



Kleine Stadt, was nun?

Ein Lehrforschungsprojekt im Studiengang
Sozialwissenschaften, Lehrgebiet Stadt- und
Regionalsoziologie

Projektbericht



Projektleitung:	Dr. Christine Hannemann
Projektbeteiligte:	Cornelia Ehram
	Kirstin Grunert
	Jens Hoffmeister
	Dana Klaus
	Mathias Lindenau
	Christian Michaelis
	Silvana Seeliger
	Andreas Weidmann

Vorwort

Das Lehrforschungsprojekt hat spezifische Probleme der Entwicklung der Klein- und Mittelstädte Deutschlands, insbesondere in Ostdeutschland, untersucht. Im Mittelpunkt des Wintersemester 1997/98 stand die theoretische Erkundung zum Stand einer "Soziologie der kleinen Stadt". Im Sommersemester 1998 wurde die Fragestellung auf die Entwicklungsperspektiven von Klein- und Landstädten in Ostdeutschland fokussiert. Dazu wurden Erhebungen in Städten in den Ländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern durchgeführt. Der vorliegende Projektbericht dokumentiert den Verlauf des Projekts und stellt die Forschungsergebnisse der Studierenden dar.

Die Einordnung der Projektergebnisse sollte vor dem Hintergrund des Lehranliegens vorgenommen werden: Ein Projekt im Studiengang Sozialwissenschaften an der Humboldt-Universität zu Berlin strebt die Entwicklung von Fähigkeiten der StudentInnen zum "forschenden Lernen" an. Die Studierenden erhalten bei dieser Lehrform im Hauptstudium die Möglichkeit, erworbene Kenntnisse bei der Lösung wissenschaftlicher Problemstellungen anzuwenden. Ein besonderes Ziel besteht darin, Bezüge zu Berufs- und Tätigkeitsbereichen für SozialwissenschaftlerInnen zu eröffnen. Somit stellt die Teilnahme an einem solchen Projekt für viele Studierende der erste Einstieg in die wissenschaftliche Stadtforschung dar.

Die empirische Forschung "vor Ort" war von der Mitarbeit einer Vielzahl von Kleinstädten abhängig. Den MitarbeiterInnen der Stadtverwaltungen von **Altentreptow, Demmin, Friedland, Gartz, Goldberg, Gützkow, Jarmen, Lychen, Loitz, Lübz, Malchin, Malchow, Mirow, Neukalen, Pasewalk, Penzlin, Stavenhagen, Seelow, Strasburg, Vierraden, Waren, Woldegk und Wriezen** möchten wir für die Unterstützung bei den Erhebungen herzlich danken ebenso wie den Interviewpartnern die uns bereitwillig Auskunft erteilt haben.

Dr. Christine Hannemann
Projektleiterin

Inhaltsverzeichnis

1.	”Kleine Stadt, was nun?” - ein Projekt im Studiengang Sozialwissenschaften der HUB	<i>Christine Hannemann</i>	4
2.	Das ”Kleinstadtproblem”		7
2.1	Eine Einführung in die Literatur zum Thema ”Kleine Stadt”	<i>Cornelia Ehram/ Kirstin Grunert</i>	7
2.2	Das Kleinstadtproblem - Versuch einer theoretischen Grundlegung	<i>Mathias Lindenau/ Andreas Weidmann</i>	10
2.3	Entwicklungsprobleme ostdeutscher Kleinstädte - aktuelle Problemlage	<i>Cornelia Ehram/ Kirstin Grunert</i>	22
2.4	Die Forschungsfrage	<i>Projektgruppe</i>	26
3.	Empirische Untersuchung	<i>Christian Michaelis</i>	27
3.1	Spezifische Problematiken und Entwicklungspotentiale - die Untersuchungsergebnisse aus der schriftlichen Anfrage an die Kleinstädte	<i>Jens Hoffmeister</i>	34
3.2	Bürgermeisterinterviews	<i>Dana Klaus</i>	41
4.	”Kleine Stadt, was tun!” - Resümee	<i>Sylvana Seeliger</i>	47
5.	Literatur		54
6.	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis		56
7.	Anhang	Gesprächsleitfaden	57
		Anschreiben Bürgermeister	59
		Städteprofile	60

1. "Kleine Stadt, was nun?" - ein Projekt im Studiengang Sozialwissenschaften der HUB

(Dr. Christine Hannemann)

Im Wintersemester 1997/1998 und im Sommersemester 1998 befaßte sich ein Lehrprojekt im Wahlpflichtfach Stadt- und Regionalsoziologie mit den spezifischen Entwicklungsbedingungen kleiner Städte in Deutschland. Ziel des Lehrprojektes war es eine wissenschaftliche Fragestellung theoretisch und empirisch zu bearbeiten, um Erfahrungen in der Durchführung und Organisation von Forschungsprozessen zu sammeln. Als Thema wurde die "kleine Stadt", als Sonderfall der Stadtentwicklung gewählt. In der Statistik werden Siedlungen zwischen 2.000 bis 20.000 Einwohnern in Ortschaften mit Stadtrecht zu dieser Siedlungskategorie zusammengefaßt. Kleine Städte sind Ortschaften, die kaum zu einem homogenen Siedlungskategorie zusammenfaßbar sind. Sie unterscheiden sich sowohl nach Größe, Einwohnerzahl, wirtschaftlicher Basis, landschaftlicher Umgebung, nach ihrer Geschichte, ihrer Bebauungsstruktur und architektonischen Gestalt sowie nach ihrer Lage in einem überwiegend agrarisch geprägten Gebiet oder in einem industriellen Ballungsgebiet. Dennoch unterscheiden sie sich hinsichtlich Problemlagen und Siedlungsperspektive grundlegend von Groß- und Mittelstädten. Hier durchdringen sich sowohl städtische als auch dörfliche Lebensbedingungen und -weisen die eine besondere Charakteristik dieser Ortschaften bewirken.

Diese besondere Charakteristik herauszuarbeiten war das Ziel des ersten, des theoretischen Teils, des Projekts. Denn die "kleinen Städte" standen bisher wenig im Blickfeld soziologischer Stadtforschung. Diese ist sowohl von der Theoriebildung als auch von der empirischen Forschung her in Deutschland traditionell auf die Großstadt ausgerichtet. Stadtsoziologie in Deutschland ist im allgemeinen Großstadtsoziologie. Auch die deutsche Gemeindeforschung bezog sich bisher überwiegend auf größere Städte. Dies erklärt sich aus den spezifischen Entwicklungsbedingungen der deutschen Stadtsoziologie die sich parallel mit der Entstehung der großen Städte in Folge von Industrialisierung und Urbanisierung seit dem Ende des 19. Jahrhunderts herausgebildet hat. Im "theoretischen" Teil des Lehrprojektes, d.h. im Wintersemester 1997/98, wurden somit Grundlagen einer Soziologie der "Kleinen Stadt" erkundet. Im zweiten Kapitel des Projektberichtes werden die Ergebnisse unserer Bemühungen dargelegt. Des weiteren wird ausgehend von diesem Problemaufriß die Fragestellung für den empirischen Teil des Projekts, der im Sommersemester 1998 realisiert wurde, entwickelt.

"Äußerer" Anstoß für die Themenwahl des Lehrforschungsprojekts waren die Realitäten der ostdeutschen Siedlungsstruktur. Weit stärker als in der alten Bundesrepublik prägen kleine Gemeinden die Siedlungsstruktur; hier lebt ein Großteil der Bevölkerung der ehemaligen DDR. Die besonders große Anzahl der politisch und administrativ selbständigen Siedlungseinheiten sind Resultat einerseits der historischen Siedlungsentwicklung seit dem 12. Jahrhundert und andererseits der seit der Wende durchgeführten Gebietsreformen, die eine Stärkung dieser kleinteiligen Siedlungsstruktur bewirkten. In bewußter Absetzung zum zentralstaatlichen Siedlungssystems der DDR bekam jetzt jede Gemeinde ihren "eigenen Kirchturm", mit dem Ziel die unteren lokalen Ebenen politisch administrativ zu stärken. Die siedlungsstrukturelle Kleinteiligkeit insbesondere im nördlichen Ostdeutschland zeigt sich besonders an der hohen Zahl der "Kleinen Städte" in dieser Region.

Die kleinen Städte wurden nach der Wende wie auch schon zu DDR-Zeiten als besondere Problemkategorie der Stadtentwicklung ausgemacht. Schon in der DDR gab es eine Diskussion hinsichtlich der Perspektive dieses Siedlungstyps. Es gab Meinungen, die davon ausgingen, daß Kleinstädte zwar eine besondere Siedlungskategorie bilden, "die aber auf Grund der weiteren Entwicklung der gesellschaftlichen Arbeitsteilung und der Weiterentwicklung der Vergesellschaftung der Produktion und ihrer Intensivierung keine Perspektive hätten" (Staufenbiel 1989: 93). Heute stellt sich die Frage nach der Zukunft dieses Siedlungstyps noch dringender, da die Kleinstädte nicht nur "als Stiefkinder der Städtebaupolitik der DDR ... in den vergangenen Jahren gegenüber den als Wirtschafts- und Verwaltungszentren auszubauenden Bezirks- und Kreisstädten nahezu ausnahmslos vernachlässigt worden" (Schäfer u.a. 1992: 17) sind, sondern nach der Wende einen nochmaligen Bedeutungsverlust erlitten.

Die in der DDR-Zeit fehlenden Investitionen in den Bereichen Wohnen und Wirtschaftsentwicklung haben die Lebenschancen dieser Stadtkategorie erheblich reduziert und boten denkbar schlechte Voraussetzungen für den Start in die bundesrepublikanische Gesellschaft. Die verhinderten Investitionen aber bedeuteten gleichzeitig häufig den Erhalt historischer wertvoller Bausubstanz, denn gerade die Klein- und Landstädte blieben von DDR-typischen Umgestaltungskonzeptionen mit den Erzeugnissen des industriellen Wohnungsbaus, insbesondere der Platte, verschont. Dies macht heute ihren besonderen Stellenwert aus! "Die gewöhnliche deutsche Stadt zwischen Rhein und Oder ist [...] eine, die zwischen 700 und 2.000 Jahre alt ist, deren innerstädtische Bausubstanz aber keine 50 Jahre zählt." (Hoffmann-Axthelm 1996: 7) Die normale deutsche Stadt so schlußfolgert der Stadtforscher Hoffmann-Axthelm aus dieser Tatsache, ist die rundum erneuerte, die neue Stadt. Es gibt in Deutschland nur noch wenige Städte, die die historische Kontinuität von wirklicher und nicht disneyfizierte Geschichte zeigen. Zu diesem Stadttyp zählen auch die Klein- und Landstädte in Ostdeutschland.

Ihr historischer Wert aber ist heute mit einer Vielzahl von spezifischen Problemlagen konfrontiert, welche die Überlebenschancen dieses Siedlungstyps mindern:

- Der schon in der DDR begonnene Abwanderungsprozeß der Bevölkerung aus diesem Siedlungstyp setze sich auch nach der Wende dramatisch fort. Die Einwohnerzahlen gehen weiter zurück.
- Die fehlenden Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen der DDR führten zum baulichen Verfall insbesondere der historischen Stadtkerne. Nach der Wende setzte sich dieser Prozeß fort. Denn Restitutionsprobleme und ungeklärte Eigentumsverhältnisse, fehlendes Eigenkapital der überwiegend privaten Hausbesitzer und Strategien der Stadtentwicklung, die auf die Neuerschließung und -bebauung von Flächen außerhalb der Innenstadt ausgerichtete waren, bewirkten die weitere Benachteiligung der historischen Bausubstanz.
- Da dieser Stadttyps in der DDR häufig von nur einem Industriebetrieb geprägt war, hatte der mit der Wende einsetzende Deindustrialisierungsprozeß oft den völligen Verlust der Wirtschaftsstruktur zu Folge. Hohe Arbeitslosigkeit und eine stagnierende bzw. sich noch weiter reduzierende Wirtschaftsentwicklung sind die Folgen.
- Die "Kleinen Städte" befinden sich häufig in einer geographischen Lage, die hinsichtlich wirtschaftlicher Wachstumsbedingungen ungünstige "natürliche" Standortbedingungen bieten.

Im Sommersemester 1998 wurden empirische Untersuchungen zur konkreten Situation der "Kleinen Stadt" durchgeführt. Wir haben uns hierbei insbesondere auf die Kleinstädte im

Mecklenburg-Vorpommerschen Binnenland und in Nordbrandenburg, eine Region die besonders geringe wirtschaftliche Potentiale hat, konzentriert. Die uns dabei forschungsleitende Fragestellung, die auch als Titel für das Lehrforschungsprojekt gewählt worden war, lautete "Kleine Stadt - was nun?". Da die kleinen Städte in dieser Region unserer Meinung nach nur wenig Entwicklungsimpulse von "außen" zu erwarten haben, galt unser Interesse insbesondere den "endogenen Entwicklungspotentialen". In Kapitel 3 werden die Untersuchungsstrategie, die Methodenauswahl, der Untersuchungsverlauf und die Untersuchungsergebnisse dargestellt.

Das vierte Kapitel gibt ein Resümee des Projekts. Auch hier versinnbildlicht der Titel des Abschnitts seine inhaltliche Zielrichtung: "Kleine Stadt, was tun!". Die Rückbesinnung auf die inneren Entwicklungspotentiale sollte eine "Wende" in der resignativen Grundstimmung in den vom Sozial- und Strukturwandel gebeugten kleinen Städten bewirken. Dies ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Zukunft der "Kleinen Stadt".

*

Eine Besonderheit ist die Form in der dieser Projektbericht vorliegt. Im Gegensatz zur an den Universitäten üblichen Verfahrensweise der additiven Aneinanderreihung von Referatausarbeitungen und Forschungsberichten zu einem Thema, wird hier eine Monographie vorgelegt. Dies erforderte eine für die Studierenden ungewöhnliche Arbeitsweise. Die Studierenden erlangen ihre Leistungsnachweise normalerweise durch Referate und Hausarbeiten, die zumeist in Einzelarbeit angefertigt werden. Die in der Berufspraxis eher übliche Teamarbeit, auch wenn schriftliche Ausarbeitungen erstellt werden, wird an der Universität wenig gefordert und erlernt. Mit der Ausarbeitung dieses Projektberichts konnten sich die Studierenden abgesehen von der Realisierung eines sozialwissenschaftlichen Forschungsprozesses auch mit den Vor- und Nachteilen der Gruppenarbeit auseinandersetzen. Wenn im Inhaltsverzeichnis zu den jeweiligen Kapiteln Namen gesetzt wurden, bedeutet dies, daß der/die jeweilige Studierende die Verantwortung des Schreibens und der Redaktionsarbeit für den jeweiligen Abschnitt getragen hat.

2. Das Kleinstadt-Problem

(Cornelia Ehram und Kirstin Grunert)

Bei der Annäherung an die Thematik der "Kleinen Stadt" geht es uns zunächst darum, den Forschungsstand zum Thema Kleinstadt zu skizzieren, um wesentliche Aspekte für unsere Untersuchung zu analysieren. Dabei schien es uns wichtig, die Kleinstadt hinsichtlich ihrer Merkmale zu definieren, Aussagen zu Siedlungsstrukturen und Größenordnungen, der spezifischen kleinstädtischen Lebensweise, sowie dem Mythos und der Ideologie der Kleinstadt zu formulieren.

Mit dem letzten Schwerpunkt dieses Kapitels wenden wir uns der aktuellen Problemlage der ostdeutschen Kleinstädte zu, um davon ausgehend die spezielle Forschungsfrage unserer empirischen Untersuchung zu bestimmen.

2.1. Die "Kleine Stadt" in der Forschung

Wenn es um Kleinstadtforschung geht, stellt sich schnell heraus, wie schwierig es ist, wirklich relevante Untersuchungen zu finden. Bei der Untersuchung der Sichtweisen auf die Kleine Stadt lassen sich geographische, stadtplanerische und soziologische Forschungsansätze unterscheiden.

Am frühesten entwickelte sich in den USA ein Problembewußtsein für die Besonderheit der Kleinstädte. Als Beispiel ist Joachim Burdacks neuere Untersuchung zu den Kleinstädten in den USA von 1993 "Kleinstädte in den USA" zu nennen. Diese Arbeit beschreibt auch den Stand der amerikanischen Forschung zum Thema Kleinstadt. Burdack arbeitet heraus, daß die amerikanische Kleinstadtforschung sich weniger mit der Charakteristik der Kleinstadt auseinandersetzt, als vielmehr mit der Frage nach der Bewertung des kleinstädtischen Lebens (Burdack, 1993: 2). Viele Autoren, so Burdack, stimmen darin überein, daß die Zahl der Einwohner ein wichtiges Kriterium zur Bestimmung von Kleinstädten ist. Dabei weichen die Größenordnungen allerdings erheblich voneinander ab. (vgl. ders., 1993: 3f.) Burdack stellt des weiteren fest, daß die amerikanische Kleinstadtforschung die Kleinstadt eher unter dem Aspekt ihres räumlichen Zusammenhangs betrachtet, sein Ziel dagegen ist, allgemeingültige Modelle und Theorien von räumlichen Prozessen und Strukturen zu formulieren.

Von der weiteren Beschäftigung mit amerikanischen Kleinstadtforschung sahen wir an dieser Stelle ab, weil einerseits die Größenordnung auf deutsche Kleinstädte nicht übertragbar ist, und andererseits bei Burdack die Thematik aus geographischer Perspektive untersucht wird, wobei der Aspekt der deutschen Kleinstadt als Kulturlandschaft unberücksichtigt bleibt.

Analysiert man die vorhandene deutsche Forschungsliteratur ist festzustellen, daß im Mittelpunkt der deutschen Stadtforschung vorwiegend die Großstädte stehen. Auch die Tradition der deutschen Stadtplanung nach dem II. Weltkrieg konzentriert sich überwiegend auf die Großstädte. Die Prämissen dieser Planungsansätze wurden dann auf die Kleinstädte übertragen. Es gab also keine Differenzierung nach Stadttypen, somit auch keine speziellen Kriterien für eine Kleinstadtplanung. Viele der deutschsprachigen Untersuchungen befassen sich wegen dieser Ausblendung der speziellen Problematik zunächst nicht differenziert mit der Kleinstadt.

Ein wesentlicher Aspekt in der soziologischen Forschung ist die Auseinandersetzung mit dem Stadt- Land- Verhältnis, welches unter den unterschiedlichsten Prämissen diskutiert wird. So

stellt zum Beispiel Bernd Hamm fest: "In einer Phase der verstädterten Gesellschaft ist es in der Tat nicht mehr möglich, wissenschaftlich brauchbare Definitionen für "Stadt" und "Land" zu finden: Die Stadt wird zur universellen Lebensform, *alle* sozialen Phänomene sind auch Stadtphänomene" (Hamm, 1974: 21). Bernd Hamm plädiert daher für eine neue Begriffsdefinition von Siedlungssoziologie.

Andere Autoren, wie Jürgen Friedrichs, thematisieren den engen Zusammenhang zwischen der Stadt und dem Umland. In Auseinandersetzung mit dem Begriff Stadtsoziologie, den Theorien und Aufgaben stellt er fest, daß es derzeit keine klare Trennung von Gesellschafts- und Stadtanalyse gibt und fordert den Ersatz der Stadtsoziologie durch eine Theorie, deren Basis die Zusammenhänge zwischen sozialer und räumlicher Organisation sein sollen. (Friedrichs, 1983: 19) Auch dabei bleibt die Spezifik der Kleinstadt unberücksichtigt.

Zu spezifischen Untersuchungen zu Kleinstädten in der ehemaligen DDR ist Christa Rosenkranz zu nennen. Sie betont die Rolle der Klein- und Mittelstädte im Städtenetz der DDR und verweist auf deren Bedeutung hinsichtlich der Planung der städtebaulichen Umgestaltung in den 90er Jahren (Rosenkranz, 1989: 95).

Aktuellere Untersuchungen seit 1989 erarbeiteten neue, differenziertere Zugänge zum Thema Kleinstadt. Viele Untersuchungen thematisieren die städtebauliche Erneuerung und Entwicklung (Schäfer u.a., 1992), oder sie sind unter dem Aspekt der Planung und Verwaltung konzipiert (Leimbrock, 1997). Andere Autoren wie Hartmut Häußermann (1996) und Dietrich Schreiner (1995) analysieren die realen Entwicklungen der Klein- und Landstädte speziell in Brandenburg und warnen vor Fehleinschätzungen, z.B. im Hinblick auf weitere räumliche Außenentwicklungen.

Eine völlig andere soziologische Blickrichtung verfolgt Rudolf Richter mit seinem Aufsatz zum "Habitus von Lebensstilen in Stadt und Land" (Richter, 1994). Eine österreichische Lebensstilstudie (Richter, 1994) versucht anhand einer Clusteranalyse, verschiedene Stiltypen zu analysieren und diese der Stadt oder dem Land zuzuordnen. Die Studie kommt zu dem Resultat, daß "die Stadt ein Ort eher vielfältiger Lebensstile ist", die ländlichen Lebensstile beruhen dagegen eher auf den traditionellen Elementen (Wertekonservatismus) (Richter, 1994: 364). Richters Ergebnisse sind insofern auf unsere Kleinstadtproblematik übertragbar, da die Einwohnerzahl der österreichischen Städte (außer den 5 größten Städten Wien, Graz, Linz, Salzburg und Innsbruck) durchaus den Einwohnerzahlen der deutschen Kleinstadt entsprechen.

Andreas Schubert (1991) rekonstruiert am Beispiel der regionalen Entwicklung im Ostseebereich Rostock die territorialen Unterschiede der Infrastrukturentwicklung in der DDR. Er konstatiert ein ungerechtfertigtes Großstadt-Kleinstadt-Gefälle, eine hohe Erblast hinsichtlich der Wohnraumausstattung, sowie eine ungerechte Wohnraumversorgung. Hinsichtlich der Kleinstädte stellte er fest, daß "schlechte Arbeits- und Wohnbedingungen in ländlichen Siedlungen führten nicht nur zur Land-, sondern auch zur Kleinstadtfucht mit selektiven regionalen und sozialen Folgen" (Schubert, 1991: 151).

Dagegen thematisieren Rudolf Schäfer u.a. (1992) in ihrer Untersuchung, die im Auftrag des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau entstand, die Spezifik der kleinen Städte in den neuen Bundesländern. Es wird betont, daß die "vorwiegend als ehemalige Ackerbürgerstädte entstandenen und gewachsenen Siedlungseinheiten als ein besonderer und dominanter Typ in der Siedlungsstruktur der neuen Bundesländer eine bedeutsame Rolle spielen" (Schäfer u.a., 1992: 6). Dabei wird auf die kulturhistorisch sehr wertvolle Bausubstanz in den Städten verwiesen, aber auch auf den enormen Sanierungsbedarf und die hohen Kosten, die dabei anfallen werden. Schwerpunkt dieser Arbeit sind die Ziele von Stadt- und Dorferneuerungsprogrammen. Es wird resümiert, daß der Prozeß der Erneuerung und Entwicklung im Zusammenhang, also als "ganzheitliche"

Aufgabe, zu begreifen ist und nicht nur unter dem baulichen Aspekt diskutiert werden kann (Schäfer u.a., 1992: 35).

Hartmut Häußermann (1996) thematisiert den Zusammenhang zwischen Außen- und Innenentwicklung und schlußfolgert, daß einem Bekenntnis zur Erhaltung der historisch wertvollen Innenstädte mehr Unterstützung durch Land und Bund folgen muß. Wird den Städten diese Aufgabe selbst überlassen, ist es nötig, den Städten mehr Eigenverantwortung einzuräumen, aber auf der Basis von zukunftsfähigen Eigenentwicklungskonzepten. Außerdem kritisiert er die gängigen Planungen, die von einem weiteren Bevölkerungszuwachs ausgehen, was sich in der Ausweisung von immer mehr Neubaugebieten auf der "grünen Wiese" materialisiert. Er betont, daß die Planung den realen Entwicklungen angepaßt werden muß, denn oft wird die Planung noch von der Entwicklung in den alten Bundesländern geleitet. Immer noch wird Entwicklung mit Wachstum gleichgesetzt, obwohl die demographische Entwicklung zeigt, daß zukünftig auch Schrumpfungsprozesse thematisiert werden müssen. (Häußermann, 1988).

Nachdem wir einige der wichtigsten Untersuchungsansätze betrachtet haben, kamen wir zu dem Schluß, daß die Problematik der Kleinstädte in neuerer Zeit zwar differenzierter behandelt wurde, nichtsdestotrotz sehen wir die realen Verhältnisse in ostdeutschen Kleinstädten und deren spezifische Gegebenheiten noch zu wenig ausgelotet. Um die aktuelle Entwicklung in den Kleinstädten, ihre Funktion, ihre Alternativen und ihre Zukunft besser einschätzen zu können, stellten wir zunächst einen theoretischen Untersuchungsrahmen auf, der unsere Interessenfelder besser abdecken sollte.

2.2. Das Kleinstadtproblem - Versuch einer theoretischen Grundlegung¹

(Mathias Lindenau und Andreas Weidmann)

Für die Auseinandersetzung mit Problemen von Kleinstädten scheint in der gegenwärtigen wissenschaftlichen Diskussion kein besonderes Interesse zu bestehen. Bezeichnend hierfür ist die oft spärliche oder gar nicht vorhandene Literatur zum genannten Thema. Um diesem Dilemma abzuweichen, wird im Folgenden versucht, in kurzer Form verschiedene Aspekte von Kleinstädten aus der historischen, soziologischen und wirtschaftlichen Perspektive zu betrachten. Dadurch soll ein besseres Verständnis für die Spezifika von Kleinstädten erreicht werden.

Bevor auf die einzelnen Aspekte näher eingegangen wird, soll zunächst definiert werden, was unter einer Kleinstadt zu verstehen ist. Eine Kleinstadt weist nach ihrer Physiognomie und ihren Funktionen, nach der Wirtschaftsstruktur sowie der Erwerbs- und Sozialstruktur der Bevölkerung die Charakteristika einer Stadt auf, jedoch nur in schwacher bis mittlerer Ausprägung. Typisch sind die Konzentration von Geschäfts- und Dienstleistungsfunktionen, die meist zentralörtliche Aufgaben unteren bis mittleren Niveaus erfüllen. Es ist häufig nur ein Zentrum vorhanden und weitestgehend fehlt eine Verselbständigung einzelner Stadtteile.

Wenn im Folgenden von Kleinstädten die Rede ist, so sind damit Gemeinden mit 2.000 bis 20.000 Einwohnern gemeint, d.h., daß auch die Ortschaften, in einigen Statistiken gesondert als Landstädte (2.000 bis 5.000 Einwohner) aufgeführten werden, in die Untersuchung einbezogen. Dies hängt damit zusammen, daß besonders in Ostdeutschland Ortschaften mit 2.000 bis 5.000 Einwohnern existieren, die häufig eine städtische Strukturen aufweisen und Stadtrecht haben.

Die historischen Aspekte der Kleinstadt

Die Suche nach den Wurzeln und dem Mythos der deutschen Kleinstadtromantik führt unmittelbar zur Großstadtkritik des 19. Jahrhunderts. Die deutsche Kleinstadtromantik entstand als Gegenbild zum Leben in den Großstädten und war eng mit den wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen, beim Übergang vom Agrar- zum Industriestaat, und der kulturpessimistischen Grundhaltung der deutschen Bevölkerung, verbunden.

Sozialer Wandel und Kleinstadtromantik

Die zunehmende Konzentration der Bevölkerung in den Großstädten führt zu schlechten Arbeits- und Lebensbedingungen, zum Aufbrechen der traditionellen Verhaltensmuster und einer neuen sozialen Schichtung der Bevölkerung. In der Wahrnehmung der Menschen wurden die Großstädte nicht als Orte des sozialen Wandels wahrgenommen, sondern als

¹ Die Grundlagen für dieses Kapitel bilden die Referate im WS 97 / 98 von:
- Agnes Dolny / Susan Siebert: Städtisches und ländliches Wohnen in kleinen Städten,
- Cornelia Ehram: Wurzeln und Mythos der deutschen Kleinstadtromantik,
- Kirstin Grunert: Kleinstadtideologie — Wurzeln und Mythos der Kleinstadtromantik in der Literatur,
- Mark Ruhrmann: Siedlungsstruktur und Größenordnung kleiner Städte in Deutschland und deren regionale Verteilung.

Verursacher dieser Entwicklung. Wesentlichen Anteil an dieser Geisteshaltung der deutschen Bevölkerung haben pseudowissenschaftliche Theorien zur Großstadtkritik. So entstand in den Köpfen der Menschen das Bild von der Großstadt als Moloch, Sündenpfuhl und Ort des Verderbens. Aus der Sehnsucht und dem Verlangen der Menschen nach alten, vertrauten, überschaubaren Lebensverhältnissen und Identität, in einer Zeit, in der nichts mehr so ist wie es einmal war, entsteht der Mythos und die Romantisierung der kleinstädtischen Lebensweise, die damals mit dem Leben auf dem Land noch gleich gesetzt wurde.

Der Mythosbegriff als theoretischer Bezugsrahmen

Versucht man dem Mythos der deutschen Kleinstadtromantik auf die Spur zukommen, liegt eine Beschäftigung mit dem Begriff des Mythos nahe. Die Definition des Mythosbegriffes ist nicht einheitlich. Hier soll die Definition der Autoren aus die "Mythen der Deutschen" verwendet werden. Danach versteht man unter Mythen: "Jene sozialen Konstruktionen über die Wirklichkeit, die die Tradition einer Gemeinschaft in erzählerischer Weise verdichten und vereinfachen und auf diese Weise soziale Konventionen (als Normen des sozialen Umgangs) schaffen, die nicht mehr bewiesen und begründet werden müssen" (Frindte / Pätzolt 1994: 8).

Im Kaiserreich kam es nun durch die Strukturwandlungen in der Gesellschaft und die zunehmende, immer mehr Lebensbereiche erfassende Urbanisierung, zu einer Erosion der Bürgerschaft und des Bürgergeistes. Die kleinbürgerlich-reaktionäre Kritik formulierte als Gegenbild zur Großstadt eine idealisierte Vorstellung vom *vorindustriellen Dorf* (nicht speziell die Kleinstadt!) (vgl. Hamm 1973: 20).

An der Wende zum 20. Jahrhundert bekam nun aber die Großstadt durch das Bildungsbürgertum eine breitenwirksame Sündenbockfunktion zugewiesen. Es kam zu einer ideologisch motivierten scharfen Schwarzweißzeichnung von Stadt und Land. Der Mythos des Landes und der Kleinstadt war nun vollendet. Das Land wurde nun zur "*Quelle, aus der das gesamte Volk Erfrischung und Erstarkung schöpft*" (Riehl 1985: 140).

Die kleinstädtischen Schattenseiten - Goethe spricht in seiner Erzählung auch vom "*Unrat, der in den Gassen sich anhäuft*" - werden von der deutschen Ideologie nicht wahrgenommen. In "*Wirklichkeit jedoch ist die Kleinstadt seit eh und je auch der sozio-kulturelle Ort, an dem Muffigkeit und Börsartigkeit, Pedanterie, Prüderie und geistige Engstirnigkeit ins Kraut schießen*" (Glaser 1969: 99).

Die nationalsozialistische Machtergreifung in einer Kleinstadt 1930-1935 beschreibt William Sheridan Allen (1996) in der politologischen Studie "*Das haben wir nicht gewollt*". Der Name des Ortes und der Figuren sind fingiert, aber ansonsten handelt es sich um eine empirische Studie, jede Kleinstadt könnte statt des fiktiven Namens Thalburg eingesetzt werden. "*Der durchschnittliche Bürger sah sich als Nachkomme der mittelalterlichen Spießbürger: ruhig, uninteressiert an großen Problemen, zufrieden mit dem Leben, angenehm gefüllt mit gutem Essen, bescheidenen Hoffnungen und der Überzeugung, daß eine überschaubare Ordnung herrsche*" (Glaser 1969: 99).

Die Kleinstadtarchetypen

In der Literatur kann man folgenden Kleinstadtarchetypen begegnen, die durchaus auch soziologisch zu betrachten sind:

1. Bei Wilhelm Raabe manifestieren Elemente der Sehnsucht, des Heimwehs, der Sentimentalität und der gütigen Kritik das Bilderbuch der kleinstädtischen Idylle: *"Hier sind die dunklen, verrauchten Kontore der alten, gewichtigen Handelsfirmen, hier ist das wahre Reich der Keller- und Dachwohnungen. ...Das Klirren und Ächzen der verrosteten Wetterfahnen, das Klappern des Windes mit den Dachziegeln, das Weinen der Kinder, das Miauen der Katzen, das Gekeif der Weiber, wo klingt es passender ... als hier in den engen Gassen, zwischen diesen hohen Häusern..."* Dabei geht es hier um die "Chronik der Sperlingsgasse" (in Berlin !) (Glaser 1969: 68).
2. Thomas Mann gestaltet den Archetypus der Kleinstadt aristokratisch: *"Die Grimborg beherrschte von einem buschigen Hügel das malerische Städtchen gleichen Namens..."*, sie war *"Stammsitz des Herrscherhauses, als Wiege der Dynastenfamilie auf eine besondere Weise geehrt..."* (ebd.: 68).
3. Schließlich, neben "größtstädtischem" und "aristokratischem" Kleinstadtidyll, findet sich das *dörfliche* Städtchen ebenfalls bei Wilhelm Raabe. *"Die roten Dächer schimmern in der Abendsonne; da und dort laufen die Kornfelder an den Berghalden hinauf"* (ebd.: 69).
4. Es gibt auch die typische *Kleinstadt als Touristenziel und Projektionsort für Urlaubsglück*. Die Kleinstadt erweist sich als *"Freilichtmuseum mit mittelalterlichem Marktplatz und plätscherndem Brummen, angestrahlter Burgruine, gotischer Kirche, Festspielen in historischen Kostümen, wie aufgebaut für Touristen"* (ebd.: 69). *"Alles ist so echt, so historisch, so romantisch, so deutsch, alles so very nice"* (Brückner 1964: 123).

Wesentliche Aspekte des wirtschaftlichen und sozialen Strukturwandels in Deutschland im 19. Jahrhundert

In Deutschland vollzog sich im 19. Jahrhundert, besonders ab 1850, der Übergang von der Agrar- zur Industriegesellschaft. Damit verbunden waren tiefgreifende Veränderung der wirtschaftlichen und sozialen Struktur des Landes. Der Strukturwandel stellte hohe Anforderungen an die Menschen, er erforderte konsequentes Umdenken und Anpassung an die stark veränderten Lebensverhältnisse.

Mit der Konzentration der Bevölkerung in den Städten kam es zur Entstehung der "sozialen Frage" und mit dem Erstarken der Sozialdemokratie und der Machtkämpfe zwischen Proletariat und den alten politischen Kräften, stellte sich auch bald die Frage nach politischen Veränderungen.

Der Strukturwandel in Wirtschaft und Gesellschaft wurde begleitet von einem enormen Bevölkerungsanstieg, der unter anderem auf die Fortschritte der Medizin, aber auch auf die Befreiung von Heiratsbeschränkungen (Reulecke 1985: 39) zurück zu führen ist. So verdreifachte sich die Bevölkerung in den Jahren von 1816 -1910. Dabei vollzog sich der Bevölkerungsanstieg in zwei Etappen:

1. Etappe: Ende 18. Jahrhundert bis ca. 1830

Der sprunghafte Bevölkerungsanstieg führte vor allem auf dem Lande zu einem Bevölkerungsstau. Jedoch war die Industrialisierung in den Städten zu diesem Zeitpunkt noch nicht so weit fortgeschritten, so daß die zugewanderten Bevölkerungsmassen in den

Großstädten nicht genug Arbeit und Nahrung vorhanden. Es drohte die Gefahr des Pauperismus. Auswege aus dieser Situation bestanden lediglich in der Auswanderung nach Übersee und dem Landesausbau, der vor allem in Preußen forciert wurde. Erst ab ca.1850 schaffte die fortschreitende Industrialisierung in den Städten, durch ein wachsendes Arbeitsplatzangebot, Abhilfe.

2. Etappe: 1880 bis ca. 1930

Während der zweiten Welle des Bevölkerungsanstiegs waren die industriellen Zentren an Rhein und Ruhr Zielpunkt der Binnenwanderung. Es fand eine gewaltige Wanderungsbewegung von den stark agrarisch geprägten Regionen im Osten Deutschlands, z.B. Ostpreußen, Westpreußen und Posen, in den Westen des Landes nach Rheinland-Westfalen, Sachsen und Berlin, statt (Reulecke 1985: 71). Das Ausmaß dieser Binnenwanderung wurde verglichen mit einer Völkerwanderung in früherer Epochen. In den Jahren von 1860-1925 verlegten 22-25 Millionen Menschen ihren Wohnsitz über die Landes- oder Provinzgrenze ihres Geburtsortes, dabei sind Wanderungen innerhalb des Landes oder der Provinz noch nicht erfaßt.

Die veralteten Strukturen in der Landwirtschaft und der zunehmende Druck durch ausländische Konkurrenz führten ab ca. 1870 zur Krise in der Landwirtschaft. Während der Amtszeit des Reichskanzlers Bismarck bestand das Bündnis zwischen "Roggen und Eisen" auf der Basis einer Schutzzollpolitik und des Projektionismus für die rückständige Landwirtschaft. Jedoch verfolgte der neu eingesetzte Reichskanzler Caprivi, ab ca. 1890 eine neue Politik und beendete die Schutzzollpolitik. Diese politische Wende zu Gunsten der weiteren Industrialisierung Deutschlands und der Entwicklung Deutschlands zum Industriestaat, muß auch als Reaktion auf das Anwachsen der Streikbewegung der Arbeiter in den Städten und dem Erstarken der Sozialdemokratie bewertet werden. Die Zuspitzung der Situation in den Großstädten, fand ihren Ausdruck in den wachsenden Stimmenanteilen der Sozialdemokratie und führte zum Einlenken der Reichsregierung. So wurde z.B. zur Verbesserung der schlechten Lebensbedingungen in den Städten billigeres Getreide aus der USA eingeführt und die unter Bismarck begonnene Sozialgesetzgebung weiter ausgebaut.

Der einsetzende Protest des grundbesitzenden Adels und der Bauern wurde durch den gegründeten "Bund der Landwirte" vertreten. Damit traten der Adel, der bis zu diesem Zeitpunkt stets mit dem Staat konform gehandelt hatte, gemeinsam mit den Bauern als Opposition gegen Staat und Regierung auf. Sie warnten vor der Gefahr seitens der Sozialdemokratie und den Arbeitermassen in den Städten, für die bestehende Ordnung und die führende Rolle des Adels.

Mit der ideologisch geführten Diskussion erreichte das konservative Agrarbündnis sogar große Teile der bürgerlichen Großunternehmer und des Bildungsbürgertums, die sich aus Angst vor dem Klassenkampf der Arbeiter, dem Kampf gegen die Sozialdemokratie und für die Erhaltung des Status quo anschlossen. Damit wurde der Übergang vom Agrar- zum Industriestaat in Deutschland verzögert. Der Konservatismus behinderte die Durchsetzung einer zeitgemäßen Geisteshaltung in großen Teilen der Bevölkerung und begünstigte die Verbreitung konservativer Großstadtkritik (Bergmann 1970: 31).

Neues "ökologisches" Kleinstadt-Idyll seit den achtziger Jahren

Erst seit Ende der Siebziger/Anfang der Achtziger wagten sich *einige* mit neuen Ansätzen hervor, jetzt war die Argumentation *für* die Kleinstadt in der neuen ökologischen Bewegung fundiert. Neuere Untersuchungen über Kleinstädte betonen meist, daß sie sich gerade nicht von Schlagworten wie Idylle oder Romantik einfangen lassen wollen. Es geht um kulturelle und wirtschaftlich/ökonomische Anbindung, oder die soziale Ausprägung der "Nachbarschaft" (vgl. hierzu Hamm 1973, Stewig 1987, Zang 1978). Auch hier geht es um empirische und historische Untersuchungen verschiedener Kleinstädte, ohne zu moralisieren. So untersucht z.B. Sigrid Hirschbiel 1985 die Problematik der Ausländerintegration in der kleinen Stadt. Zunächst gibt es durchaus positive Aspekte in der Kleinstadt zu wohnen: 1. Sicherheit, 2. Identität und 3. Aktivität (durch niedrigere Entfremdungserscheinungen im Arbeits- und Freizeitbereich). Schließlich stand jedoch die Integrationsfähigkeit der Deutschen im Mittelpunkt der Arbeit und die Feststellung, daß Vorteile, Mißtrauen und eigene Machtlosigkeit im bestehenden System die Stadtbewohner genauso engsinnig erscheinen ließen, wie den Spießbürger des 19. Jahrhunderts, der jeden neuen Gast im Wirtshaus mißtrauisch beäugte.

Erika Haindl fand 1987 wieder genug Gründe, sich für die Kleinstadtidylle einzusetzen, denn: *"die Menschen, die in einer solchen 'ökologischen Nische' leben, und das meist in kleineren Städten" haben entdeckt, daß "Mobilität nicht nur eine Befreiung aus Zwängen gebracht hat, sondern auch eine maßlose Verschwendung nicht mehr zu ersetzender Ressourcen verursacht, so wird das lebenslange Wohnen im 'Haus seiner Väter' wieder eine Form der Alternative, die das Gegenteil vom 'Blut- und Boden-Mythos' ist, sondern eher ein Kampf um die Möglichkeit, die Erde vor dem Zustand der Verwüstung zu retten"* (Haindl 1987: 125).

Auch Häußermann und Siebel schreiben 1987 über ökologische Stadtkultur und setzten sich sehr kritisch mit dem Naturbegriff auseinander (Häußermann / Siebel 1987: 230). Während Glaser (1969) sich mit den Grundbegriffen der Kleinstadtromantik Ordnung, Natur und Gegenständlichkeit auseinandersetzt, hinterfragen Häußermann und Siebel den Naturbegriff radikal und stellen fest, daß es die Natur eigentlich gar nicht mehr gibt, da alles inzwischen von Menschenhand überformt wurde. *"Ein Zurück zur Natur' kann es nicht geben, ..., es geht auch gar nicht (mehr) um Natur, sondern um Ökologie - und das ist ein wichtiger Unterschied"* (Häußermann / Siebel 1987: 230). So ist das Bild der Kleinstadt, die romantisch von kleinen Feldern und Wäldern eingefafßt ist, nur ein Relikt als alten Tagen.

Die soziologischen Aspekte der Kleinstadt

Die soziologischen Aspekte der Kleinstadt befassen sich mit den Besonderheiten kleinstädtischen Wohnens oder anders ausgedrückt mit der speziell kleinstädtischen Lebensweise.

Lebensweise

Kleinstädte können kaum zu einer homogenen Siedlungskategorie zusammengefaßt werden, denn sie unterscheiden sich sehr stark sowohl nach Einwohnerzahl, Größe, landschaftlicher Umgebung, nach ihrer Funktion (Produktionsstruktur, Sozialstruktur), nach ihrer Geschichte, ihrer Bebauungsstruktur und architektonischen Gestalt sowie nach ihrer territorialen Lage (agrarisches Gebiet, industrielles Gebiet, Mischgebiet).

Die lokale Spezifik ist abhängig von:

- der Struktur des Arbeitsplatzangebotes und den Qualifikationsanforderungen,
- der konkreten Sozialstruktur, den demographischen Generationen und den kulturellen Gewohnheiten, Sitten und Gebräuchen in der Siedlung.

Es gibt aber auch Gemeinsamkeiten im Leben von Kleinstädten, die sich äußern in:

- einer ausgeprägten sozialen Kontrolle,
- gegenseitiges Sich-Kennen (soziale Beziehungen),
- häufiges Sich - Begegnen (Wohnmilieu, Nachbarschaftsbeziehungen sowie soziale Infrastruktur).

Die Lebensweisen in einer Kleinstadt sind sowohl bedingt durch den Annäherungsprozeß von Stadt und Land, als auch von der gegenseitigen Durchdringung städtischer und ländlicher Lebensbedingungen. Dieses wirkt sich auf die lokale Spezifik der Lebensweise aus, wobei das städtische in der Lebensweise bereits überwiegt. Hauff (1988: 78) stellt für die Spezifik der kleinstädtischen Lebensweise auf der Grundlage seiner Untersuchungen folgendes fest: *"Die Lebensweise in der Arbeitssphäre ist überwiegend städtisch, geprägt durch den hohen Anteil von Industriearbeitern. Dagegen in der Nichtarbeitssphäre weist die Lebensweise in Abhängigkeit von der Art des Wohngebäudes und dessen Eigentumsform und in der Abhängigkeit von der Landschaft Ähnlichkeiten mit der ländlichen Lebensweise aus"*.

Eine besondere Rolle spielen die Arbeitspendler, d.h. die Pendler von Kleinstädten in Mittel- und Großstädte, aber auch die Arbeitspendler von umliegenden Siedlungen zu den Arbeitsstätten in die Kleinstadt (Hauff 1988: 78). Die Sozialstruktur, die sich aus diesem Geflecht von ortsansässigen Arbeitskräften und aus den Einpendlern wie Auspendlern der jeweiligen Kleinstadt herausbildet, hat einen großen Einfluß auf die Art und Weise, wie die Bewohner die Einrichtungen in ihrer Ortschaft nutzen und wie sie in ihrer Stadt leben, wie sie die örtlichen Lebensbedingungen nutzen und dadurch ihre Lebensweise entwickeln.

Die qualitativ unterschiedlichen Lebensbedingungen und Lebensgewohnheiten gegenüber dem Dorf einerseits und der Mittel- und Großstadt andererseits prägen die kleinstädtische Lebensweise deutlicher als die Ortsgröße.

Die Kleinstadt bietet zwar schon ein mannigfaltigeres Arbeitsplatzangebot, welches eine differenzierte Sozialstruktur hervorbringt und damit auch unterschiedliche Lebensformen von Stadtbewohnern sich begegnen läßt und im Kern als das Wesen des Städtischen bezeichnet werden könnte. Aber in der Kleinstadt ist die Entfaltungsmöglichkeit (Qualifizierung) nur begrenzt gegeben, was zur Abwanderung in die Großstadt führt.

Die Kleinstadt hat einen geringen Anteil an Hochschul- und Fachhochschulabsolventen, dafür aber einen höheren Anteil von Facharbeitern und Meistern. Es überwiegt der Anteil der körperlich arbeitenden Menschen, durch die die Sozialstruktur beeinflusst wird.

Wohnen

Die Kleinstädte sind im Kern auf ihre ursprünglichen Stadtgründungen zurückzuführen. Diese Strukturen sind auch heute noch erhalten oder wieder herstellbar (prägende historische Bauwerke).

Die Kleinstädte hatten bis zur Mitte unseres Jahrhunderts eine relativ arme Wohnbevölkerung. Diese konnte sich kaum luxuriöse Wohngebäude leisten. Kleine niedrige

Häuser, errichtet in Volksbauweise, auf kleinen Parzellen mit Hausgärten und ausgebaute Traufendächer prägen das Bild dieser Städte. Die Kleinstadt hat erkennbare bauliche Eigenheiten: kleinstadttypische Gebäude-, Gehöft- und Raumstrukturen, welche die ursprüngliche Funktionsmischung, wie auch die spätere Funktionsdifferenzierung dokumentieren.

In der Regel waren die Kleinstädte Industriestandorte, z.T. historisch gewachsene Zentren der landwirtschaftlichen Produktion. Vor allem in agrarisch geprägten Gebieten gibt es eine beachtliche Zahl dieser Städte. Sie sind politisch-administratives Zentrum des Kreises und üben Versorgungs-, Betreuungs- und Bildungsfunktionen für die Stadt und die Umlandbevölkerung aus (vgl. hierzu Rosenkranz 1989).

Der Anteil von Mehrgenerationenfamilien im Einfamilienhaus bzw. gleichen Haushalt ist höher, als der in größeren Städten. Jedoch verändert der allgemeine Trend zur Kernfamilie in allen Siedlungsgrößen die traditionell ländliche und kleinstädtische Familienform und beschleunigt ihr allmähliches Verschwinden. Es gibt einen hohen Anteil an privaten Ein- und Zweifamilienhäusern, in denen die Besitzer auch selbst wohnen.

In bezug auf den Wohnkomfort (Bad/ Innentoilette, Ausstattung mit modernen Heizungssystemen) sowie den Bauzustand der Wohngebäude existiert ein Gefälle von der Großstadt zur Kleinstadt.

Soziale Beziehungen

Die sozialen Beziehungen zwischen den Menschen sind in der Kleinstadt durch relativ stabile Gemeinschaften geprägt. Umfang und Intensität dieser Verbundenheit nehmen mit zunehmender Einwohnerzahl und somit Ortsgröße ab.

Die Nachbarschaft, die insbesondere durch gegenseitigen Rat und Hilfe im Garten und bei der Tierhaltung sowie bei Bautätigkeiten und Reparaturen an Wohngebäuden gekennzeichnet ist, umfaßt nicht nur die unmittelbare Nachbarschaft, sondern auch die Bekannten in den nahegelegenen Straßen. Sie ist also umfänglicher als in den Großstädten. Die Tätigkeit im Garten und die Kleintierhaltung und -zucht sind traditionell bedingt, dient aber auch teilweise der Selbstversorgung. Sie wird häufig auch als aktive Erholung angesehen.

Dadurch, daß die meisten Einwohner in Kleinstädten Langzeitbewohner sind, sich seit ihrer Kindheit kennen und eine Begegnung jederzeit möglich ist, ist die Stabilität der sozialen Kontakte gegeben. Die verwandtschaftlichen Beziehungen sind um so wirksamer, je kleiner die Stadt ist. Dennoch scheinen sie den Nachbarschaftsbeziehungen gleich- oder untergeordnet zu sein. Verwandschaftliche Beziehungen bestehen, wenn der Wegeaufwand zwischen den Wohnungen gering ist und dadurch häufigen Kontakt ermöglicht.

Soziale Infrastruktur

Die Kleinstädte sind in geringerem Maße mit Kultureinrichtungen ausgestattet. Dafür gibt es ortstypische Feste, welche die Einmaligkeit der jeweiligen Kleinstadt prägen.

Der großflächige Einzelhandel hätte in keiner Form in die Altstädte integriert werden können (Verkehrsbewältigung, Parkplätze etc.), ohne deren Charakter komplett zu verändern. Daraus ergibt sich das Ausweichen auf die "grüne Wiese" (Häußermann 1996: 21 ff.).

Die Dienstleistungseinrichtungen, die Einkaufsmöglichkeiten, die medizinische Versorgung

und die Bildungschancen sind geringer, jedoch können die Kapazitäten auch nicht erweitert werden, weil der Bedarf nicht vorhanden ist.

Siedlungsstruktur und Größenordnung der Kleinstadt

Siedlungsstruktur

Die Dokumentation der Siedlungsstruktur in der Bundesrepublik Deutschland ist Aufgabe der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR). "Als zentraler Indikator der Merkmalsdimension Siedlungsstruktur wird die Einwohnerdichte verwendet" (BfLR 5/1995). Diese betrug am 31.12.1992 in Deutschland 227 EW/km², wobei ein merklicher Unterschied zwischen den alten (254 EW/km²) und den neuen Bundesländern (164 EW/km²) festzustellen ist. In der Bundesrepublik wird ein starkes Nord-Süd-, bzw. Nordost-Südwest-Gefälle sowohl innerhalb der gesamten Bundesrepublik als auch innerhalb der neuen Länder deutlich. Während die Bevölkerungsdichte in Flächenländern wie Nordrhein-Westfalen mit 519 EW/km², Baden-Württemberg mit 284 EW/km², Hessen mit 281 EW/km² oder Sachsen mit 252 EW/km² über dem bundesdeutschen Durchschnitt liegt, ist die Bevölkerungsdichte in den nordöstlichen Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern mit 80 EW/km² und Brandenburg mit 86 EW/km² besonders niedrig. (vgl. BfLR 1995)

"Als stärker auf die (kleinräumige) Siedlungsstruktur bezogen wird die Siedlungsdichte (Einwohner/ Siedlungs- und Verkehrsfläche) sowie die Ländlichkeit innerhalb des Kreisaggregats (Anteil der Bevölkerung in ländlichen Gemeinden nach OECD-Klassifikation) gewählt." (BfLR 5/1995). Zur siedlungsstrukturellen Typisierung von Regionen unterscheidet man drei Regionstypen: die Regionen mit großen Verdichtungsräumen ('Agglomerationsräume')², die Regionen mit Verdichtungsansätzen ('verstädterte Regionen') und die ländlich geprägten Regionen ('ländliche Räume')³, bzw. die gering besiedelten peripher gelegenen Regionen.

Dem intraregionalen Vergleich dienen die siedlungsstrukturellen Kreistypen. Die Regionen mit großen Verdichtungsräumen sind hierbei weiter unterteilt in Kernstädte (kreisfreie Städte > 100.000 EW), hochverdichtete Kreise (≥ 300 EW/km²), verdichtete Kreise (≥ 150 EW/km²) und ländliche Kreise (< 150 EW/km²), die Regionen mit Verdichtungsansätzen in Kernstädte, verdichtete Kreise sowie ländliche Kreise und die ländlich geprägten Regionen in verdichtete Kreise (≥ 100 EW/km²) und ländliche Kreise (< 100 EW/km²). Die BfLR hat zudem eine noch genauere Unterteilung in siedlungsstrukturelle Gemeindetypen erarbeitet, die jedoch für diesen Zweck nicht geeignet ist, da sie keine ausreichende Übersichtlichkeit gewährleisten. Auch wenn die Regionstypen für den Vergleich großräumiger Disparitäten gedacht sind, so ist doch die Betrachtung der Kreistypen am sinnvollsten, da man erst hier erkennt, wie stark auch die Regionen mit Verdichtungsräumen ländlich geprägt sind. Zum Beispiel grenzen in den Agglomerationsräumen Bremen und Berlin die Kernstädte an ländliche Kreise, während wiederum das Umland von Frankfurt/M., Stuttgart oder den Großstädten im Rhein-Ruhr-Gebiet hochverdichtet ist. Der Anteil der ländlich peripher gelegenen und weniger dicht bevölkerten

² Von den 81 Millionen Einwohnern Deutschlands leben 43 Millionen in Regionen mit großen Verdichtungsräumen (BfLR, 1995)

³ Irmen/Blach; 1996: 715: "Leben in einer Region mehr als 50% der Bevölkerung in ländlichen Gebieten, so gilt diese als überwiegend ländlich, bei einem Bevölkerungsteil zwischen 15 und 50% in ländlichen Gebieten als immer noch ländlich."

Regionen ist besonders in Ostdeutschland hoch. Sie sind vor allem in Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg sowie im nördlichen Sachsen-Anhalt zu finden. Diese Regionen leiden unter hohen Abwanderungsraten.

Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland seit der Wende, so fällt auf, daß alle Regionen Ostdeutschlands, mit Ausnahme der Region um Berlin, eine negative Bevölkerungsentwicklung aufweisen, während alle Regionen Westdeutschlands Bevölkerungszuwächse verzeichnen. Dementsprechend niedrig ist der Siedlungsdruck in den neuen verglichen mit den alten Ländern.

Der Bevölkerungsrückgang und damit zusammenhängend der nicht vorhandene Siedlungsdruck, sind ein Zeichen für die schlechte Situation in diesen Regionen.

Die unterschiedliche Siedlungsstruktur in Ost- und Westdeutschland wird auch durch die Gemeindegrößenklassierung bestätigt. 83% der Gemeinden in den neuen Ländern sind Landgemeinden. 45% aller Gemeinden haben sogar weniger als 500 EW. Nur 15% der ostdeutschen Gemeinden sind Kleinstädte. Demgegenüber gehören 41% der Gemeinden Westdeutschlands dieser Kategorie an. Die Siedlungs-, bzw. Gemeindestruktur der neuen Bundesländer ist also viel kleinteiliger.

Bezogen auf den in Kleinstädten lebenden Bevölkerungsanteil ist jedoch kein Unterschied festzustellen. Sowohl 34% der westdeutschen, als auch der ostdeutschen Bevölkerung lebt in Städten mit 2.000 bis 20.000 EW. Vergleicht man die einzelnen Bundesländer miteinander, so wird das homogene Bild der ostdeutschen Länder nur durch Sachsen gestört, das bezüglich seiner Siedlungsstruktur den westdeutschen Bundesländern näher kommt. Eine den ostdeutschen Bundesländern ähnliche Struktur findet man in den alten Bundesländern dagegen in Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein. Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern fallen durch ein äußerst kleinteiliges Siedlungsgefüge auf. Knapp 90% der Gemeinden sind Landgemeinden, nur 9% sind Kleinstädte (vgl. Sachsen: 57%, bzw. 40%).

Innerhalb Ostdeutschlands ist also ein Nord-Süd-Gefälle sowohl bezüglich der Bevölkerungsdichte als auch des Siedlungsgefüges festzustellen. Der Süden ist geprägt von hoher Siedlungs-, insbesondere Städtedichte, großen Siedlungen und hohem Verstädterungsgrad, der Norden hingegen von geringer Siedlungs-, insbesondere Städtedichte, kleinen Siedlungen und niedrigerem Verstädterungsgrad.

Dies hat im wesentlichen auf historische Gründe, die weit vor der deutschen Teilung liegen. So wurde der Süden, bzw. Südwesten der heutigen neuen Bundesländer sehr viel früher besiedelt, als der Norden, bzw. Nordosten. Erst mit der Ostexpansion im 13.Jh. ließen sich verstärkt Menschen in den Gebieten im Norden nieder, die bis heute durch Landwirtschaft und Nahrungsmittelindustrie geprägt. Die seit dem 18. Jh. existierende Gutsherrschaft im Norden, mit der die Enteignung von Bauern und die Auflösung vieler Bauernhöfe verbunden war, sowie die spätere Aufhebung der Leibeigenschaft bei unveränderter Besitzstruktur, führten zur Abwanderung vieler Bauern.

Trotz entgegengesetzter Politik konnte das Nord-Süd-Gefälle zu Zeiten der DDR nicht ausgeglichen werden.

Die Siedlungsstruktur ist zum einen für die Funktion von, zum anderen für die Situation in Kleinstädten von großer Bedeutung. So sind Kleinstädte in der Nähe großer wichtiger Kernstädte oft reine Schlafstädte. Mit Glück profitieren sie sogar von den

Suburbanisierungstendenzen der Gewerbebetriebe und Dienstleistungsunternehmen. In der Regel verfügen sie damit über ein relativ hohes Steueraufkommen, zumal ihre Bewohner oft über mittlere bis hohe Einkommen verfügen.

Auch Kleinstädte, die aufgrund ihrer Lagegunst über eine stabile eigene Wirtschaftsstruktur, z.B. im Industrie- oder Tourismusbereich, verfügen oder als Zentrum in einem Gebiet mit guten landwirtschaftlichen Voraussetzungen liegen, befinden sich in einer noch relativ guten Situation. Dahingegen haben Kleinstädte in dünn besiedelten, peripher gelegenen Regionen erhebliche Schwierigkeiten. Große Teile der von der BfLR (5/ 1995) festgestellten "strukturschwachen ländlichen Räume ohne größere alternative Entwicklungspotentiale" befinden sich in Ostdeutschland, insbesondere in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. Sie zeichnen sich, neben ihrer peripheren Lage und geringen Besiedlung, durch fehlende nennenswerten Potentiale im Tourismus, ungünstige natürliche und betriebliche Voraussetzungen für die Landwirtschaft sowie schlechte Infrastrukturausstattung aus. Im Raumordnungsbericht 1993 wird festgehalten: "Im Norden der neuen Bundesländer sind nur wenige Zentren mit potentiellen wirtschaftlichen Ansatzpunkten vorhanden. In den peripher gelegenen Räumen der neuen Bundesländer gelten für die Entwicklungsmöglichkeiten noch weit ungünstigere Rahmenbedingungen, da ein großer zusätzlicher Nachholbedarf an wirtschafts- und infrastruktureller Modernisierung besteht". Kleinstädte in diesen Regionen sind von einer noch stärkeren Abwanderung betroffen als Kleinstädte in anderen Teilen Ostdeutschlands. Die Tendenz hierzu war schon zu DDR-Zeiten vorhanden. Seit 1950 wanderte Bevölkerung aus den Landgemeinden und (vor allem kreisangehörigen) Kleinstädten zugunsten der Mittel- und Großstädte ab. Trotz des höheren Geburtenniveaus auf dem Land fand keine Kompensation der abwandernden Bevölkerungsgruppen statt. Eine solche Entwicklung hat Konsequenzen für die demographische Struktur, da hauptsächlich Menschen im arbeitsfähigen Alter, oft sogar mit Kindern, abwandern. In der Folge findet eine Überalterung statt. Der "Entleerung" der ländlichen Regionen und somit auch der darin liegenden Kleinstädte stehen seit 1989 Konzentrationsprozesse im Umfeld der Kernstädte gegenüber.

Kleinstädte in dünn besiedelten peripher gelegenen Regionen, in denen größere Städte fehlen, müssen allerdings andere Funktionen erfüllen, als Kleinstädte in Regionen mit großen Verdichtungsräumen. Dies trifft im wesentlichen auf die Kleinstädte in Nordostdeutschland zu. So waren z.B. kleine Kleinstädte im Norden der DDR, wie Seelow oder Sternberg, Kreisstädte und somit schwach entwickelte Zentren. Heute müssen viele Kleinstädte in diesen Regionen die Versorgungsfunktionen von Mittelzentren übernehmen. In Brandenburg stehen z.B. 2 Groß- und 25 Mittelstädten 6 Ober- und 32 Mittelzentren gegenüber. Demnach nehmen mind. 11 Kleinstädte die Funktion eines Mittelzentrums ein.

Die wirtschaftliche Struktur kleiner Städte in Ostdeutschland

Kleinstädte sind zum Teil historisch gewachsene Zentren der landwirtschaftlichen Produktion. Sie bilden eventuell das politisch-administrative Zentrum eines Kreises und üben Versorgungs-, Betreuungs- und Bildungsfunktionen für die Stadt- und Umlandbevölkerung aus. In Großstadtnähe übernehmen Kleinstädte oft reine Wohnfunktionen. Die Kleinstädte der DDR waren jedoch allen voran Industriestandorte. Christa Rosenkranz schrieb 1989: "Wichtigster stadtbildender Faktor in kleinen Mittelstädten und Kleinstädten ist die Industrie. Das Industrieprofil dieser Städte ist nach der Betriebsgrößenstruktur zumeist durch eine Vielzahl kleinerer und in der Regel einen, seltener durch mehrere Großbetriebe geprägt. Veränderungen in der Entwicklungsdynamik, insbesondere der größeren Betriebe, haben infolge der

vergleichsweise geringen Einwohnerzahl und flächenmäßigen Stadtausdehnung spürbare Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung und die sozialdemographische Struktur der Wohnbevölkerung, die Stadtstruktur und Flächennutzung als in größeren Städten" (Rosenkranz 1989: 24). Der Anteil der Beschäftigten in den Bereichen Industrie/Bau in kreisangehörigen Kleinstädten lag im Bezirk Neubrandenburg bei 37,2% (Bezirksstadt: 38,6%), im Bezirk Erfurt bei 55,4% (Bezirksstadt: 44,2%), im Bezirk Karl-Marx-Stadt bei 62,2% (Bezirksstadt: 47,6%) und im Bezirk Dresden sogar bei 68,6% (Bezirksstadt: 45,9%) (Rosenkranz 1988: 4). Dominant waren im Durchschnitt Betriebe der Leichtindustrie und der metallverarbeitenden Industrie sowie Konsumgüter- und Spezialproduktion für größere Betriebe. Kennzeichnend war die Monostruktur.

Diese Wirtschaftsstruktur der ostdeutschen Kleinstädte erwies sich nach der Wende als äußerst problematisch, da es besonders im Bergbau und im verarbeitenden Gewerbe einen extremen Beschäftigtenabbau gab. Waren 1989 noch 3,3 Millionen Personen in diesem Bereich beschäftigt, so reduzierte sich die Zahl bis 1994 auf 677.000 (BfLR 3/ 1994). Der Anteil am Gesamtumsatz sank auf 5,4%. Der Industriebesatz⁴ lag 1994 bei nur noch 56, gegenüber 277 im Jahre 1989, und damit 60% unter dem Niveau Westdeutschlands. Die neuen Bundesländer haben somit EU-weit den niedrigsten Industriebesatz. Vormalig hochindustrialisierte Regionen wie Leipzig, Dresden und Magdeburg sind mittlerweile vergleichbar mit Ostfriesland oder Dithmarschen. Viele Kleinstädte waren aufgrund ihrer Wirtschaftsstruktur daher stark vom Deindustrialisierungsprozeß betroffen.

Nicht nur der Abbau von Industriearbeitsplätzen, auch der Niedergang der LPG's und die Auflösung militärischer Einrichtungen⁵ hatten negative Folgen für die Kleinstädte.

Durch den Wegfall von Arbeitsplätzen auf der einen Seite und dem, gegenüber größeren Städten, höheren Anteil an selbstgenutztem Privateigentum, der in der Regel zu einer stärkeren Bindung an das Wohnhaus, bzw. den Wohnort führt, auf der anderen Seite, sind viele Kleinstadtbewohner auf Arbeitspendeln angewiesen. Während dies durch die großräumige Verflechtung und die dichte Besiedlung in weiten Teil der Bundesrepublik zumindest theoretisch kein Problem ist⁶, so sind z.B. die Pendelmöglichkeiten in den peripher gelegenen Gebieten Brandenburgs und Mecklenburg-Vorpommerns stark eingeschränkt. Unter diesen Umständen ist der Kampf der ostdeutschen Kleinstädte verständlich, nach der Wende den Kreisstadtstatus zu erlangen, da dieser eine gewisse Anzahl von Arbeitsplätzen zumindest im administrativen Bereich garantiert.

Zusammenfassung

Die Kleinstadtforschung nach 1945 in Deutschland konnte sich nicht von der romantischen Kleinstadt-Ideologie lösen. Bis heute ist die Tradition der Großstadtfeindschaft und die Idealisierung des Landlebens erhalten geblieben. Dadurch kam es zu einer immer noch andauernden Tabuisierung der realen Kleinstadt, es gibt kaum eine sinnvolle Auseinandersetzung mit diesem Thema. Dieser Tatbestand weitet sich auf die Stadtplanung insofern aus, als unter Stadtplanung immer noch Großstadtplanung verstanden und diese

⁴ Anzahl der Beschäftigten in der Industrie je 1000 erwerbsfähiger Personen

⁵ Vor allem in Brandenburg gab es viele Garnisonsstädte

⁶ Deutscher Bundestag: Raumordnungsbericht 1993: 27: "Außer in Rheinland-Pfalz, Südwürttemberg und Ostbayern gibt es in den alten Bundesländern keine Gebiete mehr, aus denen keine Erwerbstätigen in die Verdichtungsräume pendeln."

einfach auf kleine Städte übertragen wird. Es gibt keine Differenzierung nach Stadttypen, also auch keine (dringend nötigen) speziellen Kriterien für eine Kleinstadtplanung.

Die Lebensweise in der Kleinstadt ist in der Arbeitssphäre überwiegend städtisch geprägt durch den hohen Anteil von Arbeitern. Dagegen weist die Nicht-Arbeitssphäre in Abhängigkeit von der Art des Wohngebäudes und dessen Eigentumsformen Ähnlichkeiten mit der ländlichen Lebensweise auf. Der Anteil von Mehrgenerationenfamilien im Einfamilienhaus bzw. im gleichen Haushalt ist höher als in größeren Städte. Es existiert ein hoher Anteil privater Wohngebäude, in denen die Eigentümer auch selbst wohnen. Der allgemeine Trend zur Kernfamilie verändert auch in den Kleinstädten die traditionelle ländliche und kleinstädtische Familienform und beschleunigt ihr allmähliches Verschwinden. Die typische Wohnform ist charakterisiert durch: geringe Geschößzahl, wohnungsnahen Freiraum, Wirtschaftsräume für Tierhaltung, Reparaturarbeiten und Lagerung. Die sozialen Beziehungen (zwischen Verwandtschaft und Nachbarschaft) nehmen mit zunehmender Ortsgröße ab.

Der Anteil der gering besiedelten ländlich peripher gelegenen Regionen ist in Ostdeutschland höher als in Westdeutschland. Sie liegen vor allem in Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und im nördlichen Sachsen-Anhalt. Die BfLR (Bundesanstalt für Landesplanung und Raumkunde) hat weite Teile dieser Bundesländer als "strukturschwache ländliche Räume ohne nennenswerte (aus Bundessicht meßbare) Entwicklungspotentiale" kategorisiert.

Durch die besondere Wirtschaftsstruktur der Kleinstädte in der DDR, die durch einen sehr hohen Anteil an Beschäftigten in der Industrie gekennzeichnet war, haben ostdeutsche Kleinstädte seit der Wende überproportional unter dem Deindustrialisierungsprozeß zu leiden. Die Siedlungsstruktur Nordostdeutschlands verschärft die problematische Situation der Kleinstädte in diesen Regionen. "Lageungunst ist damit häufig Entwicklungsengpaß für die Nutzung eventuell vorhandener Entwicklungspotentiale".

Der zum Teil auf die periphere Lage zurückzuführende Mangel an Arbeitsplätzen einerseits und der relativ hohe Anteil an Wohneigentum andererseits zwingen zum Arbeitspendeln.

2.3. Entwicklungsprobleme ostdeutscher Kleinstädte - aktuelle Problemlage⁷

(Cornelia Ehram und Kirstin Grunert)

Die kleinen Gemeinden (bis 20000 Einwohner) prägen die Siedlungs- und Verwaltungsstruktur in den neuen Bundesländern in weitaus höherem Maße, als dies in den alten Bundesländern der Fall ist. So beträgt ihr Anteil an der Gesamtzahl der Gemeinden 96,5% gegenüber 36,2% in den alten Ländern, ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung 49,9% gegenüber 40,7% (vgl. Schäfer, 1992: 42). Die Kleinstädte (2000-20000 Einwohner) in den neuen Bundesländer stellen einen Anteil von 26,4% an der Wohnbevölkerung und 11,3% an den Gemeinden insgesamt (vgl. Schade, 1992: 79).

Die Entwicklung der Kleinstädte in der DDR war stark geprägt von staatlichen Eingriffen: Gegenüber Groß- und Mittelstädten wurden sie massiv benachteiligt bei Investitionsentscheidungen in den Bereichen Wirtschaft, Infrastruktur und Wohnungsbau (vgl. Schade, 1992: 84). Hinsichtlich ihres Benachteiligungsgrades und der daraus resultierenden Probleme muß jedoch differenziert werden, einerseits zwischen Kleinstädten mit und ohne Kreisstadtfunktion, andererseits zwischen Kleinstädten in ländlichen Gebieten und in Ballungsräumen (vgl. Schade, 1992: 168). Füllte eine Kleinstadt eine Kreisstadtfunktion aus, konnte sie teilweise an den wirtschaftlichen, infrastrukturellen oder wohnungsbaulichen Verbesserungen teilhaben. In ländlich geprägten, dünn besiedelten Gebieten (z.B. in Mecklenburg-Vorpommern oder Brandenburg) hatten nahezu alle Kleinstädte zentralörtliche Funktion, oftmals sogar eine Kreisstadtfunktion inne, und konnten daher von der Landflucht profitieren. In industriell geprägten Gebieten (v.a. in Sachsen und Thüringen) füllten die Kleinstädte selten eine Versorgungs- oder gar Kreisstadtfunktion aus. Ihre daher ohnehin eher problematische Lage wurde zusätzlich durch den Urbanisierungsprozeß in Mittel- und Großstädten verschärft. Die Bevölkerungsentwicklung dieser Kleinstädte war daher gekennzeichnet durch einen hohen Sterbeüberschuß, negative Wanderungssalden, sowie eine hohe Auspendlerquote.

Die Kleinstadt, besonders in industriellen Ballungsräumen, spielte also schon zu DDR-Zeiten eine zunehmend geringere Rolle als Wohn-, Arbeits- und Versorgungszentrum.

Die im folgenden aufgeführten Entwicklungsprobleme lassen sich teilweise auf das Erbe der DDR zurückführen. Daneben rekrutieren sie sich aus im Zuge des Vereinigungsprozesses aufgetretenen Schwierigkeiten, sowie aus neueren, nach der Wende entstandenen Problemen.

Die aktuelle Problemsituation der ostdeutschen Kleinstädte wird durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflußt. Dabei haben neben dem Erbe der DDR-Vergangenheit und den Problemen, die im Zuge der Vereinigung auftraten, auch die neuen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen einen wesentlichen Anteil. Ihre Probleme und Entwicklungsperspektiven lassen sich auf verschiedene Kleinstadttypen (Ballungsgebiete und ländlich geprägte Gebiete) zurückführen.

⁷ Die folgenden Ausführungen beruhen auf dem Referat aus dem WS 1997/98 "Entwicklungsprobleme ostdeutscher Kleinstädte (außer Brandenburg)" von Christian Michaelis und Andreas Weidmann.

Umweltverschmutzung und Altlastenproblematik

Gravierende Umweltbelastungen wurden in den ostdeutschen Bundesländern vor allem durch den Energiesektor verursacht. Die Nutzung der qualitativ geringwertigen heimischen Braunkohle als Hauptenergieträger führte zu einer besonders hohen Luftverschmutzung.

Der wirtschaftliche Strukturwandel steht als wichtigste Ursache für die Freisetzung gewerblich genutzter Flächen und Gebäude. Das betrifft die Stilllegung von Bergwerken in altindustrialisierten Revieren, die Einbrüche in der Textil- und Werftindustrie. Hemmnisse, die einem Brachflächenrecycling entgegenstehen, sind mangelnde Verkaufsbereitschaft der Alteigentümer und die schwierige Verkaufbarkeit der Brachen. Ein weiteres Hindernis entsteht durch das Überangebot von Gewerbefläche auf der "grünen Wiese", mit dem sich die Gemeindeverwaltungen untereinander Konkurrenz machen. Doch Investoren aus dem alten Bundesgebiet bevorzugen Standorte auf der sogenannten "grünen Wiese".

Infrastruktur

Die städtebauliche Entwicklung von Dörfern und Kleinstädten wurde und wird entscheidend durch die Verkehrsentwicklung mitbestimmt, wobei zwischen der überörtlichen Erreichbarkeit und den innerörtlichen Verkehrsbedingungen unterschieden werden sollte.

Nach der Zerstörung des zweiten Weltkriegs war für die Planwirtschaft der DDR der Aufbau der Industrie von größerer Bedeutung als die Modernisierung und der Ausbau des Verkehrsnetzes.

Quantitativ gesehen ist das Verkehrswegenetz – bei unterdurchschnittlicher Eisenbahn- und Fernstraßendichte im Norden – noch relativ dicht. Besonders die Dörfer und Kleinstädte in den dünn besiedelten Landesteilen sind aber unzureichend angebunden und erfahren somit einen Standortnachteil.

Auch in der Zukunft wird es zum weiteren Abbau und zur Verringerung des Streckennetzes kommen, welches in erster Linie zu einer Destabilisierung und zunehmender Abwanderung der Bevölkerung aus den besonders benachteiligten Klein- und Kleinstsiedlungen führen wird.

In den ersten Jahren nach der Wende befand sich die örtliche technische Infrastruktur in den ostdeutschen Bundesländern in einem desolaten Zustand, da Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen im Bereich der Abwasser-, Wasser und Energieversorgung und der Telekommunikation in der Vergangenheit vernachlässigt wurden. In weiten Bereichen mußte ein Ver- bzw. Entsorgungsnetz überhaupt erst aufgebaut werden. Defizite in der technischen Infrastruktur waren ein entscheidender Hemmfaktor für die Entwicklung von kleinen Gemeinden, und sie nahmen einen großen Teil der städtebaulichen Fördermittel in Anspruch.

Demographische Entwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Kleinstädte hängt unmittelbar mit der Bevölkerungsentwicklung der neuen Bundesländer insgesamt zusammen, da die wichtigsten demographischen Einflußfaktoren die Entwicklung nahezu aller Gemeinden in Ostdeutschland beeinflussen.

In dem Zeitraum zwischen 1989 und 1995 nahm die Geburtenrate rapide ab (um 60%). Davon

lassen sich 50% auf ein verändertes Fertilitätsverhalten zurückführen (Unsicherheit, v.a. in beruflicher Hinsicht, Unvereinbarkeit von Beruf und Familie durch den Abbau von kinderspezifischer Infrastruktur, wie z.B. Kindertagesstätten. Die übrigen 10% resultieren aus der Abwanderung von Frauen im gebärfähigen Alter (vgl. Bucher, 1996: 17).

Entscheidender als die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist für den Bevölkerungsaufbau seit der Wende die Migration, v.a. in die alten Bundesländer (vgl. Bucher, 1996: 11f.).

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die gegenwärtige Bevölkerungsentwicklung in den neuen Bundesländern gekennzeichnet ist durch Bevölkerungsabnahme bei gleichzeitigem Geburtendefizit und Wanderungsverlusten (vgl. Bucher, 1996: 14).

Ihre zukünftige Entwicklung ist langfristig negativ beeinflusst durch den durch Wanderung dezimierten Anteil der heute 30-50 Jährigen in Form von Geburtenausfällen, die sich ihrerseits über Jahrzehnte in geburtenschwachen Jahrgängen nieder schlagen werden (vgl. Bucher, 1996: 18ff.). Somit wird sich der Trend zur Überalterung in Zukunft noch verstärken.

Innerstädtischer Wandel

Ausgehend von der über Jahrzehnte vernachlässigten Bausubstanz sind viele ostdeutsche Kleinstädte mit einer umfangreichen Sanierungstätigkeit beschäftigt, die ihren finanziellen Handlungsrahmen erheblich beschneidet. Niedrige Standards in den Wohnungen der Innenstädte befördern den Prozeß der Suburbanisierung und erschweren den Sanierungsprozeß hinsichtlich des Wegzugs aus den Stadtkernen.

Damit ergeben sich folgende Probleme für die Kleinstädte: Zum einen erleiden die Innenstädte einen Vitalitätsverlust bzw. ihre Revitalisierung verzögert sich, desweiteren nehmen die Verkehrsströme, insbesondere der Individualverkehr zu, was zu einem Absinken der Wohnqualität in den Städten, besonders in deren Zentren führt. Zudem sinken die Einnahmen der Kommune durch die Suburbanisierung von v.a. einkommenstärkeren und größeren Haushalten, da Lohn- und Einkommensteuer am jeweiligen Wohnort zu entrichten ist und die Zuweisung am kommunalen Finanzausgleich von der Einwohnerzahl der jeweiligen Kommune abhängt.

Ein zweiter Problembereich ist die Konkurrenz zwischen dem innerstädtischen Einzelhandel und den Einkaufszentren auf der "grünen Wiese". Vor 1989 konzentrierte sich der Einzelhandel in hohem Maße auf die Innenstädte. Insgesamt ist die Verteilung des Einzelhandels unausgewogen, v.a. zu Lasten der Innenstädte. Die Gründe hierfür liegen in den Nachteilen, die Innenstädte gegenüber peripheren Standorten für den Einzelhandel aufweisen: höhere Grundstückspreise, Verkehrs- und Parkplatzprobleme, Auflagen des Denkmalschutzes, komplizierte Eigentumsverhältnisse, sowie meist klein parzellierte Grundstücke (vgl. Ministerium für Bau- und Landesentwicklung und Umwelt, 1995: 99). Gerade diese letzten beiden Punkte verhinderten eine Integration von großflächigem Einzelhandel in die Innenstädte, dafür blieb jedoch das alte Stadtbild erhalten (vgl. Häußermann, 1996: 22).

Für die städtebauliche Erneuerung in den Kleinstädten und Dörfern sind weitere Besonderheiten der Grundbesitzstrukturen zu nennen. Hierzu gehört die stark zersplitterte Grundstücksstruktur in den von geplanten städtebaulichen Veränderungen jahrzehntelang nicht berührten Ortskernbereichen. Diese ist – vor allem in Kleinstädten – ein wichtiger Hemmnisfaktor für eine zügige Erneuerung der Bausubstanz, besonders aber für Neubaumaßnahmen (vgl. Schäfer, 1992: 54). Ein weiteres Hemmnis ist die dünne Kapitaldecke der privaten Haushalte, die so ihrer Eigentümerfunktion nicht nachkommen können.

Politische und administrative Rahmenbedingungen

Nach dem Beitritt der DDR zur BRD wurden die bis dahin existierenden Politik- und Verwaltungsstrukturen, sowie das Rechtssystem durch das Verfassungs-, Rechts- und Institutionensystem der BRD ersetzt (vgl. Wollmann, 1995: 49). Die Kommunen blieben als Institution zwar erhalten, dennoch haben sich sowohl ihr Handlungsrahmen, als auch ihr Aufgabenfeld grundlegend gewandelt. Insbesondere mußte sich die ostdeutsche Kommune, ein bis dahin rein ausführendes und verwaltendes Organ, planende und koordinierende Handlungsweisen aneignen (vgl. Schäfer, 1992: 121f.).

Zwei wesentliche Einflußfaktoren sind die Besonderheiten der Kommunalverfassungen einiger neuer Bundesländer, sowie die kommunale Gebiets- und Verwaltungsreform. Die Kommunalverfassungen der Länder Brandenburg und Sachsen beinhalten im Gegensatz zu anderen Kommunalverfassungen die Möglichkeit der Abwahl des Bürgermeisters durch die Bürger.

Die kommunale Gebietsreform zog eine Reduzierung der Kreise von 191 auf 77 nach sich. Dies stellte insbesondere ein Problem für diejenigen Städte dar, die ihre bisherige Kreisstadtfunktion einbüßen. Dies traf v.a. in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg auch auf die Kleinstädte zu und bedeutete häufig einen Imageverlust, sowie einen Wegfall von Arbeitsplätzen und Fördermitteln.

Ökonomische Rahmenbedingungen

Die ökonomische Entwicklung in der ehemaligen DDR war territorial stark einseitig geprägt. Entweder herrschte Industrie oder Landwirtschaft vor. In den peripheren Regionen Brandenburg und Mecklenburg/Vorpommern dominierte die landwirtschaftliche Produktion. Der Strukturwandel nach der Öffnung der Grenzen und die damit verbundene Rationalisierung und der drastische Abbau von Arbeitskräften traf diese Regionen besonders hart.

Erwartungsgemäß sollte ein Teil der negativen Beschäftigungseffekte durch neue Beschäftigungsmöglichkeiten in den Bereichen Handwerk, Handel und Dienstleistungen aufgefangen werden, es hat sich jedoch gezeigt, daß eine Kompensation der Arbeitsplätze besonders in den kleinen und zentrenfernen Siedlungseinheiten nicht zu erwarten ist.

Zusammenfassung

Zusammenfassend lassen sich vier Trends herausarbeiten, welche für die Entwicklung der Kleinstädte in der DDR bestimmten und aufgrund der Langfristigkeit des Bedingungsgefüges auch für die Kleinstädte der neuen Bundesländer bedeutsam sind:

1. Kleinstädte als "Zehrgebiete" für Wachstumstendenzen insbesondere der Ballungskerne auf Kosten des übermäßigen Verschleißens ihrer wirtschaftlichen Basis;
2. Gefahr der "Vergreisung" durch zunehmende Überalterung der Bevölkerung (selektive Bevölkerungswanderung insbesondere jüngerer Bevölkerung);
3. Tendenz des "Überspringens" der Kleinstädte als Versorgungszentrum und damit einhergehende Funktionsverluste (ungenügende Attraktivität der sozialen Infrastruktur);
4. Verlust von Attraktivität und Identität durch fortschreitenden Substanzverfall (nicht ausreichende Bautätigkeit insbesondere im Ortskern).

2.4. Forschungsfrage

(Projektgruppe)

Es stellt sich nach Betrachtung der theoretischen wissenschaftlichen Diskussion über die Kleinstadt und unserem Erkenntnisstand über die Besonderheiten der ostdeutschen Kleinstädte heraus, daß für unsere Untersuchung eine spezifische Fragestellung zentral für die Entwicklung der kleinen Städte erschien:

Welche endogenen Entwicklungspotentiale existieren für ostdeutsche Kleinstädte in strukturschwachen ländlichen Räumen, am Beispiel des Mecklenburg-Vorpommerschen Binnenlandes und Nordbrandenburg ?

3. Empirische Untersuchung

(Christian Michaelis)

Der bislang nur wenig ausgeprägt Forschungsstand zum Thema ostdeutsche Kleinstadt (vgl. Kap. 2) machte eine eigene empirische Untersuchung auf diesem Gebiet nicht nur notwendig, sondern stellte für uns einen wesentlichen Motivationsfaktor dar, selbst einen kleinen Forschungsbeitrag auf diesem Gebiet zu leisten.

Es sei jedoch schon jetzt darauf hingewiesen, daß in dem Projektseminar "Kleine Stadt, was nun?" acht TeilnehmerInnen mitwirkten und es finanziellen und temporären Restriktionen unterworfen war.

Untersuchungsstrategie

Unter Berücksichtigung der eben skizzierten Rahmenbedingungen mußte eine sinnvolle Gebietsauswahl getroffen und adäquate Methoden entwickelt werden. Gleichwohl bedarf beides einer selbstkritischen Reflexion.

Eine erste, weiträumige Eingrenzung unseres Untersuchungsgebietes erfolgte entlang der Landesgrenzen Brandenburgs und Mecklenburg-Vorpommerns. Dies ist zum einen auf die geographische Nähe zu Berlin zurückzuführen, zum andern auf die Tatsache, daß die Siedlungsstruktur dieser beiden Bundesländer in außerordentlich hohem Maße von Kleinstädten geprägt ist. Die genaue Festlegung basierte auf einem Bericht der ehemaligen Bundesanstalt für Raumkunde und Landesplanung (BfRL), auf den sich der folgende Absatz bezieht. Die Autoren Irmen/Bach gehen davon aus, daß es sich bei ländlichen Gebieten weder um eine (quantitative) 'Restkategorie' handelt, noch um eine einheitliche (qualitative) Problemkategorie. Vielmehr existiert eine Vielfalt ländlicher Entwicklungstypen, die sich auf regionale Kontexte zurückführen lassen. Entscheidenden Einfluß auf die Entwicklung ländlicher Regionen haben die "jeweiligen nationalen Rahmenbedingungen und die regionalen Konstellationen" (S. 720). Die Autoren unterscheiden anhand siedlungsstruktureller und wirtschaftlicher Gesichtspunkte vier Typen ländlicher Entwicklung. Unter den ungünstigsten Typus "strukturelle schwache ländliche Räume ohne nennenswerte (aus Bundessicht meßbare) Entwicklungspotentiale" (S. 724) fallen auch "weite Teile des Mecklenburg-Vorpommerschen Binnenlandes und Nordbrandenburgs" (S. 725). Nachdem die nationalen und regionalen, also exogenen Effekte offenbar zu schwach ausgeprägt sind, um die Entwicklung dieser Gebiete zu forcieren, stellt sich die Frage, auf welche endogenen Potentiale die Kleinstädte dieser Regionen zurückgreifen können. Somit legten wir unser Untersuchungsgebiet auf die Regionen "Mecklenburg-Vorpommersches Binnenland" und "Nordbrandenburg" fest (siehe Karte).

Von Anfang an intendierten wir einen Methodenmix aus quantitativen und qualitativen Elementen. In einem Schreiben an die Bürgermeister aller Kleinstädte des Untersuchungsgebiets (siehe Anhang) baten wir diese um die Zusendung von Informationsmaterial über die jeweilige Entwicklungsplanung. Anhand der erhaltenen Materialien kategorisierten und quantifizierten wir die Kleinstädte bezüglich der Potentiale Wohnen, Versorgung, Wirtschaft und Tourismus. Hieraus wurden anschließend Städteprofile entwickelt (siehe 3.1).

Der qualitative Aspekt kommt in den Experteninterviews zum Tragen, die wir vor Ort mit den BürgermeisterInnen ausgewählter Kleinstädte anhand eines Gesprächsleitfaden führten (siehe Anhang). Dieser umfaßt 16 Fragen, ergänzt durch einzelne Stichpunkte, die gesondert

nachgefragt wurden, so der Interviewte während seiner Ausführungen nicht bereits darauf eingegangen ist. Der Gesprächsleitfaden gliedert sich nach den von uns unterstellten vier möglichen endogenen Entwicklungspotentialen Wohnen, Gewerbe, Versorgung und Tourismus. Bei allen vier Abschnitten interessierte uns der derzeitige Ist-Zustand bzw. die Bedeutung dieses Potentials (Fragen 1.1, 2.1, 3.1, 4.1). Im Bereich "Wohnen" fragten wir darüber hinaus nach der baulich-räumlichen Struktur (Frage 1.2), den Maßnahmen (Frage 1.3) und Zielen (Frage 1.4) der Kommune in diesem Sektor, sowie der Bevölkerungsentwicklung und -charakterisierung (Fragen 1.5, 1.6). Die Fragen nach dem Potential "Gewerbe" zielen auf dessen gegenwärtige Bedeutung für die Kommune (Frage 2.1) und auf die in diesem Bereich getroffenen Maßnahmen der Kommune (Frage 2.2). Im dritten Bereich "Versorgung" liegt der Schwerpunkt unserer Fragen auf dem interdependenten Verhältnis zwischen der Kleinstadt und deren Umland (Fragen 3.2, 3.3). Im letzten unterstellten Potential "Tourismus" war für uns die Frage nach der Bedeutung von Zweitwohnsitzen von Interesse (Frage 4.2). Andere als die von uns vermuteten endogenen Entwicklungspotentiale konnten im Punkt 5.1 genannt werden. Die nächste Frage (5.2) zielt auf eine allgemeine Einschätzung der Zukunftsperspektiven der ostdeutschen Kleinstadt. Die letzte Frage (5.3) behandelt die Entscheidungsstrukturen in den Kommunen, insbesondere den Einfluß lokaler Eliten.

Zwangsläufig bietet die angewandte Methodik Ansatzpunkte zur Kritik. Neben den eingangs erwähnten personellen, finanziellen und temporären Grenzen des Projekts läßt sich aus der Resonanz der Zusendungen eine Schwäche unseres Anschreibens ableiten: Offenbar wurde der Begriff "Entwicklungsplanung" (siehe Anschreiben Bürgermeister im Anhang) oft mit "Stadtplanung" gleichgesetzt. So wurden uns häufig Planungsunterlagen (Flächennutzungsplan, Rahmenplan etc.) anstatt der erhofften Leitbilder der Stadtentwicklung zugesandt. Daher wäre eine exaktere Beschreibung unserer Wünsche von Nöten gewesen. Allerdings läßt sich diese Gleichsetzung von Stadtentwicklung und Stadtplanung auch in der Praxis verstärkt feststellen, was unter anderem darauf zurückzuführen ist, daß die Erstellung von Planungsunterlagen öffentlich gefördert wird.

Ein weiterer Kritikpunkt konzeptioneller Art ist unsere Festlegung von endogenen Potentialen auf Wohnen, Gewerbe, Versorgung und Tourismus. Zum einen stellen diese vier Bereiche eher Entwicklungsperspektiven als -potentiale dar, deren Realisierung jedoch auch von den endogenen Potentialen einer Kommune abhängt, wie z.B. Qualifikation der Arbeitskräfte, Kompetenz der Entscheidungsträger etc. Zum anderen wirken in der Praxis häufig endogene und exogene Entwicklungspotentiale zusammen, so daß oft keine klare Trennung möglich ist. Beispielsweise hängt unser unterstelltes endogenes Entwicklungspotential "Wohnen" maßgeblich von den exogenen Effekten der Städtebauförderung ab, das Potential "Gewerbe" wird entscheidend von der Lage der Kommune im Raum und der Verkehrsanbindung - beides sind exogene Faktoren- beeinflußt.

Zusammenfassend läßt sich jedoch feststellen, daß unsere Untersuchung eine solide Basis bilden könnte für die Erforschung latenter endogener Entwicklungspotentialen wie Identifikation, lokale Eliten oder intrakommunale Netzwerke etc.

Untersuchungsverlauf

Nach der räumlichen Begrenzung unseres Untersuchungsgebiets schrieben wir die 35 darin verbliebenen Kleinstädte am 16.03.1998 und am 28.04.1998 an (siehe Anhang S. 59) und baten diese um Zusendung von Informationsmaterial zur Entwicklungsplanung (vgl.: Abbildung 1).

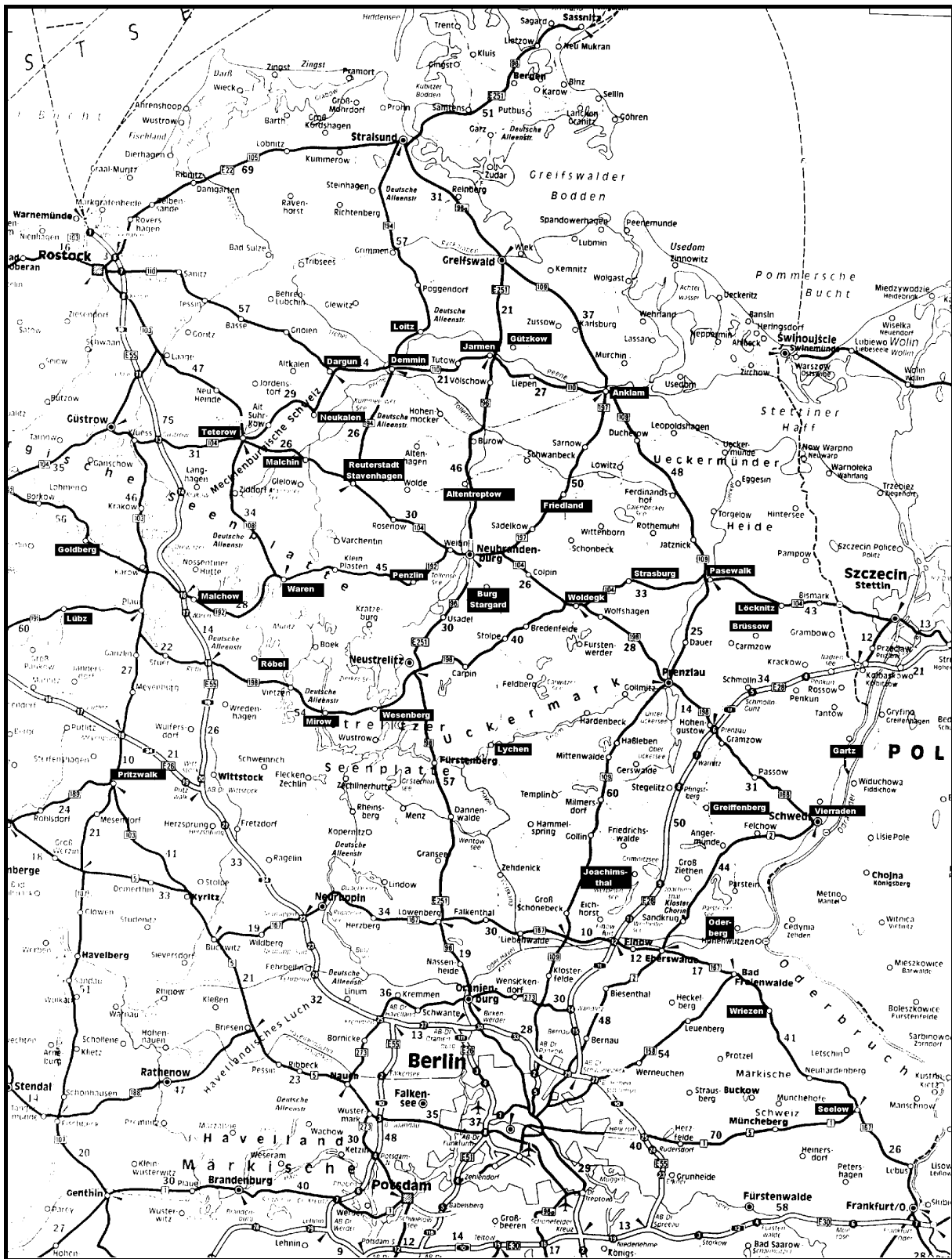


Abbildung 1: Karte aller angeschriebenen Städte

Insgesamt erhielten wir von 22 Kommunen Antwortschreiben (vgl. Abbildung 2). 19 dieser Städte stellten uns Unterlagen zur Verfügung (vgl.:

Abbildung 3), davon wiederum bestanden neun ausschließlich aus Planungsunterlagen. Die erhaltenen Unterlagen werteten wir mittels Dokumentenanalyse nach den Gesichtspunkten Wohnen, Gewerbe, Versorgung und Tourismus aus und erstellten anschließend Städteprofile für die Städte Altentreptow, Gartz, Gützkow, Jarmen, Loitz, Malchin, Malchow, Mirow, Penzlin, Vierraden und Waren (siehe Pkt. 3.1 und Anhang ab S. 60).

Tabelle 1: Die in die Untersuchung einbezogenen Städte

Kommune	Antwortschreiben	Unterlagen	ausschließlich Planungsunterlagen	interviewte Städte
Altentreptow	x	x	x (FNP)	
Anklam				
Brüssow				
Dargun				
Demmin	x			
Friedland	x	x	x (FNP)	
Gartz	x	x	x (FNP; RP)	x
Greiffenberg				
Goldberg	x	x	x (FNP; RP)	x
Güzkow	x	x	x (RP)	
Jarmen	x	x		
Joachimstal	x	x		
Löcknitz	x			
Lychen	x			
Loitz	x	x		x
Lübz				x
Malchin	x	x		
Malchow	x	x		
Mirow	x	x	x (FNP)	
Neukalen				
Oderberg				
Pasewalk	x	x	x (FNP)	
Penzlin	x	x		x
Pritzwalk				
Reuterstadt Stavenhagen	x	x	x (FNP)	
Röbel				
Seelow				x
Stargard				
Strasburg	x	x		
Teterow				
Vierraden	x	x		
Waren	x	x	x (FNP; RP)	
Wesenberg	x	x		
Woldegk	x	x		
Wriezen				x
Summe	22	19	9	7

Als Zwischenergebnis kann festgehalten werden, daß, trotz der einheitlichen Charakterisierung unseres Untersuchungsgebiets durch den BfRL-Bericht, die

Entwicklungsperspektiven unserer ausgewählten Kleinstädte genauso mannigfaltig sind, wie deren Probleme. Von den nun verbliebenen 29 Städten können wir 12 eine relativ hohe Entwicklungsperspektive unterstellen: einmal aufgrund ihrer Ausweisung im zentralörtlichen System als Mittelzentrum (Anklam, Demmin, Pasewalk, Pritzwalk, Waren) bzw. als Mittelzentrum mit Teilfunktion (Malchin, Teterow) (=administrative Chance). Über touristisches Potential verfügen Malchow, Mirow und Röbel, aufgrund ihrer Lage in der mecklenburgischen Seenplatte (=touristische Chance). Als Kleinstädte mit günstiger Gewerbestruktur gelten anhand der uns zugesandten Informationsmaterialien die Reuterstadt Stavenhagen und Joachimstal (=wirtschaftliche Chance). Gützkow und Vierraden sind reine Wohnstädte, aufgrund ihrer Nähe zu den Oberzentren Stralsund bzw. Schwedt (=Wohnchance). Bereits hinreichend erforscht sind Lychen (vgl. Schrumpfungsprozesse in der Uckermark, 1997: 50ff.) und Strasburg (vgl. trend GmbH).

Somit verbleiben als Städte mit besonderen Entwicklungsproblemen Altentreptow, Goldberg, Friedland, Jarmen, Loitz, Lübz, Penzlin, Woldegk (alle Mecklenburg-Vorpommern), sowie Brüssow, Gartz, Oderberg Seelow, Wriezen (alle Brandenburg). Mit sieben dieser Kleinstädte wurden Experteninterviews vor Ort mit dem/der jeweiligen BürgermeisterIn geführt.

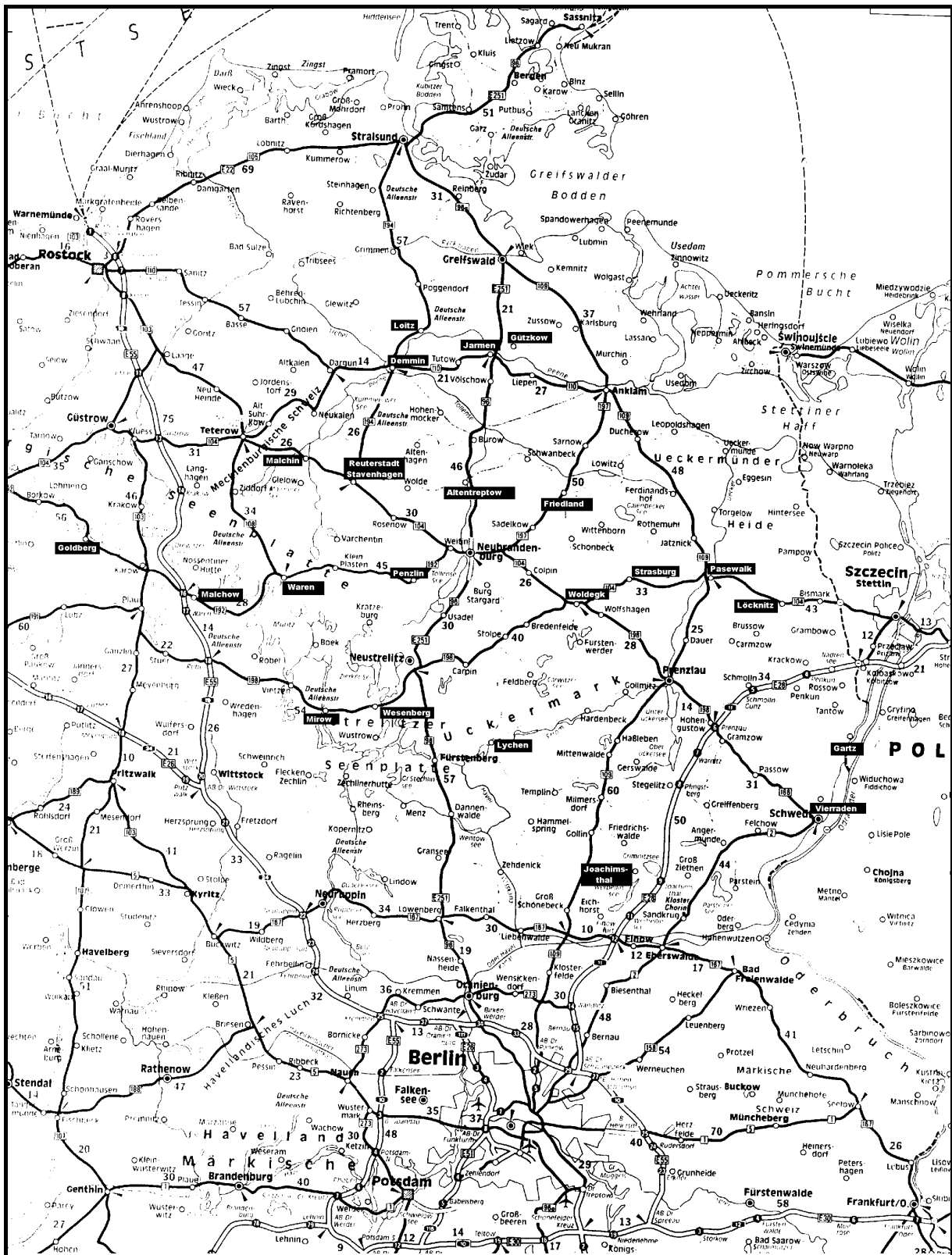


Abbildung 2: Karte der Städte, die auf das Anschreiben antworteten

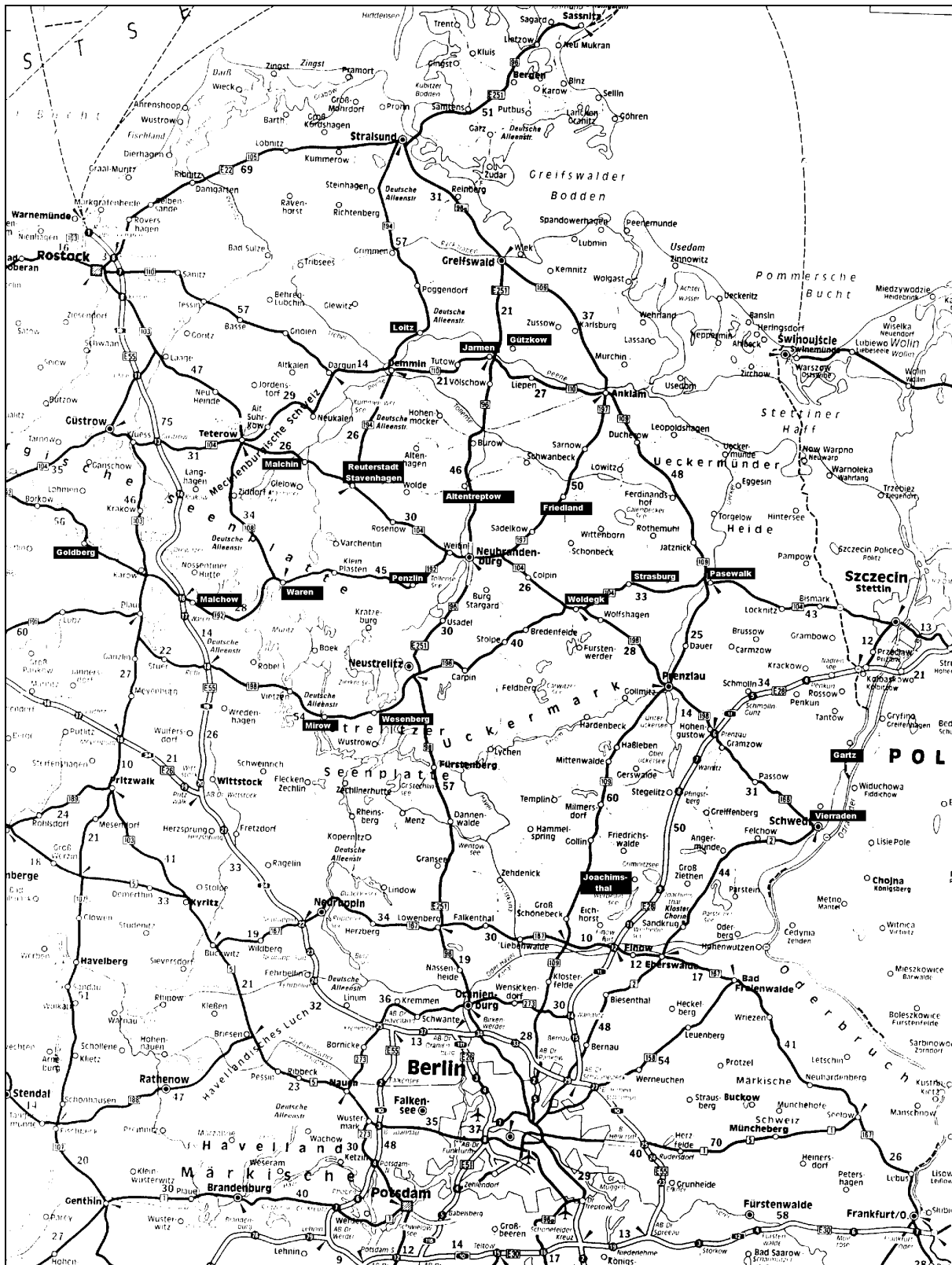


Abbildung 3: Karte der Städte, die Unterlagen zusandten

3.1. Spezifische Problematiken und Entwicklungspotentiale - die Untersuchungsergebnisse aus der schriftlichen Anfrage an die Kleinstädte

(Jens Hoffmeister)

Aus den Materialien der Rückantworten der BürgermeisterInnen-Anschreiben entwickelten wir Städteprofile für insgesamt 11 Kleinstädte (vgl. Abbildung 4 und Anhang ab S. 60). Diese beschrieben anhand der 4 Kategorien Wohnen, wirtschaftliche Prägung, Versorgung und Tourismus die Entwicklungspotentiale der betreffenden Kleinstädte und konnten nun quantitativ ausgewertet werden. Die Auswertung orientiert sich ebenfalls an den 4 erwähnten Kategorien. Aufgrund der Verschiedenartigkeit des zugesandten Materials können häufig allerdings nur grobe Einschätzungen und Verallgemeinerungen vorgenommen werden, da ein einheitliches Auswertungsraster nicht angewendet werden konnte.

Wohnen

Zuerst fällt auf, daß viele der untersuchten Kleinstädte im II. Weltkrieg teilweise, häufig sogar schwer zerstört wurden, so daß die Strukturen und Ressourcen ihrer Altstädte nicht selten auch bis heute nicht vollständig wiederhergestellt werden konnten. Vor 1989 wurde dem ursprünglichen Stadtzentrum selten eine wichtige Bedeutung eingeräumt, die Bausubstanz wurde vernachlässigt und es ist kaum verwunderlich, daß in den meisten Kleinstädten sowohl die Versorgungsfunktion, als auch die Wohnfunktion dieses Stadtteils immer bedeutungsloser wurde.

Auch eine Auslagerung des Verkehrs aus der Innenstadt (heute eher positiv zu werten), wie sie in den 60er Jahren in Jarmen vorgenommen wurde, kann Ursache für den Attraktivitätsverlust des Stadtzentrums sein, weil dadurch die Innenstadt - wie in diesem Fall - unweigerlich ins Abseits gedrängt worden ist. Vor allem jüngere EinwohnerInnen der kleinstädtischen Altstadtquartiere siedelten in komfortablere Plattenbauten um und Einzelhandelseinrichtungen verstreuten sich über das gesamte Stadtgebiet. Heute haben viele der Kleinstädte mit dieser Problematik zu kämpfen.

Als eines der Hauptentwicklungsziele wird am häufigsten die Sanierung der Innenstadt angegeben. Die Altbauten sollen renoviert, Baulücken wieder bebaut werden. Einzelne Städte, beispielsweise Loitz und Jarmen, haben spezielle "Gestaltungsfiebeln" erarbeitet, in denen sehr genau beschrieben wird, wie die sanierten Gebäude auszusehen haben, damit der ursprüngliche Charakter der Stadt wiederhergestellt werden kann, beziehungsweise erhalten bleibt.

In Jarmen gibt es im Innenstadtgebiet auch noch erheblichen Wohnungsleerstand, der unter anderem darauf zurückzuführen ist, daß sich die HausbesitzerInnen bisher eine Sanierung oft nicht leisten konnten.

Alle untersuchten Kleinstädte versuchen die Altbauquartiere, soweit vorhanden, wieder attraktiver zu gestalten, um Wohnungssuchende zu ermuntern, in diese Stadtgebiete zu ziehen. Malchin will damit auch den Druck auf eine Neubebauung der Randgebiete verringern. Häufig soll die Sanierung der Altstadt auch dazu beitragen, daß die Stadt auch ihre touristische Attraktivität verbessert (siehe dazu auch Tourismus).

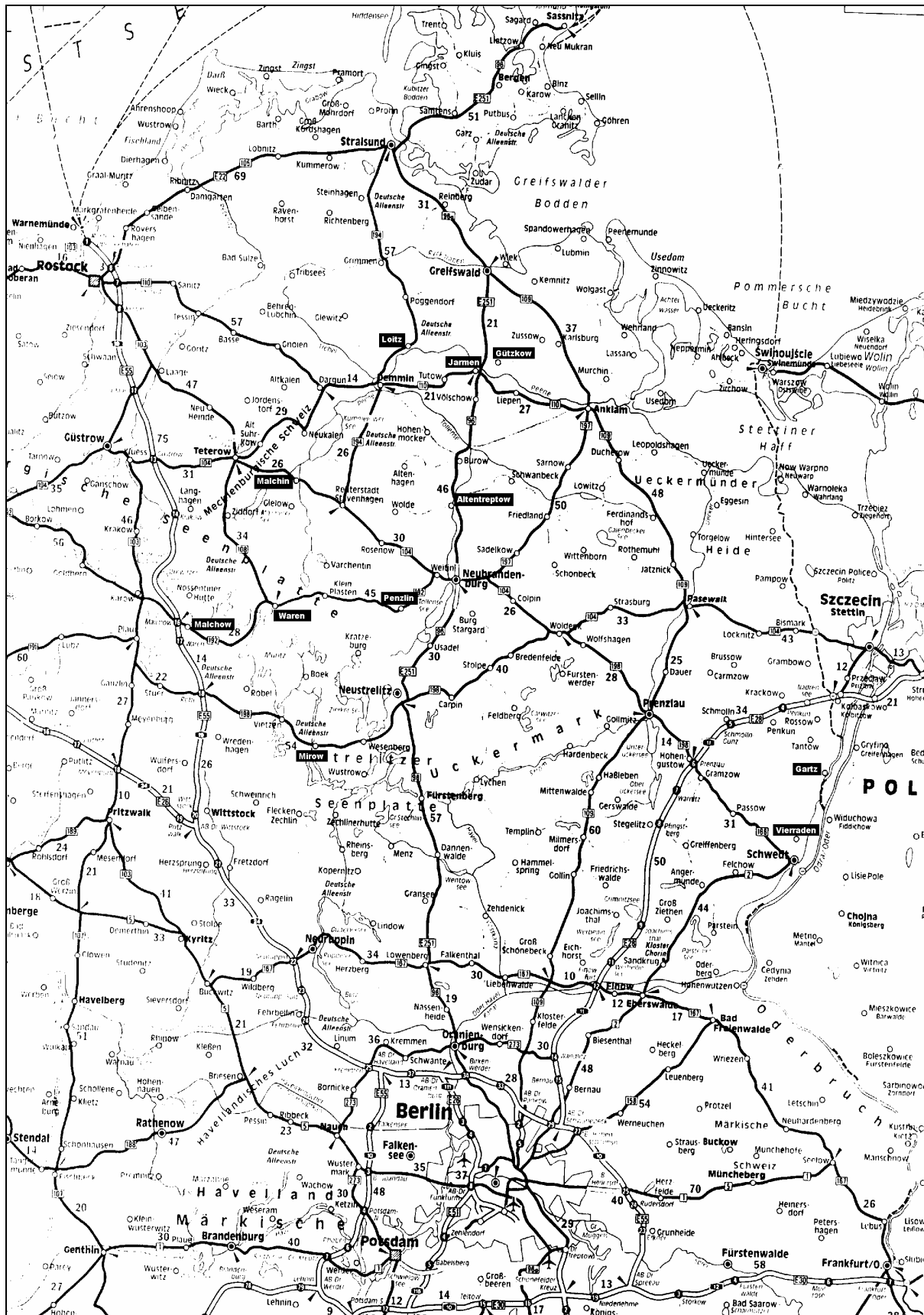


Abbildung 4: Karte der Städte, von denen Städteprofile erstellt wurden

Fast bei allen Kleinstädten wird die Sanierung durch das Städtebauförderungsprogramm finanziert. Da sich die Bedingungen hierfür verschlechtert haben - der Eigenanteil der Städte erhöhte sich von ursprünglich 20 % auf 33 % - stehen viele dieser Sanierungsvorhaben kurz vor dem Aus.

Gartz erwähnt, daß der Altersdurchschnitt in der Altstadt am höchsten ist, sicher keine Ausnahme. Mehrere der Städte gaben an, daß die Wohnbevölkerung häufig bereits seit 1945 kontinuierlich abnimmt. Dieser Prozeß ist einerseits auf einen steten Trend zur Abwanderung, andererseits auf eine niedrige Geburtenrate in den letzten Jahren zurück zu führen. In Penzlin kommt eine hohe Sterberate hinzu. Nur zwei der untersuchten Städte können sich auf gegenläufige Trends berufen. Mirow prognostiziert für die nächsten Jahre ein Bevölkerungswachstum um 15 bis 20 % und Vieraden hat einen leichten Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen, der vor allem auf die Zuzüge aus den nahen Schwedter Plattenbausiedlungen zurückzuführen ist. So ist nur folgerichtig, daß für letztere die Wohnfunktion bezüglich Schwedt eines der Hauptentwicklungspotentiale darstellt. Immerhin begann der Eigenheimbau für SchwedterInnen hier schon zu DDR-Zeiten.

Fast alle der untersuchten Kleinstädte haben Plattenbauten im Stadtgebiet. Bei einigen gibt es diese Wohnform im Stadtzentrum, andere wiederum verfügen über eine kleinere Plattenbausiedlung im restlichen Stadtgebiet.

Noch charakteristischer für die hier untersuchten Kleinstädte sind die Eigenheimsiedlungen am Stadtrand, die sich als Wohnform auch gerade in den letzten Jahren immer größerer Beliebtheit erfreuen.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß im Bereich Wohnen kaum endogene Entwicklungspotentiale vorhanden sind. Zwar kann die Sanierung der Innenstadt eine Aufwertung der Altstadt als Wohnquartier bewirken, allerdings ist diese Sanierung wiederum abhängig von äußeren Einflüssen, wie dem Städtebauförderungsprogramm, und damit nur zu einem geringen Anteil endogen. Hinzu kommt, daß im günstigsten Fall häufig nur die stetige Abnahme der Wohnbevölkerung gestoppt werden kann, was das erwähnte Potential zusätzlich begrenzt.

Ein möglicherweise wichtigeres Potential dürfte die Ausweisung von attraktiven Eigenheimsiedlungsgebieten sein, vor allem für Städte wie Vierraden, die sich in unmittelbarer Nähe größerer Städte befinden. Eine derartige Zunahme der Wohnbevölkerung kann unter anderem auch zu einer Aufwertung in der Gemeindehierarchie führen, was allerdings auch wieder von exogenen Faktoren abhängig wäre.

Wirtschaft

Die meisten der untersuchten Kleinstädte waren vor 1989 vor allem von der Landwirtschaft abhängig. Bis zu vier LPG's und/oder Betriebe zur Lebensmittelverarbeitung hatte beinahe jede Kleinstadt vorzuweisen. Hier war auch ein Großteil der Bevölkerung angestellt. Nach dem Zusammenbruch der DDR wurden die Mehrzahl dieser Betriebe stillgelegt und nur in wenigen Fällen privatisiert. Beispielsweise in Loitz haben sich die vier LPG's zu GmbH's vereint und wirtschaften seitdem erfolgreich, was allerdings den Arbeitsplatzmangel dieser Stadt auch nicht hinreichend beseitigen konnte. In den meisten anderen Kleinstädten ist der ehemalige Hauptarbeitgeber Landwirtschaft heute nur noch fragmentarisch vorhanden. Vor allem Frauen sind anscheinend von der Stilllegung der landwirtschaftlichen Betriebe

betroffen, was sicherlich zu einer Zunahme der finanziellen Abhängigkeit der betroffenen Frauen führen wird, beziehungsweise bereits geführt hat, und damit eine verstärkte Rückkehr zu traditionellen Geschlechter-Rollenmustern in diesen Gebieten nach sich ziehen dürfte. Es gibt allerdings auch positive Entwicklungen, so zum Beispiel in Penzlin, wo die 300 Arbeitslosen aus der Landwirtschaft in neuangesiedelten landwirtschaftlichen Zulieferungsbetrieben aufgefangen werden konnten.

Nur eine der Kleinstädte, Gartz, erklärte, daß sie sich in Zukunft vor allem auf ökologischen Anbau spezialisieren wollte, jedoch vor allem deswegen, weil Gartz sich an die Schutzbestimmungen des angrenzenden Nationalparks "Unteres Odertal" halten muß.

Neben diesem ursprünglichen Schwerpunkt auf der Landwirtschaft, hatten viele der Kleinstädte ein bis zwei größere Fabriken aufzuweisen, die größtenteils aber auch nicht mehr existieren. Eine Ausnahme ist wiederum die Stadt Loitz, welche sowohl vor, als auch nach der Wende über zahlreiche Industriestandorte verfügte.

In anderen Städten, zum Beispiel in Malchow, gab und gibt es dagegen eine ungewöhnlich hohe Anzahl von Kleingewerbe und Handwerk, was zu einer großen Nachfrage an Gewerbeland schon allein aufgrund von Eigenbedarf führte. Allerdings verlor auch Malchow ein Teppich- und ein Sitzmöbelwerk.

Einigen Städten ist es gelungen, einen oder mehrere größere Betriebe im Stadtgebiet anzusiedeln. Im Vierradener Stadtgebiet wird eine Papierfabrik errichtet, in Waren haben sich Maschinenbau-Unternehmen und Betriebe der Verpackungs- und Recyclingindustrie niedergelassen.

Fast alle untersuchten Kleinstädte verfügen seit 1990 über ein oder mehrere Gewerbegebiete, die nur selten befriedigend ausgelastet sind. Mirow hat von vornherein nur ein kleines Gewerbegebiet ausgewiesen, das lediglich für klein- und mittelständische Unternehmen konzipiert wurde, da man hier nicht mit größeren industriellen Ansiedlungen rechnet. Desweiteren versprechen sich mehrere der vom Autobahnbau betroffenen Kleinstädte, durch die günstigere Verkehrsanbindung eine Attraktivitätssteigerung als Wirtschaftsstandort.

Wie im Bereich Wohnen werden auch beim Gewerbe kaum endogene Entwicklungspotentiale benannt, bzw. erkannt. Am wahrscheinlichsten sind derartige Potentiale zukünftig sicherlich in der Landwirtschaft zu erwarten. Vielleicht wird sich beispielsweise in Zukunft nicht nur Garz auf ökologischen Anbau spezialisieren.

Außerdem könnte es einigen Kleinstädten gelingen, wie Penzlin, landwirtschaftliche Zulieferbetriebe anzusiedeln.

Schwieriger wird es für die Städte sein, größere Betriebe anzulocken, da häufig die Bedingungen dafür - wie günstige Verkehrsanbindung - sich nicht wesentlich verbessern werden. Außerdem ist letzteres Potential wieder stark von äußeren Faktoren abhängig, somit nur teilweise als endogen zu bewerten.

Versorgung

Einige der Kleinstädte verloren durch die Kreisgebietsreform ihren Status als Kreisstadt. Penzlin beispielsweise erfüllt fast alle Voraussetzungen für den Status Unterzentrum, hat allerdings mit 2658 (August 1997) nicht genügend EinwohnerInnen, um die festgesetzte MindesteinwohnerInnenzahl von 4000 zu erreichen und bleibt deshalb vorerst ländlicher Zentralort. Für die betroffenen Städte heißt das: weniger Verwaltungsfunktionen, und damit verbunden weniger Arbeitsplätze, weniger Zuweisungen von Mitteln, sowie eine Herabsetzung in der Gemeindehierarchie. Deshalb ist beispielsweise für Penzlin eines der Hauptziele, die EinwohnerInnenzahl zu vergrößern. Dies dürfte allerdings, angesichts der momentanen negativen Bevölkerungsentwicklung, ein in den nächsten Jahren kaum zu bewältigender Schritt sein.

Seit 1989 hat sich in fast allen Kleinstädten die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs erheblich verbessert. Malchin hofft darauf, daß eine weitere Zunahme von Einzelhandelseinrichtungen eine Zunahme von Arbeitsplätzen vor allem auch für Frauen mit sich führen wird, was der zuvor bereits erwähnten Problematik des Frauenarbeitsplatzverlusts durch Schließung vieler landwirtschaftlicher Betriebe entgegen wirken könnte.

Letztlich bedeutet eine Zunahme von Einzelhandelseinrichtungen, beziehungsweise eine Verbreiterung der Angebotspalette, auch eine Zunahme von BesucherInnen.

Trotzdem verfügen viele der Städte über eine eher mangelhafte Infrastruktur. Vor allem die Innenstädte haben ihre Zentrumsfunktion häufig verloren. Diese wiederherzustellen, ist eines der wichtigsten Entwicklungsziele der Mehrzahl der untersuchten Städte. Der Stadtkern soll wieder zum multifunktionalem Zentrum werden, mit Wohn- und Versorgungsfunktionen. Meist werden in diesem Zusammenhang auch Umgehungsstraßen gebaut, die die Innenstadt entlasten sollen. Malchin hat, um die Entwicklung voranzutreiben, eine uneingeschränkte Zulassung von Einzelhandelseinrichtungen in der Innenstadt verfügt.

Außerdem sollen auch andere soziale und kulturelle, sowie Freizeit- und Beherbergungseinrichtungen in den Innenstädten angesiedelt werden.

Einige Städte, wie beispielsweise Malchow, haben einen besonderen Schwerpunkt auf die Verbesserung der gesundheitlichen Versorgung gelegt, da sie den Status "Luftkurort" anstreben.

Nur Mirow erwähnt explizit das Entwicklungspotential Bildungsstandort. Hier soll durch den Neubau von 2 Schulen die Situation als Schulstandort verbessert werden.

Im Bereich Versorgung sind durchaus endogene Entwicklungspotentiale vorhanden. Hier ist vor allem die Zunahme von Einzelhandelseinrichtungen zu nennen, ebenso deren Verdichtung im Stadtzentrum. Auch die Entwicklung zum Luftkurort baut auf endogene Entwicklungspotentiale. Wahrscheinlich noch am häufigsten wird anscheinend das Entwicklungspotential Bildungsstandort unterschätzt.

Tourismus

Die Mehrzahl der untersuchten Kleinstädte verfügt über keine besonderen touristischen

Anziehungspunkte. So beschränkte sich ihre Attraktivität vor allem auf den "stop-over"-, bzw. Tages-Tourismus, der natürlich kaum eine besondere Rolle spielte. Seit 1990 bauen allerdings viele der Kleinstädte gerade auf den Tourismus als wichtigste zukünftige Entwicklungsperspektive. Mit sehr verschiedenen Tourismuskonzeptionen, die von der Anlegung von Reitwegnetzen über den Bau von Yachthafen und Dampferanlegestellen, bis hin zur Einrichtung unterschiedlichster Restaurations- und Beherbergungsbetriebe reichen, versuchen die Städte ihre touristische Attraktivität zu verbessern.

Wenn vorhanden, wird auf die Nähe zu Nationalparks hingewiesen, oder die wenigen, zum Teil sogar durchaus bemerkenswerten Sehenswürdigkeiten der Altstädte werden als "historische Stadt" vermarktet. Oft wird in diesem Zusammenhang die Ausstattung eines Heimatmuseums oder einer ähnlichen Einrichtung geplant.

Eine weitere Maßnahme zur Standortverbesserung ist die Schaffung von Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten in der Natur und vor allem am Wasser. So will sich beispielsweise Malchin auf Rad- und WasserwandererInnen und Geschichts- und KulturtouristInnen spezialisieren.

Penzlin, Malchow und Waren streben sogar den Status als "Luftkurort" an, letztere zukünftig auch das Prädikat "Heilbad". Dazu soll vor allem die erholungsspezifische Infrastruktur ausgebaut werden. Für Penzlin heißt das, die Errichtung eines Freibades, den Bau von Hotels und die gezielte Sanierung der Innenstadt zum Kurstadtambiente.

Nur wenige Kleinstädte hatten bereits zu DDR-Zeiten eine ernst zu nehmende touristische Vergangenheit, wie beispielsweise Mirow, was sich in diesem Fall auch in der Landesregionalplanung von Mecklenburg-Vorpommern niederschlug. Hier wird Mirow ausdrücklich als Unterzentrum mit touristischen Funktionen bezeichnet. Auch Mirow strebt eine Entwicklung zum Standort für Kurtourismus an, um eine ganzjährige touristische Nutzung zu erreichen.

In den meisten Städten sollen die Übernachtungskapazitäten vergrößert werden, da sie eine wichtige Voraussetzung für den Tourismus bilden. Allerdings sind gerade derartige Investitionen sehr unsicher.

Weiterhin erhoffen sich betroffene Städte durch die zukünftige Autobahnanbindung eine zusätzliche Standortverbesserung.

Ein letzter Aspekt, der von einigen Kleinstädten benannt wird, ist die Anziehungskraft kultureller Aktivitäten für bestimmte Touristengruppen. Malchow ist zum Beispiel bestrebt, an überörtlichen kulturellen Veranstaltungen, wie den Mecklenburger Musikfestspielen teilzunehmen, während Loitz zahlreiche kulturelle Aktivitäten organisiert, unter anderem den Loitzer Bürgermarkt, der hohe BesucherInnenzahlen aus dem Umland verzeichnet. Wichtig hierfür ist die ungewöhnlich hohe Anzahl von Vereinen in Loitz - ein nicht zu vergessendes endogenes Entwicklungspotential.

Nur wenige Kleinstädte sehen den touristischen Entwicklungsmöglichkeiten realistisch entgegen. Malchin beispielsweise erwartet keine wesentliche Bedeutungssteigerung in naher Zukunft. Hier beschränken sich die Hoffnungen darauf, daß einzelne Familien eventuell vom Tourismus profitieren könnten, vor allem durch die Vermietung von Ferienwohnungen.

Da die meisten Kleinstädte in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern das gleiche

touristische Potential - Kleinstadt in landschaftlich reizvoller Umgebung - aufweisen, sonst aber kaum über außergewöhnliche touristische Anziehungspunkte verfügen, ist beinahe jede Stadt gleichermaßen attraktiv, was natürlich die Konkurrenz verschärft.

Nicht zuletzt dürfte auch die anhaltende Fremdenfeindlichkeit dazu beitragen, daß der Tourismus in den Kleinstädten Mecklenburg-Vorpommerns und Brandenburgs auch in Zukunft selten eine wichtigere Bedeutung gewinnen wird.

Sicherlich wird der Tourismus nur in wenigen Fällen die auf ihn gesetzten Hoffnungen erfüllen können, trotzdem sind auch in diesem Bereich einige ernstzunehmende endogene Entwicklungspotentiale vorhanden. So könnte gerade die Verschiedenartigkeit der Tourismuskonzeptionen Erfolg verheißen, da dadurch einzelne Kleinstädte für bestimmte Touristengruppen attraktiver werden, als andere.

Sehr bedeutsam ist sicherlich auch das Bestreben einzelner Kleinstädte, durch kulturelle Veranstaltungen BesucherInnen anzuziehen.

3.2. Zusammenfassende Darstellung der "Bürgermeisterinterviews"

(Dana Klaus)

Die Interviews gliederten sich aufgrund des von uns entworfenen Gesprächsleitfadens in unterschiedliche Themenbereiche. Wie unter Punkt 3.1.2. schon erwähnt, handelte es sich hierbei um die Schwerpunkte Wohnen, Gewerbe, Versorgung, Tourismus, bzw. um sonstige endogene Entwicklungspotentiale und Perspektiven ostdeutscher Kleinstädte. Im Folgenden soll eine zusammenfassende Darstellung der Interviews erfolgen, die nach diesen Themenschwerpunkten gegliedert ist. Für detailliertere Informationen zu den einzelnen Städten, siehe Anhang 1 "Protokolle der Interviews", in dem alle Einzelprotokolle wiedergegeben sind.

In der nachstehenden Tabelle sind alle sieben durchgeführten Interviews aufgelistet. Es werden der Stadtname, das zugehörige Bundesland, der Zeitpunkt bzw. die Dauer des Gesprächs, sowie die jeweiligen Interviewpartner genannt.

Tabelle 2: Durchgeführte Interviews

STADT	BUNDESLAND	DATUM	ZEIT/DAUER	GESPRÄCHS-PARTNER
Seelow	Brandenburg	26.5.1998	9.30 – 11.30 Uhr	Bürgermeister Herr Schulz
Wriezen	Brandenburg	26.5.1998	12.30 – 14.00 Uhr	Bürgermeister Herr Siebert
Gartz	Brandenburg	9.6.1998	17.00 – 19.00 Uhr	Bürgermeisterin Frau Siebecke
Penzlin	Mecklenburg-Vorpommern	25.5.1998	11.00 – 11.45 Uhr	Bürgermeister Herr Graumann
Loitz	Mecklenburg-Vorpommern	4.6.1998	9.00 – 10.00 Uhr	Bürgermeister Herr Winter und Bauamtsleiter Herr Pollesch
Goldberg	Mecklenburg-Vorpommern	8.6.1998	9.00 – 11.00 Uhr	Bürgermeister Herr Wollschläger und Bauamtsleiter Herr Wüster
Lübz	Mecklenburg-Vorpommern	6.7.1998	13.00 – 14.15 Uhr	Bürgermeisterin Frau Stein

Kurzcharakteristik der Städte

Die von uns untersuchten sieben Städte sind unterschiedlich groß. Gemessen an den Bevölkerungszahlen, ist Gartz, mit 2150 Einwohnern, die kleinste und Wriezen, mit 8468 Einwohnern, die größte Stadt. Gartz, Goldberg, Loitz und Lübz besitzen die Funktion eines Grund- bzw. Unterzentrums, welches die Stadt Penzlin noch anstrebt. Wriezen kommt, nach der zentralörtlichen Gliederung, die Funktion eines Grundzentrums mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums zu. Seelow besitzt den Status einer Kreisstadt und die Funktion eines Mittelzentrums.

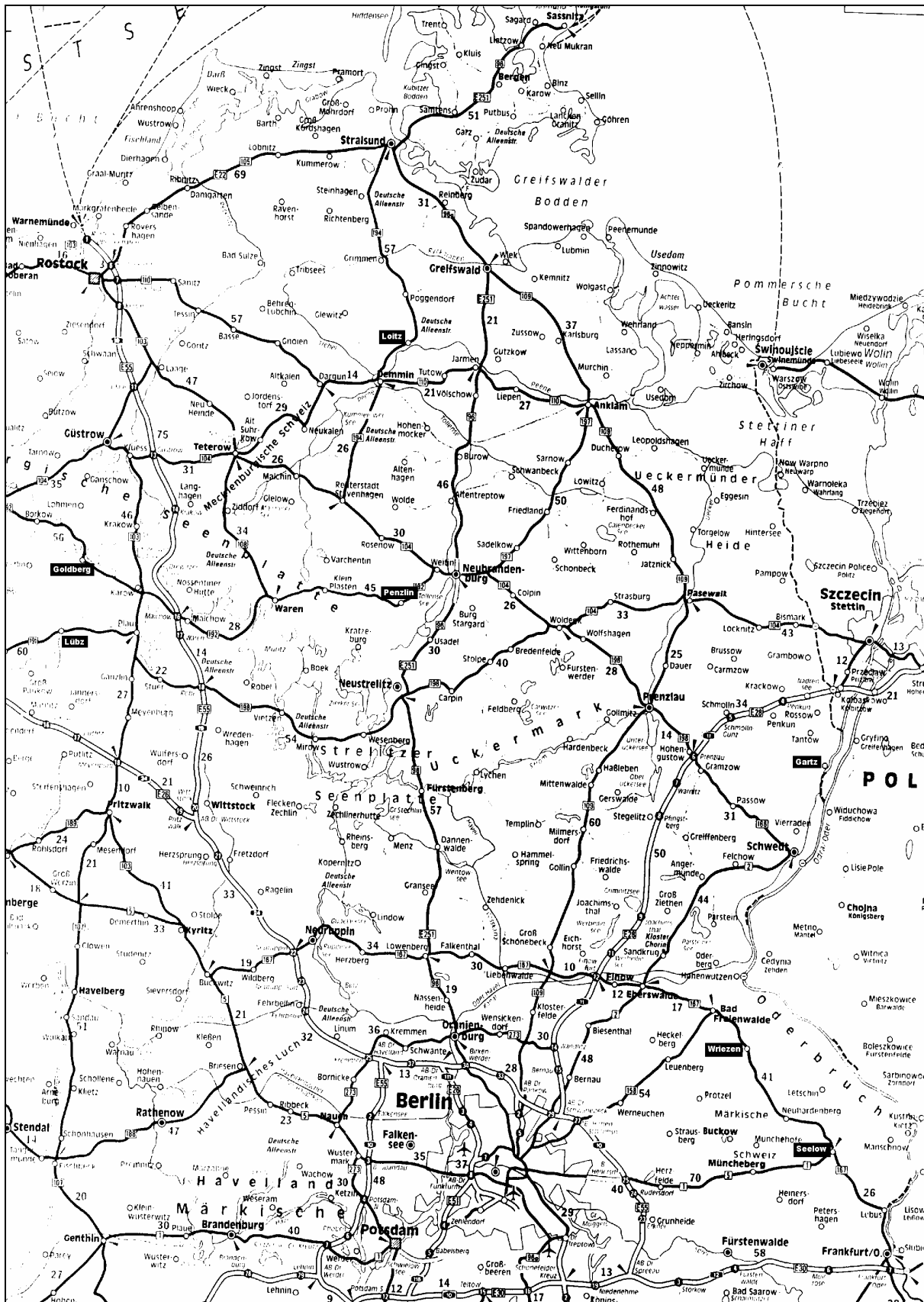


Abbildung 5: Karte der Städte, in denen Interviews durchgeführt wurden

Wohnen und Bevölkerung

Mit Ausnahme der beiden Städte Seelow und Wriezen, in denen jeweils bis zu 80% der historischen Altstadt durch den 2. Weltkrieg zerstört wurden, findet man überwiegend einen alten Stadtkern vor, der oft schon mit Hilfe des Städtebauförderungsprogrammes saniert oder teilsaniert wurde. Dementsprechend findet man in Seelow und Wriezen einen höheren Anteil an Neubauten und typischer DDR-Plattenbau-Architektur aus den 50er, 70er und 80er Jahren, als in den übrigen Städten. Wriezen leidet bis heute aufgrund inhomogener Bebauung unter einer starken Zergliederung des Zentrums. In den bisher nicht sanierten Altbauten der Innenstädte ist der Standard der Wohnungen sehr niedrig. Dadurch kommt es häufig zu Leerständen, wie man in Goldberg und Loitz sehen kann. Einfamilienhaussiedlungen am Rande der Stadt, die noch zu Zeiten der DDR entstanden sind, gibt es in allen sieben Städten. Ein umfangreicher Neubau an modernen Eigenheimen, als Reaktion auf eine hohe Nachfrage, ist auch in allen Städten erkennbar. Penzlin hat hierbei die umfangreichsten Pläne, da die Stadt durch Neuschaffung von Wohnfläche, eine deutliche Bevölkerungszunahme von derzeit 2658, auf 4000 Einwohner erwartet.

Wohnungsmangel besteht, laut Aussage der BürgermeisterInnen, derzeit noch in den Städten Gartz und Seelow, wohingegen in Lübz bereits ein Überangebot an Wohnfläche existiert. Zukünftig streben alle Städte eine Wiederbelebung der Innenstadt an und sind bemüht, durch Neubau den Bedarf an Einfamilienhäusern und qualitativ hochwertigen Wohnungen zu decken.

Langfristig ist in 5 Städten ein Bevölkerungsrückgang zu beobachten, der vornehmlich durch die Abwanderung von jungen Bevölkerungsgruppen hervorgerufen wird. Durch den akuten Mangel an Ausbildungs- und Arbeitsplätzen in der Region, sind die meisten Schulabgänger gezwungen, ihre Stadt zu verlassen. Im Gegensatz dazu, verzeichnen Seelow und Wriezen gegenwärtig einen leichten Bevölkerungszuwachs. In beiden Städten ist die Entwicklung zu beobachten, daß ehemals abgewanderte junge Leute, nach ihrer Ausbildung wieder in ihre Heimatstadt zurückkehren. Ein weiterer Grund für die positive Bevölkerungsentwicklung in Seelow, ist die Kreisstadtfunktion der Stadt, wodurch sich zahlreiche Arbeitsplätze in Verwaltung und Dienstleistung ergeben.

In den Städten mit Bevölkerungsrückgang besteht langfristig die Gefahr einer unausgewogenen Altersstruktur, wobei nach Abwanderung der Jugendlichen besonders die ältere Bevölkerung zurückbleibt.

Auf die Frage nach dem "typischen Stadtbewohner" der jeweiligen Kleinstadt, gab es unterschiedliche Reaktionen. Hier sollen einige charakteristische Aussagen wiedergegeben werden:

Goldberg: "Es gibt den typischen Mecklenburger, der erst stur, dann aber freundlich und hilfsbereit, aber auch mißtrauisch gegenüber Neuem ist."

Penzlin: "Der typische Penzliner ist über 30 Jahre alt, verheiratet und hat zwei Kinder. Er ist bodenständig, bemüht ein Eigenheim zu besitzen (oder er hat schon eines) und er arbeitet in der Region."

Loitz: "Es gibt zwei Arten von Klugheit: Bildungsklugheit und Lebensklugheit – Wir in der Stadt haben vorwiegend Bürger mit Lebensklugheit"

Gewerbe

In sechs von sieben befragten Kleinstädten, liegt die Arbeitslosenquote über dem bundesdeutschen Durchschnitt, meist zwischen 20 und 30%. Der Bürgermeister von Penzlin geht sogar von einer verdeckten Arbeitslosigkeit von 40% aus. Eine Ausnahme bildet hier die Stadt Lübz, die gegenwärtig eine vergleichsweise niedrige Arbeitslosenquote von 11,6% hat. Generell ist der Arbeitslosenanteil in den Kleinstädten trotzdem noch geringer, als in den Umlandgemeinden und Dörfern, was auf ein größeres Arbeitsplatzangebot, aufgrund der zentralen Versorgungsfunktion der Kleinstädte, zurückzuführen ist.

Vor der "Wende" besaß die Landwirtschaft meist einen wichtigen Stellenwert in der Gesamtwirtschaft der, im oft agrarischen Raum gelegenen Kleinstädte. Infolge von Privatisierung und Schließung von Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften, kommt der Agrarproduktion heute, in keiner der untersuchten Städten mehr eine wirtschaftliche Bedeutung zu.

Der überwiegende Teil der Kleinstädte hat ein Gewerbegebiet ausgewiesen, wobei es bei der Ansiedlung von Gewerbetreibenden vermehrt zu Problemen kam. Standortnachteile durch unzureichende Verkehrsanbindung, Überdimensionierung der Flächen durch zu hohe Erwartungen an Investoren und Fehleinschätzungen zukünftiger Entwicklungen, sowie die Konkurrenz zu benachbarten Städten, sind nur drei Gründe dafür. Angesiedelte Firmen sind meist mittlere bis kleine Handwerks- und Industriebetriebe. Die Stadt Lübz stellt, mit seiner überregional bekannten "Lübzer Brauerei", einen Sonderfall dar. Allein sie bietet 234 Menschen einen Arbeitsplatz. Solch dominierende Industrie- oder Gewerbebetriebe findet man in den anderen sechs Städten nicht.

Versorgung

Alle von uns untersuchten Kleinstädte haben eine zentrale Versorgungsfunktion für die umliegenden Gemeinden. Diese Versorgung basiert vorwiegend auf Artikel des täglichen Bedarfs. Durch die Ansiedlung von Discountmärkten (außer in der Stadt Goldberg), ist ein ausreichendes Angebot an preisgünstigen Lebensmitteln vorhanden. Ein häufiges Problem stellt jedoch die starke Konkurrenz zu nahegelegenen Mittel- und Oberzentren dar. Bis auf Seelow, leiden alle Kleinstädte unter den Wettbewerbsvorteilen größerer Städte in der Region, die sich meist durch eine günstigere Lage und bessere Verkehrsanbindungen auszeichnen.

Außer in der Stadt Goldberg, existieren in den untersuchten Kleinstädten alle Schultypen, von der Grundschule bis zum Gymnasium. Seelow besitzt daneben noch ein Berufsausbildungszentrum, was das Bildungspotential noch erweitert. Das Vorhandensein der "Versorgungseinrichtungen Schule" ist für die Kleinstadt von besonderer Bedeutung, da sie dadurch speziell für junge Familien mit Kindern als Wohnstandort attraktiv wird. Andere Einrichtungen zur Versorgung im Bereich Gesundheit (Arztpraxen, Kliniken), Kultur (Sporteinrichtungen, Kulturhäuser) und Finanzen (Banken), sind in allen 7 Städten etabliert. Ebenso gibt es ein relativ breites Spektrum an sonstigen Dienstleistungen.

Tourismus / Zweitwohnsitze

Obwohl sich die Städte oft in einer landschaftlich sehr attraktiven Lage befinden, reichen die vorhandenen Potentiale nicht aus, um sich als Tourismusziel zu etablieren und überregional bekannt zu werden. Die größten touristischen Potentiale besitzen die Städte Seelow und Gartz. Seelow verzeichnete bereits in den letzten Jahren einen Anstieg der Besucherzahlen, was auf ein wachsendes Interesse an der nahegelegenen Gedenkstätte "Seelower Höhen" zurückzuführen ist. Gartz befindet sich unmittelbar am Rande des neu errichteten Nationalparks "Unteres Odertal", wodurch die Stadt ebenfalls auf eine Steigerung der Touristenzahlen hofft. In den übrigen fünf Städten spielt der Tourismus eher eine untergeordnete Rolle in der Gesamtwirtschaft. Meist profitiert man von Geschäftsreisenden, sowie vom Durchreiseverkehr bzw. von Tagestouristen. Stadtspezifische Feste und Traditionen haben häufig nur eine geringe Bedeutung für den Tourismus. Aus den Interviews wurde deutlich, daß es einen starken Konkurrenzkampf zwischen potentiellen Tourismusstandorten gibt, und die überregionale Vermarktung der Gesamtregion bisher kaum praktiziert wird. Ein positives Beispiel konnten wir in Seelow und Wriezen finden, wo sich insgesamt fünf Städte zu einem touristischen Dachverband "Märkisch Oderland" zusammengeschlossen haben.

Bei der Frage, ob die jeweilige Kleinstadt ein Standort für Zweitwohnsitze sei, stellte sich heraus, daß diese Wohnform nur in Gartz, Wriezen und Penzlin von nennenswerter Bedeutung ist. Speziell erwähnt werden soll hierbei die Stadt Penzlin. Sie plant die Errichtung einer Seniorenresidenz, in der überwiegend Senioren aus den alten Bundesländern ganz- oder halbjährig wohnen sollen und damit "monetäre Mittel" in die Stadt bringen. Dies würde einerseits die lokale Kaufkraft der Einwohner erhöhen und andererseits das angestrebte Bevölkerungswachstum initiieren.

Zusammenfassung

Endogene Entwicklungspotentiale sahen die BürgermeisterInnen in unterschiedlichen Bereichen der Stadt. Penzlin und Gartz betrachten den Tourismus als wichtiges Potential, wobei in Penzlin die geplante Seniorenresidenz große Hoffnungen weckt. Die Bürgermeisterin von Gartz bezeichnete das Städtebauförderungsgesetz als wichtigsten Motor der Stadtentwicklung. Wriezen und Goldberg sehen Möglichkeiten zur positiven Entwicklung im Ausbau ihrer Einzelhandelsstruktur, bzw. in der Förderung des Handels und Gewerbes. Goldberg versucht, durch die Verschönerung der Altstadt, ihre Bürger an die Stadt zu binden und attraktiver zu werden. Seelow besitzt sein größtes Wachstumspotential in der Funktion als Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum. In Lübz und in Loitz wird der starke Zusammenhalt der Bürger und die Identifikation der Einwohner mit ihrer Stadt, als endogenes Entwicklungspotential hervorgehoben.

Die Zukunft der ostdeutschen Kleinstadt allgemein, beurteilten die BürgermeisterInnen ebenfalls unterschiedlich. Negative Entwicklungen werden befürchtet, durch die zunehmende Kürzung von öffentlichen Fördermitteln und die anhaltend hohe Arbeitslosigkeit, die eine Abwanderung der jungen Bevölkerungsgruppen zur Folge hat. Vorteile sehen die BürgermeisterInnen in der Übersichtlichkeit und Kleinteiligkeit der Stadt. Der relativ große Zusammenhalt und die Identifikation der Bevölkerung mit "ihrer Stadt" hat positive Auswirkungen auf die Entwicklung und die soziale Integration der Bürger. Die Nähe zur Natur und die "idyllische" Wohnlage im Grünen werden als weitere Vorteile gesehen.

Auf die Frage nach den individuellen Entscheidungsträgern in der Stadtpolitik gaben alle Interviewpartner an, daß die Gemeindevertretung bzw. das Stadtparlament, das zentrale Entscheidungsorgan der Stadt ist. Deutlich wurde dabei auch, daß sich oftmals interessierte Bürger oder Vereine in die Stadtpolitik einbringen und wichtige Impulse für Entscheidungen herbeiführen. Das Engagement einzelner Personen ist oft ausschlaggebend für die weitere Entwicklung der Kleinstadt.

4. "Kleine Stadt - was tun!" - Resümee

(Silvana Seeliger)

Aus unserer empirischen Untersuchung ostdeutscher Kleinstädte in Mecklenburg/Vorpommern und Brandenburg haben sich Kennzeichen herauskristallisiert, die für fast alle dieser Städte typisch sind. Dazu gehören als wesentliche Merkmale ein genereller Bevölkerungsrückgang, der sich in den von uns untersuchten Städten nun aber konsolidiert hat, und eine schlechte Wirtschafts- und Arbeitsmarktlage. Die Abhängigkeit der Kleinstädte von staatlichen Zuweisungen und Fördermitteln ist groß, dies betrifft insbesondere die Bedeutung der Städtebauförderung, die für viele dieser Städte existentiell ist. (Diese "äußeren" Faktoren werden in der Planungssprache als exogene Entwicklungspotentiale bezeichnet.) Die meisten untersuchten Kleinstädte haben eine Versorgungsfunktion sowohl für die eigene Bevölkerung als auch die des Umlandes, womit vor allem die Bereitstellung von administrativer, kultureller und sozialer Infrastruktur gemeint ist. Die touristischen Entwicklungspotentiale sind in den meisten Kleinstädten eher gering, da sie nicht in naturräumlich besonders attraktiven Gebieten wie der Mecklenburgischen Seenplatte oder in Ostseennähe liegen. Die beiden letztgenannten Gebieten weisen für die Anziehung von Touristen eine weitaus höhere Attraktivität auf als die landschaftlich zwar schöne aber eher unauffällige Umgebung "unserer" Kleinstädte. Ebenso konnten aufgrund der peripheren Lage der Orte kaum Suburbanisierungspotentiale als Wohnstandorte für nahe größere Städte gefunden werden.

Allerdings ist es uns an dieser Stelle auch wichtig anzumerken, daß bestimmte, für einzelne Städte günstige Potentiale wie z.B. eine Suburbanisierung, nicht immer auch gesamtgesellschaftlich positiv zu bewerten sind. Gerade die Folgen der Suburbanisierung wie die weitere Zersiedelung des Raumes oder stärkere ökologische Belastungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen wegen des in der Regel erhöhten Wegaufwandes zwischen Wohn- und Arbeitsort sind für die Entwicklung des Gesamtgebietes häufig nicht vorteilhaft.

Für unser studentisches Projekt hatten uns die angeschriebenen Kommunen fast ausschließlich Planungsunterlagen zur Stadtentwicklung (Flächennutzungspläne, Entwürfe von Rahmenplänen, Tourismuskonzepte, Sanierungspläne und Stadtentwicklungskonzeptionen) zur Verfügung gestellt. Diese beziehen sich grundsätzlich auf bestimmte festgelegte Aspekte wie Bevölkerung, Stadtentwicklung, Wohnen, Gewerbe und Industrie, Versorgung, Verkehr, naturräumliche Entwicklung und Tourismus, von denen uns die Bereiche Wohnen, Gewerbe, Versorgung und Tourismus am meisten interessierten. Anhand der Interviews haben wir festgestellt, daß diese Unterlagen mit der von uns vorgefundenen realen Situation in den untersuchten Kleinstädten in nur geringem Zusammenhang stehen. Denn sie orientieren sich offensichtlich an Parametern, die von einer Angleichung der Lebensverhältnisse zwischen den alten und den neuen Bundesländern ausgehen und legen daher in der Regel Daten zugrunde, die aus den Entwicklungscharakteristika westdeutscher Kleinstädte, die viel häufiger als ostdeutsche Kleinstädte von Wachstumstendenzen geprägt waren, abgeleitet wurden. Dazu zählen als besonders auffällige Beispiele die Orientierung an der Pro-Kopf-Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum und der pro Kopf vorhandenen Gewerbefläche in den alten Bundesländern. In den ersten Jahren nach der Wiedervereinigung hing diese Orientierung auf die alten Bundesländern insbesondere mit dem politisch zur Priorität gemachten Ziel der schnellen Angleichung der Lebensverhältnisse von Ost- an Westdeutschland zusammen. In den letzten Jahren wurde aber deutlich, daß sich hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung der neuen

Länder manche Hoffnung auf Aufschwung in der nächsten Zeit nicht verwirklichen läßt, und so ist es an der Zeit, auch bei der Bedarfsplanung und den Entwicklungskonzepten der Kleinstädte auf diese Realität Rücksicht zu nehmen.

Bei der Auswertung des quantitativen und qualitativen Materials (Planungsunterlagen und Interviews) wurde deutlich, daß sich in den Planungsunterlagen viele der alltäglichen Probleme der Kommunalpolitik wenig wiederfinden. Sie wurden offensichtlich meist nur als Grundlage für die Akquirierung von Fördermitteln erarbeitet. Deshalb widerspiegeln sie kaum die konkreten Entwicklungsvorstellungen bzw. -möglichkeiten der Kommunen. Hier ist allerdings auch noch einmal auf die existentielle Wirkung von staatlichen Fördermitteln hinzuweisen. Wobei die Folgen der Förderung hinsichtlich der Autonomie der Kleinstädte zweifelhaft sind. Die Kleinstädte müssen sich aufgrund ihrer Abhängigkeit von der staatlichen Förderung auf die Förderbedingungen einlassen. Diese sind in einem Staat wie der Bundesrepublik, der durch Strukturen der Verwaltungs- und Politikverflechtung geprägt ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Einfluß des Fördermittelvergebers groß ist, indem durch ihn sowohl die Ziele als auch die Inhalte der Förderung festgelegt werden und die Vergabe durch ihn erfolgt. Es ist den Kommunen also vorgegeben, wofür sie Geld beantragen können, wie z.B. bei der Städtebauförderung und welche Art die Projekte haben müssen, um gefördert zu werden. Die Kommunen müssen dafür auch einen finanziellen Eigenanteil erbringen. Wird dieser sukzessive erhöht, wie es bei dem genannten Städtebauförderungsprogramm der Fall ist, kann schnell eine Situation eintreten, in der die Haushaltsmittel der Städte völlig durch Verpflichtungen gebunden sind und sie keinerlei finanziellen Spielraum mehr haben.

Zu den einzelnen Potentialen in den Bereichen Wohnen, Gewerbe, Versorgung und Tourismus haben wir folgendes festgestellt:

Wohnen

Die Wohnungs- und Wohnsituation spielt für die Kleinstädte eine herausragende Rolle. Es haben sich zwei Problemfelder herauskristallisiert: Ein Teil der Städte besitzt zwar historisch intakte Altstadtkerne, deren Bausubstanz ist aber in der Regel stark sanierungsbedürftig und weist vielfach noch keinen modernen Wohnstandard auf. Ein anderer Teil der Städte ist aufgrund der gravierenden Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg und den in der DDR erfolgten Wiederaufbau durch die Altlasten DDR- Wohnungsbaues gekennzeichnet.

In der DDR konzentrierte sich die Wohnungsbaupolitik regional gesehen im wesentlichen auf Berlin und einige andere Großstädte als industrielle und administrative Zentren und baulich gesehen auf die Errichtung von industriell gefertigten Plattenbauten. Die Sanierung von Altbauten spielte eine sehr untergeordnete Rolle. An diesem Problem "kranken" die ostdeutschen Städte bis heute, allerdings hatte es für die historischen Kleinstädte immerhin den Vorteil, daß ihr alter Stadtkern, so es keine gravierenden Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg gab, erhalten geblieben ist und den Städten ein typisches und sehr eigenes Aussehen gibt.

Eine geschlossene Altstadtanierung gelingt angesichts der hohen Sanierungskosten und der schlechten finanziellen Lage der Städte bei jeder der untersuchten Städte nur mit Hilfe von Fördermitteln aus dem Städtebauförderungsprogramm. Diese Förderung hat über die Verbesserung der Wohnsituation und des städtebaulichen Zustandes hinaus auch große wirtschaftliche Bedeutung, weil die ortsansässigen Handwerksbetriebe einen nicht

unwesentlichen Teil ihrer Aufträge aufgrund dieses Programmes bekommen.

Die Schaffung guter Wohnbedingungen ist offensichtlich für die untersuchten Städte auch ein wichtiges Kriterium für die Bindung der Einwohner an den Ort sowie die Möglichkeit, Zuzügler zu werben.

Allerdings ist festzustellen, daß die Vorstellungen von der Wohnraumentwicklung mit der realen Bevölkerungsentwicklung nicht kongruiert. Die ohnehin schon dünne Bevölkerungsdichte wird durch die negative Bevölkerungsentwicklung, verursacht durch eine geringe Geburtenrate und Abwanderungen, noch verstärkt. Die spezifische Abwanderung von erwerbsfähigen, insbesondere jungen Menschen verschlechtert den Durchmischungsgrad der Bevölkerung. Bis zum Jahr 2010 (dies ist der gegenwärtige Planungszeitraum) wird der Bevölkerungsrückgang im ländlichen Raum von Brandenburg und Mecklenburg/Vorpommern anhalten. Bei der Bereitstellung von Wohnraum wird allerdings nach wie vor von Hoffnungen auf Bevölkerungswachstum ausgegangen.

Im Zusammenhang mit der Wohnsituation ist noch auf ein spezifisch ostdeutsches Problem hinzuweisen, daß gerade die Kleinstädte mit den sanierungsbedürftigen Altstadtkernen besonders trifft: das fehlende Eigenkapital der Hausbesitzer, die meist zugleich Bewohner ihrer Häuser sind. Die Vermögenslage in den neuen Ländern ist verglichen zu den alten Bundesländern schlecht. Weder konnte in Privathaushalten in den vergangenen Jahrzehnten eine nennenswerte Eigenkapitaldecke durch Erwerbsarbeit geschaffen werden, noch hat Vermögenserwerb durch Erbschaften eine Bedeutung. Daher sind die Bewohner solcher Häuser oft finanziell zu einer Sanierung nicht in der Lage.

Gewerbe

Obwohl alle Kommunen auf die Ansiedlung von Gewerbebetrieben und auf das Auftauchen potenter Investoren hoffen, spielt die Gewerbeentwicklung als ein Entwicklungspotential für Kleinstädte im ländlichen Raum eine eher untergeordnete Rolle. Die Orte waren zu DDR-Zeiten von Landwirtschaft und Industrie, wobei es sich meist um verarbeitende Industrien handelt, geprägt. Diese Wirtschaftsstruktur hatte eine spezifische Qualifikationsstruktur der Beschäftigten zur Folge, die heute eine eher ungünstige Voraussetzung beim Übergang in die Dienstleistungsgesellschaft darstellt.

Die ostdeutschen Kleinstädte sind wie die gesamte ostdeutsche Gesellschaft seit der "Wende" mit einem Strukturwandel konfrontiert, den man als Modernisierungsschub bezeichnen kann. Dieser Modernisierungsschub vollzieht sich in einer historisch sehr kurzen Periode und verlangt den Menschen in den neuen Ländern ungeheure Umorientierungsfähigkeiten ab. Dieser Strukturwandel hätte sich nach den politischen Intentionen von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft vollziehen sollen, ging aber in der Praxis zumeist nur in Richtung Deindustrialisierung ohne Schaffung neuer größerer Dienstleistungsbereiche.

Im Verlauf dieser Entwicklung waren viele Betriebe in Industrie und Landwirtschaft aufgrund der niedrigen Produktivität, aber auch aufgrund exogener Einwirkungen nicht mehr lebensfähig. Heutzutage verhindern viele Faktoren verhindern eine grundlegende Veränderung dieser Situation. Unter anderem haben aus Perspektive der Kommunen regionale Kreisläufe eine Bedeutung für die regionale Wirtschaftsentwicklung, diese aber werden von staatlicher Seite nicht oder nur gering gefördert.

Versorgung

Mit der eben erwähnten Entwicklung setzt sich die Bedeutung von Dienstleistungen sowohl bei der Versorgung der Bevölkerung als auch als Wirtschaftsfaktor stärker durch, wobei die Voraussetzungen für den Übergang zu einer Dienstleistungsgesellschaft bisher nur wenig vorhanden sind.

Die Bedeutung der Kleinstädte als zentraler Ort mit Versorgungsfunktion für die eigene und Umlandbevölkerung ist u.E. ein wesentliches Entwicklungspotential ländlicher Kleinstädte in Ostdeutschland. Dabei spielen administrative Funktionen, Einkaufsmöglichkeiten und die Sicherung des Schulstandortes eine herausragende Rolle. Die meisten untersuchten Kleinstädte sind Unterzentren teilweise auch mit Amtssitzfunktion, d.h. sie nehmen Verwaltungsaufgaben für die amtsangehörigen Gemeinden wahr. Die Bedeutung der genannten Faktoren kann auch daran gemessen werden, welche gravierende negative Folgen für die Entwicklung einer Kleinstadt ein großes Einkaufszentrum auf der "grünen Wiese" außerhalb des Gemeindegebietes oder der Verlust des Schulstandortes haben können. Aus ihnen folgt nicht nur der Verlust von Kaufkraft und Infrastruktur, sondern auch von Lebendigkeit in der Innenstadt durch fehlende Einzelhandelsgeschäfte oder von Bevölkerung, für die bei Wohnortentscheidungen das Vorhandensein von adäquaten Schulen wichtig ist.

Tourismus

Viele Kleinstädte hoffen auf den Tourismus als ein neues wirtschaftliches Standbein. Dabei handelt es sich u.E. mitunter eher um Wünsche als um realisierbare Hoffnungen. Die naturräumlichen und infrastrukturellen Potentiale reichen selbst bei Städten in landschaftlich reizvoller Gegend wie der Oderniederung nicht aus, um Touristen für längere Aufenthalte zu gewinnen.

Erst im Verlaufe der Interviews kamen neben diesen in der Planungssprache als "harte Daten" bezeichneten "weichen" Faktoren der Kleinstadtentwicklung deutlicher zum Tragen: Dazu zählen wir das Gemeinschaftspotential, spezifische Möglichkeiten der Sozialintegration, die Qualität der kommunalen Öffentlichkeit und die Bedeutung der Persönlichkeit von politischen Entscheidungsträgern.

Gemeinschaftspotential

Im qualitativen Teil der Untersuchung (Interviews) wurde deutlich, welche Bedeutung der Gemeinschaftssinn, der Zusammenhalt der Stadtbewohner für die politisch Verantwortlichen und die Bevölkerung hat. Wir sahen vielfältige Bemühungen, diesen Zusammenhalt und die Identität mit der Stadt zu stärken. Hier liegt u.E. ein wichtiges endogenes Entwicklungspotential: die Bindung der Bürgerschaft an ihre Gemeinschaft, die durch die überschaubare Größe der Kleinstadt eher möglich ist als in der Großstadt. Historisch kann man eine Identität von Lokalität und Gemeinschaft für die Siedlungsentwicklung beobachten. Diese gibt es heutzutage, insbesondere durch die Großstadtentwicklung, aber auch den häufigeren Wohnortwechsel aufgrund von wirtschaftlich bedingten Flexibilitätsanforderungen nicht mehr in dieser Form. Die Gemeinschaft ist eben nicht mehr an Orte gebunden. Dies stellt sich in kleineren Siedlungsformen anders dar, weil hier die Seßhaftigkeit größer ist als in größeren Städten, die Menschen durch Wohneigentum eher an ihre "Scholle gebunden"

sind und sich die benachbarten Familien häufig über Generationen kennen. Es gibt offensichtlich einen Zusammenhang zwischen der Ausprägung des Gemeinschaftsgefühles der Bewohner und der Größe des Ortes, in dem sie leben.

Sozialintegration

Die Lebensformen in der Kleinstadt scheinen auch im Zusammenhang mit der sozialen Integration der Bevölkerung günstigere Ausgangsbedingungen als die großen Städte zu bieten. Gerade soziale Härten wie sie in den neuen Ländern insbesondere durch die hohe Arbeitslosigkeit auftreten, können hier anders aufgefangen werden. Nicht in dem Sinne einer besseren materiellen Situation, aber eines geringeren Grades an Isoliertheit von der Gemeinschaft und eines höheren Grades an Betätigungsmöglichkeiten in Bereichen außerhalb der Sphäre der Erwerbsarbeit. Zwar ist durch die Reduzierung der Berufssphäre gerade im ländlichen Raum auch ein Verlust an Lebensstilvielfalt bedingt, aber diese kann besser kompensiert werden durch Lebensstile der Nichterwerbssphäre als im großstädtischen Raum. Hier spielen insbesondere die Betätigung im eigenen Garten oder auf dem Hof eine Rolle und zwar sowohl als Freizeitbeschäftigung als auch zur finanziellen Entlastung durch Selbstversorgung.

Kommunale Öffentlichkeit

Hierbei handelt es sich um einen weiteren Punkt, der eng mit der Größe der ostdeutschen Kleinstädte, d.h. ihrer Überschaubarkeit zusammenhängt. Gerade diese Überschaubarkeit der Gesellschaft in der Kleinstadt kann das Engagement der Bürger für ihre Stadt interessant machen, Politik wird nicht "am grünen Tisch gemacht", sondern in unmittelbarer Nähe zur Bevölkerung. Die politisch Verantwortlichen und die Bevölkerung treffen sich quasi täglich auf der Straße und die gegenseitige Bereicherung mit Anregung und Kritik ist fast selbstverständlich.

Persönlichkeit der politisch Verantwortlichen

Wir sind aufgrund der Interviews zu der Auffassung gelangt, daß die Persönlichkeitspotentiale von Entscheidungsträgern, insbesondere im politischen Bereich immer wichtiger werden. Dazu zählen Kommunikationsfähigkeit, Verantwortungsbereitschaft und sogenanntes kreatives und pragmatisches Denken und Handeln. Sie erhalten bei der Entwicklung von Ideen und der Durchsetzung von kommunalpolitischen Entscheidungen einen immer größeren Stellenwert. In einer von ausgeprägter funktionaler Differenzierung und der damit einhergehenden Arbeitsteilung charakterisierten modernen Gesellschaft wie es die unsere ist, garantiert das Kriterium Fachlichkeit im kommunalpolitischen Kontext, in dem es um komplexe und weitreichende Entscheidungen mit der Berücksichtigung der verschiedensten Interessen und Teilbereiche für die gesamte Kommune geht, nicht mehr allein die ausreichende Kompetenz zur Erfüllung dieser Aufgaben.

Zu Lokalpolitik und Planung

Während der Arbeit an dem studentischen Projekt wurde uns deutlich, daß die Vorstellungen die Lokalpolitiker über die Entwicklung ihrer Kleinstädte einen zu geringen Realitätsbezug haben. Die Vorstellungen sind offensichtlich durch ein technokratisches Planungsverständnis geprägt. Hierzu trägt wohl bei, daß die Planung mit konkreten Aufträgen verbunden ist, die technisch abgearbeitet werden, wobei die Bedeutung der Planung, wie oben erwähnt, mit der Akquirierung von Fördermitteln zu tun hat. So wird auch hier der teilweise hemmende Einfluß der Förderstrukturen deutlich. Natürlich kann man aber die Kleinstädte nicht mit dem Verweis auf die Einengung ihrer Gestaltungsmöglichkeiten durch die Förderstrukturen von ihrer Verantwortung für die lokale Entwicklungspolitik entbinden. U.E. muß hier abseits der durch Planungsvorgänge üblichen Funktionsaddition von Wohnen, Gewerbe usw. mehr Gespür für die "weichen" Faktoren wie Gemeinschaftsgefühl, soziale Integrationspotentiale, öffentliches Leben als Entwicklungspotentiale entwickelt werden. Dies gelingt wahrscheinlich nur, wenn die kleinen Städte in Ostdeutschland es schaffen, von ihrer Selbstbetrachtungsweise als defizitäre Siedlungsform wegzukommen. Diese Betrachtungsweise wird durch eine Vielzahl äußerer Faktoren, wie die hierarchische Ordnung der Städte hinsichtlich ihrer zentralörtlichen Funktion in der Raumplanung oder die an ökonomistischen Kriterien orientierte Einschätzung von Städten oder der auf Wachstum orientierten Planung von Städten bestärkt. Aber solange diese Selbsteinschätzung nicht objektiviert wird in dem Sinne der besseren Erkenntnis der eigenen Potentiale der Kleinstädte, die nicht an den Kriterien der Großstadtentwicklung gemessen werden können, solange werden diese Städte vermutlich immer wieder auch "aufs falsche Pferd setzen". Auch Schrumpfen kann als eine Qualität aufgefaßt werden, wenn sich dies positiv auf die Entwicklung einer Stadt auswirkt, z.B. im Sinne von Verzicht auf die Zersiedelung des Raumes durch Eigenheime oder durch eine stärker am Landschafts- und Ressourcenerhalt orientierte Landwirtschaft, die eher eine kleinteilige Landwirtschaft sein wird.

Wir wünschen uns, daß die Kleinstädte mehr Selbstbewußtsein entwickeln und sich für ihre Potentiale stärker öffnen. Dies kann funktionieren, auch ohne in die alte Kleinstadtmythologie des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts zurückzufallen. Dann fällt es ihnen vielleicht auch leichter, sich von der allseits verbreiteten Betrachtung der Stadt als Ort des Wachstums zu lösen, was längst auch für größere Städte auf der Tagesordnung stünde. Schaffen sie es, sich von dieser Wachstumsideologie zu verabschieden, könnten sie wahrscheinlich ihre eigenen Möglichkeiten objektiver einschätzen. Vielleicht ist so auch eine Überwindung der von uns auffällig häufig beobachteten Konkurrenzen zwischen den Kleinstädten möglich.

Die kleine Stadt lebt, wenn sie erkennt, daß unter Entwicklung nicht nur Wachstum, sondern auch Schrumpfung verstanden werden kann.

Die kleine Stadt lebt, wenn sie ihre Potentiale viel mehr jenseits äußerer Abhängigkeiten sucht.

Die kleine Stadt lebt, wenn sie es schafft, für ihre Bevölkerung identitätsstiftender Lebensort zu sein.

Die kleine Stadt lebt, wenn sie von ihrer Zukunftsfähigkeit überzeugt ist.

Forschungsausblick

Das studentische Forschungsprojekt war für uns Beteiligte ein wichtiger Erkenntnisprozeß hinsichtlich der Entwicklung und Umsetzung von Forschungsideen. Unserem Ziel, endogene Entwicklungspotentiale für ostdeutsche Kleinstädte zu untersuchen, haben wir uns genähert, zugleich aber auch festgestellt, daß eine weitere Annäherung durch vertiefende Forschungsarbeiten lohnenswert ist. Dies liegt sowohl an der in der Regionalsoziologie bisher erst wenig entwickelten Kleinstadtforschung, die unser theoretischer Ausgangspunkt war als auch an unserem methodischen Herangehen, das sich im wesentlichen auf die Auswertung von Planungsunterlagen und Bürgermeisterinterviews stützte. Die Ergebnisse machten uns deutlich, daß darüber endogene Entwicklungspotentiale schwierig zu erfassen sind, und daß wir bei weitergehenden Untersuchungen gerade die methodische Herangehensweise noch mehr auf die Zielstellung abgestimmt werden muß.

Unsere Untersuchung schuf eine gute Grundlage für uns, zu erkennen, an welchen Themen es sich lohnt, weiterzuarbeiten. Dazu gehört eine Betrachtung der Wechselwirkung zwischen endogenen und exogenen Entwicklungspotentialen kleiner Städte und die Erforschung informeller Netze im kleinstädtischen Kontext.

5. Literatur

- ALLEN, WILLIAM SHERIDAN (1996): Das haben wir nicht gewollt. Die nationalsozialistische Machtergreifung in einer Kleinstadt 1930 - 1935, Gütersloh.
- BERGMANN, K. (1970): Agrarromantik und Großstadtfeindlichkeit, Meisenheim am Glan.
- BRÜCKNER, CHRISTINE: Meine kleine Stadt. In: AMERY, C. (Hrsg.) (1964): Die Provinz. Kritik einer Lebensform, München.
- BUCHER, HANSJÖRG (1996): Der Geburtenrückgang in den neuen Ländern. In: GÜNTER HEINRITZ (Hrsg.) (1995): Raumentwicklung und Sozialverträglichkeit. 50. Deutscher Geographentag Potsdam, Stuttgart: Steiner, S. 9-20.
- BUNDESFORSCHUNGSANSTALT FÜR LANDESKUNDE UND RAUMORDNUNG (Hrsg.): Mitteilungen und Information 3/94; 5/95; 1/97; 3/97, Bonn.
- BURDACK, JOACHIM (1993): Kleinstädte in den USA: jüngere Entwicklungen, dargestellt am Beispiel der Upper Great Lakes Area. Diss. 1990, Bamberg: Universität Bamberg.
- DEUTSCHER BUNDESTAG (Hrsg.) (1994): Raumordnungsbericht 1993 - Unterichtung durch die Bundesregierung, Drucksache 12/6921, Bonn.
- FRIEDRICHS, JÜRGEN (1983): Stadtanalyse- soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft, Opladen: Westdeutscher Verlag.
- FRIEDRICHS, JÜRGEN (1995): Stadtsoziologie, Opladen: Westdeutscher Verlag.
- FRINDTE, W. / PÄTZOLT, H. (Hrsg.) (1994): Mythen der Deutschen, Opladen.
- GLASER, HERMANN (1969): Kleinstadt-Ideologie. Zwischen Furchenglück und Sphärenflug, Freiburg.
- HAINDL, ERIKA (1983): Kulturanalyse einer "historischen" Kleinstadt als Grundlage für kommunalpolitische Planungs- und Sozialaufgaben, Frankfurt/ M.
- HAMM, BERND (1982): Einführung in die Siedlungssoziologie, München: Beck.
- HAMM, BERND (1973): Begriff: Nachbarschaft. Verständigung über Inhalt und Gebrauch eines vieldeutigen Begriffs, Düsseldorf: Vieweg.
- HAUFF, VOLKER (Hrsg.) (1988): Stadt- und Lebensstil, Weinheim; Basel: Beltz.
- HÄUBERMANN, HARTMUT / SIEBEL; WALTER (1987): Neue Urbanität, Frankfurt/ M.: Suhrkamp.
- HÄUBERMANN, HARTMUT/ SIEBEL, WALTER (1988): Die schrumpfende Stadt und die Stadtsoziologie. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. Jg. 29, S.78-94.
- HÄUBERMANN, HARTMUT (1996): Sicherung der Lebensqualität und der Zukunft in Klein- und Landstädten des Landes Brandenburg, in: MSWV aktuell, H. 3, Potsdam, S. 21 - 24.
- HIERSCHBIEL, SIGRID (1985): Große Stadt - große Probleme. Kleine Stadt besser? Zur Integration ausländischer Familien in einer Kleinstadt. Eine empirische Untersuchung, Frankfurt/ M.
- HOFFMANN-AXTHELM, DIETER (1996): Über den Nutzen alter Städte. In: Arbeitsgemeinschaft historische Städte, Geschäftsstelle Görlitz: Die historischen Städte auf dem Jahrhundertweg - Aufgabe und Herausforderung, Görlitz, S. 7-14 .
- IRMEN, E. / BLACH, A. (1996): Typen ländlicher Entwicklung in Deutschland und Europa. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 11/12, hrsg. v. d. Bundesanstalt für Landeskunde und Raumplanung, Bonn, S. 713-728.
- MINISTERIUM FÜR BAU UND LANDESENTWICKLUNG UND UMWELT (1995): Raumordnungsbericht für Mecklenburg Vorpommern, Schwerin.
- LEIMBROCK, HOLGER (1997): Entwicklungs-, Planungs- und Partizipationsprozesse in ostdeutschen Mittelstädten. In: Aus Politik und Zeitgeschichte B17/97, S. 30-37.
- REULECKE, JÜRGEN. (1985): Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt/M.:

Suhrkamp.

- RICHTER, RUDOLF (1994): Der Habitus von Lebensstilen in Stadt und Land. In: DANGSCHAT, JENS S./ BLASIU, JÖRG (Hrsg.): Lebensstile in den Städten, Opladen: Westdeutscher Verlag, S 355-365.
- RIEHL, WILHELM H. (1854): Die Naturgeschichte des deutschen Volkes als Grundlage einer deutschen Socialpolitik, Bd. 1: Land und Leute, Stuttgart / Tübingen.
- ROSENKRANZ, CHRISTA (1988): Demographische und soziale Aspekte der gesellschaftlichen Funktion kreisangehöriger Kleinstädte. In: Architektur der DDR 7/88, S. 42-43.
- ROSENKRANZ, CHRISTA (1988): Zur gesellschaftlichen Funktion und Entwicklung kreisangehöriger Kleinstädte in der DDR, in: Architektur der DDR 7/ 88, S. 6-8.
- ROSENKRANZ, CHRISTA (1989): Zur städtebaulichen Leitplanung von Mittel- und Kleinstädten. In: Architektur der DDR, Jg. 38, Nr. 3, S. 24 - 26.
- SCHADE, KRISTINA (1992): Möglichkeiten und Grenzen kommunaler Wirtschaftsförderung in Kleinstädten (untersucht an Beispielen aus den neuen Bundesländern), Berlin: o. A.
- SCHÄFER, RUDOLPH u.A. (1992): Kleinstädte und Dörfer in den neuen Bundesländern - Aufgabenfeld für die städtebauliche Erneuerung, Göttingen: Otto Schwartz & Co.
- SCHREINER, DIETRICH (1995): Klein- und Landstädte in peripheren und ländlichen Räumen - Stabilisierung und Entwicklung durch Stadterneuerung. In: Klein -und Landstädte im Land Brandenburg. Schriftenreihe "Stadtentwicklung und Wohnen" des ISW, H. 2, S. 5-15.
- SCHRUMPFPUNGSPROZESSE IN DER UCKERMARK: Ein Selbstbestimmtes Projekt im Hauptstudium. Technische Universität Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung.
- SCHUBERT, ANDREAS (1991): Vernachlässigte Kleinstädte. In: MARCUSE, PETER/ STAUFENBIEL, FRED (Hrsg.): Wohnen und Stadtpolitik im Umbruch, Berlin: Akademischer Verlag, S. 141-156.
- STAUFENBIEL, FRED (1989): Zur lokalen Spezifik der Lebensweise in kleinen Städten. Kap. 6. In: ders.: Leben in Städten, Berlin: VEB Verlag für Bauwesen, S. 92-102.
- STEWIG, REINHARD (Hrsg.) (1987): Untersuchungen über die Kleinstadt in Schleswig - Holstein, Kiel.
- TREND GMBH GESELLSCHAFT FÜR STRUKTURFORSCHUNG, PERSONALENTWICKLUNG UND MANAGEMENTBERATUNG MBH (1997): Marketingmodell für eine ländliche strukturschwache Region, Neubrandenburg: o.A.
- WOLLMANN, HELLMUT (1996): Institutionenbildung in Ostdeutschland: Neubau, Umbau und "schöpferische Zerstörung". In: KAASE, M. U.A. (Hrsg.): Politisches System, Opladen: Westdeutscher Verlag, S. 47-153.
- ZANG, GERT (Hrsg.) (1978): Provizialisierung einer Region - Zur Entstehung der bürgerlichen Gesellschaft in der Provinz, Frankfurt/ M.

6. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Karte aller angeschriebenen Städte	29
Abbildung 2: Karte der Städte, die auf das Anschreiben antworteten	32
Abbildung 3: Karte der Städte, die Unterlagen zusandten	33
Abbildung 4: Karte der Städte, von denen Städteprofile erstellt wurden	35
Abbildung 5: Karte der Städte, in denen Interviews durchgeführt wurden	42
 Tabelle 1: Die untersuchten Städte	 30
Tabelle 2: Durchgeführte Interviews	41

7. Anhang

Gesprächsleitfaden für Experteninterview

Wir sind Studenten der Humboldt Universität Berlin und nehmen am Projektseminar „Kleine Stadt, was nun ?“ teil. Nachdem wir uns im Wintersemester der Kleinstadt auf theoretischem Weg genähert haben, möchten wir uns nun im Sommersemester vor Ort ein Bild von der Kleinstadt machen. In diesem Zusammenhang interessieren uns die endogenen Entwicklungspotentiale Ihrer Stadt, also diejenigen Potentiale, die gewissermaßen in Ihrer Stadt "schlummern" und die für die Entwicklung Ihrer Stadt genutzt werden können.

a) Wohnen

1. Wie schätzen Sie die Wohnsituation in Ihrer Stadt ein?
Wohnungsmangel oder -überschuß
2. Welche Stadtteiltypen haben sich in Ihrer Stadt herausgebildet (z.B. Platte, Altbau, Einfamilienhäuser etc.)
3. Welche Maßnahmen wurden in den letzten Jahren ergriffen, um die Wohnsituation zu verbessern?
Neubau- und Sanierungstätigkeit seit 1991
4. Welche Entwicklung beim Wohnen verfolgt Ihre Stadt?
5. Charakterisieren Sie die Bewohner Ihrer Stadt ?
Altersproblematik
Jugend und Perspektiven
6. Gibt es den typischen _____ und wenn ja, wie würden Sie ihn charakterisieren?

(Name der Stadt)

b) Gewerbe

7. Wie stellt sich die Situation für das Gewerbe dar?
Aufgliederung nach Branchen
Arbeitslosigkeit, wer ist davon hauptsächlich betroffen?
8. Welche Maßnahmen wurden seit der Wende in diesem Bereich ergriffen?
Ausweisung von Gewerbeflächen, (erhoffte man sich einen bestimmten Gewerbetypus?)
Auslastung von Gewerbeflächen
Auswirkungen auf Wirtschaftsstruktur der Stadt

c) Versorgung

9. Welche Rolle spielt die Stadt hinsichtlich der Versorgung der eigenen Bewohner?
10. Welche Rolle spielt Ihre Stadt hinsichtlich der Versorgung für andere Orte im Umland?
überlokale Versorgungseinrichtungen
11. In welcher Beziehung steht die Stadt zu ihrem Umland?
Konkurrenz
Standortvorteile und -nachteile gegenüber dem Umland
Nutzung der Infrastruktur auch durch das Umland

d) Tourismus

12. Welche Rolle spielt der Tourismus?
Sehenswürdigkeiten, Feste, Traditionen und Brauche
Entwicklungstendenz bezüglich Bettenkapazität und Anzahl der Übernachtungen
geplante und bereits realisierte touristische Attraktionen
Existenz eines regionalen Tourismusmarketings ("Städteverbund")
13. Ist Ihre Stadt ein Standort für Zweitwohnsitze?

e) Zusammenfassung

14. Welche weiteren Entwicklungsmöglichkeiten aus sich selbst heraus (endogenen Potentiale) sehen Sie für Ihre Stadt?
15. Wie sehen Sie die Zukunft der ostdeutsche Kleinstadt?

Unabhängig davon, wie hoch nun das endogene Entwicklungspotential einer ostdeutschen Kleinstadt ist, stehen in jeder Kommune immer wichtige Entscheidungen an, die alle möglichen Bereiche betreffen.

In diesem Zusammenhang würde uns interessieren:

16. Wer trifft die Entscheidungen und wer beeinflusst sie (mehr oder weniger maßgeblich)?

HUMBOLDT-UNIVERSITÄT ZU BERLIN

PHILOSOPHISCHE FAKULTÄT III

Stadt- und Regionalsoziologie

Dr. Christine Hannemann



Humboldt-Universität zu Berlin • Phil. Fak. III. Stadt- und Regionalsoziologie • Unter den Linden 6 • D-10099 Berlin

Herrn/ Frau Bürgermeister der
Stadt

Sitz	Dorotheenstraße	26
	10117 Berlin	
Postanschrift:	Unter den Linden 6, 10099 Berlin	
Zimmer	108a	
Telefon	(030) 20 93 42 05	
Telefax	(030) 20 93 42 13	
E-Mail	christine.hannemann@sowi.hu-berlin.de	

Berlin,

Bitte um Unterstützung für ein Forschungsprojekt

Sehr geehrte/r Frau/Herr Bürgermeister/in,

wir sind Studentinnen und Studenten eines stadtsoziologischen Seminars an der Humboldt-Universität in Berlin. Im Rahmen des Seminars beschäftigen wir mit der Entwicklung von Kleinstädten in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. Das Thema des Seminars erläutert auch schon dessen Zielrichtung: "Kleine Stadt - was nun?".

Unser konkretes Interesse gilt den endogenen Entwicklungspotentialen der kleinen Städte in den Regionen Nord-Brandenburg und dem mecklenburgisch-vorpommerschen Binnenland. Zu diesen Regionen gehört auch Ihre Stadt und deshalb sind wir auf Ihre Mithilfe und Beteiligung angewiesen.

Wir möchten Sie herzlich bitten, uns Informationen über die **Entwicklungsplanung** Ihrer Stadt zu übersenden. Wir werden mit dem Start des Sommersemesters im April 1998 lokale Untersuchungen vor Ort durchführen und benötigen Informationen zur gesamtstädtischen Rahmenplanung, Thesen zur Stadtentwicklung, Wirtschaftsentwicklungskonzepte o.ä. als Grundlage.

Da wir planen, auch Ihre Stadt in unsere empirischen Untersuchungen einzubeziehen, würden wir uns über eine Antwort innerhalb der nächsten vier Wochen freuen.

Das Seminar wird am Institut für Sozialwissenschaften, unter der Leitung von Frau Dr. Christine Hannemann im Hauptstudium durchgeführt, die Ihnen auch gerne für Rückfragen zur Verfügung steht.

Wir bedanken uns schon im Voraus für Ihre Unterstützung und verbleiben mit freundlichen Grüßen

die Studentinnen und Studenten des Projekts "Kleine Stadt, was nun".

Städteprofile

• Altentreptow (Mecklenburg-Vorpommern)	S. 60
• Gartz (Brandenburg)	S. 61
• Gützkow (Mecklenburg-Vorpommern)	S. 64
• Jarmen (Mecklenburg-Vorpommern)	S. 65
• Loitz (Mecklenburg-Vorpommern)	S. 66
• Malchin (Mecklenburg-Vorpommern)	S. 68
• Malchow (Mecklenburg-Vorpommern)	S. 69
• Mirow (Mecklenburg-Vorpommern)	S. 71
• Penzlin (Mecklenburg-Vorpommern)	S. 72
• Vierraden (Brandenburg)	S. 74
• Waren (Mecklenburg-Vorpommern)	S. 74

Altentreptow (Mecklenburg-Vorpommern)

Allgemein

Altentreptow, eine 750 Jahre alte Ackerbürgerstadt, liegt 15 km nördlich von Neubrandenburg, dem nächstem Oberzentrum entfernt und ist dem Landkreis Demmin zugeordnet. Die Stadt wird durch die "kleine Tollense", welche die Stadt durchfließt, geprägt und weist als Grundstruktur ein gitterförmiges Straßennetz auf. Des weiteren prägen mittelalterliche Stadtbefestigungsanlagen (Stadtmauer und Wallanlagen noch teilweise vorhanden, ebenso 2 von 3 Stadttoren) das Erscheinungsbild der Stadt.

Der Altstadtkern ist mit 2- geschossigen, traufständigen Gebäuden aus dem 19.Jhd. und Fachwerkhäuser aus dem 18.Jhd. bebaut und gilt aus Sicht der Denkmalpflege als erhaltenswert und stadtbildprägend.

Als Zeugnisse der Industrialisierung gelten die alte Molkerei und der Bahnhof.

Visionen über die Stadt (im Material so vermerkt):

Die Stadt ist bemüht die Entstehung von klein- und mittelständischen Betriebe, innerhalb und außerhalb der Stadt mit breiter Angebots- und Leistungspalette, zu forcieren, um durch die Stärkung der Wirtschaft den Einzelhändlern eine gesicherte Geschäftsgrundlage zu bieten. Ein weiterer Schwerpunkt ist auf die Stärkung der Wohnfunktion, durch Verbesserung des Wohnumfeldes, gerichtet. Die Stadt versteht sich als "Tor" zu Urlaubsorten an der Ostsee und will durch zunehmende Attraktivität zum "Verweilen" einladen.

Wohnen

Die Stadt unternimmt große Anstrengungen, um ihre Möglichkeiten als attraktiver Wohnstandort zu verbessern und weiter auszubauen. Nachdem in den letzten Jahren die Außenentwicklung Vorrang hatte, sind nun die Anstrengungen auf die Entwicklung der Innenstadt gerichtet.

Die Altstadt von Altentreptow ist Sanierungsgebiet. Ziel der Sanierung ist eine ausgewogene Mischung aus Wohnen und Gewerbe in der Altstadt. Die beigelegte Sanierungsbroschüre gibt einen guten Überblick über die Fortschritte der Sanierung und die Verwendung von Fördermitteln.

ausgewählte Ziele des Flächennutzungsplan (per 22.4.1998) zur Entwicklung als Wohnstandort:

Es existieren 8 Bebauungspläne zur Entwicklung als Wohnstandort, zur Gewerbeansiedlung und zum Neubau einer Molkerei.

Bei der Planung des weiteren Wohnungsbedarfs wurde 1991 ein Wohnungsmangel von 480 Wohneinheiten (WE), sowie 45 Eigenheimanträge zu Grunde gelegt. Die Entwicklung als Wohnstandort sah vor 300-350 WE zu bauen. Seit 1990 wurden 50-60 neue WE, sowie 150 Eigenheime gebaut. Der noch anstehende Bedarf von ca. 280 WE soll sich hauptsächlich auf Verdichtung und Schließung von Baulücken, aber auch auf Neubau in den Ortslagen beziehen

Wirtschaftliche Prägung

Die Stadt ist bemüht gute Bedingungen zur Ansiedlung von klein- und mittelständigem Gewerbe zu schaffen. Dazu ist z.B. ist die verkehrstechnische Anbindung an die B96 geplant, um die Verkehrsanbindung für das Gewerbegebiet zu verbessern. Es existiert ein Bebauungsplan für den Aufbau einer Molkerei und die Schaffung eines Gewerbegebietes.

Versorgung

Ziele der Stadt, bezüglich des Ausbaus als Dienstleistungs- und Versorgungsstandort, waren in den Unterlagen nicht erkennbar.

Tourismus

Das Landschaftsschutzgebiet "Tollensetal" grenzt unmittelbar an die Stadt, der Naturerlebnispark "Tollensetal- Waldgut Mühlenhagen" hat regionale Imagewirkung für die Stadt ebenso das Naturschutzgebiet "Feuchtgebiet Waidmannslust".

Die Stadt verfügt nicht über besondere touristische Anziehungspunkte, die den Ausbau als Touristenzentrum rechtfertigten. Die Bemühungen in diesem Bereich zielen auf den Tagestourismus.

Methodenkritik

Die Auswertung des Materials nach Entwicklungspotentiale der Stadt Altentreptow erfolgte auf der Grundlage folgender Unterlagen:

Auszüge aus dem Flächennutzungsplan, der im April 1998 von der Stadtvertretung beschlossen werden sollte.

Sanierungsbroschüre (Stand Mai 1995) zur Dokumentation des Sanierungsverlaufes

Informationsbroschüre zur Stadt Altentreptow (Druck 1997), mit Überblick über die vorhandene Infrastruktur

Die genannten Unterlagen vermitteln einen guten Überblick über die Stadt und geben Auskunft über Planungsvorhaben, erlauben aber kein Urteil darüber, in wieweit Planungsziele und Entwicklungstendenzen der Realität entsprechen bzw. welche Vorhaben bereits verwirklicht wurden.

Gartz (Brandenburg)

Allgemein

Die Stadt Gartz an der Oder liegt direkt an der polnischen Grenze, ca. 17km nördlich von Schwedt, bzw. 38km nord-östlich vom Verwaltungszentrum Angermünde entfernt. Nach der zentralörtlichen Gliederung kommt Gartz die Funktion eines Unter- oder Grundzentrums. Mit einer Distanz von 120km zur Hauptstadt, liegt die Stadt schon außerhalb des direkten Einzugsgebietes von Berlin. Die geographische Lage von Gartz kann – nicht zuletzt durch die Grenzziehung zu Polen nach dem Zweiten Weltkrieg - durchaus als peripher bezeichnet werden.

Einleitend sollte noch erwähnt werden, daß die folgenden Informationen aus dem

Erläuterungsbericht der Städtebaulichen Rahmenplanung der Stadt Gartz aus dem Jahre 1992⁸ entnommen wurden. Daraus ergibt sich zwangsläufig ein Defizit an aktuellen Daten zur gegenwärtigen Entwicklung der Stadt, welche aber durch ein zusätzliches Expertengespräch in Erfahrung gebracht werden sollen.

Wohnen

In der Stadt Gartz lebten im Jahre 1992 ungefähr 2450 Menschen. Die aktuelle Bevölkerungszahl beträgt 2150. Seit 1945 kann man eine kontinuierliche Abnahme der Bevölkerung beobachten, wobei sich dieser sinkende Trend höchstwahrscheinlich auch in der Zukunft fortsetzen wird. Die Stadt an der Oder befindet sich in einem landwirtschaftlich geprägten Gebiet, direkt an der Grenze zu Polen. Die Einwohnerdichte ist sehr gering mit nur 35 Einwohnern pro Quadratkilometer. (Im Vergleich dazu hatte die Stadt im Jahre 1946 noch eine Einwohnerdichte zwischen 51 und 75 EW/qkm).

Gartz litt erstmalig unter größerer Abwanderung nach der Grenzziehung zu Polen im Jahre 1945, da durch das Abschneiden der Handelswege zur polnischen Provinzhauptstadt Stettin, große wirtschaftliche Verluste auftraten. In den darauffolgenden Jahren gab es kontinuierlich Wegzüge aus der Stadt, die noch einmal einen zahlenmäßigen Höhepunkt nach der politischen Wende der DDR im Jahre 1989 fanden.

Bei der Betrachtung der Altersstruktur der Bevölkerung sollte man zwischen dem Stadtkern, in dem 42% der Einwohner leben, und den angrenzenden Gebieten unterscheiden. 1992 lebten im Stadtkern 73% der über 65jährigen. Damit weist dieses Gebiet ein wesentlich höheres Durchschnittsalter auf, als die übrige Stadt. Generell befinden sich 65,8% der Bevölkerung im erwerbstätigen Alter, 14,5% im Rentenalter und 19,7% der Einwohner sind jünger als 18 Jahre.

Die historische Stadt wurde in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts gegründet und ist durch einen ovalen Grundriß mit gitterförmigem Straßennetz gekennzeichnet. Teile der alten Stadtmauer mit einem Stadttor und zwei Mauertürmen aus dem 13. und 15. Jahrhundert sind noch erhalten geblieben. Leider wurden 65 Prozent der Altstadt während des Zweiten Weltkrieges zerstört, so daß der ehemalige Charakter der Stadt erheblich beeinträchtigt ist. Aufgrund massiver Vernachlässigung der Bausubstanz im Innenstadtbereich in der Zeit zwischen 1945 und 1990 gibt es noch heute viele Baulücken und Brachen im Zentrum.

Die Wohnsituation in Gartz verbessert sich jedoch zunehmend durch die Modernisierung von qualitativ schlechter Wohnsubstanz und durch Neubau. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden neue Wohnungen geschaffen in Form von Einfamilienhäusern am Rande der Stadt und wenigen Neubaublocks ("Platte") im Zentrum. Seit der Wende wird versucht die bestehenden Baulücken im Innenstadtbereich zu schließen und Neubauten, angepaßt an das bestehende Stadtbild, zu errichten. Durch die Bebauung von ehemaligen Trümmerflächen könnten ca. 142 neue Wohneinheiten entstehen.

Wirtschaftliche Prägung

Wie oben schon erwähnt liegt die Stadt Gartz in einem strukturschwachen, landwirtschaftlich geprägten Gebiet. Zu Zeiten der DDR spielte die Landwirtschaft eine wichtige Rolle und war Hauptarbeitgeber der Gartzter Bevölkerung. Es existierten zwei Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften mit insgesamt 350 Beschäftigten, sowie eine Melorationsgenossenschaft mit 30 Beschäftigten. Im Nebenerwerb kultivierte man Gemüse und Tabak, welcher nach Bremen exportiert wurde und eine lukrative Einkommensquelle darstellte.

Nach der Wende kam es größtenteils zu Stilllegungen oder zu vereinzelter Privatisierungen

⁸ Der Erläuterungsbericht wurde uns freundlicherweise von Herrn Jenek vom Bauverwaltungsamt Gartz zur Verfügung gestellt wurde

der Betriebe, die heute aber nur noch von geringer wirtschaftlicher Bedeutung sind. Es ist eine Umstellung der Landwirtschaft auf ökologische Techniken vorgesehen, was nicht zuletzt auf die Schutzbestimmungen des Nationalparks "Unteres Odertal" zurückzuführen ist. Im Zusammenhang mit dem im Jahre 1992 errichteten deutsch-polnischen Nationalpark, in dessen unmittelbaren Einzugsgebiet sich die Stadt Gartz befindet, ergeben sich auch verschiedene Einschränkungen was die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe betrifft. Deshalb bemüht sich die Stadt um eine stärkere Fokussierung auf die touristische Infrastrukturentwicklung des Gebietes.

Die Arbeitslosigkeit im gesamten Landkreis Angermünde Land betrug 1992 noch 18,1%, wovon besonders Frauen betroffen sind, die früher in landwirtschaftlichen Betrieben tätig waren. In Gartz lebten zu DDR-Zeiten auch viele Pendler, die in der nahegelegenen Industriestadt Schwedt beschäftigt waren und ebenfalls nach der Wende ihren Arbeitsplatz verloren.

Versorgung

Gartz ist von der Funktion her ein Grund- oder Unterzentrum. Es ist heute Verwaltungsamt für 18 Umlandgemeinden mit einer Gesamtbevölkerung von 8300.

Die Stadt wurde als zentraler Ort 4.Ordnung eingestuft und hat eine Versorgungsfunktion für die umliegenden Gemeinden. Gartz befindet sich auf einer planerischen Entwicklungsachse entlang der Fernverkehrsstraße B2, die von Angermünde ausgehend über Schwedt nach Gartz führt und parallel zur Oder verläuft. Allerdings liegt der Schwerpunkt des Ausbaus dieser Strecke zwischen Angermünde und Schwedt, wo hauptsächlich Gewerbe angesiedelt und die Straße auf vier Spuren vergrößert werden soll. Laut dem Erläuterungsbericht der Städtebaulichen Rahmenplanung der Stadt Gartz von 1992 ist es daher fragwürdig, "ob sich die Achsenlage für Gartz positiv auswirken wird [...] und ob sich bei dem derzeitigen niedrigen Wirtschaftspotential die Dynamik der geförderten Entwicklung auch bis zum Achsenendpunkt Gartz auswirken wird"⁹.

1992 war die städtische Infrastruktur noch in einem sehr schlechten Zustand. Es gab weder eine Gasleitung (die meisten Wohnungen wurden mit Kohle beheizt), noch gab es ein ausreichendes Entsorgungssystem für Abwasser und Müll. Telefonanschluß hatten nur sehr wenige Haushalte und die Versorgung mit Lebensmitteln und anderen Gütern des täglichen Bedarfs war unzureichend. Es gab einen Kindergarten mit 80 Plätzen, sowie eine Kinderkrippe und eine Gesamtschule. Die Kreisberufsschule Angermünde und ein Internat der Sonderschule befinden sich in Gartz. Es gibt 2 Sportplätze, 1 Turnhalle, 1 Stadtbücherei und ein Kino. Die medizinische Versorgung war durch ein kleines Landambulatorium gewährleistet.

In der Zwischenzeit hat sich die Versorgungslage der Stadt etwas gebessert. Neben der Errichtung eines Supermarktes, wurde ein Altenheim errichtet, welches bei der derzeitigen Altersstruktur der Innenstadt von großer Bedeutung ist.

Die Planung sieht eine langfristige Attraktivitätssteigerung der Innenstadt als Wohn- und Versorgungszentrum vor. Der Stadtkern soll geschlossen bleiben und seinen ursprünglichen Charakter zurückerhalten, wobei man versucht, das multifunktionale Zentrum zu stärken. Eine erste Maßnahme zur Verbesserung des Stadtbildes ist die Verlagerung des Busbahnhofs vom Marktplatz in einen weniger zentral gelegenen Bereich. Desweiteren ist eine nördliche Umgehungsstraße geplant, um den Verkehr an den empfindlichen denkmalgeschützten Stadttoren und Durchgängen vorbeizuleiten.

Tourismus

Der Tourismus spielt eine sehr wichtige Rolle in der weiteren Entwicklung der Stadt. Mit dem

⁹ Städtebauliche Rahmenplanung der Stadt Gartz, "Erläuterungsbericht", 1992

Tourismusmagnet Nationalpark “Unteres Odertal” verknüpft die Stadt große Hoffnungen auf wichtige Wirtschaftsimpulse in den kommenden Jahren.

Die Umgebung von Gartz ist charakterisiert durch eine “urwüchsige Auen- und Bruchlandschaft... verbunden mit der Oder und zahlreichen Teichen und Poldern im Osten und Süden der Stadt”¹⁰. Trotz umfangreichen touristischen Konzepten für die Stadt und ihre Umgebung (Reitwegenetz, Yachthafen, Dampferanlegestelle, diverse Restaurations- und Beherbergungsbetriebe), rechnete man 1992 nur mit einem Gesamtanteil des Tourismus an der lokalen Wirtschaft von 5 -15%. Die Bettenkapazität liegt bei ungefähr 80, allerdings geht man davon aus, daß vorwiegend Tagesbesucher in die Region kommen werden.

Die Verkehrsanbindung der Stadt ist nicht sehr günstig. Zur nächsten Autobahnauffahrt sind es 19km, der nächste Eisenbahnanschluß liegt im 11km entfernten Tantow. Gartz liegt nicht mehr im unmittelbaren Einzugsbereich von Berlin, mit einer Entfernung vom 120km, wodurch auch nicht allzu große wirtschaftliche bzw. touristische Auswirkungen aus der Hauptstadt erwartet werden.

Die Stadt besitzt einige historische Sehenswürdigkeiten, wie zum Beispiel das alte Stadttor, den Storchenturm aus dem 15. Jahrhundert und den “Blauen Hut” aus dem 13. Jahrhundert. Außerdem gibt es die Stephanskirche, die aus dem 14. Jahrhundert stammt und den Spittel, der zur Zeit restauriert wird. Gartz möchte sich gerne unter dem Motto: ”Historische Stadt am Wasser” bekannt machen. Dafür bestehen Planungen für die Entwicklung der Uferzone mit historischem Hafen und Wassersporteinrichtungen.

Die Stadt Gartz befindet sich im Nordosten Brandenburgs und liegt damit in einem landwirtschaftlich geprägten strukturschwachen Raum. Seit 1945 gab es eine stetige Bevölkerungsabnahme, die gegenwärtig anhält. Da der ehemalige Hauptwirtschaftsfaktor – die Landwirtschaft – nur noch fragmentarisch existiert, besteht eine hohe Arbeitslosigkeit im gesamten Landkreis. Auf der Suche nach Alternativen hofft die Stadt auf positive Einflüsse durch den Tourismus, wobei die Hauptanziehungspunkte der Nationalpark “Untere Oder”, sowie die historischen Denkmäler der Stadt sein sollen. Unter dem Motto: “Historische Stadt am Wasser”, möchte Gartz überregional Bedeutung erlangen.

Gützkow (Mecklenburg-Vorpommern)

Allgemein

Gützkow liegt am Peenestrom und ca. 20 km südlich von Greifswald. Die der Untersuchung zugrunde liegenden Materialien stammen aus dem Jahr 1994.

Wohnen

In Gützkow leben gegenwärtig ca. 3000 Einwohner, ein Anstieg ist nicht zu erwarten. Über die Wohnsituation und die Stadtteiltypen wird nichts ausgesagt. Die vorhandenen Altbauten sind 1- 2 geschossig, eine Sanierung wird in der Altstadt geplant.

Wirtschaftliche Prägung

Außer das es einige Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe gibt, wird über die wirtschaftliche Prägung nichts weiter ausgesagt.

Versorgung

In der zentralörtlichen Gliederung wird Gützkow als ländlicher Zentralort eingestuft. Angegliederte Ortsteile sind die Gemeinden Owstin und Pentin. Gützkow verfügt über eine

¹⁰ Städtebauliche Rahmenplanung der Stadt Gartz, “Erläuterungsbericht”, 1992

Post und ein Rathaus. Als kulturelle Einrichtungen sind eine Kirche und das Pfarrhaus benannt. Weiterhin gibt es in Gützkow eine Schule und Einzelhandelsbetriebe entlang der B 111. Geplant ist ein Mischgebiet in der Altstadt.

Tourismus

Durch die Stadt führt die Bundesstraße 111, die Jarmen und Greifswald verbindet. Die historische Altstadt und die landschaftlich reizvolle Umgebung mit einem 200 Jahre alten Landschaftspark, sollen zukünftig Anziehungspunkte werden. So ist mehr Raum für Freizeitaktivitäten in der Natur und am Wasser geplant.

Jarmen (Mecklenburg-Vorpommern)

Allgemein

Jarmen liegt an der Peene, am Knotenpunkt der Bundesstraßen B110 und B96, demnächst in der Nähe von 2 Autobahnausfahrten der A20. Im 17. Jahrhundert wurde Jarmen Amtsstadt und entwickelte sich zu einem wichtigen Handelsknotenpunkt, vor allem wegen der Möglichkeit der Peeneüberquerung. 1991 wurde Jarmen ins Städtebauförderungsprogramm des Landes Mecklenburg-Vorpommern aufgenommen.

Wohnen

In Jarmen leben 3206 EinwohnerInnen (1996). Die historische Altstadt ist etwa seit den 60er Jahren an den Rand des Stadtgeschehens gedrängt worden, da durch den Bau der B96 ein erheblicher Teil des Durchgangsverkehrs ausgelagert wurde. Dieser Altstadtbereich verlor seitdem an Attraktivität und blieb aber auch gerade deshalb von Neubauten verschont. Hier gibt es sowohl reine Wohnhäuser, als auch Mischtypen mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoß und Wohnungen darüber (In diesem Stadtgebiet gibt es fast ausschließlich 1-2 geschossige Häuser.). Viele der Wohnungen hier sind leerstehend. Als Hauptgeschäftszone wird der Bereich Neuer Markt und Dr.-Georg-Kohnert-Straße angegeben. Geplant sind hier vor allem die Restaurierung/ Sanierung der Gebäude, sowie Lückenschließung und Eckbebauung.

Wirtschaftliche Prägung

Es gibt einen Hafen an der Peene mit neuerbauten Getreidespeichern, sowie Umlademöglichkeiten für den Lastverkehr.

Versorgung

Jarmen fungiert als Unterzentrum. Es ist nur mit Bus öffentlich zu erreichen. Mehrere Einzelhandelseinrichtungen sind vorhanden, desweiteren ein Rathaus, eine Kirche.

Tourismus

In den zur Verfügung stehenden Unterlagen gab es keine Hinweise auf eine touristische Nutzung der Stadtreourcen. Es wird lediglich darauf hingewiesen, daß die Lage am Peeneufer landschaftlich sehr reizvoll ist und daß Ufergebiete unter Naturschutz gestellt wurden.

Quellen: Städtebauliche Rahmenplanung "Altstadt Jarmen" vom Juni 1994, Stadtbildplanung der Altstadt Jarmen vom März 1994, Faltblatt "Stadt Jarmen - 5 Jahre Städtebauförderung" von 1997.

Loitz (Mecklenburg-Vorpommern)

Allgemein

Die Stadt Loitz befindet sich im nördlichen Teil des Landkreises Demmin, in einer Entfernung von 15km zur Kreis- und Hansestadt Demmin an der B194. Sie liegt im Landschaftsbereich der Mecklenburgischen Schweiz und erhielt im Jahre 1242 lübisches Stadtrecht. Nach der zentralörtlichen Gliederung besitzt die Stadt heute die Funktion eines Unterzentrums. Durch die räumliche Nähe zu mehreren großen, übergeordneten Städten, wie zum Beispiel Greifswald, Stralsund, Anklam und Demmin traten bereits seit dem Mittelalter öfter Hemmnisse auf die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt auf. Ungeachtet dieser Tatsache hat sich Loitz schon seit dem 19. Jahrhundert durch die Ansiedlung von verschiedenen Industriebetrieben, die teilweise bis heute erhalten geblieben sind, als wichtiger überregionaler Produktionsstandort behauptet.

Wohnen

1995 lebten in der Stadt Loitz 4677 Menschen. Bei Betrachtung der vorangegangenen Bevölkerungsentwicklung, die im Laufe der letzten Jahrzehnte eine sinkende Tendenz aufwies, ist auch zukünftig mit einer leichten Bevölkerungsabnahme zu rechnen.

Zu Zeiten der DDR ist die Bausubstanz in Loitz sehr vernachlässigt worden. Dadurch kam es zu einem Verfall der historischen Altstadt, was einen erheblichen Verlust der Qualität und Attraktivität der Stadt als Wohnstandort zur Folge hatte. Seit 1991 finden in der Stadt zahlreiche Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen statt, die größtenteils durch das Städtebauförderungsprogramm des Landes Mecklenburg Vorpommern finanziert werden. Durch diese Maßnahmen wird die historische Stadtstruktur zunehmend wiederhergestellt und die Wohnbedingungen der Bürger erheblich verbessert. Bisher wurde zum Beispiel das, aus dem Jahre 1787 stammende und kulturhistorisch wertvolle Rathaus komplett saniert. Weitere Planungen zur Innenstadtsanierung liegen vor und befinden sich teilweise zur Zeit schon in der Durchführung. So ist unter anderem ein modernes Wohngebiet im Bereich des Alten Bollwerks am Flußufer der Peene geplant.

Es wurde eine detaillierte Gestaltfibel für die Stadt erarbeitet, die durch vielfältige Gestaltungsvorgaben zur Sanierung, den unverwechselbaren Charakter der Stadt wahren soll. Neben einem typischen ovalen Grundriß mit gitterförmigem Straßennetz, besitzt Loitz noch Reste der alten Stadtmauer und die unter Denkmalschutz stehende Marienkirche, welche das Wahrzeichen der Stadt darstellt.

Wirtschaftliche Prägung

Schon seit dem 19. Jahrhundert haben sich wichtige Industriebetriebe in der Stadt angesiedelt. Mit der Glashütte, die 1833 gegründet wurde, begann die industrielle Entwicklung der Stadt in einem sonst ländlich geprägten Umfeld. Im Jahre 1848 entstand ein Mühlenbaubetrieb, der heute als Firma "HELIOS" weiterhin existiert. Die im Jahre 1888 angesiedelte Stärkefabrik ist heute der "Emsland Stärke Konzern", und als Nachfolger des Dübelwerkes, welches es seit 1925 in Loitz gibt, hat heute die große Möbelfirma "Flötotto" ihren Sitz in der Stadt.

Am östlichen Stadtrand ist ein Gewerbepark entstanden, der eine Fläche von 45ha besitzt. 1995 hatten sich bisher zwei große Firmen dort angesiedelt. Das ist zum einen die "Reggentin Fleisch- und Wurstwaren GmbH" und der ortsansässige Elektroinstallations- und Reparaturbetrieb Neuser / Eltkauf. Weitere Gewerbeansiedlungen werden erwartet, da sich mit der zukünftigen Verkehrserschließung durch die geplante Ostseeautobahn A20, weitere Wettbewerbsvorteile erhofft werden. Abgesehen davon gibt es in der Stadt selbst, ca. 200 größere und kleinere Gewerbebetriebe.

Vor 1989 besaß die Stadt Loitz eine Produktionsgenossenschaft des Handwerks ("PGH Elektro Loitz"). Außerdem gab es insgesamt 4 Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften, die heute zu GmbHs vereint sind und als "Pommernland

Betriebe" erfolgreich wirtschaften.

Durch die strukturell bedingten Veränderungen in der Produktion, nach der politischen Wende 1989, kam es zu einem großen Arbeitsplatzmangel, dem bis heute noch nicht entgegengewirkt werden konnte. So waren im Jahre 1995 von den 2800 arbeitsfähigen Bürgern der Stadt, 800 ohne Arbeit. Darunter war ein Anteil von 30% jünger als 30 Jahre, 40% im Alter zwischen 30 und 50, und 30% älter als 50 Jahre. Aus diesen Zahlen ergibt sich eine Arbeitslosenquote von knapp 29%.

Versorgung

Wie oben schon erwähnt, ist Loitz ein Unterzentrum für die umgebene Region. Neben der Stadtverwaltung gibt es ein Amtsgericht und zahlreiche soziale und kulturelle Einrichtungen. Es existieren 4 Kindertagesstätten und jeweils eine Grund-, Haupt- und Realschule sowie ein Gymnasium. In der Stadt gibt es 2 Altenheime, eine Sozialstation, ein Ärztehaus und mehrere kleine Arztpraxen. Neben 2 Turnhallen und Sportplätzen hat Loitz 4 Bootshäfen, eine Skeetanlage und ein Freibad. Für kulturelle Aufführungen wurde in den 70er Jahren die Parkbühne errichtet.

Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs (und darüber hinaus) hat sich seit 1989 erheblich verbessert, was nicht zuletzt auf die gezielte Ansiedlung von Läden und anderen Versorgungseinrichtungen im Stadtzentrum zurückzuführen ist.

Zur Entlastung des Durchgangsverkehrs durch die B194 aus Richtung Demmin bzw. Grimmen, ist eine nördliche Umgehungsstraße geplant, welche die Attraktivität des Stadtkerns, als Wohn- und Geschäftsbereich, erheblich steigern wird.

Tourismus

Loitz wird mit dem Anschluß an die geplante Ostseeautobahn, die nur 10km entfernt an der Stadt vorbeiführen wird, eine wesentliche Verbesserung in der verkehrstechnischen Anbindung erfahren. Momentan gelangt man noch über die A19 von dem 190km entfernten Berlin in die Stadt. Hamburg liegt 250km entfernt und Rostock 50km. Es gibt einen Bahnanschluß der Deutschen Bundesbahn, der aber nur über einen geringen Zugverkehr verfügt.

Die Stadt ist in der Peene Niederung inmitten der Mecklenburgischen Schweiz gelegen und ist umrahmt von einer idyllischen, vorwiegend naturbelassenen Landschaft. Der Peene Fluß wird als "Das Paradies" für Urlauber bezeichnet und bietet eine Vielzahl von Erholungsmöglichkeiten.

Ein weiteres wichtiges touristisches Potential der Stadt, liegt in seinen kulturellen Attraktionen und historischen Sehenswürdigkeiten, wie zum Beispiel der alte Taufstein aus dem 12. Jahrhundert in der Marienkirche. Weitere Besonderheiten sind das vollständig restaurierte Rathaus mit dem freigelegten Stadtwappen, das alte Steintor, Reste der Stadtmauer. Einzigartig in ganz Europa ist die am Fluß gelegene handbetriebene Brücke.

Loitz besitzt ein reges Vereinsleben, wodurch zahlreiche Aktivitäten zustande kommen. Jährlich wird der Loitzer Bürgermarkt veranstaltet, der auch hohe Besucherzahlen des Umlandes verzeichnet. Im Jahr 1992 gab es eine große 750-Jahrfeier, an der sich viele Vereine und ortsansässige Gruppen beteiligten und die wechselvolle Geschichte der Stadt würdigten.

Loitz ist eine industriell vorgeprägte Stadt im Norden des Landkreises Demmin. Im Jahre 1992 feierte sie ihr 750jähriges Bestehen mit traditionsreichen kulturellen Veranstaltungen. Bis zum Jahre 1989 hatte Loitz, wie viele andere Kleinstädte der DDR, unter der allgemeinen Vernachlässigung der Bausubstanz zu leiden. Aufgrund dessen, ist es in der historisch gewachsenen Innenstadt zum weiträumigen Verfall der Häuser gekommen, welche

gegenwärtig im Rahmen des Städtebauförderungsprogrammes umfangreich saniert werden. Die Stadt Loitz besitzt zahlreiche touristische Anziehungspunkte die in der Historie der Stadt sowie in seiner landschaftlich attraktiven Umgebung liegen. Im Zuge der bevorstehenden Verkehrsanbindung durch die Ostseeautobahn A20, wird eine weitere Verbesserung der zukünftigen Entwicklungsperspektiven erwartet.

Malchin (Mecklenburg-Vorpommern)

Allgemein

Die Materialien, die dieser Untersuchung zugrunde liegen, sind Planungsunterlagen aus den Jahren 1992 bis 1995.

Wohnen

Malchin ist eine Kleinstadt in Mecklenburg-Vorpommern mit 10650 EinwohnerInnen. Da Malchin während des 2. Weltkriegs schwer zerstört wurde gibt es dort nur wenige Altbauquartiere im südwestlichen Stadtkern. Dieser historische Altstadtbereich wurde zum 1. Sanierungsgebiet erklärt, da dort die Konzentration städtebaulicher Mißstände besonders hoch ist. Daneben wurde die Innenstadt in 3-4 geschossiger Blockbauweise als Zeilenbebauung wieder aufgebaut.

In jüngster Zeit entstanden in "Malchin West" und "Am Zachow" Wohngebiete in 4-5 geschossiger Block- bzw. Plattenbauweise und im Süden der Stadt zwei Eigenheimsiedlungen: "Am Fuhrtsberg" und "Am Schratweg".

Im Städtebaulichen Rahmenplan Malchins von 1992 wurde beschlossen, daß die Innenstadt Malchins weiterhin wichtiger Wohnstandort bleiben soll. Durch Wohnungsneubau und Lückenschließung, bzw. Wiederbebauung soll die Zahl der Wohnungen im Stadtkern zunehmen und damit der Druck auf eine Neubebauung der Randgebiete abnehmen. Desweiteren soll die Zentrumsfunktion, Zentrumsgestalt und -attraktivität durch Beseitigung der städtebaulichen Mißstände im Stadtkern wieder hergestellt werden. Dabei wird vor allem an eine Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Gewerbe, Kultur, Handel und Gastronomie, sowie Freizeit und Beherbergung in diesem Bereich gedacht.

Auch in Malchin gibt es einen Trend zur Abwanderung, dem entgegengewirkt werden soll.

Wirtschaftliche Prägung

Die gewerblichen Kapazitäten Malchins beschränken sich vor allem auf ein Mischfutterwerk, auf die Bau- und Möbelindustrie und auf Land- und Nahrungsgüterwirtschaft. Es gibt derzeit etwa 83 Einzelhandelseinrichtungen dort, die allerdings nur in geringer Konzentration im Stadtkern vorkommen. Das soll sich in Zukunft ändern. So wird versucht, durch Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche und die uneingeschränkte Zulassung von Einzelhandelseinrichtungen im Stadtkern, die Einrichtung einer Hauptgeschäftszone in der Karl-Dressel-Straße, am Markt- und am Kirchplatz, sowie in der Steinstraße zu erreichen. Die Zunahme derartiger Einzelhandelseinrichtungen könnte, so erhofft sich Malchin, eine Zunahme von Arbeitsplätzen vor allem für Frauen bedeuten. Außerdem rechnet die Stadt mit einer Zunahme von BesucherInnen, wenn sich das Sortiment der Einzelhandelseinrichtungen im Stadtkern erst verbessert hat. Allerdings liegt der Verkaufsfächenbestand Malchins schon jetzt oberhalb des empfohlenen Richtwerts des Hauptverbandes des deutschen Einzelhandels. Als Misch- und Gewerbegebiete werden vor allem die Bereiche nördlich des Volksparks und westlich der Peene eingeordnet.

Versorgung

Malchin hat seit der Kreisgebietsreform seinen Status als Kreisstadt verloren und gilt nun als Mittelzentrum mit Teilfunktionen für etwa 38500 EinwohnerInnen in 22 Gemeinden und 4 Städten. Es gibt in Malchin ein Rathaus mit Stadtverwaltung, ein Kino, das derzeit geschlossen ist, 8 Gaststätten, eine Kegelbahn, Tennisplätze, ein Hallenbad und ein Freibad, ein Krankenhaus und ein Fitneßzenter.

Tourismus

Malchin hat 1995 auch eine Tourismuskonzeption erarbeitet. Allerdings hatte bis dato der Tourismus nur eine sehr geringe Bedeutung und beschränkte sich fast ausschließlich auf Durchreisende und Geschäftsreisende. Nach Einschätzung des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr e.V. München (DWIF), wird sich das in Zukunft nicht wesentlich ändern, jedoch erhofft sich Malchin eine Steigerung von derzeit 11500 auf 35000 Übernachtungen pro Jahr, im Zuge einer "kleinteiligen Tourismusedwicklung". Um dies zu erreichen, will Malchin einerseits die Attraktivität vor allem des Altstadtbereichs erreichen, andererseits aber auch auf die prädestinierte Lage zwischen Kummerower und Malchiner See und in der unmittelbaren Nähe der sogenannten Mecklenburgischen Schweiz aufmerksam machen. Als mögliche Attraktionen werden angeführt: die Wallanlage und das Steintor, die Stadtmauer, der Fangelurm, die Promenade und das Kalensche Tor, sowie Wasserturm, Rathaussaal, St. Johannis Kirche, Alte Druckerei und weitere alte Industriebauten. Die Einrichtung eines Heimatmuseums ist ebenfalls vorgesehen. Die sanierte Altstadt ließe sich "als ein historisches Stück typischer alter mecklenburgischer Kleinstadt" vermarkten. In der Tourismuskonzeption werden weitere Projekte angedacht. Beispielsweise könnte die Spezialisierung auf Rad- und WasserwandererInnen, oder auf Geschichts- und KulturtouristInnen ein neuer Weg eingeschlagen werden. Dabei verweist Malchin auf seine historische Bedeutung als einer der beiden Tagungsorte des Mecklenburgischen Landtags zwischen 1621 und 1916.

In Malchin gibt es zur Zeit 3 Hotels und eine Pension mit insgesamt 97 Betten, und etwa 40 weitere Betten in Privatunterkünften. Eine Vergrößerung dieses Angebots ist vorgesehen und könnte einigen Malchiner Familien als finanzielle Grundlage dienen, so das DWIF.

Malchow (Mecklenburg-Vorpommern)

Allgemein

Die vorliegenden Unterlagen sind aus dem Zeitraum 1990-1992, das allgemeine Leitbild stammt vom 4.10.90 und das vorliegende Entwicklungskonzept der Forschungsgruppe "Stadt und Dorf" vom Januar 1992. In diesem Konzept geht es hauptsächlich um das sogenannte Grobkonzept "Grün". Dies sollte bei allen vorliegenden Daten und Aussagen beachtet werden, denn meist handelte es sich um Prognosen. Was heute an dieser Stelle steht, und ob die Planungen durchgesetzt wurden, geht aus den Unterlagen nicht hervor.

Malchow hat, eingeschlossen seiner 3 angegliederten Ortsteile Laschendorf, Lenz und Biestorf, ca. 8000 Einwohner (1991: 8164 EW), die Prognose geht nur auf den Trend zur Überalterung ein, es gibt keine Zahlen.

Malchow ist Unterzentrum und hat eine wichtige Versorgungsfunktion für das Umland.

Die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz ist sehr gut. Malchow ist über zwei Ausfahrten in zwei Kilometer Entfernung an die BAB Berlin-Rostock angebunden.

Durch die Stadt führt die B192. Über die Nebenstrecke Waren-Karow ist Malchow mit dem regionalen Verkehrsnetz verbunden, und durch die Elde-Müritz-Havel-Wasserstraße über den Plauer See direkt mit den Schweriner Gewässern sowie über die Müritz/Havel mit den Berliner Gewässern.

Wohnen

Die Wohnsituation konnte noch nicht genau prognostiziert werden -1992. (Entwicklungskonzept S.39)

Die Stadt ist insgesamt locker bebaut, es gibt Plattenbauten ("Neue Heimat"), allerdings ist nicht zu ersehen, in welchen Anteilen Altbau, Platte und Eigenheim vorhanden sind. Neubau- bzw. Wohnbaupotentiale werden erarbeitet, es sollen hauptsächlich kleinteilige Ergänzungen und das Auffüllen von Lücken vorgenommen werden. Die Außengrenzen des Siedlungskörpers sollen dabei nicht überschritten werden. Bei der Analyse der Wohnbaupotentiale kommt man auf insgesamt 795-1239 WE, bzw. 2457- 3898 E.

Wirtschaftliche Prägung

Malchow war traditionell Standort für Kleingewerbe und Handwerk, das auch zu DDR-Zeiten außergewöhnlich stark vertreten war. Hier sollen die vorhandenen Gewerkansätze aufgenommen werden (Teppichwerk, Holzausformungsplatz). So ist die Nachfrage nach Gewerbeland durch eigenen Bedarf schon hoch, hinzu kommt noch die starke Nachfrage durch auswärtige Investoren. Ausschlaggebend dafür ist zunächst Malchows günstige Verkehrslage im "Herzen Mecklenburg-Vorpommerns", hinzu kommt die attraktive landschaftliche Lage und der hohe Freizeitwert des Arbeits- und Wohnstandortes Malchow.

Vor 1990 gab es außer dem Handwerk auch ein Teppichwerk und ein Sitzmöbelwerk (nicht mehr vorhanden).

Der Standort des Teppichwerkes soll als Gewerbestandort ausgebaut werden, Die Gewerbefläche Malchow-Nord umfaßt 50 ha, es wurden (1992) noch Bebauungspläne erstellt. Außer diesen Flächen sollten zunächst keine weiteren Gewerbeflächen ausgewiesen werden.

Versorgung

Zu dem Zeitpunkt konnten nur zu Teilbereichen Bestandserhebungen und erste Planungsüberlegungen erfolgen.

Bildungseinrichtungen:

2 Grundschulen, 1 Gymnasium

In der Planung steht ein neuer Schulkomplex, sowie damit im Zusammenhang zentrale Sporteinrichtungen.

Zu vorhandenen Sporteinrichtungen folgt eine Fortschreibung.

Die gesundheitliche und ärztliche Versorgung soll im Zusammenhang mit der Entwicklung Malchows zum Luftkurort weiter ausgebaut und verbessert werden.

Konkrete Pläne gibt es für den Umbau und die Umnutzung (zum Altenwohnheim) des ehemaligen Krankenhauses Malchow.

Tourismus

Hier liegt das Hauptaugenmerk der Planungen und Hoffnungen Malchows.

Aufgrund eines Gutachtens von 1990 (Touristische Entwicklungsperspektiven der Stadt Malchow/Kreis Waren), wurden 4 Säulen der Tourismusentwicklung als Schwerpunkte festgemacht:

1. Schwerpunkt "Wassersport"
2. Schwerpunkt "Sommerfrische"
3. Schwerpunkt "Luftkurort"
4. Schwerpunkt "Wochenendausflugsziel"

Im touristischen Entwicklungskonzept wird ein Fehlbedarf an Übernachtungskapazitäten von insgesamt 600- 1200 Betten festgestellt. Dieser Bedarf soll durch den Ausbau vorhandener Kapazitäten (kleine und mittlere Hotel- und Übernachtungsanlagen) und weitere potentielle Standorte (z.B. das Gelände des Sitzmöbelwerks) gedeckt werden.

An historischen Bezugspunkten gibt es die Klosteranlage und die zahlreichen Kirchenbauwerke, welche die Stadtsilhouette markant dominieren.

An touristischen Attraktionen bietet Malchow neben seiner Lage inmitten der Mecklenburger Seenplatte, unmittelbar am Wasser, eine Altstadt in Insellage, eine Freilichtbühne ist auch vorhanden, desweiteren: Festplatz, Stadtwald, Sportplatz, Strandpromenade und Badeanstalt. Geplant ist ein Heimatmuseum und die Erstellung einer Ortschronik. Angestrebt wird zudem, an überörtlichen kulturellen Veranstaltungen, z.B. im Rahmen der mecklenburger Musikfestspiele, teilzunehmen.

Mirow (Mecklenburg-Vorpommern)

Allgemein

Die Stadt Mirow mit ihren ca. 4070 Einwohnern liegt an den Bundeswasserstraßen Mirower See und Müritz-Havel-Kanal, die die Mecklenburgische Seenplatte mit den brandenburgischen Seen bis hin zur Havel verbindet.

Wohnen

Obwohl seit 1991 ein leichter Bevölkerungsrückgang in der Stadt Mirow, insbesondere durch den Geburtenrückgang zu verzeichnen ist, gehen die Planungen für die Stadt von einem zukünftigen Bevölkerungswachstum in Höhe von 15 bis 20 % aus.

Wirtschaftliche Prägung

Die geplante wirtschaftliche Entwicklung bezieht sich im wesentlichen auf den Tourismus, das ausgewiesene Gewerbegebiet mit einer geplanten Größe von 23 ha ist lediglich für Klein- und Mittelbetriebe konzipiert, d.h. mit größeren industriellen Ansiedlungen wird nicht gerechnet.

Versorgung

Mirow ist Sitz der Amtsverwaltung und als Unterzentrum für die Versorgung der Bevölkerung im Nahbereich zuständig. Die für diese Versorgung notwendigen kulturellen, sozialen und Dienstleistungseinrichtungen befinden sich größtenteils bereits in der Stadt. Verbessert werden soll die Situation als Schulstandort durch den Neubau zweier Schulen.

Einen Schwerpunkt legt die Stadt auf die Veränderung der Verkehrsinfrastruktur, wobei vor allem die Planung einer Ortsumgehung für die B 198 im Mittelpunkt steht, die z.Z. die Stadt durch das vorhandene hohe Verkehrsaufkommen stark belastet und die Qualität als Tourismuszentrum beeinträchtigt. Allerdings ist der Zeitpunkt für den Bau dieser Ortsumgehung aufgrund finanzieller Probleme noch offen.

Tourismus

Mirow gehört zum sogenannten Kleinseengebiet zusammen mit Neustrelitz, Wesenberg und Feldberg. Aufgrund dieser bevorzugten landschaftlichen Lage und dem historischen Charakter der Stadt Mirow und ihren dörflich strukturierten Ortsteilen Granzow und Starsow, die durch alte Baumalleen und einen ausgeprägten dörflichen Charakter gekennzeichnet sind, sieht die Stadt ihr wesentliches Entwicklungspotential im Ausbau der bereits vorhandenen touristischen Infrastruktur. In der Landesregionalplanung von Mecklenburg/Vorpommern ist sie ausdrücklich als Unterzentrum mit touristischer Funktion bezeichnet. Die Stadt knüpft damit an ihre bereits zu DDR-Zeiten vorhandene Bedeutung als Tourismusgebiet an. Derzeit halten sich in ihr jährlich ca. 150 000 Urlauber auf. Die Planungen im Flächennutzungsplan beziehen sich daher im wesentlichen auf den Ausbau der touristischen Infrastruktur durch die

Erhöhung der Gastronomie- und Übernachtungskapazität, den Ausbau von Wasserwanderanlagen, die Schaffung von Freizeitanlagen sowie die Entwicklung von Gesundheits- und Kurtourismus. Für letzteres ist die vorhandene Thermalquelle von Bedeutung. Mit diesen Maßnahmen soll insbesondere erreicht werden, daß sich die Besucherzahl auch außerhalb der Saison erhöht und eine ganzjährige touristische Nutzung stattfindet.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß das Entwicklungspotential der Stadt Mirow im wesentlichen im Bereich Tourismus liegt und daß es ein besonderes endogenes Entwicklungspotential außerhalb des Tourismus nicht gibt. Die Funktion als Unterzentrum würde nicht ausreichen, um den Bevölkerungsrückgang zu verhindern und die Probleme auf dem Arbeitsmarkt zu lösen.

Quellen:

Auszüge aus "Flächennutzungsplan Mirow" von 1997 , erstellt von A&S - Architekten und Stadtplaner

Auszug aus dem Rahmenplan der Stadt Mirow von 1991

Penzlin (Mecklenburg-Vorpommern)

Allgemein

Bei Penzlin handelt es sich um eine alte, mittelalterlich geprägte Stadt, die bereits im Jahre 1236 das Stadtrecht erhielt. Wahrzeichen der Stadt sind die Marienkirche und vor allem die alte Burg, die beide ebenfalls aus dieser Zeit datieren. Daneben ist die historische Altstadt zum Großteil erhalten.

Penzlin liegt inmitten des Städtedreiecks Waren - Neubrandenburg - Neustrelitz, am nordöstlichen Rand des Müritz-Nationalparks und auf halber Strecke zwischen Berlin und der Ostsee.

Die Informationen, auf die sich das vorliegende Städteprofil stützt, stammen aus der Informationsbroschüre Penzlin und aus einem Entwicklungskonzept für Penzlin. Beide Unterlagen datieren aus dem Jahre 1997. Ihr Aussagegehalt kann als hoch eingestuft werden.

Bevölkerung und Wohnsituation

Die Bevölkerungszahl von Penzlin beträgt 2658 Einwohner (Stand: August 1997). Zwischen 1989 und 1997 verlor Penzlin fast 350 Einwohner. Das Bemerkenswerte an der Bevölkerungsentwicklung von Penzlin ist das seit 1993 positive Wanderungssaldo, welches aber den Sterbeüberschuß nicht ausgleichen kann. Auch in Zukunft wird wohl die Bevölkerung weiterhin leicht abnehmen. Somit ist ein Hauptziel der lokalen Politik, die Einwohnerzahl zu stabilisieren bzw. zu erhöhen.

In den beiden Weltkriegen wurden Teile Penzlins zerstört, so daß heute alle Stadtteiltypen, auch einige wenige Plattenbauten in zentraler Lage, vertreten sind. Die Sanierungstätigkeit bezog sich in den ersten Jahren nach der Wende auf die Burg, später auch auf die Altstadt.

Wirtschaft

Vor 1989 war die Landwirtschaft für die wirtschaftliche Struktur Penzlins bestimmend. In zwei LPGs waren 350 Leute beschäftigt. Heute ist die Belegschaft auf 35 Arbeitnehmer geschrumpft, die freigesetzten Arbeitskräfte wurden jedoch teilweise durch die Ansiedlung landwirtschaftlicher Zulieferindustrie (Landtechnikfabrik, Mischfutterwerk) aufgefangen. Neben der Landwirtschaft dominiert das Baugewerbe, sowie das Baunebengewerbe die lokale Wirtschaftsstruktur: Jeder dritte Arbeitsplatz hängt von dieser Branche ab. Insgesamt gibt es in Penzlin 150 Gewerbe, die jedoch nicht den Bedarf an Arbeitsplätzen decken können.

Versorgung und Infrastruktur

Penzlin ist derzeit noch ländlicher Zentralort, strebt aber eine Entwicklung zum Unterzentrum an. Die dazu nötigen Voraussetzungen sind zum Großteil bereits erfüllt: Penzlin ist Sitz der Amtsverwaltung, die noch aus fünf weiteren Dörfern besteht. Neben Grund- und Hauptschule ist ein Gymnasium als weiterführende Schule vorhanden. Penzlin verfügt daneben über diverse Spiel- und Sportstätten, eine Kita und ein Altenheim für 33 Bewohner. Die Grundversorgung mit Gütern des alltäglichen Bedarfs ist durch den vorhandenen Einzelhandel sowie Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe sichergestellt, ebenso die medizinische Grundversorgung. Außerdem besteht eine Bus- und Bahnverbindung nach Neubrandenburg und Waren. Das wesentliche Problem zur Erfüllung der Vorgaben für ein Unterzentrum ist die Mindesteinwohnerzahl von 4000, die Penzlin auch auf absehbare Zeit nicht erreichen wird.

Im Bereich der technischen Infrastruktur wurde seit der Wende das Straßen- und Wegenetz verbessert, eine Kläranlage gebaut und das städtische Heizhaus von Braunkohle auf Heizöl umgestellt.

Tourismus

Aufgrund seiner baulichen Struktur sowie seiner geographischen Lage sieht die Stadt Penzlin ihre Zukunftchance im Bereich Tourismus. Historische Bezugspunkte sind vor allem die alte Burg mit ihren Hexenkellern und die Marienkirche, die beide aus dem 13. Jahrhundert stammen. Daneben ist die Altstadt Penzlins mit ihren Fachwerkhäusern noch zum Großteil erhalten. Zusätzliche touristische Anreize ergeben sich aus der geographischen Lage Penzlins, das am Rande des Müritz-Nationalparks und in der Nähe der mecklenburgischen Seenplatte liegt.

Die Stadt Penzlin strebt den Status eines Erholungsortes an und soll in Zukunft zu einem Luftkurort weiterentwickelt werden. Derzeit verfügt Penzlin über ca. 100 Betten in Ferienhäusern und Privatpensionen, an Sport- und Freizeitmöglichkeiten bietet die Stadt Wandern, Angeln, Reiten, Schwimmen und Radfahren an. Um die Voraussetzungen eines Luftkurortes zu erfüllen, ist insbesondere die erholungsspezifische Infrastruktur auszubauen bzw. zu sanieren (z.B. Freibad, Hotels), sowie die Stadtsanierung so weiterzuführen, daß ein Kurstadtbambiente in Penzlin entstehen kann. Derzeit sind an touristischen Attraktionen ein Märchenmuseum und ein Slawendorf geplant.

Zusammenfassung

Penzlin besitzt aufgrund seiner geographischen Lage, seiner baulichen Struktur und auch aufgrund etlicher gelungener Maßnahmen in der Nachwendezeit (z.B. Ansiedlung landwirtschaftlicher Zulieferbetriebe) sicher keine allzu ungünstigen Voraussetzungen, sich als Fremdenverkehrsstadt weiterzuentwickeln. Dennoch bleibt abzuwarten, ob es mit den Nachbarstädten Neustrelitz oder Waren, die sicher ähnliche Entwicklungsziele verfolgen, mithalten kann.

Vierraden (Brandenburg)

Allgemein

Die Stadt Vierraden mit ihren ca. 900 Einwohnern liegt 5 km nördlich der Stadt Schwedt, die als Mittelzentrum die Versorgungsfunktion für Vierraden übernimmt. Vierraden gehört zum

Amt Garz/Oder.

Wohnen

Das Entwicklungspotential der Stadt ergibt sich vorrangig aus der Nähe zu Schwedt, insbesondere in den Bereichen Wohnen und Gewerbe, für die in der Regionalplanung der Stadt Vierraden auch eine Sicherungsfunktion bezogen auf Schwedt zugesprochen wurde. Der Fortzug aus den Schwedter Plattenbausiedlungen schlägt sich in einem leichten Bevölkerungszuwachs in Vierraden nieder, wo schon zu DDR-Zeiten mit dem Eigenheimbau für Schwedter Bewohner begonnen wurde und der jetzt fortgesetzt wird. Im Bereich der Industrieanlagenentwicklung profitiert Vierraden von der Erweiterung der Papierfabrik Haindl, die sich auf Vierradener Stadtgebiet erstrecken wird.

Wirtschaftliche Prägung

Die Stadt Vierraden ist stark durch die industriellen Ansiedlungen Schwedts, insbesondere den erdölverarbeitenden Betrieb und die Papierfabrik Haindl sowie einen landwirtschaftlichen Betrieb, der aus der ehemaligen LPG hervorgegangen ist, geprägt. Letzterer ist der größte Arbeitgeber (gut 40 Arbeitsplätze) in der Stadt und setzt u.a. die Tradition des Vierradener Tabakanbaus fort.

Weiterhin sind der Bau der Ortsumgehung Schwedt der B2 und der Bau eines Binnenhafens an der Oder geplant, die unmittelbare Auswirkungen auf Vierraden haben werden und die Qualität als Wohnstandort beeinträchtigen können.

Tourismus

Trotz einer guten verkehrstechnischen Anbindung sieht die Stadt im touristischen Bereich kaum Entwicklungspotentiale, da die Landschaft stark durch Industrie und Großraumlandwirtschaft geprägt ist und die Stadt selbst zum einen durch die B2 zerschnitten sowie in ihrem Altstadtkern von vielen Baulücken, die auf die starken Kriegszerstörungen zurückzuführen sind, geprägt ist. Allerdings ist ein kleines Potential an historischen Bauten vorhanden, das zusammen mit der Nähe zum Nationalpark "Unteres Odertal" als Anziehungspunkte für Besucher herausgestellt werden könnten.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß für die Stadt Vierraden eher von einem exogenen, nicht aber von einem endogenen Entwicklungspotential gesprochen werden kann, das sich aus der Nähe zur industriell geprägten Stadt Schwedt ergibt. Dieses Entwicklungspotential bezieht sich vor allem auf die Bereiche Wohnen und Gewerbe.

Quelle: "Stadtentwicklungskonzeption Vierraden" vom Mai 1996, erstellt durch Arbeitsgruppe für Stadtplanung und Kommunalbau GmbH (ASK)

Waren (Mecklenburg-Vorpommern)

Allgemein

Waren (Müritz) liegt innerhalb der Mecklenburger Seenplatte am Nordzipfel der Müritz und zugleich unmittelbar am Müritz- Nationalpark. Waren ist Kreisstadt und wirtschaftliches Zentrum des Landkreises.

Die verwendeten Unterlagen für diese Untersuchung stammen aus den Jahren 1996 und 1997.

Wohnen

Waren ist mit 22.281 (1996) Einwohner die größte Stadt des Landkreises. Aus der Bevölkerungszählung von 1992 mit 23.124 Einwohnern läßt darauf schließen, daß ein Bevölkerungszuwachs in den nächsten Jahren nicht zu erwarten ist. Der Bevölkerungsanteil

unter 18 Jahren beträgt 20% (1996); der Bevölkerungsanteil über 60 Jahre beträgt 22% (1996). Die Arbeitslosenquote liegt bei 19,1% (1996) im Gegensatz zu 1992 mit 19,6%. Insgesamt gibt es in Waren 9.537 Wohnungen(1997). Über die Wohnsituation lassen sich aus den Unterlagen keine Informationen entnehmen, als Stadtteiltypen sind Altbau, Platte, Neubau und Eigenheim vorhanden. In den vergangenen Jahren wurden 15 Vollsanierungen und 12 Teilmodernisierungen durchgeführt.

Wirtschaftliche Prägung

Während Waren bis 1990 von der Land- und Forstwirtschaft, der Fischerei und der Lebensmittelverarbeitung geprägt war, sind gegenwärtig zu den traditionellen Betrieben Maschinenbauunternehmen sowie Betriebe der Verpackungs- und Recycling- Industrie hinzu gekommen. In Waren existieren 210 Betriebe im Einzelhandel, im Handwerk 182 Betriebe sowie 4 Kreditinstitute und 122 Betriebe im Gastgewerbe (1997).

Versorgung

Waren ist Kreisstadt und in der zentralörtlichen Gliederung als Mittelzentrum eingestuft, angegliederter Ortsteil ist Warenschhof. Waren verfügt über mehrere Postfilialien, Polizei, Stadtverwaltung und ein Amtsgericht. An kulturellen Einrichtungen existieren 5 Turnhallen, mehrere Sportplätze, ein naturhistorisches Landesmuseum, 3 Kirchen, Gaststätten, Cafés, Hotels und Galerien. Waren verfügt über ein Müritzklinikum, 12 Kitas, 8 Schulen, 2 Realgymnasien sowie über Reha- und Kurkliniken. Es existieren weiterhin 3 Gewerbegebiete mit Einzelhandel und Dienstleistungseinrichtungen. In der Vergangenheit konnte der Ausbau des Fremdenverkehrs realisiert werden. Geplant ist die Erschließung eines weiteren Gewerbegebietes im Norden von Waren.

Tourismus

Waren verfügt über einen gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr, der auch das nähere Umland mit einschließt. Alle wichtigen Städte in Mecklenburg-Vorpommern sind zudem über den Fernverkehr erreichbar. Zur Autobahn A 19 sind es 30 km, die Bundesstraßen B 192 und B 108 durchqueren den Ort. Waren liegt direkt an der Bahnmagistrale Berlin - Rostock. Unmittelbar am Stadtrand befindet sich ein Flughafen für Sport- und Kleinflugzeuge. Über die Bundeswasserstraße ist Waren mit "allen Meeren" verbunden. Historischer Bezugspunkt ist die Altstadt mit ihren Kirchen. Als touristische Attraktionen wurde teilweise die Altstadt und der Stadthafen neu gestaltet. Geplant ist ein weiteres Kurgelbiet mit Thermalbad. 1997 wurde das Prädikat "Luftkurort" angestrebt, Fernziel ist das Prädikat "Heilbad". Die Imagewirkung kann aufgrund der landschaftlichen Lage mit dem angrenzenden Nationalpark als überregional bezeichnet werden.