

Der Reidenmeister

Geschichtsblätter für Lüdenscheid Stadt und Land

Herausgegeben vom Lüdenscheider Geschichtsverein e. V.

Nr. 105

26. Mai 1988

Dozent Dr. Rosenbohm 65 Jahre

Oldenburg im nordwestniedersächsischen Geest-Moor-Marsch-Bereich, Münster in der westfälischen Tieflandsbucht und Lüdenscheid im märkischen Sauerland – das sind die drei Stationen, durch die Günter Rosenbohms Lebensweg sich räumlich bestimmen läßt. Zeitlich umfassen sie 12, 18 und einstweilen 35 Jahre, recht ungleiche Spannen, und zwar ungleich an Dauer wie an Bedeutung für den, der sie durchschritten hat.

Für alle Angehörigen der in die frühen zwanziger Jahre fallenden Jahrgänge bedeutete der Krieg den jähen Abbruch der nach Schul- oder frühen Ausbildungsjahren gerade in Aussicht genommenen ersten selbständigen Schritte ins Leben. Es folgten Jahre, geprägt durch Gefahren und Nöte bis zur endgültigen Katastrophe. Der münstersche Kriegsabiturient hat sie als Artillerieoffizier durchgestanden. Ihm widerfuhr das Glück – besser: die Gnade des Schicksals –, zu den heil und halbwegs heil Überlebenden zu gehören, das Kriegsende nicht an einem östlichen, sondern an einem Frontabschnitt in Nordwestdeutschland zu erleben und bereits nach wenigen Monaten der Kriegsgefangenschaft heimkehren zu können.

Es war nicht leicht, im bombenzerstörten Münster des Jahres 1946 das Studium zu beginnen. Zu den vielen »Davongekommenen«, die das in der Hoffnung auf eine Wendung zum Besseren, auf einen Wiederaufstieg, unternahmen, gehörte auch Günter Rosenbohm. Nur dem Zeitzeugen ist es möglich zu beurteilen, welches Maß an Energie und Zähigkeit damals in allen Lebensbereichen dazu gehörte, einen neuen Anfang zu machen. Angesichts zunächst völliger Ungewißheit hinsichtlich ihrer Berufsaussichten waren die Studierenden damals nicht wehleidig, sondern unverdrossen einsatzbereit. Sie erlebten sich als Angehörige einer Professoren und Studenten umfassenden Notgemeinschaft; und dadurch wurden Kräfte entbunden und zeitbedingte Schwierigkeiten leichter bewältigt. Das Lehrangebot wurde nicht distanziert unter dem Gesichtspunkt betrachtet, was sich am ehesten dazu eigne, »einen Schein zu erwerben«, was davon man »zum Examen brauchen« könne und was sich schick »hinterfragen« lasse, sondern weckte sach- und problembezogenes Engagement mit der selbstverständlichen Konsequenz, daß man sich gewissenhaft einarbeitete. Ideologisches hatte keinen Kurswert. »Die Gesellschaft« schuldete einem nichts; vielmehr schuldete man sich selbst, seiner Familie und seinem unter schwersten Bedingungen sich wieder emporarbeitenden Volke jene Leistung, die aufzubringen man fähig war. Das in dieser Haltung durchgeführte Studium wurde 1951 mit dem Er-

sten Staatsexamen und 1952 – während der Ausbildungszeit als Studienreferendar – mit der Promotion zum Dr. rer. nat. abgeschlossen.

Das Zweite Staatsexamen hatte 1953 das Ende des bewegten, mit Münster verbundenen Lebensabschnittes zur Folge: Dr. Rosenbohm nahm seine Unterrichtstätigkeit in Erdkunde und Mathematik am Lüdenscheider Zeppelin-Gymnasium auf. Das veranlaßt den rückwärts schauenden Betrachter zu andersartigen Gedanken, nach den zeitbezogenen nun zu solchen, die einer an Pädagogen nicht selten festzustellenden aktiven Aufgeschlossenheit für Angelegenheiten, Fragen und Probleme allgemeineren Interesses gelten. Bekanntlich stellen viele Lehrer einen großen Teil ihrer verfügbaren Zeit in den Dienst von Aufgaben, die an sich zwar nicht schulischer Art sind, aber – da ja auf Schule und Unterricht manches von außen einwirkt – nicht schulfern sein müssen und die somit das unterrichtliche Tun bereichern können. Seit jeher gehörte dazu die wissenschaftliche Bearbeitung von Fragestellungen, die mit einem der in der Schule vertretenen Fächer zusammenhängen. Es liegt in der Natur der Sache, daß derartige Arbeiten in erster Linie an Gegebenheiten des näheren Raumes anknüpfen; denn die sind vom Schul- und Wohnort aus unschwer zugänglich. Ebenso ist leicht einsehbar, daß es vornehmlich bestimmte Fächer sind, für die sich Anknüpfungspunkte allerorten nicht nur anbieten, sondern geradezu aufdrängen: Geschichte, Geographie und Biologie. Dabei wird man als Lehrer nicht so sehr in enges Spezialistentum hineingedrängt, vielmehr ergibt sich vor dem Hintergrund unterrichtlicher Verwertbarkeit in bezug auf den heimatlichen Bereich ganz von selbst eine gewisse fachliche Breite.

Das zeigt sich auch an dem Geographen Rosenbohm. Seine auf Siedlungsgenese hin konzipierte Dissertation – Siedlung und Wirtschaft auf Sand und Klei, erläutert am Meßtischblatt Warendorf –, in der erstmals der Hinweis auf das hohe Alter der Flurstücke mit dem Namen »Woort« gegeben wurde und sich andeutete, daß dem Drubbel mit Langstreifenflur Ur-Einödhöfe vorausgegangen sind, hätte erwarten lassen, daß der Verfasser auf diesem Felde weiterarbeiten würde. Das war jedoch nicht der Fall. Dazu hat gewiß beigetragen, daß sein neuer sauerländischer Wirkungsbereich als Jungsiedelland hinsichtlich der ländlichen Siedlungen recht andersartig strukturiert ist als die Westfälische Bucht, doch war entscheidend, daß es ihm nun darauf ankam, sich das märkische Sauerland im weitesten Sinne geographisch »anzueignen« – heimat- und landeskundlich. Im Zusammenhang damit entstanden Veröffentlichungen, von de-

nen hier nur der ausführliche Beitrag »Zur Geographie des Kreises Altena« im Sammelband »Das Herz des märkischen Sauerlandes« (1963) genannt sei.

Eine Erschwernis war allerdings dadurch gegeben, daß zu der Zeit, von der hier die Rede ist, Erdkunde von Sexta bis Oberprima ein »kleines«, »nicht-schriftliches« Fach war, dem nur eine geringe Stundenzahl zugebilligt wurde. Das hatte zur Folge, daß ein Lehrer, in dessen Fächerkombination neben Erdkunde ein »großes« Fach stand, z. B. Deutsch oder Mathematik, in diesem normalerweise mit dem weitaus größten Teil seiner Unterrichtszeit eingesetzt wurde. Das aber bedeutete für jemanden, der seinem »kleinen« Fach, in diesem Falle Erdkunde, mit einem besonderen, über das Schulische hinausgehenden Interesse zugetan war, eine empfindliche Behinderung in der aktiven Entfaltung dieses Interesses. In einer solchen Situation mußte die Möglichkeit, sich ganz auf Geographie konzentrieren zu können, verlockend erscheinen. Sie bot sich für den Oberstudienrat Dr. Rosenbohm, als er auf eine frei gewordene Dozentenstelle im Fach Geographie an der Abteilung Dortmund und der damaligen Pädagogischen Hochschule Ruhr hingewiesen wurde. Die Bewerbung hatte Erfolg, und seitdem lehrte Dr. Rosenbohm als Dozent für Geographie und ihre Didaktik an der PH Ruhr und – nach deren Eingliederung – an der Universität Dortmund. Dabei waren seine allgemeingeographischen Schwerpunkte Geomorphologie, Klimageographie sowie Siedlungsgeographie, während seine regionalgeographischen Veranstaltungen Mitteleuropa, Nordamerika und weitere Großraumstaaten betrafen. Sein fachdidaktisches Interesse galt vornehmlich der Entwicklung geographischer Lehr- und Lerneinheiten. Diesbezügliche Veröffentlichungen wie auch die Mitarbeit am erdkundlichen Unterrichtswerk »Blickpunkt Welt« und an zwei Lehrerhandbüchern zu Alexander-Atlanten traten nun neben Publikationen über das beibehaltene Arbeitsgebiet »märkisches Sauerland«.

Obgleich Dr. Rosenbohm kaum eine Vorliebe für Veränderungen eigen ist, die als »fortschrittliche« Errungenschaften gelten, er vielmehr eine eher konservative Haltung einnimmt, hat er sich weithaus leichter als mancher andere auf die zweifellos nicht durchweg erfreulichen Zustände und Umgangsformen im gegenwärtigen Hochschulleben eingestellt. Infolge seines offenen, toleranten und stets freundlichen Wesens war es für ihn etwas Selbstverständliches, reibungslos mit den Kollegen zusammenzuarbeiten und verständnisvoll mit den Studenten umzugehen. Demgemäß erfreute er sich großer Beliebtheit.

Der Eintritt in den Ruhestand nach dem 65. Geburtstag am 22. Februar 1988 setzt wohl eine Zäsur, bedeutet aber keinen Bruch. Es liegt da noch manches Begonnene, zu dessen abschließender Ausarbeitung bislang die Zeit fehlte, und es geht – auch das ist hier zu erwähnen – ja auch die Tätigkeit in der Johannesloge »Zum Märki-

schen Hammer« weiter, deren Meister Dr. Rosenbohm seit 1978 ist. Gerade in der Zeit, da diese Zeilen geschrieben werden, in der letzten Aprilwoche, erreicht für ihn die Beanspruchung durch die Vorbereitung der Veranstaltungen anlässlich des hundertjährigen Bestehens der Loge einen Höhepunkt.

Die Verfasser der Beiträge, die in der hier vorgelegten und in der folgenden Nummer des »Reidemeister« Dr. Günter Rosenbohm freundschaftlich zugeeignet werden, verbinden mit dieser Ehrung den Wunsch, daß dem Jubilar noch eine lange Reihe erfüllter Jahre bei voller Gesundheit beschieden sein möge.

Hans Friedrich Gorki

Die Städte des Märkischen Kreises

Gedanken zu den Begriffen Stadt und städtisch, Zentrum und zentralörtlich

Seit mehr als 40 Jahren sind wir, Günter Rosenbohm und ich, miteinander bekannt. In der ersten Nachkriegszeit vereinte uns an der Universität Münster das Studium der Geographie bei unserem Lehrer Wilhelm Müller-Wille, dann waren wir Kollegen – an allerdings weit voneinander entfernten Gymnasien –, und zu Beginn der siebziger Jahre fanden wir uns in der Abteilung Dortmund der Pädagogischen Hochschule Ruhr, später in die Universität Dortmund eingegliedert, wieder auf gemeinsamem Wege. Seine Dissertation hatte der Genese ländlicher Siedlungen gegolten; die am Rande des Untersuchungsgebietes gelegene Stadt war selbstverständlich außerhalb der Betrachtung geblieben. Meine ersten Arbeiten hatten es mit Städten und zentralen Orten zu tun; und ebenso selbstverständlich waren dabei die ländlichen Siedlungen als eine andersartige »Füllung« der Zwischenräume nicht berücksichtigt worden. Längst sind unsere Interessenrichtungen nicht mehr derart unterschiedlich; zur Zeit gehören wir sogar beide zum großen Kreis der Mitarbeiter an dem Werk »Die Städte und Gemeinden in Westfalen«, das von der Geographischen Kommission für Westfalen in Münster herausgegeben wird. Was mich betrifft, so kann ich seit der Großgemeindeförderung und infolge der im Zusammenhang damit äußerst großzügig gehandhabten Verteilung des Stadttitels die zu städtischen »Ortsteilen« avancierten ländlichen Orte, agraren Fluren und weiten Wälder bei der Beschäftigung mit Städten nicht mehr ganz außer acht lassen. Das zeigt sich auch in diesem Beitrag, den ich meinem langjährigen Kollegen und Freundin widme in der Hoffnung, daß er mein Eindringen in seinen ureigenen Arbeitsraum, das märkische Sauerland, nicht als Wildern im fremden Jagdrevier empfinden möge.

Stadt als Gemeindetitel

Von den 15 Gemeinden des Märkischen Kreises führen 12, also 80%, den Titel »Stadt« (Karte a und zugehörige Tabellenspalten). Ihr Anteil an der Fläche des Kreises beträgt 88% und an der Bevölkerung 92%. Mithin liegt ihre durchschnittliche Dichte (Einw. pro km²) leicht über der des Kreises und übersteigt nur um ein geringes die doppelte Dichte der Landgemeinden. 1885, d. h. vor gut 100 Jahren, wurden von den damals 55 Gemeinden im Bereich des heutigen Märkischen Kreises nur 7, also knapp 13%, als Stadt bezeichnet (Karte c und zugehörige Tabellenspalten). Ihr Flächenanteil machte 10% aus, ihr Einwohneranteil jedoch 43%. Ihre durchschnittliche Dichte war mehr als viermal so groß wie die des Kreisgebietes und betrug fast das Siebenfache der landgemeindlichen Dichte. Schon rein vom Quantitativen her hoben sich die Stadtgemeinden damals als etwas Besonderes von der Vielzahl der übrigen Gemeinden ab.

Ein Blick über den Märkischen Kreis hinaus auf ganz Nordrhein-Westfalen mag die heutige Situation verdeutlichen. In unserem Bundeslande standen Ende 1982 den 262 Städten (66%), davon 23 kreisfrei, nur 134 Landgemeinden (34%) gegenüber. Die Tendenz besteht, dieses Verhältnis weiterhin zugunsten der Städte zu ändern; das erhellt aus dem Umstand, daß allein in den vier vorangegangenen Jahren seit Ende 1978 neun Gemeinden, alle im Landesteil Nord-

rhein gelegen, mit dem Stadttitel geschmückt wurden. In vier Kreisen – Mettmann, Recklinghausen, Ennepe-Ruhr und Höxter – gibt es überhaupt keine Landgemeinden mehr, und nur in vier der insgesamt 31 Kreise des Landes liegt der Anteil der Stadtgemeinden unter 50%, wobei der Kreis Düren mit 33% das Schlußlicht bildet.

Die mit den Karten a (1988) und c (1885) einander gegenübergestellten Zustände haben kaum etwas miteinander gemeinsam. Sie markieren die gegenwärtige Endsituation sowie die Ausgangssituation eines Veränderungsprozesses, der durch zweierlei gekennzeichnet ist: 1. Vergrößerung der Gemeinden und Kreise, 2. Verdrängung der Landgemeinden durch Stadtgemeinden. Das eine ist rein quantitativer Art, während das andere als qualitativ gelten muß, jedenfalls so gemeint ist. Dieser Wandel hat sich über zahlreiche Zwischenstufen vollzogen, und zwar durch Teil-Eingemeindungen, Voll-Eingemeindungen, Zusammenschlüsse, Auskreisungen und Wieder-Einkreisungen, diese bei zuletzt rigoros angewandter »Maßstabsvergrößerung«.

Karte b (ergänzt durch die zugehörigen Tabellenspalten) stellt den Zustand um 1961 dar, also vor dem Einsetzen der jüngsten, umfassenden Neugliederung. Dieser Zustand wird, wie der Kartenausschnitt erkennen läßt, dadurch charakterisiert, daß Neuere, nämlich die flächengroßen kreisfreien Städte des Ruhrreviers, neben Älterem steht, das sich in dem weitgehend noch räumlich bescheidenen Zuschnitt der Gemeinden und Kreise am Rande und außerhalb des Verdichtungsraumes andeutet. Es fällt auf, daß die Zahl der Stadtgemeinden zugenommen hat; im Bereich des Märkischen Kreises um drei. Doch noch übertrifft hier ihre Bevölkerungsdichte die der Landgemeinden um mehr als das Fünffache. – Die Tabelle weist außerdem den Zustand zur Zeit der letzten in unserem Staate zuverlässig durchgeführten Volkszählung von 1970 aus. Deren Ergebnisse sind zwar exakt, werden jedoch hinsichtlich ihrer Verwertbarkeit leider stark durch die Uneinheitlichkeit der räumlichen Bezugsbasis beeinträchtigt; denn die Neugliederung war noch nicht in allen Regionen durchgeführt. Davon ist auch der Raum des Märkischen Kreises betroffen: Im Süden, d. h. im Altkreis Altena, war die Umgestaltung bei Einkreisung Lüdenscheids und Änderung des Kreisnamens bereits vollzogen; während sie im Norden, also in den Altkreisen Iserlohn und Arnsberg, noch bevorstand.

Die Bildung flächengroßer Gemeinden soll hier nicht erörtert werden. Vielmehr geht es um eine Begleiterscheinung, nämlich um das endgültige Verblenden des Begriffes »Stadt« in seiner amtlichen Verwendung. Der behördliche Stadtbegriff ist auf einen bloßen Titel geschrumpft, den gemeindliche Gebilde von extrem verschiedenartiger Struktur und Funktion als Namenszusatz tragen dürfen, wie an der beispielhaften Gegenüberstellung von Iserlohn und Lüdenscheid auf der einen und Kierspe und Halver oder Balve und Neuenrade auf der anderen Seite deutlich wird. Dabei lassen die Beispiele Balve und Neuenrade erkennen, daß der Stadttitel bereits vor der Großgemeindeförderung insofern nichtssagend geworden war, als ihm keinerlei aktuelle Gemeinsamkeit der zu seiner

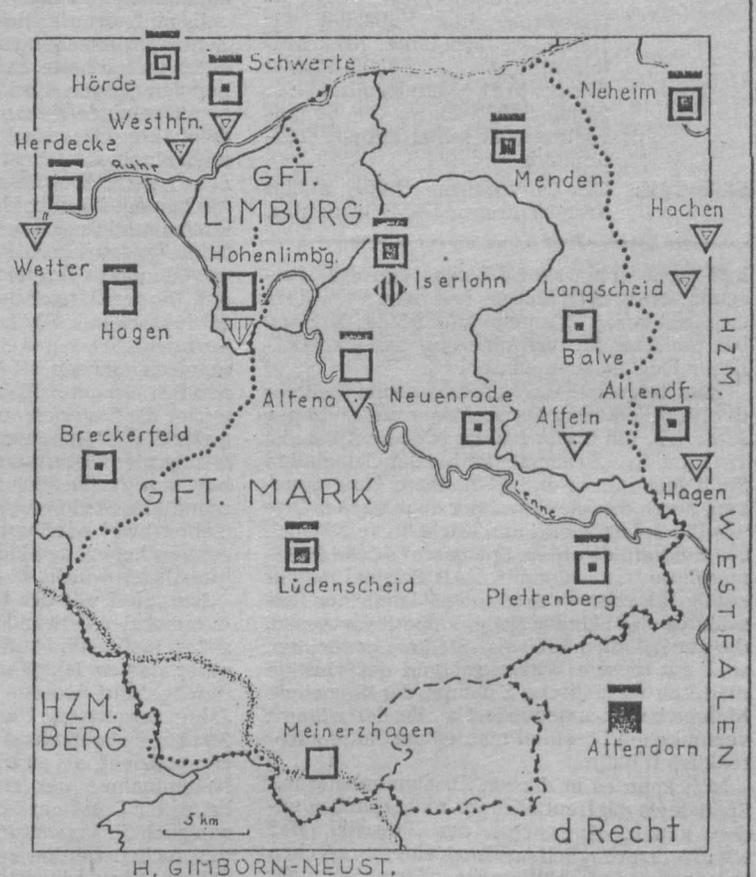
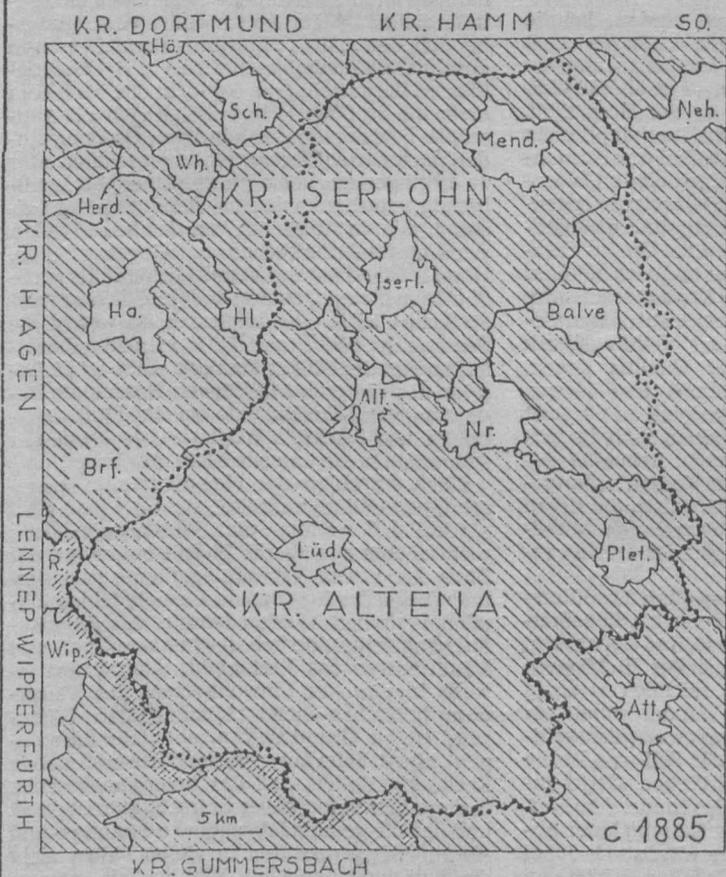
Führung berechtigten Gemeinden entsprach, und sie verweisen darauf, daß es sich bei ihm um die letzte Erinnerung an eine einst herausgehobene Position handelt. Die aber war an Orte gebunden.

Stadt als Ortsqualität

In der allgemeinen Vorstellung lebt die alte Bindung des Stadtbegriffes an bestimmte Orte fort. Wer sich von Schwerte in den auf Iserlohn Gemeindegebiet gelegenen Ort Hennen begibt, wird schwerlich sagen, er fahre »nach Iserlohn« oder gar »in die Stadt Iserlohn«. Ebenso wenig wird ein Fröndenberger, der Verwandte in den zur Gemeinde Menden gehörenden Ortschaften Schwitten und Lendringsen besucht, als sein Wegziel »Menden« oder gar »die Stadt Menden« nennen. Als »Iserlohn« oder »die Stadt Iserlohn« bzw. »Menden« oder »die Stadt Menden« bezeichnet man den jeweiligen städtisch geprägten Ort, innerhalb dessen man dann noch nach Kern (»Altstadt«) und Rand unterscheidet.

Karte d, abgekürzt mit dem Stichwort »Recht« versehen, führt in die fernen Zeiten zurück, in denen das Städtische an die Sonderstellung jener Orte geknüpft war, die das Stadtrecht besaßen. Dargestellt ist die zeitliche Schichtung der Stadtentstehung in unserem Raum: von der frühen Herausbildung städtischer Orte über die Jahrhunderte, in denen städtisches Recht – teils uneingeschränkt, teils eingeschränkt (Minderstädte) – bestehenden oder planmäßig angelegten Orten durch einen hoheitlichen Akt verliehen wurde, bis zu den preußischen »Akzisestädten« des 18. Jahrhunderts in der Grafschaft Mark. Die Bedeutung der ehemaligen Territorien für Stadterhebungen und -anlagen wird durch die territoriale Gliederung gegen Ende des ancien régime angedeutet. Ohne auf naheliegende Einzelheiten historisch-landeskundlicher Art einzugehen, sei bemerkt, daß bei all diesen Orten die Entwicklung nach der Stadterhebung keineswegs gleichartig verlaufen ist, weil sie durch eine Vielzahl von Faktoren bedingt wurde, von denen sich die meisten pauschal als Gunst oder Ungunst der räumlichen Lage zusammenfassen lassen. Doch war bei allen Unterschieden von wirtschaftlicher Bedeutung und Einwohnerzahl – z. B. 1798 Iserlohn 449, 1803 Balve 715 Einw. – der Status als Stadt durch das Stadtrecht eindeutig festgelegt; denn erst dieses ermöglichte die Entfaltung städtischer Funktionen.

Obgleich seit der zu Beginn des 19. Jahrhunderts erfolgten Aufhebung der Rechtsunterschiede zwischen Stadt- und Landbewohnern das entscheidende Kriterium städtischen Rechtes beseitigt war, blieb zunächst eine Art administrativer Schwundform des Stadtrechtes bestehen, nämlich durch die Städteordnungen. Karte d gibt durch eine zusätzliche Signatur zu erkennen, welche Städte um 1860 die Städteordnung für die Provinz Westfalen von 1856 angenommen hatten und mithin Magistrat und Stadtverordnetenversammlung hatten und amtsfrei waren. Die übrigen wurden nach der Landgemeindeförderung verwaltet und galten, soweit sie am Stadttitel festhielten, als Titularstädte. Bei der entlegenen ehemaligen Akzisestadt Meinerzhagen an der Ruhr-Sieg-Wasserscheide war nicht einmal das der Fall.



a-c
 Regierungsbezirk
 Kreis, kreisfr. Stadt
 kreisangehör. Stadt
 Landgemeinden
b-d
 Märkischer Kreis

d Städtische Altersschichten (nach Haase)
 Um 1180 | 1180-1210 | 1210-1290 | 1290-1350 | 1350-1520 | 1618-1803
 stadähnlich
 Stadt
 Minderstadt (Freiheit)

Um 1860 Verwaltung nach Städteordnung von 1856
 Territorium 1780
 Wasserscheide Ruhr gegen Wupper u. Sieg

In der Situation des 19. Jahrhunderts deutet sich die Richtung der weiteren Entwicklung an. Da die kleinsten Einheiten im administrativen Raumgefüge die Gemeinden sind, können nur

diese die Träger amtlich anerkannter Namensbestandteile sein, und somit führen nicht – wie ehemals – bestimmte Orte den Stadttitel, sondern Gemeinden, in denen ein städtischer bzw. ein für

städtisch erachteter Ort liegt. Solange die Gemeinden durchweg klein waren, fiel das nicht auf. Die Diskrepanz zwischen dem, worauf die Bezeichnung »Stadt« sich seit alters bezogen

Zentralität im Bereich des Kartenausschnitts (Geringfügig angeschnittene Gemeindegebiete sind nicht berücksichtigt)

	Ortsbezogen Zustand Ende 60er J. (Kluczka 1970)	Gemeindebezogen	
		Planung 1979 (LEP I/II)	Zustand Anfang 80er J. (Blotevogel 1985)
Attendorf	MZ-	MZ1	MZ
Plettenberg	MZ-	MZ1	MZ
Meinerzhagen		MZ1	
Kierspe		G+	
Lüdenscheid	MZ	MZ3	MZ+
Werdohl	UZ+	MZ1	MZ
Altena	MZ	MZ1	MZ
Iserlohn	MZ	MZ3	MZ+
Letmathe	SV+		
Hohenlimburg	MZ-		
Hagen	OZ	OZ1	OZ
Haspe	SV+		
Herdecke		MZ1	MZ
Hörde	UZ+		
Schwerte	MZ-	MZ1	MZ
Fröndenberg		G+	
Hemer	MZ-	MZ1	MZ
Menden	MZ	MZ2	MZ
Neheim-Hüsten	MZ		

Klassifikation (abgekürzte Formulierungen)

Kluczka: OZ Oberzentrum, MZ Mittelzentrum, MZ- nicht voll wirksames Mittelzentrum, UZ+ Kleinzentrum mit mittelzentraler Teilfunktion, SV+ mittelzentraler Selbstversorgerort

LEP I/II: OZ1 Oberzentrum mit Kapazität für 0,5-0,75 Mio Einw., MZ3 Mittelzentrum mit Kapazität für 100 000-150 000 Einw., MZ2 Mittelzentrum ... 50 000-100 000 Einw., MZ1 Mittelzentrum ... 25 000-50 000 Einw., G+ Grundzentrum mit mittelzentraler Teilfunktion

Blotevogel: OZ Oberzentrum, MZ+ großes Mittelzentrum, MZ Mittelzentrum

hatte und woran sie im Bewußtsein der Menschen immer noch haftete, und dem, worauf sie sich jetzt bezog, konnte in ihrer Mißlichkeit erst bei umfassender Vergrößerung der gemeindlichen Flächen zutagetreten.

Zum Teil setzte das bereits geraume Zeit vor der Neugliederung der sechziger und siebziger Jahre ein. Ein früher Fall im Altkreis Altena ist 1941 mit dem Zusammenschluß der Gemeinden Stadt Plettenberg und Plettenberg Land gegeben, durch den die Bewohner abgelegener Orte wie Pasel, Landemert und Kückelheim plötzlich zu »Städtern« wurden. Später war solche Metamorphose ganz allgemein. Als Beispiel sei nur auf die Einwohner der 66 zutiefst ländlichen Ortschaften der Altgemeinde Valbert verwiesen, die am 1. Januar 1969 als »Städter« erwachten, weil mit diesem Wirkungsdatum das einstige märkisch-westfälische Samtamt der Gemeinde Meinerzhagen angegliedert wurde, deren längst versunkenen Stadttitel man einige Jahre zuvor reaktiviert hatte.

Nun kann es in diesem Zusammenhang mit Spott, auch mit freundlichem, nicht sein Bewenden haben. Angesichts der Tatsache, daß »Stadt« ursprünglich Ausdruck einer rechtlichen Ortsqualität war, mittlerweile jedoch nicht mehr allzu weit davon entfernt ist, allgemeiner gemeindlicher Namensbestandteil zu werden, ist die Frage nach einer andersartigen, den gegenwärtigen Bedingungen entsprechenden Qualität naheliegend, die für städtische Orte charakteristisch ist. Diese Frage stellt sich umso mehr, als der normale Sprachgebrauch weiterhin dazu neigt, den Stadtbegriff mit qualitativ irgendwie herausgehobenen Orten in Verbindung zu bringen. Unter Verweis auf an anderer Stelle ausführlich Dargelegtes (Gorki 1974 und 1976) kann zusammenfassend gesagt werden, daß bei den Bemühungen um einen in sich stimmigen geographischen Stadtbegriff nie die Eigenschaft

»Gemeinde«, wohl aber ein Bündel ortsbezogener Merkmale bedeutsam war, zu denen räumliche Geschlossenheit der Bebauung, Ortsgröße, innere Differenzierung des Ortsbildes, städtisches Leben und Zentralität gehören.

Von diesen Merkmalen ist eins nicht nur unmittelbar funktional, d. h. qualitativer Art, sondern zugleich auch seinem Wesen nach in sich gestuft: Zentralität. Bereits 1956 hat R. Klöpffer ausgeführt, daß erst vom Funktionsniveau der mittleren Stufe an einem Orte städtische Qualität beizumessen ist und daß die Ergänzungsgebiete dieser Orte den Raum lückenlos überspannen. Mithin weist das Ergebnis einer gründlichen Bestandsaufnahme der zentralen Orte und ihrer Bereiche, wie sie für Nordrhein-Westfalen 1970 von G. Kluczka vorgelegt worden ist, alle Orte mit städtischer Qualität aus und setzt sie gegenüber den lokalen Zentren der unteren Stufe ab. Auch unter den zentralörtlich als Stadtfunktionsorte bestimmten Städten gibt es – wie ehemals unter den rechtlich bestimmten Städten – Bedeutungsunterschiede; denn den zahlreichen Zentren der mittleren Stufe stehen solche mit höherem Funktionsniveau gegenüber. Auch kann man – vergleichbar dem ehemaligen Rechtsunterschied zwischen Voll- und Minderstadt – das für städtische Orte maßgebliche zentralörtliche Qualitätsmerkmal weit fassen, indem man Orte mit Teilfunktion eines Zentrums mittlerer Stufe sowie Orte ohne Ergänzungsgebiet, aber mit der Ausstattung nahezu eines Zentrums der mittleren Stufe als gerade noch städtisch, d. h. als funktional »minderstädtisch«, gelten läßt. In der linken Spalte der Übersicht »Zentralität« werden für den Bereich unseres Kartenausschnittes sämtliche Orte angeführt, die in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre aufgrund ihres Zentralitätsgrades städtische Bedeutung besaßen oder annähernd erreichten.

Es muß ausdrücklich betont werden, daß die Zentralitätsforschung seit ihren Anfängen es mit Orten zu tun hatte. Bei den zunächst – abgesehen von einigen Ausnahmen – fast überall kleinen Gemeindeflächen war es der Normalfall, daß in einer Gemeinde (wenn überhaupt) nicht mehr als ein Zentralort anzutreffen war. Ausnahmen wie die kreisfreie Stadtgemeinde Gelsenkirchen mit ihren beiden Mittelzentren Gelsenkirchen und Buer waren das Ergebnis gemeindlicher Zusammenschlüsse. Seit der Großgemeindebildung tritt Vergleichbares ungleich häufiger auf. Für den Bereich unseres Kartenausschnittes sei das kreisfreie Hagen genannt, auf dessen Gemeindegebiet nun drei Orte mit allerdings stark unterschiedlicher städtischer Qualität liegen, nämlich Hagen, Hohenlimburg und Haspe, weiter die Stadtgemeinde Iserlohn, zu der jetzt außer dem Mittelzentrum Iserlohn auch der mittelzentrale »Selbstversorgerort« Letmathe gehört, sowie schließlich die vom Kartenrand angeschnittene Stadtgemeinde Arnsberg, auf deren Gebiet zwei annähernd gleichrangige Mittelzentren liegen, seitdem ihr Neheim-Hüsten zugeschlagen wurde.

Nun sind seit der bundesweiten Ermittlung der zentralen Orte und ihrer Bereiche, die seinerzeit im Institut für Landeskunde, Bad Godesberg, unter dessen langjährigem Leiter E. Meynen durchgeführt worden war, reichlich zwanzig Jahre vergangen. Und da Wandel räumlicher Strukturen heutzutage sich weit weniger langfristig vollzieht, als es früher der Fall war, ist die Neuaufnahme der zentralörtlichen Gegebenheiten ein Desiderat der Landeskunde, dem Nutzen auch für Verwaltung und Planung kaum abgesprochen werden kann. Es würde sich dabei zeigen, ob und inwieweit als Folge des totalen Umbaus der gemeindlichen Ebene sich Änderungen der Schwerpunkte im räumlichen Verteilungsmuster der zentralen Orte anbahnen. Freilich müßte bei einer neuen Erhebung um der wünschenswerten Vergleichbarkeit willen im Prinzip nach der gleichen Methode vorgegangen werden, nämlich nach der empirischen Umlandmethode, die nicht bei der Ausstattung der zentralen Orte ansetzt, sondern bei deren »Resonanz« im Umland (Näheres bei Kluczka 1971). Das schließt die Berücksichtigung zusätzlicher Gesichtspunkte nicht aus, z. B. solcher, die den besonderen Bedingungen in Verdichtungsräumen gerecht werden. Für die kreisfreien Städte

im Bereich des damaligen Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk war das bereits ansatzweise in die Darstellung der nordrhein-westfälischen Verhältnisse (Kluczka 1970) eingebracht worden, und zwar durch Jürgen Körber mit der Kenntlichmachung von Vorstadt- oder Außenstadtzentren.

Außerordentlich nützlich als Ergänzung einer erneuten auf Ermittlungen im zentralörtlichen Umland beruhenden Aktion wäre die spezielle Auswertung der Arbeitsstättenzählung von 1987 zwecks Bestimmung von Zentralitätsmaßen, wie sie H. H. Blotevogel (1983) für die nordrhein-westfälischen Stadtgemeinden mit höherrangiger Zentralität aufgrund der Statistik der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer berechnet hat. Freilich wäre dazu erforderlich, daß die entsprechenden Daten in räumlicher Aufgliederung unterhalb der gemeindlichen Ebene zur Verfügung ständen. Dabei ist gewiß nicht an eine Aufsplitterung nach Art der Wohnplatzstatistiken früherer Volkszählungen zu denken, wohl aber an eine die siedlungs-räumlichen Glieder der nun allesamt großen Gemeinden berücksichtigende Statistik.

Zentralität als Gemeindequalität?

Es ist verständlich, daß der auch für die Raumordnung aufschlußreiche Sachverhalt der zentralen Versorgungsorte mit ihrer hierarchischen Staffelung auf Seiten der Planungsbehörden nicht nur Aufmerksamkeit gefunden, sondern geradezu den Rang eines tragenden Aspektes der Landesentwicklung gewonnen hat. Dabei kam es allerdings zu einer Verschiebung der Bedeutung des Begriffes zentralörtlich, bedingt dadurch, daß in Bezug auf staatliches Handeln die Gemeinden die kleinsten räumlichen Bauklötze sind. Im Landesentwicklungsplan (LEP) I für Nordrhein-Westfalen von 1966 sind für die sogenannten ländlichen Zonen »Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung für einen Versorgungsbereich, der ... bis ... Einwohner umfaßt oder in absehbarer Zeit umfassen wird.« in vier Größenklassen dargestellt (von 5 000-10 000 bis hin zu mehr als 50 000). Hier zeichnet sich die pauschale Typisierung der künftigen Großgemeinden nach der auf ihrem Gebiet erbrachten oder zu erbringenden Versorgungsleistung ab, unabhängig von den konkreten Standorten der Leistung, d. h. in Absehung von den bestehenden siedlungslandschaftlichen Gegebenheiten. Hand in Hand mit der Verwirklichung der großflächigen Neugemeinden änderten sich zentralörtliche Ziele. Dementsprechend weicht die Fassung des LEP I von 1970 in manchen Einzelheiten von der 1966er-Fassung ab; so ist im Bereich des späteren Märkischen Kreises die Bedeutung von Schalksmühle um eine Stufe angehoben, und Nachroth-Wiblingwerde wurde der Aufnahme in die unterste Stufe gewürdigt.

Nach Abschluß der Neugliederung fortgeschrieben und überarbeitet, sieht der Plan 1979 als LEP I/II, »Raum- und Siedlungsstruktur«, recht anders aus, da die Zielsetzungen auf der Basis der neuen Verwaltungsräume präzisiert und dabei die funktionale Gemeindeklassifikation verfeinert werden konnte. Als Entwicklungsschwerpunkte beherrschen nun Ober- und Mittelzentren das Kartenbild, differenziert jeweils in vier der Einwohnerzahl des Versorgungsbereiches entsprechende Stufen. Ergänzend treten Grundzentren, ebenfalls differenziert, hinzu. Beim Lesen dieser Karte muß man in Rechnung stellen, daß das innergemeindliche Gefüge hier völlig außer Betracht geblieben ist und daß die gemeindebezogenen Stufungs- und Abgrenzungssignaturen in vielen Fällen nicht der funktionsräumlichen Wirklichkeit entsprechen, sondern planerische Ziele angeben. Nur so ist es zu verstehen, daß anstelle des gemäß der 1970er-Planungsvorstellungen bestehenden, den tatsächlichen Verhältnissen nahekommenden Nebeneinanders von Neheim-Hüsten mit zentralörtlicher Bedeutung für mehr als 50 000 und Arnsberg mit zentralörtlicher Bedeutung für 20 000 bis 50 000 Einwohner im Versorgungsbereich die 1979er-Darstellung nur ein Mittelzentrum Arnsberg mit 100 000 bis 150 000 Einwohnern im »Mittelbereich« ausweist. Klar, der landesplanerische Zentrumsbegriff addiert sämtliche im Gemeindegebiet vorhandenen Standorte zentralörtlicher und zentralörtlich rele-

vanter Einrichtungen. Aus dieser Sicht ist die Existenz der beiden voll ausgebildeten städtischen Orte, deren Ränder immerhin 3 km voneinander entfernt sind, als innerstädtische (!) Angelegenheit unerheblich. – Die Übersicht »Zentralität« enthält in der mittleren Spalte die im LEP I/II von 1979 gegebene Einstufung.

Nun sollen an dieser Stelle nicht die landesplanerischen Vorstellungen und der ihnen zugrunde liegende, gelegentlich als überzogen erscheinende Maßstab diskutiert werden, zumal für die Bildung größerer Gemeinden unabwiesbare Gründe vorlagen. Vielmehr geht es im Zusammenhang der hier angestellten Überlegungen um Begriffliches. In dieser Hinsicht wurde beim Übergang von der zwar etwas umständlichen, sachlich jedoch nicht zu beanstandenden Formulierung »Gemeinde mit zentralörtlicher Bedeutung für...« zu den griffigen Ausdrücken »Ober-«, »Mittel-« und »Grundzentrum« zwecks Kennzeichnung gemeindlicher Qualitäten die Grenze terminologischer Sauberkeit überschritten. Denn diese der Zentralitätsforschung entlehnten Begriffe bezeichnen definitionsgemäß Orte, und sie existieren inhaltlich aus der Entgegensetzung zu den zentralörtlichen Versorgungsbereichen, den Ergänzungsgebieten. Ihre Verwendung für Bereichseinheiten ist schlicht sachverhaltswidrig.

Der behördlicherseits willkürlich praktizierte Bedeutungswandel wissenschaftlich klar bestimmter Begriffe muß besonders befremden, wenn man in seiner Nachbarschaft das Ergebnis geradezu pingelig anmutender Erwägungen in bezug auf Nebensächliches entdeckt. Während der Entwurf von 1977 zum LEP I/II als unterste Stufen der gemeindlichen Rangfolge noch »Unterzentren« kennt, erscheinen diese in der endgültigen Fassung von 1979 als »Grundzentren«. »Unter« ist zwar ein sprachlogisches Glied in der Reihe »unter-mittel-ober«, doch mag wohl das Bedenken aufgekommen sein, mit »unter« verbinde sich zu leicht ein als »diskriminierend« empfundener Beigeschmack, demgegenüber »Grund« ausgesprochen vollmundig klingt.

Die Hinwendung zu praxisorientierten Fragestellungen hat viele Geographen in engen Kontakt zur Planung gebracht. Hierdurch ist es zu erklären, daß die verwaltungs- und planungsamtliche Verwendung von Begriffen wie Stadt und Zentrum auf das geographische Schrifttum übergreift, wobei die Bevorzugung knapper Ausdrucksweise unter Beibehaltung eingeführter Bezeichnungen diese Entwicklung begünstigt. Hinzu kommt, daß das für eine Vielzahl zu untersuchender Einzelobjekte eines größeren Raumes benötigte Datenmaterial nur gemeindeweise vorliegt und mithin von dieser wichtigen Basis aus nach der Großgemeindeformung Aussagen über städtische und zentrale Orte im eigentlichen Sinne des Wortes nicht mehr möglich sind. Landeskundliche Darstellungen können in dieser Hinsicht künftig nur recht grobkörnig sein. Nicht zuletzt wirkt sich auch die Übernahme systemtheoretischer Ansätze aus, und zwar insofern, als es nun auf terminologische Exaktheit vornehmlich im Hinblick auf Systeme, Systemelemente und Systembeziehungen ankommt, während Begriffe, die wie Stadt und

Zentrum einem vergleichsweise vorwissenschaftlichen Stadium entstammen, mit einer gewissen Sorglosigkeit gehandhabt werden. Von da her bereitet es offensichtlich keine Schwierigkeiten, für die Erarbeitung einer Städtetypisierung »als Systemelemente... Gemeinden als abstrakte Größen (zu verstehen), wie sie in ihrer Abgrenzung in der amtlichen Statistik erscheinen« (N. de Lange 1980) oder in einem methodisch ebenfalls richtungweisenden Beitrag mit raumordnungsrelevanter Zielsetzung den gemeindebezogenen Zentrenbegriff zu übernehmen (H. H. Blotvogel 1985). Die letzterwähnte Arbeit unterscheidet sich allerdings dadurch vom LEP I/II, daß hier die Gemeinden mit ihrer als tatsächlich ermittelten – z. T. auch mit ihrer unter realistischer Einschätzung des Möglichen als erreichbar anzunehmenden – zentralörtlichen Bedeutung dargestellt sind. Die rechte Spalte der Übersicht »Zentralität« gibt für unser Gebiet über diese Einstufung Auskunft.

Literatur und Unterlagen

Blotvogel, Hans Heinrich: Das Städtesystem in Nordrhein-Westfalen. In: P. Weber und K.-F. Schreiber (Hrsg.): Westfalen und angrenzende Regionen. Festschrift zum 44. Deutschen Geographentag in Münster. Teil I. Paderborn 1983. S. 71-103 (= Münstersche Geographische Arbeiten 15)

Blotvogel, Hans Heinrich: Die Abgrenzung Ausgeglichenener Funktionsräume. Methodische Fragen und ein Regionalisierungsvorschlag für Nordrhein-Westfalen. In: Funktionsräumliche Arbeitsteilung und Ausgeglichenere Funktionsräume in Nordrhein-Westfalen. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Forschungs- und Sitzungsberichte, Band 163. Hannover 1985. S. 13-50

de Lange, Norbert: Städtetypisierung in Nordrhein-Westfalen im raumzeitlichen Vergleich 1961 und 1970 mit Hilfe multivariater Methoden – eine empirische Städteanalyse. Paderborn 1980 (= Münstersche Geographische Arbeiten 8)

Gorki, Hans Friedrich: Städte und »Städte« in der Bundesrepublik Deutschland. Ein Beitrag zur Siedlungsklassifikation. Geographische Zeitschrift, 62. Jg., Heft 1, 1974. S. 29-52

Gorki, Hans Friedrich: Vom Stadtrechtsort der Vergangenheit zum Stadtfunktionsort der Gegenwart in Westfalen. In: K.-F. Schreiber und P. Weber (Hrsg.): Mensch und Erde. Festschrift für Wilhelm Müller-Wille. Münster 1976. S. 251-262 (= Westfälische Geographische Studien 33)

Haase, Carl: Die Entstehung der westfälischen Städte. Münster 1960 (= Veröffentlichungen des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volkskunde, Reihe I, Heft 11)

Haase, Carl: Zur Entstehungszeit der westfälischen Städte. Westfälische Forschungen, 16. Band, 1963. S. 127-160

Klöpffer, Rudolf: Der geographische Stadtbegriff. Geographisches Taschenbuch 1956/57. Wiesbaden 1956. S. 453-461. Auch in: P. Schöller (Hrsg.): Allgemeine Stadtgeographie. Darmstadt 1969. S. 253-266 (= Wege der Forschung, Band CLXXXI)

Kluczka, Georg (Hauptbearbeiter): Nordrhein-Westfalen in seiner Gliederung nach zen-

tralörtlichen Bereichen. Eine geographisch-landeskundliche Bestandsaufnahme 1964-1968. Düsseldorf 1970 (= Landesentwicklung. Schriftenreihe des Ministerpräsidenten des Landes NRW, Heft 27)

Kluczka, Georg: Südliches Westfalen in seiner Gliederung nach zentralen Orten und zentralörtlichen Bereichen. Hellwegböden, Sauerland, Siegerland, Wittgenstein. Bonn-Bad Godesberg 1971 (= Forschungen zur Deutschen Landeskunde, Band 182)

Reekers, Stephanie: Zur Karte »Gemeindegrenzen 1897«. Westfälische Forschungen, 26. Band, 1974. S. 157-167 und Beilagekarte

Reekers, Stephanie: Die Gebietsentwicklung der Kreise und Gemeinden Westfalens 1817-1967. Münster 1977 (= Veröffentlichungen des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volksforschung, Reihe 1, Heft 18)

Wagner, Erika: Der Landkreis Altena. Münster 1962 (= Die Landkreise in Westfalen, Band 4)

Wrede, Günther (Bearb.): Die westfälischen Länder i. J. 1801. Politische Gliederung. Übersichtskarte 1 : 500 000. Münster 1953 (= Veröffentlichungen der Historischen Kommission des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volkskunde XXVI)

Die kommunale und staatliche Neugliederung des Landes Nordrhein-Westfalen. Abschnitt A: Die Neugliederung der Gemeinden in den ländlichen Zonen. Gutachten, erstellt am 22. November 1966 durch die... Sachverständigenkommission für die... Neugliederung... Siegburg o. J.

Achter Bericht der Landesregierung Nordrhein-Westfalen gemäß § 24 des Landesplanungsgesetzes vom 7. Mai 1962 über Stand, Maßnahmen und Aufgaben der Landesplanung. Düsseldorf 1971 (= Landesentwicklung. Schriftenreihe des Ministerpräsidenten des Landes NRW, Heft 30)

Der Ministerpräsident des Landes NRW, Landesplanungsbehörde (Hrsg.): Nordrhein-Westfalen. Verwaltungsgrenzen, Stand 1. 4. 1955 und 1. 1. 1976. Karte 1 : 250 000. Düsseldorf o. J.

Landesentwicklungsplan I/II »Raum- und Siedlungsstruktur«. Entwurf, Stand 1. 6. 1977. Der Ministerpräsident des Landes NRW, Landesplanungsbehörde, IIA2-50.15/II

Bericht der Landesregierung Nordrhein-Westfalen gemäß § 32 des Landesplanungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. November 1979. Düsseldorf 1979 (= Landesentwicklung. Schriftenreihe des Ministerpräsidenten des Landes NRW, Heft 42)

Statistisches Landesamt NRW (Hrsg.): Gemeindestatistik des Landes Nordrhein-Westfalen, Bevölkerungsentwicklung 1871-1961. Düsseldorf 1964 (= Beiträge zur Statistik des Landes NRW, Sonderreihe Volkszählung 1961, Heft 3c)

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Amtliches Gemeindeverzeichnis für die Bundesrepublik Deutschland. Ausgabe 1961. Stuttgart und Mainz 1963

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Amtliches Gemeindeverzeichnis für die Bundesrepublik Deutschland. Ausgabe 1971. Stuttgart und Mainz 1972

Stadtentwicklung im Bereich des Märkischen Kreises

	30. 6. 1987			27. 5. 1970			6. 6. 1961			1. 12. 1885		
	km ²	Einw.	D	km ²	Einw.	D	km ²	Einw.	D	km ²	Einw.	D
Altena	44,30	22 032	497	34,34	30 229	698	20,48	24 007	1 172	14,31	9 387	656
Balve	74,75	10 844	145	14,66	3 876	264	14,66	3 297	225	14,66	1 216	83
Halver	77,39	14 883	192	77,38	15 413	199						
Hemer	67,55	31 491	466	27,03	24 202	895	26,85	22 866	852			
Iserlohn	125,51	89 067	710	28,34	57 577	2 032	28,33	55 257	1 951	16,94	20 102	1 187
Kierspe	71,61	14 675	205	72,71	13 383	184						
Letmathe				37,89	26 456	698	37,89	24 918	658			
Lüdenscheid	86,70	73 533	848	88,33	78 993	894	12,66	58 239	4 600	9,65	15 067	1 561
Meinerzhagen	115,15	19 425	169	114,79	17 654	154						
Menden	86,06	52 238	607	19,10	30 103	1 576	19,10	27 526	1 441	18,58	5 911	318
Neuenrade	54,12	11 243	208	26,33	7 500	285	16,92	5 566	329	16,23	1 635	101
Plettenberg	96,23	27 533	286	96,12	30 342	316	96,40	28 380	294	13,48	3 239	240
Werthol	33,37	20 397	611	33,39	24 305	728	31,24	22 130	708			
Städte	932,74	387 361	415	670,41	360 033	537	304,53	272 186	894	103,85	56 557	545
Landgemeinden	126,10	24 759	196	388,43	72 195	186	754,31	126 634	168	954,99	75 813	79
Märkischer Kreis	1 058,84	412 120	389	1 058,84	432 228	408	1 058,84	398 820	377	1 058,84	132 370	125
Anteil Städte	88,1%	91,8%		63,3%	83,3%		28,8%	68,3%		9,8%	42,7%	

Erhard Fipper

Die neue Ortskernentlastungsstraße in Halver

Fertigstellung 1993? Die Attraktivität der Innenstadt soll steigen

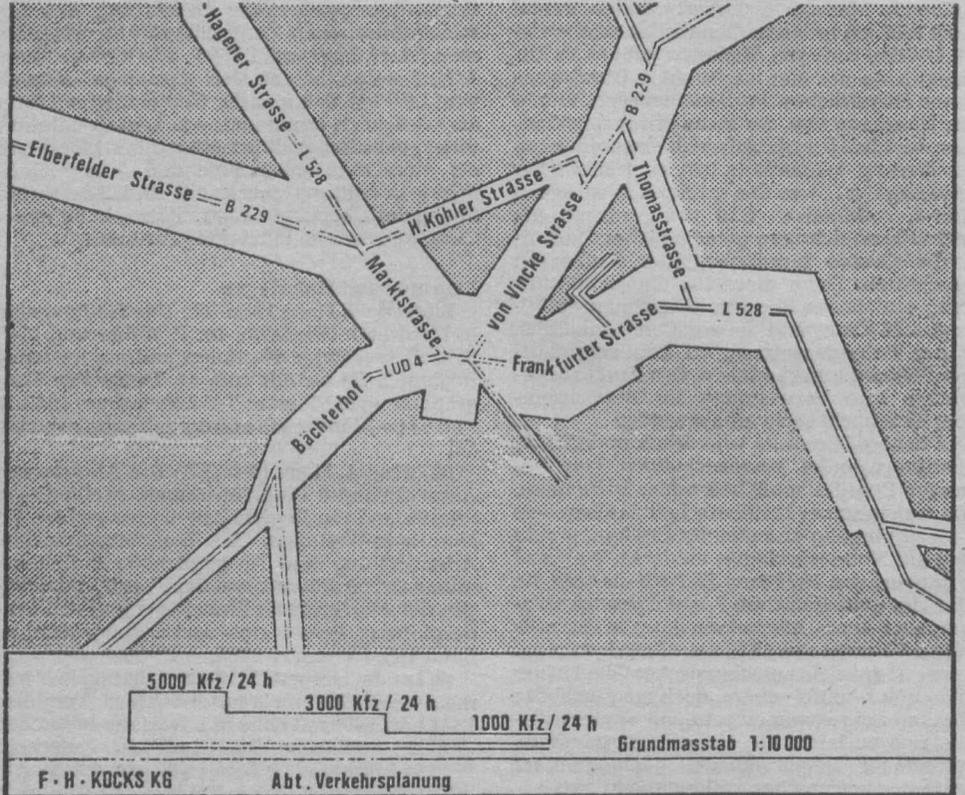
In mehreren Resolutionen hat der Rat der Stadt Halver in den letzten Jahrzehnten den Bau einer Entlastungsstraße für den innerstädtischen Verkehr gefordert. Eindringlich wurde darauf hingewiesen, daß »die langwierige Art der Planung eine konkrete Bauleitplanung der Stadt unmöglich gemacht und dazu beigetragen habe, daß die Stadt in ihrer Entwicklung stark gehemmt worden ist« (Resolution vom 16. 10. 1973).

Nun endlich, in diesem Jahr, soll mit dem Bau begonnen werden. Wie aus der letzten Resolution des Rates der Stadt Halver vom 28. 09. 1987 hervorgeht, ist der Erlaß für das Planfeststellungsverfahren für das Frühjahr 1988 in Aussicht gestellt worden. Außerdem hat die Stadt Halver ihr Investitionsprogramm auf die durch den Bau der Entlastungsstraße entstehenden Folgekosten abgestimmt. Das Investitionsprogramm geht von einem Baubeginn spätestens im Frühjahr 1988 und einer Eröffnung der Straße im Jahre 1993 aus.

Die Notwendigkeit einer Entlastungsstraße für den innerstädtischen Verkehr Halvers

Der Bau einer Entlastungsstraße für die Innenstadt Halver ist überfällig. Das wird jedem klar, der an einem Nachmittag die Verkehrsströme im Herzen von Halver beobachtet.

Die starke Belastung der innerstädtischen Durchgangsstraßen hat vorwiegend historische Gründe. An den Schnittpunkten der Verkehrs- und Handelswege Breckerfeld - Meinerzhagen und Lüdenscheid - Wipperfürth entstand der Ort Halvara. Durch die günstige verkehrspolitische Lage weitete sich der Ort rasch aus und erreichte bald eine für seinen Raum wesentliche Bedeutung. Halver wird zum Versorgungs- und Handelsstützpunkt, dessen Hauptgeschäftszentrum sich direkt an die Handelswege anschmiegt. Im Laufe der Zeit entwickelte sich Halver zu einem Mittelpunkt der Kleisenenindustrie des Kreises Altena. 1794 wird die Straße Hagen - Halver - Meinerzhagen fertiggestellt, wodurch der Weg für die Handelsfuhrn von Nord- und Süddeutschland erheblich verkürzt wurde. Nach dem Ausbau der Handelswege Lüdenscheid - Halver - Radevormwald (1813) passierten nahezu sämtliche Frachtgüter, die zwischen Lüdenscheid/Altena und Köln transportiert wurden, den Ort Halver. Dieser kurze geschichtliche



Verkehrsbelastung im Ortskern von Halver
(Quelle: Stadt Halver, Erläuterungen zum Flächennutzungsplan 1974, S. 31)

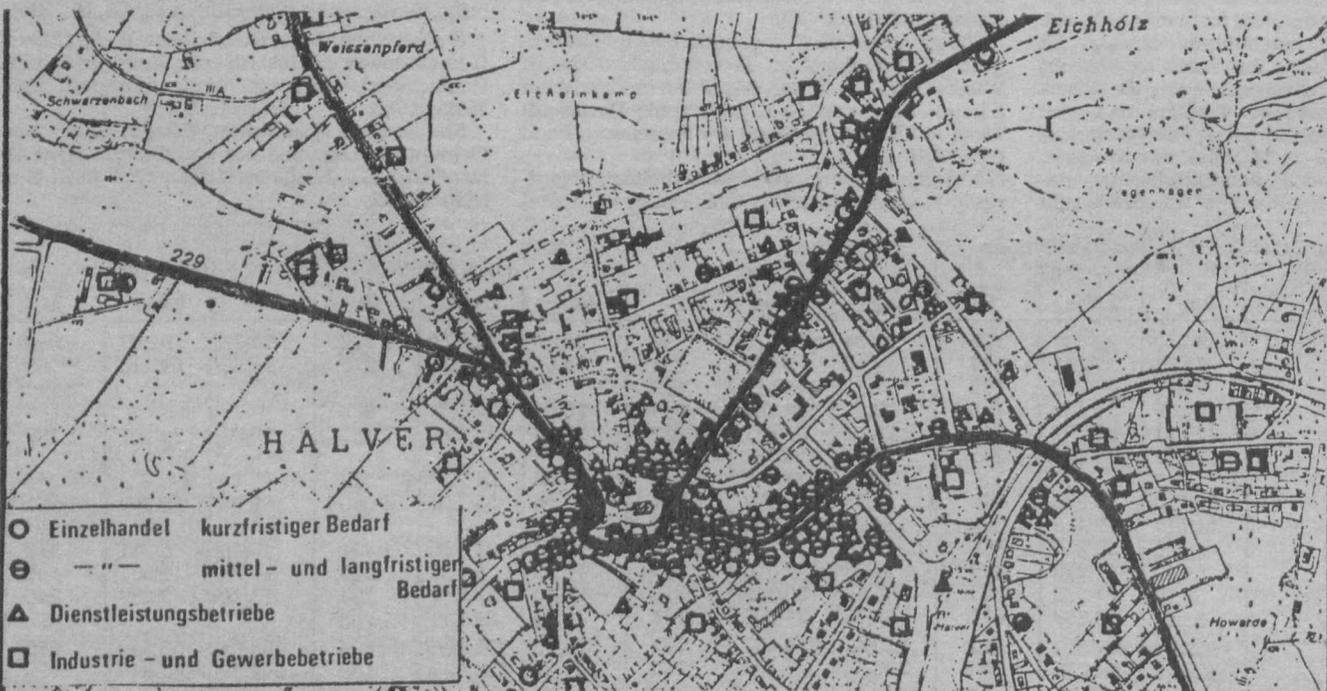
Abriss erklärt, wie Halver mit der Zunahme der Bedeutung der beiden Handelsstraßen selbst an Bedeutung gewann. Halver dehnte sich in der Folgezeit weiter aus, aber das Straßennetz blieb immer auf die historischen Verkehrsachsen ausgerichtet.

Es ergibt sich folgender Wirkungszusammenhang:

- Schnittpunkt zweier regionaler Verkehrs- und Handelswege

- Bildung eines Versorgungs- und Gewerbeortes
- Ausbau der Verkehrs- und Handelsstraßen zu überregionaler Bedeutung
- Wachstum der Stadt/Straßennetz aber auf historische Verkehrsachsen ausgerichtet

Sämtlicher Verkehr muß über die Innenstadt abgewickelt werden. Aus dieser Entwicklung ist die ungeheure Belastung der Innenstadt Halvers zu erklären, die ein Verkehrsaufkommen bis zu



Hauptdurchgangsstraßen und Einkaufsstraßen in Halver
(Quelle: Stadt Halver, Erläuterungen zum Flächennutzungsplan 1974, S. 29)

13 000 Kfz/24 Std., – zudem bei engen Straßen – verkraften muß. Daraus resultieren folgende Probleme:

- häufige Verkehrsstauungen
- hohe Unfallgefahren
- große Lärm- und Abgasbelastung
- kein ruhiges Einkaufen mehr möglich/Verlust der Attraktivität

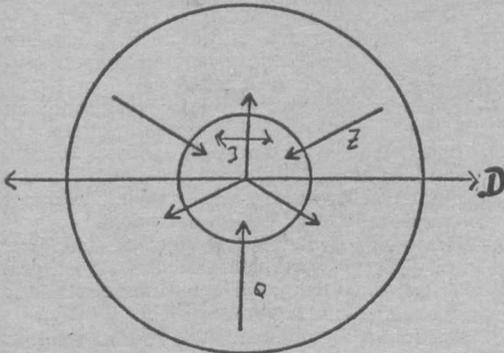
Das hat zur Folge:

- Abwanderung von Kaufkraft und Verminderung des Wohnwertes

Die historischen Verkehrsachsen müssen nicht nur den erheblichen Durchgangsverkehr aufnehmen, sondern auch den Quell- und Zielverkehr. Hier muß man sich verdeutlichen, welche Funktionsbereiche Verkehrsströme entstehen lassen. Im Prinzip kann man sechs Funktionsbereiche unterscheiden:

1. Geschäftliche und wirtschaftliche Tätigkeiten
2. Weg zum Arbeitsplatz und Ausübung der Berufstätigkeit
3. Versorgung privater Haushalte
4. Erholung, Bildung und Vergnügen
5. Soziale Beziehung einzelner Gruppen und Personen

Der innerstädtische Verkehr Halvers und der Verkehr zwischen der Stadt Halver und dem Umland wird auf diese Funktionen zurückzuführen sein, denn es bestehen Austauschbeziehungen zwischen einem Bedürfnisraum (meistens Wohngebiete und Umland) und einem Befriedigungsraum (vorwiegend die Stadt mit ihren zentralen Einrichtungen). Dies löst eine räumliche Mobilität im Stadt-Umland und im innerstädtischen Bereich aus, die sich in der Verkehrsdichte widerspiegelt. Die Verkehrsdichte Halvers läßt sich durch folgendes Modell analysieren



D=Durchgangsverkehr
Q=Quellverkehr
Z=Zielverkehr
I=innerstädt. Verkehr

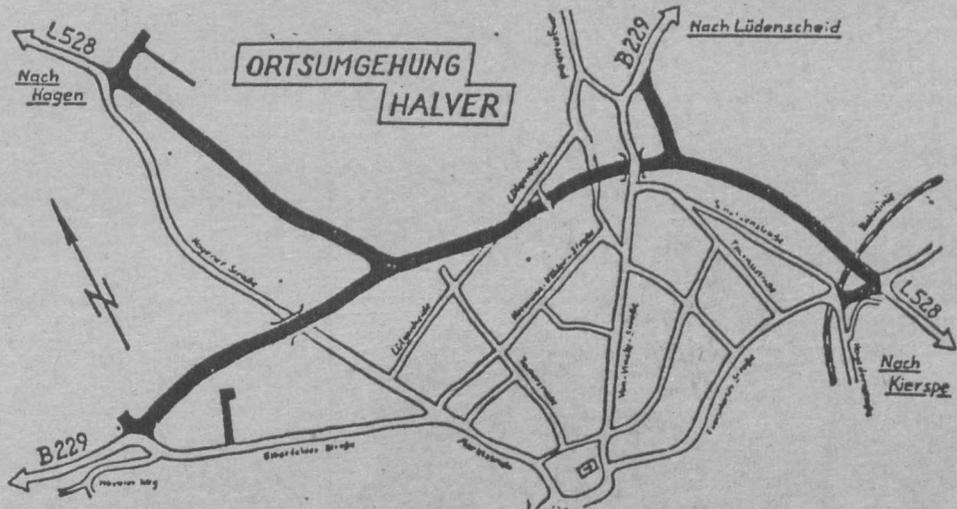
Zielverkehr: 25 % des Gesamtverkehrs in Halver
Quellverkehr: 25 % des Gesamtverkehrs in Halver
Innerstädtischer Verkehr: 20 % des Gesamtverkehrs in Halver
Durchgangsverkehr: 30 % des Gesamtverkehrs in Halver

Die Linienführung der neuen Entlastungsstraße

Wie aus Zeitungsberichten, die während der sechziger Jahre geschrieben wurden, hervorgeht, war ursprünglich von der Gemeinde Halver eine echte Umgehungsstraße, die weit im Osten und Norden an Halver vorbeiführte, geplant. Man wollte die Ausdehnungsmöglichkeiten Halvers nicht einschränken und verhindern, daß wertvolles Siedlungsland verloren ginge. Dagegen argumentierte das Landesstraßenbauamt, daß durch diese Lösung der Name »Halver« aus dem Gedächtnis der Autofahrer verschwände und propagierte schon 1960 eine Streckenführung, die Halver stärker tangierte. Gegenüber der jetzigen endgültigen Verlaufsplanung sollte die B 229 auch in der Planung von 1960 noch völlig neu trassiert werden und von Öckinghausen nördlich der jetzigen Straße verlaufen. Mit der jetzigen endgültigen Lösung (ortsnahe Streckenführung, möglichst wenig neue Trassen) hat man sich inzwischen im Rathaus der Stadt Halver stark angefreundet. Als Hauptvorteil der neuen »Ortskernentlastungsstraße« (dieser Begriff ist viel treffender als der



Die Ortsumgehungsstraße, wie sie 1960 geplant war. Während die L 528 in ihrer Führung den heutigen Vorstellungen sehr nahe kommt, ist die neue Linie der B 229 im Osten noch bis Öckinghausen durchgezogen (Quelle: Allgemeiner Anz. 19. 2. 83)



alte Begriff »Umgehungsstraße«) sieht man, daß die Entlastung der innerstädtischen Straßen viel stärker ist als bei einer weit um den Stadtkern herumführenden Streckenführung. Die Ortskernentlastungsstraße soll nicht nur den Durchgangsverkehr (30 % des Verkehrsaufkommens), sondern auch große Teile des Ziel-, Quell- und innerstädtischen Verkehrs binden. So kann die neue Straße große Teile des Verkehrs zwischen den Wohngebieten und den Arbeitsstätten im Norden aufnehmen. Ebenso werden Ein- und Auspendler die neue Straße benützen.

Zudem hatten alle alten Planungen der Streckenführung den Nachteil, daß sie sehr großzügig mit dem Begriff »Landschaftsschutz« umgingen. Seit Ende der sechziger Jahre hat hier ein starkes Umdenken eingesetzt: Ausbau der alten Trassen erhält heute durchweg den Vorzug vor Neubauten, die das Landschaftsbild zerstören. Diesem Umdenken ist die Neutrassierung der B 229 zwischen Halver und Öckinghausen zum Opfer gefallen. So ist die geplante Autobahn A 208 (Eröffnung sollte ursprünglich 1990 sein!) kaum noch im Gespräch. Diese Autobahn sollte von Remscheid aus nördlich an Halver vorbei, hoch über die Volme zum Autobahnkreuz Lüdenscheid-Nord führen.

Attraktivitätssteigerung des Halveraner Stadtkerns durch Verkehrsberuhigung

In den »Erläuterungen zum Flächennutzungsplan« (1973) wird gefordert: »Die Attraktivität der Innenstadt, dem historischen Standort des Handels und Dienstleistungsbereiches, soll in Zukunft erhöht werden. Aus diesem Grund ist

vorgesehen, die Frankfurter Straße zwischen Bahnhofstraße und von-Vincke-Straße für den Verkehr zu sperren und als Fußgängerzone auszubilden, sobald die geplante Nordumgehungsstraße fertiggestellt ist.« Gleichzeitig wird eine Verbesserung des Warenangebots gefordert, die durch den Bau des Famka-Kaufhauses an der geplanten Umgehungsstraßenabfahrt von-Vincke-Straße zum Teil erfolgt ist. Zur Erreichung der Attraktivitätssteigerung Halvers spielen in diesem Konzept somit drei Komponenten eine tragende Rolle:

- die geplante Nordumgehungsstraße
- die geplante Fußgängerzone
- Angebotserweiterung, wie z. B. durch die Errichtung des Famka-Kaufhauses

Bei einer Innenstadterkundung und Kartierung der Frankfurter Straße ist leicht festzustellen, daß hier sämtliche Bedarfsgruppen abgedeckt werden: langfristiger, mittelfristiger und kurzfristiger Bedarf. Famka hingegen bietet hauptsächlich Lebensmittel an, wobei aber auch Produkte des mittel- und langfristigen Bedarfs lückenhaft vorzufinden sind. Durch die Errichtung zusätzlicher Gebäude mit Verkaufsflächen in unmittelbarer Nähe des Kaufhauses, die dessen Angebot ergänzen, entwickelt sich hier ein neues Geschäftszentrum. Dieses neue Zentrum bietet auch ausreichenden Parkraum. Durch Billigangebote und durch die Ansiedlung von Geschäften aller Bedarfsgruppen ist an der Ortskerngrenze Halvers ein Magnet entstanden, der Kaufkraft aus dem Umland anzieht, gleichzeitig aber auch als Konkurrenz zum traditionellen Geschäftszentrum gesehen werden kann. Durch die

Anbindung an die geplante Umgehungsstraße wird die Konkurrenz noch verschärft, da das neue Verkaufszentrum verkehrstechnisch erheblich begünstigt wird. Durch die Entstehung des neuen Einkaufszentrums entstand eine neue Lage, die unter anderem auch dazu führte, daß das ursprüngliche Konzept, in der Frankfurter Straße eine Fußgängerzone einzurichten, überdacht wurde. Der verkehrstechnischen Begünstigung des neuen Famka-Einkaufszentrums durch die Entlastungsstraße will das Planungsamt durch folgende Maßnahmen entgegenwirken:

1. Man plant für die Innenstadt keine reine Fußgängerzone mehr, sondern eine verkehrsberuhigte Zone; man kann also durchaus in die Frankfurter Straße hineinfahren und in der Nähe der Geschäfte parken. Das ist gewiß auch vernünftig: Die Unterschiede im Angebot der Frankfurter Straße zu den Hauptgeschäftstraßen größerer Städte liegen darin,

daß die Anzahl von Geschäften, die Waren für den kurz- und mittelfristigen Bedarf anbieten, viel größer ist. Um diese Waren zu erwerben, sind die Kunden kaum bereit, eine größere Geh-Strecke vom geparkten Auto bis zum Geschäft zurückzulegen.

2. Die Verlegung des Busbahnhofs an das Ende der Frankfurter Straße erhöht die Attraktivität.
3. Durch weitere Geschäftszeilen könnte das neue Zentrum um Famka mit der Frankfurter Straße verbunden werden. Dies führte zu einer weiteren wünschenswerten Ausweitung des Angebots. Außerdem ist die gute Erreichbarkeit aller Halveraner Geschäfte mit ausreichender Parkmöglichkeit ein Vorteil, der Kaufkraft an Kleinstädte binden kann. Das zeigen Untersuchungen in vergleichbaren Städten, und auch die Zunahme von Einkaufszentren an den Rändern der Großstädte

weisen darauf hin, daß »no parking – no business« nach wie vor gilt.

Auswirkungen für die von der Trassenführung betroffenen Bürger

Wie bei allen Vorhaben dieser Dimension werden einzelne Bürger hart getroffen. Die Klagen dieser Bürger sind überaus ernst zu nehmen. Es geht schon unter die Haut, wenn man den Bericht eines 18jährigen Schülers über die ohnmächtige Wut seines Vaters hört, dessen Haus abgerissen werden soll. Auch die Wertminderung vieler Häuser und Grundstücke ist teilweise erheblich und kann kaum finanziell ausgeglichen werden. Man braucht nur die Häuser an der Hagener Straße zu erwähnen, deren Grundstücke bald von 2 verkehrsreichen Straßen eingeschlossen sind.

Insgesamt müssen 14 Gebäude der neuen Straße weichen. Hier wird noch am ehesten ein finanzieller Ausgleich möglich sein. Viel schwieriger ist eine Lösung für diejenigen Bürger, deren Grundstückswert durch die neue Straße gemindert wird. Die Lösung dieser Fragen fordert wie immer viel Geschick der entsprechenden Behörden.

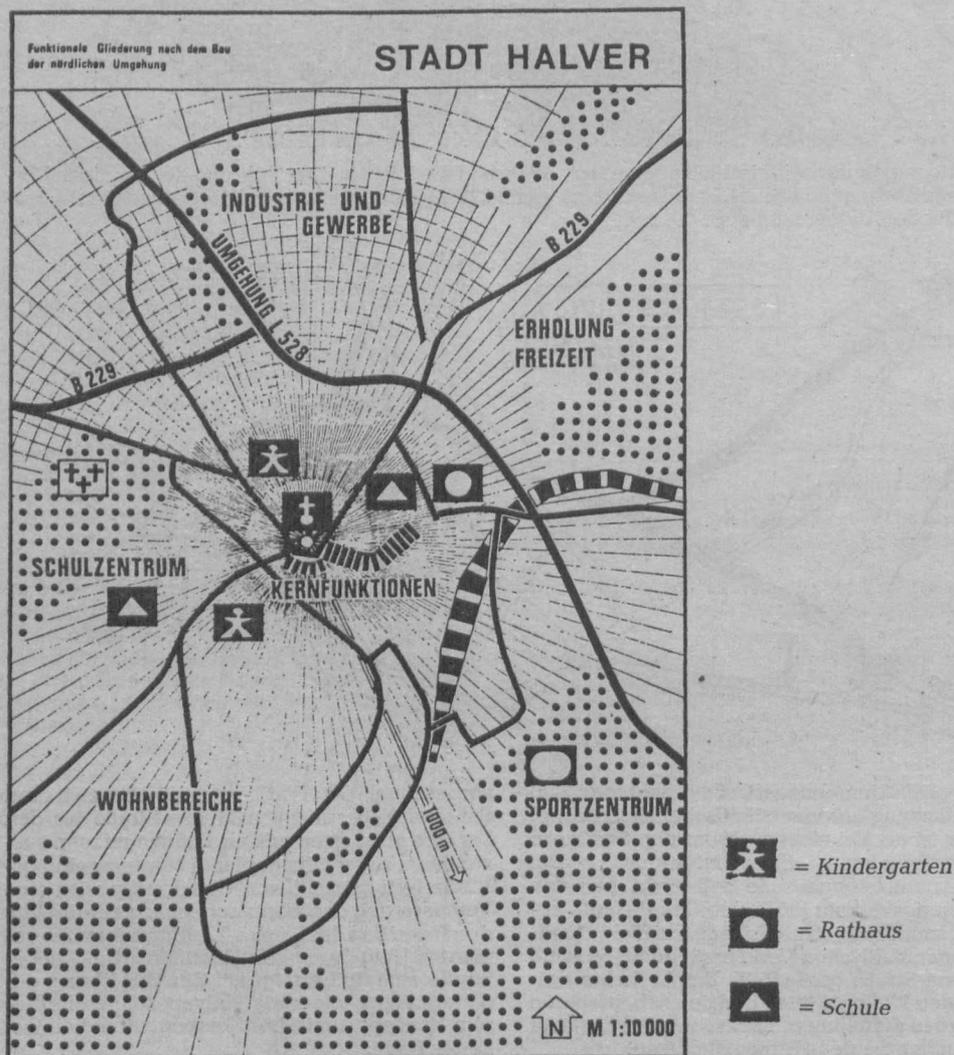
Die Planung der neuen Entlastungsstraße – ein ausgewogener Kompromiß?

Insgesamt kann man feststellen (nach Gesprächen mit dem Halveraner Planungsamt, dem Hagener Landesstraßenbauamt, Halveraner Geschäftsleuten und Halveraner Bürgern): Der Bau der Entlastungsstraße ist überfällig. Die Planung, das Planfeststellungsverfahren bis zum Baubeginn haben sehr lange gedauert. Ohne Zweifel hat Halver dadurch jahrelang in seiner Attraktivität gelitten. Jedoch ist positiv festzustellen: Der jetzige Entwurf erscheint ausgereift und ein vernünftiger Kompromiß zu sein:

- Keine das Landschaftsbild zerstörende, an Halver vorbeiführende Umgehungsstraße, die den Ortskern nur schwach entlasten würde, sondern eine Ortskernentlastungsstraße, die eine echte Entlastung auch vom Quellziel und innerstädtischen Verkehr verspricht.
- Keine modische Fußgängerzone, sondern einen Bereich, der verkehrsberuhigt ist, den Wohnwert erhöht und der Angebotsstruktur der Kleinstadt Halver entspricht.

Aus dieser Sicht hat sich das Warten gelohnt. So, wie jetzt die Planung aussieht, scheint sie ausgereift zu sein, sie kann modellhaft werden. Doch um den Wert einer langfristigen Planung endgültig beurteilen zu können, muß man erst die Erfahrungen abwarten. Und darüber hinaus bleibt eine kaum kalkulierbare Imponierbarkeit: Wie wird das Wert- und Lebensgefühl zukünftiger Generationen aussehen? Wie sich dieses Wert- und Lebensgefühl in wenigen Jahren ändern kann, zeigt eindringlich folgendes Beispiel: Noch 1969 zogen alle Parteien in den Bundestagswahlkampf mit dem Versprechen, jeder Bundesbürger werde im Jahr 2000 höchstens 25 km von einer Autobahn entfernt wohnen. Und heute?

Die Planung in Halver muß in diesem Zusammenhang positiv gewertet werden: Sie ist frei von modischen Trends, sie erscheint als ausgewogener Kompromiß.



Funktionale Gliederung nach dem Bau der nördlichen Umgehungsstraße (Quelle: Stadt Halver, Erläuterungen zum Flächennutzungsplan 1974, S. 70)

Die Autoren der Ausgabe zu Ehren von Dr. Rosenbohm

1. Dr. Hans Friedrich Gorki, Prof. emir. für Geografie und ihre Didaktik an der Universität Dortmund.
2. Erhard Fipper, Oberstudiendirektor, Leiter des Aufbaugymnasiums Halver. Mitarbeiter an geografischen Lehrbüchern.
3. Wolfgang Luck, Studiendirektor am Bergstadt-Gymnasium Lüdenscheid. Zugleich tätig in der Lehrerausbildung am Studienseminar für das Lehramt für die Sekundarstufe II Hagen II, im Fach Geografie.
4. Dr. Manfred Sönnecken, Studiendirektor am Bergstadt-Gymnasium Lüdenscheid. Verfasser zahlreicher Bücher und Schriften, in denen seine Grabungsergebnisse verarbeitet sind.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung

Herausgeber: Lüdenscheider Geschichtsverein. Schriftleitung: Dr. Walter Hostert.
Druck: Lüdenscheider Verlags-Gesellschaft.