

Zentrale Orte und Entwicklungsachsen

Klaus Sachs

Vorrangiges Ziel der Raumordnung in Deutschland ist es, durch die bestmögliche Verteilung von Infrastruktureinrichtungen eine optimale Raumstruktur und -entwicklung zu erzielen. Im Baugesetzbuch und Raumordnungsgesetz ist die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilräumen Deutschlands als wesentliche Aufgabe festgeschrieben. Zu den räumlichen Ordnungskriterien zählen in erster Linie die so genannten zentralen Orte und großräumige Entwicklungsachsen.

Als zentrale Orte werden Gemeinden bezeichnet, die aufgrund ihrer Ausstattung mit privaten und öffentlichen Dienstleistungen (Handel, Bildung, Verwaltung) eine Versorgungsfunktion für sich und ihr Umland übernehmen.

Die Theorie der zentralen Orte

Bereits 1933 entwickelte Walter Christaller die Theorie der zentralen Orte. Mit seiner Dissertation über „Die zentralen Orte in Süddeutschland“ (▶ Abb. 2, S. 14) verfolgte er das Ziel, Gesetzmäßigkeiten über Größe, Anzahl und räumliche Verteilung von Siedlungen mit städtischen, d.h. zentralörtlichen Funktionen abzuleiten. Diese Theorie machte W. Christaller zu einem der bis heute international bekanntesten deutschen Geographen. Als Zentrale-Orte-Konzept wurde sie nahezu weltweit zu einem tragenden Element der Raumordnung und Regionalplanung. In Westdeutschland fand das Zentrale-Orte-Modell in den 1960er und 70er Jahren

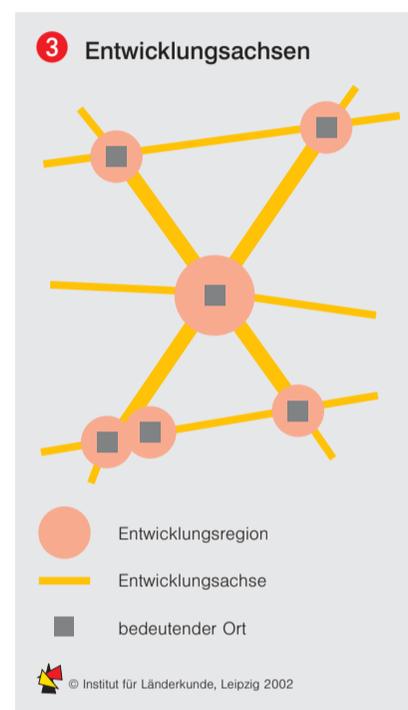
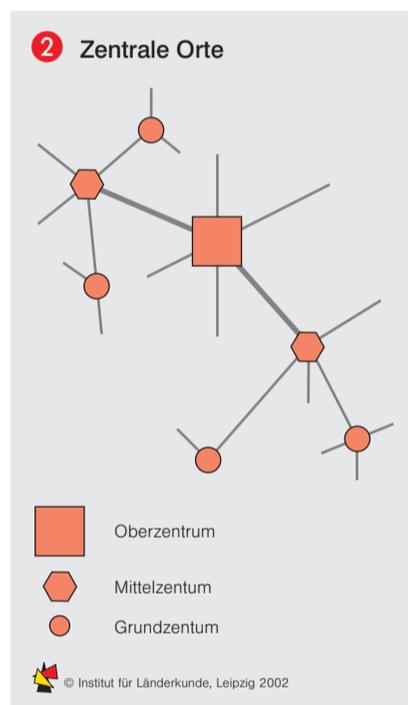
Eingang in die Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.

Zentrale Orte und Entwicklungsachsen

Bundesweit gibt es heute eine drei- bzw. vierfache Stufung und Kennzeichnung in Ober-, Mittel-, Unter- und Kleinzentren (Grundzentren) ①. Oberzentren (OZ) sind i.d.R. Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern. Sie sind identisch mit den größeren, überregional bedeutsamen Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren. Mittelzentren (MZ) erfüllen wichtige Funktionen in der regionalen Versorgung mit Arbeitsplätzen sowie mit Diensten und Gütern für den gehobenen und mittelfristigen Bedarf (z.B. Fachärzte, Bekleidung). Karte ④ zeigt,

unterschieden. Durch die Bündelung von Verkehrs- und Versorgungssträngen (Strom- und Gasleitungen, Kabel der Kommunikationsinfrastruktur) und durch eine Konzentration der Siedlungstätigkeit auf diese Achsen sollen die Zwischenräume freigehalten und eine weitere Zersiedlung der Landschaft vermieden werden.

Gründe dafür finden sich auf der Verbraucherseite wie auf der Anbieterseite. Aufgrund dieser Entwicklungen wird das Zentrale-Orte-System heute zunehmend als ein überkommenes Instrument der klassischen Raumordnung gesehen, das neuen dezentralen und kooperativen Steuerungsformen zuwiderläuft (FÜRST 1996). Gerade in den neuen Ländern ist jedoch die Entwicklung eines raumordnungspolitisch umsetzbaren Konzepts für Versorgungsstandorte und Infrastrukturplanung von Nöten, welches „die frühere staatsgesteuerte Zwangszentralität ablöst“ und das unkontrollierte Wachstum von Einkaufszentren, Möbelmärkten etc. im suburbanen Raum in



Gründe für die Entwicklung eines sekundären Standortnetzes im Einzelhandel

Verbraucherseite

- stark gestiegene Mobilität bei der Wahrnehmung der Daseinsgrundfunktionen
- Dominanz des Individualverkehrs beim Versorgungsverhalten
- zunehmende Pluralität von Lebensstilen und Konsumgewohnheiten, die u.a. in einer verstärkten Mehrfachorientierung bei der Inanspruchnahme zentralörtlicher Angebote zum Ausdruck kommt

Anbieterseite

- parallel zur Suburbanisierung verlaufende Verlagerung von gewerblichen Unternehmen und großflächigen Einzelhandelsbetrieben
- Ausdünnung von Funktionen auf der unterzentralen Ebene bei gleichzeitiger Diversifizierung früher hochrangiger (oberzentraler) Güter und Dienste (nach GEBHARDT 1995, S. 21 f.)

① Die Bedeutung des Zentrale-Orte-Systems in Planung und Politik seit den 1960er Jahren



dass es heute v.a. in Verdichtungsräumen zu einer starken Konzentration und Konkurrenz von OZ und MZ kommt. In den dünn besiedelten ländlichen Regionen übernehmen die zentralen Orte unterer Stufe die Grundversorgung der Bevölkerung (Dienste und Güter für den allgemeinen und kurzfristigen Bedarf, z.B. Allgemeinarzt, Lebensmittel). Das dichte Netz der zahlreichen Unterzentren lässt sich im gegebenen Maßstab jedoch nicht darstellen.

Entwicklungsachsen sind i.d.R. leistungsfähige Verkehrsverbindungen zwischen zentralen Orten, die besonders günstige Voraussetzungen für die Ansiedlung von Wohn- und Arbeitsstätten bieten ③. Sie ordnen verdichtete Räume und helfen, ländliche Räume zu entwickeln. Je nach Aufgabe und Ausprägung werden Verbindungsachsen, Siedlungsachsen und Entwicklungsachsen

Entwicklung seit den 1960er Jahren

Die Raumordnungspolitik konzentrierte sich in den 1960er Jahren zunächst auf die Förderung der niederrangigen zentralen Orte, um eine Grundversorgung auch in ländlichen Räumen sicherzustellen. Vor dem Hintergrund vergrößerter Aktionsräume der Bevölkerung infolge der zunehmenden Motorisierung verlagerte sich die Aufmerksamkeit in den 1970er Jahren auf die Mittel- und Oberzentren, wobei Mittelzentren als vorrangige Standorte für die Schaffung gewerblicher Arbeitsplätze gefördert wurden. Seit Anfang der 1980er Jahre konzentrierte sich die Diskussion auf die Ausweisung hochrangiger Bereiche (OZ), denen Funktionen als Zentren regionaler Arbeitsmärkte und Standorte mit hochwertiger Infrastruktur (z.B. Verkehr, Bildung, Verwaltung) zukommen ②.

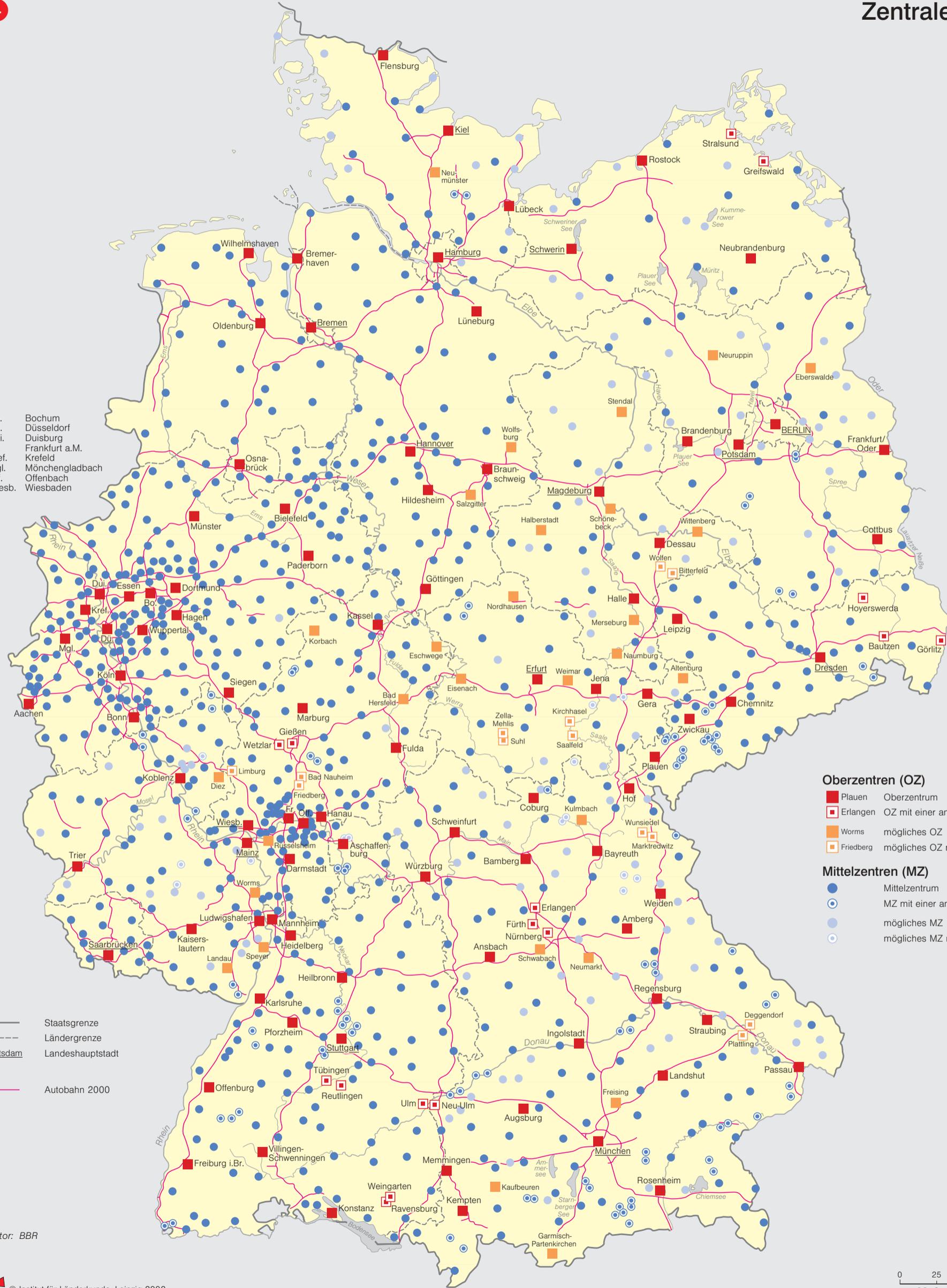
Seitdem kommt es in den meisten Bundesländern jedoch zu einem allmählichen Aufweichen des Zentrale-Orte-Systems. Vielerorts entstanden sekundäre Standortcluster des großflächigen Einzelhandels mit Angeboten von höherrangigen Gütern und Dienstleistungen in niederrangigen Gemeinden.

geordnetere Bahnen lenkt (GEBHARDT 1996, S. 1). Als Instrument zur räumlichen Steuerung der Einzelhandelsentwicklung und als Baustein für eine am Prinzip der Nachhaltigkeit ausgerichtete Siedlungsstrukturplanung (BLOTEVOGEL 1996, S. 23) besitzt das Konzept der zentralen Orte deshalb auch heute noch einen wichtigen Stellenwert. Raumordnungspolitisch umgesetzt, ist es – in der Funktion von Leitplanken, die mehr oder minder breite Entscheidungs- und Handlungskorridore markieren – nicht länger Ergebnis einer von oben verordneten Zentralität, sondern als Resultat eines Aushandlungsprozesses der räumlichen Ordnung zu sehen. ♦

Bo. Bochum
 Dü. Düsseldorf
 Duisb. Duisburg
 Fr. Frankfurt a.M.
 Kref. Krefeld
 Mgl. Mönchengladbach
 Off. Offenbach
 Wiesb. Wiesbaden

— Staatsgrenze
 - - - Ländergrenze
 Potsdam Landeshauptstadt
 — Autobahn 2000

Autor: BBR



- Oberzentren (OZ)**
- Plauen Oberzentrum
 - Erlangen OZ mit einer anderen Gemeinde
 - Worms mögliches OZ
 - Friedberg mögliches OZ mit einer anderen Gemeinde
- Mittelzentren (MZ)**
- Mittelzentrum
 - MZ mit einer anderen Gemeinde
 - mögliches MZ
 - mögliches MZ mit einer anderen Gemeinde

