum: 17 Min.,
Mittelzentrum: 6 Min.
- Wohnortzentralität:
4,9 EW/Beschäftigte
- Arbeitsplatzzentralität:
0,5 Einpendler/Auspendler

Lage im Raum/Stadtgebiet



Quelle: www.google.de/maps
eigene Darstellung

Kleinstadtyp



Quelle: BBSR

■ Kleinstadt-Typ „D“

Region: „Wirtschaftlich starke Regionen mit überdurchschnittlichem Anteil höherwertiger Dienstleistungen“

Profil

Püttlingen liegt im Einzugsgebiet von Saarbrücken. Die Stadt wurde aus zwei Gemeinden gebildet und ist noch immer über zwei Hauptorte geprägt. Ländliche Ortsteile und Naherholungsgebiete formen das Stadtbild. Bis in die 1960er Jahre war Püttlingen eine Bergbau- und Industriestadt. Der Strukturwandel bedingte einen Funktionswandel vom Wirtschaftszentrum hin zu einem attraktiven Dienstleistungs-, Wohn- und Freizeitstandort - auch für Nachbarkommunen. Die Stadt ist bei Gesundheits-, Bildungs-, Kultur- und Freizeitversorgung überdurchschnittlich gut ausgestattet. In Püttlingen sind die Menschen ehrenamtlich sehr engagiert.

Wesentliche Herausforderungen

Starke Rückgänge in der Bevölkerungszahl begleitet von einer Alterung der Bevölkerung erfordern große Anpassungen. So sind die Belebung der Innenstadt, die Sicherung der guten Infrastrukturausstattung trotz Schrumpfung sowie sich abzeichnende Leerstände der Arbeitersiedlungen im Einfamilienhausbau große Herausforderungen - nicht zuletzt aufgrund enger finanzieller kommunaler Handlungsspielräume.

Ansätze und Strategien der Stadtentwicklung

Püttlingen betreibt eine aktive Stadtentwicklung (u. a. Gemeindeentwicklungskonzept und Teilnahme am Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren), an der sich die Bevölkerung teilweise gut beteiligt. Innovativ ist ein örtliches Ringbussystem.

Bedeutung der Lage/Region

Püttlingen profitiert von der Nähe zu Saarbrücken als Wohnstandort, wobei diese nahe Versorgungsvielfalt in Konkurrenz zur eigenen Versorgung steht. Zur Sicherung und Kostensenkung von Infrastrukturen kooperiert die Stadt im Rahmen landesplanerischer Vorgaben mit Nachbarkommunen.

Belebte Straße in der Innenstadt



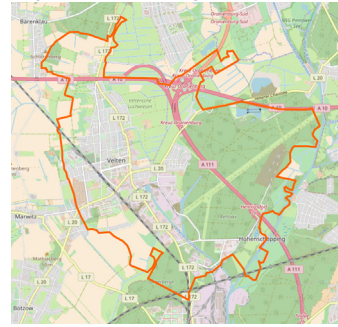
Quelle: complan Kommunalberatung GmbH

Stadt Velten

Kenndaten

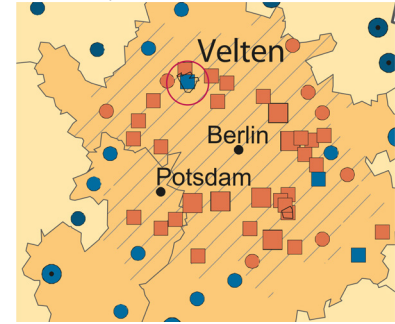
- Bundesland: Brandenburg
- Hauptstadtregion: Berlin-Brandenburg
- Stadt-Land-Region: Berlin
- Grundzentrum
- 11.815 Einwohner,
Entwicklung (2006 - 2016): +6,5 %
- Dichte: 506 Einwohner/km²
- Fläche: 23,4 km²
- Zahl der Ortsteile: 5
- Fahrzeit Oberzentrum: 38 Min.,
Mittelzentrum: 11 Min.
- Wohnortzentralität: 2,6 EW/Beschäftigte
- Arbeitsplatzzentralität: 0,9 Einpendler/Auspender

Lage im Raum/Stadtgebiet



Quelle: www.google.de/maps
eigene Darstellung

Kleinstadtyp



Quelle: BBSR

■ Kleinstadt-Typ „D“

Region: „Wirtschaftlich starke Regionen mit überdurchschnittlichem Anteil höherwertiger Dienstleistungen“

Profil

Velten hat eine lange Industrietradition als Ofenbau-Stadt. In den letzten Jahren hat sich die Stadt zu einem modernen Wirtschaftsstandort entwickelt. Trotz der Nähe zu Berlin hatte Velten lange Zeit mit Schrumpfung zu kämpfen. Seit etwa 2010 ist eine Kehrtwende erkennbar. Die Einwohnerzahl wächst seitdem wieder, insbesondere durch den Zuzug aus Berlin. In der Folge wurde die Infrastruktur qualitativ und quantitativ sukzessive verbessert.

Wesentliche Herausforderungen

Die Herausforderungen liegen in der Entwicklung der Infrastruktur (z. B. Kitas, Schulen), die dem Bevölkerungswachstum Schritt hält. Auch die Stadtkern- und Innenstadtentwicklung sowie die Flächenbereitstellung für Wohnen und Gewerbe. Ein zentrales Thema ist die bisher fehlende S-Bahnanbindung nach Berlin, von der positive Effekte sowohl für die Veltener Bevölkerung als auch für die ansässigen Unternehmen erwartet werden. Eine weitere Aufgabe ist die Stärkung der sich wandelnden Stadtgesellschaft in Identität und sozialem Zusammenhalt.

Ansätze und Strategien der Stadtentwicklung

Verstärkte kommunale Aktivitäten zielen auf die Verbesserung der Wohnqualität, Stärkung des Industrie- und Gewerbestandortes, Verkehrsanbindung und Imagebildung. Umfangreiche städtebauliche Aufwertungen und Investitionen in soziale, kulturelle und Freizeit-Infrastrukturen erfolgten, u. a. auf Basis des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes und mit Städtebauförderung. Relevant sind zudem die Stadtmarketingkonzepte für Velten sowie für den Regionalen Wachstumskern O-H-V sowie teilräumliche und sektorale Planungen.

Bedeutung der Lage/Region

Die Nähe zu Berlin war lange wenig bedeutsam und eher als Nachteil empfunden, gilt nun aber als positiv für die Entwicklung und die regionale Standortprofilierung. Bei Standortmarketing, Gewerbeflächenentwicklung und Anwerbung/Halten von Fachkräften kooperiert Velten mit den Nachbarkommunen.

Marktplatz in Velten



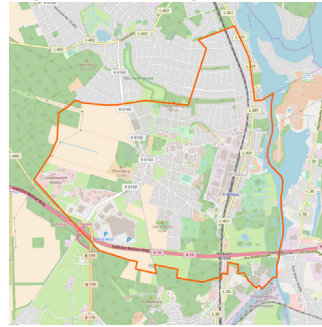
Quelle: Stadt Velten

Stadt Wildau

Kenndaten

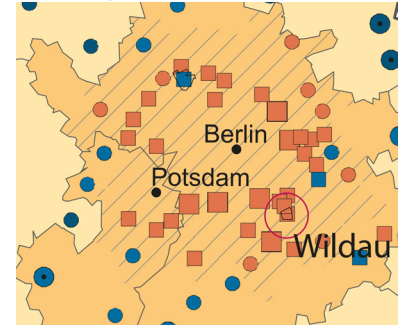
- Bundesland: Brandenburg
- Hauptstadtregion: Berlin-Brandenburg
- Stadt-Land-Region: Berlin
- Mittelzentrum in Funktionsteilung
- 10.057 Einwohner,
- Entwicklung (2006 - 2016): +5,3 %
- Dichte: 1.105 Einwohner/km²
- Fläche: 9,1 km²
- Zahl der Ortsteile: 5
- Fahrzeit Oberzentrum: 38 Min.
- Wohnortzentralität: 1,8 EW/Beschäftigte
- Arbeitsplatzzentralität: 1,5 Einpendler/Auspendler

Lage im Raum/Stadtgebiet



Quelle: www.google.de/maps
eigene Darstellung

Kleinstadtyp



Quelle: BBSR

■ Kleinstadt-Typ „D“

Region: „Wirtschaftlich starke Regionen mit überdurchschnittlichem Anteil höherwertiger Dienstleistungen“

Profil

Wildau ist eine Stadt mit langer Industrietradition. Sie verfügt über sehr gute lokale und außenwirksame Standortfaktoren, so u. a. eine Hochschule, Wissenschafts-, Forschungs- und auch Versorgungseinrichtungen (A10 Center), den S-Bahn-Anschluss nach Berlin, mehrere Autobahnanschlüsse, den Binnenhafen und die Nähe zum Flughafen Schönefeld/BER. In den letzten 15 Jahren verlief die Entwicklung Wildaus konstant positiv hinsichtlich Einwohner- und Studierendenzahlen mit Ausbau der Infrastrukturausstattung. Weitere Impulse werden durch die Inbetriebnahme des Flughafens BER erwartet.

Wesentliche Herausforderungen

Grundsätzlich ist die Entwicklung der Stadt auf ihrem sehr kleinen Stadtgebiet eine Herausforderung. Aktuelle Handlungsbedarfe sind die Schaffung eines Stadtzentrums, die Überwindung der stadtstrukturellen Zäsur (Bahntrasse, Topographiesprung) sowie die weitere Bereitstellung und Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen. Weitere Ziele sind die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Stadt und Hochschule. Die Entwicklung neuer Ansätze der interkommunalen Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen und im regionalen Kontext des Flughafenumfelds wird angestrebt.

Ansätze und Strategien der Stadtentwicklung

Durch eine vorausschauende, zielgruppenspezifische Wohnraumplanung gelingt es, dem Zuzugsdruck und dem Bevölkerungswachstum zu begegnen. Erfolgreich erweist sich zudem die gemeinsame Mittelzentrumsfunktion mit Schönefeld. Seit 2017 beteiligt sich Wildau auch am Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren.

Bedeutung der Lage/Region

Die Lage in der Hauptstadtregion ist für die Stadt von großem Vorteil. Als Teil des „Regionalen Wachstumskerns Schönefelder Kreuz“ wird mit den Nachbarkommunen u. a. bei der Profilierung des Standorts und des Stadt- und Standortmarketings kooperiert.

Blick aus der Vogelperspektive auf die Stadt Wildau



Quelle: Stadt Wildau

Vergleich ausgewählter Grunddaten

Die acht Fallstudienstädte sind mindestens Grundzentrum, darunter drei Mittelzentren bzw. Teil eines mittelzentralen Verbundes (Aue, Nidda, Wildau) oder mit mittelzentralen Teilfunktionen (Damme). Diese Funktionen erfordern die Sicherung der infrastrukturellen Versorgung durch die Kleinstädte für ihren Einzugsbereich und stellen damit auch besondere stadtentwicklungspolitische Herausforderungen dar. Sie stellen eine kleine Auswahl dar der gemäß BBSR-Definition 1.188 Kleinstädte in zentralen Lagen, d. h. in der Nähe zu Metropolen, Regiopolen oder sonstigen Oberzentren. Fünf Fallstudienstädte liegen hierbei in Metropolenregionen, und zwar in unterschiedlicher Entfernung zu den Metropolkernen - Neu-Anspach und Nidda in der Region Frankfurt/Rhein-Main, Velten und Wildau in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg sowie Damme am Rande der Metropolregion Bremen-Oldenburg.

Alle Fallstudienstädte sind gemäß BBSR-Definition „größere Kleinstädte“, wozu Städte mit Einwohnerzahlen zwischen 10.000 und 20.000 Einwohnern zählen. Hiddenhausen und Püttlingen sind die Einwohner größten Kleinstädte unter den Fallstudien. Sie befinden sich hinsichtlich ihrer Einwohnerzahl, weiteren Bevölkerungsdynamik und ihrer Funktionsausstattung an der Schwelle zur „kleineren Mittelstadt“ laut BBSR-Abgrenzung. In der längerfristigen Bevölkerungsentwicklung sind nur Damme und Wildau wachsend, die anderen schrumpfend. Doch hat sich in fast allen schrumpfenden Städten die Bevölkerungsentwicklung stabilisiert oder der Bevölkerungsrückgang zumindest abgeschwächt.

Auch für Städte in zentralen Lagen spielt die Versorgung mit Infrastruktur, Arbeitsplätzen und Handelseinrichtungen eine große Rolle. Teilweise sind die Fallstudienstädte selbst Mittelzentrum, was eine bessere und höherwertigere Infrastrukturausstattung bedingt. Die Erreichbarkeit eines differenzierten Arbeitsmarkts in den nahen Oberzentren bzw. Metropolkernen bildet für Kleinstädte in zentralen Lagen einen attraktiven Standortvorteil. In allen Fallstudienstädten sind die nächstgelegenen Zentren gemessen in Fahrminuten mit individualisiertem motorisiertem Verkehr noch recht gut zu erreichen. Die Zeitspannen schwanken von rund einer Viertelstunde (Püttlingen) bis knapp 40 Minuten in den Berliner Umlandgemeinden. Alle Kommunen liegen damit dennoch in einer allgemein akzeptierten Pendlerdistanz von unter einer Stunde. Bei den Kleinstädten, die „nur“ Grundzentrum sind, ist das nächste Mittelzentrum in rund 10 Minuten erreichbar, und nur aus Damme mit einer etwas längeren Fahrtzeit von 20 Minuten.

Relevant für die Gestaltung einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung sind auch die Gemeindeflächen und Bevölkerungsdichten, sie geben Anhaltspunkte auf generell zur Verfügung stehende Flächenentwicklungspotenziale sowie Nachverdichtungspotenziale. Hier zeigen sich große Spannweiten: Die flächenmäßig kleinste Gemeinde Wildau (9,1 km²) ist mit einer Bevölkerungsdichte von 1.105 Einwohner/km² fast so dicht besiedelt wie die Großstädte Saarbrücken oder Rostock. Angesichts der erwarteten beschleunigten Dynamik durch den zukünftigen Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) verspürt die Stadt bereits heute zudem starken Siedlungsdruck im Bereich Wohnen und Gewerbe. Die flächenmäßig größten Fallstudienstädte (Nidda, Damme) sind dagegen eher so dünn besiedelt wie ländliche Kreise. Sie sind zugleich die Fallstudienstädte, die in viele kleine Ortsteile unterteilt sind (18 bzw. 35). Daraus können besondere Herausforderungen an die Sicherung und Aufrechterhaltung einer wohnortnahen Grundversorgung entstehen.

Auch die Siedlungsdichten der untersuchten Kleinstädte zeigen ein ähnliches Bild: Damme und Nidda liegen mit einer Siedlungsdichte von knapp 1.100 Einwohner pro km² Siedlungs- und Verkehrsflächen ebenso wie Velten mit rd. 1.300 EW/km² deutlich unter dem bundesweiten Wert von 1.914 EW/km²², vor allem in Damme und Nidda bildet sich eine eher ländliche Siedlungsstruktur mit hohem Anteil an Einfamilienhäusern ab. Die übrigen Kleinstädte liegen dagegen deutlich über diesem Durchschnittswert, was zumindest für einen Teil dieser Kleinstädte als Folge der industriellen Vergangenheit gewertet werden kann.

Im Vergleich zur Siedlungsdichte ihrer Regionen liegen die Siedlungsdichten der drei Kleinstädte Neu-Anspach und Nidda in der Region Rhein-Main sowie Damme in Osnabrück unter denen der Region und zeigen damit Nachverdichtungsoptionen auf.

² www.monitor.ioer.de

Tabelle 4.1: Ausgewählte Grunddaten der Fallstudienstädte

Kommune	Aue	Damme	Hidden- hausen	Neu-Ans- pach	Nidda	Püttlingen	Velten	Wildau
Demografie und Arbeitsmarkt								
Bevölkerung (31.12.2016)	16.235	16.940	19.570	14.698	17.293	18.700	11.815	10.057
Fläche (km ²)	20,9	104,4	23,9	36,1	118,4	23,9	23,4	9,1
Siedlungs- und Ver- kehrsfläche (km ²)	7,8	15,8	9,7	7,5	16	7,5	9,1	4,8
Bevölkerungs- dichte (EW/km ²) (31.12.2016)	776,1	162,3	819,9	406,7	146,1	781,5	505,7	1.105,20
Siedlungsdichte (EW/ km ²) (31.12.2016)	2.080,6	1.070,2	2.014,5	1.952,7	1.072,6	2.505,9	1.301,6	2.080,9
Anteil unter 18 Jähri- ge in % (31.12.2015)	14	20	16	18	16	13	17	13
Anteil über 65 Jähri- ge in % (31.12.2015)	30	17	24	18	23	25	17	25
Sozialversicherungs- pflichtig Beschäf- tigte am Arbeitsort (31.12.2015)	8.338	8.401	4.914	2.603	5.669	3.898	4.641	6.065
Arbeitslosenquote in % (31.12.2015)	10,8	2,6	3,8	2,6	4,7	4,2	8,8	4,6
Arbeitslosenquote in der Region in % (31.12.2014)	8,3	4,2	7,3	5,6	5,6	6,8	9,3	9,3
Einwohnerentwick- lung 2000-2014 in %	-16,88	7,8	-7,39	-2,31	-9,23	-10,56	-3,41	5,96
Einwohnerentwick- lung 2006-2016 in %	-9,33	4,4	-4,37	-2,87	-1,35	-6,82	6,53	5,3
Siedlungsstrukturelle und funktionale Zuordnung								
Wohnortzentrali- tät (Verhältnis EW zu Beschäftigte) (31.12.2015)	2,08	2,19	4,08	6,27	3,11	4,89	2,56	1,77
Arbeitsplatzzent- ralität (Verhältnis Ein- zu Auspendler) (31.12.2015)	1,64	1,22	0,58	0,3	0,8	0,46	0,93	1,54
Einwohner und Beschäftigte pro km ² (31.12.2015)	1.175	240	1.032	471	192	941	699	1.731
Anteil Ein- und Zwei- familienhäuser in % (31.12.2015)	0,37%	0,77%	0,56%	0,75%	0,69%	0,64%	0,7%	0,71%
Daseinsvorsorge								
Grundschulen (Anzahl)	4	4	3	2	5	3	2	2
Förderschulen (Anzahl)	3	1	4	0	1	1	0	0
Weiterführende Schulen (Anzahl)	3	4	2	2	3	2	3	3
Bibliotheken (Anzahl)	1	3	1	1	1	2	1	2
Krankenhäuser (Anzahl)	1	1	0	0	1	1	0	0

Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung

Drei Fallstudienstädte weisen eine im Bundes- (16,2 Prozent) und jeweiligen Landesvergleich junge Bevölkerung (unter 18-Jährige) auf: Damme (20 Prozent), Neu-Anspach (18 Prozent) und Velten (17 Prozent). Ein höherer Anteil junger Bevölkerung geht einher mit einem höheren Bedarf an Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, aber auch mit einer besseren Voraussetzung für den Fachkräfte- und Familiennachwuchs.

Dagegen ist in anderen Fallstudienstädten der Anteil der über 65-Jährigen überdurchschnittlich: In Aue fast ein Drittel der Bevölkerung, in Püttlingen und Wildau je ein Viertel, in Hiddenhausen ähnlich hoch bei 24 Prozent. Der Bundesdurchschnitt liegt bei 21,1 Prozent. Eine ältere Bevölkerung trifft oft mit Bevölkerungsschrumpfung zusammen. Sie erfordert eine schnellere Anpassung der Infrastrukturen an den Bedarf der Seniorinnen und Senioren und insbesondere die Schaffung von altersgerechten Wohnungs- und Betreuungsangeboten als auch die Ausrichtung der Mobilitätsangebote auf diese Zielgruppe.

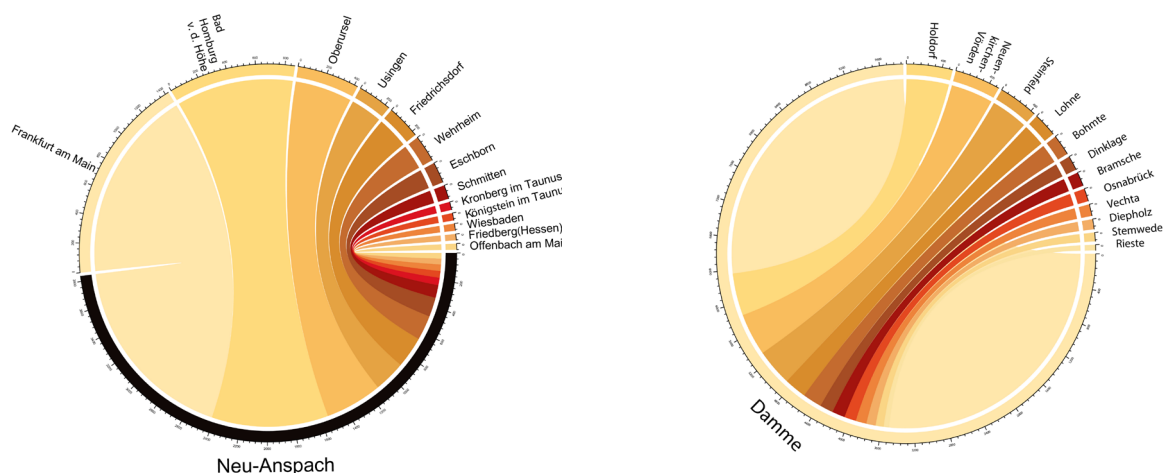
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort geben Hinweise auf das Arbeitsplatzangebot in der Stadt. Die höchste Arbeitsplatzquote in Verbindung mit einem positiven Pendlersaldo (d. h. mehr Einpendler als Auspendler) weisen Damme, Aue und Wildau auf, sie sind Folge historischer Entwicklungen wie jüngerer erfolgreicher Entwicklungsstrategien. Damme ist Zentrum einer hochspezialisierten gewerblich-industriellen Produktionsstruktur zur Ausstattung und Verarbeitung landwirtschaftlicher Produktion sowie Standort eines über die Region hinaus anerkannten Krankenhauses. In Damme spiegelt sich die Typik des Regionstyps I „wirtschaftlich solide Region mit überdurchschnittlichem Industrieanteil“ wider. Die anderen Kleinstädte liegen in „wirtschaftlich starken Regionen mit hohem Anteil an Dienstleistungen“; was sich ebenfalls zum Teil in den einzelnen Städten spiegelt: So weist Aue als ehemalige Kreisstadt nach wie vor viel Verwaltung, Dienstleistung und Gewerbe auf. Wildau ist Hochschulstandort und Standort für Forschungseinrichtungen, die Ansätze für weitere Vernetzung und Innovation bieten.

Kleinstädte in zentralen Lagen sind somit nicht ausschließlich vorgelagerte Wohn- und Arbeitsstandorte. Sie können durchaus eine eigene wirtschaftsstrukturelle Profilierung mit überregionaler Ausstrahlung erreichen.

Die höchsten Arbeitslosenquoten weisen mit 10,8 Prozent Aue und 8,8 Prozent Velten auf, begründet sind diese hohen Anteile durch den vereinigungsbedingten Wegfall vor allem industrieller Arbeitsplätze. Aue ist zugleich die einzige untersuchte Kleinstadt, deren Arbeitslosenquote höher ausfällt als die der Region. Zu erklären ist dies durch die ehemalige zentrale Stellung der Stadt im Erz- und Uranbergbau sowie der damit verbundenen Schwerindustrie, die sich hier konzentrierte. In den weiteren fünf Kleinstädten liegen die Arbeitslosenquoten für die Regionen – zwar in unterschiedlichem Maß - über denen der jeweiligen Kleinstädte. Hierin dürften sich Konzentrationsprozesse von Arbeitsplätzen ebenso wie die Versorgungs- und Wirtschaftsfunktionen der Kleinstädte niederschlagen. Ferner zeigt sich in den Arbeitslosenquoten sowohl für die Kleinstädte als auch deren Regionen ein deutlicher Ost-West-Unterschied, die ostdeutschen Regionen und mit Ausnahme von Wildau auch die ostdeutschen Kleinstädte weisen deutlich höhere Arbeitslosenquoten auf, ein Hinweis auf stärkeren und anhaltenden Strukturwandel. Die Hälfte der Kleinstädte weist sogar Arbeitslosenquoten unterhalb des Durchschnitts des Gemeindetyps Kleinstädte in Höhe von 4,5 Prozent (BBSR 2018) auf. Mit Arbeitslosenquoten von 2,6 Prozent kann in Damme und Neu-Anspach schon von Vollbeschäftigung gesprochen werden.

Eine hohe Wohnortfunktion gemessen über das Verhältnis von Einwohnern am Wohnort zu Beschäftigten am Arbeitsort weisen die Städte Neu-Anspach, Püttlingen und Hiddenhausen auf. Dies lässt sich leicht aus ihrer besonderen Lage erklären: Neu-Anspach wurde in den 1970er Jahre explizit als Entlastungsort für den angespannten Wohnungsmarkt in der Region Frankfurt gegründet, Püttlingen und Hiddenhausen liegen quasi vor den Toren ihrer Oberzentren. Sie weisen gleichzeitig die kürzesten Erreichbarkeitszeiten und hohe Auspendleranteile auf. Die Abbildung 4.2 zeigt im linken Segment die hohe Verflechtung Neu-Anspachs mit Frankfurt a. M. und Bad Homburg v. d. Höhe. Als Gegenbeispiel hierzu kann Damme herangezogen werden, das erstens eine hohe Arbeitsplatzzentralität besitzt und zweitens eine regional breit gestreute Einpendlersituation mit überdies vielen Binnenpendlern.

Abbildung 4.2: Gegenüberstellung Auspendler Neu-Anspach und Einpendler Damme (31.12.2015)



Quelle: IfS/complan, eigene Berechnung

In allen acht Fallstudienstädten gibt es Grund- und weiterführende Schulen, Förderschulen nur zum Teil (vgl. Tabelle 4.1). Gerade Schulen und Kindertageseinrichtungen sind für die Wohnortentscheidungen von (Neu)Bürgern bedeutsam. Schulen wird eine hohe emotionale Bedeutung beigemessen auch als Orts- oder Stadtmittelpunkt. Auch Krankenhäuser gibt es in der Hälfte der Fallstudienstädte. Das Fehlen eines Krankenhauses am Ort ist in Abhängigkeit der Lage zum nächsten schnell erreichbaren Krankenhaus kein grundsätzliches Problem, wie z. B. in Hiddenhausen oder Velten. Wie weiter unten gezeigt wird, erwarten die Bewohner der Kleinstädte nicht zwangsläufig ein Krankenhaus und stufen den Handlungsbedarf als weniger dringend ein (vgl. Kapitel 4.3.3).

4.2 Kleinstadtleben aus Sicht der Bevölkerung

Die Zufriedenheit der Bevölkerung mit den Infrastruktureinrichtungen ihrer Stadt war eine zentrale Fragestellung in der Haushaltsbefragung. Einige zentrale Ergebnisse dieser Befragung werden hier vorgestellt. Dabei stehen die Ergebnisse im Vordergrund, bei denen Unterschiede zwischen den Städten deutlich wurden. Zur Einschätzung der Befragungsergebnisse werden vorab einige soziodemografische Informationen zu den Beteiligten an der Umfrage skizziert.

An der Befragung nahmen mehr Männer als Frauen teil. Damit sind die Männer unter den Antwortenden überrepräsentiert - nicht nur gegenüber den Frauen generell, sondern auch hinsichtlich ihres tatsächlichen Bevölkerungsanteils in der Stadt (vgl. Tabelle 4.2). Des Weiteren beteiligten sich die 30- bis unter 50-Jährigen und vor allem die 50- bis unter 70-Jährigen überproportional häufig. Als Besonderheit sind die am Bevölkerungsanteil gemessene überproportionale Beteiligung der 18- bis unter 30-Jährigen in Velten und der über 70-Jährigen in Wildau zu erwähnen. Die Zusammensetzung der Befragten ist bei der Auswertung der Zufriedenheiten mit zu bedenken, vor allem wenn es um die Bedeutung und Zufriedenheit mit Infrastruktureinrichtungen geht, die für die Antwortenden selbst keine direkte sondern nur mittelbare Relevanz haben (z. B. Kindertageseinrichtungen, Schulen, Wege zum Arbeitsplatz).

Tabelle 4.2: Zusammensetzung der Befragten nach Geschlecht und Alter

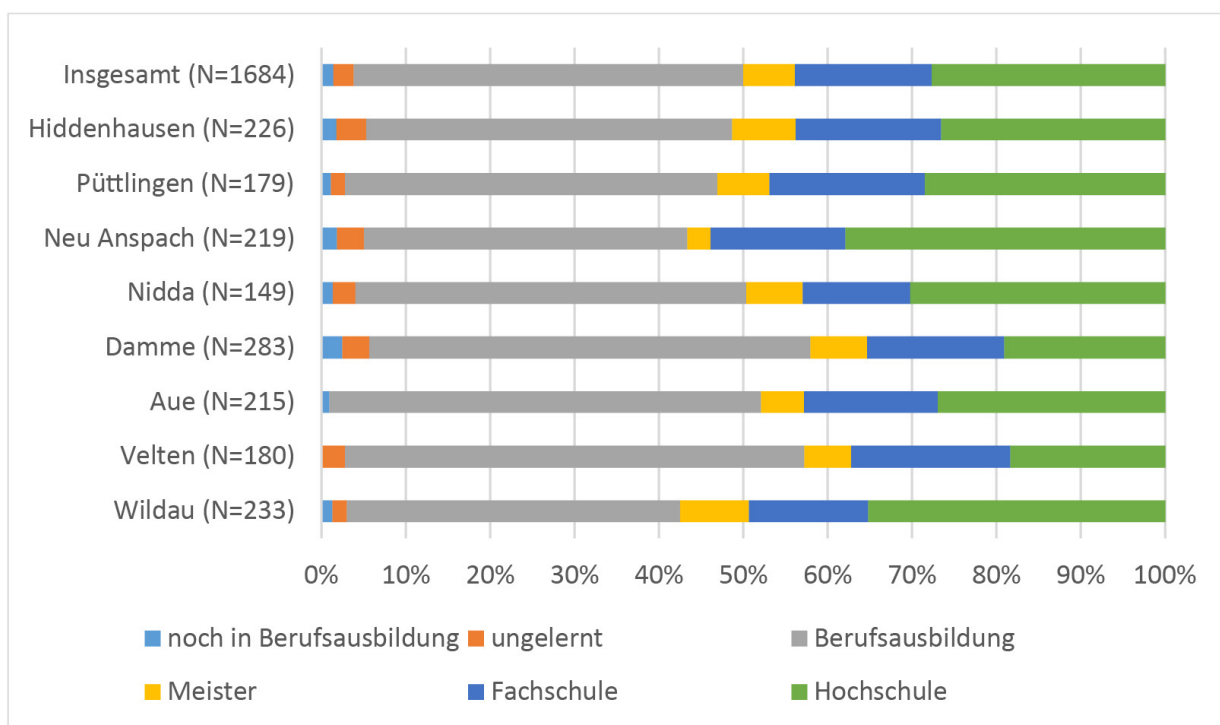
Fallstudienstadt		Anteil Männer in %	Anteile der Altersgruppen in %			
			18 bis unter 30 Jahre	30 bis unter 50 Jahre	50 bis unter 70 Jahre	70 Jahre und älter
Aue	an Bevölkerung	48	10	22	29	24
	an Befragten	64	8	24	42	25
Damme	an Bevölkerung	50	15	26	25	13
	an Befragten	52	11	42	33	12
Hiddenhausen	an Bevölkerung	49	12	24	29	18
	an Befragten	55	11	33	35	20
Neu-Anspach	an Bevölkerung	49	13	25	31	14
	an Befragten	60	7	30	45	16

Nidda	an Bevölkerung	50	13	24	29	18
	an Befragten	52	7	38	32	17
Püttlingen	an Bevölkerung	48	12	23	32	20
	an Befragten	53	11	37	37	13
Velten	an Bevölkerung	49	12	27	31	14
	an Befragten	50	16	26	39	18
Wildau	an Bevölkerung	49	14	25	26	20
	an Befragten	53	13	29	29	29

Quelle: IfS/complan, eigene Darstellung

Auffällig ist die geringe Beteiligung der sich noch in Ausbildung Befindlicher (vgl. Abbildung 4.3). Erfahrungsgemäß nehmen Gruppen niedrigeren sozialen Status kaum oder wenig an Umfragen teil. So sind die Rückläufe von Ungelernten auch in dieser Umfrage zwar niedrig, aber fehlen gänzlich nur in Aue. Auch wenn Vergleichszahlen zur Zusammensetzung der Bevölkerung nach Berufsabschluss fehlen, so dürften die hohen Anteile der Befragten mit Berufsabschluss oder Meister in Velten und Damme die dortige Industrie widerspiegeln. In der Industriestadt Aue haben sich dagegen überproportional viele mit Fachschul- und Hochschulabschluss beteiligt, was sich aber auch über die überproportionale Beteiligung 50- bis unter 70-Jähriger erklären lässt, die in der Regel ihre Abschlüsse in der DDR erworben haben. Die überproportional hohen Anteile an Akademikern in Wildau dürften sich über die Hochschule und in Neu-Anspach über die Wohnfunktion für in Frankfurt Beschäftigte erklären lassen. Der Status hat Einfluss auf Erwartungshaltungen und Zufriedenheiten. Die unterschiedliche Zusammensetzung der Befragten in den Städten ist daher bei der Bewertung der Befragungsergebnisse immer mit zu denken.

Abbildung 4.3: Berufsabschluss der Befragten nach Städten (Prozent-Anteile)



Quelle: IfS/complan, eigene Erhebung

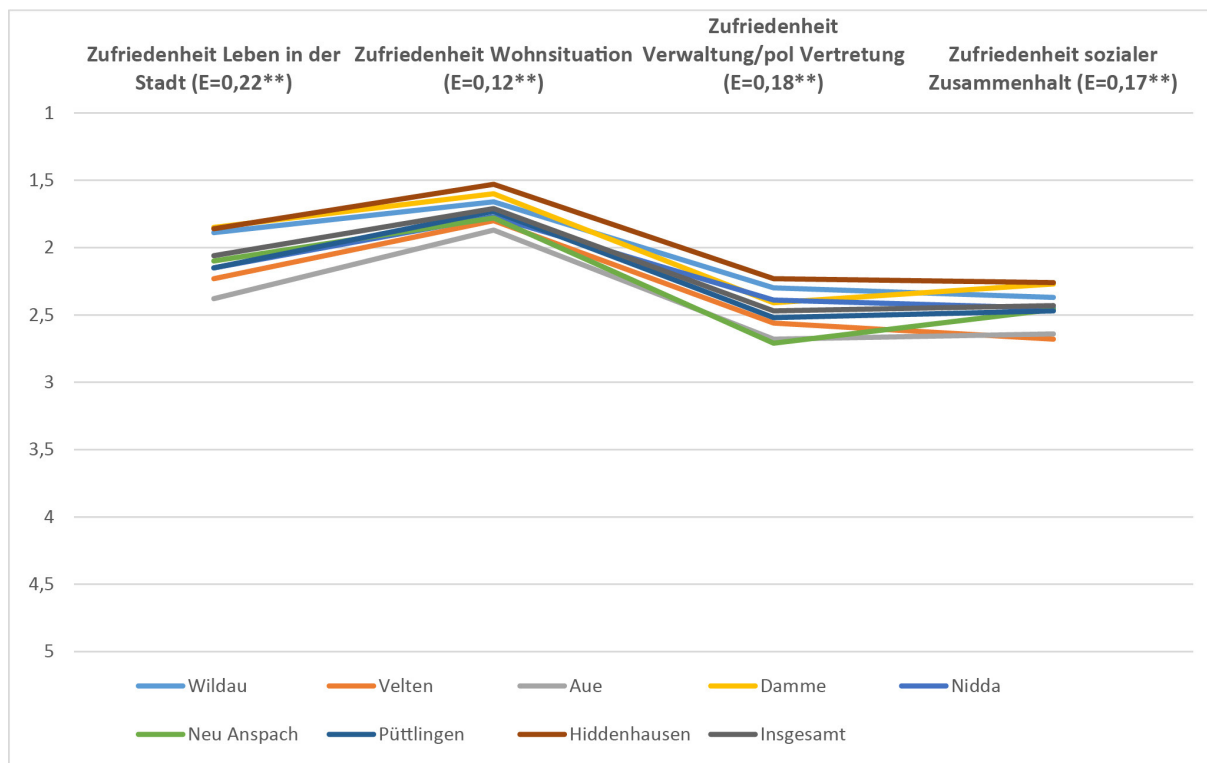
4.2.1 Allgemeine Zufriedenheitsaspekte

Die Einwohner wurden nach ihrer Zufriedenheit mit einigen generelleren Aspekten befragt: mit dem Wohnen, dem Leben in der Stadt, dem sozialen Zusammenhalt und den politischen Verhältnissen in der Stadt (vgl. Fragebogen im Anhang). Abbildung 4.4 macht deutlich, dass bei allen Merkmalen leichte, aber statistisch dennoch signifikante Unterschiede zwischen den Städten bestehen, der Eta-Koeffizient³ liegt zwischen 0,12 bei der Wohnsituation und 0,22 bei der Zufriedenheit mit dem Leben in der Stadt. Erst ab einem Eta von mehr als 0,3 spricht man von einem starken Effekt.

³ Erklärung: Der Eta-Koeffizient wird bei der Analyse der Varianz verwendet. Sie stellt dar, inwieweit die Gesamtabweichung einer abhängigen metrischen Variable durch eine unabhängige nominale Variable (hier die Städte) ermittelt wird. Sie liegt im Intervall 0 bis 1. Je größer sie ist, desto größer sind die Unterschiede zwischen den Städten in Bezug auf die abhängige Variable.

Deutlich wird, dass bei der Wohnsituation die höchste Zufriedenheit besteht, der Skalenwert (von 1=sehr zufrieden bis 5=unzufrieden) liegt hier bei insgesamt 1,7 und unterschreitet in keiner Stadt den Skalenwert von 1,9 (weiter hierzu im Kapitel 4.2.2). Aber auch die Zufriedenheit mit dem Leben in der Stadt kann insgesamt mit einem Notenskalenwert von 2,1 noch als gut eingeschätzt werden, wenngleich hier die Unterschiede zwischen den Städten etwas größer sind.

Abbildung 4.4: Zufriedenheit mit Stadt, Wohnen, sozialem Zusammenhalt und Politik nach Städten (Mittelwerte von Notenskalen von 1: sehr zufrieden bis 5: völlig unzufrieden)



Quelle: IfS/complan, eigene Erhebung

Geringer ist demgegenüber die Zufriedenheit mit der Politik und der Verwaltung sowie dem sozialen Zusammenhalt. Hier liegen die Werte im Mittel bei 2,5 (zufrieden bis teils/teils). Obwohl die stark wachsende Stadt Neu-Anspach durch den hohen Zuzug auch im sozialen Zusammenhalt eine wichtige Aufgabe sieht, so betrachten die Befragten in Neu-Anspach die Frage nicht kritischer als im Durchschnitt aller Städte.

Die Befragten der Stadt Aue äußern in allen Fragen die durchschnittlich niedrigste Zufriedenheit. Hierfür könnten auch die Erfahrungen der Wende sowie der überwiegend älteren Befragten eine Rolle spielen. Dennoch äußern sich die Befragten hier ebenfalls mehrheitlich zufrieden. In Hiddenhausen dagegen sind die Zufriedenheitswerte in allen Fragen leicht über denen der anderen Städte. Die geringen Verschiebungen zwischen der Reihenfolge der Städte über alle Fragen hinweg deuten darauf hin, dass die verschiedenen Aspekte des Lebens in der Stadt zusammenhängen.

Für die Altersgruppen differenziert fällt auf, dass die Gruppe der über 70-Jährigen bei allen Merkmalen die mit deutlichem Abstand höchsten Zufriedenheitswerte aufweist. Auch hinsichtlich des sozialen Zusammenhalts äußern sich die älteren Befragten positiver (Skalenwert 2,2) als Befragte der anderen Altersgruppen. Dass sich in Deutschland jüngere Altersgruppen weniger zufrieden oder kritischer äußern als ältere, ist auch aus anderen Umfragen bekannt (vgl. Böhnke und Kohler 2008).

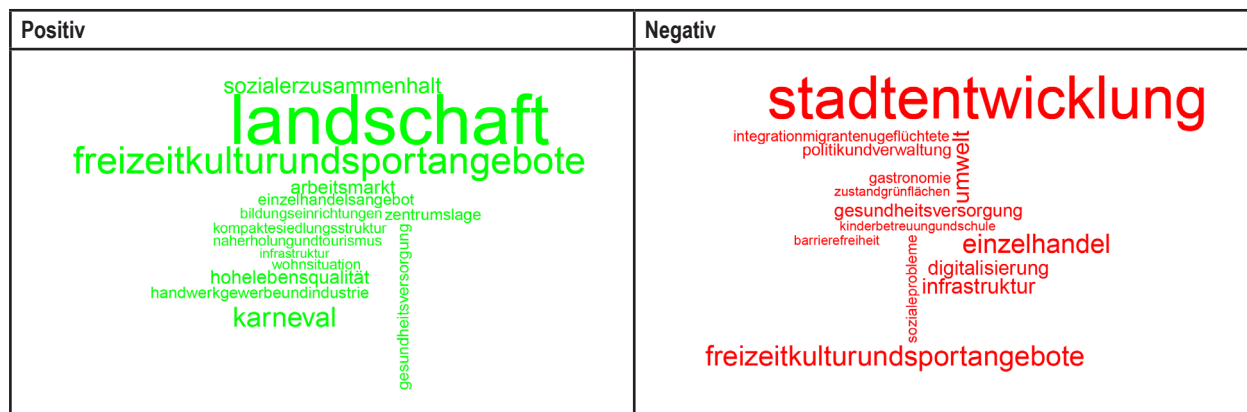
Eine Differenzierung der Zufriedenheitswerte nach Einkommensgruppen zeigt geringere Unterschiede. Haushalte mit höherem Einkommen äußern sich mehrheitlich zufriedener. Doch auch Einkommensgruppen unter 1.000 € im Monat äußern ihre Zufriedenheit mit dem Leben in der Stadt generell (Skalenwert 2,2), der nicht wesentlich niedriger ist als bei Haushalten mit Einkommen über 4.500 € (Skalenwert 1,9). Die frühere BBSR-Umfrage kommt zum gleichen Ergebnis (BBSR 2010: 10).

Was ihnen an ihrem Wohnort besonders gut gefällt, was ihnen missfällt und wo sie dringenden Handlungsbedarf sehen, wurden die Bewohnerinnen und Bewohner in zwei offenen Fragen gebeten zu beantworten.

Abbildung 4.5 stellt beispielhaft für die Stadt Damme sogenannte Tag-Clouds aus den genannten Schlagworten dar.

Sie sind insofern exemplarisch für alle Fallstudienstädte, als in fast allen Kommunen die Landschaft als der wichtigste positive Faktor genannt wurde. Auf der anderen Seite wurde der Begriff der Stadtentwicklung am häufigsten unter den Negativaspekten genannt. Mit der Unzufriedenheit mit der Stadtentwicklung können eine Reihe von Merkmalen verbunden sein, die vom städtebaulichen Erscheinungsbild über Verkehrs- und andere Infrastrukturmängel reichen können aber auch fehlende Zukunftsperspektiven oder das Gefühl, als Bürger nicht wirklich wahrgenommen zu werden. Neben dem Begriff Stadtentwicklung selbst wurden hierunter auch die Begriffe Stadtbild, Stadtgestaltung und Stadtausbau codiert.

Abbildung 4.5: Positive und negative Aspekte aus Sicht der Bewohner von Damme

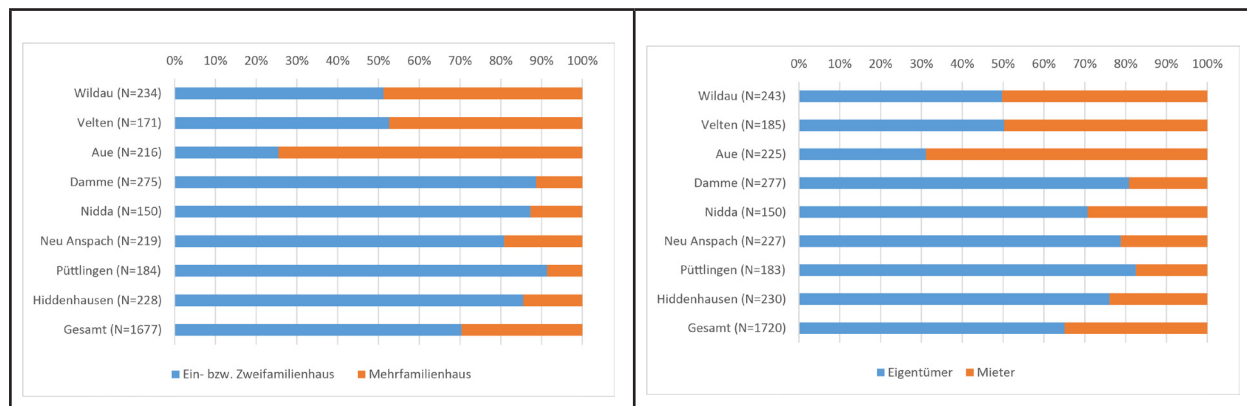


Quelle: IfS/complan, eigene Erhebung

4.2.2 Aspekte der Wohnsituation

Die Zufriedenheit mit der Wohnung beeinflusst auch die Zufriedenheit mit anderen Lebensbereichen. Oft ist die Zufriedenheit mit der Wohnung und mit dem Leben generell bei Eigentümern höher als bei Mietern (BBSR 2010), so dass bei einer hohen Beteiligung von Eigentümern an Umfragen die Zufriedenheit etwas zu positiv dargestellt wird (BBSR 2010: 6). Da die Wohnsituation eine bedeutende Fragestellung für die Gesamtbewertung der Umfrage ist, werden an dieser Stelle die Aspekte der Wohnsituation gesondert betrachtet.

Abbildung 4.6: Wohnungstypen und Wohnungseigentumsstruktur der befragten Haushalte (Angaben in Prozent)



Quelle: IfS/complan, eigene Erhebung

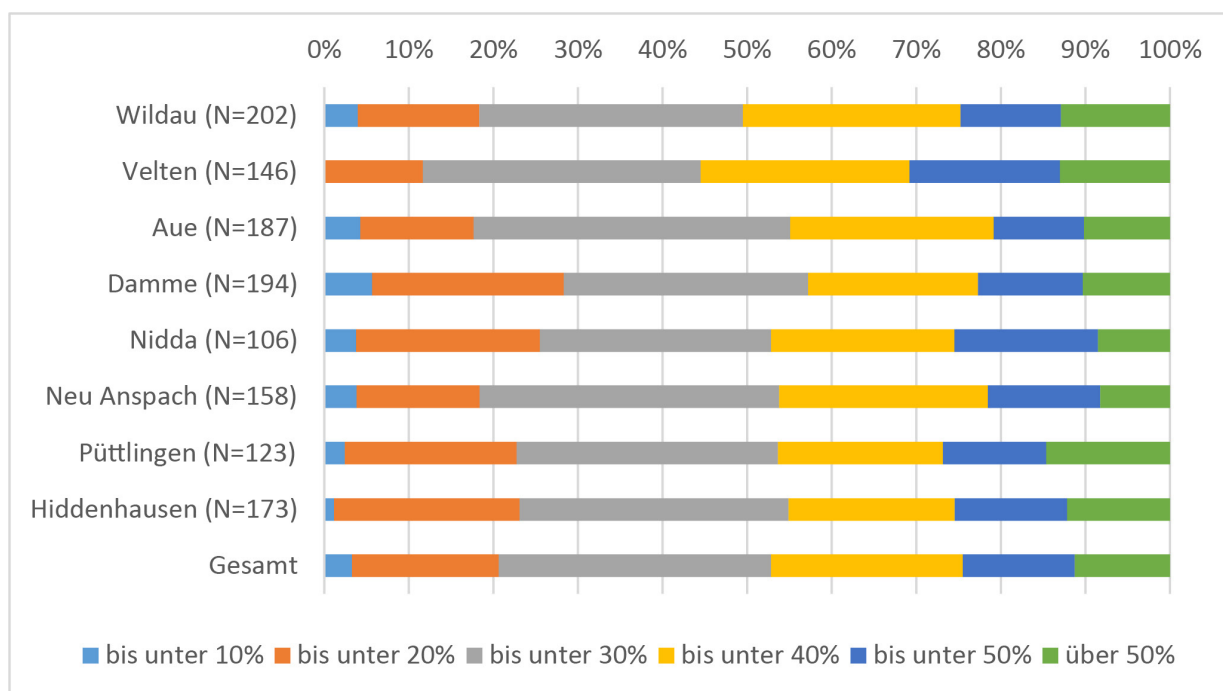
In Kleinstädten in zentralen Lagen wohnen durchschnittlich 57 Prozent in den eigenen vier Wänden. Allerdings gibt es hier immer noch deutliche West-Ost-Unterschiede. Der geringere Eigentümeranteil von knapp 47 Prozent in Ostdeutschland geht auch mit einer geringeren Ein- und Zweifamilienhausbebauung einher (Gebäude- und Wohnungszählung 2011).

Die Unterschiede in der Eigentümer-Mieterrelation sowie in der Ein- und Zweifamilienhausrelation zu den Mehrfamilienhäusern zwischen Ost und West zeigt sich auch in dieser Haushaltsbefragung (vgl. Abbildung 4.6). Allerdings antworteten in allen Kleinstädten mehr Eigentümerhaushalte als Mieter als gemäß Gebäude- und Wohnungszählung 2011 in den Städten wohnen. Entsprechend sind unter den Befragten auch überproportional viele Eigentümer von Ein- und Zweifamilienhäusern vertreten. Auch dies ist eine Erklärung für die sehr hohen Zufriedenheiten mit der Wohnsituation und mit dem Leben in der Stadt.

Bei beiden Merkmalen sind die West-Ost-Unterschiede auffallend: In den ostdeutschen Städten Velten und Wildau und vor allem in Aue ist der Anteil der Bewohner in Mehrfamilienhäusern (48 Prozent bis 77 Prozent) und der Mieter (49 Prozent bis 72 Prozent) deutlich höher als in den westdeutschen Städten, wo das Eigentum (70 bis 80 Prozent) in Ein- oder Zweifamilienhäusern (80 bis 90 Prozent) überwiegt.

Über die Wohnkostenbelastung auf kleinräumiger Ebene ist wenig bekannt. Deshalb wurden die Haushalte nach dem Anteil ihres Haushaltseinkommens gefragt, den sie für Wohnen aufwenden müssen. Abbildung 4.7 zeigt die relativen Wohnkosten nach Städten und nach Eigentümer-/Mieterhaushalten. Die räumlichen Muster sind hier nicht so eindeutig wie bei der Baustruktur und den Eigentumsverhältnissen. Ein gewisses West-Ost-Gefälle ist jedoch insofern erkennbar als in Wildau, Velten und Aue der Anteil der Befragten gering ist, die nur einen sehr geringen Anteil ihres Einkommens für Wohnzwecke ausgeben müssen. Jedoch fallen Velten und Wildau durch den hohen Anteil von Befragten auf, die angaben, 40 Prozent und mehr ihres Einkommens für Wohnen auszugeben: er liegt in beiden Städten bei über 50 Prozent. Dies könnte ein Hinweis auf eine (befürchtete) Wohnkostenentwicklung im Berliner Umland sein, mit dem die Entwicklung der Haushaltseinkommen nicht Schritt zu halten verspricht.

Abbildung 4.7: Relative Wohnkosten (Anteil am Haushaltseinkommen) nach Städten (Prozent-Anteile)



Quelle: IfS/complan, eigene Erhebung

Über die sozio-demografischen und sozio-strukturellen Unterschiede in den Städten lassen sich Hinweise auf die Mobilisierung von Bevölkerung für ehrenamtliches Engagement und Beteiligungsverfahren in der Stadtentwicklung ableiten. Eine in dieser Hinsicht belastbare Einschätzung bedarf jedoch weitergehender Untersuchungen. Hier lässt sich allgemein nur folgendes formulieren: Auch die wenigen Fallstudienstädte sind „repräsentativ“ für die nachhaltigen Ost-West-Unterschiede. Die in den Einkommens- und Wohnverhältnissen doch teils noch großen Unterschiede wirken sich jedoch nicht in gänzlich unterschiedlichen Bewertungen zur Zufriedenheit aus.

4.2.3 Bewertung von Infrastruktureinrichtungen

Ein differenzierteres Bild über die Zufriedenheit mit der Stadt sollte die Abfrage von Bedeutung und Zufriedenheit für insgesamt 26 Infrastruktureinrichtungen ergeben. Die Bewohner wurden nach folgenden Merkmalen zu den Einrichtungen befragt:

- Zum ersten, welche Bedeutung sie für die Befragten haben (Skalenwert von 1 „sehr wichtig“ bis 5 „völlig unwichtig“).
- Zum zweiten, welche Qualität das Infrastrukturangebot für die Befragten hat (Skalenwert von 1 „sehr zufrieden“ bis 5 „sehr unzufrieden“).

Abbildung 4.8 zeigt zum einen die Bedeutung (blaue Balken), die den Einrichtungen von den Befragten beigemessen wurde, zum anderen die Qualitätseinschätzung (rote Balken).

Abbildung 4.8: Bedeutung und Bewertung von Infrastruktureinrichtungen in den acht Untersuchungsstädten

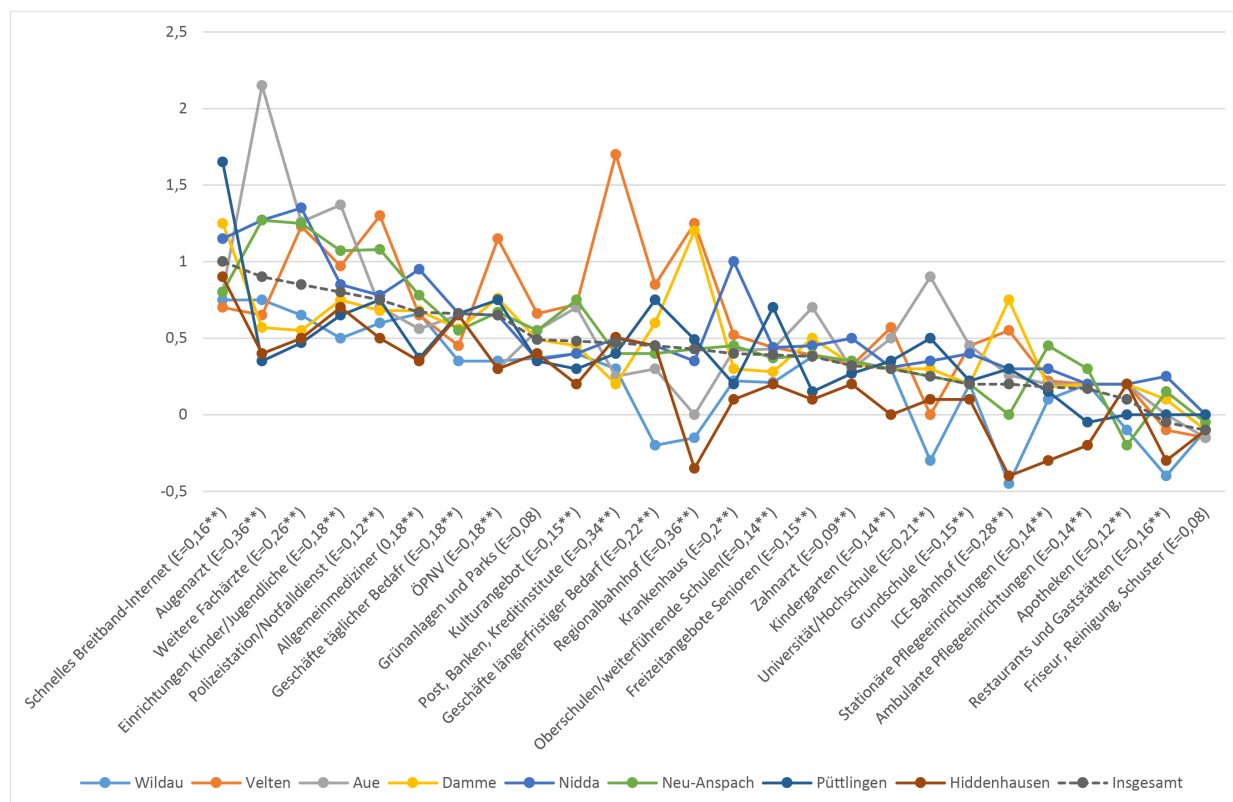


Quelle: IfS/complan, eigene Erhebung

Während Einrichtungen wie ICE-Bahnhof und Universität zwar (vor allem da nicht gut erreichbar) schlecht bewertet werden, aber auch gleichzeitig eine relativ geringe Bedeutung haben, ist der Handlungsbedarf bei den Einrichtungen mit hoher Bedeutung und schlechter Qualität höher. Hier sind vor allem bei den Faktoren schnelles Internet, Augenarzt, weitere Fachärzte die Diskrepanzen besonders hoch. Aber auch bei Geschäften für den täglichen Bedarf, den Polizeistationen und den Freizeiteinrichtungen für Jugendliche beträgt die Negativ-Differenz über einen halben Notenpunkt. Bei Restaurants und privaten Dienstleistern liegt die Zufriedenheit dagegen sogar etwas über der Bedeutung.

Abbildung 4.9 zeigt den aus den Angaben zur Bedeutung und Zufriedenheit ermittelten Handlungsbedarf für die einzelnen Städte:

Abbildung 4.9: Handlungsbedarf für Infrastruktureinrichtungen nach Fallstudienstädten



Quelle: IfS/complan, eigene Erhebung

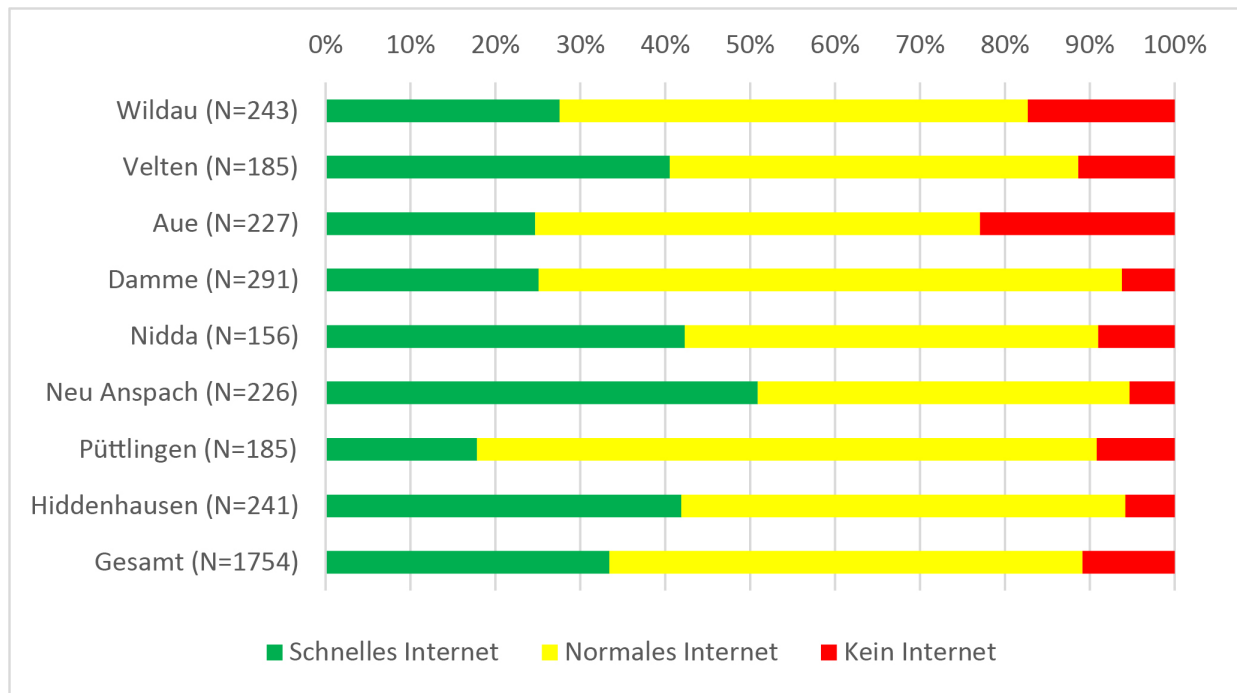
Nur bei wenigen Infrastruktureinrichtungen zeigen sich größere Abweichungen zwischen den Städten mit einem Eta-Wert von über 0,3. Diese erklären sich meist durch einzelne Ausreißer: Augenärzte (Aue mit besonders hohem Handlungsbedarf), Post/Banken (Velten mit besonders hohem Handlungsbedarf). Beim Faktor Regionalbahnhof ist die Polarisierung zwischen den Städten am größten (Eta: 0,36): Velten und Damme haben hier besonders hohen, Hiddenhausen besonders niedrigen Handlungsbedarf.

Bildet man pro Stadt über alle Infrastruktureinrichtungen einen Gesamtwert des Handlungsbedarfs, so ist dieser in Hiddenhausen (0,2) und Wildau (0,25) am geringsten, am höchsten in Velten (0,65) und Nidda (0,55), bei den anderen Städten liegt er zwischen 0,4 und 0,5. Rufen wir uns die wesentlichen Herausforderungen der Städte in Erinnerung, zusammengefasst in den Stadtprofilen: Sowohl in Nidda als auch in Velten sind die Versorgungslücken bekannt und die Steigerung der Attraktivität der Stadt durch Verbesserung der Infrastruktur ein wichtiges Thema. In Hiddenhausen dagegen hat die Verwaltung stets für eine gute Versorgung in den Ortsteilen gesorgt, was bei den Bewohnern in eine hohe Zufriedenheit mündet.

Die Einschätzungen der Bewohner spiegeln eine aktuelle Situation wider. Orientierung für die Stadt sind die Einschätzungen zur Bedeutung der jeweiligen Einrichtungen, die ja über alle Fallstudienstädte mehr oder weniger gleichlautend ist.

Die Unterschiede zwischen den Städten mit dem höchsten identifizierten Handlungsbedarf, dem Internetanschluss, verdeutlicht Abbildung 4.10. In allen Städten wird ein schneller Internetanschluss als wichtig oder sehr wichtig angesehen. Relativ gut stellt sich die Situation in den beiden hessischen Städten dar, wo immerhin über 40 Prozent der Befragten über schnelles Internet verfügen. In Aue und Püttlingen dagegen ist die Versorgungssituation besonders ungünstig. In Aue hat ein Viertel der befragten Haushalte überhaupt keinen Internetanschluss. In Püttlingen verfügt nur ein Fünftel der Haushalte über einen schnellen Internetanschluss. Obwohl Wildau Hochschulstandort ist, haben auch dort 18 Prozent der befragten Haushalte keinen Internetanschluss, und nur etwas mehr als ein Fünftel schnelles Internet. Für den Anschluss im digitalen Zeitalter ist eine entsprechende Versorgung unabdingbar. Die hohe Zufriedenheit in den hessischen Städten mag mit dem aktuellen Angebot übereinstimmen, zu beachten ist jedoch, dass sich hier eine überwiegend ältere Bewohnerschaft zur Situation geäußert hat.

Abbildung 4.10: Vorhandensein eines Internet-Anschlusses im Haushalt



Quelle: IfS/complan, eigene Erhebung

Hinsichtlich des ÖPNV ergab die Befragung einen relativ hohen Handlungsbedarf: Zwar haben die meisten Haushalte ortsnahe Haltestellen des ÖPNV. Das Problem stellt jedoch eher die Qualität (Bedienhäufigkeit, Abstimmung auf Anschlussfahrten, Gestaltung und Sauberkeit der Haltestellen) der ÖPNV-Anbindung dar: Der Differenzwert zwischen Bedarfs- und Qualitätsbewertung liegt bei 1,5 Skaleneinheiten, das ist der siebthöchste Wert bei allen Infrastruktureinrichtungen. Die konkrete Erreichbarkeit des Regionalbahnhofs wird als mittleres Problem (Platz 13 des Handlungsbedarfsrankings der Infrastruktureinrichtungen) angesehen; über keinen unmittelbar zugänglichen IC/ICE-Anschluss zu verfügen, stellt für die Einwohner ein eher geringes Problem dar. Es kommt daher vornehmlich auf den ÖPNV für die nähere Umgebung und die Erreichbarkeit der nicht-fußläufig zu erreichenden Infrastrukturangebote an, ohne auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen zu sein.

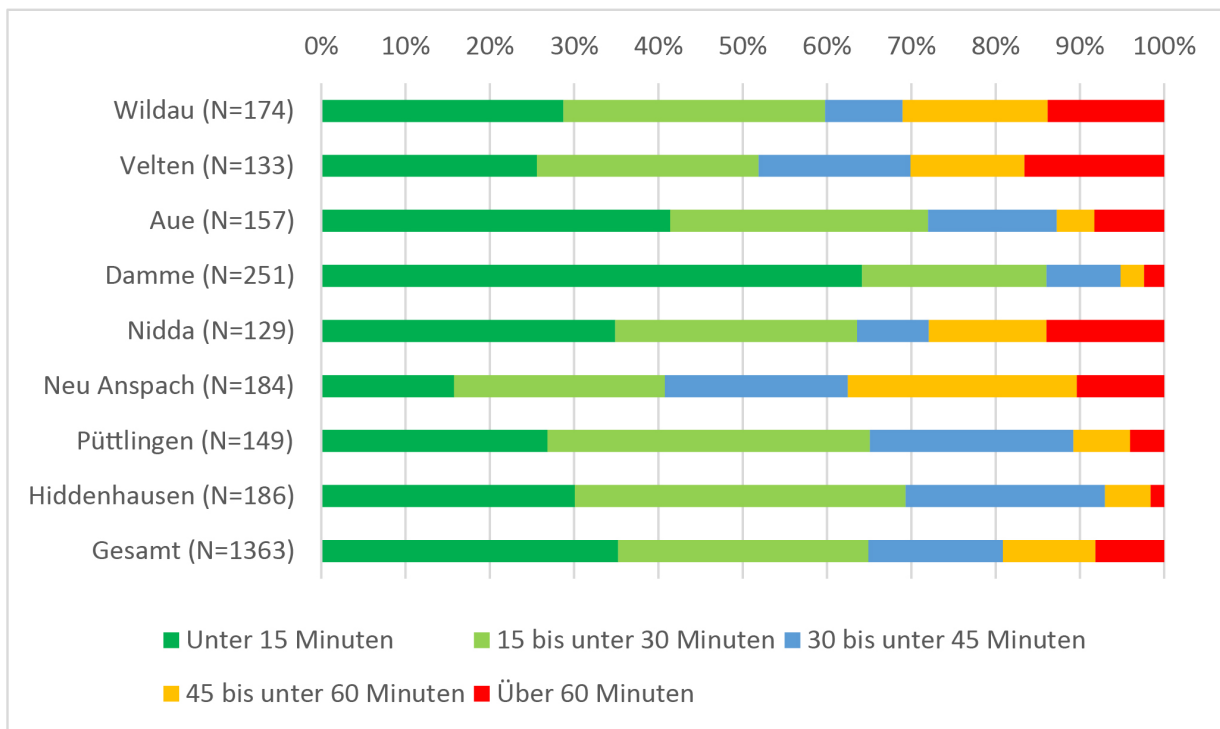
4.2.4 Pendlersituation in den Kleinstädten

Wie die exemplarische Darstellung zweier Aus- bzw. Einpendlerstädte (vgl. Abbildung 4.2) gezeigt hat, sind Pendelaufkommen und -verflechtung in Kleinstädten in zentralen Lagen sehr unterschiedlich. Bekannt ist allerdings wenig über den Modal Split in der Verkehrsmittelnutzung. Daher wurden den Bewohnern auch einige Fragen zu ihrem Pendelweg gestellt.

Abbildung 4.11 zeigt die Fahrtzeiten, die die Pendler für ihren Weg vom Wohn- zum Arbeitsort benötigen, unabhängig des benutzten Verkehrsmittels. Die drei suburbanen Städte Velten, Wildau und Neu-Anspach unterscheiden sich von den anderen Städten durch ihren höheren Anteil der Befragten mit langen Fahrzeiten über 45 Minuten. Die relativ langen Fahrtzeiten für Nidda erklären sich durch die Pendelverflechtungen mit dem Ballungsraum Rhein-Main bei mangelhafter ÖPNV-Anbindung und überlasteter Autobahnanbindung. In Wildau und Velten erklären sich die längeren Fahrtzeiten u. a. durch die stärkere ÖPNV-Nutzung (siehe auch Abbildung 4.11).

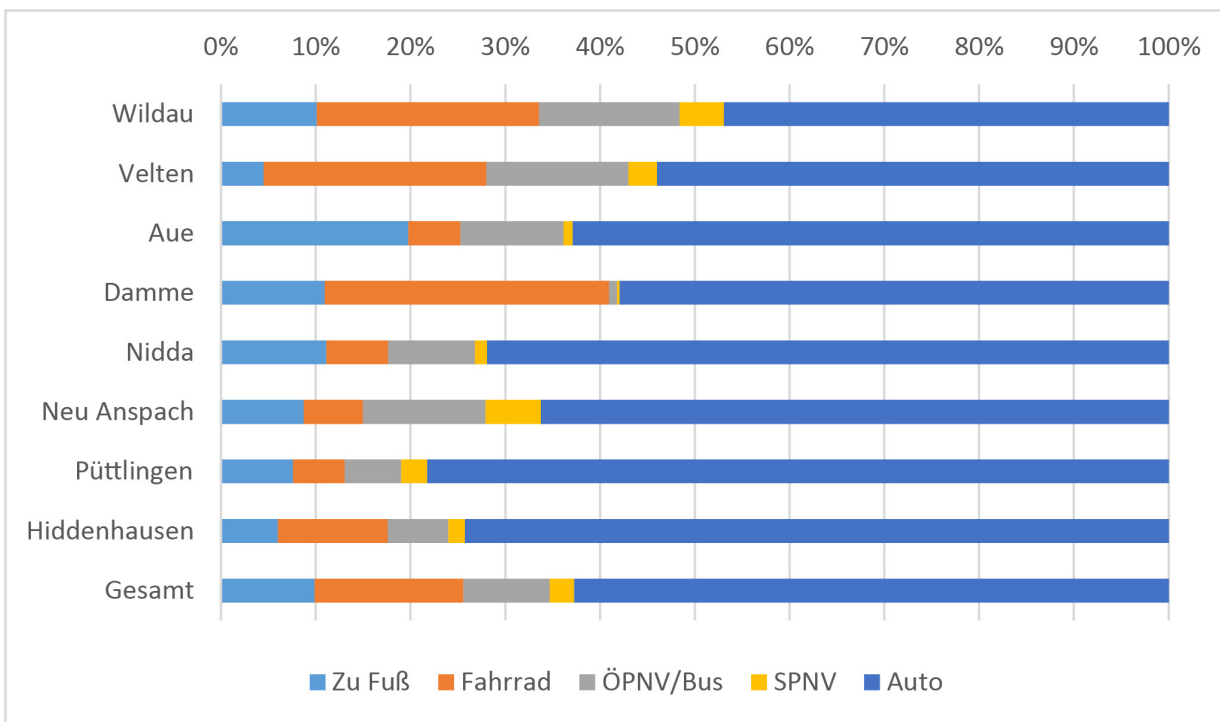
In Abbildung 4.12 sind die von den Befragten benutzten Verkehrsmittel für den Weg vom Wohnen zur Arbeit dargestellt. In allen Kommunen ist das Auto das mit Abstand meist genutzte Verkehrsmittel, seine Bedeutung ist vor allem in Püttlingen, Hiddenhausen und Nidda sehr hoch.

Abbildung 4.11: Fahrzeit einfacher Weg Wohnen-Arbeit nach Städten



Quelle: IfS/complan, eigene Erhebung

Abbildung 4.12: Benutztes Verkehrsmittel Wohnen-Arbeit nach Städten (Prozent-Anteile)



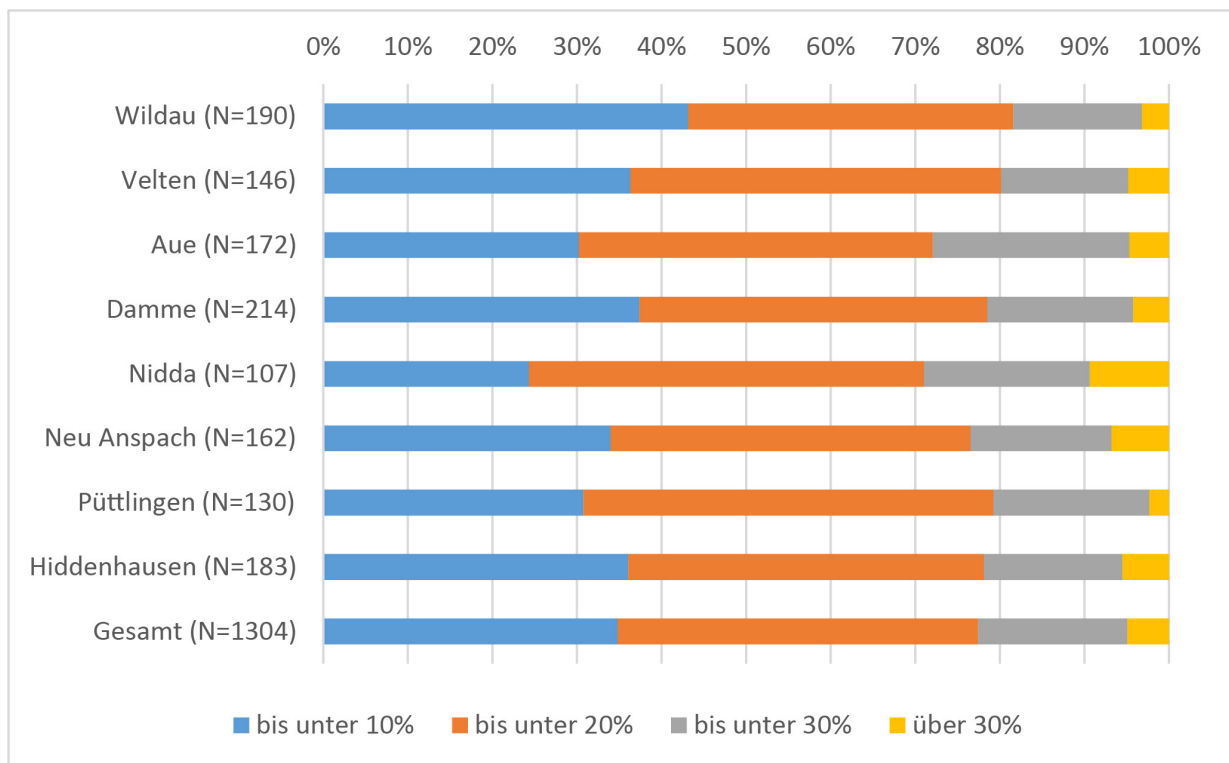
Quelle: IfS/complan, eigene Erhebung

Beachtenswert sind die Unterschiede zwischen den beiden im Berliner Umland gelegenen Städten Velten und Wildau einerseits und dem im bzw. am Rhein-Main-Gebiet gelegenen Städten Neu-Anspach und Nidda andererseits. Während in den Berliner Umlandgemeinden der Anteil des Schienenverkehrs und sonstigen ÖPNV relativ hoch ist, weist die Dominanz des PKW auf mangelnde ÖPNV-Infrastruktur im Rhein-Main-Gebiet hin (fehlende tangentielle Regionalbahnlinien). Unzureichender ÖPNV ist also nicht allein Kennzeichen ländlicher Räume. Die Bewertung des Handlungsbedarfs hinsichtlich ÖPNV-Anbindung nach Nutzern zeigt: Den Handlungsbedarf schätzen ÖPNV-Nutzer deutlich höher (Skalenwert 1,1) ein als Nicht-ÖPNV-Nutzer (0,5). Besonders hoch wird der Handlungsbedarf bei den

Einwohnern mit einer Pendelzeit von über 60 Minuten eingeschätzt (Skalenwert 1,3).

Aue und Damme sind zwei Städte mit hoher Arbeitsplatzzentralität (vgl. Tabelle 4.1: Ausgewählte Grunddaten der Fallstudienstädte). Das heißt, dass im Verhältnis mehr Menschen einpendeln als auspendeln. Das könnte ferner den hohen Anteil an Fuß- und Fahrradwegen in Aue und Damme erklären. Trotzdem wenden in Aue relativ viele Befragte (28 Prozent) nach eigenen Angaben mehr als 20 Prozent ihres Einkommens für Mobilität aus (vgl. Abbildung 4.13). In Nidda resultiert die PKW-Abhängigkeit in Kombination mit langen Fahrzeiten/Wegstrecken zu hohen Belastungen durch Mobilitätskosten. In anderen Fällen sind die Erklärungen nicht ganz so eindeutig. Zu beachten ist, dass es sich um Schätzungen der Befragten handelt, wie viel sie von ihrem Einkommen monatlich für Mobilität aufwenden müssen.

Abbildung 4.13: Relative Mobilitätskosten (Anteil am Haushaltseinkommen) nach Städten (Prozent-Anteile)



Quelle: IfS/complan, eigene Erhebung

4.3 Einschätzungen der Kommunen und Kleinstadtakteure

Um die Sicht von Politik und Stadtverwaltung auf die Rahmenbedingungen und die Handlungsansätze in ihrer Stadt zu erfassen, wurden den Akteuren der Kleinstädte die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zur Verfügung gestellt. Mit dem Wissen um die Einschätzungen ihrer Bürgerinnen und Bürger wurden ihre Einschätzungen und Vorstellungen gespiegelt. Die Interviewer hatten vorab Dokumente und Strategiepapiere der Städte und Gemeinden gesichtet. Die Interviews wurden einzeln oder in Gruppen nach einem mehr oder weniger einheitlichen Gesprächsleitfaden (siehe Anhang) geführt.

Die Gesprächspartner stellten zu Beginn die Besonderheiten ihrer Stadt, die Siedlungshistorie und die besonderen naturräumlichen, geografischen und siedlungsstrukturellen Ausgangssituationen heraus. Spezielle Alleinstellungsmerkmale, wie z. B. der Dammer Karneval, der Hessenpark in Neu-Anspach, der Kurort Bad Salzhausen in Nidda oder der Sportstandort Aue werden von den Bürgerinnen und Bürgern dabei - mit Ausnahme der Dammer Karnevalstradition - nur wenig wahrgenommen. Teilweise befördern die notwendigen hohen finanziellen Investitionen auch kritische Stimmen heraus. Für ein professionelles Stadtmarketing sind solche Alleinstellungsmerkmale jedoch elementar, wobei sich dieses in fast allen Kleinstädten noch am Anfang befindet. Trotzdem ist die Bindung der Bürgerinnen und Bürger an die Kleinstadt hoch und wird von den lokalen Akteuren bei alteingesessenen Bürgern tendenziell höher angenommen als bei Neubürgern.

In nahezu allen Kleinstädten wurden die Herausforderungen des demografischen Wandels durch Bevölkerungsrückgang oder -wachstum, Alterung und Internationalisierung der Bevölkerung, die Veränderungen von Wirtschafts- und

insbesondere von Einzelhandelsstrukturen als Themen genannt. Im Folgenden werden zentrale Ergebnisse der Interviews thematisch zusammengefasst:

4.3.1 Zentrale Lage und Kooperationen in der Region

In nur zwei Fallstudienstädten spielt die zentrale Lage als strategisches Moment eine Rolle: Neu-Anspach und Nidda im Metropolraum Frankfurt/Rhein-Main. Beide Kleinstädte sind sich der Verflechtungen mit dem Metropolenkern Frankfurt am Main bewusst. Sie haben jedoch verschiedene institutionelle Ausgangsbedingungen und setzen ihre strategischen Entwicklungsziele entsprechend unterschiedlich. Neu-Anspach wird als Mitglied vom Regionalverband Frankfurt Rhein-Main unterstützt. Die Stadt erarbeitet zurzeit ein neues Integriertes Entwicklungskonzept. Sie zielt trotz des Wachstumsdrucks auf ein begrenztes Wachstum, möchte das Stadtzentrum entwickeln und die Verkehrsanbindung nach Frankfurt verbessern. Nidda dagegen liegt außerhalb des Regionalverbands. Die Stadt setzt auf Wachstum durch Zuzug aus Frankfurt am Main, will dabei jedoch das Postulat der Innenentwicklung befolgen.

In der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg wirkt sich die Entwicklung Berlins ebenfalls unmittelbar auf die Städte Wildau und Velten aus, wobei die Entwicklungsdynamik des Südwest- und des Nordostrumes unterschiedlich ist. Wildau stößt bereits an Grenzen des Wachstums, da keine Flächenpotenziale für weiteren Wohnungsbau und zu wenig attraktive Wohnungsangebote zur Verfügung stehen. Die Stadt Velten hofft in der nachholenden Entwicklung auf verstärkten Zuzug aus Berlin und setzt verstärkte Aktivitäten in den Bereichen Wohnen, Wirtschaft und Fachkräftesicherung um.

Obwohl auch in den anderen Kleinstädten unterschiedlich stark ausgeprägte Arbeits- und Wohnpendlerbeziehungen bestehen, bewirken teilweise schlechte Verkehrsanbindungen und Erreichbarkeiten weniger intensive Arbeits-, Einkaufs- und Kulturpendlerbeziehungen in die großen Zentren der Stadt-Land-Region, sondern vielmehr in andere umliegende Mittel- oder Oberzentren (z. B. Damme, Hiddenhausen). Das gilt in gewissem Maße auch für Nidda trotz der strategischen Entwicklungspläne für mehr Zuzug aus Frankfurt am Main.

Das Verhältnis der acht Kleinstädte zu den Verdichtungskernen - egal ob Metropole, Regiopole oder sonstige Oberzentren - wird von den lokalen Akteuren überwiegend als wenig ausgeprägt beschrieben. So arbeiten die lokale Politik und die lokale Verwaltung nach eigenen Angaben effektiver auf Augenhöhe mit benachbarten Kommunen des Landkreises oder der Region und nicht mit den Großstädten/Zentren. In den Metropolregionen verstehen sich die Kleinstädte eher als Gegengewicht/-modell zu den Kernen.

Regional bzw. interkommunal abgestimmte Konzepte bestehen dort, wo entweder ein konkreter Anlass gegeben war oder ist, finanzielle Einsparmöglichkeiten durch Kooperation gesehen werden oder wo landesseitige Vorgaben und Anreize für die Entwicklung und Umsetzung entsprechender Konzepte bestehen. Das Bewusstsein für ein strategisches Agieren in Form der Nutzung von integrierten Konzepten, von Beteiligungsverfahren und deren Umsetzung in den unterschiedlichen Handlungsfeldern im Rahmen regionaler Zusammenarbeit und Wahrnehmung von Entwicklungschancen ist nicht in allen Städten gleich ausgeprägt. Denn hierfür sind nicht nur fachliches Wissen, sondern auch darüber hinausgehende fachliche Kompetenzen sowie Finanzmittel und Kapazitäten für die Durchführung der Prozesse erforderlich (siehe auch Kapitel 5.5).

4.3.2 Handlungsfelder und Strategieansätze in den Kleinstädten

Demografischer Wandel und Versorgungsfunktionen

Die acht Kleinstädte sind unterschiedlich von Wachstum und durch Schrumpfung betroffen (siehe Kapitel 3.2). Alle Kleinstädte jedoch unterliegen einem demografischen Wandel. Der Druck zur Anpassung ist aufgrund von Richtung und Höhe der Wachstums- oder Schrumpfungsprozesse sehr unterschiedlich.

Die beiden schrumpfenden Kleinstädte in schrumpfenden Regionen (Aue, Püttlingen) verfügen zwar noch über vergleichsweise gute soziale Infrastrukturausstattungen und Versorgungsangebote, die sie nicht zuletzt zur Anwerbung von Bürgern und Unternehmen aufrechterhalten wollen. In ihrer strategischen Ausrichtung möchten die beiden Städte mit der guten Infrastrukturausstattung gepaart mit günstigen Wohnkosten punkten. Leerstände und Flächenrecycling bieten hierbei Potenziale für eine weitere Innenentwicklung. Die engen finanziellen Spielräume fordern ihnen gleichwohl hohe Anstrengungen ab.

Die vormals schrumpfenden Kleinstädte in wachsenden Regionen (Hiddenhausen, Neu-Anspach, Nidda, Velten) dagegen profitieren aktuell vom Wachstum der Kernstädte und Regionen. Der Trend zur Reurbanisierung wirkt sich

auch positiv für diese Kleinstädte aus. Teilweise hat sich der Schrumpfungsprozess hier in einen Wachstumspfad verwandelt. Dies ist nicht nur durch Bevölkerungsgewinne in jüngster Vergangenheit, sondern auch durch einen Anstieg der Flächennachfrage für Wohnungsbau - sowohl in Einfamilienhäusern als auch im kostengünstigen Geschosswohnungsbau - und für Gewerbe erkennbar. Dennoch haben einige Fallstudienstädte dieses Typs auch weiterhin mit Leerstand zu kämpfen.

Die wachsenden Kleinstädte in den beiden großen Metropolregionen (Nidda, Neu-Anspach und Wildau) sehen ihre Entwicklungspotenziale durch weiteren Zuzug aus den hochpreisigen Metropolkernen. Sie wollen damit den Leerstand und Flächenrecycling, die Auslastung vorhandener Infrastruktur oder die Entwicklung eines Stadtzentrums bewältigen. In erster Linie hilft ihnen ihre attraktive Lage in einer überdies attraktiven Landschaft. Gleichzeitig ergeben sich neue Anforderungen an bezahlbaren Wohnraum und soziale Infrastruktur.

Zuzug und Wachstum der Städte bringen auch Veränderungen in der sozio-strukturellen Zusammensetzung der Kleinstädte mit sich und hat Auswirkungen auf den sozialen Zusammenhalt in der Stadt. In Aue betrifft dies insbesondere die Integration von Geflüchteten. Velten steht beispielhaft für den hohen sozialen Druck in stark wachsenden Städten und Gemeinden im Umfeld von Metropolen, der aufgrund des starken Zuzugs - anders als im kontinuierlich gewachsenen Neu-Anspach - zu Segregationstendenzen in der Stadtgesellschaft führt. Hier ist die Frage, wie die Interessen der zugezogenen Bewohnerschaft und der „Alt-Bewohner“ in einer gemeinsamen Stadtgesellschaft gebündelt werden können. Auch in Wildau gilt es, die Einwohnerschaft in dem Tempo der Siedlungsentwicklung mitzunehmen und Zustimmung zur weiteren Stadtentwicklung zu gewinnen bzw. eine Identifikation in der Stadtgesellschaft herauszubilden.

Verkehr und Mobilität

Ein sehr wesentlicher Faktor für die Entwicklung ist die regionale und überregionale verkehrliche Anbindung, also an Autobahnnetze, an Flughäfen, an die Schiene und an sonstige öffentliche Verkehrsträger.

Am besten sind die Fallstudienstädte an das Autobahnnetz angebunden. Fünf der Fallstudienstädte verfügen über eigene Autobahnabfahrten bzw. liegen in unmittelbarer Nähe dazu (Hiddenhausen, Damme, Püttlingen Velten, Wildau). Weiter entfernt sind die Autobahnanschlussstellen für Nidda im Rhein-Main-Gebiet und Aue im Erzgebirge. In den Metropolregionen mit ihren sehr guten Autobahnverbindungen sind stark gestiegene Fahrzeiten in Folge des Wachstums und der Verkehrsdichte zu verzeichnen. Die verkehrliche Anbindung stellt daher keinen unumwunden positiven Standortfaktor mehr dar.

Internationale Flughäfen sind von den vier Kleinstädten in den beiden großen Metropolregionen gut zu erreichen. Daneben ist für die Bürgerinnen und Bürger von Damme der Airport Bremen noch gut erreichbar. Die anderen Kleinstädte liegen zumindest mehr oder weniger günstig zu regionalen Flughäfen, so Püttlingen zum Flughafen Saarbrücken, Hiddenhausen zu Münster/Osnabrück und Aue zu Dresden.

Die Anbindung an das überregionale Schienennetz ist insgesamt für die Fallstudien am ungünstigsten. Keine der Fallstudienstädte verfügt über einen ICE-Haltepunkt. Allerdings wird dieser von den Bewohnern und Bewohnerinnen kaum vermisst (siehe Haushaltsbefragung). Dagegen ist der regionale Schienenverkehr von hoher Bedeutung. Eine regional gute Anbindung an die Metropolkernstellen Schienenverbindungen von Neu-Anspach nach Frankfurt und die S-Bahnverbindung von Wildau nach Berlin dar, die in Velten allerdings fehlt. In Damme gibt es dagegen gar keinen Bahnhof mehr. In Püttlingen hat sich der Berufspendlerverkehr nach Saarbrücken aufgrund der rückgebauten Bahnverbindung vollständig auf die Straße verlagert. In Nidda ist beispielsweise die Taktung des SPNV Richtung Frankfurt am Main unzureichend. Schienenverbindungen werden jedoch für alle Fallstudienstädte immer wichtiger. Grund sind die wachsenden Verkehrsdichten zum Erreichen von Arbeitsplätzen und höherwertigen Infrastruktur- und Versorgungsangeboten aber auch die demografischen Veränderungen mit einer älter werdenden Bevölkerung. Die verkehrliche Situation ist von kommunaler Seite allerdings nur schwer beeinflussbar.

Die innerörtliche Verkehrssituation ist geprägt durch spezifische Verkehrsführungen, unterschiedliche, zum Teil hohe Verkehrsdichten, Lage und Zustand von Verkehrsflächen und teils das Fehlen von Parkflächen im öffentlichen Raum. Gerade die (historisch) kompakteren Kleinstädte und/oder die als regionale Versorgungszentren ausgewiesenen Kleinstädte unterliegen hohen Belastungen durch einpendelnden Verkehr - mangelnde Stellplätze verschärfen dann die Belastung des öffentlichen Raumes (z. B. Püttlingen). Daneben gibt es teils belastende Schwerlast- und Durchgangsverkehre z. B. aufgrund fehlender Ortsumgehungen oder starker Wirtschaftsverkehre.

Die Verkehrsbelastung hat teils negative Auswirkung auf die Attraktivität der Innenstädte als Einkaufs-, Wohn- und

Freizeitstandorte. Die innerörtliche Verkehrssituation stellt eine Herausforderung für die kommunalen Akteure dar, wobei deren Lösung auf Grund verkehrs- und siedlungsstruktureller Rahmenbedingungen nicht allein der kommunalen Ebene obliegt.

Innenstadt- und Innenentwicklung

Wichtige Aufgaben sehen die Fallstudienstädte in der Entwicklung attraktiver Innenstädte und einem lebenswerten Wohnumfeld. Innenstädte im klassischen Sinn eines historischen Siedlungskerns mit sukzessiv entstandenen ringförmigen Erweiterungen weisen nicht alle Fallstudienstädte auf. Hiddenhausen, Neu-Anspach, Nidda und Püttlingen sind durch Verwaltungsreformen aus mehreren ursprünglich eigenständigen Gemeinden bzw. Dörfern oder Ortsteilen entstanden. Aber unabhängig davon, ob es sich um eine mono- oder polyzentrale Struktur handelt, beklagen alle Akteure Funktionsverluste oder -defizite der Innenstädte, insbesondere im Bereich Einzelhandel, moderner Gastronomie sowie kultureller Angebote. Die Sicherung der Grundversorgung ist vor allem bei polyzentralen Kleinstadtstrukturen nicht nur in der Nahversorgung, sondern auch hinsichtlich der Daseinsvorsorge problematisch. Dies schließt vor allem die Versorgung mit (Fach)Ärzten ein (siehe auch Haushaltsbefragung). Attraktiv auch als Wohnstandort sind alle Kleinstädte durch ihre Einbettung bzw. Nähe zu Natur und Landschaft.

Wirtschaftliche und gewerbliche Entwicklung

Am deutlichsten zeichnen sich für die Stadt Wildau spezifische Entwicklungspotenziale ab. Die Stadt ist Hochschulstandort und Standort weiterer wichtiger Forschungseinrichtungen. Ein überregional bedeutendes Einkaufszentrum an der Autobahn sowie die unmittelbare Nähe zum zukünftigen Flughafen Berlin-Brandenburg BER bieten die Chance auf die Entwicklung zu einem High-Tech-Standort. Institutionell ist die Stadt hierzu bereits eingebunden in den „Regionalen Wachstumskern (RWK) Schönefelder Kreuz“. Für die Stadt selbst stellen sich allerdings durch die Erschöpfung von Flächenpotenzialen für Wohnen und Gewerbe bereits Grenzen des Wachstums dar.

Alle Fallstudienstädte streben eine positive gewerbliche Entwicklung an. Die wachsenden Kleinstädte in wirtschaftlich soliden (Damme) bzw. wirtschaftlich starken Regionen (Wildau) können dabei an ihre auch regional verflochtenen Strukturen anknüpfen. Auch sie müssen hierbei ihre knappen Flächenressourcen innovativ nutzen und absehbare zukünftige strukturelle Änderungen berücksichtigen. Jedoch auch die anderen, eher schrumpfenden Kleinstädte, die weniger gut angebunden sind, versuchen an ihren bestehenden Wirtschaftsstrukturen soweit wie möglich anzusetzen und ein aktives Flächen- und Gebäudemangement zu betreiben.

4.3.3 Kommunale Handlungsansätze

Die acht Fallstudienstädte verfügen über ein breites Spektrum qualitativ unterschiedlicher Konzept- und Planungsgrundlagen, die inhaltlich jedoch kaum vergleichbar sind. Ähnliche Bezeichnungen von Konzepten in den Kommunen wie Stadtentwicklungskonzepte oder Klimaschutzkonzepte suggerieren zwar einen vergleichbaren Inhalt, tatsächlich sind die entsprechenden Konzepte jedoch sehr stark auf die jeweilige Fragestellung in der Stadt konzentriert und damit sehr individuell.

Ebenfalls unterschiedlich ist die Anwendung und Rolle der vorliegenden Planungen als strategische Instrumente der Stadtentwicklung. Der Einsatz von Städtebauförderprogrammen wirkt sich in dieser Hinsicht fördernd aus. Mit Ausnahme der Städte Neu-Anspach und Damme, in denen klassische Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen zur Innenstadtentwicklung durchgeführt wurden, kommen in den anderen Kommunen aktuelle Programme der Städtebauförderung zum Einsatz. Die Erarbeitung von integrierten Entwicklungskonzepten als strategische Grundlage der Stadtentwicklung ist in allen Programmen Fördervoraussetzung. Die Kommunen verfügen daher in der Regel über gesamtstädtische Entwicklungskonzepte bzw. teilräumliche Strategien und Konzepte, die teilweise hinsichtlich der Leitbilder und Stadtentwicklungsstrategien bereits fortgeschrieben werden sollen. Daneben greifen die Kleinstädte bei Infrastrukturinvestitionen und konkreten Fachplanungen auf externen Sachverstand und entsprechende Konzepte zurück, insbesondere zum Kita- und Schulausbau, zum Einzelhandel, für innerörtliche Verkehrslösungen oder zum Klimaschutz. Dies gilt auch für die Integration von Flüchtlingen, die in fast allen Fallstudienstädten ein Thema ist. Püttlingen hat hierzu ein eigenes kommunales Konzept erarbeitet.

Zur Bewältigung der Herausforderungen benennen die Akteure in den Kleinstädten folgende Handlungs- und Strategieansätze:

- Innenentwicklung und moderates Flächenwachstum aufeinander abstimmen, Flächenentwicklung und -mobilisierung betreiben, nachhaltige Liegenschaftspolitik entwickeln, Nachverdichtung kleinstadtverträglich gestalten,
- Entwicklung von nachhaltigen Entwicklungszielen und Leitbildern, Identifizierung von Alleinstellungsmerkmalen, deren Nutzung zur Professionalisierung des Stadtmarketings,
- Offensive Pflege und Nutzung der naturräumlichen Besonderheiten für Freizeit, Erholung und Tourismus,
- Schaffung differenzierter Wohnungsangebote und Wohnbautypologien, generationengerecht und zukunftsbezogen, Alternativen zu Einfamilienhäusern entwickeln, Geschoss- und kostengünstigen Wohnungsbau fördern,
- Sicherung und Stärkung der lokalen Wirtschaft, Entwicklung von Ausweichts- und Gewerbeflächen, Flächenkonkurrenzen zwischen Wohnen und Gewerbe vermeiden bzw. lösen,
- Erhaltung bzw. Entwicklung funktionsgemischter Innenstädte, Erhöhung der Attraktivität der Innenstädte durch verkehrsentlastende und attraktiver Gestaltungsmaßnahmen des öffentlichen Raums;
- Sicherung und Förderung umweltverträglicher Mobilitätsangebote,
- Förderung eines positiven Innen- und Außenimages, Entwicklung eines zukunftsfähigen sozialen Miteinanders in der entstandenen/entstehenden Kleinstadtgesellschaft,
- Aufbau und Anwendung verschiedener Partizipationsformate, Förderung/Einbindung bürgerschaftlichen und unternehmerischen Engagements in die Stadtentwicklung.

Für das kommunale Handeln bzw. die kommunalen Handlungsstrategien geben zum Teil entsprechende übergeordnete Plangrundlagen bzw. Stadtentwicklungskonzepte Orientierung. Kommunale Investitionen und Aktivitäten werden hinsichtlich ihrer Passfähigkeit mit den abgestimmten und zumeist in den Stadtverordnetenversammlungen oder Räten beschlossenen Konzepten abgeglichen. Auch dort, wo keine grundlegenden Entwicklungskonzepte vorliegen, erfolgt das kommunale Handeln auf Basis einer fundierten Einschätzung der stadtindividuellen Herausforderungen und Entwicklungsmöglichkeiten.

Nicht nur Politik und Verwaltung, sondern auch andere städtische Akteure spielen für die Stadtentwicklung und Stadtprofilierung eine wichtige Rolle. Betriebe tragen durch ihre wirtschaftlichen Aktivitäten ganz wesentlich zur Stadtentwicklung bei. Hier werden durch den Fachkräftemangel für Wirtschaftsbetriebe Hemmnisse sichtbar.

Die Kommunen selber stoßen vielfach an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Dies sind einmal fehlende personelle Ressourcen und Kompetenzen. Dies ist nicht zuletzt auch für ein beteiligungsorientiertes Vorgehen seitens der kommunalen Akteure hinderlich. Beteiligungsverfahren werden grundsätzlich als wichtig erachtet, sind jedoch in den Städten unterschiedlich stark ausgeprägt.

Mindestens ein ebenso schwerwiegendes Hindernis auf dem Weg zur Realisierung vorhandener Entwicklungspotenziale ist die von vielen Fallstudienstädten angesprochene knappe finanzielle Ausstattung. Die offensive Nutzung von Förderprogrammen ist daher ein probates Vorgehen auch der untersuchten Kleinstädte. In erster Linie kommen im Rahmen der Stadtentwicklung Bund-Länder-Städtebauförderprogramme (Stadtumbau, Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, Kleinere Städte und Gemeinden - überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke) in fast allen Fallstudien zum Einsatz. Problematisch ist die (fehlende) Kompatibilität mit weiteren Förderprogrammen, vor allem mit denen der ländlichen Entwicklung, die komplexen Anforderungen an Förderanträge und deren Umsetzung. Ferner stellen die geforderten Eigenanteile nicht wenige Kommunen vor finanzielle Probleme.

5. Strategische Entwicklung von Kleinstädten in zentralen Lagen – eine Querschnittsbetrachtung

Deutlich wurde, dass in den untersuchten Kleinstädten alle Themen der Stadtentwicklung präsent sind. Die Kleinstädte sehen sich einem breiten Spektrum an Herausforderungen gegenüber. Ausmaß der Herausforderungen, Handlungsmöglichkeiten und verfolgte Handlungsstrategien variieren zwischen den Städten aufgrund ihrer spezifischen räumlichen, demografischen und strukturellen Lage. Funktionen und Entwicklungspotenziale weisen ebenfalls erhebliche Unterschiede auf. Dennoch lassen sich einige grundlegende, übergreifende Schlussfolgerungen für Kleinstädte in zentralen Lagen ziehen.

5.1 Innenstadtstärkung: Entwicklung der Stadt- und Ortszentren - eine Daueraufgabe

In der Innenstadt bzw. im Stadt- oder Ortszentrum konzentrieren sich in historisch gewachsenen Städten Handlungseinrichtungen, Dienstleistungen, Kultur und Gastronomie. Aufgrund der Nutzungsmischung von Wohnen, Arbeiten, Erholen kann das Zentrum ein lebendiger Treffpunkt sein. Andere Kleinstädte, vor allem die über Verwaltungsreformen entstanden sind, haben oftmals eine disperse Siedlungsstruktur mit vielen Ortsteilen, einige haben kein gewachsenes Stadtzentrum oder eine Kernstadt. Diese stehen vor der grundlegenden Aufgabe, eine Innenstadt bzw. ein Stadtzentrum zu entwickeln bzw. zentrale Strukturen zu stärken. Wo dies aufgrund topografischer oder administrativer Rahmenbedingungen nicht möglich ist, müssen die Verhältnisse und die Aufgabenteilungen im Stadtgebiet neu geordnet und gestaltet werden.

Die Versorgungslage ist nicht primär abhängig von dem Vorhandensein eines Stadtzentrums. Einige Kleinstädte haben aufgrund ihrer historisch entstandenen Siedlungsstruktur, andere aufgrund administrativer Zusammenlegungen zu größeren Einheiten (noch) ein breites Angebot an Versorgungseinrichtungen, teilweise auch ein dezentrales Angebot. Standort prägend sind darüber hinaus Fachmarkttagglomerationen, die an verkehrsgünstigen Standorten, überwiegend außerhalb der Stadtzentren entstanden sind und die in der Regel weit über die jeweilige Kleinstadt ausstrahlen. Diese auch in der Dimensionierung großen Standorte erschweren die Stabilisierung und Entwicklung von Kleinstadtzentren erheblich.

Viele Kleinstädte auch in zentralen Lagen kämpfen gegen rückläufigen Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz und steigende Leerstände in den Zentren. Die Ausdünnung der Angebote (insbesondere im Einzelhandel) schwächt die Attraktivität der Zentren. Wesentliche Gründe dafür sind der stark wachsende Online-Handel sowie Veränderungen im Kaufverhalten. Zusätzlich können Probleme bei meist altersbedingtem Inhaberwechseln von Geschäften einer Attraktivitätssteigerung entgegenstehen, oder eine Bausubstanz, die den aktuellen Anforderungen der Nutzer nicht angepasst ist. Defizite im öffentlichen Raum, in der Aufenthaltsqualität oder/und in der Verkehrssituation tragen ebenfalls zu einer unzureichenden Attraktivität der Zentren bei.

Unterschiede zwischen den Kleinstädten hinsichtlich Lage und Funktion fallen in diesem Punkt weniger ins Gewicht. In nahezu allen Kleinstädten wird die Innenstadt- oder Zentrumsstärkung als wichtige Herausforderung und Zukunftsaufgabe benannt. Der aktuelle vierte Statusbericht aus der Umsetzung des Städtebauförderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (BBSR 2018d) zeigt, in welcher Breite und Intensität die Herausforderungen der Innenstadtentwicklung in kleineren, mittleren und großen Städten angegangen werden.

Die Handlungsmöglichkeiten der Kleinstädte sind in diesem Handlungsfeld vergleichsweise groß. Neben baulichen und investiven Maßnahmen gehören auch nicht investive Aktivitäten dazu. Die Finanzierung von Know-how kann z. B. eine große Wirkung erzielen. Vielerorts bestehen Kontakte und Kooperationen mit Innenstadtvereinen sowie mit Händler- und Gewerbetreibenden; an anderen Standorten sind die Kleinstädte als Eigentümer oder Bauherren starke Akteure der Innenstadtentwicklung.

Insofern ist das Spektrum der Strategien der Kleinstädte ausgesprochen vielfältig. Viele Kleinstädte erarbeiten Einzelhandels- und Zentrenkonzepte, um die Einzelhandelsbestände in den Stadtzentren und zentralen Versorgungsbereichen zu stärken. Neuansiedlungen an dezentralen Lagen können über diese Konzepte verhindert oder besser gesteuert werden. Andernorts werden die Funktionen und Nutzungen neu gemischt und kombiniert. Öffentliche Räume und Aufenthaltsmöglichkeiten werden aufgewertet, Verkehrsflächen mit dem Ziel der Verkehrsentslastung in den Innenstädten neu gestaltet. Es werden Möglichkeiten zum Erhalt und zur Sicherung innerörtlicher Gewerbestandorte geschaffen.

Stadtmarketingaktivitäten (zum Beispiel Durchführung von Events wie der „City-Biathlon“ und Open-Air-Feste in Püttlingen) stärken das Stadtimago und locken Besucher in die Innenstädte. Geschäftsstraßen-, Innenstadt- oder

Zentrumsmanager sind als „Kümmerer“ vor Ort tätig, vermitteln zwischen den Akteuren, zwischen Bauherren und Investoren sowie Nutzern und Mietern oder bauen bereits digitale regionale Marktplätze, Tauschbörsen und andere Plattformen auf.

Für andere, schwierige Aufgaben der Innenstadtentwicklung, wie die Mobilisierung leerstehender bzw. brachgefallener Gebäude greifen die bisherigen Strategien vieler Kleinstädte zu kurz bzw. sind die Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt. Zur Leerstands-beseitigung werden der Verfügungsfonds aus der Städtebauförderung oder eigens entwickelte kommunale Förderprogramme genutzt.

Vielerorts sind hier die Kommunen gefragt, stärker unter Nutzung des besonderen Städtebaurechts neue bzw. notwendige Entwicklungen (zum Beispiel Wohnungsbau) anzustoßen. In vielen Kleinstädten werden dafür die Programme der Städtebauförderung genutzt, um die bestehenden städtebaulichen Missstände und Defizite im öffentlichen Raum zu beseitigen, Infrastrukturen und stadtzentrale Funktionen zu stabilisieren oder neu anzusiedeln, Verkehre neu zu führen und somit die Innenstädte insgesamt zu stärken. Neben dem Programm „Aktive Stadt und Ortsteilzentren“ kommen hier insbesondere die Programme „Stadtumbau „ sowie „Kleinere Städte und Gemeinden - überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ zum Einsatz. In einigen Bundesländern (zum Beispiel Land Brandenburg) wird das Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren seit einigen Jahren insbesondere auch für wachsende Kleinstädte in zentralen Lagen im Berliner Umland eingesetzt, um den Herausforderungen an die Innenstadtentwicklung in wachsenden Standorten gerecht zu werden.

Über die Bundestransferstellen der Städtebauförderprogramme, themenbezogene Netzwerke oder Plattformen auf Landesebene nutzen viele Kleinstädte bereits die Möglichkeit, gute Beispiele kennen und von den Erfahrungen anderer Städte zu lernen. Gleichwohl besteht noch Verbesserungsbedarf, gute Beispiele bekannt zu machen und den Austausch zwischen den Kleinstädten zu intensivieren.

5.2 Daseinsvorsorge: Grundversorgung muss gewährleistet sein

Die Daseinsvorsorge ist eine zentrale kommunale Aufgabe. Die Einwohner sehen die Versorgung mit Einrichtungen des täglichen Bedarfs, der medizinischen Grundversorgung und der primären, teils sekundären Bildung für Kleinstädte als essentiell. Wo Quantität und Qualität nicht gegeben sind, attestieren sie dringenden Handlungsbedarf. So verwundert es nicht, dass gute Infrastrukturangebote vielfach auch als positiver Standortfaktor für die Kleinstädte herausgestellt werden. Sie sind Teil des Selbstbildes und finden Eingang auch in Stadtmarketingkonzepte und Handlungsstrategien kommunaler Entwicklung.

Auf bestimmte Einrichtungen der Grundversorgung haben Kleinstädte nur einen geringen oder mittelbaren Einfluss (z. B. Einzelhandelsversorgung, private Dienstleister). Zugleich sind in vielen Kleinstädten Konzentrationstendenzen in der Nahversorgung mit Produkten des täglichen Bedarfs sowie mit Dienstleistungen zu beobachten. Vielerorts wird daher - auch abhängig von der innergemeindlichen Siedlungsstruktur - eine Reduzierung des Nahversorgungsangebots vor Ort befürchtet. Anbieter der Lebensmittelgrundversorgung haben sich bereits seit längerem aus den peripheren Ortsteilen zurückgezogen. Weil die Nahversorgung durch freie Anbieter erbracht werden muss, bestehen für die Kleinstädte über Anreize nur wenige Möglichkeiten der Einflussnahme. Erfolgreiche Beispiele für die Sicherung der Nahversorgung in ländlichen Räumen wie zum Beispiel Dorfläden werden in den untersuchten Kleinstädten kaum praktiziert. Das mag auch daran liegen, dass gerade in Kleinstädten in zentralen Lagen die Bevölkerung für die Versorgung mit Gütern des mittel- und langfristigen Bedarfs selbstverständlich die Angebote in benachbarten Mittel- und Großstädten bzw. in den Metropolen oder an großflächigen Einzelhandelsstandorten nutzt. Eine Erweiterung der Versorgung mit den Gütern des täglichen Bedarfs aus den größeren Zentren bei fehlendem Angebot in den Kleinstädten ist für die Bevölkerung einfacher als in peripheren Gebieten. Die immobilen Einwohner haben hier allerdings das Nachsehen.

Eine gegenläufige Tendenz ist teilweise ablesbar bei der Versorgung mit sozialen Infrastrukturangeboten. Hier können die Kommunen, anders als bei der Nahversorgung, selbst besser steuern und Angebote gestalten. Bei vielen Infrastrukturangeboten können Kleinstädte als Träger beispielsweise von Kindertagesstätten, Grundschulen und Jugendfreizeitangeboten agieren oder diese Angebote gemeinsam mit sozialen und kirchlichen Trägern bzw. Landkreisen bereitstellen. Bei der Infrastrukturausstattung wird ein großer Wert auf eine ausreichende Versorgung mit Kindergarten- und Kindertagesstättenplätzen sowie Grundschulplätzen vor Ort gelegt. Ähnliches gilt für die medizinische Grundversorgung (Allgemeinärzte) und Angebote im Bereich Sport und Freizeit. Weiterführende Schulen, kulturelle Angebote oder auch Fachärzte oder medizinische Versorgungszentren werden bei Kleinstädten in zentralen Lagen oft in benachbarten Kommunen bzw. in den Mittel- und Großstädten genutzt und nachgefragt, obwohl gemäß Haushaltsbefragung auch für Kleinstädte hier Nachbesserung bzw. Handlungsbedarf besteht.

Für die Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger einerseits sowie für die Stadtverwaltung und Politik andererseits spielen Erfahrungen und Ausstattungen der Vergangenheit sowie die aktuellen Gewohnheiten eine besondere Rolle. Bei Kleinstädten, die in der Vergangenheit eine gute Infrastrukturausstattung aufwiesen und aktuell mit Schrumpfungstendenzen zu kämpfen haben, ist die Bereitschaft der Bevölkerung, zukünftig weitere Wege eines ausgedünnten Angebotes auf sich zu nehmen, eher gering. Bei wachsenden oder stabilen Kleinstädten bestehen Bedarfe im Ausbau und der nachfolgenden Sicherung der kommunalen Infrastrukturangebote (Kindertagesstätten, Grundschulen, Sport- und Freizeitangebote). In anderen Fällen sind innerhalb einer Stadt auch gegenläufige Tendenzen und Entwicklungen möglich: Während in einzelnen Ortsteilen das Infrastrukturangebot zurückgeht, wird es an anderen Ortsteilen gestärkt und ausgebaut, so dass sich die Gewichte in der Kleinstadt verschieben.

Viele Städte setzen strategisch auf die Aufrechterhaltung der wohnortnahen Ausstattung mit familienorientierten Infrastrukturangeboten, wie Kindergärten und Grundschulen. In Hiddenhausen funktioniert die sechs Dörfer-Philosophie bisher gut, jedes Dorf hat eine Kirche, Nahversorgung, Grundschule und Kita, das Angebot an altersgerechten Wohnungen wird zurzeit ausgebaut. Daneben setzen die Kommunen auch auf Qualität. In Hiddenhausen werden die Grundschulen als offene Ganztagschulen geführt. Nidda weist eines der hessenweit wenigen U3-Betreuungszentren auf.

Gewachsene Versorgungsangebote in Nachbarstädten oder in den Oberzentren wirken sich auf das Angebot in den Kleinstädten aus. Besondere Angebote in den Kleinstädten (zum Beispiel Krankenhäuser mit Spezialabteilungen, Schwimmbäder, Musikschulen, besondere kulturelle Angebote o. a.) haben dagegen regional eine herausgehobene Bedeutung. Für die Bereitstellung medizinischer oder weiterführender kultureller und freizeitorientierter Angebote sind die eigenen Möglichkeiten in den Kleinstädten eher begrenzt. Hier sind in der Regel andere Partner (Landkreise) zwingend erforderlich. Hier bestehen im Grundsatz Möglichkeiten zum Ausbau interkommunaler Kooperation. Bisher gibt es erst wenig übertragbare Beispiele. Die Hürden im Hinblick auf Trägerschaft, Organisation und Finanzierung und damit letztendlich auch der Genehmigung entsprechender Einrichtungen sind hoch. Gute Beispiele bestehen dort, wo Partner bereits lang zusammenarbeiten. Auf diese Weise wurde großes Vertrauen unter den Partnern aufgebaut. Über das Städtebauförderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden“ sind einige erfolgversprechende Ansätze deutlich geworden.

5.3 Wohnungsneubau und Wohnungsbestandsentwicklung: ein Handlungsfeld nicht nur in wachsenden Kleinstädten

Die Ausweisung neuer Wohnflächen zählte lange Zeit nicht zu den wichtigen Aufgaben der Kleinstädte in zentralen Lagen. Teilweise sind im Rahmen des Stadtumbaus sogar Wohnungsbestände abgebaut worden. Dies hat sich durch die dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung der vergangenen Jahre vielerorts geändert.

Dies trifft auf wachsende Kleinstädte zu, insbesondere dann, wenn diese im Umland der besonders dynamischen Metropolen und großen Oberzentren der Stadt-Land-Region liegen. Hier führt die Entwicklung in den Metropolen zu einer hohen bzw. sehr hohen Nachfrage nach Wohnbau- und Gewerbeflächen in den Kleinstädten des Umlandes. Oftmals haben sich die hohen Flächennachfragen bei nur noch begrenzten Angeboten bereits preissteigernd auf den Grundstücksmarkt ausgewirkt bzw. werden in steigenden Mieten deutlich. Die Diskussion über und die teilweise verbreitete Skepsis in der Bevölkerung um die Verträglichkeit weiteren Wachstums wird nicht nur in den Metropolen und Großstädten sondern auch in den Kleinstädten geführt.

Aber auch in nicht wachsenden oder stabilen Kleinstädten in zentralen Lagen zeigen sich Handlungsbedarfe in der Flächenentwicklung. Diese betreffen hier insbesondere die Innenentwicklung bzw. die Flächenentwicklung innerhalb der Siedlungsgebiete (Revitalisierung, Umnutzung von Brachen, Nachnutzung, Leerstands-beseitigung) im Bestand und weniger die Entwicklung neuer Flächen. Handlungsbedarfe und Aufgaben im Wohnungsneubau und in der Wohnungsbestandsentwicklung sind in allen Kleinstädten festzustellen, unabhängig von den vorherrschenden Wohnungstypen und der Wohnungseigentumsstruktur. Neben der rein quantitativen Betrachtung wird in vielen Kleinstädten auch die Qualität des Wohnens thematisiert, und im Sinne der Sicherung der Baukultur aufgegriffen. In vielen Kleinstädten fehlt es auch an Flächen für bezahlbaren Wohnungsbau bzw. Sozialwohnungen.

Die Handlungsmöglichkeiten hängen oft von den Eigentumsverhältnissen bzw. den Zugriffsmöglichkeiten auf die Flächen in den Städten ab. Auch viele Kleinstädte haben kommunale Flächen in den vergangenen Jahren veräußert und können daher kaum eine preisregulierende Liegenschaftspolitik betreiben. Nicht in allen Kleinstädten sind Wohnungsbaugesellschaften oder Genossenschaften vorhanden oder so aufgestellt, dass sie aktiv agieren können.

Zudem fehlen in vielen Stadtverwaltungen Erfahrungen, wie die Instrumente und Möglichkeiten des Baugesetzbuches zur Flächenaktivierung und Flächenmobilisierung angewandt und eingesetzt werden können. Dazu kommt, dass in den vergangenen Jahren Flächenausweisungen eher zurückhaltend vorgenommen wurden bzw. weitere Flächen- oder Entwicklungspotenziale nicht bestehen oder deren Nutzung durch regional- oder landesplanerische Vorgaben eingeschränkt ist. Teilweise muss hier der Dialog mit den zuständigen regionalen Planungsebenen über Fragen der Siedlungsentwicklung neu erprobt werden.

Die Handlungsbedarfe und Strategien sind in den untersuchten Kleinstädten unterschiedlich. In Hiddenhausen zum Beispiel führten Bevölkerungsrückgänge, Alterungsprozesse und vermehrte Leerstände in den Ein- und Zweifamilienhausbeständen der 1950er Jahre zu einem Umdenken. Die Gemeinde ermittelte die Potenziale für einen Eigentümerwechsel und legte ein kommunales Förderprogramm mit dem Ziel „Jung kauft Alt“ auf. Über 450 leerstehende Häuser wurden mit finanzieller Unterstützung von jüngeren Eigentümern aus Hiddenhausen bzw. der Region erworben. Seit einigen Jahren wird dieses Programm ergänzt um die Initiative „Alt bleibt im Dorf“, die laut Ratsbeschluss durch ein weiteres kommunales Förderprogramm 2019 weiter untersetzt werden soll. Es sollen die Grundlagen und Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass ältere Bürgerinnen und Bürger in jedem der sechs Ortsteile eine individuell passende preisgünstige, seniorengerechte Wohnsituation realisieren können.

In Neu-Anspach sind die Themen bezahlbarer Wohnraum und altersgerechtes Wohnen von besonderer Bedeutung. Hier sollen daher auch neue Wohnformen erprobt und ermöglicht werden. Die Stadt Velten konnte lange Zeit nicht von der Berlinnähe profitieren und verfügt trotz in der Vergangenheit erfolgter Rückbaumaßnahmen weiterhin über teilweise große ungenutzte innerstädtische Potenziale sowohl für die Ansiedlung von Gewerbe als auch für den Wohnungsbau. Die aktuelle Entwicklungsdynamik soll durch eine aktive Stadtentwicklung genutzt werden. Bahnhofs- und innenstadtnah soll eine Brache mit einem Potenzial von 1.000 Wohneinheiten in einer Mischung aus gefördertem sozialen und freifinanzierten Wohnungsbau realisiert und entwickelt werden und damit einen Beitrag zum siedlungsstrukturellen Gefüge der Stadt leisten.

Die Stadt Wildau konzentriert sich auf die Innenentwicklung und strebt die Realisierung von knapp 500 Wohneinheiten an; hier soll Senioren- und studentisches Wohnen realisiert werden. Dabei kann die Stadt Wildau auf eine eigene Wohnungsbaugesellschaft sowie weitere Investoren und Bauträger zurückgreifen. Die Leistungsfähigkeit der Verwaltungen zur Vorbereitung und Umsetzung der genannten Vorhaben stoßen in Wildau wie auch in Velten an ihre Grenzen. Auch deshalb kommt es in beiden Städten darauf an, die Vorhaben und Planungsschritte transparent zu kommunizieren, um die Zustimmung der Bürgerschaft zu sichern sowie verfügbare Kapazitäten und Mittel zielgerichtet einzusetzen.

5.4 Gewerbeflächenentwicklung, Wirtschaftsförderung, Fachkräftesicherung: Herausforderung für Wirtschaft und Verwaltung

Die Notwendigkeit von ausreichenden Gewerbeflächenpotenzialen wird in vielen Kleinstädten betont. Kleinstädte mit einer starken gewerblichen Funktion sehen hier eine besondere Aufgabe in der Gewerbeflächenentwicklung. Damit sollen sowohl Erweiterungsbedarfe ansässiger gewerblicher Unternehmen als auch Neuansiedlungen ermöglicht werden. Auch innerörtliche Produktionsstätten durch Unternehmensverlagerungen im Stadtgebiet sowie die Bestandspflege der ansässigen Unternehmen im Rahmen der Wirtschaftsförderung sind zentrale Aufgaben.

In vielen Kleinstädten ist die Wirtschaftsförderung als freiwillige kommunale Aufgabe in die Verwaltung integriert, entweder als Stabsstelle oder der Stadtentwicklung zugeordnet. Die benannten Aufgaben in der Gewerbeflächenentwicklung, aber auch in der Standortvermarktung, können oft aufgrund der geringen personellen Ausstattung nicht erbracht werden. Angesichts der an vielen Standorten stark eingegrenzten eigenen Entwicklungspotenziale bekommt hier die Entwicklung interkommunaler Gewerbegebiete oder auch die regionale Standortvermarktung und -entwicklung eine höhere Bedeutung. Das Instrument interkommunaler Gewerbegebiete wird in den Fallstudien Damme und Hiddenhausen bereits erfolgreich angewandt, in Nidda wurde es geprüft. Bemerkenswert dabei ist es, dass die Kooperationen zum Teil ohne kommunale Flächenbeteiligung begonnen wurden. Die Städte Velten und Wildau kooperieren mit ihren Nachbargemeinden im Rahmen der Regionalen Wachstumskerne in den Themenfeldern Standortvermarktung und Interessensbündelung.

Nicht nur fehlende Flächen, sondern auch fehlende Fachkräfte erweisen sich oft als Engpass. Die Gewinnung und Sicherung von Fach- und Arbeitskräften wird in Kleinstädten von Wirtschaftsunternehmen als große Herausforderung thematisiert. Dies wird besonders deutlich bei eher industriell-gewerblich geprägten Kleinstädten mit einer ausgeprägten Funktion als Arbeitsstandort. Als Ursachen werden von den Unternehmen einerseits der demografische Wandel

genannt, der eine älter werdende Unternehmerschaft einschließt. Andererseits birgt die ausgeprägte Konkurrenzsituation um Fach- und Arbeitskräfte im Umfeld der Metropolen Nachteile für Kleinstädte. Ein geringeres Lohnniveau und einseitige Beschäftigungsmöglichkeiten in Industrie und Gewerbe können dann als Standortnachteil bei dem Werben um Fach- und Arbeitskräfte gesehen werden.

Die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen sind begrenzt. Die Fach- und Arbeitskräftesicherung sind zunächst Aufgabe der Unternehmen, Unternehmensverbände und Gewerbevereine. Kommunen können deren Aktivitäten und Strategien vor Ort unterstützen. Vielerorts agieren auch die Landkreise mit ihren Wirtschaftsfördergesellschaften in dem Themenfeld Fachkräftesicherung. Hier können Kommunen als Moderator und Mittler agieren. So können sie beispielsweise mit der Durchführung von Wirtschaftsstammtischen, Podiumsdiskussionen mit örtlichen Unternehmern oder durch die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Schulen vor Ort unterstützen. Denn gerade im Übergang von Schule zu Beruf und von Studium zu Beruf können Kleinstädte durch ihre Kenntnis vor Ort wirksame Aktivitäten entfalten. Beispielhaft will die Stadt Wildau die Zusammenarbeit der Technischen Hochschule mit dem Gewerbeverein und der Stadt strategisch ausbauen. Auch an anderen Standorten können die Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Hochschulen und Universitäten, beispielsweise durch zeitlich und thematisch begrenzte Projekte, noch stärker genutzt werden.

Fachkräftesicherung und –gewinnung ist auch eine große Herausforderung für die kommunalen Verwaltungen als Arbeitgeber. In den 2000er Jahren wurde Personal eher abgebaut. Aktuell gehen erfahrene Fachkräfte in den Ruhestand, womit auch Erfahrungen und Kompetenzen verloren gehen. Daher kämpfen zurzeit viele Städte mit der Herausforderung, Fachkräfte zu gewinnen, Stellen in der Verwaltung adäquat zu besetzen und damit die Voraussetzungen für gutes Verwaltungshandeln zu schaffen bzw. zu sichern. Gerade im Umland der schnell wachsenden Oberzentren und Agglomerationen wird das Arbeits- und Fachkräfteangebot immer geringer. Gleichzeitig wächst das verwaltungsinterne Know-how nicht mit den komplexer werdenden Planungs- und Steuerungsaufgaben. Die Stadt Wildau muss angesichts erreichter Leistungsgrenzen beispielsweise Prioritäten in der Bearbeitung von Bebauungsplänen setzen.

Der Fachkräftemangel in der Stadtverwaltung führt zu unterschiedlichen Handlungsweisen und Strategien in den Kleinstädten. So bildet die Stadt Velten jetzt selbst Erzieher für die kommunalen Kindertagesstätten aus. Vielerorts werden externe Experten, Dienstleister und Planungsbüros eingebunden.

Sowohl die Wirtschaftsförderung als auch die Anwerbung und Sicherung von Fachkräften hat Bezüge zum Stadtmarketing. Stadtmarketing ist jedoch umfassender und schließt auch die gezielte Ansprache von Neubürgern oder die Aufwertung eines bestimmten Images ein (s. u.). Stadtmarketing spielt im Rahmen der Wirtschaftsförderung dann eine besondere Rolle, wenn es gilt, einen Strukturwandel zu unterstützen, wie z. B. in Püttlingen von der Bergbaustadt zur „Health City“.

Freizeitbezogene und kulturelle Angebote und Qualitäten sind wesentliche Aushängeschilder der Kleinstädte und werden von der ortsansässigen Bevölkerung hoch geschätzt. Teilweise werden diese Qualitäten auch im Standortmarketing genutzt oder sind Teil der städtischen Identität. Ergänzend versuchen die Städte, daraus auch touristisches Potenzial zu schöpfen und entwickeln besondere Angebote. Einen nennenswerten Beitrag zur Wertschöpfung und Beschäftigung vor Ort im Sinne von zusätzlichen Einnahmen für Gastronomie, Beherbergung und Einzelhandel kann in den acht Fallstudienstädten nicht nachgewiesen oder bestätigt werden. Vielfach handelt es sich bei den Nutzerinnen und Nutzern der Einrichtungen (z. B. Ofenmuseum Velten, Sportanlagen in Aue) überwiegend um Tagesbesucher aus dem unmittelbaren Umland bzw. aus der jeweiligen Metropole oder dem Oberzentrum. Hier liegen gleichwohl noch Potenziale und Entwicklungsmöglichkeiten, um für die Bürgerinnen und Bürger der benachbarten Großstädte und Oberzentren kleinstadtaffine und attraktive Angebote für Tagesbesucher, Wochenendausflügler etc. zu entwickeln und zu vermarkten.

5.5 Verkehr, Mobilität und Erreichbarkeit: Eingeschränkte Handlungsmöglichkeiten

Für alle Kleinstädte sind Mobilität und Verkehr ein wichtiges Themenfeld, allerdings mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Die Sicherung der öffentlichen Nahmobilität ist in allen Kleinstädten wichtig. Herausfordernd ist die Sicherung des lokalen ÖPNV vor allem in dezentral organisierten Kleinstädten mit vielen Ortsteilen und einem ausgedehnten Siedlungsgebiet.

Die überregionale Anbindung insbesondere durch den schienengebundenen und/oder öffentlichen Personennahverkehr (SPNV bzw. ÖPNV) ist vor allem für metropolnahe Kleinstädte relevant, um die Attraktivität als Wohnstandort für

Berufspendler zu steigern. Der schienengebundenen Anbindung an die Metropole bzw. das Oberzentrum wird zunehmend von größerer Bedeutung als die straßenseitige Erreichbarkeit. Zugleich sind die Handlungsmöglichkeiten der Städte relativ gering, so z. B. um Einfluss auf notwendige Ausbauten bzw. Taktverdichtung o. ä. nehmen zu können. Die Entwicklungsmaßnahmen liegen weit über dem kommunalen Einflussbereich bei Kreis- und Landesplanung sowie bei Mobilitätsdienstleistern. Die Entwicklungsprioritäten werden zwischen lokaler und Kreis- und Landesebene oft unterschiedlich gesetzt und realisiert.

Dennoch versuchen die untersuchten Kleinstädte ihre Gestaltungsspielräume zu nutzen. Lokale ÖPNV-Konzepte sichern innerörtliche Mobilität und Versorgung. So wurde in Püttlingen eine Ringbuslinie zur Anbindung der Ortsteile an das Zentrum entwickelt. Hiddenhausen legt Wert auf eine gut ausgebaute Anbindung der Ortsteile, um Versorgungseinrichtungen zu erreichen. Aue setzt dagegen auf eine fußläufige Erreichbarkeit dezentraler Versorgungszentren (in den Außenbereichen). In Neu-Anspach besteht beispielsweise durch den Mobilitäts-Verkehrsverbund eine innerörtliche Busverbindung sowie ein Sammel-Taxi-Service für Senioren. Handlungsbedarf besteht teilweise noch bei der Verbindung zwischen Ortsteilen. Zudem erfolgen Maßnahmen der Verkehrslenkung, eine gestalterische Aufwertung des Straßenraums oder ein sukzessiver, funktionaler Umbau/ Anpassung/ Sanierung, so u. a. sehr umfangreich in Püttlingen über das Gemeindeentwicklungskonzept (GEKO) sowie in Neu-Anspach. Insgesamt liegen im Bereich innergemeindlicher Mobilität, mit der die Erreichbarkeit von Infrastrukturangeboten in den Kleinstädten verbessert werden kann, trotz bereits vieler Aktivitäten noch einige bisher nicht ausgeschöpfte Handlungsmöglichkeiten seitens der Kommunen.

Besonders bei der Anbindung an den SPNV sind aber auch Landkreise, Länder und teils sogar der Bund gefordert, regionale nachhaltige Mobilitätskonzepte und Verkehrsverbindungen zu unterstützen, hier v. a. Schienenverbindungen. Auf allen Ebenen sollten zukünftig zudem stärker intermodale Lösungen (Fuß, Rad, ÖPNV, PKW) und eine mit anderen Funktionen integrierte Mobilitätsplanung und die Berücksichtigung demografischer Anforderungen (Barrierefreiheit, Mobilität für ältere Menschen etc.) berücksichtigt werden.

5.6 Agieren in kommunaler Selbstverwaltung, durch regionale und interkommunale Kooperation und unter Vorgaben der Landes- und Regionalplanung

Die kommunale Selbstverwaltung wird von den Kleinstädten als hohes Gut betrachtet und schafft Möglichkeiten, kommunale Entwicklungsziele umzusetzen. Die aktuell positive wirtschaftliche Lage und Entwicklung eröffnet den Kleinstädten neue Handlungsmöglichkeiten und hat in vielen Städten zu stabileren Kommunalfinzen geführt. Vielerorts wird nun, nach langen Jahren mit knappen Haushaltskassen, in die kommunale Infrastruktur investiert. Im Vordergrund stehen hier Angebote der wohnortnahen Grundversorgung, z. B. Kitas und Grundschulen, Sport-, Freizeit- und Grünanlagen, für die zum Teil Landes- und Bundesprogramme ergänzende finanzielle Unterstützung liefern (z. B. über das „Gute Kita-Gesetz“, Kommunale Investitionsprogramme). Für Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum werden vor allem die Städtebauförderprogramme genutzt.

Die stark gestiegenen Baukosten der vergangenen Jahre belasten auch die Kassen für Infrastrukturmaßnahmen. In der Folge bedeutet das, dass den Kommunen für die Erfüllung ihrer Aufgaben als Grund- oder Mittelzentren bzw. Teil eines Mittelzentrums ausreichend finanzielle Mittel dauerhaft zur Verfügung gestellt werden müssen.

Zugleich ist den Städten bewusst, dass die gegenwärtig gute Finanzausstattung nicht von Dauer sein wird. Die Bereitschaft indes, in der Ausgabenpolitik präventiv zu agieren oder Schulden bzw. Defizite aus früheren Zeiten zu reduzieren, ist gering bzw. wird von den Beteiligten als vor Ort schwer vermittelbar eingeschätzt. Die aktuell gute Finanzausstattung bietet gleichwohl Möglichkeiten, resiliente Strukturen aufzubauen, die in möglichen „schlechten Zeiten“ dazu beitragen können, die Stabilität vor Ort zu erhalten und zu sichern.

Viele Fragestellungen und Herausforderungen sind auf Ebene der Kleinstadt allein nicht lösbar und erfordern eine größere räumliche Betrachtung. Konzepte und Strategien der Kleinstädte sind somit nicht nur in der Kleinstadt integriert zu betrachten, sondern auch in ihren Wechselwirkungen und Konsequenzen auf die Region und die Nachbargemeinden.

Die Kleinstädte setzen hier eher auf die unmittelbare regionale Kooperation mit direkt angrenzenden Städten und Gemeinden. Die aktive Zusammenarbeit mit der benachbarten Metropole, der Großstadt oder dem Oberzentrum spielt eine untergeordnete Rolle. Es herrscht hier ein unterschiedliches Kräfteverhältnis, bei dem seitens der Kleinstädte wenig Einflussmöglichkeiten auf die Metropole, die Großstadt oder das Oberzentrum bestehen. Allerdings werden Kleinstädte in zentralen Lagen durch die Entwicklung der regionalen Zentren enorm beeinflusst. Eine unabhängige

Entwicklung ist kaum denkbar, da Zuzug, Pendler- und Einkaufsbeziehungen eine enge Verflechtung mit den Zentren bedingen. Aus Sicht der Kleinstädte aktiv gestalten lässt sich hier allenfalls das eigene Entwicklungstempo.

Die Gestaltungsmöglichkeiten mit den unmittelbaren Nachbarkommunen sind u. a. auch deshalb größer, weil vergleichbare Problemstellungen und Verwaltungsstrukturen „auf Augenhöhe“ aufeinandertreffen. Dort, wo konkrete Ansätze für interkommunale Kooperationen bestehen, zum Beispiel in den Themen Gewerbeflächenentwicklung, Standortmarketing, Freiraumentwicklung und Tourismusförderung, oder wo landesseitige Vorgaben und Anreize für die Entwicklung und Umsetzung interkommunaler Ansätze existieren, sind entsprechende Kooperationen und Konzepte erprobt und Teil der Praxis in den Kommunen.

Erfolgsfaktoren sind eine Kooperation „auf Augenhöhe“, ein guter Ausgleich von Nutzen und Lasten der Kooperation sowie personelle und fachliche Kontinuität. Handlungsbedarf besteht noch bei der Entwicklung, dem Ausbau bzw. der Verstärkung von regionalen Beziehungen oder Kooperationen zur Standortsicherung und -entwicklung. Insgesamt besteht der Bedarf, die Chancen und Möglichkeiten interkommunaler Kooperationen noch stärker zu bewerben und Anreize zu setzen. Dies kann durch gute Beispiele oder auch Transfer- und Informationsangebote zum Beispiel auf Länder- und Bundesebene geschehen.

In der Umsetzung strategischer Entwicklungsziele sind die Kleinstädte auch an die Regional- und Landesplanung gebunden. So können z. B. hinsichtlich der Mobilisierung insbesondere von Wohnbauflächen nicht nur die individuellen standortbezogenen Hemmnisse (s. o.), sondern auch eine restriktive Regional- und Landesplanung die Vorhaben hemmen oder verzögern. Die Hemmnisse reichen von langen Bearbeitungszeiten beispielsweise für Baugenehmigungen bis zur Nicht-Realisierung von Vorhaben.

Regionale Pläne, die Aussagen zur Siedlungsentwicklung in den Städten und Gemeinden treffen, sind z. T. nicht mehr aktuell bzw. in ihnen spiegelt sich die aktuelle Entwicklungsdynamik noch nicht wider. Die Kleinstädte wünschen sich einen stärkeren Dialog, um Pläne und Strategien in ihrem Sinne und für ihre Kleinstadt stärker mitgestalten zu können, so z. B. die Fragen von Innen- versus Außenentwicklung oder Planung, die langfristig für die Kleinstadt nicht verträglich sind. Hier ist es erforderlich, dass die Kleinstädte mit den in der Regel für die Baugenehmigung zuständigen Landkreisen sowie der Regionalplanung in einen konstruktiven Dialog treten, um Hemmnisse und Hindernisse zu identifizieren und gemeinsame Lösungswege zu entwickeln. Teilweise müssen diese Dialoge und Kooperationen (wieder) neu eingeübt und etabliert werden.

5.7 Image und Stadtmarketing – Chancen und Grenzen zur Steuerung des sozialen Zusammenhalts, zur Identitätsstiftung und ehrenamtlichen Engagement

Eine Diskrepanz besteht zwischen der Zufriedenheit der Einwohnerschaft mit dem sozialen Zusammenhalt in der Stadt, die geringer ist als die Zufriedenheit mit dem Leben in der Stadt allgemein, und der Einschätzung der Kleinstadtakteure eines geringen Handlungsbedarfs. Meist wird der Handlungsbedarf auf die Integration von Geflüchteten und Zugezogenen aus dem In- und Ausland reduziert. Nur in wenigen Fallstudienstädten wird der soziale Zusammenhalt aufgrund aktueller Probleme als Herausforderung wahrgenommen. Bei dem sozialen Zusammenhalt stehen nicht nur das gesellschaftliche Klima im Fokus, eine gewisse Bedeutung haben auch die sozialen Infrastruktureinrichtungen und das individuelle Sicherheitsempfinden.

Fehlende oder gering ausgeprägte Identität mit der Stadt äußert sich u. a. in geringerer Bindung der Bewohner an die Stadt, geringerer Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger und geringerem unternehmerischem Engagement in der Stadt. Positive Images dagegen besitzen Potenziale zur Vermarktung der Stadt über das Image. Typische Bereiche des Stadtmarketings sind das Werben um Zuzug - ggf. spezieller Altersgruppen -, die Vermarktung von Funktionen und Infrastrukturen vor allem der Innenstadt und des Einzelhandels, das Werben um Fachkräfte und Unternehmen (s. o.) sowie die Vermarktung im touristischen Bereich. Letzteres spielte in den untersuchten Fallstudien eine nachrangige Rolle.

Den meisten Städten sind die Chancen eines aktiven Stadtmarketings bewusst. Doch das Handlungsfeld insgesamt spielt in den Fallstudien eine nachgeordnete Rolle; es konnte nur vereinzelt ein ausgeprägtes Vorgehen festgestellt werden. Denn erst eine aufwändige, ganzheitliche und konsequente Umsetzung lässt effektive Wirkungen erwarten. Das Herausarbeiten eines passenden Images, die Pflege des Images oder die Änderung eines (negativen) Images setzen einen strategischen Prozess voraus, der über die Stadtverwaltung hinaus weitere Akteure einbindet.

In einigen Städten geht es darum, die Rolle in einer wachsenden Region neu oder erstmals zu definieren bzw. die Entwicklung der vergangenen Jahre in der eigenen Identität bzw. im Stadtimage abzubilden. In anderen Fällen steht das von der Stadtverwaltung favorisierte Image nicht im Einklang zur Rolle als wachsende Kleinstadt im Umland einer Metropole oder bewahrt sich nicht als identitätsstiftend für die Stadtgesellschaft (Stadt Velten - „Ofenstadt mit Tradition“). Anders wirbt die Stadt Damme mit dem Motto „Vernarrt in Damme“, was auf die bis ins 14. Jahrhundert zurückgehende und nach wie vor gelebte Karnevalskultur zurückgeht. Gleichzeitig hat die Stadt Damme gegen das Image von Agroindustrie und Massentierhaltung zu kämpfen. In Hiddenhausen begründet die stadtentwicklungspolitisch bewusst getroffene Abkehr von der Entwicklung eines zentralen Stadtzentrums den auch von den Einwohnern getragenen Slogan „Sechs Dörfer – viele Möglichkeiten“. Die Stadt Aue ist überregional als „Sportstadt im Erzgebirge“ bekannt, wenngleich dieses Image innerstädtisch nicht gefestigt ist und teilweise aufgrund der einseitigen finanziellen Förderungen auch kritisch gesehen wird.

Verschiedene Images oder Stadtmarketingstrategien sollen eine größere Außenwirkung erzielen, andere den Zusammenhalt in der Stadtgesellschaft stärken. Andere Strategien und Rahmenbedingungen zur Sicherung des sozialen Zusammenhalts sind die Mitnahme und Beteiligung der Bevölkerung zur Schaffung von Akzeptanz, vor allem bei starken Veränderungsprozessen. So wird beispielsweise in Neu-Anspach und Püttlingen stark auf Information (über unterschiedliche Medien, und mit eigener Personalstelle), Feedback-Möglichkeit (Beschwerdemelde-System) und Bürgerbeteiligung bei der Entwicklung kommunaler Konzepte gesetzt. Neben klassischen Workshop-Formaten werden auch innovative Formate ausprobiert. In Hiddenhausen werden regelmäßige offene Bürger-Foren als beidseitige Informationsmöglichkeit angeboten.

Mehr noch als die Sicherung des sozialen Zusammenhaltes wird die Integration als gesamtstädtische und herausfordernde Aufgabe wahrgenommen, bei der weitere Akteure der Stadt, wie Vereine, Schulen, Arbeitgeber und letztlich Bürgerinnen und Bürger mitwirken. Dies gelingt beispielsweise in Püttlingen durch ein hohes bürgerschaftliches Engagement (das auf traditionellen, ländlichen Sozialstrukturen beruht). Eine erfolgreiche Integration – ob Geflüchteter oder anderer Zugezogener - gestaltet sich zudem ganzheitlich: in sozialen Strukturen, im Arbeitsmarkt und im Wohnraum und dabei möglichst dezentral.

5.8 Integrierte Stadtentwicklungskonzepte für eine umweltgerechte und nachhaltige Stadtentwicklung

Herausforderungen und Maßnahmen einer umweltgerechten und nachhaltigen Stadtentwicklung werden in den Kleinstädten wenig als solche benannt. Fragen einer umwelt- und klimagerechten Stadtentwicklung spielen jedoch als Querschnittsthema in verschiedene Handlungsfelder hinein: vor allem bei der Verkehrsentwicklung, bei der Energie- und Wärme-Versorgung, insbesondere bei der Gebäudeentwicklung und -sanierung, bei der Siedlungsentwicklung und der Freiraumnutzung sowie bei der Beschaffung in der Verwaltung.

Konkrete Maßnahmen einer umweltgerechten Stadtentwicklung, die über klassische Aufgabenbereiche sowie über gesetzliche Anforderungen hinausgehen, finden sich vereinzelt. Einige Städte verfügen über konzeptionelle Handlungsgrundlagen, beispielsweise im Rahmen von Integrierten Stadtentwicklungskonzepten oder in Klimaschutzkonzepten (Neu-Anspach, Püttlingen oder Damme), die unter Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern erstellt wurden. In Neu-Anspach, Nidda und auch Damme haben Umwelt, Energie und Klimaschutz einen hohen Stellenwert, vielfältige Maßnahmen werden nicht nur durch die Kommune umgesetzt, beispielsweise zu erneuerbaren Energien, Bürgersolarenergie, Förderung und Beratung zur Energieeffizienz von Gebäuden (kommunale Förderung in Nidda, Beratung Damme), umweltfreundliche und/oder Elektromobilität oder nachhaltiger Konsum (zum Beispiel Mehrweg-Becher-Aktion Neu-Anspach). Die hessische Landespolitik und Landesförderprogramme scheinen die Aktivitäten in den beiden Städten zu stärken. Auch in anderen Fallstudienstädten finden Aktivitäten statt, wie der „Klimatag“ in Hiddenhausen.

Die unmittelbaren Handlungsmöglichkeiten sind in diesen Handlungsfeldern teilweise gering und die Akteurslandschaft vielfältig. Insofern sind die Gestaltungsspielräume für eine umweltgerechte Stadtentwicklung begrenzt und sektoral unterschiedlich. Beispielsweise kann die öffentliche Verwaltung durch Regelungen bei der Beschaffung, die Anschaffung von Elektrofahrzeugen o. ä. wichtige Signale setzen, ohne dass die direkten Ergebnisse im Sinne der CO₂-Reduzierung messbar sind.

Gleichwohl ist das Handlungsfeld „umweltgerechte und nachhaltige Stadtentwicklung“ insgesamt ausbaufähig. In vielen Themen, wie erneuerbare Energien, Energieeffizienz, Mobilität und Konsum sind Verbesserungen möglich. In einigen Kleinstädten muss auch die Landnutzung/ Landwirtschaft in den Blick genommen werden. Die akuten Verkehrsbelastungen und Durchgangsverkehre in den Innenstädten durch den motorisierten Individualverkehr (v. a. Berufspendler)

sowie Wirtschaftstransporte stellen auch hohe Umweltbelastungen dar. Der Ausbau erneuerbarer Energien führt in einigen Fallstudien zu Widerstand und sozialen Differenzen in der Bürgerschaft. In Damme führte der Widerstand gegen eine weitere Biogasanlage zum Auftrag einer Klimastudie mit nachfolgender Implementation eines Energiequartiers, von Energieberatungen und weiterer Maßnahmen (Energetische Stadtsanierung).

Auch wenn in vielen Kleinstädten kein akuter Handlungsbedarf gesehen wird, gilt es eine umweltgerechte und nachhaltige Stadtentwicklung als Querschnittsthema und kommunale Aufgabe zu verankern, um der sektoralen Vernetzung von Fragestellungen gerecht zu werden und ein stringentes, vorausschauendes Handeln zu ermöglichen. Fachexperten betonten die kurz-, mittel- und langfristige Bedeutung einer umweltschonenden Stadtentwicklung. Die Kleinstädte sollten daher ermutigt werden, ihre konkreten Handlungsmöglichkeiten zu erkennen und gezielt Lösungen zu entwickeln sowie lokale Akteure und die Bürgerschaft als Mitverantwortliche ins Boot zu holen. Für die Realisierung von Maßnahmen werden weiterhin nicht nur finanzielle und personelle Kapazitäten erforderlich sein, sondern auch fachliche Kompetenzen, um die notwendigen Kooperationsprozesse mit Verantwortlichen und Beteiligten auf verschiedenen Ebenen zu managen. So bilden z. B. im Rahmen von Energiemaßnahmen die erforderlichen Abstimmungs- und Aushandlungsprozesse der Kleinstadtverwaltung mit Maßnahmenträgern, Investoren und Betroffenen sowie langwierigen Planungsprozessen und hohen Finanzierungskosten von Maßnahmen für einige Kleinstädte eine enorme Herausforderung.

5.9 Integrierte Stadtentwicklungskonzepte und Good Governance

Integrierte Konzepte sind in den Ländern in der Regel Voraussetzung für die Aufnahme in Förderprogramme. Kleinstädte, die in den vergangenen Jahren Wachstumstendenzen verzeichneten oder in den Infrastrukturausbau investierten, verfügen ergänzend oft über entsprechende Konzepte zum Kita- und Schulausbau (zum Beispiel in Velten), zum Einzelhandel oder auch zur kommunalen Herangehensweise für die Integration von Flüchtlingen (zum Beispiel in Damme, Hiddenhausen oder Püttlingen).

Viele Kleinstädte verfügen bereits über ein breites, allerdings qualitativ unterschiedliches Spektrum an Planungen. Ähnliche oder identische Bezeichnungen für Konzepte lassen eine im Aufbau und an Standards orientierte Vergleichbarkeit vermuten (siehe Kapitel 4.3). Dies lässt sich durch die Praxis nicht bestätigen. Die Konzepte sind mehrheitlich auf die jeweilige Fragestellung in der Stadt konzentriert und damit sehr individuell.

Allein in dem breiten Angebot potenzieller Fördermöglichkeiten verlieren Kleinstädte den Überblick. Stadtentwicklungsplanungen und -konzepte sind selten mit den anschlussfähigen bzw. sich überlagernden ländlichen Entwicklungskonzepten, die eine investive Förderung über LEADER ermöglichen, abgestimmt. Die gemeinsame, integrierte Betrachtung der Kleinstädte mit ihren Umlandgemeinden sowie der Abgleich der jeweiligen Planungen stellen eine besondere Herausforderung dar.

Das Bewusstsein für strategische und integrierte Konzepte und deren Umsetzung in den unterschiedlichen Handlungsfeldern ist somit nicht in allen Städten gleich stark ausgeprägt. Hierfür ist nicht nur fachliches Wissen, sondern sind darüber hinausgehend methodische Kompetenzen, Finanzmittel und Prozesskapazitäten erforderlich. Grundlegende Voraussetzung für die Entwicklung integrierter Konzepte und Strategien ist die Auseinandersetzung mit und die Einschätzung der eigenen, endogenen Potenziale und Möglichkeiten. Um diese Schritte einleiten zu können, benötigen viele Städte umfassende Unterstützung. Denn den eigenen Gestaltungsspielraum und die Möglichkeiten in den Kleinstädten zu erkennen und darauf aufbauend gutes Verwaltungshandeln passfähig auszurichten, ist für die Kleinstädte eine große Herausforderung.

In einigen Kleinstädten wird beispielsweise durch ein von der Verwaltung oder mithilfe kommunaler Wohnungsunternehmen und/oder der Stadtwerke aufgebauten Datenmonitorings zur Alters-, Haushalts- und Sozialstruktur geprüft, wo Veränderungsprozesse sichtbar werden und zukünftig neues Handeln erforderlich wird. Die begrenzte Aufgabe durch die geringe Größe der Kleinstädte mit der normalerweise guten Vernetzung in den Kleinstädten können es ermöglichen, entsprechende Strukturen aufzubauen, fortzuführen und direkte Erkenntnisse zu erzielen.

Erforderlich dafür sind neben einer ausreichenden Personalausstattung ausgeprägte fachliche und methodische Kompetenzen, eine gute Organisation der Verwaltung, Bereitschaft zur Veränderung und Gestaltung, Finanzierungsmöglichkeiten sowie am besten Kontinuität – bei Themen und Ansprechpartnern. So können aktuelle Themen passgerecht bearbeitet, neue Aufgaben und Herausforderungen aufgegriffen, organisatorische und strukturelle Anforderungen vorgenommen, Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten gesichert und damit die Kleinstadt mit robusten handlungsfähigen Strukturen resilient gestaltet werden.

Good Governance setzt auf Transparenz und Beteiligung. Gerade in Kleinstädten, wo Ursache und Wirkung von kommunalem Handeln bei den städtischen Akteuren schnell und unmittelbar sichtbar sind, ist dies besonders deutlich.

In den vergangenen Jahren haben viele Kleinstädte zu unterschiedlichen Fragestellungen ein breites Spektrum an Formaten zur Beteiligung eingesetzt und erprobt. Soziale Medien kommen verstärkt zum Einsatz. Oft ging es hier um Bürgerbeteiligung und Partizipation zur Stadtentwicklung unter anderem bei Veränderungen der Stadt durch Wachstum (z. B. Velten), um ergebnisoffene Dorfwerkstätten für die Entwicklung der Ortsteile (z. B. Hiddenhausen), um konkrete Planungs- und Bauvorhaben, beispielsweise zur Gestaltung öffentlicher Räume, Straßenbaumaßnahmen und Baustellenmanagements (z. B. Püttlingen). Über ein Anregungs- und Ereignismanagement, in dem Bürgerinnen und Bürger digital Probleme melden und den Status ihrer Meldung verfolgen können, erhalten diese ein direktes Feedback und eine Weiterleitung an die zuständigen Stellen, meist die kommunalen Bauhöfe. Anderenorts werden als Ergebnis oder begleitend zur Partizipation (Bau)Koordinatoren eingesetzt, die als Mittler zwischen Bürgerinnen und Bürgern sowie Planern und Ausführenden agieren. Viele Kleinstädte haben auch Erfahrungen gesammelt mit Beteiligungs- und Managementstrukturen, die im Rahmen der Umsetzung der Programme der Städtebauförderung etabliert wurden.

Auch wenn die Ergebnisse der Beteiligung und Kommunikation zum Teil bisherige Einschätzungen revidierten, Schwierigkeiten in der Kommunikation deutlich wurden oder der Managementaufwand immens ist, herrscht die Meinung vor, dass frühzeitige Beteiligung notwendig und immer gewinnbringend ist. Viele Kleinstädte haben die Notwendigkeit erkannt, hier kontinuierlich aktiv zu bleiben und neue Formate und Beteiligungsmöglichkeiten zu erproben und einzusetzen. Bei langwierigen, großräumigen (regionalen) Planungsverfahren (zum Beispiel von Windkraftanlagen) werden frühzeitige Beteiligungsoptionen von der Bürgerschaft zwar kaum wahrgenommen, später bei zunehmender Projektreife jedoch eingefordert. Erfolgsfaktoren für „gute“ Beteiligung sind die Einbindung aller relevanten Interessen von Beginn an, Transparenz und Augenhöhe in der Kommunikation, nachvollziehbare Zeiträume und klare Fragestellungen – je konkreter die Fragestellung, desto erfolversprechender die Ergebnisse. Die Erfahrungen und erworbenen Kompetenzen sowie die etablierten Mitwirkungsstrukturen können zudem auch zukünftig bei schwierigen Fragestellungen zur Stadtentwicklung genutzt werden. Dies bietet auch Chancen bei schwierigen Themen zum Beispiel zu ggf. notwendigen Schließungen von Schulen oder Kitas.

Aus einer guten Beteiligung und Kommunikation in der Stadt ergeben sich oft Chancen, dauerhafte Kooperationen und Plattformen der Zusammenarbeit sowie einen fortlaufenden konstruktiven und positiven Diskurs aufzubauen. Ein wichtiger Faktor sind hier zum Beispiel inhabergeführte Unternehmen am Standort, die ihren Unternehmenssitz seit der Gründung in den Kleinstädten haben.

Zugleich ist es für Kleinstädte sinnvoll, Kooperationen mit Unternehmen oder mit Hochschulen und Universitäten aufzubauen, zu pflegen und zu verfestigen. Die Stadt Wildau im Berliner Umland setzt beispielsweise auf eine engere Zusammenarbeit mit der ansässigen Hochschule mit dem Ziel, das Know-how der Hochschule für die Stadtentwicklung zu nutzen. Dafür benötigt es Akteure, Engagement und Bereitschaft auf beiden Seiten. So können Wissen und Know-how in die Kleinstadt gebracht werden. Geeignet dafür sind zum Beispiel zeitlich begrenzte Projekte mit Hochschulen in kreativen Vor-Ort-Projekten oder Vorhaben, um berufliche Perspektiven für Schülerinnen und Schüler zu entwickeln. Möglich sind ferner Impulse für die Stadtentwicklung, Ansätze um die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, Innovationsmöglichkeiten für Unternehmen, für das Standortmarketing oder für neue Mobilitätsformen.

6. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Eine Besonderheit des Forschungsprojektes war die Verschränkung von umfangreichen quantitativen Analysen zu Kleinstädten in Deutschland mit intensiven qualitativen Erhebungen in acht ausgewählten Fallstudien. Die quantitativen Analysen, und hier insbesondere die Typenbildung, stehen nicht zuletzt auch im Interesse der Forschung für die Bundesraumordnung und die Stadtentwicklungspolitik. Die Stadtbevölkerung einerseits und kommunale Akteure in Kleinstädten andererseits denken und handeln in regionalen Maßstäben. Der Austausch zwischen Kleinstädten ist für die Akteure sehr wichtig; hier ist es der Stadttyp als solcher, der das Gefühl einer gemeinsamen Lebensumgebung und vergleichbarer Herausforderungen der Kleinstadtentwicklung prägt. Die in der Wissenschaft und Politik vorgenommene zentrale Unterscheidung der Kleinstädte nach Lage (zentral – peripher) spielt im Alltag der Kleinstädte keine Rolle bzw. behindert auch nicht den Austausch zwischen den Kleinstädten. Das liegt auch daran, dass Kleinstädte in zentralen Lagen nicht automatisch wachsen, weil die Metropol- oder Regiopole, in der sie liegen, wächst. Die Aufrechterhaltung und bedarfsgerechte Entwicklung des Infrastrukturangebotes beispielsweise oder die Organisation von Beteiligungsverfahren unter Personal- und Finanzknappheiten sind übergreifende und verbindende Erfahrungen und prägende Momente für die Entwicklung von Kleinstädten. Im Folgenden werden die Forschungsergebnisse zusammengefasst und Antworten oder zumindest Teilantworten auf die eingangs aufgeworfenen Forschungsfragen gegeben.

6.1 Ausgangslage – Vielfalt von Kleinstädten in zentralen Lagen

- Wie unterscheiden sich Kleinstädte hinsichtlich ihrer Ausgangsbedingungen?
- Welche Typen von Kleinstädten in zentralen und peripheren Lagen lassen sich identifizieren?
- Welche Herausforderungen sind besonders prägend und dringlich für Kleinstädte in zentralen Lagen?

Über die ambitionierte, sehr theoriegeleitete Typisierung von Kleinstädten über vier Dimensionen mit ihren jeweiligen Ausprägungen sind 64 Merkmalskombinationen für Kleinstädte sowohl in zentralen als auch in peripheren Lagen denkbar. Von diesen möglichen Kombinationen finden sich für 55 Kombinationen tatsächlich Kleinstädte in zentralen Lagen. Aber nur bei acht Kombinationen sind jeweils 40 und mehr Kleinstädte vertreten. Allein zwei Kombinationen vereinen 249 der 1.188 Kleinstädte in zentralen Lagen auf sich. Dies sind wachsende Kleinstädte des Typs D (eher durchschnittlich in ihren funktionalen Ausprägungen) in wachsenden, wirtschaftlich soliden Regionen entweder mit hohem Anteil höherwertiger Dienstleistungen oder mit überdurchschnittlichem Industrieanteil. Bei Kleinstädten in peripheren Lagen sieht es ähnlich aus: Hier sind 42 der theoretisch 64 Merkmalskombinationen mindestens durch eine Kleinstadt vertreten; allein drei Kombinationen umfassen 377 der 925 Kleinstädte in peripheren Lagen. Es handelt sich um schrumpfende Kleinstädte entweder des Typs A (auffällig hier die überdurchschnittliche Wohnfunktion mit einem überdurchschnittlichen Anteil an Altbau) oder des Typs B (besonders zu erwähnen die überdurchschnittliche Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen und gute Anbindung an höherwertige Infrastrukturen) in schrumpfenden Stadt-Land-Regionen entweder schwächerer Wirtschaftskraft oder überdurchschnittlichem Industrieanteil.

Bei der Weiterentwicklung der Typisierung ist zu bedenken, dass sich empirisch einige Überschneidungen zwischen den Dimensionen finden lassen. So sind wirtschaftlich solide Regionen ob mit Industrie- oder Dienstleistungsprägung durchschnittlich häufiger wachsend. Deshalb sind hier Vorschläge zu erarbeiten, die die Typisierung vereinfachen und von sich gegenseitig bedingenden Faktoren oder Dimensionen bereinigen. Die langfristige Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung von 2000 bis 2014 für die Einordnung in das Stadtentwicklungsmodell stimmt zwar mit Erfahrungen in den Fallstudienstädten überein, erfasst jedoch nicht die aktuellsten Entwicklungen und spiegelt den Kleinstadtakteuren zu Folge weder die Eigenwahrnehmung noch das Klima noch die aktuell dringendsten Fragen wider. Die Einwohnerentwicklung mag zwar ein gängiges Maß für Wachstum oder Schrumpfung sein, umfasst jedoch nicht alle Aspekte von Entwicklung oder (Struktur-)Veränderung, die für die Kleinstädte aber relevant sind und positive Entwicklungen widerspiegeln, selbst wenn sie sich nicht in zunehmenden Einwohnerzahlen ausdrücken. Überarbeitete Typen wären daher stärker auf die strukturellen bzw. funktionalen Faktoren zu stützen.

Vor allem die funktionale Typisierung der Kleinstädte erweist sich in der räumlichen Darstellung als schlüssig. Der Kleinstadtyp B mit seiner überdurchschnittlichen Ausstattung an Grundversorgungsfunktionen kommt häufiger in peripheren Regionen vor und könnte dort tatsächlich die vielbeschworene Ankerfunktion übernehmen. Kleinstadtyp D weist in fast allen betrachteten Indikatoren eher durchschnittliche Werte auf. Die eher jüngere Bebauung lässt auf Wachstum in der jüngeren Vergangenheit schließen. Kleinstädte des Typs D finden sich überproportional in zentralen Lagen. Der Kleinstadtyp C hat als einziger eine herausragende Arbeitszentralität und Wirtschaftsattraktivität. Dieser Typ ist insgesamt selten und kommt etwas häufiger in zentralen Lagen vor. Eine Weiterentwicklung dieser Typisierung

erscheint daher lohnenswert, sollte aber das Indikatorengerüst, auf das es sich stützt, wohlüberlegt verschlanken bzw. sinnvoll ergänzen.

Vor allem die historischen Entwicklungen prägen auch heute noch die Situation der Kleinstädte. Insbesondere die Siedlungshistorie mit den siedlungs- und stadtstrukturellen Besonderheiten und Charakteristika sowie der Prozess der „Kleinstadtwerdung“ (Phasen des Wachstums, Verwaltungsreformen) erscheinen relevant und werden noch nicht hinreichend in der Typik abgebildet.

Die großräumige zentrale Lage ist sowohl aus Sicht der Kleinstadtakteure als auch hinsichtlich der Entwicklungspotenziale und Entwicklungsstrategien zu weiträumig. Kleinstädte im ersten „Ring“ um die Metropole, Regiopole oder das Oberzentrum verspüren im aktuellen Großstadtwachstum einen anderen Wachstumsdruck als Kleinstädte im zweiten Ring oder in einer Lage zwischen zwei Zentren. Überdies sind Unterschiede erkennbar, ob die verkehrliche Anbindung in dieser zentralen Lage an die Großstadt vorhanden ist, zukünftig erst ausgebaut werden soll und ob diese Anbindung entweder nur über den motorisierten Individualverkehr besteht oder auch über die - zukunftsfähigere - Schienenanbindung realisiert ist.

Kleinstädte in zentralen Lagen weisen in den letzten Jahren zwar überwiegend deutlich positivere Entwicklungstrends auf als Kleinstädte in peripheren Lagen. Das gilt jedoch nicht automatisch für alle Kleinstädte in zentralen Lagen. Negative Trends sind vor allem in Ostdeutschland mit Ausnahme des Berliner Umlands sowie partiell auch in westdeutschen zentralen Lagen auffällig.

Mit den positiven Trends verbunden sind steigende Flächennachfragen für Wohnen und Gewerbe bei teilweise bereits angespannten Grundstücksmärkten. In der Folge steigt auch der Bedarf nach differenzierten Infrastrukturangeboten. Anhaltende negative Entwicklungstrends wiederum erfordern strategische Anpassung und Umnutzung von Bestandsimmobilien, von Wohn- wie von Industrie- und Gewerbegebäuden. Trotzdem müssen auch hier ausreichend bedarfsgerechte und qualitätsvolle Infrastrukturangebote aufrechterhalten werden.

6.2 Funktionen und Handlungsdruck

- Welche Funktionen (Zentren- und Versorgungsfunktionen, Wohnfunktionen, gewerbliche Funktionen) bestimmen die Entwicklung von Kleinstädten in zentralen Lagen?
- Welcher Handlungsdruck ergibt sich aus der Verschränkung von Funktion und Herausforderung?

Kleinstädte in zentralen Lagen erfüllen auch Zentrenfunktionen. Sie erfüllen aktuell - auch zur Zufriedenheit der Bewohner - wichtige Versorgungsfunktionen. Die Versorgung deckt hierbei vornehmlich die wohnortnahe Nahversorgung und die Grunddaseinsfunktionen. In Kleinstädten mit einem großen Verwaltungsgebiet und vielen Stadt- bzw. Ortsteilen gibt es allerdings partiell Probleme, die Grundversorgungsfunktionen überall wohnortnah bereit zu stellen bzw. zu erhalten. Mit Blick auf die Sicherung von infrastrukturellen Einrichtungen und Angeboten können in den untersuchten Kleinstädten sowohl die Optionen Zentralisierung als auch Dezentralisierung beobachtet werden.

Bei Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs orientieren sich die Bewohner überwiegend auf die Großstädte oder Zentren der Region. Wegen der akzeptablen Erreichbarkeit der Angebote in den Zentren werden diese Infrastrukturangebote des gehobenen Bedarfs von der Bevölkerung in den Kleinstädten in zentralen Lagen weniger vermisst. Dagegen ist die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des Grundbedarfs den Bewohnern sehr wichtig.

Partiell können auch mittel- bzw. oberzentrale Einrichtungen in Kleinstädten in zentralen Lagen vorhanden sein. Sie können dann Alleinstellungsmerkmale darstellen, die strategisch für die weitere Entwicklung der Kleinstadt genutzt werden können. Des Weiteren müssen auch Kleinstädte in zentralen Lagen interkommunale Kooperationen eingehen, um bestimmte Infrastrukturangebote aufrecht zu erhalten oder auszubauen. Diese Kooperationen finden dann meist mit Nachbarkommunen der gleichen Größen- oder Hierarchieebene statt; bilaterale Kooperationen mit Metropol- bzw. Regiopolkernen erscheinen den Akteuren dagegen wenig aussichtsreich bzw. es werden zu wenig praktische Anknüpfungspunkte gesehen.

Je nach Spezialisierung und Funktionen der Kleinstädte steigt die Verkehrsbelastung. Belastend sind die Berufspendlerverkehre – insbesondere in den Metropolregionen, die auch bei einer Schienenanbindung stark durch den motorisierten Individualverkehr geprägt sind. Unterschiede gibt es hier allerdings auch zwischen Auspendler- und Einpendlergemeinden. Nicht alle Kleinstädte in zentralen Lagen sind automatisch Auspendlergemeinden. Einpendlergemeinden oder Kleinstädte mit einem hohen Angebot an Arbeitsplätzen für die eigene und für die auswärtige

Erwerbsbevölkerung haben andere Möglichkeiten den Individualverkehr zumindest der Binnenpendler auf alternative, umweltfreundliche und entlastende Modi zu verlagern, wie z. B. Fahrradverkehr.

Des Weiteren bilden Durchgangsverkehre und Lieferverkehre eine hohe Belastung in vielen Kleinstädten. Ursache und Druck im Verkehrsbereich mögen zwischen den Kleinstädten in zentralen Lagen unterschiedlich sein, die Nachfrage nach nachhaltigen Mobilitätsangeboten steigt überall und erfordert der jeweiligen Situation angepasste Konzepte.

6.3 Räumliche Verflechtungen

- Wie äußert sich der Handlungsdruck in den regionalen Verflechtungen der Kleinstädte in zentralen Lagen?
- Welche Netzwerke und Verflechtungen bestehen hinsichtlich der Tagesaktivitäten der Bevölkerung, der Wirtschaft, der Verwaltung (Institutionen und Versorgungsfunktion für Kleinstädte und Umland) sowie des Tourismus (Herkunft der Touristen, Verweildauer, Aktionsradius während des Aufenthalts)?
- Wie sind Kleinstädte im Informationsfluss der Wissensökonomie eingebunden?

Die Kleinstädte in zentralen Lagen mit großer Entwicklungsdynamik haben häufig ein hohes Verkehrsaufkommen. Das Verkehrsaufkommen resultiert nicht nur aus der Verflechtung der Kleinstädte über den Arbeitsmarkt und der Versorgungsströme mit den übergeordneten Zentren, sondern teilweise auch aus der Lage an bedeutenden Verkehrsachsen oder Drehkreuzen.

Über die Statistik der Berufspendler der Bundesagentur für Arbeit wurden die Berufspendlerbeziehungen der Kleinstädte zum Zentrum und innerhalb der Region analysiert. Die Beziehungen sind nicht ausschließlich horizontal in Richtung Zentrum, sondern auch tangential zwischen den Kleinstädten und Nachbarkommunen. Auch Berufspendlerbeziehungen von den größeren Zentren in die Kleinstädte sind vorhanden. Dies gilt vor allem für Kleinstädte, die eine gewisse Attraktivität als Arbeitsmarktzentrum und/oder spezialisierte Branchen aufweisen bzw. Standort großer Unternehmen sind.

Die Haushaltsbefragung ergab Hinweise auf unterschiedliche zeitliche Aufwendungen der Befragten für den berufsbezogenen Pendelverkehr, der in den Fallstudienstädten im unmittelbaren Umland großer Metropolen aufgrund der erreichten Verkehrsdichte höher ausfällt als in den weiter weg gelegenen Kleinstädten.

In den Akteursinterviews spielten die Beziehungen zu anderen Kommunen und die interkommunale Kooperation eine Rolle. Hier wurde im Bereich der Wirtschaft weniger auf Verflechtungen mit dem Zentrum bzw. dem Umland eingegangen als vielmehr die eigene Rolle im Hinblick auf die Stärkung der ortsansässigen Betriebe und die Wirtschaftsförderung.

Anders sieht es auch in der Einbindung von Kleinstädten in der Wissensökonomie nicht aus. Dies wird am Fallbeispiel Wildau deutlich, das Standort einer Hochschule und verschiedener Forschungsinstitutionen ist. Bislang ist die Stadt noch wenig mit der Hochschule vernetzt. Sie strebt eine stärkere Vernetzung jedoch an. Hier gibt es noch wenig gute Beispiele, wie ein solch intensiver, beiderseitiger Austausch bei geringen personellen Kapazitäten bewerkstelligt werden kann. Auch das Interesse der Studierenden und Lehrenden sowie der Hochschule selbst an der Kleinstadt bedarf hierzu weiterer Anreize.

Vor allem in den entwicklungsstarken Ballungsräumen stellt sich zunehmend die Frage nach dem regionalplanerischen Umgang mit Kleinstädten im jeweiligen Zentrale-Orte-System. Grundsätzlich müssten sich die verschiedenen Akteure in den Zentren wie auch in den Kleinstädten in zentralen Lagen als gleichberechtigte Teile einer Großstadregion verstehen und entsprechend handeln. Die dynamischen Rahmenbedingungen der Zentren können besser im Austausch und in Abstimmung mit den Kleinstädten in zentralen Lagen bewältigt werden. Die 43. Ministerkonferenz für Raumordnung bestätigt dies in diesem Kontext durch die Empfehlung, „künftig noch stärker in funktionalen Räumen bzw. Stadtregionen zu denken und zu handeln, Stadt-Umland-Kooperationen als Bestandteil formeller und informeller Regionalentwicklung zu stärken und Kommunen in ihren Kooperationsbemühungen zu unterstützen“⁴. Stadt-Umland-Kooperationen beziehen sich dabei nicht nur auf Kernstadt und Kleinstädte in den umliegenden zentralen Lagen, sondern schließt auch Verbünde der Kleinstädte untereinander mit ein, wie zum Beispiel die Arbeitsgemeinschaft Städte mit historischen Stadtkernen des Landes Brandenburg (www.ag-historische-stadtkerne.de).

⁴ https://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1811/nachricht6648.html, abgerufen am 09.01.2019.

6.4 Wohnen und Arbeiten

- Wie erfüllen Kleinstädte die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung und ihrer potenziellen Neubürgerinnen und Neubürger?
- Wie berücksichtigen Sie hierbei die Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung?
- Wie passen Kleinstädte ihre gewerblichen Nutzungen an die aktuellen Bedürfnisse an?
- Wie gehen sie mit etwaigen Anforderungen an (großflächige) Gewerbe- und Infrastruktureinrichtungen um?
- Welche Potenziale und Chancen einerseits und welche Hemmnisse und Restriktionen andererseits ergeben sich hieraus für eine nachhaltige Stadtentwicklung?

Der Großteil der Bevölkerung lebt gern in seiner Kleinstadt. Die hohe Zufriedenheit resultiert nicht nur aus einer zumindest in Westdeutschland hohen Eigentümerquote der Häuser und Wohnungen, sondern vor allem auch aus der naturräumlichen und landschaftlichen Umgebung.

Das neue oder stetige Bevölkerungswachstum erfordert Wohnungsneubau und eine Wohnungsbestandsentwicklung. Da alle Kleinstädte dem Postulat der Innenentwicklung einen hohen Stellenwert beimessen, ist die Erfüllung des Bedarfs nicht selten eine große Herausforderung. Knappe oder fehlende Innenentwicklungspotenziale aufgrund der topografischen Situation, landes- und regionalplanerischer Vorgaben erfordern für eine konsequente kommunale Innenentwicklungspolitik innovative Lösungen. Häufig lassen sich zudem Innenentwicklungspotenziale auch aufgrund der ablehnenden Haltung der bereits ansässigen Bevölkerung gegen weitere Verdichtungen, die daraus entstehenden Verkehrsbelastungen und Verluste von Freiflächen nicht realisieren. Hier bedarf es nicht nur stadtentwicklungspolitischer Kreativität, sondern auch intensiver Informations- und Beteiligungsstrategien, um in den Kleinstädten die Akzeptanz beispielsweise für ein weiteres Bevölkerungswachstum zu sichern bzw. zu gewinnen. Verschiedene Ansätze müssen ineinandergreifen, darunter z. B. die Einführung eines Baulückenkataster, eines demografieorientierten Bestandsmonitorings, eines „Nachnutzungsmanagements“, einer Nachverdichtungsstrategie, einer gezielten Vermarktung und Anpassung von Wohn- und Gewerbegebäuden, an Umnutzungen, einer Entwicklung neuer Wohnungsangebote und neuer Wohntypologien.

Viele der Kleinstädte in zentralen Lagen sind in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts stark gewachsen. Als eine weitere Herausforderung zählt der Umgang mit den Siedlungen und dem Gebäudebestand der 50er, 60er und 70er Jahre, in denen der Generationenwechsel ansteht und die überwiegend weder den heutigen energetischen noch gestalterischen Anforderungen an Wohnraum entsprechen. Gleichzeitig erfordern erhaltenswerte Gebäude(ensembles) und ehemals landwirtschaftlich genutzte Gebäude eine adäquate Behandlung – Sanierung/Modernisierung, Nachnutzung, Einfügen ins Stadtbild. Dabei müssen sich die Kleinstädte in zentralen Lagen auf veränderte Bedarfe einstellen und moderne attraktive Wohn- und Arbeitsorte für ihre Bewohnerinnen und Bewohner werden, ohne dabei Geschichte und Bestand zu vernachlässigen.

Aber auch die oft vorherrschenden, typischen kleinteiligen Mischgebiete mit Handel und Gewerbe sind herausfordernd, da sie kaum Raum für Erneuerung und Expansion aufweisen. Die Gewerbeflächenentwicklung unter dem Postulat der Innenentwicklung ist daher genauso herausfordernd wie die Wohnungsentwicklung.

Hinsichtlich interkommunaler Gewerbegebiete, Standort-/Regionalmarketing, technischer Infrastruktur oder gemeinsame Tourismusinformationen ist die interkommunale Kooperation am weitesten fortgeschritten und erprobt.

6.5 Standortfaktoren

- Welche Bedeutung kommt harten und weichen Standortfaktoren zu, wie wirken diese sowohl in der Strategieentwicklung als auch im Stadtmanagement und in der Stadtentwicklung?
- Welche Bedeutung haben spezifische Standortfaktoren wie zum Beispiel Kunst und Kultur in der eigenen Profilbildung?
- Wie stark ist die Urbanität der Kleinstädte in der eigenen Wahrnehmung präsent und wird für das Image nach außen genutzt?

Ein entscheidender Standortfaktor ist die Lage und Erreichbarkeit der Kommunen. Verkehrlich gut angebundene Kleinstädte haben bereits früher und intensiver von der Entwicklung des übergeordneten Zentrums profitieren können. Nähe und Anbindung allein sind jedoch kein Garant für eine positive Entwicklung, wenn diese nicht durch begleitende Strategien und Maßnahmen untermauert werden. Mittel- und langfristig kommt es auch auf die Qualität der Anbindung an, also auf einen hinreichend getakteten Schienenverkehr in die Zentren. Je weiter sich die Kleinstadt von dem

übergeordneten Zentrum entfernt, desto stärker sind alle Aktivitäten an die Bewerkstellung über den motorisierten Individualverkehr geknüpft.

Die generelle Internetverfügbarkeit ist in Kleinstädten - in zentralen wie in peripheren Lagen - unerlässlich und eine akute Herausforderung. Unterschiede zwischen den Kleinstädten in zentralen Lagen gibt es jedoch noch im Ausbau und im Anschluss an schnelles Internet bzw. Leitungen mit Übertragungsraten von mindestens 50 Mbit/s und mehr.

Die „Fach- und Arbeitskräftesicherung“ wird insbesondere in den Kleinstädten als Herausforderung gesehen, die durch industrielle oder gewerbliche Funktionen geprägt sind und/oder in denen die Dynamik der Oberzentren und Metropolen in die Kleinstädte des Umlandes ausstrahlen. Fehlende Fachkräfte sind in diesem Fall ein ernsthaftes Problem von Unternehmen und Dienstleistern, das von der ansässigen Wirtschaft in einigen Fällen besonders Engagement begründet. Neben unternehmerischen Strategien spielen hierbei zunehmend auch weiche Standortfaktoren wie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, die Verfügbarkeit von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen oder qualitativem Wohnraum in den Kommunen eine wichtige Rolle.

Auch in den Stadtverwaltungen gibt es zunehmend Probleme, Leitungspositionen und Fachplanungsstellen in den Bereichen Stadtentwicklung/Stadtplanung und Bauverwaltung neu oder nach zu besetzen. Angesichts der ohnehin kleineren Verwaltungen ist dies ein großes Problem vor allem im Hinblick auf die komplexer werdenden Planungsprozesse und das Handling des umfangreichen Förderinstrumentariums. Kleinstadtentwicklung bedarf unbedingt lokaler Steueringkapazitäten, um kommunalspezifische, in der Kleinstadtgesellschaft verankerte Entwicklungspfade zu sichern.

Zudem werden Handlungsbedarfe auch in Themenfeldern gesehen, die weniger mit Investitionen verknüpft sind, sondern das Leben in der Stadt und Region betreffen („Ausbau regionaler / interkommunaler Kooperation“, „sozialer Zusammenhalt“ und „Identitätsstärkung / Imagebildung“). In diesem Zusammenhang wird der Beitrag der Zivilgesellschaft zur Kleinstadtentwicklung immer bedeutender. Freiwilliges bürgerschaftliches bzw. unternehmerisches Engagement haben in den untersuchten Fallstudienstädten teilweise große Bedeutung und werden entsprechend von Politik und Verwaltung unterstützt. Darüber hinaus sind weitere Akteure wie soziale Träger, Verbände, Institutionen oder überkommunale Einrichtungen wie Hochschule oder Krankenhaus in den Kleinstädten unterschiedlich aktiv und sollten weiter an Relevanz gewinnen.

Eine besondere Herausforderung stellt darüber hinaus die Integration von Neubürgerinnen und Neubürgern dar. In allen Fallstudienstädten stellt sich die Aufgabe der Integration von Geflüchteten sowie in wachsenden Kleinstädten zusätzlich von Zuwanderern aus den Metropolen sowie den ländlichen Räumen. Um eine gemeinsame Identität zu entwickeln und soziale Spaltung zu verhindern, müssen Politik, Verwaltung, lokale Wirtschaft und Stadtgesellschaft gemeinsam Entwicklungsstrategien und Handlungskonzepte entwickeln.

Kulturelle Fragen sind freiwillige kommunale Leistungen, deren Bedeutung von den Kleinstädten zwar erkannt jedoch vor allem angesichts knapper Haushalte nur teilweise bearbeitet werden können. Die Kleinstadtbewohner nutzen vorhandene kulturelle und Freizeiteinrichtungen, können aber meist auch die vielfältigeren Angebote der Oberzentren gut erreichen. Unter den Bewohnern hat der Ausbau kultureller Infrastrukturen eine weniger dringliche Bedeutung als das Vorhandensein von Einrichtungen der Grundversorgung. Spezifische Angebote besitzen mitunter eine Anziehung für Tagestouristen, aber kaum darüber hinaus.

6.6 Steuerungsoptionen

- Welche Entwicklungsstrategien verfolgen Kleinstädte in zentralen Lagen?
- Welche Steuerungsinstrumente stehen den Kommunen zur Verfügung?
- Wie effektiv können diese genutzt werden?
- Welche Förderinstrumente werden in den Kleinstädten genutzt?
- Inwieweit sind die Förderinstrumente hinreichend, hilfreich oder unzureichend für die Bewältigung der Herausforderungen?

In allen Fallstudienstädten wurde deutlich, dass die Kleinstädte sich ihrer jeweiligen Entwicklungschancen bewusst sind und die stadtindividuellen Herausforderungen angenommen und Entwicklungsmöglichkeiten genutzt werden. Dies geschieht nicht nur auf der Basis integrierter Entwicklungskonzepte oder kommunaler Handlungsstrategien, sondern auch auf der Grundlage von in eigener Regie oder mit Dritten erarbeiteter Konzepte bzw. gemeinsamer Maßnahmen und Aktivitäten. Dabei verfügen die Städte, die die Programme der Städtebauförderung oder auch der

ländlichen Entwicklung in Anspruch nehmen, in der Regel auch über ein stadtweites oder teilräumliches integriertes Entwicklungskonzept.

Die Städtebauförderprogramme „Kleinere Städte und Gemeinden“, „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ und „Stadtumbau“ können und werden in den Kleinstädten erfolgreich eingesetzt. Sie tragen dazu bei, Stadt- und Ortskerne zu erhalten und zu stärken, Investitionen in den Bestand und die soziale Infrastruktur umzusetzen, Wohngebiete unterschiedlichen Alters an aktuelle Bedarfe anzupassen sowie interkommunale Kooperationen anzustoßen. Besondere Bedeutung hat auch die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und die Stärkung des sozialen Zusammenhalts. Die Anwendungspraxis ist jedoch, bedingt auch durch die unterschiedlichen Gemeinde- und Ortsstrukturen in den Ländern, verschieden. Zudem ist die Kompatibilität zu ländereigenen Programmen nicht immer gegeben bzw. unterschiedlich.

Auch viele Kleinstädte in zentralen Lagen können Förderprogramme aus der ländlichen Entwicklung für das Gemeindegebiet oder Ortsteile nutzen. Über diese können oftmals Mittel in den Themenfeldern Daseinsvorsorge, Grün- und Freiräume, freizeit- und sportorientierte Infrastruktur, Tourismus und anderes mehr in Anspruch genommen werden. Erforderlich ist es, dass diese oft auch aus europäischen Mitteln finanzierten Programme mit Landes- und Bundesprogrammen in den Kleinstädten, insbesondere aus der Städtebauförderung, abgestimmt sowie in kommunalen und regionalen integrierten Konzepten und Strategien sinnvoll verknüpft werden. Um dies zu erreichen, bedarf es einer höheren Kooperationsbereitschaft auf kommunaler sowie auf regionaler und Landesebene ebenso wie entsprechende Anregungen auf nationaler Ebene. Die oft unterschiedlichen Ressortzuständigkeiten für die (Klein-)Stadtentwicklung und ländliche Entwicklung auf Bundes- und Landesebene stehen einer stärkeren Verknüpfung bisher oft im Weg.

Gutes Verwaltungshandeln, passfähige Strategien und integrierte Konzepte sowie Möglichkeiten der Beteiligung und Mitwirkung sind unabdingbar, um die Zukunft in den Kleinstädten aktiv und lebenswert zu gestalten. Die Qualität vorhandener Konzepte und Strategien, von Beteiligungs- und Mitwirkungsstrukturen sowie Kooperationen unterschiedlicher Art haben erheblichen Einfluss auf die Handlungsmöglichkeiten sowie die Handlungsstrategien.

Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie von lokalen Akteuren wird in den untersuchten Kleinstädten ebenso selbstverständlich wie in großen Städten bei wichtigen stadtentwicklungspolitischen Konzepten und Strategien in verschiedenen Formaten durchgeführt (Ortsteilversammlungen, Werkstätten, Informationsveranstaltungen, regelmäßige Berichterstattungen, u. a.). Um jedoch den lokalspezifischen Besonderheiten einerseits und den Vorstellungen der Bürgerinnen und Bürger andererseits in integrierten Entwicklungsstrategien vollumfänglich gerecht werden zu können, bedarf es weiterer Impulse, von Inputs und Unterstützung von außen. Vielerorts werden diese Leistungen in den Kleinstädten klassisch durch externe Dienstleister erbracht. Es existieren darüber hinaus auch Vorstellungen darüber, die Potenziale von Hochschulen und Forschungseinrichtungen stärker zu nutzen. Einige der untersuchten Kleinstädte nutzen in diesem Zusammenhang auch bereits digitale Kommunikationsformate zur zeitnahen Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern (Baustelleninfos, Meldungen von akutem Handlungsbedarf im öffentlichen Raum, etc.).

6.7 Funktionsräumliche Zuordnung und Schlussfolgerungen für die Stadtentwicklungspolitik des Bundes

- Welche Rolle spielen Kleinstädte im bundesdeutschen Städtesystem heute und in naher Zukunft?
- Wie sind sie im Städtesystem verankert?
- Inwieweit sind Problemlagen zwischen Kleinstädten in zentralen Lagen und in peripheren Lagen identisch oder verschieden?
- Welche Schlussfolgerungen sind für die Stadtentwicklungspolitik des Bundes daraus zu ziehen?

Kleinstädte haben eine hohe Bedeutung im bundesdeutschen Städtesystem. Vor allem die Rolle der Kleinstädte in peripheren Lagen wird in der Regel durch die Landesplanung gestärkt. In zentralen Lagen wird die Bedeutung der Kleinstädte als Städte innerhalb des engeren und weiteren suburbanen Raumes noch nicht hinreichend erkannt. Dabei haben die Kleinstädte als zentrale Orte und Versorgungszentren auch in diesen Regionen eine große Bedeutung für die Bevölkerung. Eine abschließende Bewertung dieser Bedeutung ist durch dieses Forschungsprojekt jedoch noch nicht gegeben. Weitere Untersuchungen müssen sich anschließen.

Die Kleinstädte fühlen sich allerdings nicht hinreichend als gleichberechtigte Partner von den Metropolen, Regiopolen und sonstigen Oberzentren ernst genommen. Ihre Belange, nach eigenen Vorstellungen wachsen und sich entwickeln zu können, sehen sie oft durch den Druck stark wachsender Metropolen konterkariert. Zu prüfen wäre daher eine stärkere Berücksichtigung der Stadt-Umland-Beziehungen und -Verflechtungen im Rahmen von Förderprogrammen oder

auch die Anwendung spezifischer Förderprogramme.⁵ In den vom BBSR betreuten Projekten der Nationalen Stadtentwicklungspolitik und dem Programm „Nationale Projekte des Städtebaus“ sowie der „Forschungsinitiative Zukunft Bau“ sind Kleinstädte (sowohl in zentralen als auch in peripheren Lagen) zwar grundsätzlich mit angesprochen, aber gemessen an ihren Einwohneranteilen gegenüber Groß- und Mittelstädten noch immer unterrepräsentiert. Um ihre Repräsentanz zu erhöhen, könnten z. B. die themenspezifischen Aufrufe entsprechend ausgestaltet werden.

Hohes Potenzial zur Entwicklung und Unterstützung der Kleinstädte besitzen die Städtebauförderprogramme, rund ein Drittel der Bundesmittel kommt diesen Kommunen zugute. Die Anwendungspraxis ist, bedingt auch durch die unterschiedlichen Gemeinde- und Ortsstrukturen in den Ländern, unterschiedlich. Zudem ist die Kompatibilität zu eigenen Programmen der Länder nicht immer gegeben bzw. unterschiedlich. Sinnvoll wäre daher eine weitere Harmonisierung der Programme. Eingeleitet werden könnte dies durch eine bundesweite ländervergleichende Studie verbunden mit Expertenworkshops mit Ländervertretern, um einen Überblick über die Praxis zu erhalten und ggf. wechselseitige Anregungen zu geben. Hier könnten auch europäische Erfahrungen einfließen. Zudem könnte dieser Aspekt ein zentraler Gegenstand eines spezifischen Forschungsfeldes innerhalb von ExWoSt oder MORO sein oder in der Begleitforschung der Städtebauförderung aufgegriffen werden.

Rechtliche und finanzielle Anreize für eine verstärkte Innenentwicklung in den Kommunen können vor dem Hintergrund dieser Studie als grundsätzlich sinnvoll und unterstützenswert eingestuft werden. Den Kleinstädten und Gemeinden könnten damit Optionen zur Stärkung ihrer Stadtzentren sowie wachsenden Kleinstädten zur Erschließung brachliegender oder untergenutzter Flächen eröffnet werden. Insbesondere Kleinstädte in zentralen Lagen mit dynamischer Entwicklung setzen zunehmend Instrumente wie das Baulücken- oder Leerstandskataster ein oder entwickeln Aktivierungsstrategien unter Einsatz der Instrumente des BauGB. Die Umsetzung dieser Instrumente kann aber vor Ort durchaus auf politische Hemmnisse und Widerstände der Bevölkerung (z. B. bei der Verdichtung von Wohngebieten) stoßen. Hier könnte daher ein Innenentwicklungsmanager als Mittler zwischen den Interessen sinnvoll sein.⁶ Förderprogramme von Bund und Ländern sollten auf die Möglichkeit der Finanzierung solcher Maßnahmen geprüft werden, auch in einem eigenen ExWoSt-Forschungsfeld können solche Ansätze zusammen mit Kommunen erprobt werden.

In den Themen- und Handlungsfeldern, in denen die Städte und Gemeinden nur wenig eigene Spielräume haben (beispielsweise Verkehr und Mobilität, Fachkräfte und Arbeitsmarkt) sind Bund und Länder gefragt, ihrer jeweiligen Verantwortung nachzukommen und den Kleinstädten Handlungsoptionen zu eröffnen. Die Städte sind aufgefordert, durch die Vernetzung mit lokalen Akteuren (Unternehmen, Vereine, Verbände, etc.) Handlungspotenziale zu erschließen. Instrumente von Bund und Ländern sollten daher auch diese Akteure in den Blick nehmen.

Das Spektrum der Herausforderungen für die Kleinstädte in zentralen Lagen ist groß. Kleinstädte sollten durch geeignete Instrumente verstärkt ermutigt und ertüchtigt werden, ihre Handlungsmöglichkeiten und Entwicklungspotenziale selbst noch besser zu erkennen, zu analysieren und Perspektiven für ihre Kleinstädte zu entwickeln. Dazu zählen neben gesamtstädtischen Entwicklungskonzepten oder teilräumlichen Konzepten beispielsweise Baulückenkataster, die Verknüpfung städtischer mit ländlicher Entwicklung, gezielte sektorale Konzepte und Vorschläge zur regionalen bzw. interkommunalen Zusammenarbeit sowie Vermarktung/ Profilierung. Einige Länder haben dazu bereits Leitfäden, Ratgeber etc. herausgegeben oder Plattformen für den regionalen und länderbezogenen Informationsaustausch etabliert. Diese Angebote sollten noch weiter ausgebaut werden.

Die Kleinstädte müssen in die Lage versetzt werden, diese Themen inhaltlich zu bearbeiten und Vorhaben in der Praxis umzusetzen. Der Zugang zu und das Wissen um Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten sind dabei essentiell. Zugleich sind die Kleinstädte selbst gefordert, aufbauend auf ihrer jeweiligen Ausgangssituation eigenständig die notwendigen Konzepte und Strategien zu entwickeln. Dazu braucht es qualifiziertes Personal, den politischen Willen in den Kommunen sowie die Bereitschaft, bisherige oder „liebgewonnene“ Erkenntnisse zu hinterfragen.

Die Themen Fortbildung, Beratung und Wissenstransfer sind in diesem Zusammenhang von ebenso großer Bedeutung wie eine ausreichende Personal- und Finanzausstattung der Kommunen. Hier sollte geprüft werden, ob die bestehenden Beratungs-, Fortbildungs- und Unterstützungsangebote auf Bundes- und Länderebene, bei Vereinen und Verbänden ausreichend sind, um den Bedürfnissen gerade der Kleinstädte gerecht zu werden.

Sinnvoll erscheint einerseits der Aufbau eines kontinuierlichen Wissenstransfers, einer Informationsplattform und der Kompetenzstärkung auf Bundesebene, wie es mit den aktuellen Überlegungen zu einer Kleinstadtakademie ange-

⁵ Beispielsweise hat das Land Brandenburg mit dem „Stadt-Umland-Wettbewerb“ 2015 Mittel der verschiedenen europäischen Strukturfonds in Mittelzentren und Städten mit ihrem Umland gebündelt.

⁶ Das laufende ExWoSt-Forschungsfeld „Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen in wachsenden Kommunen – Erhebung und Erprobung von Bausteinen eines aktiven Managements“ greift dies auf. Ergebnisse liegen voraussichtlich Ende 2019 vor.

dacht ist. Dabei sollten auch Ansätze und Erkenntnisse aus anderen Politikfeldern mit stadtentwicklungsbezogenen Ansätzen und Strategien zusammengeführt und integriert werden. Diese sollte sich von den bereits bestehenden Angeboten der Bundestransferstellen für die Programme der Städtebauförderung unterscheiden, um keine Doppelangebote zu etablieren.

Ferner sollte geprüft werden, ob in den Ländern und/ oder auf regionaler Ebene Angebote für den regionalen Austausch und den interkommunalen Dialog, für die Beratung bzgl. Handlungs- und Fördermöglichkeiten und zur Unterstützung bei der Umsetzung von Maßnahmen, beispielsweise in Form von Kleinstadtlotsen geschaffen werden können. Auch hier gilt es, sinnvolle Möglichkeiten und Ansätze ergänzend zu bereits bestehenden Angeboten (z. B. Nachhaltigkeitszentrum Thüringen, betrieben vom Verein Zukunftsfähiges Thüringen e. V.) zu gestalten.

Anhang

Literatur

Backhaus, Klaus; Erichson, Bernd; Plinke, Wulff; Weiber, Rolf, 2016: Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung. Berlin, Heidelberg.

Baumgart, Sabine; Flacke, Johannes; Grüger, Christine; Lütke, Petra und Rüdiger, Andrea (Hrsg.), 2004: Klein- und Mittelstädte – Verkleinerte Blaupausen der Großstadt? Dokumentation des Expertenkolloquiums am 29. April 2004 an der Universität Dortmund.

BBSR (Hrsg.), 2018a: Potenziale von Kleinstädten in peripheren Lagen, ein ExWoSt-Forschungsfeld. ExWoSt-Informationen 50/3, Bonn.

BBSR, 2018: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/regionen/StadtLandRegionen/SLR_node.html (Stand: 23.07.2019).

BBSR, 2018: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/Raumtypen2010_vbg/raumtypen2010_node.html (Stand: 23.07.2019).

BBSR (Hrsg.), 2018d: Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Bausteine aus der Praxis der Zentrenentwicklung. Vierter Statusbericht zum Zentrenprogramm der Städtebauförderung.

BBSR (Hrsg.), 2018: INKAR – Indikatoren zur Raum- und Stadtentwicklung, abrufbar unter: <https://www.inkar.de/> (Stand 15.4.2019).

BBSR (Hrsg.), 2017: Laufende Stadtbeobachtung – https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp_node.html (Stand: 23.07.2019).

BBSR (Hrsg.), 2015b: Wachsen oder schrumpfen? BBSR-Typisierung als Beitrag für die wissenschaftliche und politische Debatte. BBSR-Analysen Kompakt 12/2015, Bonn.

BBSR (Hrsg.), 2012: Klein- und Mittelstädte in Deutschland - eine Bestandsaufnahme, BBSR-Analysen Bau.Stadt. Raum, Band 10, Bonn, 2012.

BBSR (Hrsg.), 2010: Landleben – Landlust? Wie Menschen in Kleinstädten und Landgemeinden über ihr Lebensumfeld urteilen. BBSR-Berichte KOMPAT 10/1020.

Bell, David; Jayne, Mark, 2009: Small cities? Towards a Research Agenda.

Blotevogel, Hans-Heinrich, 2006: Gemeindetypisierung Nordrhein-Westfalens nach demographischen Merkmalen. In: Räumliche Konsequenzen des Demographischen Wandels Teil 8, S. 17-33.

Böhnke, Petra; Kohler, Ulrich, 2008: Im richtigen Alter am richtigen Ort: Lebenszufriedenheit in Europa. In: Rehberg, Karl-Siegbert und Deutsche Gesellschaft für Soziologie (DGS) (Hrsg.): Die Natur der Gesellschaft: Verhandlungen des 33. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in Kassel 2006. Teilbd. 1 u. 2. Frankfurt am Main: Campus-Verl., 2008. - ISBN 978-3-593-38440-5, 2463-2473. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ss0ar-151873>.

Bortz, Jürgen; Schuster, Christof, 2010: Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler. 7. Auflage. Berlin [u. a]: Springer.

Brake, Klaus; Herfert, Günter, 2012: Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland, Wiesbaden.

Brombach, Karoline; Jessen, Johann, 2005: Kleinstädte in Großstadregionen. Funktionsräumliche Spezialisierung und Zentrumsfunktion am Beispiel Region Stuttgart, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 8.2005.

BKG Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (Hrsg.), 2018: <https://www.bkg.bund.de/DE/Produkte-und-Services/Shop-und-Downloads/Landkarten/Karten-Downloads/karten-downloads.html>

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, 2012: Familienreport 2012, <https://www.bmfsfj.de/bmfsfj/service/publikationen/familienreport-2012-/75292?view=DEFAULT>

Bundesstiftung Baukultur (Hrsg.), 2017: Baukultur Bericht Stadt und Land 2016/17. Bearbeitung: DiFU Berlin und Forschungsgruppe Stadt und Dorf/Berlin, Berlin. www.bundesstiftung-baukultur.de/baukulturbericht/der-baukulturbericht-auf-deutsch-englisch-franzoesisch, Aufruf 23.10.2018.

Fricke, Axel, 2015: Reurbanisierung als stadtpolitische Herausforderung. Positionspapier zum Umgang mit dem Trend in der Stadt, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Axel Fricke, Stefan Siedentop, Philip Zakrzewski Hrsg. 2015): Reurbanisierung in Baden-Württembergischen Stadtregionen, ARL-Arbeitsbericht 14, Hannover, S. 171-187.

Garreau, Joel, 1991: Edge City: Life on the New Frontier, New York.

Gatzweiler, Dr. Hans-Peter, 2012: Klein- und Mittelstädte in Deutschland – Herausforderungen und Perspektiven, Vortrag im Ausschuss für Städtebau und Umwelt des DStGB am 22./23. Oktober 2012 in Weimar.

Hannemann, Christine, 2018: Kleine Stadt, was nun?, in: Reimann, Bettina; Kirchhoff, Gudrun; Pätzold, Ricarda; Strauss, Wolf-Christian (Hrsg.), 2018: Vielfalt gestalten – Integration in Klein- und Mittelstädten, Edition DiFU Stadt, Forschung, Praxis, Berlin; S. 45 – 62.

Köhler, Stefan, 2007: Wachstumsregionen fernab der Metropolregionen. Chancen, Potenziale, Strategien, Hannover.

Läpple, Dieter; Soyka, Andrea, 2007: Stadt – Zwischenstadt – Stadtregion. Raumwirtschaftliche Transformationen in der Stadtregion Frankfurt/Rhein-Main, Wuppertal.

Langhagen-Rohrbach, Christian, 2005: Der Einzelhandel in der „Zwischenstadt Rhein-Main“ – Fallstudie Nidderau-Windecken, Frankfurt.

Milbert, Antonia, 2011: Regionalentwicklung auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit. Aktuelle Ergebnisse des BBSR-Indikatorenkonzepts. BBSR-Berichte KOMPAKT 4/2011. Bonn.

Milbert, Antonia, 2013: Vom Konzept der Nachhaltigkeitsindikatoren zum System der regionalen Nachhaltigkeit. Informationen zur Raumentwicklung 1/2013. Bonn.

Moser, Claus Adolf; Scott, Wolf, 1961: British towns: a statistical study of their social and economic differences (No. 2). Edinburgh: Oliver.

Müller, Wolfgang; Rohr-Zänker, Ruth, 2006: Wachstumsprozesse an der städtischen Peripherie – ökonomische und ökologische Potenziale für Verdichtungsräume? Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforchung GmbH an der Universität Hannover.

Reichenbach-Behnisch, Jana; Flämig, Antje; Kasek, Jürgen; Kröckel, Jens; Freund, Eugenia, 2012: Aktivieren des Stadtzentrums von Kleinstädten durch die verknüpfte Anwendung erfolgreicher Modelle aus Großstädten und ländlichen Regionen wie innovatives Leerstandsmanagement, installieren multipler Häuser und Förderung alternativer Wohnformen für die Generation Plus, Stuttgart.

Reimann, Bettina; Kirchhoff, Gudrun; Pätzold, Ricarda; Strauss, Wolf-Christian (Hrsg.), 2018: Vielfalt gestalten – Integration in Klein- und Mittelstädten, Edition DiFU Stadt, Forschung, Praxis, Berlin.

Schmitz-Veltin, Ansgar, 2015: Reurbanisierung im Kontext einer neuen Unübersichtlichkeit regionaler Entwicklungsmuster, das Beispiel der Stadtregion Stuttgart, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Axel Fricke, Stefan Siedentop, Philip Zakrzewski Hrsg. 2015): Reurbanisierung in Baden-Württembergischen Stadtregionen, ARL-Arbeitsbericht 14, Hannover, S. 77-96.

Schultz, A.; Brandt, P., 2016: Demographie Typisierung für Kommunen. Methodisches Vorgehen und empirische Befunde – Berichtsjahr 2013.

Siedentop, Stefan, 2008: Die Rückkehr der Städte? Zur Plausibilität der Reurbansierungshypothese, in: Informationen zur Raumentwicklung 3/42008, S. 193-210.

Sieverts, Thomas, 1997: Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Braunschweig: Vieweg.

Vincenzotti, Vera, 2011: Der „Zwischenstadt“-Diskurs. Eine Analyse zwischen Wildnis, Kulturlandschaft und Stadt, Bielefeld.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1:	Zufriedenheit mit Stadt, Wohnen, sozialem Zusammenhalt und Politik nach Städten	7
Figure 1.1:	Satisfaction with the town, housing, social cohesion and politics according to towns	12
Abbildung 3.1:	Methodischer Prozess der Bestandsaufnahme zu Kleinstädten in Deutschland	20
Abbildung 3.2:	Phasenmodell der Stadtentwicklung nach Schmitz-Veltin (2015)	22
Abbildung 3.3:	Stadtregionale Entwicklungsstufen der Kleinstädte	24
Abbildung 3.4:	Regionsklassifikation	29
Abbildung 3.5:	Klassifikation der Kleinstädte	31
Abbildung 3.6:	Zusammenführung der Regional- und Kleinstadtklassifikation	33
Abbildung 3.7:	Methodischer Ablauf der qualitativen Analysen	36
Abbildung 4.1:	Lage der Fallstudienstädte in Deutschland	38
Abbildung 4.2:	Gegenüberstellung Auspendler Neu-Anspach und Einpendler Damme	50
Abbildung 4.3:	Berufsabschluss der Befragten nach Städten	51
Abbildung 4.4:	Zufriedenheit mit Stadt, Wohnen, sozialem Zusammenhalt und Politik nach Städten	52
Abbildung 4.5:	Positive und negative Aspekte aus Sicht der Bewohner von Damme	53
Abbildung 4.6:	Wohnungstypen und Wohnungseigentumsstruktur der befragten Haushalte	53
Abbildung 4.7:	Relative Wohnkosten nach Städten	54
Abbildung 4.8:	Bedeutung und Bewertung von Infrastruktureinrichtungen in den acht Untersuchungsstädten	55
Abbildung 4.9:	Handlungsbedarf für Infrastruktureinrichtungen nach Fallstudienstädten	56
Abbildung 4.10:	Vorhandensein eines Internet-Anschlusses im Haushalt	57
Abbildung 4.11:	Fahrzeit einfacher Weg Wohnen-Arbeit nach Städten	58
Abbildung 4.12:	Benutztes Verkehrsmittel Wohnen-Arbeit nach Städten	58
Abbildung 4.13:	Relative Mobilitätskosten nach Städten	59

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.1:	Übersicht der Kleinstadttypen in zentralen Lagen über stadtregionale Lagen	6
Table 1.1:	Overview of small-town types in central locations across urban-regional locations	11
Tabelle 3.1:	Übersicht der Kleinstädte in zentralen und peripheren Lagen	22
Tabelle 3.2:	Hauptkomponentenladungen und Untersuchungsindikatoren	26
Tabelle 3.3:	Hauptkomponentenladungen der Regionscluster	28
Tabelle 3.4:	Hauptkomponentenladungen der Kleinstadtcluster	30
Tabelle 3.5:	Übersicht der Kleinstädte und der Entwicklungsindikatoren in zentraler und peripherer Lag	34
Tabelle 3.6:	Übersicht der Fallstudienstädte unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Clusteranalyse	35
Tabelle 3.7:	Übersicht der Fallstudienstädte unter Berücksichtigung des Stadtentwicklungsmodells	35
Tabelle 4.1:	Ausgewählte Grunddaten der Fallstudienstädte	48
Tabelle 4.2:	Zusammensetzung der Befragten nach Geschlecht und Alter	50

Bildnachweis

Seite 39, links:	complan Kommunalberatung GmbH
Seite 39, rechts:	complan Kommunalberatung GmbH
Seite 40, links:	Stadt Damme
Seite 40, rechts:	IfS
Seite 41, links:	IfS
Seite 41, rechts:	Gemeinde Hiddenhausen
Seite 42, links:	Stadt Neu-Anspach
Seite 42, rechts:	Stadt Neu-Anspach

Seite 43, links: Stadt Nidda
Seite 43, rechts: Stadt Nidda
Seite 44: complan Kommunalberatung GmbH
Seite 45: Stadt Velten
Seite 46: Stadt Wildau

Haushaltsbefragung

Im Rahmen eines Forschungsprojekts des Bundesbauministeriums zum Thema „Lage und Zukunft der Kleinstädte in zentralen Lagen“ führen wir in ausgewählten Kleinstädten Fallstudien durchgeführt. Im Vorfeld führen wir kurze Haushaltsbefragungen durch, um die Lebens- und Arbeitssituation der Bewohner_innen, ihre Einschätzungen und Wünsche kennen zu lernen. Bitte füllen Sie den Fragebogen in den nächsten 14 Tagen aus und senden ihn im beiliegenden Umschlag protofrei an das IfS Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH, Lützowstraße 93, 10785 Berlin zurück. Ihre Angaben werden vom IfS streng vertraulich behandelt. Die Auswertung der Ergebnisse erfolgt ausschließlich anonym. Die Ergebnisaufbereitung lässt keine Rückschlüsse auf einzelne Personen zu. Für weitere Auskünfte können Sie mich gerne kontaktieren: Frau Winkler-Kühlken unter der Telefonnummer 030 250 007 33.

Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens: Bitte kreuzen Sie die für Sie zutreffenden Angaben in dem Kästchen an, tragen Text oder Ziffern ein. Soweit kein Hinweis auf Mehrfachnennungen gegeben wird, steht nur eine Antwortmöglichkeit pro Frage zur Verfügung.

1. Wie zufrieden sind Sie mit dem Leben in der Stadt?

Sehr zufrieden <input type="checkbox"/>	Eher zufrieden <input type="checkbox"/>
Teils/teils <input type="checkbox"/>	Eher unzufrieden <input type="checkbox"/>
Völlig unzufrieden <input type="checkbox"/>	Weiß nicht <input type="checkbox"/>

3. Welche Gründe gab es für die Wohnortwahl (Mehrfachnennungen sind möglich)?

1. Familiäre (z. B. Familiengründung, Elternunterstützung) <input type="checkbox"/>
2. Berufliche (Arbeitsplatzwechsel, Unternehmensgründung) <input type="checkbox"/>
3. Ökonomische (günstigere Preise Eigentum, Miete) <input type="checkbox"/>
4. Ökologische (gesünder leben, Naturnähe, mehr Freiraum) <input type="checkbox"/>
5. Soziale (Nachbarschaften, Freunde, Vereinsleben etc.) <input type="checkbox"/>
6. Angebot an sozialer Infrastruktur (Kitas, Schulen, Ausbildungsmöglichkeiten) <input type="checkbox"/>
7. Gute Ausstattung mit Nahversorgung und Dienstleistungen <input type="checkbox"/>
8. Sonstige _____ <input type="checkbox"/>

6. Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Wohnsituation

Sehr zufrieden <input type="checkbox"/>	Eher zufrieden <input type="checkbox"/>
Teils/teils <input type="checkbox"/>	Eher unzufrieden <input type="checkbox"/>
Völlig unzufrieden <input type="checkbox"/>	Weiß nicht <input type="checkbox"/>

8. Wie lange sind Sie durchschnittlich von der Wohnung zum Arbeitsort unterwegs?

unter 15 Minuten <input type="checkbox"/>	15 bis unter 30 Minuten <input type="checkbox"/>
30 bis unter 45 Minuten <input type="checkbox"/>	45 bis unter 60 Minuten <input type="checkbox"/>
über 60 Minuten <input type="checkbox"/>	Weiß nicht <input type="checkbox"/>

2. Seit wann leben Sie in der Stadt?

Bereits seit vor 1989 <input type="checkbox"/>	Seit 1990 bis 1999 <input type="checkbox"/>
Seit 2000 bis 2010 <input type="checkbox"/>	seit 2011 <input type="checkbox"/>

4. In welchem Gebäudetyp liegt Ihre Wohnung und wie groß ist sie?

Ein- bzw. Zweifamilienhaus <input type="checkbox"/>
Mehrfamilienhaus <input type="checkbox"/>
Sonstiges <input type="checkbox"/>
Die Wohnung/das Haus hat eine Wohnfläche von _____ m ²

5. In welcher Gegend liegt Ihre Wohnung

Stadtzentrum <input type="checkbox"/>
Stadttrand <input type="checkbox"/>
Eigenständiger Ortsteil <input type="checkbox"/>
Sonstige _____ <input type="checkbox"/>

7. Sind Sie Mieter oder Eigentümer?

Mieter <input type="checkbox"/>
Eigentümer <input type="checkbox"/>
Sonstiges _____ <input type="checkbox"/>

9. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie für den Weg zum Arbeitsplatz (Mehrfachnennungen)

keines, fußläufig zu erreichen <input type="checkbox"/>
Fahrrad <input type="checkbox"/>
ÖPNV öffentlicher PersonenNahverkehr <input type="checkbox"/>
SPNV spurgebundener PersonenNahverkehr <input type="checkbox"/>
Pkw <input type="checkbox"/>

10. Gibt es in Ihrem Haushalt einen PKW?

ja, einen Pkw	<input type="checkbox"/>
ja, mehrere Pkw	<input type="checkbox"/>
nein	<input type="checkbox"/>

12. Wie zufrieden sind Sie mit der Verwaltung/politischen Vertretung der Stadt?

Sehr zufrieden	<input type="checkbox"/>	Eher zufrieden	<input type="checkbox"/>
Teils/teils	<input type="checkbox"/>	Eher unzufrieden	<input type="checkbox"/>
Völlig unzufrieden	<input type="checkbox"/>	Weiß nicht	<input type="checkbox"/>

11. Verfügt Ihr Haushalt über einen Internetanschluss?

ja, schnelles Internet (50 MBit/s/)	<input type="checkbox"/>
ja, normales Internet	<input type="checkbox"/>
nein	<input type="checkbox"/>
Sonstige _____	<input type="checkbox"/>

13. Wie zufrieden sind Sie mit dem sozialen Zusammenhalt in der Stadt?

Sehr zufrieden	<input type="checkbox"/>	Eher zufrieden	<input type="checkbox"/>
Teils/teils	<input type="checkbox"/>	Eher unzufrieden	<input type="checkbox"/>
Völlig unzufrieden	<input type="checkbox"/>	Weiß nicht	<input type="checkbox"/>

14. Für die Lebensqualität ist die wohnungsnah Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastruktureinrichtungen wichtig. Bitte geben Sie an, wo und in welchen Entfernungen sich die folgenden Angebote ungefähr befinden ...

	am Wohnort fußläufig bis 500 m	am Wohnort (Zentrum)	im Nachbarort	in der nächsten Stadt
14a Geschäfte für den täglichen Bedarf (Lebensmittel, Zeitungen etc.)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14b Geschäfte für den längerfristigen Bedarf (Bekleidung, Möbel, Elektrogeräte etc.)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14c Post, Banken und Kreditinstitut	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14d Restaurants und Gaststätten	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14e private Dienstleister (Friseur, Reinigung, Schuster)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14f öffentlicher Personennahverkehr	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14g Regionalbahnhof	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14h IC/ICE-Bahnhof	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14i schnelles Internet/Breitband	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14j Arzt (Allgemeinmediziner)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14k Zahnarzt	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14l Augenarzt	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14m weitere Fachärzte	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14n Apotheke	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14o Krankenhaus	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14p ambulante Pflegeeinrichtungen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14q stationäre Pflegeeinrichtungen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14r Polizei/polizeilicher Notfalldienst	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14s kulturelle Angebote und Einrichtungen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14t Freizeitangebote für ältere Menschen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14u Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14v Grünanlagen und Parks	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14w Kindergärten	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14x Grundschulen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
14w Oberschulen/weiterführende Schulen	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>

15. Bitte bewerten Sie nun die verschiedenen Infrastrukturangebote und teilen uns mit, wie wichtig sie Ihnen sind (A) und wie zufrieden sie im Einzelnen damit sind (B)!

A: Wie wichtig sind Ihnen folgende Infrastrukturangebote?							B: Wie zufrieden sind Sie mit folgenden Infrastrukturangeboten?					
Sehr wichtig	Eher wichtig	Teils/teils	Weniger wichtig	Völlig unwichtig	Keine Angabe		Sehr zufrieden	Eher zufrieden	Teils/teils	Eher unzufrieden	Völlig unzufrieden	Keine Angabe
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Geschäfte für den täglichen Bedarf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Geschäfte für den längerfristigen Bedarf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Post, Banken und Kreditinstitut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Restaurants und Gaststätten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Private Dienstleister (Friseur, Reinigung, Optiker)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Öffentlicher Personennahverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Regionalbahnhof	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	IC/ICE-Bahnhof	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Schnelles Internet/Breitband	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Arzt (Allgemeinmediziner)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zahnarzt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Augenarzt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Weitere Fachärzte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Apotheke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Krankenhaus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ambulante Pflegeeinrichtungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Stationäre Pflegeeinrichtungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Polizei/polizeilicher Notfalldienst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kulturelle Angebote und Einrichtungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Freizeitangebote für ältere Menschen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Grünanlagen und Parks	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kindergärten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Grundschulen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Oberschulen/weiterführende Schulen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Universität/Hochschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16. Was gefällt Ihnen besonders gut an Ihrer Stadt, womit würden Sie für Ihre Stadt werben? (Stichworte)

17. Was sind die größten Probleme, die aus Ihrer Sicht dringend gelöst werden müssen? (Stichworte)

--

Nun kommen noch ein paar Fragen zu Ihrem Haushalt

18. Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt? (Sie eingeschlossen)

1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
Mehr als 4 <input type="checkbox"/>	

19. Wie hoch ist Ihr monatliches Netto-Haushaltseinkommen?

Unter 1.000 <input type="checkbox"/>	1.000-2.000 <input type="checkbox"/>
2.000-3.000 <input type="checkbox"/>	3.000-4.500 <input type="checkbox"/>
Über 4.500 <input type="checkbox"/>	

20. Wie viel Prozent Ihres monatlichen Einkommens geben Sie rd. aus für?

Wohnen (Nettokalmmiete plus Nebenkosten)	Prozent
Mobilität (Fahrkarten, Benzin etc.)	Prozent
Kultur und Sport	Prozent
tägliche Versorgung	Prozent

21. Bitte machen Sie in der folgenden Tabelle zu jeder Person ab 18 Jahren im Haushalt noch einige statistische Angaben!

	1. Person (Befragter)	2. Person	3. Person	4. Person
Alter (Jahre)	Jahre	Jahre	Jahre	Jahre
Geschlecht	1 <input type="checkbox"/> männlich 2 <input type="checkbox"/> weiblich	1 <input type="checkbox"/> männlich 2 <input type="checkbox"/> weiblich	1 <input type="checkbox"/> männlich 2 <input type="checkbox"/> weiblich	1 <input type="checkbox"/> männlich 2 <input type="checkbox"/> weiblich
Geboren in				
Höchster Berufsabschluss	1 <input type="checkbox"/> ungelernt 2 <input type="checkbox"/> Berufsausbildung 3 <input type="checkbox"/> Meister 4 <input type="checkbox"/> Fachschule 5 <input type="checkbox"/> Hochschule 6 <input type="checkbox"/> noch in Berufsausbildung	1 <input type="checkbox"/> ungelernt 2 <input type="checkbox"/> Berufsausbildung 3 <input type="checkbox"/> Meister 4 <input type="checkbox"/> Fachschule 5 <input type="checkbox"/> Hochschule 6 <input type="checkbox"/> noch in Berufsausbildung	1 <input type="checkbox"/> ungelernt 2 <input type="checkbox"/> Berufsausbildung 3 <input type="checkbox"/> Meister 4 <input type="checkbox"/> Fachschule 5 <input type="checkbox"/> Hochschule 6 <input type="checkbox"/> noch in Berufsausbildung	1 <input type="checkbox"/> ungelernt 2 <input type="checkbox"/> Berufsausbildung 3 <input type="checkbox"/> Meister 4 <input type="checkbox"/> Fachschule 5 <input type="checkbox"/> Hochschule 6 <input type="checkbox"/> noch in Berufsausbildung
Erwerbssituation	1 <input type="checkbox"/> Angestellte/Beamte 2 <input type="checkbox"/> Auszubildender 3 <input type="checkbox"/> selbständig 4 <input type="checkbox"/> arbeitslos 5 <input type="checkbox"/> Schüler/Student 6 <input type="checkbox"/> Hausfrau/-mann 7 <input type="checkbox"/> in Rente 8 <input type="checkbox"/> Sonstiges	1 <input type="checkbox"/> Angestellte/Beamte 2 <input type="checkbox"/> Auszubildender 3 <input type="checkbox"/> selbständig 4 <input type="checkbox"/> arbeitslos 5 <input type="checkbox"/> Schüler/Student 6 <input type="checkbox"/> Hausfrau/-mann 7 <input type="checkbox"/> in Rente 8 <input type="checkbox"/> Sonstiges	1 <input type="checkbox"/> Angestellte/Beamte 2 <input type="checkbox"/> Auszubildender 3 <input type="checkbox"/> selbständig 4 <input type="checkbox"/> arbeitslos 5 <input type="checkbox"/> Schüler/Student 6 <input type="checkbox"/> Hausfrau/-mann 7 <input type="checkbox"/> in Rente 8 <input type="checkbox"/> Sonstiges	1 <input type="checkbox"/> Angestellte/Beamte 2 <input type="checkbox"/> Auszubildender 3 <input type="checkbox"/> selbständig 4 <input type="checkbox"/> arbeitslos 5 <input type="checkbox"/> Schüler/Student 6 <input type="checkbox"/> Hausfrau/-mann 7 <input type="checkbox"/> in Rente 8 <input type="checkbox"/> Sonstiges
Lage des Arbeits-/ Ausbildungsplatzes	1 <input type="checkbox"/> nicht erwerbstätig 2 <input type="checkbox"/> am Wohnort 3 <input type="checkbox"/> Nachbarort 4 <input type="checkbox"/> Landkreis 5 <input type="checkbox"/> weitere Teile 6 <input type="checkbox"/> andere Bundesländer/Ausland	1 <input type="checkbox"/> nicht erwerbstätig 2 <input type="checkbox"/> am Wohnort 3 <input type="checkbox"/> Nachbarort 4 <input type="checkbox"/> Landkreis 5 <input type="checkbox"/> weitere Teile 6 <input type="checkbox"/> andere Bundesländer/Ausland	1 <input type="checkbox"/> nicht erwerbstätig 2 <input type="checkbox"/> am Wohnort 3 <input type="checkbox"/> Nachbarort 4 <input type="checkbox"/> Landkreis 5 <input type="checkbox"/> weitere Teile 6 <input type="checkbox"/> andere Bundesländer/Ausland	1 <input type="checkbox"/> nicht erwerbstätig 2 <input type="checkbox"/> am Wohnort 3 <input type="checkbox"/> Nachbarort 4 <input type="checkbox"/> Landkreis 5 <input type="checkbox"/> weitere Teile 6 <input type="checkbox"/> andere Bundesländer/Ausland

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme an der Befragung!