

Über die künftige Bedeutung der Kleinstadt

Von Hannes Karasek

Die Kleinstadt nimmt in den deutschen Landen einen besonderen Platz ein. Mit Scherz, Satire und Ironie, liebevoll und gehässig werden ihr Wesen und ihre Eigenart geschildert.

Der Begriff „Kleinstadt“ läßt sich weder auf Grund der Einwohnerzahl, der räumlichen Ausdehnung oder des steuerlichen Aufkommens oder auf eine andere Weise exakt festlegen. Die geschichtliche und wirtschaftliche Entwicklung zusammen mit den geographischen Voraussetzungen und dem Wesen der Bewohner bestimmen, ob einer Siedlung dieser Rang zuerkannt werden muß.

Heute sind in erster Linie die Wandlungen wichtig, die das technische Zeitalter brachte. Viele Großstädte waren 1800 noch Dörfer oder Kleinstädte. Aschaffenburg hatte 1871 mit 9200 Einwohnern wenig mehr als heute Miltenberg. Im ausgehenden Mittelalter übertraf das Steueraufkommen Miltenbergs dasjenige Aschaffenburgs, das erst im Zeitalter der Eisenbahnen zur beherrschenden Industriestadt am bayerischen Untermain wurde. Das Dorf Leverkusen wurde durch die Bayer-Werke zur Stadt, an der Volkswagenstadt Wolfsburg führen 1945 die amerikanischen Panzer vorbei, weil sie auf ihren Landkarten nicht verzeichnet war.

Statistisch kann nur festgestellt werden, daß die Bevölkerung der Kleinstädte in den letzten 150 Jahren weniger rasch zunahm: Miltenberg hatte 1800 etwa 2900 Einwohner, 1880 nach dem Anschluß an die Eisenbahn waren es 3680, 1900 3800, 1939 4800, dann erfolgte nach 1945 ein Anstieg auf 8506 im Jahre 1959. Aschaffenburg, das bei der Angliederung an Bayern 1814 etwa 6000 Einwohner hatte, war dagegen 1955 auf 53 087 angewachsen.

Manche Kleinstadt wird von Dörfern und Märkten an Einwohnerzahl übertroffen. Von den vier Städten, die landesherrlicher Wille am Kocher auf einer Strecke von nur 16 km zwischen Künzelsau und Sindringen schuf, erlangte allein erstere Bedeutung. Städte im Bereich von Großstädten, wie Lauf, Hersbruck u. a. im Umkreis von Nürnberg erfuhren eine starke Zunahme der Bevölkerung und der wirtschaftlichen Kraft, die Zuwanderung übertraf immer die Abwanderung.

Im vortechnischen Zeitalter war die Kleinstadt der politische, kirchliche, wirtschaftliche und kulturelle Mittelpunkt eines bestimmten, überschaubaren Bezirkes. Starke zentripetale Kräfte banden dessen Bewohner an ihre Stadt. Dort hatte der Vertreter der weltlichen Macht seinen Amtssitz, dorthin gingen die Steuern und Abgaben, dort wurde Recht gesprochen; Kirchen, Klöster und Stifte sorgten für das Seelenheil, Arzt und Apotheke halfen gegen die Bresthaftigkeit des Leibes.

War aber auch das Tor zur Welt. Miltenbergs Bedeutung beruhte bis zum Unheil des dreißigjährigen Krieges auf seiner Vermittlerrolle von Franken zum Rhein als kurmainzer Zollstätte, als Stapelplatz und als Einschiffungsort für die Pilger, die zum heiligen Köln und nach Aachen zogen.

Diese zentrifugalen und zentripetalen Kräfte hielten sich das Gleichgewicht. Der dreißigjährige Krieg beendete die ruhige Entwicklung, in dem er die Kraft der kleinen Städte besonders brach. Noch im Anfang des 19. Jahrhunderts lagen in manchen Orten die Brandstätten wüst.

Die große Wende brachte Napoleon. Rücksichtslos zerriß der Korse alte Bindungen. Über 800 Jahre gehörte das Untermaingebiet zu Mainz; jetzt wechselte Miltenberg innerhalb 13 Jahre viermal den Landesherrn. Die Stadt wurde isoliert: Grenzen und Zollschranken versperrten den Weg nach Mainz, die Straße nach Würzburg führte durch Baden und die neue Landeshauptstadt München lag unerreichbar fern. Dieser Eingriff ist heute noch nicht vernarbt und manche wirtschaftlichen und auch kulturellen Bestrebungen sind nach Frankfurt zu ausgerichtet.

Bei Beginn des technischen Zeitalters versuchten überall rührige Unternehmer eine Industrie aufzubauen. Durch die unglückliche Realteilung — noch heute haben am Untermain 47,8% der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe eine Größe unter 2 ha — boten sich hier billige Arbeitskräfte an. Unter der engherzigen staatlichen Bevormundung hatten diese Anfänge einer Industrie besonders in den Kleinstädten zu leiden, so daß diese für viele tüchtige Unternehmer und fleißige Arbeiter nur das Sprungbrett für die Auswanderung nach Übersee wurde. Fast jede alte Familie in den Städtchen und Märkten des Untermain hat Verwandte in den Vereinigten Staaten.

Als endlich die Zollschranken fielen, waren viele alte Bindungen abgerissen, die alten Rechte erloschen. Der Anschluß an die Eisenbahn brachte endlich Besserung. Gleichzeitig nimmt in vielen Orten die Bevölkerung sprunghaft zu.

Den 2. Weltkrieg überstanden die Kleinstädte meist gut, nur wenige, wie Gemünden oder Waldenburg, wurden fast völlig zerstört. Damals suchten in ihnen viele Menschen Zuflucht. Zuerst kamen die Evakuierten der Großstädte. Noch heute stehen in Miltenberg die häßlichen Baracken der „Düsseldorfer Siedlung“. Betriebe, Verwaltungen und Behörden wurden hierher „verlagert“. Eines Tages wurden die ersten Heimatvertriebenen „eingeschleust“. 1948 betrug die Einwohnerzahl des Landkreises Miltenberg 36 809, darunter 10 460 sog. Flüchtlinge. Ihre schematische Verteilung nach dem verfügbaren Wohnraum berücksichtigte nicht Herkunft, Konfession und Beruf.

Zum zweiten Mal innerhalb weniger Jahrzehnte änderte die Stadt ihr Aussehen. Als der Bahnhof gebaut wurde, bildete sich dort ein kleiner Siedlungskern, später entstanden unmittelbar vor den Mauern Industriebetriebe und einzelne „Villen“. Jetzt nahm der Wohnraumbedarf gewaltig zu: 1945-57 wurden im Landkreis Miltenberg 1216 Wohnungseinheiten erstellt. Durch die zahlreichen Ein- und Zweifamilienhäuser dehnte sich die Stadt, die geschlossene Siedlung zerfloß. In der Südwestecke des Mainvierecks wachsen drei Siedlungen an Miltenberg heran. Sie wollen politisch selbstständig bleiben, bilden aber sonst eine Einheit. Die zahlreichen Kleinstädte am Rhein werden in absehbarer Zeit ineinander übergehen, so daß ein einheitlicher Siedlungsraum zwischen Bingen und Koblenz entstehen wird, in dem die alten Stadtkerne nur verwaltungstechnische Bedeutung haben werden. Ähnlich wird es im Großraum Nürnberg-Fürth-Erlangen-Schwabach sein.

Neben anderen Kleinstädten entstanden Sateliten mit Kirchen, Schulen und Fabriken; das beste Beispiel ist Glashütte bei Wertheim.

1945 glaubte niemand an einen raschen Wiederaufbau der zerstörten Großstädte. Manche Betriebsverlegung des Kriegs entwickelte sich zu einem blühenden Zweigbetrieb, ostdeutsche Industriewerke ließen sich nieder und heute denken auf der Suche nach Arbeitskräften und Gelände viele Werke an die Verlegung von Teilen ihrer Produktion in die Kleinstädte.

Damit erhält hier die Wirtschaft nach einem oft beängstigenden Niedergang endlich den notwendigen Auftrieb. 1905 beschäftigte die Steinindustrie zwischen Miltenberg und Wertheim 2600 ständige Arbeiter, heute sind es nur 350. Früher konnte Klingenberg nicht nur auf die Erhebung von Steuern verzichten, sondern seinen Bürgern aus den Erträgen des Tonwerkes etwas auszahlen. Diese Zeit ist längst vorbei, so daß die Ansiedlung von Industrie notwendig war. Manche Orte nahmen die Chance vorbildlich wahr: im Landkreis Hersbruck stieg die Zahl der Betriebe 1945 - 49 von 14 auf 49.

Wirtschaftlich hat die Kleinstadt ihre ursprüngliche Unabhängigkeit verloren. Ihre Industrie ist der Gesamtwirtschaft eingefügt. Aber auch die Handwerker arbeiten nicht nur für die Bedürfnisse der Stadt und des Umlandes, sie nehmen gern Aufträge aus nahen Großstädten.

So verschwindet das alte Gleichgewicht zentrifugaler und zentripetaler Kräfte, indem die Kleinstadt immer mehr ihre Bedeutung als selbständiger Mittelpunkt eines Kleinraumes verliert.

Bestimmend dafür wird die Entwicklung der Verkehrseinrichtungen. Ohne Übertreibung kann gesagt werden, daß sie am meisten die Eigenart der Kleinstadt gefährden.

Bei der Währungsreform waren im Landkreis Miltenberg 1478 Kraftwagen zugelassen, am 1. 6. 1959 5185. Der Pendelverkehr zwischen Wohnort und Arbeitsstätte reicht bis in den Raum Frankfurt, also über 70 km. Immer mehr Großstädter suchen in den Kleinstädten im Eigenheim mit Garten Ruhe und einen festen Grund.

Für den Handel bedeuten die vielen und bequemen Verbindungen mit der Großstadt eine harte Konkurrenz. Die großen Angebote der Kaufhäuser locken. Der Kraftwagen verteilt die Güter schnell und ohne kostspieliges Umladen über einen weiten Raum. Großversandhäuser schicken regelmäßig ihre Angebote. Da auch die Dorfbewohner diese Möglichkeiten benützen, so verlieren der Handel und die Märkte in den Kleinstädten immer mehr an Bedeutung. Im Konkurrenzkampf mit der Großstadt erscheinen Selbstbedienungsläden und Kleinwarenhäuser in unseren Städten.

Die Post hat durch die Verbesserung der Nachrichtenübermittlung die Kleinstadt aus ihrer Isolierung befreit: durch den Selbstwählverkehr sind Tag und Nacht Verbindungen nach allen Richtungen möglich.

Durch die Verlegung und Auflösung von Amtsgerichten, Gefängnissen, Finanzämtern und anderen Behörden und durch die Errichtung von Zweigstellen der Kreditinstitute in den Dörfern minderte sich weiter die Bedeutung der Kleinstadt. Ob Garnisonen mit ihrer ständig wechselnden Belegung und die Großraumstationen der Landpolizei einen Ersatz bilden, muß sich erst erweisen.

Hat die Kleinstadt eine Zukunft? In der Vergangenheit haben Kleinstädte, wie etwa die Vorstadt Wöhrd unmittelbar vor den Toren Nürnbergs überraschend zäh ihre Eigenart erhalten. Vor der Zerstörung im letzten Weltkrieg fiel jedem auf, daß Wöhrd in seinem Aussehen mit Markt, Rathaus und Kirche etwas Eigenes war. Seine Bewohner waren sich auch dessen bewußt.



Hat die Kleinstadt ausgeträumt?
(Straße im alten Odsenfurt)

Heute verwischt sich diese Eigenart auch fern von Großstädten. Siedlungen, Straßen, Industrieanlagen und Schulen werden in Bebauungsplänen nach Grundsätzen geordnet, die wenig Rücksicht auf die Vergangenheit nehmen. Der Baustil ist überall gleich. In den Siedlungen stehen oft hypermoderne Kirchen, die in Großstädten nicht auffallen würden. Hier sucht man aber bei manchem Experiment vergeblich das Gefühl, das für unsere Vorfahren selbstverständlich war: ihre Kirchen waren erhöhende und sammelnde Mittelpunkte des Ortes und der Landschaft.

Mit großem Aufwand werden überall neue Schulhäuser gebaut, die im Ortsbild eine ähnliche Dominante einfügen wie früher Schloß oder Amtshaus. Die meist ortsfremden Architekten benutzen überall die gleichen Formen, so daß sich keine besonderen städtebaulichen Eigenarten ergeben.

Freundlich empfangen früher Gärten und einzelne Gebäude an der baumbeholdenen Straße den Wanderer und geleiteten ihn zum Stadttor. Er wußte, daß hinter den Mauern ein Gemeinwesen lag, das in jeder Beziehung etwas Eigenes darstellte. Heute sind überall die gleichen Tankstellen, die gleichen Reklametafeln, die gleichen Siedlungen. Erst in der „Altstadt“ kann man die Eigenart des Städtchens spüren. Man braucht aber die Gelassenheit, die Goethe als Grundlage des Reisens ansieht, um sie zu finden. Wer schnell durchreist, sieht bestenfalls Spitzwegromantik und von den 110 000 Gästen, die 1957 im Durchgangsverkehr nach Miltenberg kamen, hatten nur die Gaststätten und die Andenkenindustrie Nutzen.

Um diese Menschenmassen anzulocken wird das Stadtbild erhalten; Verkehrsvereine versuchen auch alte Bräuche den Gästen zu zeigen. Für die Kleinstadt selbst ist wichtig, ob diese Dinge ihr selbst dienen. Die Grenze zwischen echtem und falschem Brauchtum ist labil. Es scheint so, daß die spärlichen Reste echten Brauchtums: das Turmblasen an den hohen Festen um die Jahreswende und andere Sitten von den Einheimischen dann geübt werden, wenn sie unter sich sind. Ähnliches gilt auch von den Festspielen.

Die Kulturpflege in den Kleinstädten ist heute schwer. Das Laienspiel, die Musikpflege in den Liebhaberorchestern und Gesangsvereinen leiden unter Funk, Film und Fernsehen, die nicht nur die eigene Initiative zerstören, sondern auch falsche Maßstäbe für die Kritik bringen. Es ist ein sehr großer Idealismus nötig, Kulturpflege zu treiben und mehr denn je braucht die Kleinstadt den Lehrer, der die Orgel spielen, den Gesangsverein dirigieren kann und auch sonst sich einsetzt.

Man darf die Bedeutung der kleinen Städtchen für das gesamte Kulturleben nicht unterschätzen. Viele Berühmte der Bühne begannen in den Wanderbühnen. Heute ist es durch die Besucherorganisationen der großstädtischen Bühnen, die etwa die Miltenberger nach Frankfurt holen, unmöglich für örtliche Veranstaltungen genügend Besucher zu finden. Damit verliert der künstlerische Nachwuchs die Möglichkeit, seine Kräfte zu erproben.

Viele Kleinstädte haben Heimatmuseen. Es ist einfach, sich über verstaubte Tschakos und alte Regenschirme lustig zu machen. Die ehrenamtlichen Pfleger dieser Sammlungen sind über solche Entgleisungen erhaben. Auch in der Kleinstadt schwindet das Verständnis für das Alte. Die zerfetzte Fahne des Schützenvereins, die wurmstichige Zunfttruhe oder die bürgerliche Stube wollen nicht als hohe Kunst gewertet werden. Wer in Kleinstädten herumhorcht, wird aber überrascht sein, wie die Menschen an diesen Museen hängen, viel mehr als viele Großstädter an ihren mustergültigen Sammlungen.

Es ist eine Aufgabe des Staates, Mittel zur Erhaltung des örtlichen Kulturgutes zu geben. Wie wichtig dies ist, mag das Beispiel einer Kleinstadt, deren Namen schamhaft verschwiegen sei, zeigen, wo nach 1945 wertvolle Teile des sachgemäß ausgelagerten Archivs zum Anschüren verwendet wurden. Die Kleinstädte können keine hauptamtlichen Kräfte für die Betreuung der Heimatmuseen, Archive und Bibliotheken anstellen, um ehrenamtliche Mitarbeiter zu finden und eine dauernde Anteilnahme der Bevölkerung zu erhalten, ist es aber nötig, daß die Großstädter nicht in dummer Überheblichkeit auf die kulturellen Bestrebungen in der Kleinstadt herabschauen.

Während des Krieges und nach 1945 verschwanden viele Lokalzeitungen. Als Kopfblätter großer Zeitungen fristen sie heute ihr Dasein. Die bessere Unterrichtung über die Vorgänge in der Welt wurde oft durch die Einschränkung des heimatlichen Teils erkauft. Die alten Jahrgänge dieser Zeitungen enthalten viel heimatkundliches Material, das kaum ausgewertet wurde. Das Zusammengehörigkeitsgefühl der Kleinstädter zeigt sich in der Anteilnahme, mit der heute solche Beiträge gelesen werden. Die Verdienste eines heimatbewußten Schriftleiters sind unermesslich. Diese Aufsätze und das Wirken der Organisationen zur Heimatpflege, zu denen hier auch unser Frankenbund zu zählen ist, haben nach dem Krieg wesentlich dazu beigetragen, daß die Neubürger in den kleinen Städten eine echte Heimat fanden.

Noch vor dem zweiten Weltkrieg führte manche ehrwürdige Lateinschule ein bescheidenes Dasein. Heute ist sie eine blühende Vollenanstalt. 1910 erbaute Miltenberg ein Progymnasium für etwa 150 Schüler, jetzt werden am Gymnasium mit Oberrealschule über 750 Schüler von 35 hauptamtlichen Lehrkräften unterrichtet.

In der Erfassung der bildungsfähigen Jugend ist den Kleinstädten eine neue, wichtige Aufgabe erwachsen. Berufsschule- Mittel- und höhere Schule haben hier im Mittelpunkt eines überschaubaren Raums ihren natürlichen Standort. Ähnliches gilt für die Einrichtungen der Erwachsenenbildung. Im Bildungswesen haben die Kleinstädte heute eine ungeheure Bedeutung erlangt.

Die künftige Entwicklung der Kleinstädte läßt sich noch nicht absehen. Stärker als früher ist sie für politische und wirtschaftliche Schwankungen anfällig. Die Wanderungen dieses Jahrhunderts haben ihren Bevölkerungsaufbau geändert. Alt- und Neubürger sind dabei sich zu finden. Für das Kulturleben wird es besonders wichtig sein, wer dabei die Initiative übernimmt. Eigenartigerweise scheinen das fast überall die „Zugereisten“ zu sein! Dagegen erweisen sich in der Mundart die Alteingesessenen als bestimmend. Im politischen und wirtschaftlichen Leben, das heute mit ganz anderen Dimensionen rechnet als noch um die Jahrhundertwende, hat die Kleinstadt ihren alten Rang verloren. In den äußeren Lebensformen besteht kein Unterschied mehr gegenüber der Großstadt.

Obwohl der Sog des Großstädtischen und der Massenkultur übermächtig erscheint, so dürfte den Kleinstädten doch eine Aufgabe in Zukunft in immer stärkerem Maße zuwachsen: viele werden hier fern vom Getriebe ihres Arbeitsortes den Platz finden, wo sie in Ruhe auf eigenem Grund leben und dabei ein wenig Eigenart zeigen können. Bedeutsam ist, daß besonders die jüngere Generation diese Empfindung hat. So wird die Kleinstadt im Umbruch der Zeit nicht als Kuriosum aus der Vergangenheit erhalten bleiben, sondern sie wird eine lebensnotwendige Funktion haben.



Straßenbauer und Landschaft

Gedanken zum Autobahnbau im Spessart von Hans Lorenz

Immer wieder wird die Sorge ausgesprochen: Was mögen die Ingenieure mit dem Spessart machen, wenn sie mit ihren Baggern und ihren Sprengmeistern anrücken, und wie mag es aussehen, wenn sie wieder abgezogen sind? Gerade darüber soll eingehend gesprochen werden. Man weiß, daß man auf einer Straße oder Autobahn schon Probefahrten machen kann, ehe sie gebaut ist. Man kann sie aber auch schon betrachten, noch ehe der erste Spatenstich erfolgt ist; nicht nur in Modellen. Modelle geben einen guten Überblick, aber sie zeigen kaum, wie die Strecke von der Fahrbahn aus sich dem Blick darbietet. Modelle sind auch teuer und nur mit größerem Zeit- und Kostenaufwand zu ändern, wenn man Verbesserungsmöglichkeiten für die Linienführung gefunden hat. Schließlich kann man sie weder den Berichten an die verantwortlichen Stellen beifügen, noch kann man sie leicht zu Besprechungen mitnehmen. Es gibt aber ein anschauliches Mittel, das diese Nachteile nicht hat. Das sind maßstäblich genaue Perspektiven.

Auch beim Hochbau benützt man Perspektiven, aber man hat keine Ansichten darzustellen mit kilometertiefem Blickraum, für den alle Reißschieben zu kurz und alle Zeichentische zu klein sind. Da hilft ein rechnerisches Verfahren, das ein Ingenieur und an anderer Stelle ein Architekt erdacht und bei der Autobahn eingeführt haben. Es zeigt den Weg, wie man