

Hermann Ulm

Tote Hose Innenstadt?

Das Problem der verödenen Ortskerne in Städten
und Dörfern des ländlichen Raums

mit 3 Fotos

1 Vorbemerkung

Prozesse sozioökonomischer Entwertung und Verödung im Bereich der Stadt- bzw. Ortskerne stellen Städte und Dörfer vor allem in peripher-ländlichen Regionen seit Jahren vor wachsende Probleme. Aber auch in zentrennahen, suburbanen Gemeinden stehen dem Wachstum an den Rändern vielfach Funktionsverluste in den Innenbereichen gegenüber. Auf der Maßstabsebene der großstädtischen Agglomerationen



Foto 1: Sanierungsmaßnahmen der vergangenen Jahre prägen das Bild im historischen Stadtkern von Feuchtwangen



Foto 2: Historisches, teilweise leerstehendes Wohn- und Geschäftsgebäude in der Feuchtwangener Innenstadt; partielle Nutzung durch Gastronomie

bringt der Prozess der Suburbanisierung ebenfalls eine Verlagerung von Bevölkerung, Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen aus den Kernstädten in deren Umland.

Unter der etwas provokanten Überschrift „Tote Hose Innenstadt?“ stand ein Vortragsabend des Katholischen Bildungswerks im Landkreis Ansbach am 26.02.2007 (Veranstaltungsort Feuchtwangen), bei dem der Verfasser zum oben umrissenen Thema referierte. Der vorliegende Artikel stellt eine gekürzte Fassung dieses Vortrags dar. Den thematischen Schwerpunkt der Veranstaltung bildeten Entwicklungen in Städten und Dörfern des ländlichen Raums, womit der charakteristischen Siedlungsstruktur Westmittelfrankens und speziell der Region um die Stadt Feuchtwangen Rechnung getragen wurde. Feuchtwangen stellt mit seinen gut 12 000 Einwohnern, verteilt auf insgesamt 87 Ortsteile, eine ländliche Flächengemeinde dar – bei einer für fränkische Verhältnisse sehr großen Gemeindefläche von 137 km². Auch wenn die Darstellung der Problematik grundsätzlich auf allgemeiner Ebene erfolgte, wurde im Rahmen des

Vortrags dennoch aus didaktischen Gründen immer wieder auf die lokale Situation in Feuchtwangen und in der Region Westmittelfranken Bezug genommen.

2 Ein Beispiel: Die Situation in der Feuchtwangener Innenstadt

Sieht man sich in der Innenstadt von Feuchtwangen um, so ist der erste Eindruck eher positiv: Eine schicke Altstadt, größtenteils vorbildlich sanierte Gebäude, viele gewerbliche und kulturelle Angebote – hier scheint die Welt in Ordnung zu sein, meint man. Von wegen „tote Hose“, „verödete Innenstadt“. Spielt das Thema hier überhaupt eine Rolle? Aber wenn man dann genauer hinsieht, auch in den Nebenstraßen und kleineren Gassen, dann findet man sie doch: leerstehende Wohnhäuser, ungenutzte, ehemals gewerbliche oder landwirtschaftliche Gebäude – eben das Bild, das wir heute in vielen kleineren Städten und Dörfern des ländlichen Raums fern der großen Zentren finden.

Die problematische Entwicklung der Feuchtwangener Innenstadt lässt sich anhand einer Reihe von Geschäftsaufgaben und Standortverlagerungen in jüngster Vergangenheit illustrieren. Ein traditionsreiches Spielwarengeschäft musste Insolvenz anmelden, auch ein Drogeriemarkt hat sein Engagement in der Innenstadt aufge-



Foto 3: Der wirtschaftliche Entwertungsprozess in der Innenstadt von Feuchtwangen zeigt sich in einer Vielzahl leerstehender Geschäftsgebäude
(Aufnahmen: H. Ulm 2007)

geben. Ein Geschenke- und Teeladen hat seine Öffnungszeiten stark reduziert und sein Geschäft zum Teil nach Gunzenhausen verlegt. Andere Anbieter, zum Beispiel das Reformhaus, haben ihren Standort in das am westlichen Stadtrand gelegene Gewerbegebiet verlagert. Dort sind mittlerweile auf engstem Raum sechs Supermärkte vorhanden, während es in der Innenstadt außer einigen Metzgereien, Bäckereien bzw. Backwarenläden und einem Gemüsehändler kein Lebensmittelgeschäft mehr gibt.

Die folgenden Ausführungen sollen einerseits zeigen, dass die Entwicklung in Feuchtwangen und Umgebung keineswegs als ein Einzelfall zu sehen ist und dass die Ursachen nicht lokal beschränkt sind, sondern dass Feuchtwangen vielmehr in eine Reihe verschiedener Wandlungsprozesse eingebunden ist, deren Hintergründe überregionaler, ja globaler Art sind. Andererseits sollen Möglichkeiten und Perspektiven aufgezeigt werden, wie der allgemeinen Entwicklung ein Stück weit entgegengesteuert werden kann und wie in diesem Zusammenhang die individuellen Potenziale der Stadt und der Region zu nutzen sind.

3 Innenentwertung als Problem der Stadt

Seit Jahrzehnten klagen deutsche Städte über wirtschaftliche und soziale Entwertungsprozesse in ihren Zentren. Betrachten wir die Entwicklung der großstädtischen Ballungsgebiete, so zeigt sich eine räumliche Verlagerung von Bevölkerung, Handwerks- und Industriebetrieben sowie Dienstleistungen aus den eigentlichen Kernstädten in das ehemals ländliche Umland. Ähnlich ist auch bei Städten geringerer Größenordnung, auch vielen Land- und Kleinstädten, vielfach ein Funktionsverlust des Stadtkerns zugunsten eines Wachstums am Stadtrand zu beobachten – vom Ausbluten der Innenstädte ist die Rede, von Entwertung und Verödung.

Bereits die industrielle Verstädterung des 19. Jahrhunderts bringt eine Ausdehnung vieler Städte an deren Rändern in Form neuer bürgerlicher Wohnviertel und Industrieareale mit sich. Die alten Stadtmauern haben ihre Funktion verloren, und wo sie nicht abgebrochen werden, stellen sie doch nur noch ein überkommenes Relikt der vorindustriellen, wehrhaften Stadt dar. Stadt ist keineswegs mehr nur Innen-Stadt, also Stadt im Innern einer wie auch immer gearteten Begrenzung zum umgebenden Land, sondern Stadt wird mehr und mehr ein wenig abgrenzbares Gebilde, das an seinen Rändern weiter expandiert und sein Umland allmählich in den Verstädterungsprozess mit einbezieht.

Etwa ab Mitte des 20. Jahrhunderts kommt eine neue Entwicklung hinzu: Das Wachstum an den Rändern geht nun allmählich zu Lasten der Kernstädte bzw. der Innenstädte. Der Prozess der Suburbanisierung bringt eine Dekonzentration von Bevölkerung und Wirtschaftskraft mit sich. Die Kernstädte der Ballungsräume stagnieren oder verzeichnen Verluste hinsichtlich Bevölkerung und Wirtschaftskraft, weil diese sich allmählich ins Stadtumland verlagern. Auch in vielen kleineren Städten stehen einer flächenhaften Ausdehnung an den Rändern Entleerungstendenzen in den Innenbereichen gegenüber.

Äußerlich zeigt sich diese Entwicklung im Entstehen von ausgedehnten Gewerbegebieten an den Stadträndern, von Neubaugebieten, von Einkaufszentren und Baumärkten auf der „grünen Wiese“, während umgekehrt in den Innenstädten Leerstände in Wohn- und Geschäftsgebäuden zu verzeichnen sind.

Die Hintergründe dieser Randwanderung von Bevölkerung, Produktion und Dienstleistungen aus den Städten heraus sind vielfältig: der Traum vom Eigenheim, vom Einfamilienhaus im Grünen, die verschiedenen Vorteile eines Wohnstandortes am Stadtrand bzw. im stadtnahen Umland – besonders die Kombination aus attraktivem Wohnumfeld und dennoch guter Erreichbarkeit der Stadt –, die gezielte Forcierung der Entwicklung durch staatliche Hilfen der Eigentums- und Wohnungsbauförderung, steuerliche Vergünstigungen und vieles mehr. Den vergleichsweise günstigen Wohnverhältnissen im Umland und an den Stadträndern stehen in den Innenstädten höhere Mieten und Grundstückspreise entgegen, oftmals geringere Wohnqualität und zum Teil auch infrastrukturelle Nachteile, gerade im Bereich der Versorgung mit Gütern des täglichen, einfachen Bedarfs.

Im Bereich des Gewerbes ist zum Beispiel die ebenerdige Organisation der Produktion und des Vertriebs zu nennen, die viel Platz benötigt und in den Innenstädten nur noch in Ausnahmefällen zu verwirklichen ist. Dazu kommen strengere Emissionsrichtlinien und Nutzungskonflikte in den Innenbereichen. Umgekehrt locken Gewerbegebiete an den Stadträndern und in den Umlandgemeinden mit günstigen, großflächigen gewerblichen Grundstücken, die zudem in der Regel besser erreichbar für den Lieferanten- und Kundenverkehr sind – bevorzugt mit Autobahnanschluss direkt zum Firmengelände. Auch Konflikte mit anderen Nutzungen, vor allem mit der Funktion Wohnen, sind in der Regel geringer.

Die Randwanderung von haushaltsbezogenen Dienstleistungen und Einzelhandel ist zusätzlich eine Reaktion auf Veränderungen der Nachfrage. Wenn die Wohnbevölkerung an den Stadtrand und ins Umland fortzieht, ist der sukzessive Nachzug von Handel und Dienstleistungen die logische Folge. Dazu kommt ein verändertes Konsumentenverhalten: Man kauft nicht mehr täglich zu Fuß in Wohnungsnähe ein, sondern wöchentlich mit dem PKW und daher an Standorten mit optimaler Erreichbarkeit für den Individualverkehr und mit möglichst günstigen Parkmöglichkeiten.

Also: Innenentwertung ist ein Problem der Städte, ob groß oder klein. Feuchtwangen ist da keine Ausnahme und auch kein besonders negativer Fall.

4 Entwertung und Verödung als Problem strukturschwacher ländlicher Räume

Des Weiteren ist Ortskernentwertung ein Problem vieler ländlicher Räume bzw. ländlicher Siedlungen, Dörfer und Kleinstädte. Feuchtwangen und die zugehörigen Dörfer sind Teil des ländlichen Raums fernab der großstädtischen Zentren mit ihren Wachstumsimpulsen, daher treten Entwicklungen auf, wie sie für die Mehrzahl der großstadtfernen ländlichen Siedlungen in Deutschland in unterschiedlichem Ausmaß

charakteristisch sind – Entwicklungen sozialer und wirtschaftlicher Entwertung. Die Problematik der Region ist also auch aus dieser Perspektive keine Ausnahme, sondern eine typische Problematik des zentrenfernen ländlichen Raums.

Die Siedlungen des ländlichen Raums in Deutschland haben sich in den letzten Jahrzehnten in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht, aber auch was die Ortsbilder und die Bausubstanz betrifft, tiefgreifender verändert als in Jahrhunderten vorher.

Noch vor 50 Jahren waren die Dörfer und ländlichen Kleinstädte im wahrsten Sinne des Wortes „voll“. Jeder Quadratmeter war genutzt durch Wohnungen oder durch landwirtschaftliche und gewerbliche Einrichtungen (Ställe, Scheunen, Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe usw.). Im Zuge des tiefgreifenden wirtschaftlichen und sozialen Strukturwandels, welchem der ländliche Raum in Deutschland gerade in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts unterworfen war, hat sich dieses Bild jedoch grundlegend verändert.

Am augenscheinlichsten verlief und verläuft der Strukturwandel im Bereich der Landwirtschaft, welche ja traditionell eine bedeutende, oft dominierende Stellung im ländlichen Raum innehatte und von der die wirtschaftliche, soziale und ökologische Umwelt des ländlichen Raums, wenn nicht völlig, so doch zu einem guten Teil bestimmt und geprägt war. Die Anfänge des agrarstrukturellen Wandels sind bereits im 19. Jahrhundert zu beobachten, die Prozesse beschleunigten sich aber vor allem ab Mitte des 20. Jahrhunderts drastisch. In der Erwerbsstruktur Deutschlands sank der Anteil der Land- und Forstwirtschaft von etwa 60% in der Mitte des 19. Jahrhunderts auf heute ca. 2% ab. Betriebsaufgaben sowie die zunehmende Konzentration zu immer weniger, dafür immer größeren Betrieben sind die allbekanntesten Kennzeichen dieser Entwicklung.

Zu erkennen sind die Folgen dieses massiven Bedeutungsverlusts der Landwirtschaft schon im Ortsbild vieler ländlicher Siedlungen: funktionslos gewordene, ehemals landwirtschaftliche Gebäude im alten Ortskern (Scheunen, Ställe), die gerade in zentrenfernen Gebieten vergleichsweise selten einer effektiven Umnutzung zugeführt werden können. Gleichzeitig sind die verbliebenen landwirtschaftlichen Betriebe oft gezwungen, mit notwendigen Erweiterungen, neuen Ställen, Maschinenhallen usw. an den Ortsrand oder in den Außenbereich auszuweichen.

Gemeinsam mit der Landwirtschaft bildete bis ins 20. Jahrhundert hinein das Handwerk eine sozioökonomische Basis der meisten ländlichen Siedlungen und gerade der Kleinstädte. Handwerksberufe wie Schneider, Schmied, Müller, Schuster oder Wagner waren mit dafür verantwortlich, dass das Dorf bzw. die ländliche Kleinstadt ein im Wesentlichen sich selbst genügender Wirtschaftsbereich war, eine gewisse Autarkie besaß. Häufig war mit dem Handwerk als Erwerbsgrundlage noch eine Nebenerwerbslandwirtschaft verbunden.

Mit dem rasch um sich greifenden Prozess der Industrialisierung, verstärkt jedoch erst seit der Mitte des 20. Jahrhunderts, erfuhren diese traditionellen Formen des Handwerks grundlegende Veränderungen. Viele der alten Handwerksberufe haben heute nur noch historische Bedeutung. Ähnliches gilt für das Dienstleistungsgewerbe, etwa die ehemals vielen kleinen Einzelhandelsgeschäfte, Lebensmittel- und

Haushaltswarenläden usw. Auch sie sind dem wirtschaftlichen Funktionsrückgang des zentrenfernen ländlichen Raums größtenteils zum Opfer gefallen. Ein vielbeklagtes Beispiel ist auch das Verschwinden traditioneller Wirtschaftshäuser in Dörfern und Kleinstädten – früher oft Zentrum des lokalen kulturellen Lebens.

Insgesamt können wir für den peripheren ländlichen Raum in Deutschland in den vergangenen Jahrzehnten einen massiven Bedeutungsverlust feststellen, und dies in wirtschaftlicher Hinsicht, also was Arbeitsplätze und Infrastrukturen angeht, aber auch – und das verschärft die Lage – in sozialer Hinsicht, gerade im Blick auf die demographische Entwicklung.

Damit sind wir bei einem gesamtgesellschaftlichen Problem angelangt, welches in der jüngeren Vergangenheit auch auf nationaler Ebene immer brisanter wird und derzeit die politische Diskussion beherrscht: der demographische Wandel in Deutschland, die Überalterung der Gesellschaft und der Bevölkerungsrückgang.

Der demographische Wandel trifft Deutschland in seiner Gesamtheit; während viele Ballungsräume gerade in Westdeutschland die Entwicklung aber immer noch durch regionalen und überregionalen Zuzug kompensieren können und auch langfristig relativ gute demographische Prognosen erhalten, trifft dieser Wandel viele periphere ländliche Räume in voller Härte, zumal sich hier soziale bzw. demographische Probleme und wirtschaftliche Entwertung wechselseitig verstärken – ein Bedingungsgefüge, welches häufig mit dem Modell eines regionalen Teufelskreises beschrieben wird: Eine sinkende Zahl qualifizierter Arbeitsplätze, Arbeitslosigkeit und wirtschaftliche Stagnation führen zu Abwanderung und Bevölkerungsrückgang. Die private Kaufkraft und die kommunale Finanzkraft sinken, ebenso das Image des Ortes. Gleichzeitig wird die infrastrukturelle Ausstattung zunehmend ausgehöhlt und schließlich – aufgrund bevölkerungsbezogener Richtwerte zur Infrastrukturversorgung – abgebaut. Dies mindert aber zugleich die lokale und regionale Standortqualität für die Ansiedlung neuer bzw. den Fortbestand vorhandener Arbeitsplätze, womit sich der Kreislauf schließt und weiter verstärkt (HENKEL 2004: 346f.). Äußerliches Kennzeichen der Entwicklung sind wiederum leerstehende Geschäfte, Wohngebäude, landwirtschaftliche Betriebsgebäude, funktionslos gewordene öffentliche Gebäude usw. Nicht für alle ländlichen Räume trifft dieses Szenario gleichermaßen zu. Die Entwicklungsmuster ländlicher Kreise sind sehr vielfältig. Gerade Westmittelfranken galt aber lange Zeit als *die* Problemregion Bayerns, was wirtschaftliche Struktur- schwäche und Bevölkerungsentwicklung angeht.

5 Modifikation der Entwicklung durch die Autobahnerschließung

Orts- und Stadtkernentwertung und -verödung sind also Phänomene sowohl der großen und kleinen Städte als auch des ländlichen Raums. Dass hier Feuchtwangen in seiner Doppelrolle – einerseits Stadt, andererseits Teil des zentrenfernen ländlichen Raums, in typischer Weise betroffen ist, überrascht nicht. Eine besondere Situation, die Feuchtwangen von vielen anderen Städten und Dörfern des ländlichen Raums

unterscheidet, ergibt sich aber seit gut zwei Jahrzehnten aus der Erschließung durch das internationale Verkehrsnetz im Zuge des Autobahnbaus.

Die erste Anbindung erfolgte in den 1970er Jahren durch den sukzessiven Bau der A6, und in den 1980er Jahren brachte die zweite wichtige Fernverkehrsstraße, die A7, die endgültige Beförderung der Region Westmittelfranken in die nationale und internationale Erreichbarkeit. Gerade das Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim nimmt dabei nochmals eine herausgehobene Position ein. Eine ehemals periphere ländliche Region wurde schlagartig in eine zentrale Lage innerhalb des süddeutschen, deutschen und europäischen Fernstraßennetzes gerückt.

Eine Studie des Instituts für Geographie der Universität Erlangen-Nürnberg von 1999, die sich mit den wirtschaftlichen Auswirkungen des Autobahnbaus auf den ländlichen Raum an einer Reihe von Beispielen autobahnnaher westmittelfränkischer Gemeinden beschäftigt, kommt unter anderem zu folgenden Ergebnissen (vgl. WEISSMANN 1999: 129): Die autobahnnahen Gemeinden weisen seit Eröffnung der Autobahnen außerordentliche Bevölkerungszuwächse auf. Bezogen auf den Einwohnerstand von 1970 wuchs beispielsweise die Gemeinde Schnelldorf bis Ende der 1990er Jahr um gut 20 %, die Gemeinde Wörnitz sogar um über 60 % – das sind Zahlen, wie sie typisch sind für die Umlandgemeinden der Großstädte, aber nicht für großstadtferne ländliche Gemeinden. Hier reiht sich auch die Entwicklung in Feuchtwangen ein, die von 1970 bis 1999 einen Bevölkerungszuwachs von 13 % erreicht (*Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung* 2005). Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt Werner BÄTZING in einer Analyse der Bevölkerungsentwicklung Frankens auf Ebene der Gemeinden (BÄTZING 2003): Die traditionell strukturschwache „Problemregion“ Westmittelfranken ist in den letzten Jahrzehnten erheblich kleiner geworden, gerade die im Süden der Region gelegenen Gemeinden, unter anderem auch Feuchtwangen, profitieren von ihrer neuen guten Erreichbarkeit.

Dieses signifikante Bevölkerungswachstum der autobahnnahen Gemeinden geht einher mit neuen wirtschaftlichen Impulsen. Die immens gesteigerte Erreichbarkeit der Region hat die Ansiedlung neuer Industrie- und Dienstleistungsbetriebe erheblich begünstigt bzw. erst möglich gemacht. Sven WEISSMANN (1999) stellt in seiner Analyse der Motive neu angesiedelter Firmen für ihre Standortentscheidung den Autobahnanschluss als den eindeutig wichtigsten Faktor heraus. So entstanden beispielsweise die drei bisherigen Industrie- und Gewerbegebiete der Stadt Feuchtwangen direkt an der Autobahnausfahrt Feuchtwangen-West sowie am nur etwa 5 km entfernten westlichen Stadtrand. Ende 2004 haben sich die acht westmittelfränkischen Kommunen Diebach, Dombühl, Feuchtwangen, Schillingsfürst, Schnelldorf, Schopfloch, Wettringen und Wörnitz zu einem Zweckverband „Industrie-/Gewerbepark Inter-Franken“ zusammengeschlossen, der auf einer Fläche von rund 240 ha einen neuen, gemeinsamen Industrie- und Gewerbepark direkt am Schnittpunkt der Autobahnen A6 und A7 errichtet und betreibt.

Wie ist nun die neue gute Erreichbarkeit durch die Anbindung an die A6 und die A7 im Blick auf die Innenstadt Feuchtwangens zu bewerten? Wie gesagt begünstigt die Nähe zum Autobahnkreuz den Gesamtstandort Feuchtwangen erheblich,

und zwar in sozialer bzw. demographischer wie auch in wirtschaftlicher Hinsicht. Auf der einen Seite bringt eine solche Aufwertung der Gesamtregion und des Gesamtstandortes ohne Frage auch Chancen für die Innenstadt: Mehr Bevölkerung bedeutet mehr lokale Kaufkraft, mehr Vielfalt, mehr Lebendigkeit. Die andere Seite ist aber die, dass die neuen wirtschaftlichen Impulse sich eben sehr stark auf Standorte in direkter Autobahnnähe konzentrieren, Standorte an Autobahnausfahrten oder zumindest am schnell erreichbaren Stadtrand, wohingegen die etwas weiter entfernten Dörfer sowie die Innenstadt Feuchtwangens außen vor bleiben und als Standort weniger attraktiv sind. Freilich war und ist es auch planerisch so gewollt, Industrie und Dienstleistungs großprojekte an separaten, schnell erreichbaren und damit aus betriebswirtschaftlicher Sicht optimierten Standorten zu konzentrieren und damit gleichzeitig Konflikte mit anderen Funktionen (v.a. Wohnen, Erholung) zu vermeiden. Allerdings: gerade die gesunde Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Versorgen war in früherer Zeit ein Kennzeichen der Innenstadt, des Ortskerns; gerade diese Funktionsmischung machte die Lebendigkeit aus, und eine gewollte oder ungewollte Trennung der Funktionen – hier Wohnen, hier Arbeiten, hier Versorgen – mündet letztlich in dem Problem, von welchem wir ausgegangen sind: „Tote Hose Innenstadt“, „verödete Innenstadt“.

Die Autobahnerschließung führt zur Entstehung vorstädtischer „Inseln“ inmitten freier Landschaft oder am Stadtrand, eben von Orten, die im nationalen und internationalen Verkehrsnetz optimal erreichbar sind. Hier konzentrieren sich überregional aufgestellte Unternehmen, aber auch der Einzelhandel und die mittelständische Industrie bevorzugen die Standorte in schnell erreichbaren, konfliktarmen Gewerbegebieten außerhalb der Stadt. Gerade dies führt aber zur weiteren Verschärfung des innerstädtischen Entleerungsproblems: Durch die Ansiedlung großflächig angelegter Verbrauchermärkte an schnell erreichbaren Außenstandorten erfährt die kleinbetrieblich strukturierte innerstädtische Wirtschaft eine übermächtige Konkurrenz. Zudem kommt es, wie exemplarisch schon beschrieben, zu Verlagerungen ehemals in der Innenstadt ansässiger Betriebe in die Gewerbegebiete am Stadtrand oder an der Autobahnausfahrt, wo mehr Expansionsmöglichkeiten existieren und wo man für die überregionale Kundschaft und Zulieferer schneller erreichbar ist.

Zusammengefasst also: Die Autobahnerschließung fördert zwar den Gesamtstandort, führt aber gleichzeitig zu einer Polarisierung zwischen prosperierenden, gut erreichbaren, autobahnnahe Standorten und weniger gut erreichbaren Orten, besonders der Innenstadt, die durch diese Polarisierung, Funktionstrennung und Verlagerung an Bedeutung verliert.

6 Perspektiven der Innenstadtaufwertung

Auch wenn gezeigt wurde, dass die Entwicklung in Feuchtwangen und Umgebung kein Einzelfall ist und dass die Ursachen innerstädtischer Entleerungstendenzen auch keinesfalls lokal beschränkt sind, soll dadurch nicht der resignative Eindruck

entstehen, diese Entwicklung sei im Rahmen globaler, nationaler und überregionaler Prozesse nur schicksalhaft hinzunehmen und es würden keine Hoffnungen und Chancen bestehen, hier auch ein Stück weit der allgemeinen Entwicklung entgegenzusteuern und eigene Potenziale zu nutzen.

Das breite Feld von in Wissenschaft und Politik diskutierten Entwicklungsansätzen für Innenstädte lässt sich strukturieren, wenn wir die wesentlichen Faktoren betrachten, die eine Innenstadt attraktiv machen – attraktiv für die Wohnbevölkerung, für potentielle Besucher und Kunden und damit letztlich auch für Gewerbetreibende. In Anlehnung an einen Vorschlag von Theo KÖTTER (2004) lassen sich fünf Faktorenfelder einer attraktiven Innenstadt unterscheiden: das Innenstadt-Angebot, die Innenstadt-Gestaltung, die Innenstadt-Erreichbarkeit, das Innenstadt-Erlebnis sowie die Innenstadt-Kommunikation.

Mit *Innenstadt-Angebot* ist der gesamte Branchenmix aus Einzelhandel, Gastronomie, Verwaltungseinrichtungen und sonstigen Dienstleistungsangeboten gemeint – die Funktionsvielfalt, die integrierte Mischung der Funktionen Arbeiten, Versorgung, Wohnen, Erholung und auch Bildung.

Innenstadt-Erreichbarkeit meint unter anderem eine Stadt der kurzen Wege, wo viele Einrichtungen in geringer, möglichst fußläufiger Entfernung konzentriert sind. Auch geht es darum, Individualverkehr zwar zu ordnen und zu beruhigen, ihn aber doch möglich zu machen. Es geht um eine Optimierung der Erreichbarkeit der Innenstadt im öffentlichen Personennahverkehr sowie um effektive Beschilderungs- und Leitsysteme, um Parkraummanagement, um Fahrrad- und Fußwege, um eine entsprechende Logistik.

Mit dem Begriff *Innenstadt-Erlebnis* soll die Attraktivität der Innenstadt als Erlebnisraum angesprochen werden – sowohl für die eigene Bevölkerung als auch für Auswärtige. Ansatzpunkte gibt es viele: Märkte, Aktionen, allgemein der Bereich Freizeit und Kultur, dann aber auch der Service in den Geschäften, die Öffnungszeiten, Freundlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit öffentlicher und privater Einrichtungen, Sport, Spielflächen, innerstädtische Naherholung, Tourismus usw.

Der Begriff *Innenstadt-Gestaltung* bezieht sich vor allem auf die äußerliche Attraktivität der Innenstadt, auf die Fassaden, die nächtliche Beleuchtung, die Schaufenstergestaltung, auf die Gestaltung von Plätzen, Brunnen oder Grünanlagen. Auch geht es um das Angebot und die Gestaltung von Aufenthaltsbereichen und Treffpunkten der Kommunikation, um die Möblierung mit Sitzgelegenheiten usw.

Und schließlich bedarf es aktiver *Innenstadt-Kommunikation*. Dabei geht es um weiche Faktoren wie das Image der Innenstadt, welches aktiv zu pflegen ist und womit die vier vorher genannten Faktoren entsprechend vermarktet werden. Es geht um Formen der Kooperation zwischen den verschiedenen Versorgungseinrichtungen, zwischen Gewerbe und öffentlicher Hand, um gemeinsame Werbeprojekte, um lokale Identität und vieles mehr.

Aus diesen Vorüberlegungen heraus ergeben sich einige wesentliche Zielsetzungen und Perspektiven für eine künftige Innenstadtentwicklung, die zum Teil

Gegenstand der allgemeinen Diskussion in Wissenschaft, Politik und Planung sind, zum Teil aber auch speziell im Blick auf die besondere Situation Feuchtwangens relevant erscheinen:

Funktionsmischung als planerischer Leitgedanke

Entgegen der über lange Jahre dominierenden Planungskultur der Funktionstrennung muss versucht werden, wieder eine Durchmischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Freizeit/Erholung und Bildung zu erreichen. So erhält eine Innenstadt die Lebendigkeit zurück, die sie gerade attraktiv macht. Außerdem lässt sich dadurch die Idee der kurzen Wege verwirklichen und so – mit der Möglichkeit zu Funktionskopplungen an einem Ort (Arbeiten, Einkaufen usw.) – letztlich auch Verkehr einsparen.

Innenstadt muss wieder ein multifunktionaler Lebensraum werden, mit Geschäften, Arbeitsplätzen, Gastronomie, Freizeiteinrichtungen und vielem mehr. Ist eine solche integrierte Mischung erst einmal vorhanden, dann profitiert davon auch jede einzelne Einrichtung durch stärkere Konzentration potenzieller Kundschaft. Auf der anderen Seite müssen Lücken, die durch den Verlust einzelner Geschäfte entstehen, möglichst rasch wieder geschlossen werden, ehe daraus auch Nachteile für die anderen Einrichtungen erwachsen. Freilich verlangt dies konkrete Anstrengungen, passende Betriebe und Anbieter gezielt zu suchen, anzusprechen und für eine Ansiedlung in der Innenstadt zu gewinnen.

Fundamental ist der Erhalt und die Stärkung der Wohnfunktion innerhalb der Stadt. Hier ist es wichtig, innerstädtische Wohnangebote zu schaffen bzw. zu fördern und gleichzeitig das Wohnumfeld attraktiv zu gestalten. Es gilt die Faustregel: Innenentwicklung vor Außenentwicklung. Dies meint eine Konzentration auf die Innenentwicklung durch restriktivere Ausweisung von Baugebieten am Rande oder außerhalb der Stadt und gleichzeitig eine aktive Vermarktung vorhandener Wohnpotenziale im Stadtkern sowie eine Mobilisierung leerstehender innerstädtischer Gebäude und Baubrachen.

Verbesserung der Erreichbarkeit

Gleichzeitig ist es notwendig, die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten und dadurch die Zugänglichkeit für die Bevölkerung zu verbessern, freilich unter Berücksichtigung stadtökologischer Belange. Das heißt einerseits, den Individualverkehr nicht aus der Innenstadt auszusperren oder durch zu restriktive Verkehrs- und Parkregelungen die Innenstadt unattraktiv zu machen, es meint aber andererseits auch eine Optimierung der Erreichbarkeit im ÖPNV, einen Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes und in diesem Zusammenhang eine Logistik der Verkehrslenkung und -beruhigung, die ein Verweilen in der Innenstadt attraktiv macht.

Entwicklung des kulturellen Angebots und Aufwertung touristischer Potenziale

Die Idee von der Innenstadt als Erlebnisraum legt nahe, gezielt auf innerstädtische Kulturangebote zu setzen und so die Bevölkerung in die Innenstadt locken, was dann wieder allen lokalen Einrichtungen zu Gute kommt. Die Stadt Feuchtwangen ist hier schon sehr weit: eine Vielzahl von kulturellen Gruppen und Vereinen mit entsprechenden Aktivitäten, Kreuzgangfestspiele, Feuchtwanger Kunstsommer, Ausstellungen verschiedener Art, Pianofestival, Fränkisches Museum, Sängermuseum, Volkshochschule, Stadtführungen und vieles mehr.

In diesem Zusammenhang ist auch die Aufwertung des touristischen Potenzials der Stadt Feuchtwangen und der Region anzusprechen. Wichtig ist hierbei der konkrete Bezug zu Stadt und Region, gerade auch zur historischen Innenstadt, das Hervorheben des lokal Besonderen – ansonsten bleiben kulturelle oder touristische Angebote beliebig und austauschbar und geben nach außen hin wenig Anlass, gerade nach Feuchtwangen und nicht irgendwo anders hin zu gehen. Zudem lässt sich gerade durch kulturelle Aktivitäten, die mit der Individualität der Stadt zu tun haben, das Image Feuchtwangens und seine regionale und überregionale Bekanntheit weiter anheben.

Zusätzlich könnte man versuchen, die Lage am Autobahnkreuz von A6 und A7 zu nutzen und Feuchtwangen als eine Zwischenstation für Reisende mit langen Streckenfahrten interessant zu machen – Autobahnrast in historischem, attraktivem Umfeld mit entsprechenden gastronomischen oder auch kulturellen Angeboten.

Sicherung des baukulturellen Erbes und Aufwertung der öffentlichen Räume

Feuchtwangens Orts- bzw. Stadtbild ist ein Pfund, mit dem man wuchern kann. Von daher muss es höchste Priorität haben, dieses historische Stadtbild zu erhalten und aufzuwerten. So bleibt der Ort äußerlich attraktiv und individuell erkennbar, was einerseits eine touristische Aufwertung begünstigt, andererseits aber auch im Blick auf die Anbahnung lokaler Identifikation der eigenen Bevölkerung grundlegend ist. Stadt wird und bleibt unverwechselbarer Heimatort. Viele Städte und Dörfer haben diesen Zusammenhang in den vergangenen Jahrzehnten ignoriert, haben ihre Bau-substanz durch uniforme Neubauten ersetzt und dadurch ihren typischen Charakter verloren. Dies ist in Feuchtwangen sicherlich nicht der Fall, und hieran sollte man auch festhalten.

Gleichzeitig geht es darum, den öffentlichen Raum attraktiv zu gestalten, Grünflächen und Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen und zu erhalten, die zum Verweilen in der Innenstadt einladen und die Stadt schon optisch aufwerten.

Marketingkonzepte

Schließlich muss ein konsequentes Stadtmarketing versuchen, diese verschiedenen Ansätze zu koordinieren und in der Öffentlichkeit zu kommunizieren (Imagepflege,

Werbung, Öffentlichkeitsarbeit usw.), und zwar gerichtet sowohl an die eigene Bevölkerung – Stichwort Identitätsstiftung – als auch an die regionale und überregionale Öffentlichkeit.

Aktive Integration von Zuzüglern

Wie schon beschrieben, profitiert Feuchtwangen seit gut zwei Jahrzehnten von einem für den zentrenfernen ländlichen Raum eher untypischen Bevölkerungszuwachs. Diese besondere Situation einer wachsenden Bevölkerung eröffnet auch für die Innenstadt neue Chancen, gibt wirtschaftliche Impulse. Voraussetzung hierfür ist freilich, dass die Zuzügler auch aktiv im kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Leben der Stadt integriert werden und so Feuchtwangen nicht nur als Wohn- und Schlafort sehen, sondern als Gesamtlebensraum, in dem man auch einkauft, sich versorgt, seine Freizeit verbringt, kulturell oder sportlich aktiv ist usw. Hier sind alle gefragt, diese aktive Integration der Zuzügler zu betreiben: die einheimische Bevölkerung, die die Zuzügler gezielt ansprechen kann, die öffentlichen Träger, die kulturelle Veranstaltungen anbieten, welche dann wiederum Gelegenheit zur Kommunikation bieten, und die Vereine und kulturellen Gruppen, die durch ihr soziales und kulturelles Engagement eine ideale Plattform der Integration darstellen.

Förderung lokaler Identifikation

Lokale Identifikation ist ein ganz wesentliches Element einer künftigen Entwicklung in Städten und Dörfern des ländlichen Raums – gerade auch was die Zukunft der Innenbereiche angeht. Sie ist Voraussetzung dafür, dass die Menschen ihren Wohnort wertschätzen, die örtlichen Einrichtungen, Angebote, Strukturen etc. nutzen und unterstützen, sich in irgendeiner Weise verantwortlich fühlen und Engagement für ihren Ort im sozialen, kulturellen, politischen, ökonomischen oder ökologischen Bereich zeigen.

Gleichzeitig ist sie Basis einer emotionalen Bindung an den Wohnort als Heimatort. Der Ort ist nicht beliebig und austauschbar, sondern stellt einen biographischen Bezugspunkt dar. Weil lokale Identifikation dadurch einer Abwanderung tendenziell entgegenwirkt und gleichzeitig die Integration der Menschen im Leben der Stadt oder des Dorfes begünstigt, hat sie auch eine sozial und kulturell stabilisierende Funktion.

Lokale Identifikation ist eine Sache des Wissens, des Gefühls und des aktiven Handelns. Will man sie gezielt anbahnen und fördern – ein genuin pädagogischer Gedanke –, dann fängt dies schon damit an, den Menschen Wissen über ihre Stadt zu vermitteln, denn nur was man kennt, das schätzt man auch, das will man auch erhalten, schützen und unterstützen. In einem zweiten Schritt ist es wichtig, die Menschen für lokale Probleme zu sensibilisieren, Themen wie etwa die Verödung der Innenstadt öffentlich zu diskutieren und gemeinsam nach Handlungsmöglichkeiten zu suchen.

Und schließlich kann die Wertschätzung des eigenen Wohn- und Heimatortes dann im aktiven Tun münden, etwa in verschiedenstem ehrenamtlichen Engagement oder auch nur darin, mit dem eigenen Verhalten (z. B. Einkaufen, Freizeit) lokale Strukturen zu unterstützen.

Angebot von Regionalprodukten

Die regionale Vermarktung von Agrargütern und Nahrungsmitteln nach dem Motto „Aus der Region – für die Region“ hat als Strategie zur nachhaltigen Entwicklung ländlicher Räume schon seit einigen Jahren Eingang in die wissenschaftliche und politische Diskussion gefunden (vgl. ERMANN 2006). Sicher wären auch im Zusammenhang mit der Aufwertung innenstädtischer Infrastrukturen entsprechende Angebote und Vermarktungsstrukturen sinnvoll. Dadurch kann ein Mehrfaches erreicht werden: erstens eine Steigerung der Absatzmöglichkeiten regionaler und lokaler Erzeugnisse, zweitens eine Attraktivitätssteigerung des innerstädtischen Angebots und drittens ein weiterer Beitrag zur Anbahnung lokaler und regionaler Identität und Identifikation.

Ein Netzwerk westmittelfränkischer Kleinstädte und Gemeinden?

Feuchtwangen steht mit seinen Problemen, Wandlungsprozessen und Potenzialen nicht allein da. Andere ländliche Kleinstädte und Gemeinden der Region haben ähnliche, zum Teil wesentlich gravierendere Probleme. Ähnlich wie im Bereich der interkommunalen Planung von Industrieansiedlungen schon erfolgreich praktiziert – auf das Beispiel des Industrie- und Gewerbeparks InterFranken wurde schon hingewiesen –, könnte auch im Blick auf die Innenstadtentwicklung ein kooperatives Netzwerk westmittelfränkischer Städte und Gemeinden sinnvoll sein.

7 Schlussbemerkung

Ohne Zweifel ließe sich noch eine Vielzahl von Ideen für eine künftige positive Entwicklung der Innenstadt von Feuchtwangen und allgemein der Ortskerne ländlicher Kleinstädte und Dörfer formulieren. Es wurde versucht, einige Perspektiven aufzuzeigen, welche in Anbetracht der allgemeinen Entwicklungen und der speziellen Situation Feuchtwangens als besonders relevant und naheliegend, aber auch als machbar und nicht zu utopisch erscheinen. Grundlegend sind dabei immer zwei Dinge: erstens der konkrete, spezifische Bezug zum Ort und zur Region und zweitens die Aktivierung der eigenen Bevölkerung. Die künftige Entwicklung Feuchtwangens wird wesentlich davon bestimmt sein, was die Menschen selbst aus ihrer Stadt und gerade aus deren „guter Stube“, der Innenstadt, machen.

Literatur

- BÄTZING, Werner. 2003: Die Bevölkerungsentwicklung in den Regierungsbezirken Ober-, Mittel- und Unterfranken im Zeitraum 1840-1999. 2. Teil: Analyse auf der Ebene der Gemeinden. In: *Jahrbuch für fränkische Landesforschung*. Bd. 63: 171-224.
- Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung* (Hg.). 2005: *Statistik kommunal*. 2005. Stadt Feuchtwangen. München.
- ERMANN, Ulrich. 2006: Aus der Region – für die Region? Regionales Wirtschaften als Strategie zur Entwicklung ländlicher Räume. In: *Geographische Rundschau* 58/12: 28-36.
- HENKEL, Gerhard. 2004: *Der Ländliche Raum. Gegenwart und Wandlungsprozesse seit dem 19. Jahrhundert in Deutschland*. Berlin, Stuttgart, 4., erg. und neu bearb. Aufl.
- KÖTTER, Theo. 2004: Die Entwicklung der Innenstädte. Visionen und Handlungsspielräume der Städte und Gemeinden. Städtebauliches Handlungsfeld Innenentwicklung. <<http://www.isbk.uni-bonn.de/sub04/Innenstadtentwicklung-Koetter.pdf>>, 06.03.2007.
- SIEBEL, Walter. 2005: Suburbanisierung. In: *ARL* (Hg.): *Handwörterbuch der Raumordnung*. Hannover, 4., neu bearb. Aufl.: 1135-1140.
- Stadt Feuchtwangen*: Zweckverband Industrie-/Gewerbepark InterFranken. <<http://www.feuchtwangen.de/39.0.html>>, 07.03.2007.
- WEISSMANN, Sven. 1999: Wirtschaftliche Auswirkungen des Autobahnbaus auf den ländlichen Raum. Dargestellt am Beispiel ausgewählter Gemeinden in Westmittelfranken. Erlangen (= unveröffentlichte Zulassungsarbeit).

