

**Lage und Zukunft der Kleinstädte in Deutschland –
Bestandsaufnahme zur Situation der Kleinstädte in
zentralen Lagen**

Im ExWoSt, AZ: 10.04-16.030

Fallstudie Neu-Anspach, Hessen

im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt
für Bauwesen und Raumordnung, Betreuung Antonia Milbert

April 2019

Lage und Zukunft der Kleinstädte in Deutschland – Bestandsaufnahme zur Situation der Kleinstädte in zentralen Lagen

Im ExWoSt, AZ: 10.04-16.030

Fallstudie Neu-Anspach, Hessen

Bearbeitung:

IfS: Dipl.-Ing. Bärbel Winkler-Kühlken

Prof. Dr.-Ing. Christian Diller

M. Sc. Philipp Gareis

cK: M.A. Matthias von Popowski

M. Sc. Josephine Lenk

**im Auftrag im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung im
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Betreuung Antonia Milbert**

April 2019

Gesellschafter:

Dr. Reinhard Aehnelt

Prof. Dr. Christian Diller

Dipl.-Pol. Wolfgang Jaedicke

Dr. Oliver Schwab (Geschäftsführer)

Dipl.-Soz.Wiss. Kristin Schwarze

Dipl.-Hdl. Gisela Seidel

Dr. Kathleen Toepel

Dipl.-Geogr. Jürgen Veser

Dipl.-Ing. Bärbel Winkler-Kühlken

Prof. (em.) Dr. Hellmut Wollmann

Kurztitel:

Fallstudie Neu-Anspach- IfS O41/FS

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	2
1.1	Die regionalstatistische Kleinstadttypisierung und Fallstudienauswahl	2
2.	Durchführung und Ergebnisse der Fallstudie Neu-Anspach	7
2.1	Ergebnisse der Haushaltsbefragung gesamt	7
2.2	Ergebnisse der Dokumentenauswertung	21
2.3	Infrastrukturversorgung – Ergebnisse der Haushaltsbefragung	25
2.4	Ergebnisse der Akteursgespräche	30

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1: Einordnung der Gemeinden in das Stadtentwicklungsmodell von Schmitz-Veltin (2015).....	3
Abbildung 2.1: Zufriedenheit	8
Abbildung 2.2: Zufriedenheit nach einzelnen Kriterien	9
Abbildung 2.3: Seit wann leben Sie in der Stadt?	10
Abbildung 2.4: Welche Gründe gab es für die Wohnortwahl?	11
Abbildung 2.5: In welchem Gebäudetyp liegt Ihre Wohnung?.....	12
Abbildung 2.6: Sind Sie Mieter oder Eigentümer?.....	13
Abbildung 2.7: Wegezeiten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz.....	14
Abbildung 2.8: Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg	15
Abbildung 2.9: Pkw im Haushalt.....	15
Abbildung 2.10: Internetanschluss im Haushalt	16
Abbildung 2.11: Wichtigkeit von Infrastrukturangeboten	17
Abbildung 2.12: Zufriedenheit mit Infrastrukturangeboten.....	18
Abbildung 2.13: Monatliches Netto-Haushaltseinkommen	19
Abbildung 2.14: Geschätzte relative Wohnkosten nach Städten.....	20
Abbildung 2.15: Relative Mobilitätskosten.....	21
Abbildung 2.16: Überörtliche Einbindung Neu-Anspach	22
Abbildung 2.17: Siedlungsstruktur Neu-Anspach	24
Abbildung 2.18: Neu-Anspach Besonders gut gefällt... Größte Probleme	28
Abbildung 2.19: Auspendler aus Neu-Anspach.....	29
Abbildung 2.20: Einpendler nach Neu-Anspach.....	30

1. Einleitung

Kleinstädte ebenso wie Mittelstädte sind in der Raumforschung – auch international – eine vernachlässigte Kategorie. Die Rolle von Klein- und Mittelstädten in ländlichen und als peripher eingestuften Regionen als Stabilisatoren und Anker im Raum ist allgemein anerkannt und erfährt jüngst in der Forschung stärkere Beachtung. Vor dem Hintergrund der dynamischen Entwicklung in Teilregionen der letzten Jahre steht der weniger problematisierte Typus von Kleinstädten in zentralen Lagen jedoch bislang nicht im Fokus. Diese Lücke sollte das Forschungsprojekt „Lage und Zukunft der Kleinstädte in Deutschland – Bestandsaufnahme zur Situation der Kleinstädte in zentralen Lagen“ schließen und die aktuelle Situation der Kleinstädte in zentralen Lagen untersuchen. Ausgeschrieben wurde das Projekt vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und unter der Betreuung von Antonia Milbert durchgeführt vom IfS Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH gemeinsam mit complan Kommunalberatung. Das Projekt wurde im Zeitraum September 2016 bis April 2019 bearbeitet.

Zum Einsatz kam ein Mix aus quantitativen und qualitativen Analysemethoden. Den Einstieg bildete eine regionalstatistische Kleinstadtypisierung, die zugleich die Grundlage für die Auswahl von insgesamt acht Fallstudien bildete. Kernelemente der Fallstudienanalysen war eine schriftliche Haushaltsbefragung sowie Gespräche mit Akteuren aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft vor Ort. Die schriftliche Haushaltsbefragung konnte nur mit Hilfe der Kommunalverwaltungen bei der Stichprobenziehung durchgeführt werden. Für diese Unterstützung und die Bereitschaft, für Gespräche vor Ort aber auch an Veranstaltungen in Berlin teilzunehmen, bedankt sich das Forschungsteam an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich. Im Folgenden sind die Ergebnisse der Haushaltsbefragungen in den Fallstudienstädten sowie die Ergebnisse der vor-Ort-Recherchen zusammengefasst.

1.1 Die regionalstatistische Kleinstadtypisierung und Fallstudienauswahl

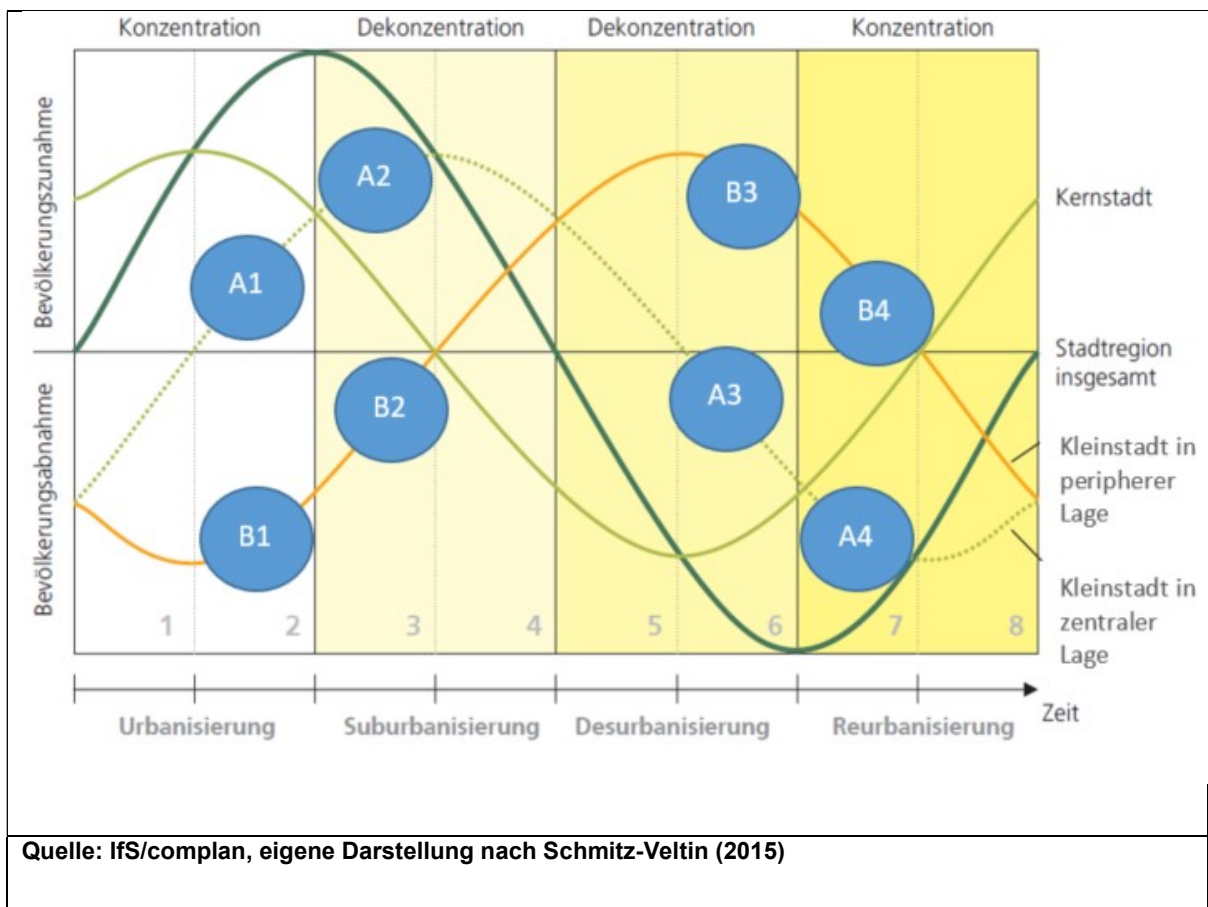
Die regionalstatistische Typisierung aller Kleinstädte in Deutschland wurde in mehreren Stufen durchgeführt und stützte sich auf drei Modellannahmen:

1. Stadtentwicklungsmodell nach Schmitz-Veltin,
2. Wirtschaftsstrukturelle Klassifikation der Regionen,
3. Stadtfunktionale und strukturelle Klassifikation der Kleinstädte.

Eine Definition der Kleinstädte selbst und ihre Verortung nach (großräumiger) zentraler und peripherer Lage waren bereits über den BBSR Stadt- und Gemeindetyp und den Raumtypen 2010 – Bezug Lage vorgegeben. Kleinstädte sind Gemeinden oder Gemeindeverbände mit einem Zentrum von entweder mindestens grundzentraler Funktion mit mittelzentraler Teilfunktion oder 5.000 bis 20.000 Einwohnern. Gemeinden und Gemeindeverbände gelten dann als zentral, wenn ihre erreichbare Tagesbevölkerung über dem Bundesmittel liegt.

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

Abbildung 1.1: Einordnung der Gemeinden in das Stadtentwicklungsmodell von Schmitz-Veltin (2015)



Die meisten Kleinstädte sind den Typen A1 "wachsende Stadt in wachsender Region" zuzuordnen, gefolgt von B3 "schrumpfende Stadt in schrumpfender Region".

Tabelle 1.1: Kleinstädte (Anzahl) im Stadtentwicklungsmodell

Kleinstädte (Anzahl) im Stadtentwicklungsmodell				
Kleinstadt	Stadt-Land-Region	zentrale Lage	periphere Lage	Summe
wachsend	wachsend	618	191	809
schrumpfend	wachsend	209	126	335
wachsend	schrumpfend	80	58	138
schrumpfend	schrumpfend	281	551	832
Summe		1.188	926	2.114

Quelle: Laufende Raubeobachtung des BBSR, eigene Berechnungen

Für die Klassifikationen der Regionen gemäß Wirtschaftsstruktur (Punkt 2) und für die Kleinstädte gemäß Funktion (Punkt 3) wurden geeignete Indikatoren formuliert, die mit Daten der Laufenden Raubeobachtung des BBSR abgebildet werden konnten. Diese wurden dann jeweils über eine Hauptkomponentenanalyse strukturiert und zu Faktoren zusammengefasst. Diese Faktoren wurden in Clusteranalysen (K-Means-Verfahren) verwendet, um Regions- und Kleinstadtypen zu gewinnen.

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

Die anschließende Clusteranalyse unterschied jeweils vier Cluster (Typen) auf stadt-regionaler sowie auf Gemeindeverbandsebene.

Die Stadt-Land-Regionen (n=266) ließen sich sehr gut anhand ihrer wirtschaftlichen Leistungskraft und Wirtschaftsstruktur sowie ihrer Potenziale im Tourismus charakterisieren:

- Wirtschaftlich solide Regionen mit überdurchschnittlichem Industrieanteil (112),
- Wirtschaftlich solide Regionen mit hohem Tourismuspotenzial (30),
- Wirtschaftlich starke Regionen mit hohem Anteil höherwertiger Dienstleistungen (44) und

- Wirtschaftlich schwächere Regionen mit durchschnittlicher Branchenstruktur (80).

Trotz einer gewissen Schwankungsbreite und Überlappungen der Gruppen ließen sich die Typen der Kleinstädte (n=2.114) ebenfalls in vier Gruppen einteilen:

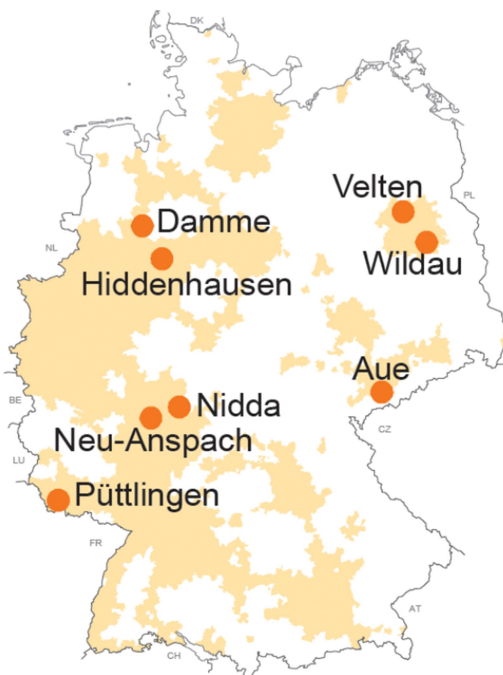
- a. Im Mittel überdurchschnittlicher Anteil an Gebäuden Baujahr vor 1949, etwas höhere Wohnzentralität und durchschnittliche Erreichbarkeit höherwertiger Infrastrukturen und Arbeitszentralität, teilweise unterdurchschnittliche Ausstattung mit Grundversorgungsfunktionen,
- b. im Mittel überdurchschnittliche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

In einem weiteren Schritt konnten die Kleinstadttypen nach ihrer Position im Stadtentwicklungsmodell sowie in den Regionstypen zugeordnet werden. Es ergaben sich theoretisch 64 Merkmalskombinationen. Von diesen sind 55 in zentraler Lage und 52 in peripherer Lage besetzt, teilweise jedoch nur einfach oder mit nur wenigen Städten. Die insgesamt acht Fallstudienstädte für die qualitative Untersuchung wurden aus den am stärksten besetzten Kleinstadttypen ausgewählt: sechs im Kleinstadttyp D und zwei im Kleinstadttyp A.

Tabelle 1.2: Auswahl und Charakteristik der Fallstudienstädte

Fallstudienstadt	Kleinstadtyp/ Stadtentwicklung 2000- 2014	Fläche	Einwohner (31.12.2016)	Einwohner- dichte (E/ km ²)	Einwohnerent- wicklung 2006-2016 in %	Anzahl Ortsteile
Wirtschaftlich schwächere Regionen mit durchschnittlicher Branchenstruktur, schrumpfende Region						
Aue	A schrumpfend	20,9	16.235	776,1	-9,3	8
Wirtschaftlich solide Regionen mit überdurchschnittlichem Industrieanteil, wachsende Region						
Damme	D wachsend	104,4	16.940	162,3	4,1	35
Hiddenhausen	D schrumpfend	23,9	19.570	820,0	-4,4	6
Neu-Anspach	D schrumpfend	46,1	14.698	406,7	-2,9	4
Nidda	A schrumpfend	118,4	17.293	146,1	-1,4	18
Velten	D schrumpfend	23,4	11.815	505,8	-6,5	5
Wildau	D wachsend	9,1	10.057	1.105,2	5,3	5
Wirtschaftlich starke Regionen mit hohem Anteil höherwertiger Dienstleistungen, schrumpfende Region						
Püttlingen	D schrumpfend	23,9	18.700	781,4	-6,8	9
Quelle: IfS/complan, Laufende Raumbewertung des BBSR, eigene Berechnungen						

Karte 1: Fallstudienstädte



2. Durchführung und Ergebnisse der Fallstudie Neu-Anspach

Nach Auswahl der Fallstudienstädte wurden diese kontaktiert und um ihre Mitwirkungsbereitschaft gebeten. Von neun potenziellen Städten erklärten acht ihr Interesse und eine entsprechende Mitwirkungsbereitschaft. Zur Vorbereitung der Vor-Ort-Erhebungen wurden vorliegende Dokumente, Planungen und Informationen zu Stadtentwicklung der Fallstudienstädte parallel zu den Haushaltsbefragungen durchgeführt. Eine Liste der ausgewählten Materialien findet sich im Anhang. Auf Basis der Auswertung der in den einzelnen Fallstudienstädten mit Unterstützung der Kommunen durchgeführten Haushaltsbefragungen wurden halbstrukturierte Interviews mit einzelnen Akteuren aus den Städten sowie ein Gruppengespräch vorbereitet. Im Folgenden werden die Ergebnisse der einzelnen Analyseschritte vorgestellt.

Die Ergebnisse aller Fallstudien und der daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen wurden im März 2018 auf einem projektinternen Workshop mit Teilnehmern aus den Fallstudien, aus BBSR und BMI, dem Forschungsteam sowie externen Experten diskutiert. Im Juni 2018 wurden die Ergebnisse auf dem Kleinstadtkongress einer internen Fachöffentlichkeit vorab präsentiert.

2.1 Ergebnisse der Haushaltsbefragung gesamt

Die Haushaltsbefragungen konnten dank der Unterstützung der Fallstudienkommunen erfolgreich durchgeführt werden. Methodisch wurde eine Zufallsstichprobe von 1.000 Personen durch die beteiligten Verwaltungen gezogen. Ausgeblendet wurden dabei alle Personen unter 18 Jahren sowie alle Nichteuropäer. Um eine Mehrfachbefragung einzelner Haushalte zu vermeiden, erfolgte zusätzlich ein Abgleich auf Namens- und Adressgleichheit. Der Versand des abgestimmten Fragebogens erfolgte nach Absprache entweder durch die Städte oder die beauftragte Druckerei, die Rückantworten gingen im IfS ein.

Insgesamt wurden 8.000 Fragebögen versendet und 1.774 zurückgeschickt, im Durchschnitt wurde damit eine Rücklaufquote von rd. 22 Prozent erreicht, für die einzelnen Fallstudienstädte stellt sich die Quote wie folgt dar:

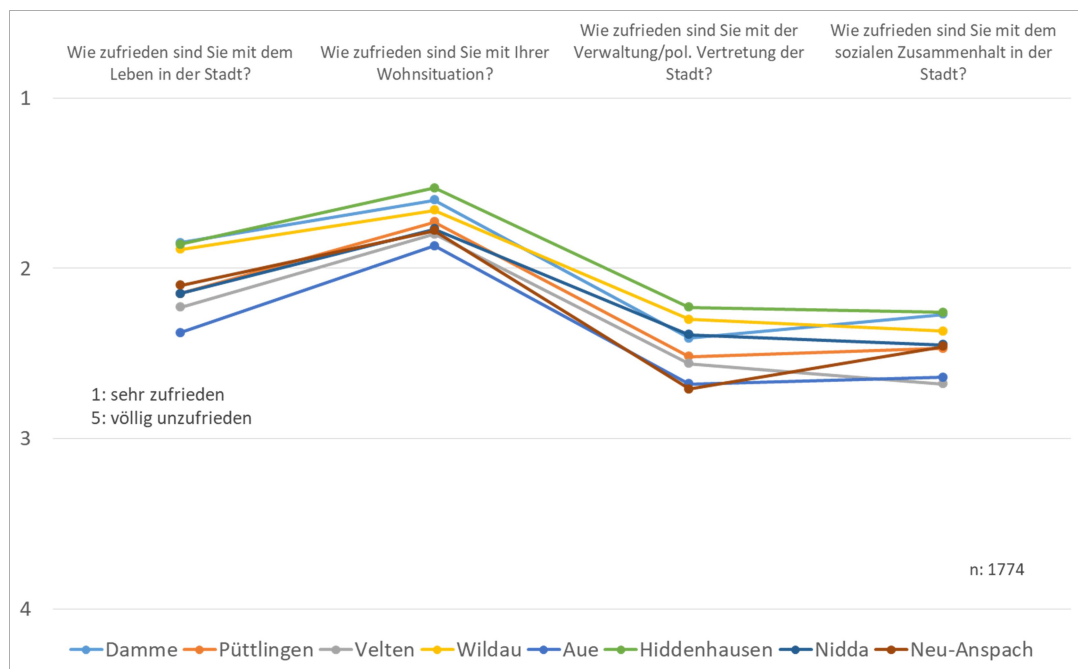
Aue	230 (23 Prozent)
Damme	291 (29 Prozent)
Hiddenhausen	242 (24 Prozent)
Neu-Anspach	230 (23 Prozent)
Nidda	156 (15 Prozent)
Püttlingen	191 (19 Prozent)

Velten	187 (19 Prozent)
Wildau	247 (25 Prozent)

Die vier Fragen nach der Zufriedenheit mit dem Leben in der Stadt, mit der Wohnsituation, mit der Verwaltung/politischen Vertretung der Stadt und mit dem sozialen Zusammenhalt wurden zum einen in der Tendenz überraschend übereinstimmend bewertet und zeigen zum anderen eher eine Zufriedenheit, alle Städte liegen im positiven Bereich. Am positivsten wird in den Fallstudienstädten jeweils die Wohnsituation vor der Zufriedenheit mit dem Leben in der Stadt eingeschätzt. Etwas weniger positiv fällt die Einschätzung der Zufriedenheit mit den Verwaltungen bzw. politischen Vertretungen der Städte aus, die zwischen "eher zufrieden" und "teils/teils" liegt.

Differenzierter fällt die Bewertung des sozialen Zusammenhalts in den Städten aus. In Damme und Neu-Anspach ist sie positiver als die Zufriedenheit mit Verwaltung und politischer Vertretung, in Velten erfährt sie die negativste Bewertung, während in den anderen Fallstudienstädten die Zufriedenheit mit Verwaltung und Politik und dem sozialen Zusammenhalt auf einem Level ist.

Abbildung 2.1: Zufriedenheit

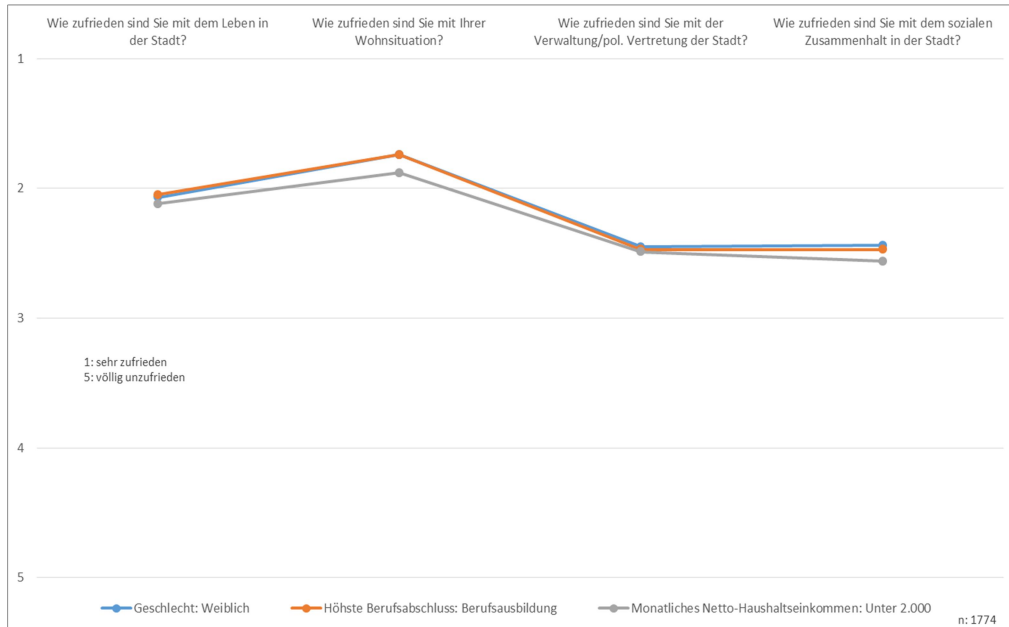


Quelle: IfS/ck, eigene Erhebung

Eine Überprüfung, ob und welchen Einfluss Geschlecht, Berufsabschluss oder monatliches Nettoeinkommen haben, zeigt ebenfalls ähnliche Tendenzen und eine hohe Übereinstimmung. Am unteren Rand der Bewertung finden sich Haushalte mit einem geringen

Haushaltseinkommen, die insbesondere weniger zufrieden mit der Wohnsituation und dem sozialen Zusammenhalt sind.

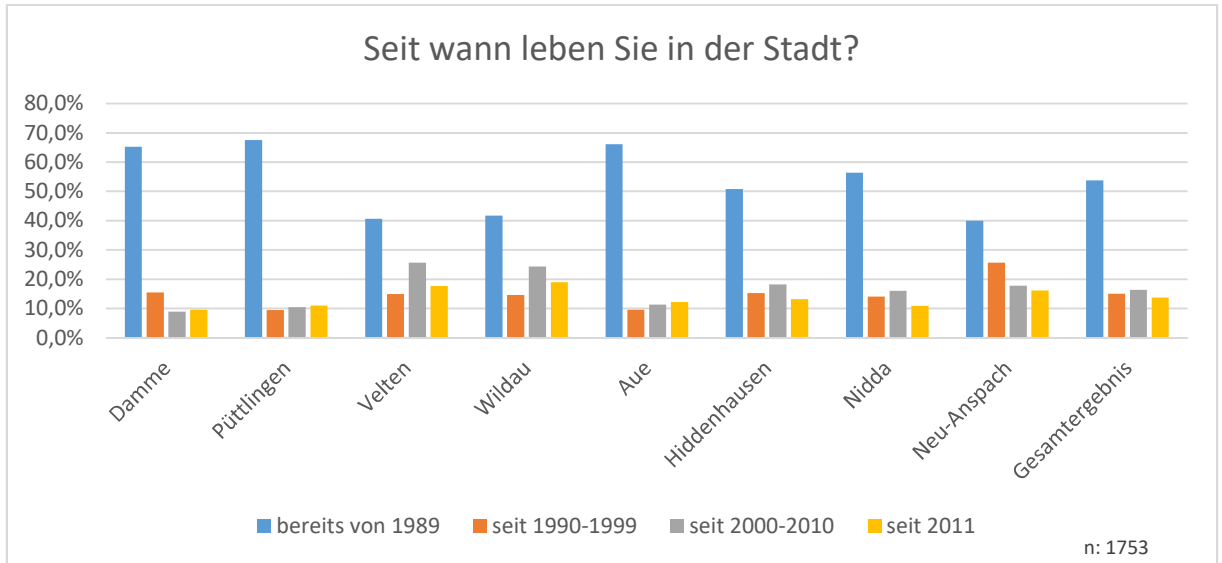
Abbildung 2.2: Zufriedenheit nach einzelnen Kriterien



Quelle: IfS/ck, eigene Erhebung

Die Antworten auf die Frage "Seit wann leben sie in der Stadt?" ergeben hinsichtlich der Ansässigkeit bereits vor 1989 zwei Gruppen von Fallstudienstädten: solchen, die teilweise weit über 50 Prozent Haushalte mit langer Wohntradition aufweisen (Püttlingen, Aue, Damme, Nidda und Hiddenhausen) und denen, die einen deutlich geringeren Anteil um 40 Prozent bereits vor 1989 ansässiger Haushalte aufweisen (Neu-Anspach, Velten und Wildau). Die beiden Städte im Berliner Umland profitieren annähernd gleich vom Wachstum Berlins mit höchsten Zuzügen im Zeitraum 2000 bis 2010, während Neu-Anspach als Entlastungsstadt im Großraum Rhein-Main den größten Anteil der zwischen 1990 und 1999 zugezogenen Haushalte aufweist. Alle Fallstudienstädte weisen auch für den Zeitraum seit 2011 einen Zuzug an Haushalten zwischen neun und 18 Prozent auf. Es findet also eine Durchmischung der alteingesessenen Haushalte statt.

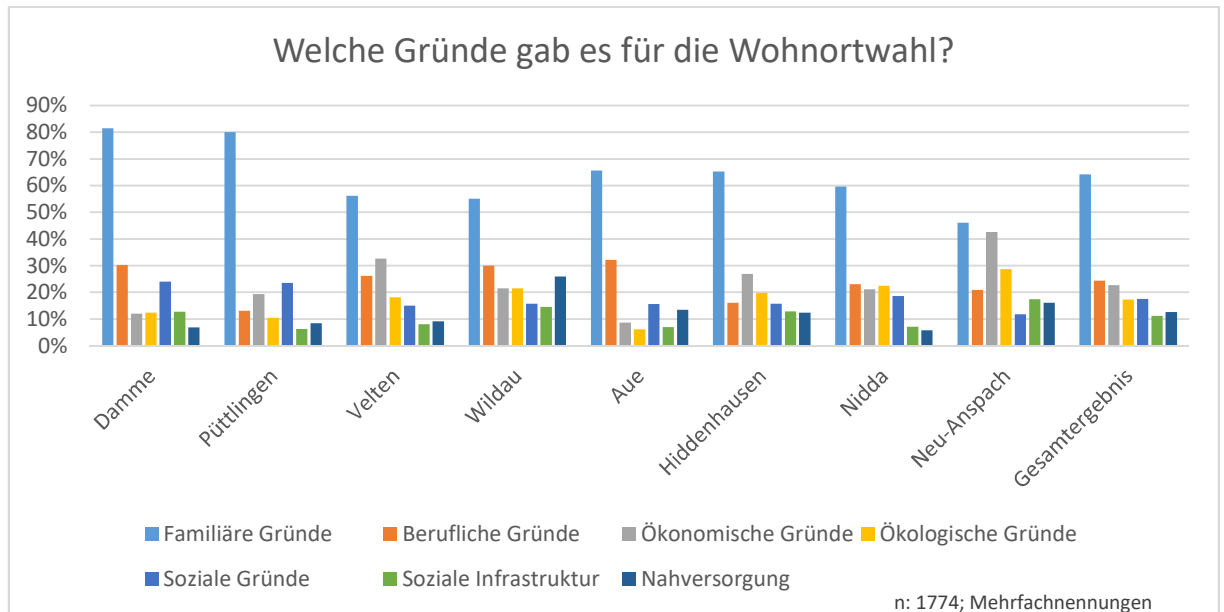
Abbildung 2.3: Seit wann leben Sie in der Stadt?



Quelle: IfS/ck, eigene Erhebung

Bei den Gründen für die Wohnortwahl dominieren in allen Fallstudienstädten zwar in unterschiedlichem Maß die familiären Gründe. Ihre Anteile liegen in den gewachsenen Kleinstädten höher als in den jüngeren "Entlastungsstädten" (Neu-Anspach, Wildau und Velten). Ökonomische Gründe, d. h. günstigere Mieten bzw. Grundstückspreise als in den Zentren, zeichnen insbesondere Neu-Anspach und Velten als Ausweichorte der Metropolenkerne Frankfurt a. M. bzw. Berlin aus. Auch die Gemeinde Hiddenhausen weist diese Funktion vor allem für die umliegenden Mittelzentren Herford, Bünde und Lohne auf. Berufliche Gründe spielen vor allem in Aue, Wildau und Damme eine Rolle. In Wildau wirkt die Fachhochschule als Magnet und in Damme das produzierende Gewerbe. Erstaunlich hoch mit 20 Prozent und mehr werden aber auch ökologische Gründe für die Wohnortwahl in Neu-Anspach und Nidda angegeben.

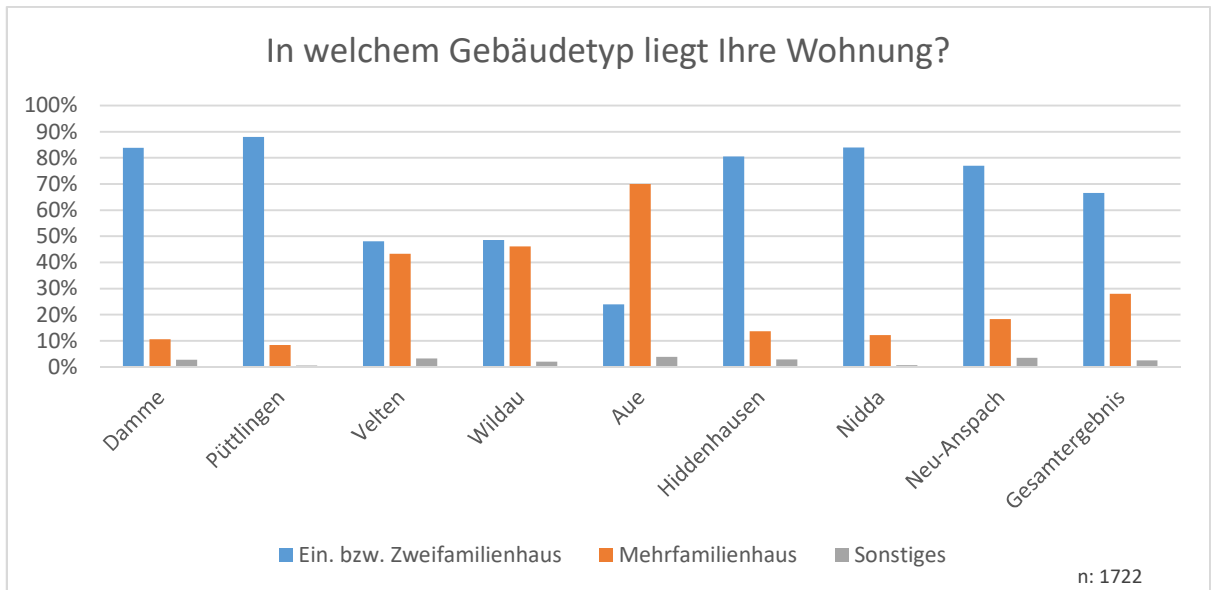
Abbildung 2.4: Welche Gründe gab es für die Wohnortwahl?



Quelle: IfS/ck, eigene Erhebung

Die Antworten auf die Frage nach dem Gebäudetyp, in dem die Wohnungen der befragten Haushalte liegen, zeigen einen deutlichen West-Ost-Unterschied. In den westdeutschen Fallstudienstädten überwiegen die Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern gegenüber Mehrfamilienhäusern signifikant. In den ostdeutschen Fallstudienstädten stellt sich die Situation anders dar: in Aue überwiegen Haushalte in Mehrfamilienhäusern deutlich, ein Hinweis auf einen hohen Anteil an DDR-Wohnungsbau. In Velten und Wildau überwiegen die Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern knapp die in Mehrfamilienhäusern, was aus dem Zuzug und der Bautätigkeit seit der Wende zu erklären ist.

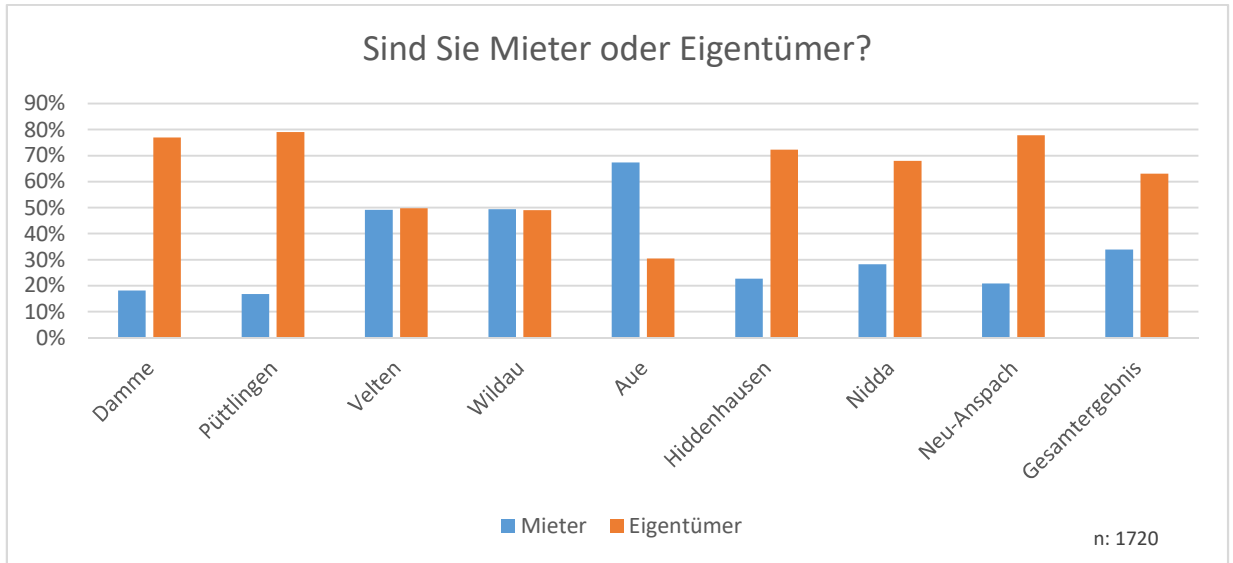
Abbildung 2.5: In welchem Gebäudetyp liegt Ihre Wohnung?



Quelle: IfS/ck, eigene Erhebung

Die Anteile an Miet- und Eigentumshaushalten zeigen wiederum ein deutliches Ost-West-Gefälle: In den westdeutschen Fallstudienstädten sind über 70 Prozent Eigentümerhaushalte, was dem Kleinstadtyp entspricht. In den ostdeutschen Fallstudienstädten sind mit 50 oder weniger Prozent deutlich weniger Eigentümerhaushalte beteiligt. Im Durchschnitt über alle Fallstudien wurden 63 Prozent Eigentümerhaushalte und 34 Prozent Mieterhaushalte erfasst. Den höchsten Anteil an Mieterhaushalten weist Aue auf, hierin sind noch Auswirkungen der DDR-Wohnungspolitik zu konstatieren, während in den Berliner Umlandstädten bereits eine Angleichung zwischen Mieter- und Eigentumshaushalten aufgrund von Zuwanderung und einer etwas besseren Einkommenssituation der Haushalte festzustellen ist.

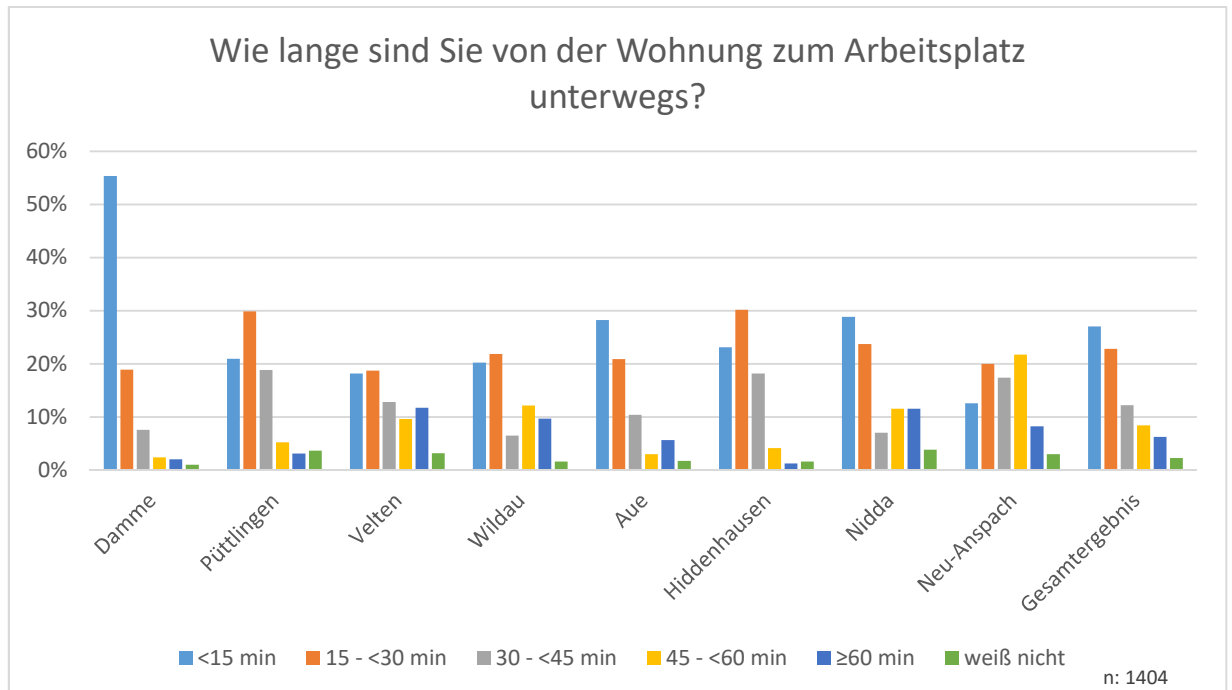
Abbildung 2.6: Sind Sie Mieter oder Eigentümer?



Quelle: IfS/ck, eigene Erhebung

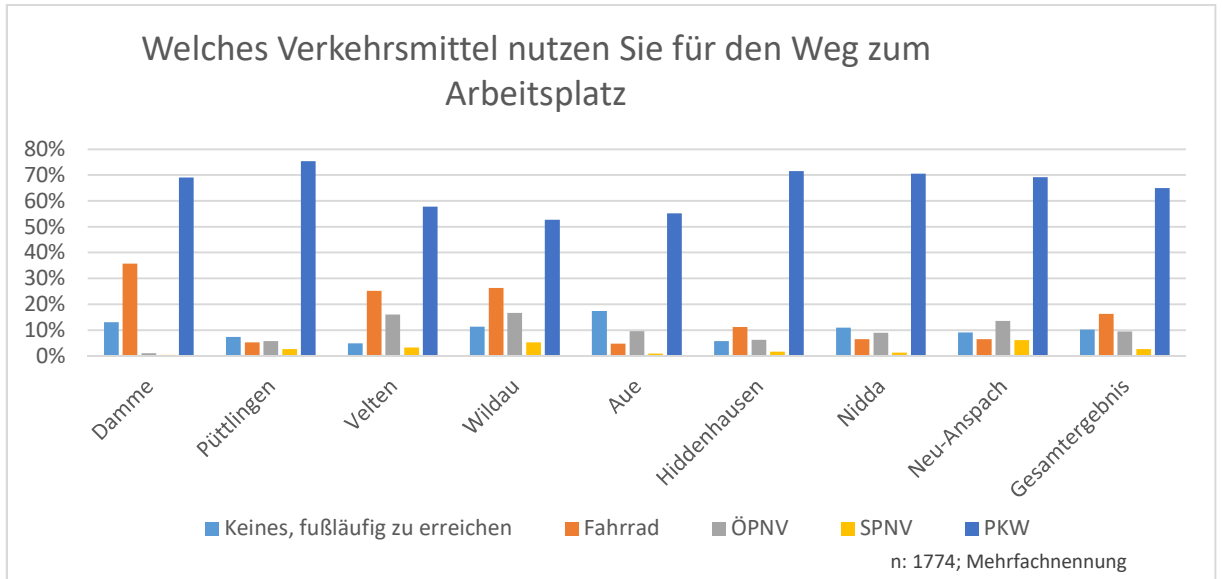
Ein Blick auf die durchschnittlichen Wegezeiten zwischen Wohnung und Arbeitsort zeigt, dass 50 Prozent der Wege unter 30 Minuten dauern, 27 Prozente sogar unter 15 Minuten, derart kurze Wege sprechen für relativ gute Arbeitsplatzsituationen in den Städten oder in der Region. Der Anteil von Haushalten mit kurzen Arbeitswegen unter 15 Minuten ist in Damme mit 55 Prozent am höchsten, bedingt durch die Kompaktheit und Multifunktionalität des Hauptorts sowie die besondere Rolle der Landwirtschaft. Die längsten Wegezeiten werden von den Umlandstädten von Frankfurt und Berlin erreicht. Mit 12 Prozent der Haushalte, die einen Arbeitsweg von mehr als einer Stunde haben, liegen Velten und Nidda noch vor Wildau (10 Prozent) und Neu-Anspach (8 Prozent). Die generell längeren Wegezeiten liegen in den Pendlerbeziehung zu den Metropolen begründet, die graduellen Unterschiede lassen sich durch weniger gute Verkehrsanbindungen erklären.

Abbildung 2.7: Wegezeiten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz



Bei der Wahl des Verkehrsmittels steht typisch für Kleinstädte der Pkw mit durchschnittlich in 65 Prozent der Haushalte an erster Stelle, höhere Anteile weisen Püttlingen (75 Prozent) und Damme (69 Prozent) auf. Eine erstaunlich große Bedeutung hat auch das Fahrrad, im Durchschnitt aller Haushalte nutzen es 16 Prozent für den Arbeitsweg. Hier liegt Damme mit 36 Prozent vor Wildau (26 Prozent) und Velten (25 Prozent) vorn. In Damme zeigt sich hierin auch ein Erfolg der Klimaschutzaktivitäten sowie der Förderung des Fahrradfahrens durch ansässige Unternehmen. Eine erfahrungsgemäß geringere Bedeutung weisen auch die Ergebnisse der Haushaltsbefragung dem ÖPNV als Verkehrsmittel aus. Im Durchschnitt 9 Prozent der Haushalte nutzen den ÖPNV zum Arbeitsweg, weitere 3 Prozent den schienengebundenen Verkehr, diese Ergebnisse korrelieren mit den entsprechenden Angeboten in den Fallstudienstädten.

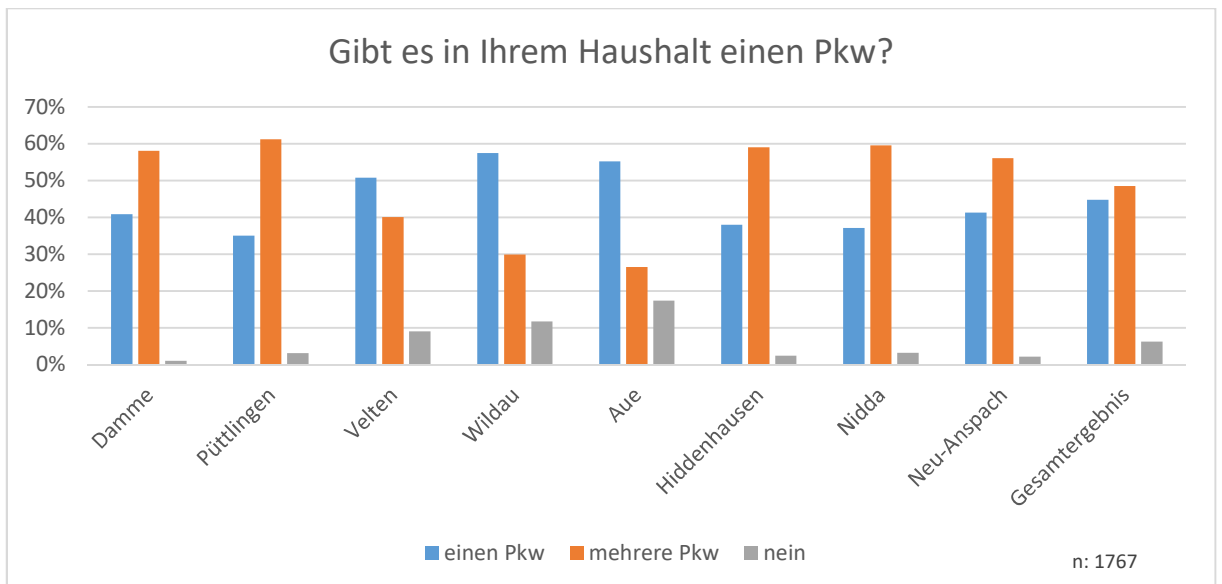
Abbildung 2.8: Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg



Quelle: IfS/ck, eigene Erhebung

Im Durchschnitt verfügt fast die Hälfte aller befragte Haushalte (49 Prozent) über mehr als einen Pkw, 45 Prozent über einen und nur 6 Prozent über keinen Pkw, ein durchaus typisches Bild für Kleinstädte. Auffällig ist ein Ost-West-Unterschied: in den ostdeutschen Fallstudienstädten überwiegen zum einen die Haushalte mit nur einem Pkw und zum anderen haben deutlich mehr Haushalte keinen Pkw.

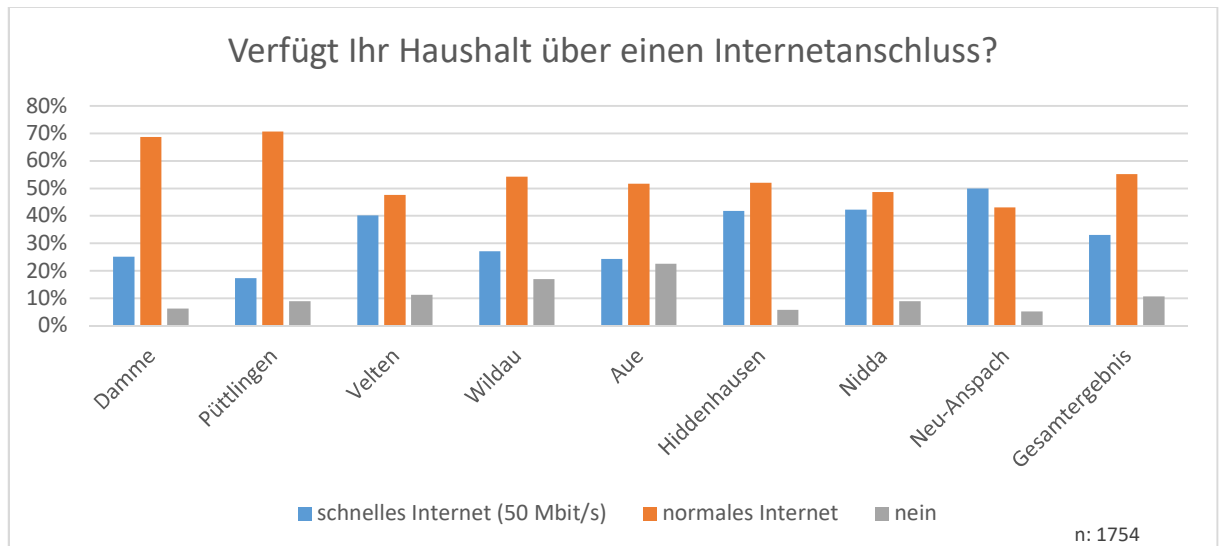
Abbildung 2.9: Pkw im Haushalt



Quelle: IfS/ck, eigene Erhebung

Über die Bedeutung des Anschlusses an schnelles Internet (Breitband) als wichtigem Standortvorteil für Kleinstädte besteht kein Dissens. 55 Prozent der Haushalte verfügen im Durchschnitt über normale Internetanschlüsse und gut ein Drittel der Haushalte über schnelles Internet mit mindestens 50 Mbit/s. Nur 11 Prozent der Haushalte verfügen über keinen Internetanschluss. In den Fallstudienstädten stellt sich die Situation unterschiedlich dar. Mit 50 Prozent verfügen die meisten Haushalte in Neu-Anspach über schnelles Internet, in Hiddenhausen und Nidda ebenfalls deutlich überdurchschnittliche 42 Prozent und in Velten noch 40 Prozent der Haushalte. Hier scheinen Lagevorteile und kommunale Bestrebungen die Anschlussquoten zu beeinflussen. Auffällig ist, dass es in den ostdeutschen Fallstudienstädten auch im Umland von Berlin die meisten Haushalte ohne Internetanschluss gibt.

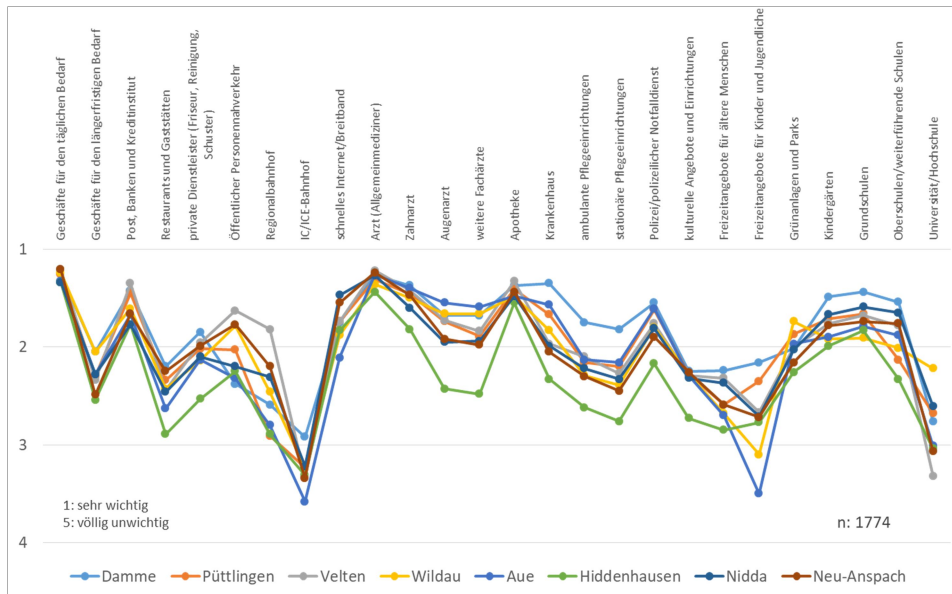
Abbildung 2.10: Internetanschluss im Haushalt



Quelle: IfS/ck, eigene Erhebung

Die Bedeutung der verschiedenen Infrastrukturangebote wird auf einer Skala zwischen "sehr wichtig" und "eher unwichtig" in den einzelnen Fallstudienstädten zwar in der Tendenz ähnlich, jedoch im Detail auch stark abweichend beurteilt. Im Ranking der Wichtigkeit vorn liegen Geschäfte für den täglichen Bedarf, Dienstleister wie Post, Banken und Kreditinstitute, Allgemeinmediziner, Apotheken, Krankenhäuser, Sicherheit durch Polizei oder polizeilichen Notruf sowie Kindergärten, Grund- und weiterführende Schulen. Ein wenig scheint die Wichtigkeit mit der Verfügbarkeit zu korrelieren – IC/ICE-Bahnhöfe, Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche und Universitäten und Hochschulen. Der Linienvverlauf für die Gemeinde Hiddenhausen jeweils immer am unteren Rand der Werteskala bildet die zentrale Lage der Gemeinde zu umliegenden Mittelzentren mit entsprechenden ergänzenden Einrichtungen ab.

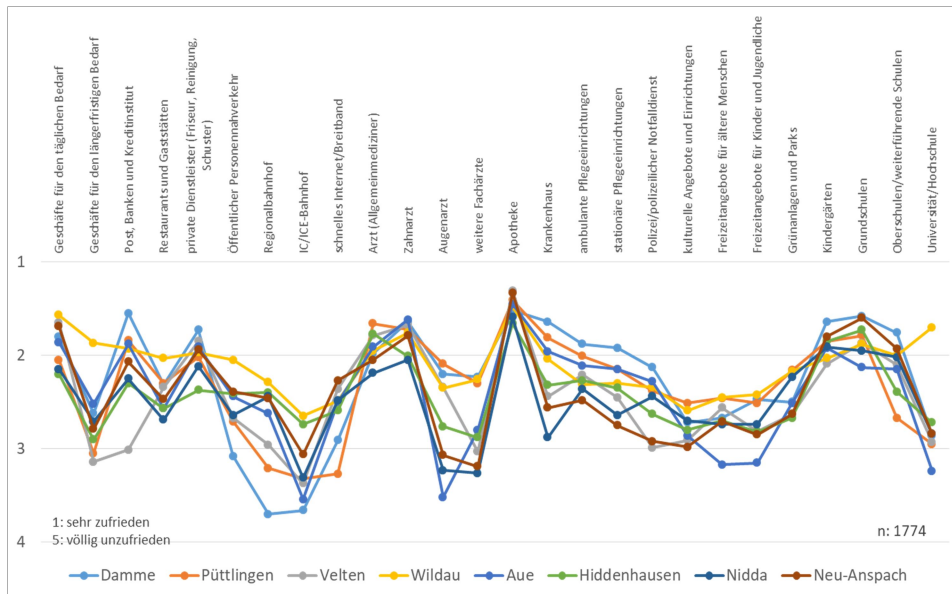
Abbildung 2.11: Wichtigkeit von Infrastrukturangeboten



Quelle: IFS/ck, eigene Erhebung

Wenn nach der Zufriedenheit gefragt wird, sieht das Ranking im Ergebnis deutlich differenzierter aus und muss im Einzelnen betrachtet werden. In Teilbereichen scheinen Zufriedenheit und Wichtigkeit durchaus miteinander in Zusammenhang zu stehen, z. B. die Zufriedenheit mit den Geschäften für täglichen Bedarf, Post und Kreditinstituten, Kindergärten, Grund- und weiterführenden Schulen, Universitäten. In anderen stellen sich die Bewertungen deutlich abweichend dar, vom ÖPNV- bis zum IC/ICE-Anschluss sowie der medizinischen und pflegerischen Versorgung, kulturellen Angeboten sowie Freizeitangeboten für ältere Menschen und Jugendliche.

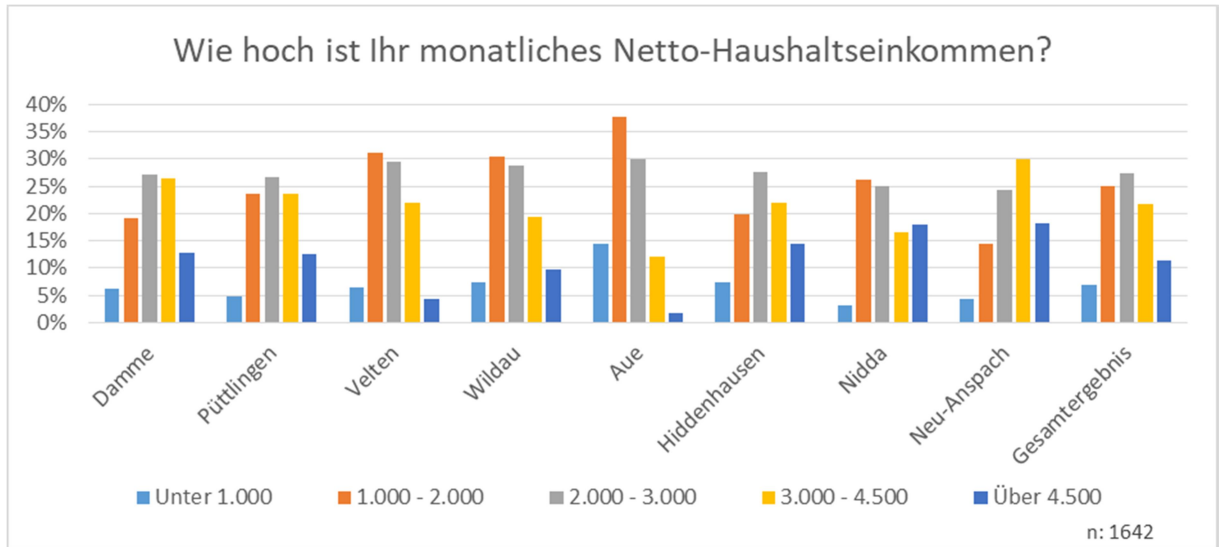
Abbildung 2.12: Zufriedenheit mit Infrastrukturangeboten



Quelle: IFS/ck, eigene Erhebung

Über 50 Prozent der Haushalte verfügen über ein Haushaltseinkommen zwischen 1.000 und 3.000 Euro, gut ein Drittel zwischen 3.000 bis über 4.500 Euro und 7 Prozent unter 1.000 Euro. Den höchsten Anteil an Haushalten mit einem geringen Haushaltseinkommen hat mit 14 Prozent die Stadt Aue, den geringsten mit 3 Prozent Nidda gegenüber dem Durchschnitt von 7 Prozent. Gut ein Viertel der Haushalte verfügen im Durchschnitt über ein Einkommen zwischen 1.000 und 2.000 Euro, diese Gruppe ist in den ostdeutschen Fallstudienstädten mit 31 bis 38 Prozent die stärkste Gruppe. Der Einkommensgruppe zwischen 2.000 und 3.000 Euro gehören durchschnittlich 27 Prozent aller Haushalte an, diese Einkommensgruppe verteilt sich annähernd gleich in den einzelnen Fallstudien. Peaks in den beiden höchsten Einkommensgruppen stellen Neu-Anspach und Hiddenhausen in der Gruppen zwischen 3.000 und 4.500 Euro sowie Neu-Anspach und Nidda in der Einkommensgruppe über 4.500 Euro dar.

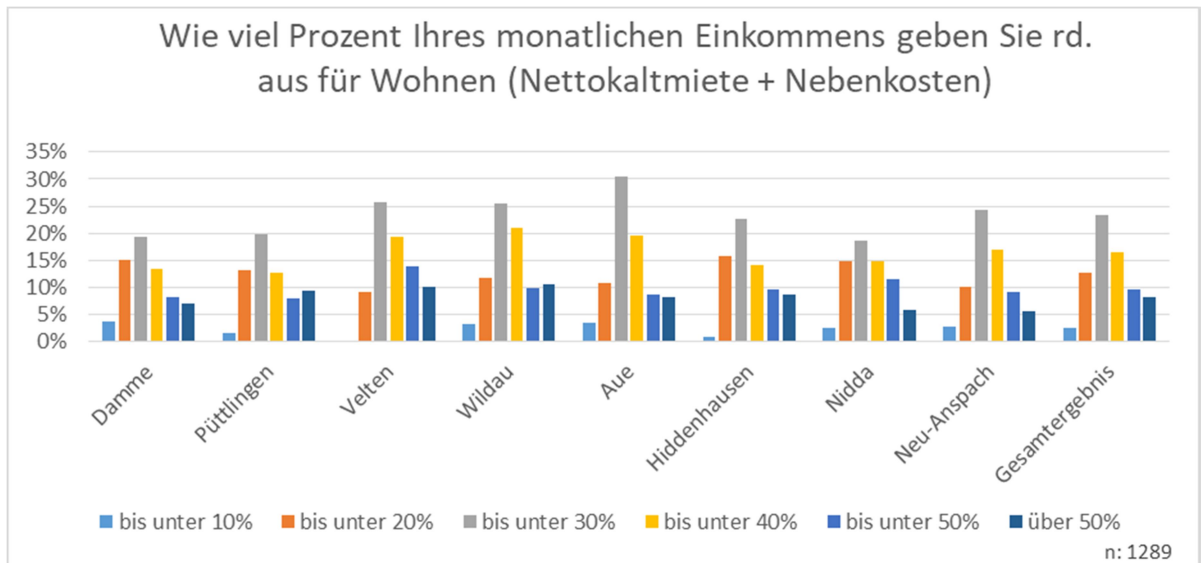
Abbildung 2.13: Monatliches Netto-Haushaltseinkommen



Quelle: IfS/ck, eigene Erhebung

Über die Wohnkostenbelastung auf kleinräumiger Ebene ist wenig bekannt. Deshalb wurden die Haushalte nach dem Anteil ihres Haushaltseinkommens gefragt, den sie für Wohnen aufwenden müssen. Abbildung 2.14 zeigt die relativen Wohnkosten nach Städten. Die räumlichen Muster sind hier nicht so eindeutig wie bei der Baustruktur und den Eigentumsverhältnissen. Ein gewisses West-Ost-Gefälle ist jedoch insofern erkennbar als in Wildau, Velten und Aue der Anteil der Befragten gering ist, die nur einen sehr geringen Anteil ihres Einkommens für Wohnzwecke ausgeben müssen. Jedoch fallen Velten und Wildau durch den hohen Anteil von Befragten auf, die angaben 40 Prozent und mehr ihres Einkommens für Wohnen auszugeben: er liegt in beiden Städten bei über 50 Prozent. Dies könnte ein Hinweis auf eine (befürchtete) Wohnkostenentwicklung im Berliner Umland sein, mit dem die Entwicklung der Haushaltseinkommen nicht Schritt zu halten verspricht.

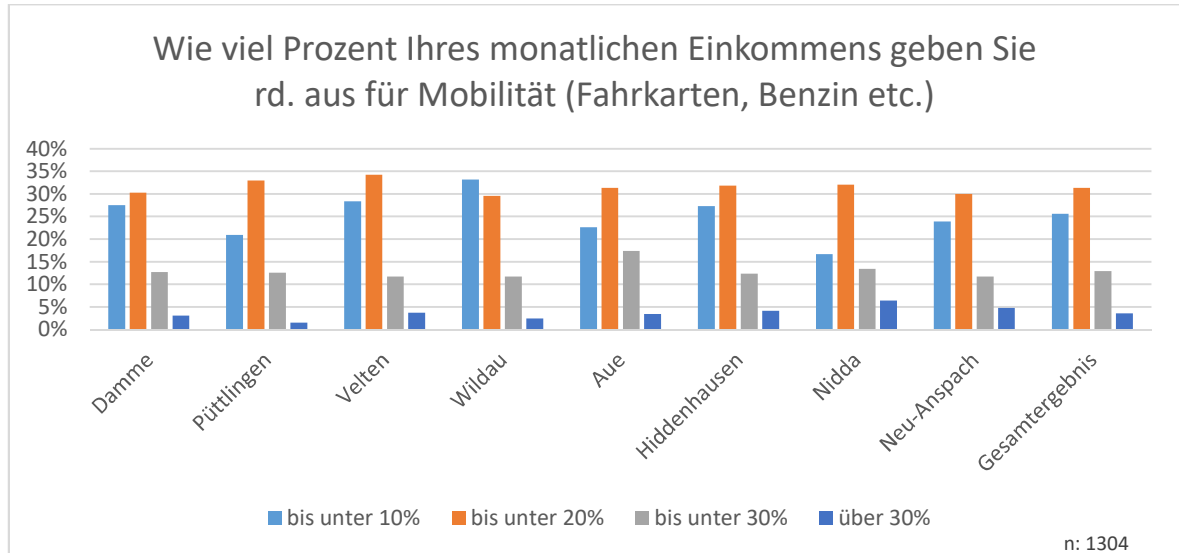
Abbildung 2.14: Geschätzte relative Wohnkosten (Anteil am Haushaltseinkommen) nach Städten



Quelle: IfS/ck, eigene Erhebung

Aue und Damme sind zwei Städte mit hoher Arbeitsplatzzentralität. Das heißt, dass im Verhältnis mehr Menschen einpendeln als auspendeln. Das könnte ferner den hohen Anteil an Fuß- und Fahr-radwegen in Aue und Damme erklären. Trotzdem wenden in Aue relativ viele Befragte (28 Prozent) nach eigenen Angaben mehr als 20 Prozent ihres Einkommens für Mobilität aus (vgl. Abbildung 2.15). In Nidda resultiert die PKW-Abhängigkeit in Kombination mit langen Fahrzeiten/Wegstrecken zu hohen Belastungen durch Mobilitätskosten. In anderen Fällen sind die Erklärungen nicht ganz so eindeutig. Zu beachten ist, dass es sich um Schätzungen der Befragten handelt, wie viel sie von ihrem Einkommen monatlich für Mobilität auf-wenden müssen.

Abbildung 2.15: Relative Mobilitätskosten



Quelle: IfS/ck, eigene Erhebung

2.2 Ergebnisse der Dokumentenauswertung

Stadttyp und Ausprägung

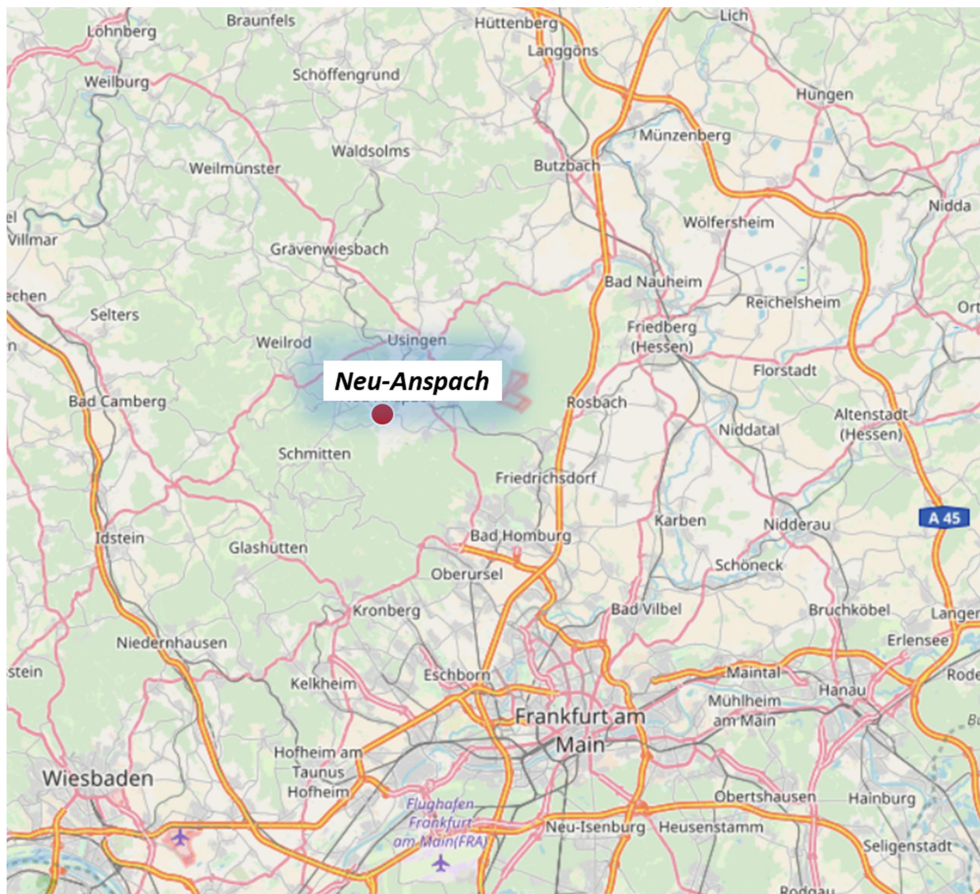
Das Grundzentrum Neu-Anspach (Einwohnerzahl knapp 15.000) liegt nördlich des Taunuskammes, aber dennoch im engen Verflechtungsbereich von Frankfurt/Main und ist auf den Kern der Rhein-Main-Region orientiert. Die Stadt war in den 1970er Jahren dezidiert als Entlastungsort im Rhein-Main-Raum konzipiert worden, zunächst als Grundzentrum mit Teilfunktionen Mittelzentrum. Hier wurde eine der beiden städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen des Landes nach altem Städtebaurecht durchgeführt. Die Stadt hat ihre frühere mittelzentrale Teilfunktion mittlerweile verloren und fungiert nur noch als Grundzentrum. Die nächstliegenden höheren Zentralorte sind im Süden Bad Homburg (Mittelzentrum mit Teilfunktionen Oberzentrum) und im Norden das Mittelzentrum Usingen. Die mittelzentralen Funktionen wurden der Stadt landesplanerisch zwar aberkannt. Mit Erreichen der Einwohnerzahl von 15.000 wurde jedoch die Gemeinde 2007 zur Stadt erhoben.

Urkundlich wird der namensgebende Stadtteil Anspach im Jahre 1274 zum ersten Mal als Langenansbach erwähnt. Die Wirtschaft der vier ehemaligen im Hochtaunus gelegenen Dörfer war landwirtschaftlich und kleingewerblich geprägt. Es war Ziel des Zusammenschlusses der vier Gemeinden zu Neu-Anspach von 1970/72, auf neu ausgewiesenen

Bauflächen vor allem die Ansiedlung von Bürgern voranzutreiben, die ihre Arbeitsstätten überwiegend im Rhein-Main-Raum haben. Dennoch hat sich neben zahlreichen Handels- und Dienstleistungsbetrieben eine Reihe von mittelständischen Betrieben angesiedelt (u. a. Schlapp Möbel GmbH & Co, Fa. Greentop, Rußpartikelfilter; Adam Hall GmbH, Event Technologie-Lösungen). Die Landwirtschaft spielt heute nur noch eine geringe Rolle, es gibt nur noch zwei Vollerwerbsbetriebe. Auffallend ist allerdings die hohe Anzahl von Pferden, es werden auch Turniere ausgetragen.

Als wichtigstes Alleinstellungsmerkmal auf dem Gebiet der Stadt Neu-Anspach ist der Hessenpark zu nennen, ein 1974 errichtetes Freilichtmuseum, das jährlich – mit steigender Tendenz – über 200.000 Besucher anzieht. Allerdings ist das Gebiet mit den Ortsteilen der Stadt nur wenig verbunden. Zwar bringen die Einrichtungen der Stadt Steuereinnahmen, aber keine Touristen, die Neu-Anspach direkt frequentieren.

Abbildung 2.16: Überörtliche Einbindung Neu-Anspach



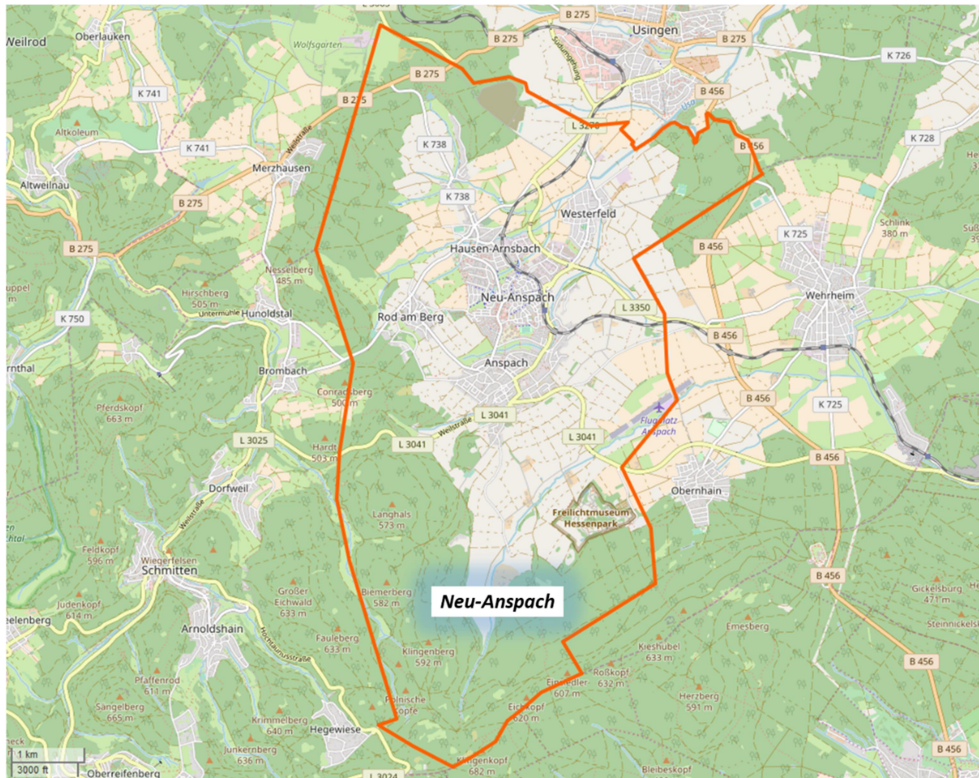
Quelle: eigene Darstellung auf Basis www.openstreetmap.de/karte.html

Die überörtliche Anbindung der Stadt ist gut. Der nächste Anschluss an die Bundesautobahn 661, etwa 13 Kilometer vom Ortszentrum entfernt. Der Anschluss zur Bundesautobahn

ahn 5 ist etwa 15 Kilometer entfernt, nach Bad Homburg sind es etwa 12 Kilometer und zum Flughafen Frankfurt am Main etwa 35 Kilometer. Im öffentlichen Nahverkehr auf der Schiene bestehen derzeit jedoch noch Defizite. Zwar gibt es direkte Verbindungen nach Bad Homburg (teilweise bis nach Frankfurt am Main), Grävenwiesbach (von dort Busanschluss nach Weilburg) und Brandoberndorf mit der vom Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) betriebenen RMV-Linie 15 (Taunusbahn). Außerdem gibt es Buslinien nach Usingen, Schmitten und Königstein im Taunus. Jedoch sind aufgrund der Struktur des schienegebundenen ÖPNV in der Rhein-Main-Region wichtige Arbeitsorte in der Rhein-Main-Region von Neu-Anspach derzeit nur sehr aufwändig (Nadelöhr Frankfurter Hauptbahnhof) zu erreichen. Erhebliche Verbesserungen sind jedoch mit der in den nächsten Jahren voraussichtliche fertiggestellten Regionaltangente West zu erwarten, durch die Schwerpunkte wie Flughafen und Eschborn direkt zu erreichen sind. Dazu kommt der geplante Ausbau der S-Bahn über Neu-Anspach bis nach Usingen. Durch diese Maßnahmen wird der Entwicklungsdruck auf Neu-Anspach noch erheblich steigen.

Abb. 1 zeigt die Siedlungsstruktur von Neu-Anspach und seine wichtigsten Nachbargemeinden: das nördlich gelegene Mittelzentrum Usingen und das östlich gelegene Grundzentrum Wehrheim. Die heutigen Strukturen der Stadt sind zum einen auf die Gemeinde-reform der 1970er Jahre zurückzuführen, als die vier Orte Anspach, Hausen-Arnsbach, Westerfeld und Rod am Berg zur Stadt Neu-Anspach fusioniert wurden. Die Gewichtungen der einzelnen Ortsteile sind extrem ungleich: Fast 70 Prozent der Einwohner wohnen im Hauptort Anspach, nicht einmal 5 Prozent dagegen im höher gelegenen Rod am Berg. Die Einwohnerbefragung bestätigt dieses Bild: Mit 35 Prozent ist der Anteil der Einwohner, die angeben, im Stadtzentrum (gemeint ist hier in den meisten Fällen der Hauptort Anspach) zu wohnen, so hoch wie in keiner der anderen Fallstudiengemeinden (Durchschnittswert 18,1 Prozent). Gleichzeitig geben so wenig Einwohner wie in keiner anderen Fallstudiengemeinde an, am Stadtrand zu wohnen (28,7 Prozent gegenüber 40,2 Prozent im Durchschnitt). In der siedlungsstrukturellen Typisierung wird Neu-Anspach als "lichte bis weitläufige Kleinstadt mit überdurchschnittlich jüngerer Bebauung" charakterisiert. Diese Einstufung täuscht ein wenig darüber hinweg, dass drei der vier Ortsteile praktisch direkt miteinander verbunden sind (nur Rod am Berg liegt etwas abseits). Im Vergleich zu anderen Fallstudien ist die Siedlungsstruktur im gesamten Ort damit sogar relativ kompakt.

Abbildung 2.17: Siedlungsstruktur Neu-Anspach



Quelle: eigene Darstellung auf Basis www.openstreetmap.de/karte.html

Status Quo

Neu-Anspach ist attraktiv als eng mit dem Kern des Rhein-Main-Raumes verflochtener, aber dennoch im Grünen gelegener Standort. Gleichwohl hatte die Stadt in der Vergangenheit zeitweise einen Einwohnerrückgang zu verzeichnen, der zum einen durch die demographische Überalterung, vor allem aber durch eine zurückhaltende Flächenausweitungspolitik zu erklären ist. In den letzten Jahren ist der Siedlungsdruck in Neu-Anspach weiter gestiegen. Die Grundstückpreise stiegen noch relativ moderat von 280 Euro/m² Wohnbauland auf 340 Euro/m². Verglichen mit den anderen Kommunen des hinteren Taunus ist das zwar ein hoher Zuwachs. Auf der Südseite des Taunus liegen die Grundstückspreise jedoch dreimal so hoch. Die Einwohnerbefragung der letzten Jahre lässt vermuten, dass trotz einzelner vorhandener großer Wohnbaukomplexe aus den 1960er/70er Jahren in Neu-Anspach vor allem im Eigentum gewohnt wird: Mit einem Anteil von 77 Prozent Eigentümern gehört Neu-Anspach hier zum Spitzentrio der Fallstudiengemeinden (Durchschnittswert 63,1 Prozent). Die letzten größeren Neubaugebiete waren in den 1990er Jahren ausgewiesen worden. In den letzten Jahren ist jedoch der Nachfragedruck nach Wohnungen merklich gestiegen. Die Stadt verfügt aber nur noch über 22 Bauplätze, für die es 77 Bewerber gibt. Auch ortsinterne Wohnungssuchende finden keine

Wohnung, weil in den vergangenen Jahren kaum Geschosswohnungsbau errichtet wurde, es fehlt vor allem bezahlbarer Wohnraum.

2.3 Infrastrukturversorgung – Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Die Analyse der Vor-Ort-Situation und die Auswertung der Haushaltsbefragung ergaben (230 Haushalte) folgende im Vergleich zu den anderen Fallstudien signifikante Ergebnisse:

- Die Daten der Haushaltsbefragung belegen den Charakter der Stadt als Auspendlerort im Ballungsraum. Mit 12,6 Prozent ist der Anteil der Befragten, die nur unter 15 Minuten pendeln, so gering wie in keiner anderen Fallstudie (Durchschnitt 27,1 Prozent). Umgekehrt ist der Anteil der Pendler mit einer Pendelzeit von über 45 Minuten mit 30 Prozent deutlich höher als in allen anderen Fallstudienstädten (Durchschnitt 14,7 Prozent).
- Mit nur 40 Prozent ist der Anteil der alteingesessenen Befragten, die vor 1989 in den Wohnort gezogen waren, von allen Fallstudien am geringsten. Noch deutlicher wird die Funktion als Wohnentlastungsort des Rhein-Main-Raumes durch die Frage nach dem Zuzugsgrund: 42 Prozent der Befragten gaben an, aus ökonomischen Gründen - wie vor allem günstigem Wohnraum - nach Neu-Anspach gezogen zu sein. Von allen Fallstudiengemeinden war dies der mit Abstand höchste Wert. Ebenso auffallend, dass 28,7 Prozent der Befragten ökologische Gründe für den Zuzug nannten, wiederum ist das der höchste Anteil aller Fallstudien. Berufliche und familiäre Gründe wurden demgegenüber deutlich seltener genannt.
- Von allen Befragten weisen die Neu-Anspacher das höchste Einkommen auf: 48,3 Prozent der Befragten verfügten über ein Haushaltseinkommen von 3000 Euro und mehr, gegenüber 33,2 Prozent im Durchschnitt.

Die Infrastruktureinrichtungen sind mittlerweile zum großen Teil auf den Hauptort Anspach konzentriert. Im abgelegenen Rod am Berg sind außer einer Gaststätte und einem Dorfgemeinschaftshaus überhaupt keine Infrastruktureinrichtungen vorhanden; Schulen bereits seit den 1930er Jahren nicht mehr.

- Im Fallstudienvergleich liegt eine relativ gute Versorgung mit Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen vor. Hervorzuheben ist die Fachmarkttagglomeration am Nordrand von Anspach, die allerdings ein Stück von der Innenstadt entfernt liegt. Allerdings hat die Altstadt von Anspach, aber auch von Hausen und Wester-

feld Probleme, ihre Einzelhandelsstruktur zu erhalten. Westerfeld selbst hat nur noch ein Hotel und eine Gaststätte, aber keine Einkaufsgelegenheiten mehr. Die Bürger sind allerdings durch die relativ nahe an Westerfeld gelegenen Fachmärkte gut versorgt. Für die aperiodische Güterversorgung ist neben Bad Homburg (Teilfunktionen Oberzentrum) vor allem das Main-Taunus-Zentrum von großer Bedeutung für Neu-Anspach.

- Im Bereich der Schulen gibt es zwei Grundschulen und eine Gesamtschule mit Oberstufe. Eine der Schulen wurde jetzt auf eine Kapazität von 1500 erweitert. Die Konzentration kommt darin zum Ausdruck, dass 23,9 Prozent der Befragten weiterführende Schulen fußläufig erreichen können, was bei einem Durchschnittswert von 10,8 Prozent den höchsten Wert aller Fallstudien darstellt. Auch bei den Grundschulen ist der Anteil mit 35,7 Prozent der Befragten, die diese fußläufig erreichen können, von allen Fallstudien am höchsten.
- Die Stadt gilt als besonders jung, was die Infrastruktur maßgeblich prägt. So hat Neu-Anspach als eine der wenigen Städte Hessens ein Kleinkindbetreuungszentrum (U3-Kita). Insgesamt ist die Erreichbarkeit der Kindergärten hoch: Hier liegt der Anteil fußläufig erreichbarer Einrichtungen bei 50,9 Prozent und ist damit in keiner Fallstudie höher.
- Im Bereich der Gesundheitsversorgung nutzen die Neu-Anspacher das Krankenhaus in Usingen, das in 15 Minuten erreichbar ist; für Geburten wird nach Bad Homburg gefahren. Insgesamt ist die ärztliche Versorgung im Fallstudienvergleich solide. Im Bereich der Apotheken wird sogar der Spitzenwert aller Fallstudien erreicht: für 41,7 Prozent der Befragten ist eine solche fußläufig erreichbar. Zahnärzte und ein Augenarzt sind vorhanden, allerdings fehlen Urologen und vor allem Kinderärzte. Da im benachbarte Wehrheim ein Kinderarzt ansässig ist, gilt jedoch der Bedarf für den Landkreis aus Sicht der kassenärztlichen Vereinigung gedeckt. Im Hauptort befindet sich ein Altersheim und eine Einrichtung für betreutes Wohnen. In dessen Einzugsbereich könnte allerdings perspektivisch ein Problem bei der Hausarztversorgung entstehen, wenn der jetzt vorhandene Arzt, der als "Halb-landarzt" bezeichnet werden kann, in den Ruhestand geht.
- Außer Rod am Berg haben alle Ortsteile eine eigene Feuerwehr. Lediglich im Bereich Polizei und Notfalldienst fällt das Fehlen eines lokalen Angebotes auf, 90 Prozent der Befragten gaben an, diese Leistungen in Nachbarorten erreichen zu können. Auffallend ist zudem der relativ geringe Wert von Neu-Anspach bei der Versorgung mit Grünanlagen: 31,3 Prozent gaben an, diese in Nachbarorten zu

nutzen (19,5 Prozent im Durchschnitt), was allerdings auch auf die hohe Ausstrahlungskraft des Kurparks im benachbarten Bad Homburg zurückzuführen sein dürfte.

- Der hohe Anteil an schnellem Internet ist ein weiterer Beleg für die zentrale Lage und die relative Jugend der Stadt: 50 Prozent der Befragten gab an, über einen schnellen Internet-Anschluss zu verfügen, der höchste Wert aller Fallstudien, nur 5 Prozent verfügen überhaupt keinen Internet-Anschluss.
- Im schienengebundenen Regionalverkehr verkehrt derzeit die Regionalbahn morgens im 15 Minuten-Takt. Von den Fallbeispielen hat die Regionalbahn in Neu-Anspach mit Abstand die höchste Bedeutung: 26,5 Prozent der Befragten gaben an, den Regionalbahnhof fußläufig erreichen zu können, im Durchschnitt aller Fallstudien sind es nur 8 Prozent.
- Die Bedeutung des Verkehrsträgers Fahrrad ist dagegen sehr gering: nur 6,5 Prozent der Befragten gaben an, dieses Verkehrsmittel zu nutzen. Die bewegte Topographie dürfte einen der wichtigsten Hemmnisgründe hierfür darstellen.

Das bei den offenen Fragen gewonnene Bild ist für Neu-Anspach recht eindeutig: Mit weitem Abstand ist es die Landschaft, die die Befragten zu den Standortqualitäten des Ortes zählen. Es folgen die Freizeit-, Kultur- und Sportangebote. Die Zentrumslage und Familienfreundlichkeit werden ebenfalls relativ häufig als Stärken der Stadt genannt (siehe auch Anhang 6.3).

Wenngleich die Verkehrsanbindung ebenfalls häufiger auf der Positivseite der Bewertung genannt wird, so zählt sie dennoch auch zu den am meisten genannten Defiziten. Auffallend ist auch, dass das Stichwort Stadtentwicklung besonders häufig bei den negativen Faktoren genannt wird. Auch Defizite im Freizeit- und Kulturangebot werden bemerkt. Am häufigsten wird jedoch die Unzufriedenheit mit Politik und Verwaltung artikuliert. Dies wird auch durch die direkte Abfrage dieses Kriteriums bestätigt: Nur knapp 39 Prozent der Befragten waren mit Politik und Verwaltung sehr zufrieden oder eher zufrieden. Bei einem Durchschnitt von gut 50 Prozent in allen Fallstudien war dies der geringste Zufriedenheitswert.

Abbildung 2.18: Neu-Anspach Besonders gut gefällt...



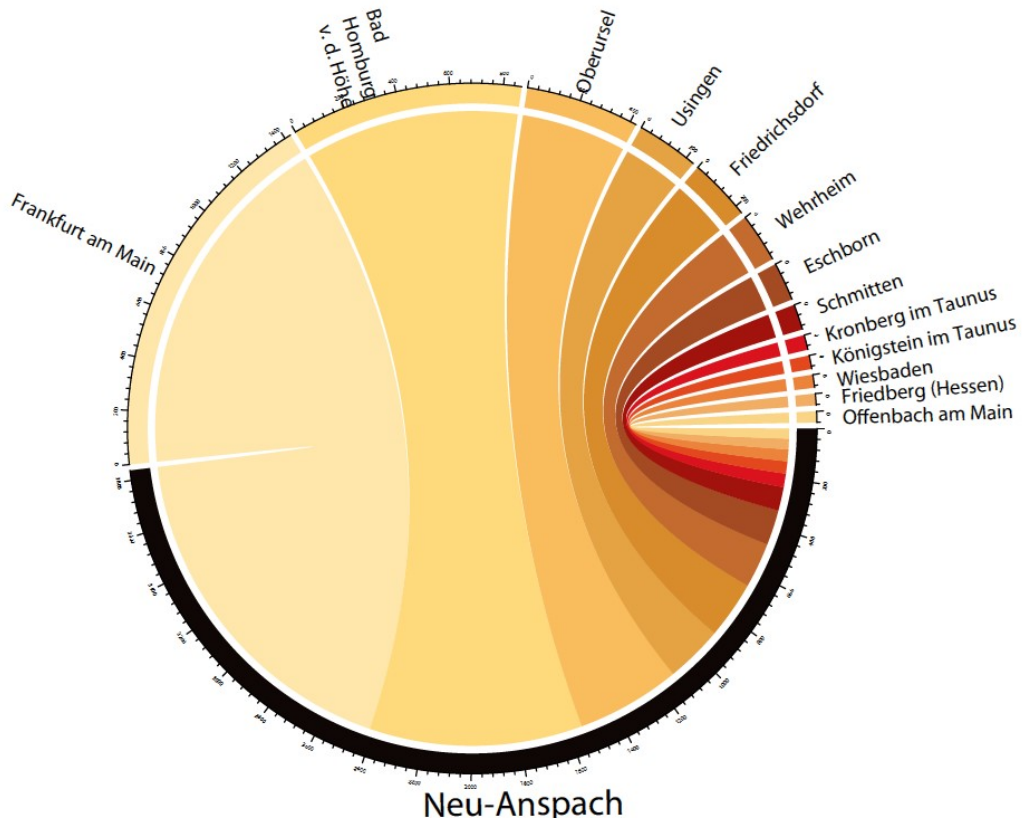
Größte Probleme



Quelle: IfS/cK, eigene Erhebung

Die Auspendlergrafik zeigt die absolute Anzahl aller Auspendler aus Damme, ablesbar an dem schwarzen Kreisbogen von rechts nach links und die wichtigsten, d. h. Top 2,5% der Zielgemeinden in den farbigen Kreissegmenten an. Die Anzahl der Auspendler in die jeweiligen Zielgemeinden ist auf der Skalierung ablesbar, die Zielgemeinden sind absteigend von links nach rechts angeordnet. Je größer die Kreissegmente und die absoluten Zahlen, desto größer sind die Verflechtungen zwischen Aussiedler- und Zielgemeinde.

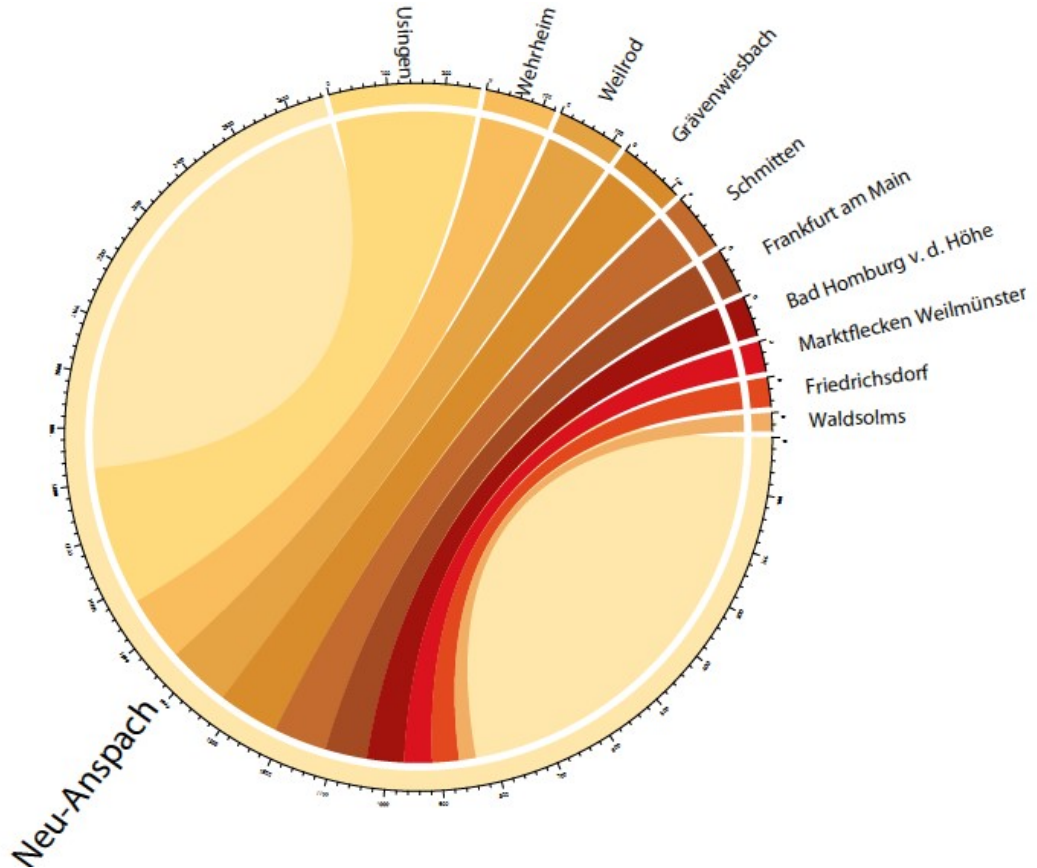
Abbildung 2.19: Auspendler aus Neu-Anspach



Quelle: IfS/cK, eigene Erhebung

Die Einpendlergrafik bildet die gesamten Arbeits-Pendelverkehre Dammes ab: die beiden äußeren Kreissegmente stellen die Binnenpendler dar. Um hier eine absolute Anzahl zu bekommen, müssten die Skalenwerte addiert werden. Je größer die absolute Binnenwanderung, desto geringer sind somit die absoluten Einpendlerzahlen.

Abbildung 2.20: Einpendler nach Neu-Anspach



Quelle: IfS/cK, eigene Erhebung

Aus der Gegenüberstellung wird deutlich, ob es sich um eine Auspendler- und Einpendlerstadt handelt und mit welchem Ziel- bzw. Quellgemeinden die größten Verflechtungen bestehen. Ebenso ist zu erkennen, wie stark der lokale Arbeitsmarkt von den Binnenpendlern als Arbeitsstätte genutzt wird. Neu-Anspach ist eine Auspendlerstadt mit Ausrichtung vor allem auf Frankfurt a. Main und Bad Homburg v.d. H. Einpendler kommen aus dem engeren und dem nordwestlichen Umland.-

2.4 Ergebnisse der Akteursgespräche

Status-Quo-Bewertung und aktuelle Entwicklung

Die Einschätzung der gegenwärtigen Situation bzw. der Entwicklung der vergangenen Jahre durch die Gesprächspartner bestätigt und ergänzt die Status Quo-Betrachtung.

Während die Straßenanbindung gut ist und kaum noch optimiert werden kann, bestehen in der regionalen Schienenanbindung von Neu-Anspach in Richtung Frankfurt noch Defizite. 2022 ist hier eine erste Verbesserung zu erwarten, denn dann wird die S5 Neu-Anspach direkt anbinden und es könnte der Hauptbahnhof Frankfurt/Main in 40 Minuten erreicht werden. Ein Grundproblem der ÖPNV-Struktur im Rhein-Main-Gebiet bleibt danach dennoch bestehen und wirkt sich auch auf Neu-Anspach aus: Da alle Züge aus dem Norden zunächst über Frankfurt/Hauptbahnhof fahren müssen, ist die Anbindung von Neu-Anspach vor allem zu den tangentialen dezentralen wichtigen Arbeitsorten im Nordwesten und Westen der Region (z. B. Eschborn, Höchst) ungünstig, die Nutzung des Autos bleibt hierbei oft erforderlich. Erst die mittelfristig geplante Regionaltangente West würde für Pendler in Randgebieten eine Fahrzeitreduzierung mit sich bringen, weil dann das Nadelöhr des Frankfurter Hauptbahnhofs für S-Bahn-Nutzer ausgespart werden könnte.

Trotz der Zuzüge der letzten Jahre bleibt aber zumindest in einigen Ortsteilen die Überalterung ein Thema. Wohnungsleerstände sind jedoch nicht zu verzeichnen. Auch funktional veraltete Wohnungsbestände aus den 1960er bis 1980er Jahren gehen an den Markt. Insgesamt hat der Entwicklungsdruck auf Neu-Anspach in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Im Vergleich auch mit den anderen Kommunen aus dem Usinger Land hat sich hier in den letzten Jahren ein merklich zahlungskräftigeres Klientel niedergelassen. Vor allem bezahlbares Wohnen ist daher in der Stadt ein Thema. Die gemeinnützige Wohnungsbau Hochtaunus verfügt an vier Standorten über Sozialwohnungsbestände, zwölf neue Wohneinheiten sollen konkret entstehen. Auch im gewerblichen Bereichen wurden zwar Flächen für große Erweiterungen ortsansässiger Betriebe bereitgestellt, sind jetzt aber die Flächenreserven erschöpft, so dass Flächenanfragen von außen z. T. nicht erfüllt werden konnten.

Bereits jetzt hat der anhaltende Zuzugsdruck zu einem steigenden Bedarf der Betreuungsinfrastruktur geführt. Obwohl die Stadt durch Zuzüge zusätzliche Steuern einnimmt, entstehen durch diesen Infrastrukturbedarf Kosten. Hier kritisiert der Bürgermeister die Finanzpolitik des Landes. Zum einen wurde der kommunale Finanzausgleich zu Lasten der ballungsraumnahen Kommunen ausgerichtet. Es wurden Mittel in die strukturschwachen Landesteile gelenkt, die aber die dortigen Bevölkerungsrückgänge nicht stoppen können. Die Finanzmittel wurden den Kommunen entzogen, wo die Infrastrukturbedarfe steigen. Auch die Ankündigung der hessischen Landesregierung, ab Oktober 2018 nach dem Vorbild von Rheinland-Pfalz kostenfreie Kita-Plätze zur Verfügung zu stellen, führt vor allem für die Kommunen zu erheblichen Belastungen. Lag früher die Landesunterstützung für einen Kita-Platz bei 25-30 Prozent, so ist sie auf jetzt nur noch 16 Prozent ge-

sunken. Bei Kosten für einen Halbtagsplatz in Höhe von 450-500 Euro bleibt ein zusätzliches Finanzierungs-Delta von 50 Euro pro Monat pro Platz für die Kommunen.

Die lokale Bindung der Bewohner ist vor allem in den alten Stadtteilen von Neu-Anspach vorhanden. In den neuen Stadtteilen war nach Einschätzung des Bürgermeisters am Anfang eine "Schlafmentalität" unübersehbar. Mittlerweile scheinen die Bürger dort aber stärker mit dem Ort verbunden, was an der Frequentierung der kulturellen Veranstaltungen sichtbar ist: Zwei Theatergruppen sind aktiv und es werden sogar Vernissagen von Bürgern getragen, ohne dass die Stadt hierbei initiativ sein muss.

Generell hat auch in Neu-Anspach das Thema Bürgerbeteiligung in Planungsverfahren an Bedeutung gewonnen. Ein Grund dafür waren die Erfahrungen beim Beschluss des Flächennutzungsplans zum Thema Windenergieanlagen. Auch dort war das Partizipationsparadoxon zu beobachten. Der Bürgerwiderstand formierte sich spät, das Bürgerbegehren scheiterte wegen der Nicht-Einhaltung der Fristen. Ein Ratsbegehren führte dennoch zur Beendigung des Windkraftprojekts. Nach diesen Erfahrungen forderte die SPD eine grundsätzliche Verbesserung der Bürgerbeteiligung durch eine Bürgerbeteiligungssatzung nach dem Gießener Modell. Diese fand jedoch keine Ratsmehrheit.

Entwicklungspotenziale und Herausforderungen

Der Siedlungsdruck wird sich weiter verstärken, wenn (voraussichtlich im Jahr 2022) die S-Bahn Neu-Anspach erreichen wird. Um dem zunehmenden Siedlungsdruck entgegenzuwirken, sind bereits jetzt vor allem im Hauptort Innenverdichtungsmaßnahmen im Umfang von über 100 Wohneinheiten geplant. Konkreter vorangeschritten sind die Planungen für die Neue Mitte von Anspach. Bereits jetzt befinden sich in diesem Bereich wichtige öffentliche Gebäude: Bürgerhaus, Schulkomplex, Katholische Kirche, Freikirche. Nach den Planungen soll der vorhandene Marktplatz von allen Seiten her geschlossen werden, die vorhandene Bebauung wird durch Einzelhandel und Wohnen ergänzt. Im Magistrat wurde jetzt der Beginn der Bürgerbeteiligung für diese Planungen beschlossen.

Neben der Schaffung von Wohnraum stellt die Finanzsituation der Stadt eine weitere Herausforderung dar. Diese hat sich strukturell in den letzten Jahrzehnten verschlechtert: zum einen durch die Abschaffung des Status Grundzentrum mit Teilfunktionen Mittelzentrum, den die Stadt früher inne hatte, zum andern durch die Neujustierung des hessischen Kommunalfinanzausgleichs zu Lasten der südhessischen Städte. Das Haushaltsdefizit wird als relativ hoch eingeschätzt, wenngleich die Stadt sich nicht unter dem Rettungsschirm befindet. Erst die seit 2012 anhaltende Konjunktur führte allmählich zur Stabilisierung des Haushaltes.

Kommunale Handlungsstrategien und Handlungsfelder für die Stadtentwicklung

Vor dem Hintergrund seiner Standortqualitäten "Nahe an Frankfurt – aber im Grünen und mit wenig Fluglärm" und dem dadurch zu erwartenden weiter ansteigenden Siedlungsdruck hat Neu-Anspach jetzt mit der Aufstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) begonnen. Dieses wird auch zu Zunahmen der im in Neuaufstellung befindlichen Regionalen Flächennutzungsplan ausgewiesenen Flächen führen. Gleichzeitig wird im Rahmen des ISEK auch das Thema Innenentwicklung angegangen. Ziel ist dabei ein moderates gesundes Wachstum, es werden aber keine offensiven Neuausweisungen geplant, die umfangreiche weitere Infrastruktur fordern würden.

Auch wenn bereits Erweiterungsflächen im Rahmen des ISEK identifiziert wurden, soll die Planung dennoch ergebnisoffen gestaltet sein. In dem Konzept wird die Bürgerbeteiligung eine wichtige Rolle spielen. Beteiligungsaktivitäten sollen forciert werden, um die Bürger in einem früheren Stadium zur Mitwirkung zu animieren. Zum Problem könnten vor allem neue Gewerbeflächen werden. Hier agiert der Regionalverband bislang eher restriktiv. Selbst die Flächen im Rahmen von Überlegungen zu einem gemeinsamen Gewerbegebiet mit Usingen wurden nicht akzeptiert.

Verhältnis zum Oberzentrum / Kooperation in der Region

Neu-Anspach liegt im Gebiet des Regionalverbandes Frankfurt Rhein-Main. Die Unterstützung durch den Verband wird als ausreichend empfunden.

Auf interkommunaler Ebene findet im Bereich der Verwaltungen eine Zusammenarbeit mit Usingen statt: Finanzbehörde, Ordnungsamt und Standesamt wurden zusammengelegt. Die interkommunale Zusammenarbeit wird im Rahmen des bestehenden Zusammenschlusses Usinger Land (Schmitten, Weilrod, Usingen) im Hochtaunuskreis weiter vertieft. Geplant ist die Übernahme des Stromnetzes und die Zusammenarbeit bei der Müllentsorgung. Für Programme der ländlichen Entwicklung kommt der Raum jedoch wegen seiner Ballungsraumnähe nicht in Frage. Intensiviert werden soll auch die Zusammenarbeit mit dem Hessenpark. Die Stadt ist Mitglied im Verband Taunus-Touristik. Ziel der Aktivitäten ist es auch, die Vernetzung der Gastronomie im Hessenpark mit den Ausflugslokalen mit regionaler Küche im 30-Minuten-Umkreis zu verbessern. Außerdem soll der Europatag Hessen im Jahr 2019 in den Hessenpark geholt werden. Aus Sicht des Bürgermeisters wäre eine Verbesserung des Radwegenetzes durch Main-Taunus-Touristik (insbesondere Pedelec-System) sinnvoll.

Abschließende Einschätzungen

Die Stadt Neu-Anspach ist auf dem Wege dahin, die ihr bereits seit den 1970er Jahren zugewiesene Funktion eines Entlastungsortes für den Kern des Rhein-Main-Raumes in Zukunft wieder verstärkt wahrzunehmen. Die ohnehin relativ gute Verkehrsanbindung wird sich in den nächsten Jahren mit dem direkten S-Bahn-Anschluss noch deutlich verbessern. Die Stadt hat erkannt, dass sie daher insbesondere dem erheblich gestiegenen Bedarf nach Wohnraum durch eine explizite Strategie des moderaten Wachstums Rechnung tragen muß. Die bisherigen moderaten Maßnahmen der Innenentwicklung reichen hierfür nicht aus. Daher ist der Ansatz eines umfassenden Integrierten Stadtentwicklungskonzepts folgerichtig, in dem sowohl Maßnahmen der Innenentwicklung als auch maßvolle Neuausweisungen von Wohnbau- und Gewerbeflächen erfolgen werden, also auch die Infrastrukturbedarfe ermittelt werden. In diesem Konzept sollten auch Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt besonderes Augenmerk genießen. Weiterhin sollte die Schaffung bezahlbaren Wohnraumes ein vordringliches Ziel des Stadtentwicklungskonzepts sein.

Jedoch dürfte eine solche Wachstumsstrategie nicht ohne Konflikte verlaufen. Es ist zu erwarten, dass sich die Widerstände gegen Siedlungswachstum, so wie es heute bereits in einigen der südlich des Taunus gelegenen Kommunen unübersehbar ist, auch im idyllischeren Hochtaunus formieren werden. Umso wichtiger ist daher, dass der Wunsch der politischen Spitze in Richtung einer intensiven Bürgerbeteiligung auch konkretisiert wird. Das Verhältnis zum Regionalverband lässt eine insgesamt kooperative Erarbeitung des Konzepts erwarten. Die Erprobung neuer Beteiligungsformen für "smart growth" hat hier eine große Bedeutung.

Zusammenfassung

Das im Fallstudienvergleich in seiner Bevölkerungsstruktur wohlhabende Neu-Anspach ist ein typischer Auspendlerort im prosperierenden Ballungsraum. Attraktiv ist es vor allem durch seine landschaftliche Umgebung. Es verfügt zwar über keine herausragende, aber dennoch über eine gute überörtliche Verkehrsanbindung und eine relativ gute infrastrukturelle Versorgung. Gleichwohl werden bei Verkehrsanbindung und Freizeit- und Kulturangeboten relativ häufig Defizite von den Befragten gesehen. Mit dem S-Bahn-Anschluss wird die Stadt in wenigen Jahren noch stärker an den Kern des Rhein-Main-Ballungsraumes rücken und, sofern die gesamtwirtschaftliche Lage dies ermöglicht, der Wachstumsdruck noch stärker ansteigen.

Die relativ starke Unzufriedenheit der Befragten mit Politik und Verwaltung und allgemein dem Aspekt der Stadtentwicklung unterstreicht in Kombination mit dem steigenden Entwicklungsdruck das Erfordernis des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts, das jetzt be-

gonnen wird. Wenn Neu-Anspach in diesem Rahmen eine ausgewogene Entwicklung der Verdichtung im Innenbereich und in Zusammenarbeit mit dem Regionalverband maßvollen Flächenneuausweisungen gelingt, ausreichend bezahlbarer Wohnraum geschaffen wird und tragfähige Finanzierungsmodelle für die erforderlichen Infrastruktureinrichtungen erarbeitet werden und sich die finanzielle Situation weiter konsolidiert, hat die Stadt gute Chancen, von der sehr hohen Entwicklungsdynamik der Rhein-Main-Region zu profitieren, dennoch aber den Charakter als Ort in landschaftlich attraktiver ruhiger Umgebung zu erhalten. Ansatzpunkte für die weitere Entwicklung des naturnahen Freizeitangebots mit den Umlandgemeinden sind ebenfalls ausreichend vorhanden. Entscheidend wird sein, inwieweit es gelingt, die weitgehend von einer Pendlermentalität geprägten Einwohner weiter für die Entwicklung des Ortes zu engagieren, insbesondere auch im Rahmen des jetzt begonnenen Prozesses für ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept.

Quellennachweis Fallstudie Neu-Anspach

Einzelgespräche:

- Einzelgespräche:
- Thomas Pauli, Bürgermeister

Gruppengespräch:

- Thomas Pauli, Bürgermeister
- Viola Feldmann, Stadtplanungsamt
- Bernhard Büttner, Magistrat
- Elisabeth Schade (PLAN ES Gießen)