

Zentrale Kleinstädte und landschaftsbezogene Erholung

Interessenausgleich im Kontext der Metropolregion? Das Fallbeispiel Kinzigtal

Inga Bolik, Yane Marie Conradi, Kristina Eppe, Christl Wittmann

Disziplinäre Reflexion

Die funktionalen Zusammenhänge sowie sozialräumlichen Dynamiken zwischen Kleinstädten und ihren größeren Nachbarkommunen im Kontext von Metropolregionen sind häufig Gegenstand der aktuellen Diskussion in Stadt- und Regionalforschung. Der folgende Beitrag möchte sich diesem Themenkomplex von einer weiteren Perspektive nähern und verknüpft dazu unterschiedliche Ansätze und Sichtweisen aus der Stadt- und Landschaftsforschung sowie der Tourismuswissenschaft. Ziel ist es, die Möglichkeiten einer regionalen Erholungsinfrastruktur als Teil des metropolitanen Interessenausgleichs aufzuzeigen. Dabei soll der, in der Kleinstadtforschung oft bemängelten, Großstadtfixierung im Rahmen der Stadtforschung durch die Neuausrichtung der Forschungsperspektive von der Großstadt auf kleine Städte ein anderer Zugang entgegengesetzt werden. Der Artikel fragt daher bewusst nach dem Beitrag zentraler Kleinstädte zur landschaftsbezogenen Erholung im Kontext der Metropolregion sowie den Potenzialen dieser regionalen Erholungsinfrastrukturen für zentrale Kleinstädte. Untersucht wird dieser Themenkomplex am Fallbeispiel des Kinzigtals im hessischen Main-Kinzig-Kreis. Um ein besseres Verständnis der räumlichen Strukturen jenseits statistischer Abgrenzungen, der Verknüpfungen innerhalb der Metropolregion sowie der Beziehungen der Kommunen ins Kinzigtal zu erlangen, wurden die kleinstädtischen Strukturen mithilfe von explorativem Mapping, statistischen Daten, qualitativen Interviews mit kommunalen Vertreter_innen sowie anhand eigener Vor-Ort-Begehungen untersucht. Erste Erkenntnisse aus dem betrachteten Forschungskorridor lassen ein großes Potenzial hinsichtlich des Zusammenspiels zwischen zentralen Kleinstädten und regionaler Naherholung im Kinzigtal – auch im Sinne eines metropolitanen Interessenausgleichs – vermuten. Landschaftsbezogene Erholung kann in diesem Zusammenhang als ein Vermittler zwischen den Interessen zentraler Kleinstädte und ihren größeren Nachbarkommunen gesehen werden. Hierbei empfiehlt es

sich, das Thema Naherholung, das die lokale Bevölkerung im Fokus hat, zusammen mit regionalem Tagestourismus zu denken und dabei wechselseitige Synergien zu schaffen.

1. Einleitung

Zentrale Kleinstädte¹ stehen in einem dynamischen Austausch mit Metropolen in ihrer Nachbarschaft. Intensive Pendlerbeziehungen durch gute Verkehrsanbindung, erschwingliche Wohnangebote, aber auch die Einbindung in die Umgebung und daraus entstehende Möglichkeiten landschaftsbezogener Erholung werden oft als Standortvorteile von zentralen Kleinstädten angeführt (vgl. BBSR 2019: 8, 53; Magistrat der Stadt Wächtersbach 2021; Magistrat der Stadt Bad Soden am Taunus 2021). Auf der anderen Seite dient Landschaft im Ballungsraum aber oftmals auch dessen Versorgung mit notwendigen Infrastrukturen für Verkehr, Energie und Wasser sowie mit Gewerbe- und Logistikflächen, wodurch Emissionen und Flächennutzungskonkurrenzen entstehen können (vgl. Technische Universität Darmstadt 2021; Sieber 2021: 43). Auch sind Kleinstädte, die sich in der Nähe wachsender Metropolen befinden, von deren Wachstumsdruck betroffen, zum Beispiel durch die steigende Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeflächen bei einem bereits angespannten Grundstücksmarkt (vgl. BBSR 2019: 8, 75).

Darüber hinaus ist Landschaft in Ballungsraumnähe ebenso Freizeitziel von Besucher_innen aus der Region. Der regionale Tagestourismus hat in den letzten Jahren, nochmals verstärkt durch die Covid-19-Pandemie, zunehmend an Bedeutung gewonnen (vgl. Jiricka-Pürner/Brandenburg/Pröbstl-Haider 2020: 3–4; Roy/Sharma 2020: 6–13). Durch diesen Zuwachs erhöht sich auch der Nutzungsdruck auf die landschaftsbezogenen Erholungsinfrastrukturen, was zu weiteren Nutzungs- und Interessenkonflikten etwa zwischen Freizeitaktivitäten (wie Mountainbiking, Hunde ausführen) und sensiblen Naturschutzgebieten oder landwirtschaftlich genutzten Flächen führen kann (vgl. Bayerle 2021; Hebenstreit 2020; Pohl 2021; Zimprich 2020).

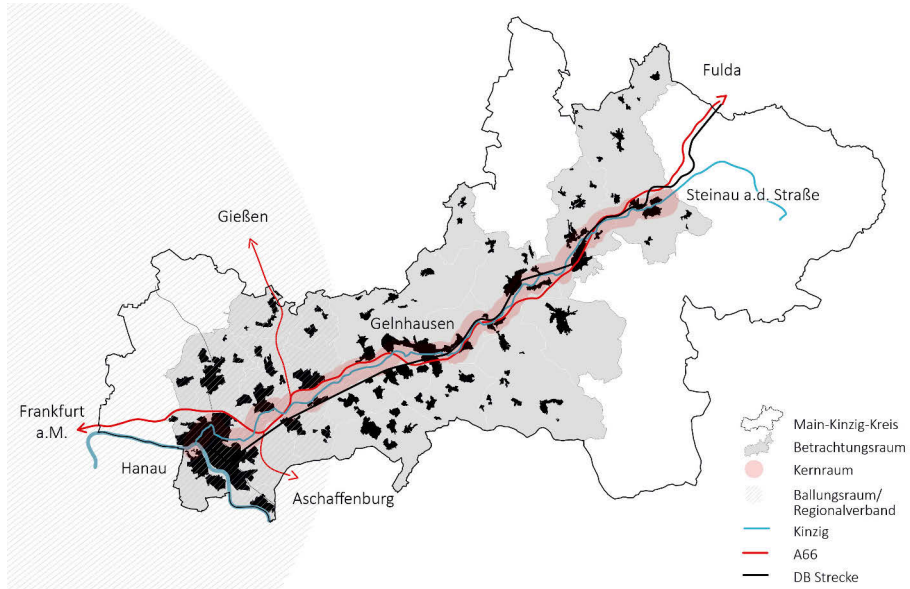
1 Der Begriff »zentral« stammt aus der laufenden Raumbearbeitung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und bezieht sich auf eine Abgrenzungsmethodik zur Lage von Gemeinden bzw. Gemeindeverbänden. Das BBSR unterscheidet diesbezüglich zwischen den vier Lagetypen »sehr zentral«, »zentral«, »peripher« und »sehr peripher«, die mithilfe eines Erreichbarkeitsmodells definiert werden. Eine »zentrale Lage« beschreibt demnach eine räumliche Nähe zu einer Metropole oder sonstigen Oberzentren und stellt somit einen Gegenpol zu einer »peripheren Lage« dar, die sich wiederum außerhalb von Agglomerationsräumen befindet (BBSR 2020c). Diese Abgrenzungsmethodik beruht auf einer großräumigen Betrachtung, sodass es hinsichtlich der faktischen Anbindung von zentralen Kleinstädten zu nahe gelegenen Zentren große Unterschiede gibt (BBSR 2019: 19).

Dieser Artikel beschäftigt sich mit einem möglichen Beitrag zentraler Kleinstädte zur regionalen Erholung sowie mit den Potenzialen dieser landschaftsbezogenen Erholungsinfrastrukturen für die betrachteten Kleinstädte. Im Fokus steht hierbei zunächst das Verknüpfen unterschiedlicher Ansätze aus den Bereichen Städtebau, Tourismus und Landschaftsplanung sowie das Aufzeigen neuer Perspektiven, die durch das interdisziplinäre Zusammendenken entstehen. Untersucht wird der Themenkomplex am Fallbeispiel des Kinzigtals im hessischen Main-Kinzig-Kreis im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Verbundforschungsprojekts NaTourHuKi.² Die Untersuchung fokussiert auf einen räumlichen Korridor entlang des Flusses Kinzig von Hanau bis Steinau an der Straße (siehe Abb. 1). Das Forschungsprojekt verortet sich innerhalb der Fördermaßnahme »Stadt-Land-Plus« im Cluster »regionale Gerechtigkeit«, weshalb der Interessenausgleich zwischen den betrachteten Kleinstädten und den nahe gelegenen Zentren der Metropolregion für die Forschungsarbeit von besonderem Interesse ist.

Landschaftsbezogene Erholung wird in diesem Zusammenhang als Ansatzpunkt für regionale Kooperationen und als möglicher Vermittler in bestehenden oder zukünftigen Flächennutzungskonflikten betrachtet. Hier stehen sich etwa die Siedlungsflächenentwicklung, der Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen, aber auch von geschützten Natur- und Landschaftsräumen, von landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie der steigende Bedarf an regionalen Erholungsangeboten gegenüber. Ein Ausgleich dieser konkurrierenden Interessen kann als ein wichtiger Beitrag im Kontext von Stadt-Land-Beziehungen gesehen werden.

2 NaTourHuKi steht für »Nachhaltiges Tourismuskonzept für Hanau und den westlichen Teil des Main-Kinzig-Kreises im Kontext des Regionalparks RheinMain«. Das zwischen Praxis und Forschung vermittelnde Projekt strebt die Entwicklung einer nachhaltigen Erholungsstrategie für einen räumlichen Korridor entlang des Kinzigtals von Hanau bis Steinau an der Straße an. Zu den beteiligten Institutionen gehören drei wissenschaftliche Einrichtungen (Technische Universität Darmstadt, Hochschule Heilbronn, Frankfurt University of Applied Sciences) sowie drei Praxispartner (Stadt Hanau, Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH, Spessart Tourismus und Marketing GmbH); vgl. www.natourhuki.de.

Abb. 1: Verortung des Betrachtungsraums



Quelle: I. Bolik, TU Darmstadt 2021

Um sich dem Themenkomplex der »landschaftsbezogenen Erholung« annähern zu können, ist eine begriffliche Definition und Differenzierung der beiden Pole Naherholung und Tagestourismus notwendig und somit Bestandteil der Untersuchung (siehe Exkurs in Kap. 2.2). Aufgrund zahlreicher Querschnittsthemen sind die Disziplinen »Freizeit und Erholung« und »Tourismus« eng miteinander verbunden (vgl. Smith/Godbey 1991: 85–86; Moore/Cushman/Simmons 1995: 68), wodurch die Abgrenzung von Tagestourismus und Naherholungsaktivitäten oftmals schwierig ist. Naherholungsgebiete sind häufig zugleich touristische Destinationen, die als Tagesausflugsziele infrage kommen, wie etwa Nationalparks (vgl. Smith/Godbey 1991: 97).

Hinzu kommt, dass die Disziplin »Tourismus« häufig als Wirtschaftszweig betrachtet wird, während bei »Freizeit und Erholung« eher eine soziale Prägung erkennbar ist und das gesellschaftliche Wohlbefinden im Mittelpunkt steht (vgl. Moore/Cushman/Simmons 1995: 79). Im Kontext des vorliegenden Beitrags bildet letztere Funktion von Tagestourismus bzw. Naherholung den Fokus. Diese harmoniert auch mit der Interpretation von Naherholung aus Sicht der Landschaftsplanung, die diese vorrangig im Sinne ihrer Landschaftserlebnis- und Erholungsfunktion interpretiert (vgl. Hermes/Albert/Haaren 2020: 64).

Neben der Annäherung an den Themenkomplex »landschaftsbezogene Erholung« gilt es, die kleinstädtischen Siedlungsstrukturen im Forschungskorridor besser zu verstehen. Publikationen zur Kleinstadtforschung bemängeln oft die Fixierung der Stadtforschung auf Großstädte oder das Zuordnen von Kleinstädten zum ländlichen Raum ohne differenzierte Betrachtung dieses Siedlungstyps (vgl. u.a. Hannemann 2002; Porsche/Milbert 2018; BBSR 2019). Auch in zentralen Lagen werden Kleinstädte bisher in ihrer Rolle als eigenständige Städte in Metropolregionen kaum betrachtet (vgl. Steinführer/Sondermann/Porsche 2021: 18). Es verwundert somit nicht, dass auch das Zusammenspiel von landschaftsbezogener Erholung und zentralen Kleinstädten bisher kaum beleuchtet wurde. So werden Tourismus- und Freizeitfunktionen zwar als prägend für Kleinstädte beschrieben, dennoch fokussieren diese Typisierungen meist auf ausgewählte und als »landschaftlich besonders attraktiv« empfundene Regionen (vgl. Milbert/Fina 2021: 30). Es bleibt auszuloten, in welcher Beziehung landschaftsbezogene Erholung und zentrale Kleinstädte abseits klassischer Tourismusregionen – deren Landschaftsräume zugleich eine starke Erholungsnachfrage aus dem Ballungsraum bedienen und etwa durch Infrastrukturen stark überformt sind – stehen.

Im Folgenden sollen daher die Siedlungen im Untersuchungskorridor näher betrachtet werden, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Verbindung zwischen zentralen Kleinstädten und wahrgenommener Landschaft gelegt wird (Kap. 2.1). Anschließend erfolgt eine Verknüpfung mit der Perspektive der Tourismuswissenschaft sowie ein Exkurs zum Themenkomplex »regionale Erholung« (Kap. 2.2). Im Fazit (Kap. 3) wird landschaftsbezogene Erholung als ein möglicher Handlungsansatz für zentrale Kleinstädte diskutiert.

Da die beteiligten Disziplinen Landschaft aus unterschiedlichen Perspektiven betrachten, wird »Landschaft« in diesem Artikel einerseits als räumliche Umgebung verstanden, in die die Kleinstädte eingebunden sind; andererseits wird sie als etwas Wahrgenommenes definiert, dessen Bewertung subjektiv geprägt ist. Zusammenfassend ergibt sich die zentrale Forschungsfrage:

Welchen Beitrag zur landschaftsbezogenen Erholung können die Kleinstädte im Untersuchungsraum leisten – und kann dadurch auch ein Mehrwert für die betrachteten Kleinstädte entstehen?

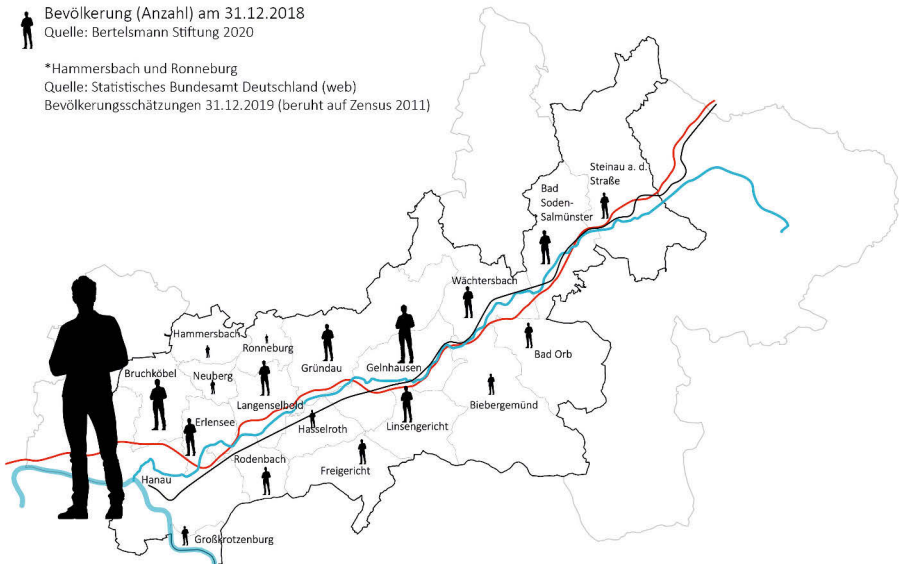
2. Das Fallbeispiel Kinzigtal

2.1 Die Kleinstädte im Forschungskorridor verstehen

Neben der regionalen Metropole Hanau mit etwa 100.000 Einwohner_innen zeichnet sich der Forschungskorridor durch eine Agglomeration kleiner Gemeinden

(zwischen 3.400 und 23.000 Einwohner_innen) aus, die sich innerhalb der Metropolregion Rhein-Main und teilweise innerhalb des Gebiets des Regionalverbands FrankfurtRheinMain verorten lassen (siehe Abb. 2). Die Gemeinden weisen eine lange Siedlungsgeschichte auf und verfügen dementsprechend über einige wichtige kulturhistorische Bauten und attraktive historisch gewachsene Ortskerne – die jedoch, bis auf wenige Ausnahmen, kaum touristische Bekanntheit haben. Die Siedlungen sind eingebettet in Agrar- und Waldflächen, die von zahlreichen Fluss- und Bachläufen durchzogen sind. Der Topografie folgend fließen die Gewässer in die Kinzig. Das Kinzigtal verläuft von Steinau an der Straße bis zur Kinzigmündung in den Main in Hanau und bildet das Rückgrat des Forschungskorridors. Entlang der Kinzig finden sich einerseits attraktive Landschaftsräume mit wertvollen Naturschutzgebieten, die Lebensraum für geschützte Tierarten wie Storch, Biber und Eisvogel bieten. Andererseits ist das Tal ein hoch frequentierter Infrastruktorkorridor. Hier verläuft die Autobahn A66 sowie die Regional- bzw. ICE-Bahnstrecke Hanau–Fulda, die in naher Zukunft weiter ausgebaut wird. Auch Gewerbegebiete und Logistikflächen ragen in das Kinzigtal und dessen Überflutungsbereiche.

Abb. 2: Gemeindegrößen



Quelle: I. Bolik, TU Darmstadt 2021

Mit dem Ziel, ein besseres Verständnis der kleinstädtischen Siedlungsstrukturen im Zusammenspiel mit der Metropolregion zu erlangen, Entwicklungsprognosen und Selbstverständnis der Gemeinden abzufragen sowie Potenziale für eine landschaftsbezogene Naherholung zu identifizieren, wurden die insgesamt 19 Kommunen näher untersucht. Dies geschah mittels räumlicher Analysen in einem Geoinformationssystem (GIS), explorativem Mapping, der Auswertung von statistischen Daten sowie qualitativen Interviews mit Vertreter_innen der Gemeinden sowie mit eigenen Vor-Ort-Begehungen.

Im Folgenden werden erste Erkenntnisse dieses »Herantastens« an die zentralen Kleinstädte im Untersuchungsraum vorgestellt und Ansätze für weitere Untersuchungen abgeleitet.

Zentrale Bedeutung des Infrastrukturkorridors

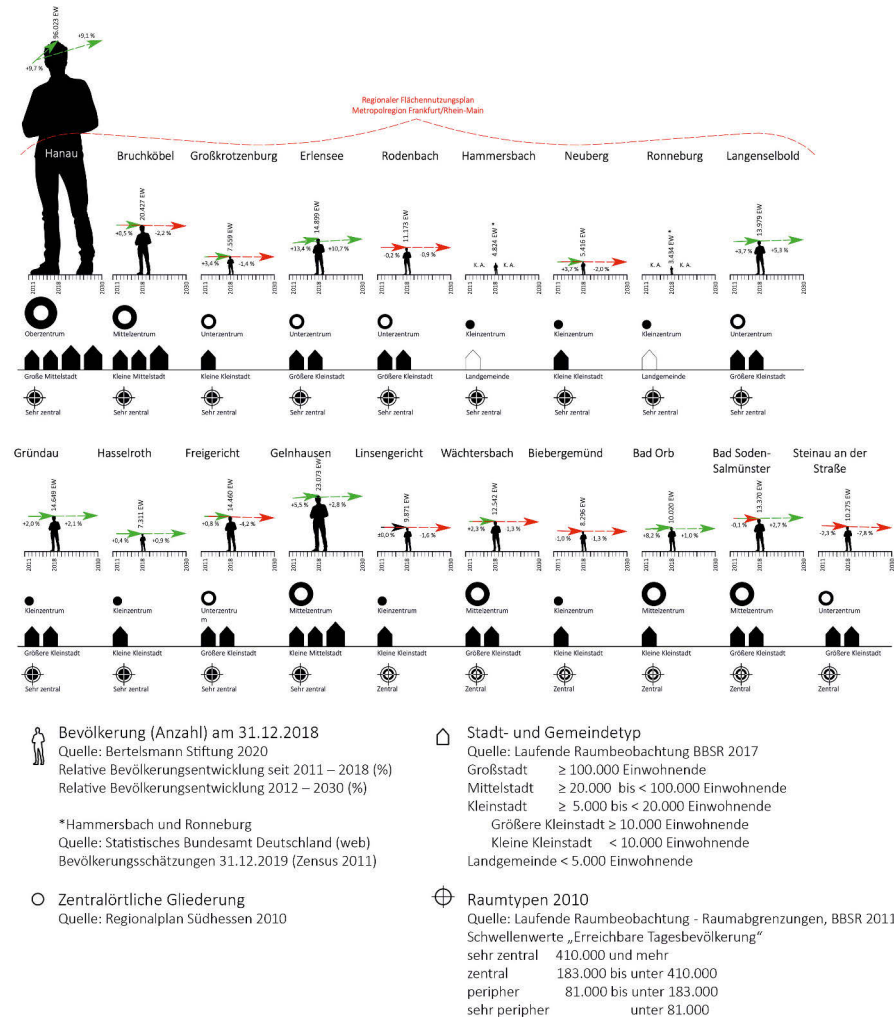
Eine erste Annäherung fand über die Analyse einiger statistischer Kenndaten³ statt. Die 19 Kommunen im Betrachtungsraum zeichnen sich durch ihre Nähe zum Ballungsraum und Infrastrukturkorridor und somit durch eine hohe Zentralität aus. Gemäß der Raumabgrenzung nach Raumtypen der »laufenden Raumb Beobachtung« des BBSR (2020c) können 13 Kommunen als »sehr zentral« und sechs als »zentral« eingestuft werden (siehe Abb. 3).

Neben der großen Mittelstadt⁴ Hanau, die gemäß Regionalplan als Oberzentrum eingestuft wird, gibt es im Untersuchungsraum zwei kleine Mittelstädte, die auch als Mittelzentren fungieren, sowie 14 Kleinstädte (davon sechs kleine und acht größere Kleinstädte), von denen drei als Mittelzentren, sechs als Unterzentren und vier als Kleinzentren eingestuft werden. Außerdem finden sich zwei Landgemeinden, die laut zentralörtlicher Festlegung des Regionalplans als Kleinzentren ausgewiesen sind (vgl. BBSR 2020a; RP Darmstadt 2011).

3 Diese wurde auf Grundlage des »Wegweisers Kommune« der Bertelsmann Stiftung (www.wegweiser-kommune.de) sowie der Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung des BBSR (www.inkar.de) durchgeführt. Untersucht wurden Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung und zur strukturellen Gliederung sowie demografische Daten, finanzielle Mittel und Daten zu Arbeit, Wohnen und Bauen.

4 Die verwendeten Stadt- und Gemeindetypen »kleine/große Mittelstadt« und »kleine/große Kleinstadt« entsprechen der Raumabgrenzung der »laufenden Raumb Beobachtung« des BBSR (2020b).

Abb. 3: Statistische und planerische Einordnung der Gemeinden



Quelle: I. Bolik, TU Darmstadt 2021

Verschiedene demografische Daten deuten zunächst vor allem auf Unterschiede zwischen der regionalen Metropole Hanau und den kleineren Kommunen hin – und bestärken den Bedarf eines Interessenausgleichs im Kontext von Stadt-Land-Beziehungen. So zeichnet sich Hanau (im Vergleich zum hessischen Durchschnitt) durch eine besonders junge, multikulturelle Bevölkerung aus, die durch eine eher geringe

Kaufkraft je Haushalt sowie eine hohe Kinder- und Altersarmut gekennzeichnet ist. Demgegenüber liegt der Altersdurchschnitt der kleineren untersuchten Kommunen deutlich über dem Durchschnitt in Hessen (mit Ausnahme von Erlensee, das in direkter Nachbarschaft zu Hanau liegt); zudem haben sie einen niedrigen Ausländeranteil und eine durchschnittliche bis leicht höhere Kaufkraft je Haushalt (Bertelsmann Stiftung 2021).

Insgesamt war die relative Bevölkerungsentwicklung in dem von der Bertelsmann Stiftung (2021) untersuchten Zeitraum 2011 bis 2018 bei den betrachteten Kommunen überwiegend stabil bis hin zu stark wachsend, mit Ausnahme der schrumpfenden Kleinstadt Steinau an der Straße. Die prognostizierte relative Bevölkerungsentwicklung (für die Jahre 2012–2030) hingegen zeigt ein differenzierteres Bild: Während bei den Kommunen in Ballungsraumnähe ein mäßiges bis starkes Wachstum prognostiziert wird (z.B. Hanau mit + 9,1 %), deutet sich bei vielen weiter vom Ballungsraum entfernt liegenden Kommunen eine leichte bis starke Schrumpfung an (Bertelsmann Stiftung 2021). Dafür scheint nicht allein die Entfernung zum Ballungsraum ausschlaggebend zu sein, sondern auch die Anbindung an den Infrastrukturkorridor im Kinzigtal (siehe Abb. 4): ein erster Hinweis auf dessen zentrale Bedeutung und den Zusammenhang zwischen der Anbindung an den Korridor und das Wachstum der Kommune.

Während in Hanau und der angrenzenden Kleinstadt Erlensee sowie in den regional wichtigen Gemeinden Langenselbold und Gelnhausen eine hohe Arbeitsplatzzentralität⁵ und ein positiver Pendlersaldo⁶ (z.B. Gelnhausen mit + 36,3 %) zu verzeichnen sind, sind die verbleibenden Kommunen von einer geringen Arbeitsplatzzentralität und starken Auspendlerbewegungen gekennzeichnet (z.B. Neuberg mit -47,5 %) (ebd.).

5 Eine hohe Arbeitsplatzzentralität zeigt, dass mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) in der Kommune arbeiten als wohnen (vgl. Bertelsmann Stiftung 2021).

6 Ein positiver Pendlersaldo sagt aus, dass mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) in die Kommune ein- als auspendeln (vgl. Bertelsmann Stiftung 2021).

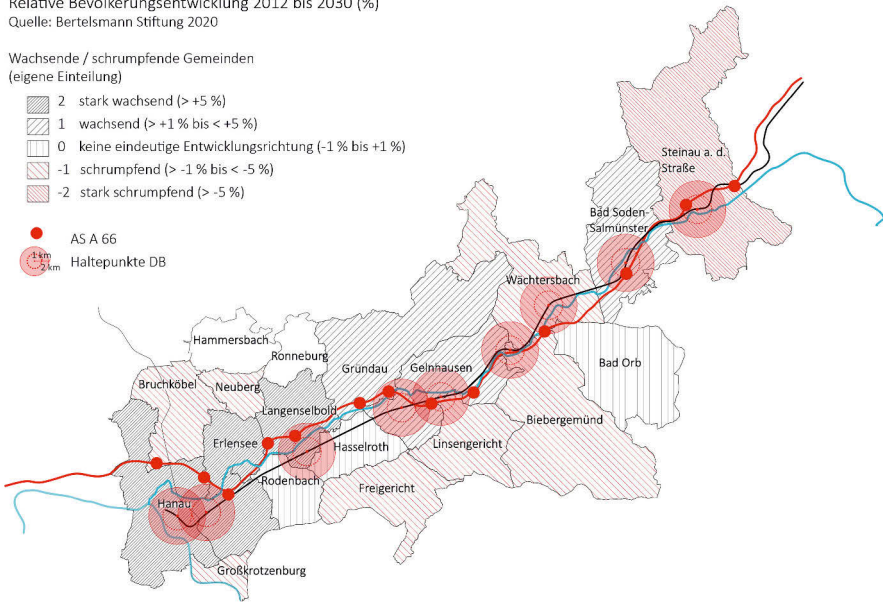
Abb. 4: Entwicklungsprognosen

Relative Bevölkerungsentwicklung 2012 bis 2030 (%)
Quelle: Bertelsmann Stiftung 2020

Wachsende / schrumpfende Gemeinden
(eigene Einteilung)

- 2 stark wachsend ($> +5\%$)
- 1 wachsend ($> +1\%$ bis $< +5\%$)
- 0 keine eindeutige Entwicklungsrichtung (-1% bis $+1\%$)
- 1 schrumpfend ($> -1\%$ bis $< -5\%$)
- 2 stark schrumpfend ($> -5\%$)

AS A 66
Haltepunkte DB



Quelle: I. Bolik, TU Darmstadt 2021

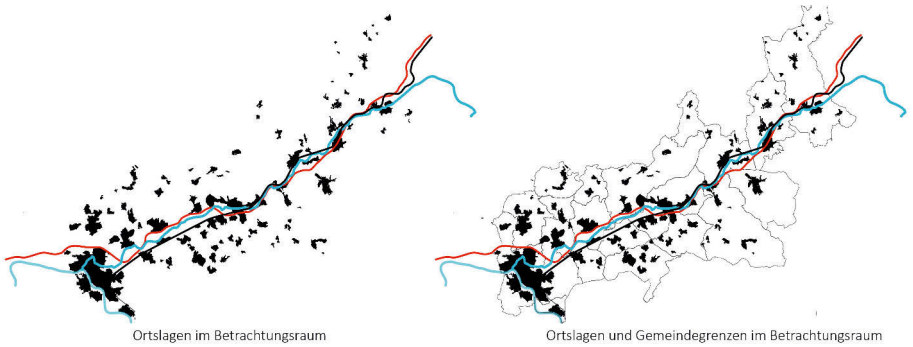
Siedlungsmorphologie und Landschaftsstruktur

Neben den thematischen Analysen von Geodaten wurde die Methode des Mapping gewählt, um mithilfe unterschiedlicher Kombinationen und Überlagerungen ausgewählter räumlicher Strukturen (Siedlungs-, Gewässer- und Verkehrsstrukturen, Topografie, Forst- und Agrarflächen) Erkenntnisse zu morphologischen Zusammenhängen und regionalen Beziehungen zu gewinnen (vgl. Corner 2011).

Zunächst ist festzuhalten, dass es »die« zentrale Kleinstadt im Forschungskorridor nicht gibt. In Abbildung 5 sind die versprengten und kleinteiligen Siedlungsstrukturen innerhalb des Betrachtungsraums dargestellt. Die Zugehörigkeit der einzelnen Ortsteile und die damit einhergehenden administrativen Grenzen lassen sich intuitiv aus dieser Karte nicht erschließen. Manche Kleinstädte, wie beispielsweise Bad Orb, bestehen lediglich aus einem historisch gewachsenen Ortsteil. Andere wiederum sind als Ergebnis der gemeindlichen Gebietsreform in Hessen in den 1970er-Jahren zu sehen (vgl. Land Hessen 1974). Diese zielte darauf ab, kleine Gemeinden ohne hauptamtliche Verwaltungsbeamt_innen zu größeren Einheiten

zusammenzufassen und damit ihre Verwaltungskraft und Leistungsfähigkeit zu verbessern (vgl. Hessisches Ministerium des Innern und für Sport o.J.).

Abb. 5: Siedlungsstrukturen und administrative Grenzen



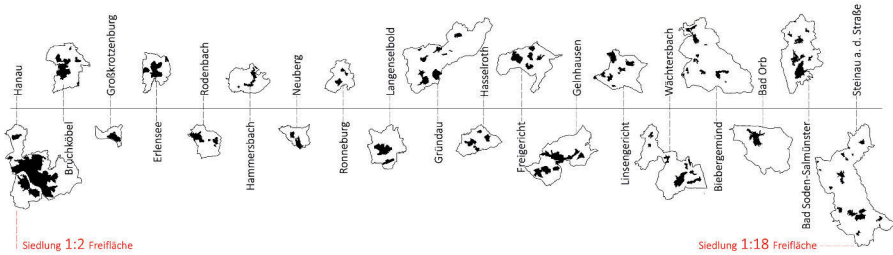
Quelle: I. Bolik, TU Darmstadt 2021

So wurde beispielsweise Bad Soden-Salmünster im Zuge der Gebietsreform aus elf bis dato eigenständigen Gemeinden zusammengeschlossen und bezeichnet sich heute selbst als zersiedelte Flächenkommune (vgl. explorative Interviews, Abschnitt »Selbstverständnis der Kommunen«). Nach der ersten Phase der freiwilligen Zusammenschlüsse (1969–1971) folgte die der zwangsweisen gesetzlichen Neugliederung (1972–1977) (vgl. Hessisches Ministerium des Innern und für Sport o.J.). Im Kinzigtal wurden solche Zusammenschlüsse Kraft Landesgesetz und teilweise gegen Beschlüsse der Gemeindevertretungen durchgeführt (vgl. explorative Interviews).

Die siedlungsmorphologischen Unterschiede werden insbesondere anhand einer Gegenüberstellung der Siedlungskörper der einzelnen Verwaltungseinheiten innerhalb der Gemeindegrenzen deutlich (siehe Abb. 6). Es zeigt sich, dass die Verhältnisse von Siedlungsfläche zu Freifläche sehr unterschiedlich sind (z.B. in Hanau mit 1:2; in Steinau an der Straße mit 1:18). Auffällig ist auch, dass die vom Ballungsraum weiter entfernt liegenden Verwaltungseinheiten flächenmäßig größer sind und eine Vielzahl von im Raum versprengten Ortsteilen aufweisen. Gerade bei diesen Kommunen ist fraglich, ob sie als Kleinstädte im Sinne historisch gewachsener Städte mit gewissen zentralen und urbanen Funktionen bezeichnet werden können (vgl. Sýkora/Mulíček 2017: 441). Vielmehr scheinen sie administrative Konstrukte zu sein, in denen die ehemals eigenständigen dörflichen Siedlungsstrukturen zu neuen Verwaltungseinheiten zusammengefasst wurden. Innerhalb des Betrachtungs-

tungsraums empfiehlt es sich daher, den Begriff »Kleinstadt« aus administrativer Perspektive zu begreifen – also eher im Sinne einer kleinen Kommune denn einer (historisch gewachsenen) kleinen Stadt (vgl. Servillo/Atkinson/Hamdouch 2017: 369–371).

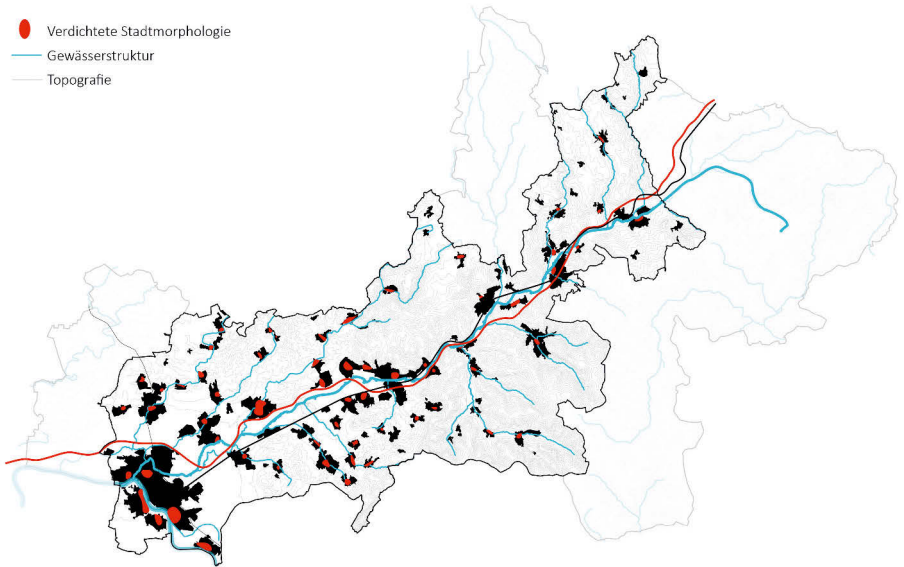
Abb. 6: Gegenüberstellung der Siedlungskörper



Quelle: I. Bolik, TU Darmstadt

Während also die kommunale Zugehörigkeit der einzelnen Ortsteile vielfach beliebig wirkt, sind die Zusammenhänge zwischen der Siedlungsmorphologie und der Logik der Landschaftsstruktur (vor allem Gewässernetz und Topografie) eindeutig ablesbar. Die Siedlungsstrukturen sind eingebunden in eine als Kulturlandschaft lesbare Umgebung aus Ackerflächen und Grünland, die wiederum von Forst- und Waldflächen eingefasst sind. Sie reihen sich entlang der Flussläufe und deren Täler, die ins Kinzigtal münden. Dies wird anhand der mutmaßlichen Lagen der historischen Ortskerne noch deutlicher (siehe Abb. 7). Hierfür wurden im Schwarzplan verdichtete und gewachsene Siedlungsstrukturen verortet und gekennzeichnet. Historisch waren die Orte gut angebunden an die Kinzig und die Infrastrukturachse des Kinzigtals. Dieser Verbindungskorridor geht unter anderem bis zur mittelalterlichen Handels- und Heerstraße Via Regia zurück, die die Messestädte Frankfurt a.M. und Leipzig miteinander verband – und die im Wesentlichen dem heutigen Verlauf der A66 entspricht (vgl. EKT 2021).

Abb. 7: Siedlungsmorphologie und Landschaftsstruktur



Quelle: I. Bolik, TU Darmstadt 2021

Die Verkehrsverbindung zwischen Hanau und Fulda wurde ab den 1970er-Jahren zur sogenannten Kinzigtalautobahn A66 ausgebaut. Auf die großen Eingriffe des Autobahn- und Bundesbahnstreckenausbaus reagierend wurde 1994 das »Kompensationskonzept Kinzig« erarbeitet, um potenzielle Kompensationsflächen im gesamten Kinzigraum zu ermitteln (vgl. Leutnant o.J.). Dies kann als ein erster Hinweis darauf gedeutet werden, dass Landschaft im Kinzigtal als Verfügungsmasse wahrgenommen bzw. gehandelt und für sehr unterschiedliche Nutzungen benötigt wird.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich innerhalb des Forschungskorridors enge, historisch gewachsene Verflechtungen zwischen Siedlungs- und Freiraumstrukturen zeigen. Im Weiteren gilt es zu untersuchen, welche Ansatzpunkte und »Begabungen« sich aus diesem spezifischen Kontext für eine landschaftsbezogene Erholung herauslesen lassen und wie sich die Gemeinden selbst dazu positionieren.

Selbstverständnis der Kommunen

Durch den Austausch mit Vertreter_innen der kommunalen Verwaltungen sollte eine zusätzliche Perspektive auf die kleinen Kommunen im Betrachtungsraum eröffnet und zugleich sollten die Erkenntnisse aus den oben beschriebenen Forschungs-

ansätzen überprüft werden. Dazu wurden zwischen November 2020 und März 2021 insgesamt 17 leitfadengestützte Experteninterviews⁷ via Videokonferenz durchgeführt, die sich an einem Fragebogen mit sechs Fragen zum Selbstverständnis der jeweiligen Kommune orientierten. Ziel dieser explorativen Interviews war es, Einblicke in eine (subjektive) Vor-Ort-Perspektive der kleinstädtischen Kommunalverwaltungen zu gewinnen und hierdurch Ansätze für weiterführende Untersuchungen zu generieren. Der zeitliche Rahmen der Interviews variierte je nach Gesprächspartner_in stark und dauerte im Schnitt circa eine Stunde.

Ebenso wie die statistischen Daten geben die explorativen Interviews Hinweise darauf, dass sich insbesondere Kommunen innerhalb des Ballungsraums sowie entlang der Verkehrsachse (A66/DB-Strecke) mit den Herausforderungen wachsender Städte konfrontiert sehen. Dies betrifft etwa einen hohen Bedarf an neuem Wohnraum sowie an neuen Gewerbe- und Logistikflächen, den Umgang mit einem hohen Verkehrsaufkommen und Engpässen bei der sozialen Infrastruktur, insbesondere der Kinderbetreuung. Themen, die vor allem von Kommunen außerhalb des Ballungsraums benannt wurden, betreffen sowohl die Sicherung der Nahversorgung und der medizinischen Grundversorgung als auch Fragen, die mit dem demografischen Wandel zusammenhängen.

Angesichts der zahlreichen genannten Handlungsfelder mag es verwundern, dass lediglich zwei der befragten Kommunen mit weniger als 20.000 Einwohner_innen angaben, über ein beschlossenes Leitbild sowie daraus entwickelte integrierte Konzepte zur weiteren Stadtentwicklung zu verfügen. Hierbei handelt es sich um die beiden Kommunen Bad Orb und Bad Soden-Salmünster, die mitteilten, diese Instrumente auch gezielt für den Zugang zu Fördermitteln zu nutzen. Dies ist wiederum eng verknüpft mit dem für diese beiden Kommunen zentralen Kurbetrieb, der Investitionen in attraktive öffentliche Räume und kommunale Infrastrukturen zwingend erforderlich macht. Vertreter_innen einer weiteren Kommune gaben an, sich derzeit in einem Leitbildprozess zur räumlichen Entwicklung zu befinden.

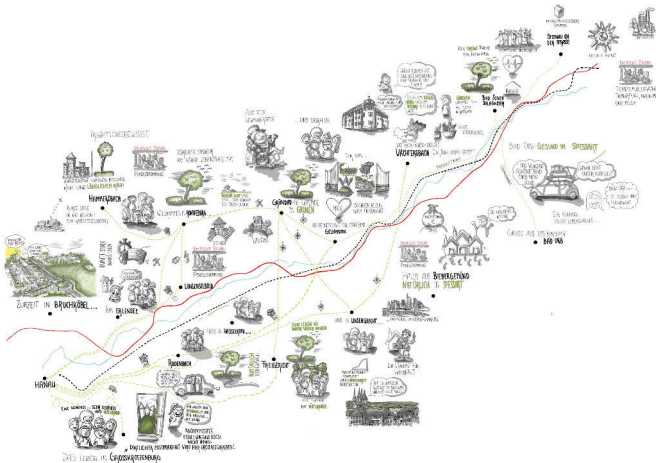
Warum bei der Mehrzahl der befragten kleinen Kommunen informelle Instrumente der Stadtentwicklungsplanung keine Rolle spielten (bzw. den Interview-

7 Von den 19 Kommunen im Forschungskorridor nahmen Vertreter_innen aus 16 kommunalen Verwaltungen an den Interviews teil. Zwei Kommunen antworteten schriftlich via Mail auf den Fragebogen und lediglich mit einer kommunalen Verwaltung konnte kein gemeinsamer Termin vereinbart werden. Somit wurden 13 der 14 kleinstädtischen Kommunalverwaltungen im Untersuchungskorridor befragt. Betrachtet man lediglich diese Kommunen, so nahmen an dem Austausch insgesamt neun Bürgermeister sowie acht Vertreter_innen kleinstädtischer Kommunalverwaltungen, z.B. aus Haupt- und Personalamt, dem Bauamt oder den Bereichen Tourismus und Stadtmarketing, teil. Die Auswahl der Interviewpartner_innen erfolgte auf Vorschlag der jeweiligen kommunalen Verwaltungen. Im Fokus der Interviews stand somit jeweils die Innenperspektive der Verwaltung vor Ort sowie die subjektive Perspektive der befragten Person.

partner_innen nicht bekannt waren), kann an dieser Stelle nur vermutet werden. Vielfach scheint es, dass das Festlegen auf eine eigenständige Entwicklungsstrategie eine untergeordnete Rolle in der kommunalpolitischen Debatte spielt. Insgesamt könnte die Haltung in der Stadtentwicklungsplanung oft als ein »Mitsegeln« im Schatten der Metropolregion beschrieben werden.

Abbildung 8 fasst die beiden letzten Fragen des verwendeten Fragebogens grafisch zusammen. Hier wurden die Interviewpartner_innen gebeten, die Rolle ihrer Kommune in der Region zu beschreiben und ihre Kommune in drei Stichworten zu charakterisieren. Deutlich wurde, dass die wahrgenommene Lage in der bzw. zur Landschaft und die als dörflich empfundenen Strukturen für viele der befragten Gemeinden identitätsstiftend sind, auch innerhalb des Ballungsraums. So heben die Interviewpartner_innen in Großkrotzenburg den dörflichen Zusammenhalt in ihrer Kommune gegenüber der Anonymität Hanaus hervor. Auch in Gründau bezeichnet man sich als Gemeinde bzw. Dorf »im Grünen« und in Linsengericht wird als Entwicklungsziel unter anderem eine Wachstumsgrenze definiert – mit der Absicht, die »Ländlichkeit« beizubehalten. Insgesamt nutzen fast alle gemeindlichen Vertreter_innen Begriffe wie »natürlich«, »ländlich« oder »naturnah« zur Beschreibung ihres Selbstverständnisses. Überdies geben einige der befragten Personen an, dass ihre Gemeinde auf der Suche nach den Gemeinsamkeiten der einzelnen Ortsteile und einer gesamtgemeindlichen Identität sei.

Abb. 8: Selbstverständnis der Gemeinden



Quelle: F. Delija, TU Darmstadt 2021

Gleichzeitig wird immer wieder das Profitieren vom Ballungsraum hervorgehoben. So bezeichnen die Interviewpartner_innen Wächtersbach als »Nah-dran-Stadt«: naturnah wohnen und dennoch gut vernetzt und versorgt sein durch das Rhein-Main-Gebiet. Auch andere Interviewpartner_innen betonen die Orientierung zu den größeren Städten in der Metropolregion, etwa die Pendlerbeziehungen nach Frankfurt a.M. Das Kinzigtal spielt in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle, wird aber eher als verbindender Infrastruktorkorridor denn als Ort landschaftlicher Erholung wahrgenommen. Gefragt nach landschaftsbezogenen Erholungsmöglichkeiten schien sich der Blick der Befragten meist weg vom Kinzigtal und hin zu den angrenzenden Naturräumen wie zum Spessart oder zum Vogelsberg zu bewegen.

Siedlungen im Kernraum Kinzigtal

Viele der in den Interviews gewonnenen Eindrücke konnten durch Begehungen vor Ort bestätigt werden. Untersucht und kartiert wurden die elf unmittelbar an das Kinzigtal angrenzenden Kommunen.⁸ Es sollten einerseits die Siedlungen, ihre Charakteristik, ihre Versorgung mit Dienstleistungen sowie Potenziale für Tages-tourismus und Naherholung erfasst werden. Weiterhin war es das Ziel herauszufinden, inwiefern das Kinzigtal zugänglich und mit den Siedlungen vernetzt ist und der Flussraum (auch hinsichtlich möglicher landschaftsbezogener Erholung) erlebbar ist. Die subjektiven Einschätzungen wurden vor Ort in Kartierungsbögen festgehalten und fotografisch dokumentiert.

Die kleinstädtischen, historisch gewachsenen Ortskerne wirken durch ihre engen Gassen und die vielen Fachwerkhäuser, oft mit der ortstypischen Holzschindelverkleidung, im stereotyp-touristischen Sinne »pittoresk«. Auch ähneln sich die Ortskerne in dieser Hinsicht, sodass ein übergreifendes regionales Bild entsteht. Sehr unterschiedlich ist dagegen der Sanierungsstand – von gepflegt, teilweise im Rahmen von Förderprogrammen erneuert (etwa durch das Hessische Dorfentwicklungsprogramm in Bad Soden-Salmünster) bis hin zu stark sanierungsbedürftig. Insgesamt handelt es sich um überwiegend aus Ein- und Zweifamilienhäusern bestehende Wohnquartiere mit einem nur spärlichen Angebot an Dienstleistungen (wie Cafés/Restaurants) sowie wenigen kulturellen Angeboten, die für Tagestourismus interessant sein könnten (siehe auch Points of Interest, Kap. 2.2). Ausnahmen

8 Hierzu wurden von den Autorinnen der TU Darmstadt an ausgewählten Stellen (insb. am Übergang Siedlung–Kinzigtal, aber auch in charakteristischen Raumsituationen wie z.B. am zentralen Marktplatz oder an der Hauptstraße) Beobachtungen zur Zugänglichkeit, zur Verknüpfung mit vorhandenen Routen und Points of Interest (POI), zu Dienstleistungen und Nutzeraktivitäten, aber auch subjektive Einschätzungen zum »Charakter« der Raumsituation (z.B. Maßstäblichkeit, Übersichtlichkeit, Brüche, Willkommensgefühl, Orientierung, Akustik/Lärm) und der (touristischen) Attraktivität erfasst.

bilden etwa Gelnhausen und Steinau an der Straße. Insgesamt lässt sich jedoch feststellen, dass viele Ortskerne trotz der vorhandenen Potenziale derzeit nicht im touristischen Fokus liegen oder dahingehend vermarktet werden.

Die Zugänge zum Kinzigtal liegen überwiegend versteckt am Siedlungsrand. Dies scheint vor allem den omnipräsenten Verkehrsinfrastrukturen geschuldet, vor allem der A66, die vielerorts hörbar ist. Zwar werden die Wiesenlandschaften zur Naherholung vor der Haustür genutzt (z. B. um »mit dem Hund zu gehen«), die Siedlungen selbst aber kehren dem Tal den Rücken zu. An anderen Stellen, etwa in Wächtersbach, verhindern Gewerbegebiete, die wie Puffer zwischen Siedlungen und Tal liegen, den Zugang zur Kinzig.

Insgesamt verstärkt sich der Eindruck, dass die Kinzig vielerorts kaum beachtet hinter Gewerbeflächen oder Verkehrsinfrastrukturen verschwindet und als zusammenhängender oder identitätsprägender Talraum kaum wahrgenommen wird. Das Kinzigtal scheint als Verfügungsmasse gesehen zu werden, die für unterschiedlichste Nutzungen (Verkehr, Gewerbe, Landwirtschaft, Naturschutz) gebraucht wird. Der Flussraum Kinzig ist darin meist nicht mehr erlebbar.

Im Anschluss an die Untersuchungen stellt sich somit die Frage, inwieweit die von den kleinen Kommunen als prägend wahrgenommene Lage zur bzw. in der Landschaft sowie die Nähe zum wichtigen Infrastruktorkorridor Kinzigtal für Ansätze landschaftsbezogener Erholungsstrategien auch planerisch im Sinne eines Interessenausgleichs genutzt werden können.

2.2 Landschaftsbezogene Erholung als Zukunftsperspektive für die Kleinstädte im Kinzigtal?

Parallel zur explorativen Annäherung an die kleinstädtischen Siedlungsstrukturen wurde der betrachtete Forschungskorridor aus tourismuswissenschaftlicher Perspektive untersucht, um Potenziale und Anknüpfungspunkte hinsichtlich regionaler Erholung zu identifizieren. Erste Erkenntnisse hierzu werden im Folgenden erörtert. Zuvor erfolgt ein kurzer Exkurs zum Themenkomplex »regionale Erholung«.

Exkurs: Regionale Erholung als Zusammenspiel von Naherholung und Tagestourismus

Betrachtet man landschaftsbezogene Erholung im Kontext eines regionalen Interessenausgleichs, so kann, wie bereits einleitend erwähnt, der Fokus auf die Naherholung oder aber auf den regionalen Tagestourismus gelegt werden. Moore et al. (1995: 74) nehmen eine Abgrenzung zwischen Tagestourismus und Naherholung (bzw. Freizeitaktivitäten) anhand des Kriteriums der »Distanzüberwindung« vor: Eine solche ist für die Ausübung von Naherholungsaktivitäten standardmäßig nicht erforderlich. Naherholung wird heute oft als »außerhäusliches Freizeitver-

halten ohne Übernachtung« (Schnell 2014) definiert. Bis zu welcher Distanz von Naherholung gesprochen wird bzw. wo sich die Abgrenzung zum Tagestourismus ergibt, ist nicht allgemeingültig definiert (vgl. ebd.).

Konkreter festgehalten ist hingegen, dass eine Person, die einen Tagesausflug unternimmt, ihr Wohnumfeld, also ihre typische Bewegungssphäre, verlässt (Suriñach et al. 2017: 364). Gemäß einer in der Forschung häufiger verwendeten Definition bezeichnet der Begriff »Tagestourismus« Ausflüge, die nicht länger als 24 Stunden dauern und keine Übernachtung beinhalten (vgl. Stetic/Simicevic/Stanic 2011: 115; Bauder/Freytag 2015: 686; dwif 2020: 9; BMWi 2014: 1; UNSD/UNWTO 2010: 10). Die Dauer eines Tagesausflugs ist in der Tourismuswissenschaft nicht klar definiert, sie kann zwischen wenigen Stunden, einem halben oder einem ganzen Tag variieren (Stetic/Simicevic/Stanic 2011: 115). Einige Autor_innen charakterisieren Reisen nur dann als Tagestourismus, wenn der bzw. die Reisende mindestens drei Stunden außerhalb des gewöhnlichen Wohnumfelds zu Freizeit- oder Erholungszwecken verbringt (Downward/Rasciute/Muniz 2020: 112).

Bezüglich der genutzten Räume sind die Grenzen zwischen Tagestourismus und Naherholung – wie eingangs erwähnt – fließend. Insgesamt lässt sich festhalten, dass die landschaftsbezogene Erholung in Deutschland vor allem in dicht besiedelten Gebieten eine große Bedeutung in gesundheitlicher, sozialer sowie ökonomischer Hinsicht hat (Hermes/Albert/Haaren 2020: 61, 63). Zudem verbessern Freizeitaktivitäten mit Landschaftsbezug die Lebensqualität, indem sie positive Emotionen hervorrufen und dadurch Stressabbau und Entspannung fördern (Mitas/Hohn/Nawijn 2018: 24). Ob diese Erlebnisse als Tagestourist_in oder Naherholende_r erlebt werden, spielt aus Sicht der Autor_innen eine untergeordnete Rolle. Vielmehr empfiehlt es sich, die beiden Pole zusammenzudenken und aus diesem Perspektivwechsel einen Mehrwert für die kleinen Kommunen im Kinzigtal zu generieren.

Diese Sichtweise korrespondiert mit dem Ansatz von Moscardo und Murphy (2014: 2544), die Bedürfnisse der Bevölkerung in den Fokus zu rücken und nicht allein auf die Bedürfnisse von Tourist_innen einzugehen. Die Kommunen treten somit nicht nur als touristische Destinationen für Tagesausflügler_innen aus der Region in Erscheinung, sondern können gleichzeitig auch ihren eigenen Bürger_innen hochwertige Naherholungsinfrastrukturen anbieten. Anwohner_innen sind damit nicht nur Teil der »touristischen Kulisse«, sondern profitieren auch als Nutzer_innen von den vorhandenen Erholungsinfrastrukturen.

Dieser Perspektivwechsel hat sich im Bereich des Destinationsmanagements erst mit dem Diskurs rund um Destination Governance stärker etabliert (Beritelli 2011: 8–11). Herntrei (2014: 265–267) sieht in diesem Kontext großes Potenzial durch Bürgerbeteiligungsprozesse, um die Zukunftsfähigkeit, Authentizität und Lebensqualität von Tourismusdestinationen zu verbessern. Auch im vorliegenden Forschungsvorhaben nimmt die Perspektive der lokalen Bevölkerung eine wichtige

Rolle ein; sie soll im weiteren Verlauf durch verschiedene Beteiligungsformate aufgegriffen werden.

Landschaftsbezogene Erholung – die Kleinstädte im Kinzigtal

Gerade die landschaftsbezogene Erholung nimmt für kleine Kommunen einen besonderen Stellenwert ein. In der Tourismusbranche spielen sogenannte Points of Interest (POI; sinngemäß: Anziehungspunkte) eine wichtige Rolle. Ein POI zeichnet sich nicht nur durch seine ästhetische Qualität aus, sondern auch durch seine Herausstellung, beispielsweise aufgrund von Pflege durch Verantwortliche oder die Zurverfügungstellung von Informationen über den Ort (Hermes/Albert/Haaren 2020: 66). Im Betrachtungsraum konnte bereits eine Vielzahl an potenziell touristisch relevanten POI erfasst werden. Um eine möglichst breite POI-Sammlung zu erhalten, wurden unterschiedliche Quellen herangezogen. Neben den offiziellen Websites der Kommunen, Tourist-Informationen und der zuständigen Destinationsmanagementorganisation (DMO) Spessart Tourismus und Marketing GmbH, wurden Karten und GIS genutzt. Weitere Quellen waren Blogs, Reiseberichte sowie Erfahrungswerte und Einschätzungen von Ortskundigen. Die sich hieraus ergebende Grundmasse an POI wurde im nächsten Schritt thematisch geclustert, wobei sich neun Kategorien⁹ ergaben. Neben geografischen Punkten wurden Veranstaltungen und Routen als POI gelistet. Parallel dazu wurden die Geodaten der POI erfasst, um sie mittels GIS räumlich zu verorten und thematische Karten zu erzeugen. Durch dieses Vorgehen konnten schon in einer frühen Projektphase Schwerpunkte, etwa thematische Kernbereiche oder räumliche Zentrierungen von POI, identifiziert werden.

Um die große Menge an POI einzugrenzen, war für das weitere Vorgehen eine Priorisierung notwendig. Diese erfolgte anhand verschiedener Kriterien, etwa Gästezahlen, (über-)regionale Bekanntheit oder Öffnungszeiten der POI. Einerseits konnten auf diese Weise besonders anziehungsstarke POI identifiziert werden, andererseits konnte herausgearbeitet werden, welche bisher weniger oder nur punktuell anziehungsstarken POI Potenziale für zukünftige Projekte und Kooperationen bieten könnten.

Nach ersten Einschätzungen kann davon ausgegangen werden, dass nur wenige POI der untersuchten kleinen Kommunen eigenständig regionale Tagestourist_innen anziehen. Diese Vermutung wird gestützt durch die Einschätzung kommunaler Vertreter_innen, dass landschaftsbezogene Erholungsmöglichkeiten weniger bis

9 Die Einteilung in Kategorien erfolgte aus Gründen der Übersichtlichkeit. Dabei waren die unter den POI am häufigsten vertretenen Themen die Grundlage für die Bildung der Kategorien. Ein Großteil der im Untersuchungsraum verorteten POI lässt sich beispielsweise in die Kategorien Hotellerie & Gastronomie, Kultur, Sightseeing & Geschichte sowie Freizeit & Sport einordnen.

kaum im Kinzigtal, sondern eher in angrenzenden Naturräumen wahrgenommen und verortet werden (vgl. explorative Interviews). Ein möglicher Ansatz besteht darin, verschiedene POI zu verbinden, um die touristische Attraktivität bzw. Wahrnehmung zu steigern. Das Verknüpfen verschiedener Punkte – teilweise auch durch verbindende Themen – zu touristischen Routen ist bereits etabliert (Timm 2020: 11) und wird im Rhein-Main-Gebiet beispielsweise durch den Regionalpark RheinMain umgesetzt (Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH 2021).

Im Rahmen des vorliegenden Forschungsprojekts zielen daher erste Planungs-ideen auf eine Verknüpfung von POI kleiner Kommunen mittels Erholungsrouten. Diese könnten gleichzeitig die räumlichen Strukturen des Kinzigtals im Sinne einer nachhaltigen Erholungsstrategie vor allem zu Fuß oder per Rad für Anwohner_innen sowie Tagestourist_innen erlebbar machen. Gleichzeitig könnte die Vernetzung von Ortsteilen zu einer gesamtgemeindlichen oder regionalen Identität beitragen.

Aus der Tourismuswissenschaft ist bekannt, dass durch eine aktive Einbindung regionaler Identitätsmerkmale in touristische Angebote die Wertschätzung der Einheimischen für ihre eigene Umgebung gesteigert werden kann (BMW 2013: 9). Besonders landschaftsbezogene Aspekte können in diesem Zusammenhang als wichtig empfunden werden: Ihnen kann eine »identifikatorische Wirkung für die psychische und soziale Entwicklung ihrer Bewohnerinnen und Benutzer zugesprochen [werden]« (Meier/Bucher 2010: 37). Wenn regionale Merkmale bei der Tourismusentwicklung beachtet und integriert werden, könnte die Entstehung eines Zusammengehörigkeitsgefühls gefördert werden.

Eine Herausforderung beim Aufbau nachhaltiger Lebensorte bzw. eines nachhaltigen Tourismus besteht oftmals darin, dass nur ein geringes Bewusstsein für die eigene regionale Identität und den Wert der wahrgenommenen Landschaft vorliegt (Pechlaner 2019: 12; BMW 2013: 5). Meist steht die kurzfristige Wirtschaftsentwicklung im Vordergrund der lokalen Politik – beispielsweise im Hinblick auf die Einnahmen durch Gewerbesteuer oder die Anzahl der entstehenden Arbeitsplätze. Bei der Stärkung regionaler Identität geht es hingegen um langfristige Investitionen in die regionale und touristische Entwicklung (BMW 2013: 5). Für derartige Erfolgsfaktoren sollte bei der örtlichen Bevölkerung und in der Wirtschaft ebenfalls ein Bewusstsein geschaffen werden. Zudem sollten sie Berücksichtigung in der Kommunal- bzw. Regionalpolitik erfahren. Eine Region sollte nicht nur als touristisches Ziel, sondern auch als Wohn- und Lebensort betrachtet werden (Pechlaner 2019: 13–14). Dieser Perspektivwechsel ermöglicht gerade für die kleinen Kommunen im Forschungskorridor den Aufbau einer tragfähigen Zukunftsperspektive. Hochwertige Erholungsinfrastrukturen bieten einen echten Mehrwert, auch für die Bevölkerung vor Ort, und können somit als Standortvorteil vor allem gegenüber angrenzenden größeren Städten und den Zentren der Metropolregion gesehen werden.

3. Fazit: Landschaftsbezogene Erholung als möglicher Handlungsansatz für zentrale Kleinstädte

Erste Erkenntnisse aus dem Verbundforschungsprojekt lassen ein großes Potenzial hinsichtlich des Zusammenspiels von zentralen Kleinstädten und regionaler Naherholung im Kinzigtal – auch im Sinne eines metropolitanen Interessenausgleichs – vermuten. Landschaftsbezogene Erholung kann in diesem Zusammenhang als ein Vermittler zwischen den Interessen zentraler Kleinstädte und ihren größeren Nachbarkommunen gesehen werden. Hierbei empfiehlt es sich, das Thema Naherholung, das für die lokale Bevölkerung im Fokus steht, mit regionalem Tagestourismus zusammenzudenken und dabei wechselseitige Synergien zu schaffen.

Die Analyse der kleinstädtischen Siedlungsstrukturen zeigt eine deutliche Diskrepanz zwischen den oft beliebig wirkenden Verwaltungseinheiten und der engen Verflechtung der Siedlungsmorphologie und der Logik der Landschaftsstrukturen. Oft scheinen die Gemeindegrenzen administrative Konstrukte zu sein, in denen ehemals eigenständige dörfliche Siedlungsstrukturen zu neuen Verwaltungseinheiten zusammengefasst worden sind. Hingegen sind die Zusammenhänge zwischen Siedlungsstrukturen und dem Gewässernetz sowie der Topografie eindeutig ablesbar und können siedlungsgeschichtlich hergeleitet werden. Es empfiehlt sich daher, die Bezeichnung »Kleinstadt« innerhalb des Untersuchungskorridors aus der administrativen Perspektive, also im Sinne von »kleiner Kommune« zu begreifen.

Dies scheint auch im Selbstverständnis der betrachteten Kommunen eine große Rolle zu spielen. Die explorativen Interviews mit kommunalen Vertreter_innen legen die Vermutung nahe, dass die oft als ländlich beschriebene Lage sowie die als dörflich empfundenen Siedlungsstrukturen als entscheidende Standortvorteile – auch gegenüber den größeren Städten des Ballungsraums – gesehen werden. Dies mag verwundern, da die betrachteten Kommunen zentral innerhalb der Metropolregion verortet sind und ihre jeweilige Umgebung durch ausgeprägte Infrastrukturen geprägt ist. Zudem sind einige Gemeinden auf der Suche nach den Gemeinsamkeiten der einzelnen Ortsteile und einer gesamtgemeindlichen Identität. Gleichzeitig wird jedoch immer wieder das Profitieren vom Ballungsraum hervorgehoben.

Als Rückgrat der Region ist das Kinzigtal einerseits geprägt von weiten Auenlandschaften und Naturschutzflächen und andererseits ein hoch frequentierter Infrastrukturkorridor. Letzterer kann als verbindendes Element zu den Zentren der Metropolregion beschrieben werden. Ein Zusammenhang zwischen der Anbindung an diesen Korridor und dem Wachstum der Kleinstädte kann aus der Analyse statistischer Daten vermutet werden. Auch in den Interviews wurde deutlich, dass sich insbesondere Kommunen innerhalb des Ballungsraums sowie entlang der Verkehrsachse mit den Herausforderungen wachsender Städte konfrontiert sehen. Auffällig war, dass lediglich zwei der befragten Kleinstädte angaben, über ein be-

schlossenes Leitbild bzw. integrierte Konzepte zur weiteren Stadtentwicklung zu verfügen. Die Haltung vieler kleiner Kommunen könnte also als ein »Mitsegeln« im Schatten der Metropolregion ohne eigenständige strategische Stadtentwicklungsplanung bezeichnet werden.

Bei den vor Ort untersuchten direkt an das Kinzigtal angrenzenden Kommunen und deren Ortskernen zeigen sich charakteristische ortstypische Merkmale und regionale Gemeinsamkeiten, die zwar ein touristisches Potenzial aufweisen, aber bisher wenig in diesem Sinne vermarktet werden. Dies hat sich durch eine Analyse und Bewertung der POI im Betrachtungsraum bestätigt. Erste Einschätzungen legen jedoch nahe, dass viele der kleinstädtischen POI, isoliert betrachtet, nur wenige Tagestourist_innen aus der Region anziehen. Erst durch eine Verknüpfung der einzelnen POI, beispielsweise durch landschaftsbezogene Erholungsrouten, entsteht ein regionales Tourismuspotenzial.

Bisher ist der Talraum der Kinzig allerdings kaum mit den angrenzenden Siedlungen verknüpft oder verschwindet ganz hinter Gewerbeflächen und Verkehrsinfrastrukturen. Es entsteht der Eindruck, dass das Kinzigtal als Verfügungsmasse für Verkehr, Gewerbe, landwirtschaftliche Nutzung und Naturschutz von zahlreichen Akteur_innen inselartig genutzt wird. Diese Einschätzung wird durch die Herangehensweisen an den geplanten Ausbau der ICE-Strecke Hanau–Fulda bekräftigt. Die Verknüpfung der einzelnen räumlichen Strukturen durch landschaftsbezogene Erholungsrouten bietet daher großes Potenzial. Der bisher kaum im Zusammenhang wahrgenommene Talraum der Kinzig könnte hierdurch in den regionalen Fokus rücken und sich zukünftig gar als eigenständiger Erholungsraum etablieren. Gerade für kleine Kommunen mit einer dispersen Siedlungsstruktur stellt die Verknüpfung der unterschiedlichen Ortsteile über eine landschaftsgebundene Erholungsinfrastruktur einen bisher kaum genutzten Mehrwert dar und könnte zu einer gesamtgemeindlichen oder regionalen Identität beitragen.

Gleichzeitig sollte das Potenzial des Infrastrukturkorridors Kinzigtal als verbindendes Element zum Ballungsraum erkannt und zur Etablierung eines nachhaltigen regionalen Tagestourismus genutzt werden. Insbesondere die zahlreichen Haltestellen entlang der Bahnstrecke bieten nachhaltige Anknüpfungspunkte für eine regionale Erholungsstrategie. Dabei sollten die betrachteten Kleinstädte jedoch nicht nur als Teil bzw. Kulisse des touristischen Angebots, sondern ihre Einwohner_innen auch als Konsumierende dieser Infrastrukturen gedacht werden. Durch dieses Zusammendenken könnte sich sowohl ein Mehrwert für regionale Tagesausflügler_innen ergeben, die von landschaftsbezogenen Erholungsrouten und verknüpften POI angezogen werden, als auch für zentrale Kleinstädte, deren Bevölkerung diese Infrastrukturen zur landschaftsbezogenen Naherholung nutzen kann.

Im nächsten Arbeitsschritt des Forschungsprojekts sollen diese ersten Thesen und Ideen mit lokalen Akteur_innen und Bürger_innen diskutiert und (auch mittels

planerischer Szenarien) weiterentwickelt werden. Die Erarbeitung eines gemeinsamen Narratives für das Kinzigtal und neuer regionaler Kooperationen werden als Grundlage für das Tourismuskonzept und den Ausgleich konkurrierender Interessen betrachtet.

Literatur

- Bauder, Michael/Freytag, Tim (2015): Visitor mobility in the city and the effects of travel preparation. In: *Tourism Geographies* 17/5, 682–700.
- Bayerle, Georg (2021): Zu viele Touristen? Der neue Stadt-Land-Konflikt. In: BR24, Bayerischer Rundfunk, 24.2.2021
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hg.) (2019): Lage und Zukunft der Kleinstädte in Deutschland. Bestandsaufnahme zur Situation der Kleinstädte in zentralen Lagen. Bonn: BBSR-Online-Publikation Nr. 15/2019.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2020a): Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. INKAR. Ausgabe 2020.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2020b): Raumbeobachtung – Laufende Stadtbeobachtung – Raumabgrenzungen. Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html?nn=2544954> (letzter Zugriff am 31.8.2021).
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2020c): Laufende Raumbeobachtung – Raumabgrenzungen. Raumtypen 2010. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/Raumtypen2010_vbg/Raumtypen2010_LageSied.html?nn=2544954 (letzter Zugriff am 31.8.2021).
- Beritelli, Pietro (2011): Tourist destination governance through local elites: Looking beyond the stakeholder level. Universität St. Gallen.
- Bertelsmann Stiftung (2021): Wegweiser Kommune. informiert über demographische Entwicklungen in Kommunen. <https://www.wegweiser-kommune.de/> (letzter Zugriff am 31.8.2021).
- BMWi (Hg.) (2013): Tourismusperspektiven in ländlichen Räumen. Band 6: Kurzreport Nachhaltige touristische Entwicklung ländlicher Lebensräume. Berlin.
- BMWi (Hg.) (2014): Tagesreisen der Deutschen. Grundlagenuntersuchung. Berlin.
- Corner, James (2011): The Agency of Mapping: Speculation, Critique and Invention. In: Martin Dodge/Rob Kitchin/Chris Perkins (Hg.), *The Map Reader. Theories of Mapping Practice and Cartographic Representation*. Chichester, UK: John Wiley & Sons, Ltd., 89–101.

- Downward, Paul/Rasciute, Simona/Muniz, Cristina (2020): Exploring the Contribution of Activity Sports Tourism to Same-day Visit Expenditure and Duration. In: *Journal of Sport & Tourism* 24/2, 111–126.
- dwif (2020): Wirtschaftsfaktor Tourismus für Baden-Württemberg 2019. München.
- EKT (2021): VIA REGIA. Wegeverlauf Deutschland, Hessen. <https://www.via-regia.org/viaregiageschichte/flashwegeverlauf/wegedthessen.php> (letzter Zugriff am 31.8.2021).
- Hannemann, Christine (2002): Die Herausbildung räumlicher Differenzierungen. Kleinstädte in der Stadtforschung. In: Martina Löw (Hg.), *Differenzierungen des Städtischen*. Opladen: Leske + Budrich, 265–278.
- Hebenstreit, Stefan (2020): »Raus aufs Land!« – Stadtfluchten und Stadt-Land-Diskurse als Indikatoren coronabedingter Verunsicherung und Veränderung. In: *PhiN-Beiheft* 24/2020, 206–219.
- Hermes, Johannes/Albert, Christian/Haaren, Christina von (2020): Erfassung und Bewertung der kulturellen Ökosystemleistung Naherholung in Deutschland. In: *UVP-report* 34/2, 61–70.
- Herntrei, M. (2014): Wettbewerbsfähigkeit von Tourismusdestinationen. Bürgerbeteiligung als Erfolgsfaktor? Wiesbaden: Springer Fachmedien.
- Hessisches Ministerium des Innern und für Sport (o.J.): Kommunen. Gebietsreform. <https://innen.hessen.de/Kommunales/Kommunen/Gebietsreform> (letzter Zugriff am 19.11.2021).
- International Recommendations for Tourism Statistics 2008 (2010). New York: United Nations.
- Jiricka-Pürrier, Alexandra/Brandenburg, Christiane/Prössl-Haider, Ulrike (2020): City Tourism Pre- and Post-Covid-19 Pandemic – Messages to take Home for Climate Change Adaptation and Mitigation? In: *Journal of Outdoor Recreation and Tourism* 31, 1–6.
- Land Hessen (1974): Gesetz zur Neugliederung der Landkreise Gelnhausen, Hanau und Schlüchtern und der Stadt Hanau sowie die Rückkreisung der Städte Fulda, Hanau und Marburg betreffende Fragen. Vom 12. März 1974.
- Leutnant, Bernd (o.J.): Die Kinzigau im Raum Langenselbold. Aspekte des Naturschutzes. Amt für Umwelt, Naturschutz und ländlichen Raum Main-Kinzig-Kreis.
- Magistrat der Stadt Bad Soden am Taunus (2021): Unsere Stadt. <https://www.bad-soden.de/unsere-stadt/> (letzter Zugriff am 31.8.2021).
- Magistrat der Stadt Wächtersbach (2021): Wächtersbach entdecken. <https://www.stadt-waechtersbach.de/erleben/waechtersbach-entdecken/> (letzter Zugriff am 31.8.2021).
- Meier, Christine/Bucher, Annemarie (2010): Die zukünftige Landschaft erinnern. Eine Fallstudie zu Landschaft, Landschaftsbewusstsein und landschaftlicher Identität in Glarus Süd. Bern: Haupt.

- Milbert, Antonia/Fina, Stefan (2021): Methoden der Kleinstadtforschung: Definitionen, Daten und Raumanalysen. In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.), *Kompendium Kleinstadtforschung*. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover, 24–49.
- Mitas, Ondrej/Hohn, Astrid/Nawijn, Jeroen (2018): »To Mix with New People«: The Surprising Day Trips of Mature Germans. In: Muzaffer Uysal/M. Joseph Sirgy/Stefan Krüger (Hg.), *Managing quality of life in tourism and hospitality*. Wallingford, Oxfordshire, UK: CABl, 24–41.
- Moore, Kevin/Cushman, Grant/Simmons, David (1995): Behavioral conceptualization of tourism and leisure. In: *Annals of Tourism Research* 22/1, 67–85.
- Moscardo, Gianna/Murphy, Laurie (2014): There Is No Such Thing as Sustainable Tourism: Re-Conceptualizing Tourism as a Tool for Sustainability. In: *Sustainability* 6, 2538–2561.
- Pechlaner, Harald (2019): Destination und Lebensraum: Perspektiven touristischer Entwicklung. In: Harald Pechlaner (Hg.), *Destination und Lebensraum. Perspektiven touristischer Entwicklung: 20 Jahre Tourismusforschung von Eurac Research*. Wiesbaden: Springer Gabler, 1–21.
- Pohl, Tim (2021): »Wir können ja auch nicht jede Wiese zum Parkplatz machen«. Ein Streitgespräch über Overtourism in Bayern. In: *Süddeutsche Zeitung*, 1.4.2021.
- Porsche, Lars/Milbert, Antonia (2018): Kleinstädte in Deutschland. Ein Überblick. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 6/2018, 1–21.
- Regionalpark Ballungsraum RheinMain gGmbH (2021): Regionalpark Routen. <https://www.regionalpark-rheinmain.de/routen-und-touren/regionalpark-routen> (letzter Zugriff am 2.12.2021).
- Roy, Gobinda/Sharma, Swati (2020): Analyzing one-day tour trends during COVID-19 disruption – applying push and pull theory and text mining approach. In: *Tourism Recreation Research* 46/2, 288–303.
- RP Darmstadt (2011): Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010, Z3.2.1-4, Z3.2.2-6, Z3.2.3-5, Z3.2.3-9.
- Schnell, Peter (2014): Lexikon der Geographie. Naherholung. <https://www.spektrum.de/lexikon/geographie/naherholung/5331> (letzter Zugriff am 25.3.2021).
- Servillo, Loris/Atkinson, Rob/Hamdouch, Abdelillah (2017): Small and Medium-Sized Towns in Europe: Conceptual, Methodological and Policy Issues. In: *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 108/4, 365–379.
- Sieber, Sandra (2021): Auswirkungen neuer Wahrnehmungsmuster im Bereich der regenerativen Energiesysteme im Orts- und Landschaftsbild und ihre Bedeutung für die räumliche Planung. Alltags-, Sehnsuchts- und Energielandschaften im Fokus. Dissertation.
- Smith, Stephen L. J./Godbey, Geoffrey C. (1991): Leisure, recreation and tourism. In: *Annals of Tourism Research* 18/1, 85–100.

- Steinführer, Annett/Sondermann, Martin/Porsche, Lars (2021): Kleinstädte als Forschungsgegenstand. Bestimmungsmerkmale, Bedeutungen und Zugänge. In: Annett Steinführer/Lars Porsche/Martin Sondermann (Hg.), *Kompodium Kleinstadtforschung*. Forschungsberichte der ARL 16. Hannover, 5–23.
- Stetic, Snezana/Simicevic, Dario/Stanic, Sara (2011): Same-day Trips: A Chance of Urban Destination Development. In: *UTMS Journal of Economics* 2/2, 113–124.
- Suriñach, Jordi/Casanovas, Josep A./André, Marién/Murillo, Joaquim/Romaní, Javier (2017): How to quantify and characterize day trippers at the local level. In: *Tourism Economics* 23/2, 360–386.
- Sýkora, Luděk/Mulíček, Ondřej (2017): Territorial Arrangements of Small and Medium-Sized Towns from a Functional-Spatial Perspective. In: *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 108/4, 438–455.
- Technische Universität Darmstadt (2021): Konflikte. Verbundforschungsprojekt Na-TourHuki. www.natourhuki.de/ (letzter Zugriff am 31.8.2021).
- Timm, Bente (2020): *Touristische Routen*. Tourismus kompakt. München: UVK Verlag.
- UNSD/UNWTO (Hg.) (2010): *International Recommendations for Tourism Statistics 2008*. United Nations. New York.
- Zimprich, Arnold (2020): »Es müssen drastischere Maßnahmen her«. In: *Süddeutsche Zeitung*, 23.8.2020.