Städtesystem und Metropolregionen

Hans H. Blotevogel

Münchner Marienplatz im Zentrum der bayerischen Metropole

Städte sind keine isolierten Inseln; sie sind vielmehr sowohl mit ihrem jeweiligen Umland als auch mit anderen Städten funktional verflochten. Mit dem Begriff des Städtesystems hat die Stadtgeographie eine analytische Kategorie entwickelt, um die räumliche Verteilung und Größe der Städte sowie die Beziehungen und Verflechtungen zwischen den Städten in einem bestimmten Territorium (z.B. Nationalstaat) zu beschreiben und zu analysieren. Ein Städtesystem ist definiert als eine „Menge von untereinander in Beziehung stehenden Städten“. Diese Beziehungen umfassen vor allem materielle und immaterielle Ströme – Waren-, Personen-, Geld- und Informationsströme – sowie organisatorische Verflechtungen, bei denen sich zwei Grundmuster unterscheiden lassen:

1) eine arbeitsteilige Funktionsspezialisierung,
2) eine ▸ Hierarchie.

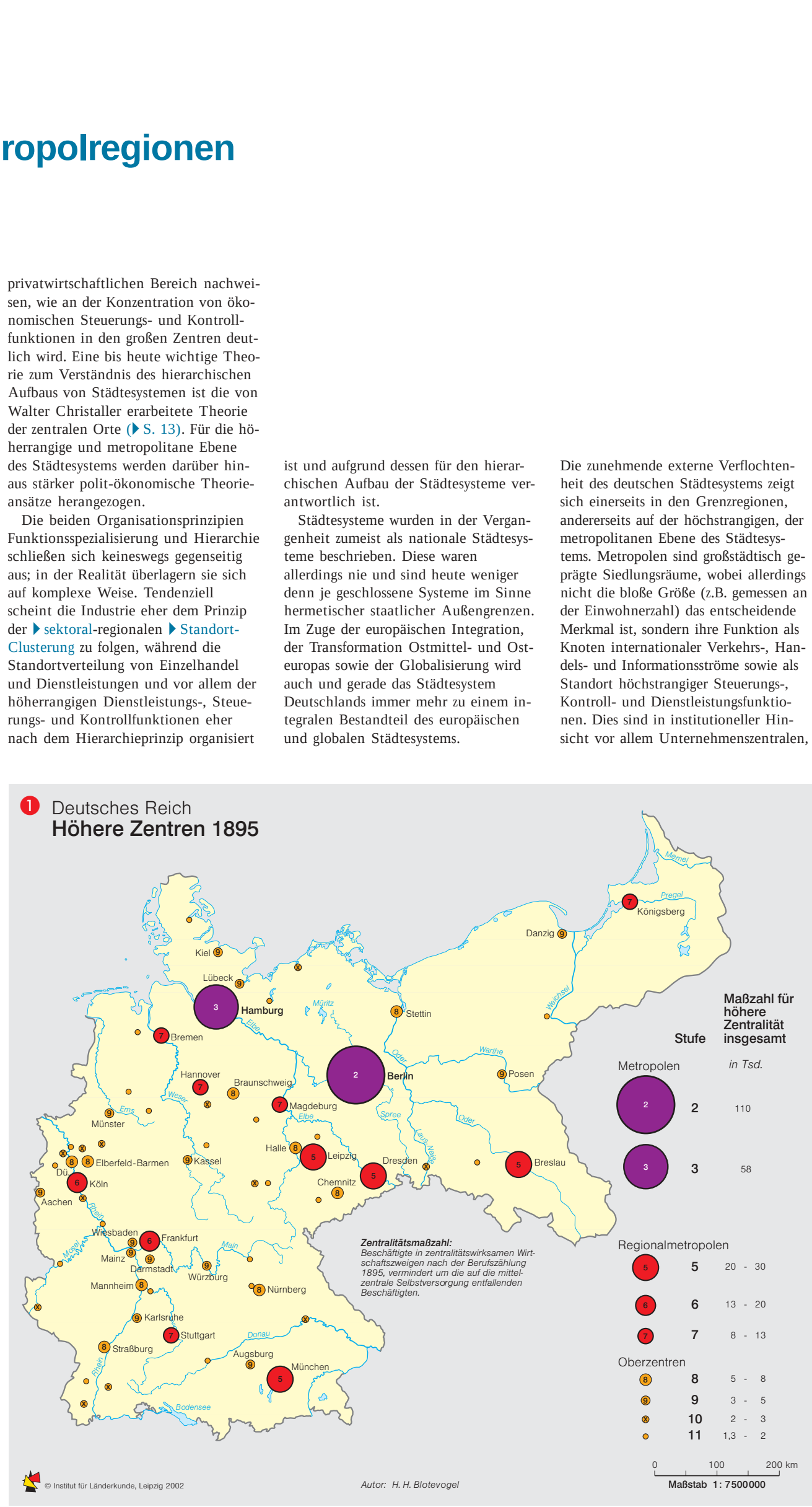
Der arbeitsteilig-komplementäre Aufbau von Städtesystemen wird in der Stadtgeographie üblicherweise durch funktionale Städteklassifikationen beschrieben. Solche Funktionstypen sind beispielsweise Bergbaustädte, Industriestädte, Hafen- und Handelsstädte, Verwaltungsstädte, Fremdenverkehrsstädte usw. (▸▸ Beiträge S. 92 ff.)

Der hierarchische Aufbau von Städtesystemen ist idealtypisch durch den politisch-administrativen Staatsaufbau vorgezeichnet, er lässt sich aber auch im privatwirtschaftlichen Bereich nachweisen, wie an der Konzentration von ökonomischen Steuerungs- und Kontrollfunktionen in den großen Zentren deutlich wird. Eine bis heute wichtige Theorie zum Verständnis des hierarchischen Aufbaus von Städtesystemen ist die von Walter Christaller erarbeitete Theorie der zentralen Orte (▸ S. 13). Für die höherrangige und metropolitane Ebene des Städtesystems werden darüber hinaus stärker polit-ökonomische Theorieansätze herangezogen.

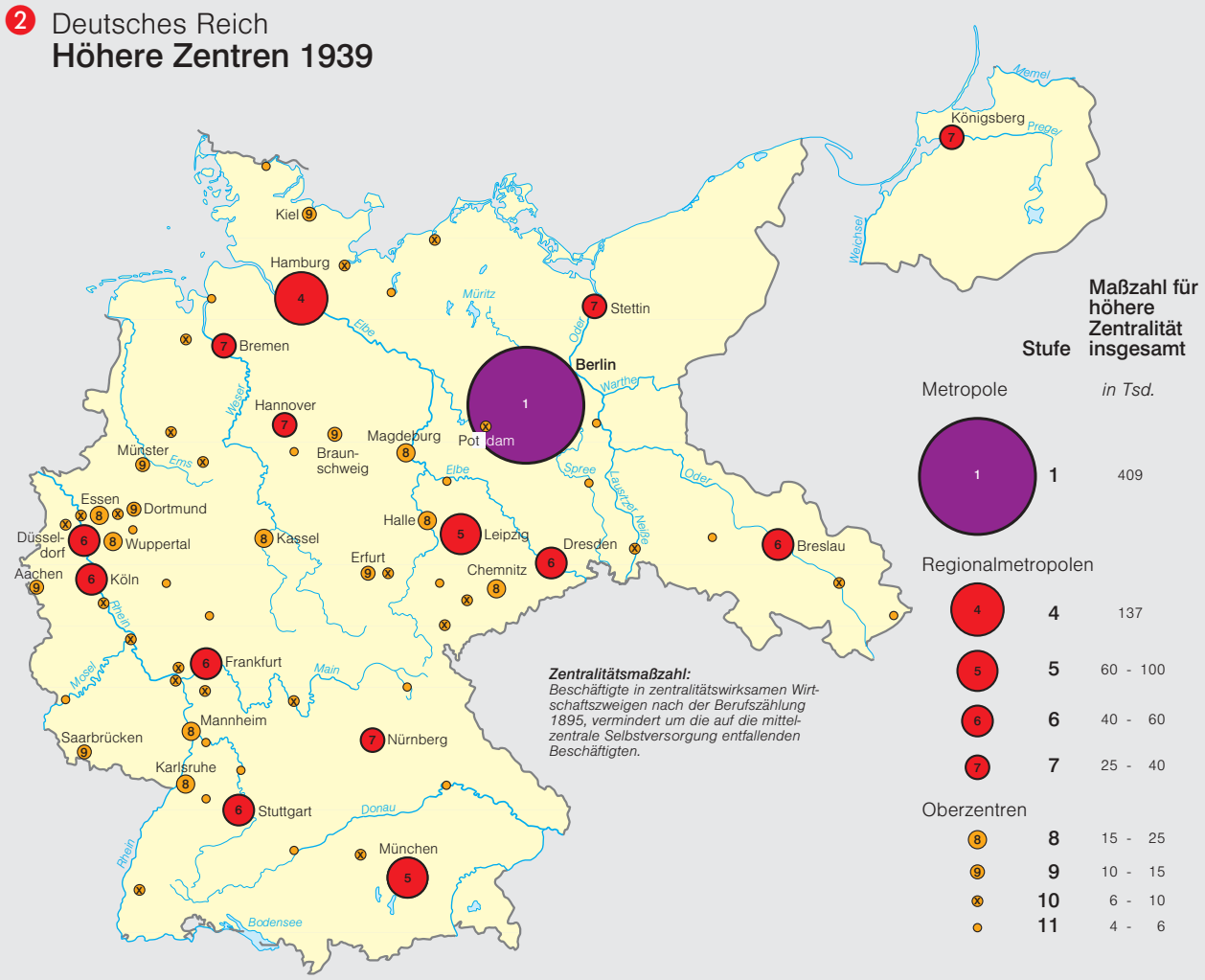
Die beiden Organisationsprinzipien Funktionsspezialisierung und Hierarchie schließen sich keineswegs gegenseitig aus; in der Realität überlagern sie sich auf komplexe Weise. Tendenziell scheint die Industrie eher dem Prinzip der ▸ sektoral-regionalen ▸ Standort-Clusterung zu folgen, während die Standortverteilung von Einzelhandel und Dienstleistungen und vor allem der höherrangigen Dienstleistungs-, Steuerungs- und Kontrollfunktionen eher nach dem Hierarchieprinzip organisiert ist und aufgrund dessen für den hierarchischen Aufbau der Städtesysteme verantwortlich ist.

Städtesysteme wurden in der Vergangenheit zumeist als nationale Städtesysteme beschrieben. Diese waren allerdings nie und sind heute weniger denn je geschlossene Systeme im Sinne hermetischer staatlicher Außengrenzen. Im Zuge der europäischen Integration, der Transformation Ostmittel- und Osteuropas sowie der Globalisierung wird auch und gerade das Städtesystem Deutschlands immer mehr zu einem integralen Bestandteil des europäischen und globalen Städtesystems.

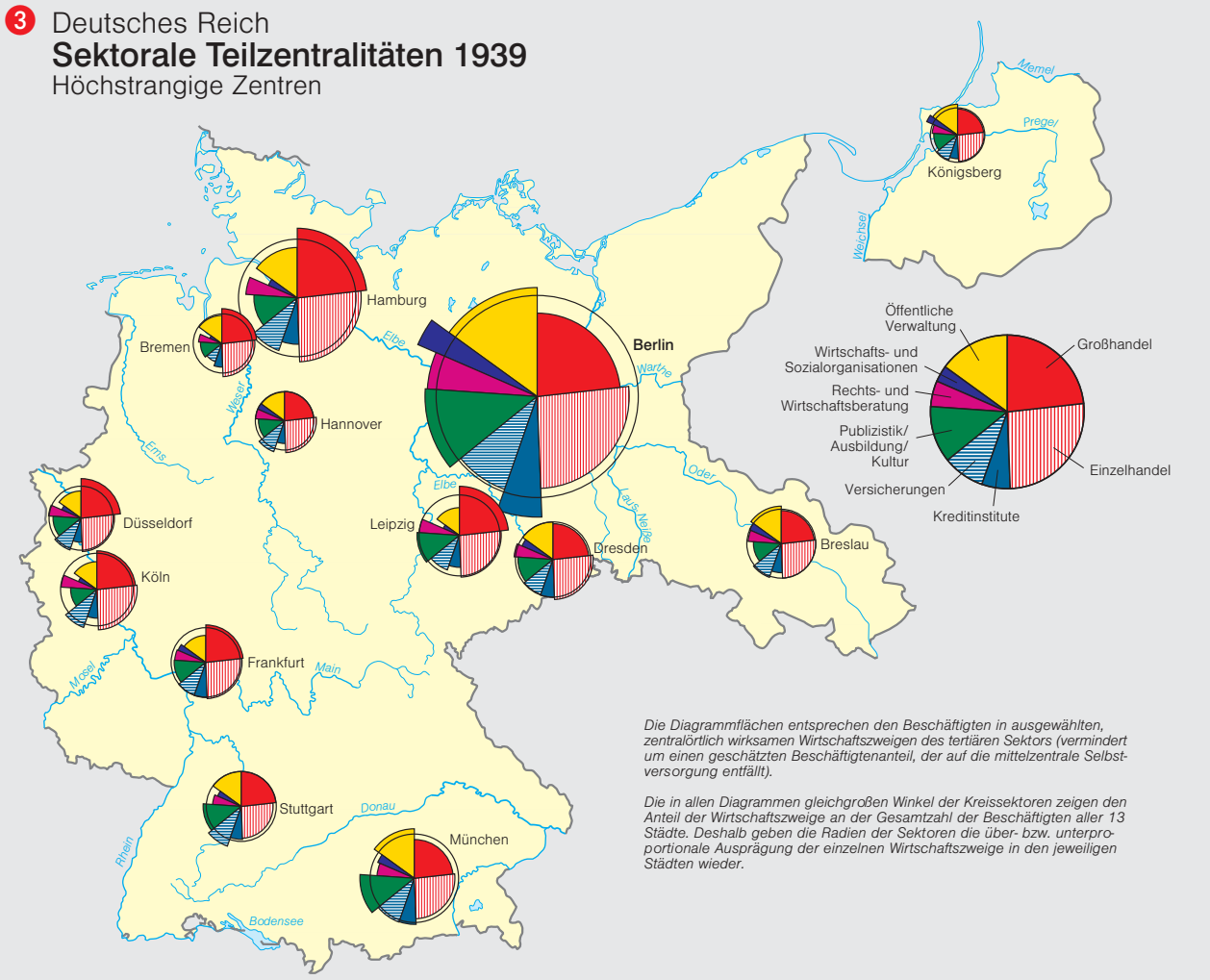
Die zunehmende externe Verflochtenheit des deutschen Städtesystems zeigt sich einerseits in den Grenzregionen, andererseits auf der höchstrangigen, der metropolitanen Ebene des Städtesystems. Metropolen sind großstädtisch geprägte Siedlungsräume, wobei allerdings nicht die bloße Größe (z.B. gemessen an der Einwohnerzahl) das entscheidende Merkmal ist, sondern ihre Funktion als Knoten internationaler Verkehrs-, Handels- und Informationsströme sowie als Standort höchstrangiger Steuerungs-, Kontroll- und Dienstleistungsfunktionen. Dies sind in institutioneller Hinsicht vor allem Unternehmenszentralen,



2 Deutsches Reich
Höhere Zentren 1939



3 Deutsches Reich
Sektorale Teilzentralitäten 1939
Höchstrangige Zentren



© Institut für Länderkunde, Leipzig 2002

Autor: H.H.Blotevogel

0 100 200 km
Maßstab 1: 7500000

Backwash-Effekte – negative Auswirkungen auf das weitere Umland durch die Anziehungskraft eines dominanten Zentrums

Headquarter – Verwaltungs- und Steuerungszentrale

Hierarchie, hierarchisch – Rangfolge in stufenweiser Anordnung

Lobby – Interessenvertretung von Verbänden und Gruppierungen

sektoral – Betrachtungsweise nach Branchen oder Funktionen

Standort-Clusterung – Ballung von Standorten in räumlicher Nähe

tertiärer Sektor – Die Wirtschaft wird gemeinhin in drei Sektoren betrachtet: Landwirtschaft und Rohstoffgewinnung (primärer Sektor), produzierendes und verarbeitendes Gewerbe (sekundärer Sektor) und Dienstleistung (tertiärer Sektor) (nach FOURASTIÉ).

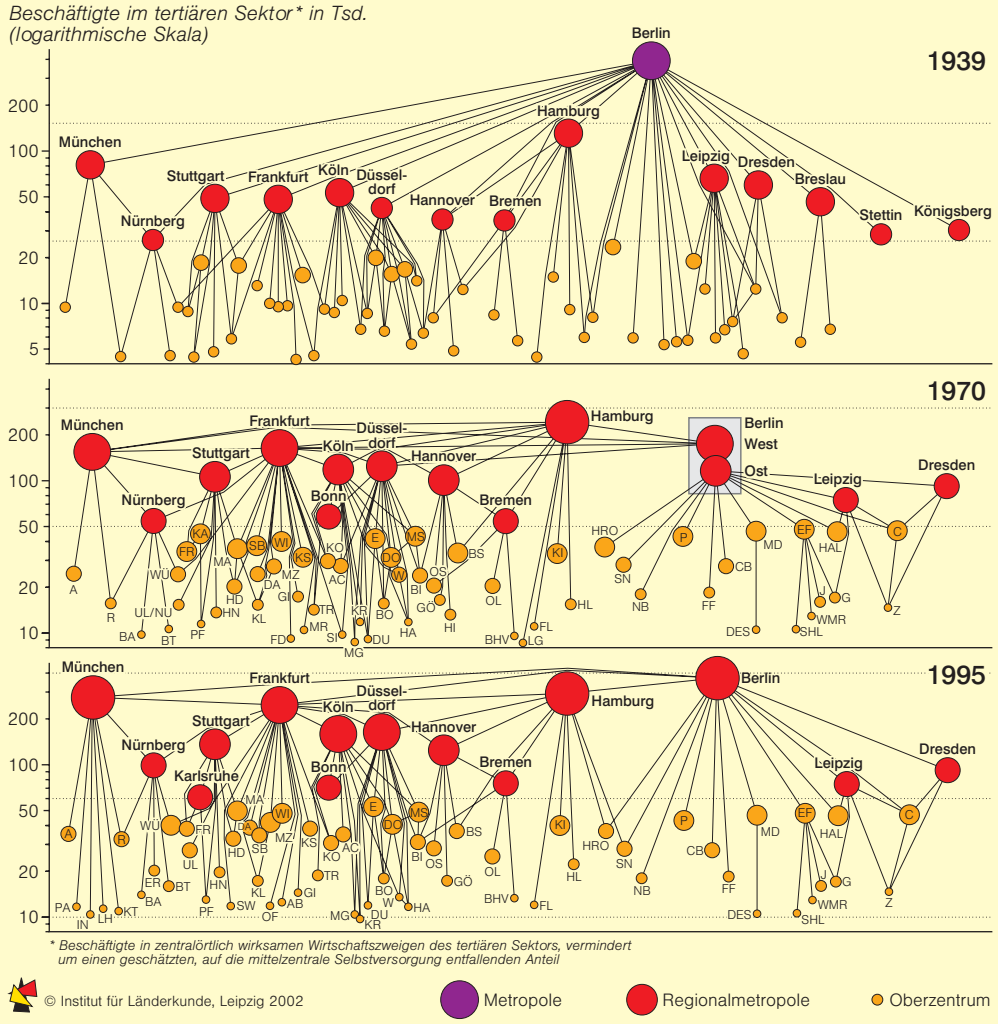
Einrichtungen des Finanzwesens und unternehmensorientierte Dienstleistungen, zusammengefasst als Finanz-Dienstleistungs-Komplex.

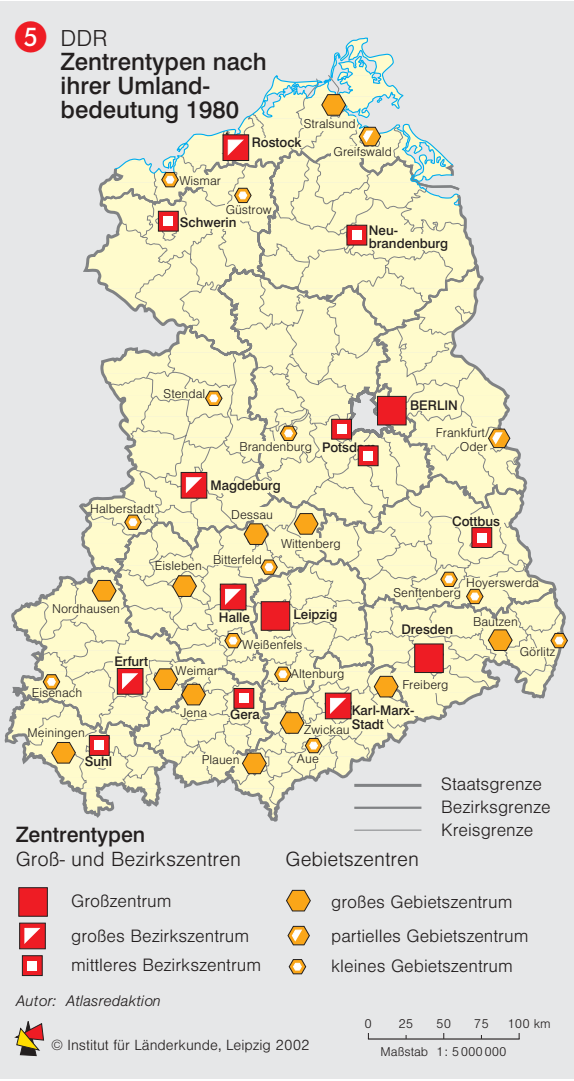
Zur Genese des deutschen Städtesystems im 19. und 20. Jh.

Die Entwicklung des deutschen Städtesystems ist eng verknüpft mit der Entwicklung des deutschen Nationalstaats im 19. Jahrhundert. Nach der Reichsgründung von 1871 entwickelte sich Berlin zur deutschen Metropole. Allerdings war 1895 der Abstand zum Handelszentrum Hamburg noch relativ klein **1**. Hinter Berlin und Hamburg bildeten die großen Regionalmetropolen wie München, Leipzig, Dresden, Breslau usw. eine charakteristische Ebene des deutschen Städtesystems. Aus der Karte deutlich wird auch der wichtige West-Ost-Unterschied im Aufbau des Städtesystems: einerseits der rhenanische Typ im Westen mit einer Vielzahl eng gehäufter kleinerer Zentren; andererseits der ostelbische Typ mit einem weitmaschigen Netz und wenigen großen Zentren; zwischen beiden Typen stehen das nordwestliche und das südöstliche Deutschland.

Bis zum Stichjahr 1939 **2** hat Berlin seine metropolitane Position stark ausbauen können, als Ergebnis eines Metropolisierungsprozesses, der im Kaiserreich einsetzt, sich in der Weimarer Republik fortsetzt und sich im Dritten Reich weiter verstärkt. Hinter Berlin klafft eine weite Lücke zum zweitrangigen Zentrum Hamburg. Unter den Regionalmetropolen und kleineren Oberzentren haben die Städte im Westen (z.B. Stuttgart, Düsseldorf, Ruhrstädte) an Bedeutung gewonnen. Hingegen erlitten zahlreiche Städte im östlichen Deutschland relative Funktionsver- →

4 **Hierarchieprofil des Städtesystems 1939, 1970 und 1995**





furt und München, die in unterschiedlichen Sektoren teilweise das Erbe Berlins übernahmen (z.B. Kreditinstitute in Frankfurt, Versicherungen in Köln und München, Publizistik und Kultur in München).

Die Entwicklung des hierarchischen Aufbaus lässt sich anhand von sog. Hierarchieprofilen veranschaulichen, in denen die zentralörtliche Position der einzelnen Städte entlang eines Profils von Bayern über den Westen und Norden bis zum Osten Deutschlands abgetragen ist **4**. 1939 hat das deutsche Städtesystem eine klare Hierarchie mit Berlin an der Spitze und einer Gruppe von ungefähr acht annähernd gleich bedeutenden Regionalmetropolen (Hamburg, München, Stuttgart, Frankfurt, Köln, Leipzig, Dresden und Breslau). Eine Berechnung der höheren Zentralität nach dem Stand 1970 zeigt die weitreichenden Veränderungen **4** **6** **8**: Das Städtesystem Deutschlands und mit ihm Berlin ist geteilt. West-Berlin ist zusammen mit Hamburg, München, Frankfurt usw. eine der großen westdeutschen Regionalmetropolen. Das Städtesystem der DDR wird von Ost-Berlin angeführt **5**, gefolgt von den Regionalmetropolen Dresden und Leipzig sowie den großen Bezirkshauptstädten wie Rostock, Potsdam, Magdeburg, Erfurt, Halle und Karl-Marx-Stadt.

Das Städtesystem in den 1990er Jahren

Mit der deutschen Einigung wachsen die zuvor getrennten Städtesysteme der BRD und der DDR wieder zusammen, und Berlin rückt wieder an die Spitze der Hierarchie, allerdings bei weitem nicht mit dem Abstand wie vor dem Zweiten Weltkrieg. Das heute bestehende Städtesystem lässt sich durch die folgenden Merkmale charakterisieren:

Das deutsche Städtesystem besitzt nicht – wie beispielsweise das französische – eine eingipflige, sondern eine mehrgipflige Spitze **4**. Charakteristisch ist die Gruppe der großen Regionalmetropolen, zu der auch Berlin gehört. Die sektoralen Funktionsspezialisierungen zwischen den großen Regionalmetropolen haben sich im Vergleich zu den früheren Zeitschnitten weiter verstärkt. Deutschland besitzt nicht eine Metropole, sondern ein arbeitsteiliges Netz von etwa sechs bis acht großen Zentren, die neben ihrer regionalen Funktion in bestimmten Funktionssektoren eine metropolitane Bedeutung besitzen, beispielsweise Hamburg im Großhandel, Frankfurt im Luftverkehr und im Finanzwesen, München und Köln im Versicherungswesen.

Unterhalb der metropolitanen Ebene verfügt das deutsche Städtesystem über ein reich gegliedertes und vergleichsweise dichtes Netz von kleineren Oberzentren **7**. Unter raumordnungspolitischen Aspekten ist die hierarchische und räumliche Struktur des Städtesystems als ausgesprochen günstig zu bewerten: Es gibt keine überragende Metropole, die in ihrem Umland Backwash-Effekte auslösen könnte. Die weite räumliche Streuung der großen Regionalmetropolen bewirkt, dass es kaum größere Gebiete gibt, die sehr peripher liegen, und das verhältnismäßig dichte Netz der Oberzentren gewährleistet eine nahezu flächendeckende Versorgung mit hochwertiger Infrastruktur.

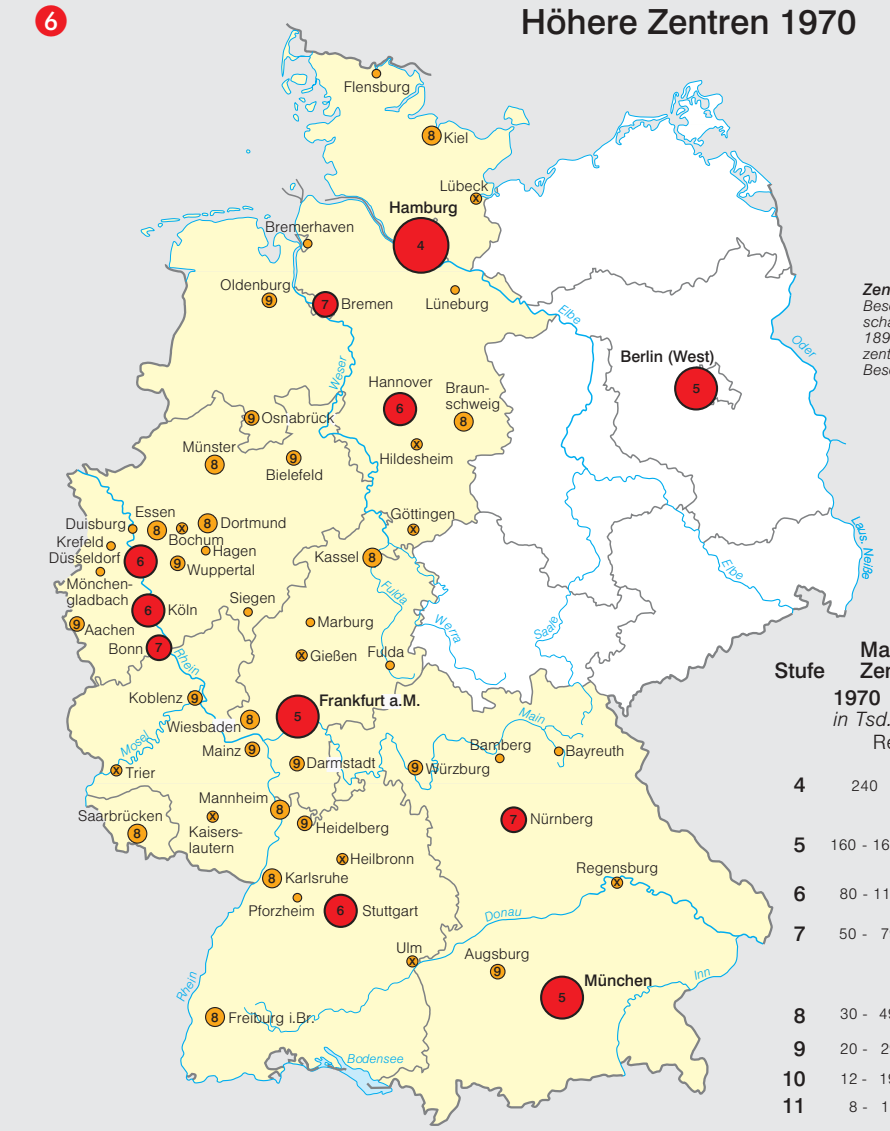
Gleichwohl zeigen sich bei einer näheren Betrachtung der sektoralen Aufgliederung der höchstrangigen Teilzentralitäten **9** einige gravierende Strukturschwächen. Berlin, Leipzig und Dresden besitzen klare Funktionsschwerpunkte insbesondere in den von der öffentlichen Hand bereitgestellten Funktionssektoren, während die hochrangigen privatwirtschaftlichen Funktionen (Großhandel, Banken, Versicherungen, unternehmensorientierte Dienstleistungen) in Relation zur Größe dieser Städte krass unterentwickelt sind. Damit korrespondiert, dass in den ostdeutschen Zentren kaum ▸ Headquarter großer Unternehmen ansässig sind (▸▸ Beitrag Heß/Scharrer, Bd. 1, S. 124).

Die höchstrangigen metropolitanen Funktionen der Städte haben erst seit wenigen Jahren eine angemessene Aufmerksamkeit der deutschen Raumordnungspolitik gefunden. Die Ministerkonferenz für Raumordnung hat sieben sog. Europäische Metropolregionen benannt, die als Standorte von hochrangigen Entscheidungs- und Dienstleistungseinrichtungen durch internationale Verflechtungen geprägt sind: Berlin-Brandenburg, Hamburg, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Stuttgart, München sowie Halle/Leipzig-Sachsendreieck. Es ist Aufgabe der jeweiligen Bundesländer und Städte, diese Funktionsbestimmung weiter zu konkretisieren und in die praktische Politik und Planung umzusetzen.

Auf europäischem Maßstab sind diese Metropolregionen in ein Städtesystem eingebunden, das zunehmende Beachtung durch die europäische Raumordnung erfährt (▸▸ Einführung, Karte 3, S. 14). Dabei finden auch Cluster von Städten, wie sie für den zentraleuropäischen Bereich zwischen dem Rhein, Belgien und den Niederlanden typisch sind, eine Berücksichtigung auf der höchsten Zentralitätsebene. Dieses System wird durch den Ausbau von ganz Europa querenden Autobahnnetzen und Hochgeschwindigkeits-Bahnlinien gestärkt.◆

6

Höhere Zentren 1970

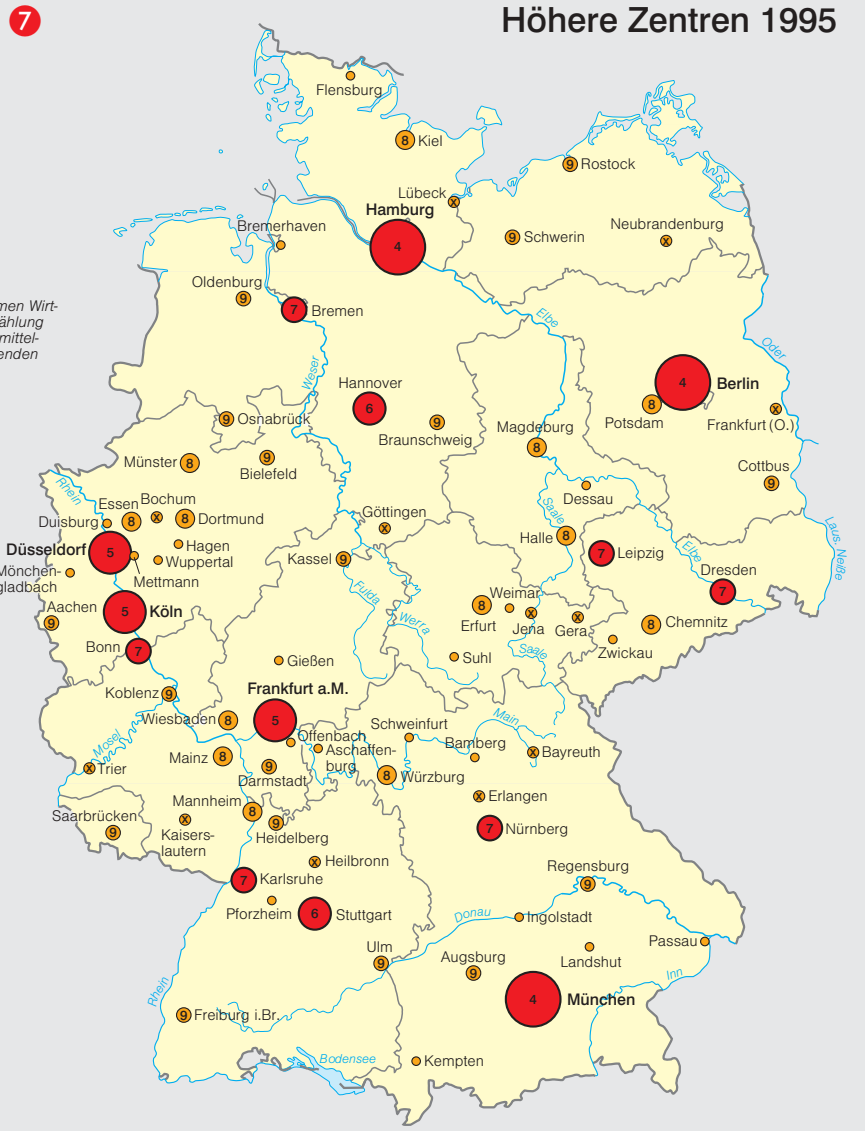


Zentralitätsmaßzahl:
Beschäftigte in zentralitätswirksamen Wirtschaftszweigen nach der Berufszählung 1895, vermindert um die auf die mittelzentrale Selbstversorgung entfallenden Beschäftigten.

Stufe	Maßzahl für höhere Zentralität insgesamt 1970 *in Tsd.*	1995 *in Tsd.*
Regionalmetropolen		
4	240	281 - 372
5	160 - 166	150 - 250
6	80 - 119	100 - 149
7	50 - 79	60 - 99
Oberzentren		
8	30 - 49	40 - 59
9	20 - 29	25 - 39
10	12 - 19	15 - 24
11	8 - 11	10 - 14

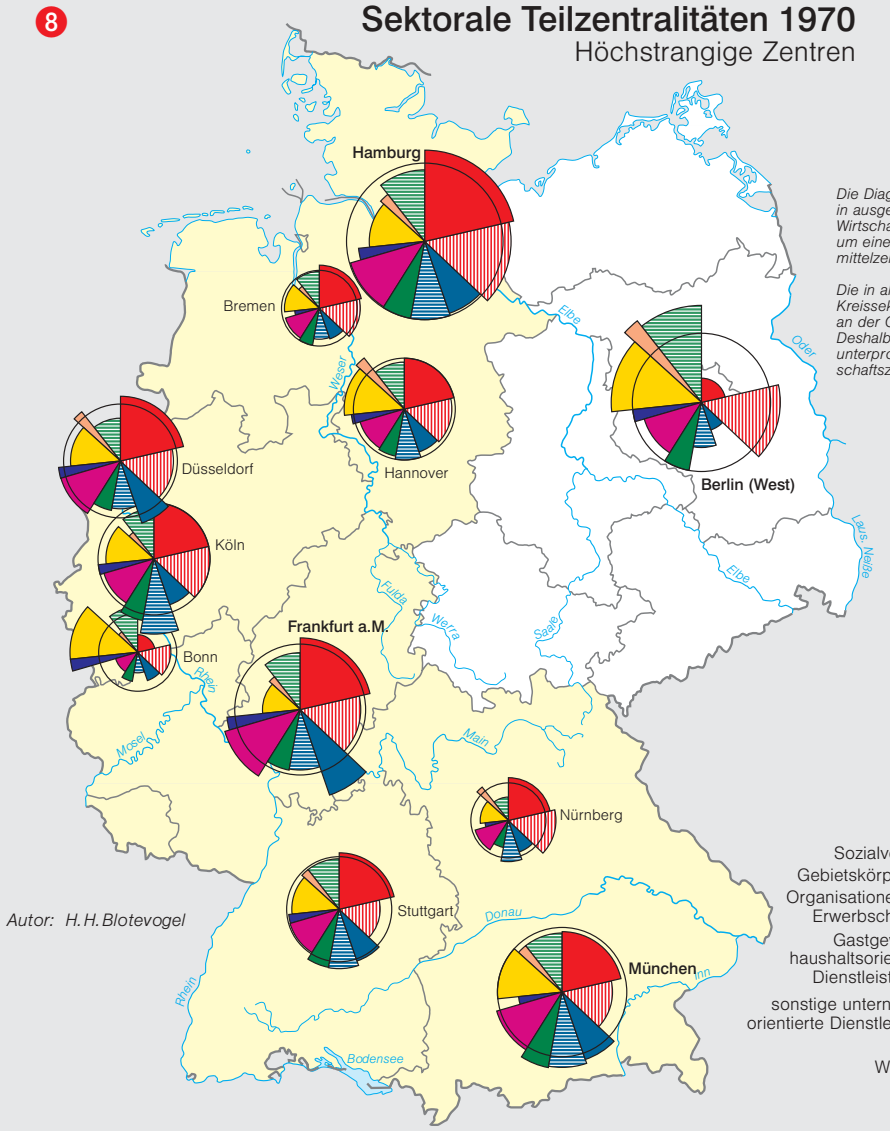
7

Höhere Zentren 1995



8

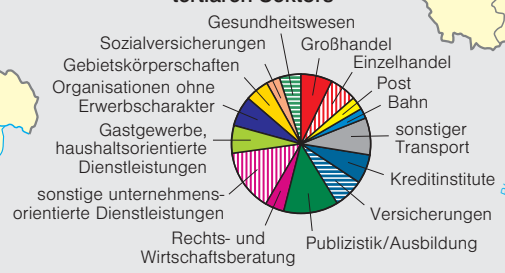
Sektorale Teilzentralitäten 1970
Höchstrangige Zentren



Die Diagrammflächen entsprechen den Beschäftigten in ausgewählten, zentralörtlich wirksamen Wirtschaftszweigen des tertiären Sektors (vermindert um einen geschätzten Beschäftigtenanteil, der auf die mittelzentrale Selbstversorgung entfällt).

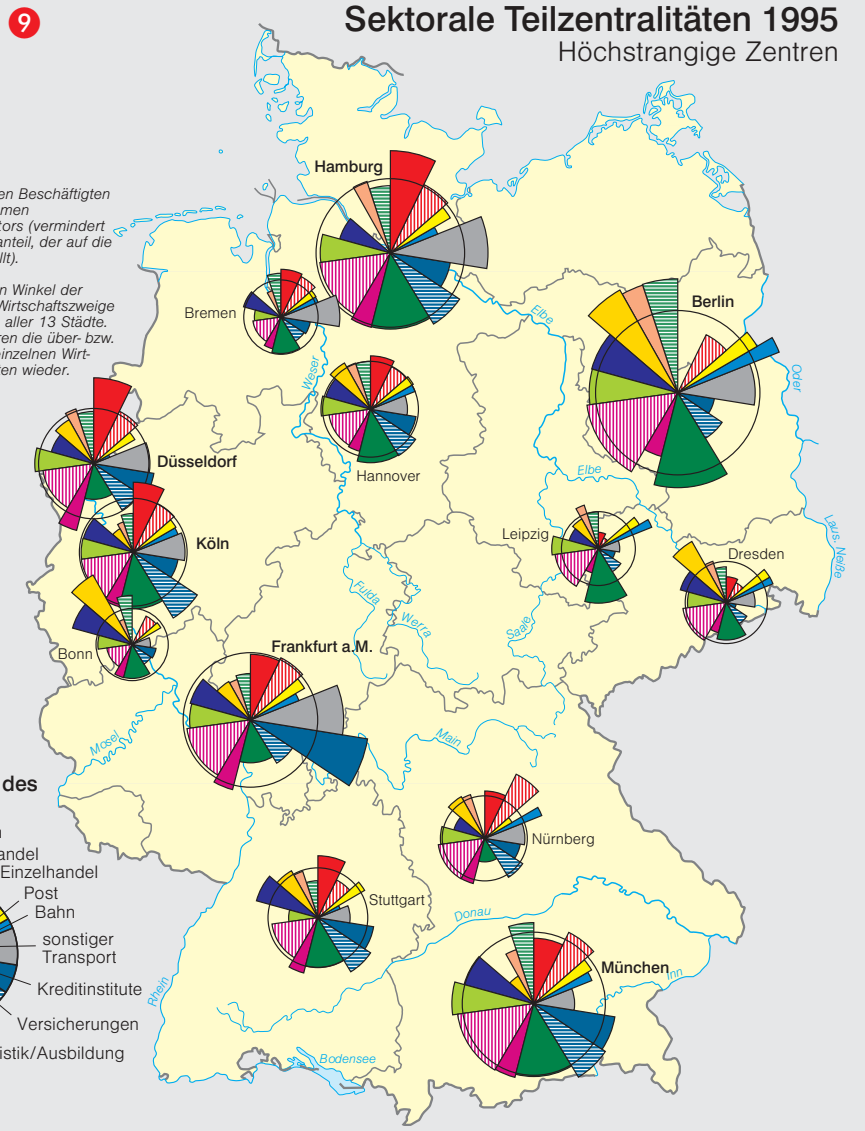
Die in allen Diagrammen gleichgroßen Winkel der Kreissektoren zeigen den Anteil der Wirtschaftszweige an der Gesamtzahl der Beschäftigten aller 13 Städte. Deshalb geben die Radien der Sektoren die über- bzw. unterproportionale Ausprägung der einzelnen Wirtschaftszweige in den jeweiligen Städten wieder.

Wirtschaftszweige des tertiären Sektors



9

Sektorale Teilzentralitäten 1995
Höchstrangige Zentren



Autor: H. H. Blotevogel

© Institut für Länderkunde, Leipzig 2002

0 50 100 150 km
Maßstab 1 : 6000000