

DETLEF HEROLD

Die Kreisstadt Uelzen – ein Beispiel für bewährte Zentralität

Ein in der Raumforschung, Landesplanung und Raumordnung gegenwärtig viel diskutiertes Problem ist die Frage der zentralen Orte in ihrem Wandel durch bzw. in ihrer Anpassung an die heutigen Strukturverhältnisse. Der Katalog der hiermit zusammenhängenden Fragen ist außerordentlich vielseitig und reicht von der Einstufung von Mittelpunktsgemeinden bis zur Auswahl von Entlastungs- und Entwicklungstrabanten für die großen Agglomerationen.

Bei dem Wandel der Zentralität scheinen auf den ersten Blick jene alten zentralen Orte gefährdet zu sein, die im Einzugsbereich bzw. Spannungsfeld benachbarter Großstädte liegen; denn sie geraten bei dem Trend der heutigen Wirtschaftsentwicklung – Funktionen werden von Großstädten übernommen oder auf das flache Land verstreut – am stärksten in den Sog ihrer großen Nachbarstädte. Die Kreisstadt Uelzen scheint auf Grund ihrer Lage im Spannungsfeld der bedeutenderen Städte ihrer engeren und weiteren Umgebung (vgl. Abb. 1) geradezu prädestiniert für eine derartige Untersuchung ihrer Struktur- und Funktionsentwicklung zu sein. Außerdem ist der Kreis Uelzen Zonen-grenzkreis und damit seine Kreisstadt zusätzlich benachteiligt.

Die zentralörtlichen Funktionen mit ihren zugehörigen Bereichen

Der zentrale Ort ist der Standort von in ein Umland hinauswirkenden Funktionen (Funktionen als Ausdruck gegenseitiger Abhängigkeit). Abgesehen von den der Selbstversorgung dienenden Lokalfunktionen ist der zentrale Ort Mittelpunkt eines Raumes, der durch die Reichweite seiner Regionalfunktionen „begrenzt“ wird. Er bildet mit seiner Umgebung eine „funktionelle Einheit, in der ein ständiger, wechselseitiger Austausch materieller und geistiger Güter ... stattfindet“¹. Dieser Einflußbereich „kommt dort am besten zur Ausbildung, wo sich ein dem Zentrum nahegelegener wirtschaftsintensiver Kernbereich als wesentliche Stütze des Zentrums auswirkt und so indirekt eine Anziehungskraft auf weniger wirtschaftsintensive Nachbarmarklandschaften ausübt“².

Für Klein- und Mittelstädte – Uelzen ist mit seinen rund 25 000 Einwohnern hier einzuordnen – kann man den

Regionalbereich in drei einander folgende Zonen mit jeweils abnehmender Funktional-Verflechtung gliedern: in der ersten Stufe, die den zentralen Ort unmittelbar umgibt, ist dieser gleichzeitig auch hilfszentraler Ort (alle überörtlichen Beziehungen sind auf ihn gerichtet); in der zweiten Stufe überwiegen die überörtlichen Bindungen an das Zentrum, jedoch befriedigt den täglichen Bedarf (Lebensmittel, handwerkliche Dienstleistungen usw.) ein lokaler hilfszentraler Ort; in der dritten Stufe stehen die Beziehungen zum zentralen Ort nicht mehr an erster Stelle³, andere zentrale Orte gleicher Zentralitätsstufe versorgen dieses Gebiet ebenfalls bzw. werden von hier aus versorgt.

Gleichzeitig muß das Zentrum Mittler und Träger überregionalen Austausches sein, möglicherweise gestützt durch Rohstoffbezug und Absatz der industriellen und gewerblichen Eigenproduktion (Überregionalfunktion).

Die besten Voraussetzungen für die Eigenentwicklung und die seiner Funktionsbereiche hat ein zentraler Ort in guter Nah- und Fernverkehrslage, umgeben von wirtschaftlich leistungsfähigem Gebiet. Doch erweist sich die „zentrale Ordnung“⁴ in vielen Fällen als ererbte Form, die den heute

³ Nach Klöpper, Rudolf: Methoden zur Bestimmung der Zentralität von Siedlungen. In: Geographisches Taschenbuch 1953. – Wiesbaden 1953. S. 512–519.

⁴ Neef, Ernst: Das Problem der zentralen Orte. In: Petermanns Geographische Mitteilungen. 94. Jg. (1950) H. 1, S. 6–17.

¹ Steiniger, Alfred: Die Stadt Rendsburg und ihr Einzugsbereich. – Kiel 1962. = Schriften des Geographischen Instituts der Universität Kiel, Bd. 21, H. 1, S. 178.

² Rheinland-Pfalz in seiner Gliederung nach zentralörtlichen Bereichen. Hauptbearb.: Rudolf Klöpper und Jürgen Körber. – Remagen 1957. = Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd. 100.

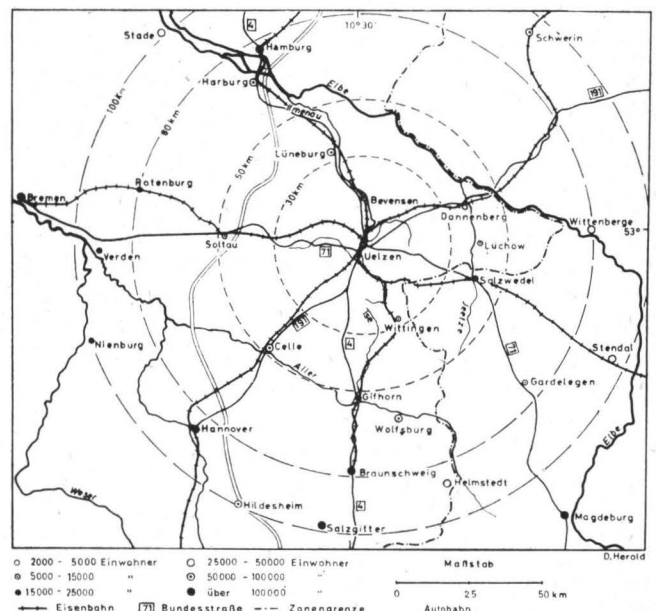


Abb. 1: Uelzens Lage im Raum Weser-Elbe und an den Fernverkehrswegen

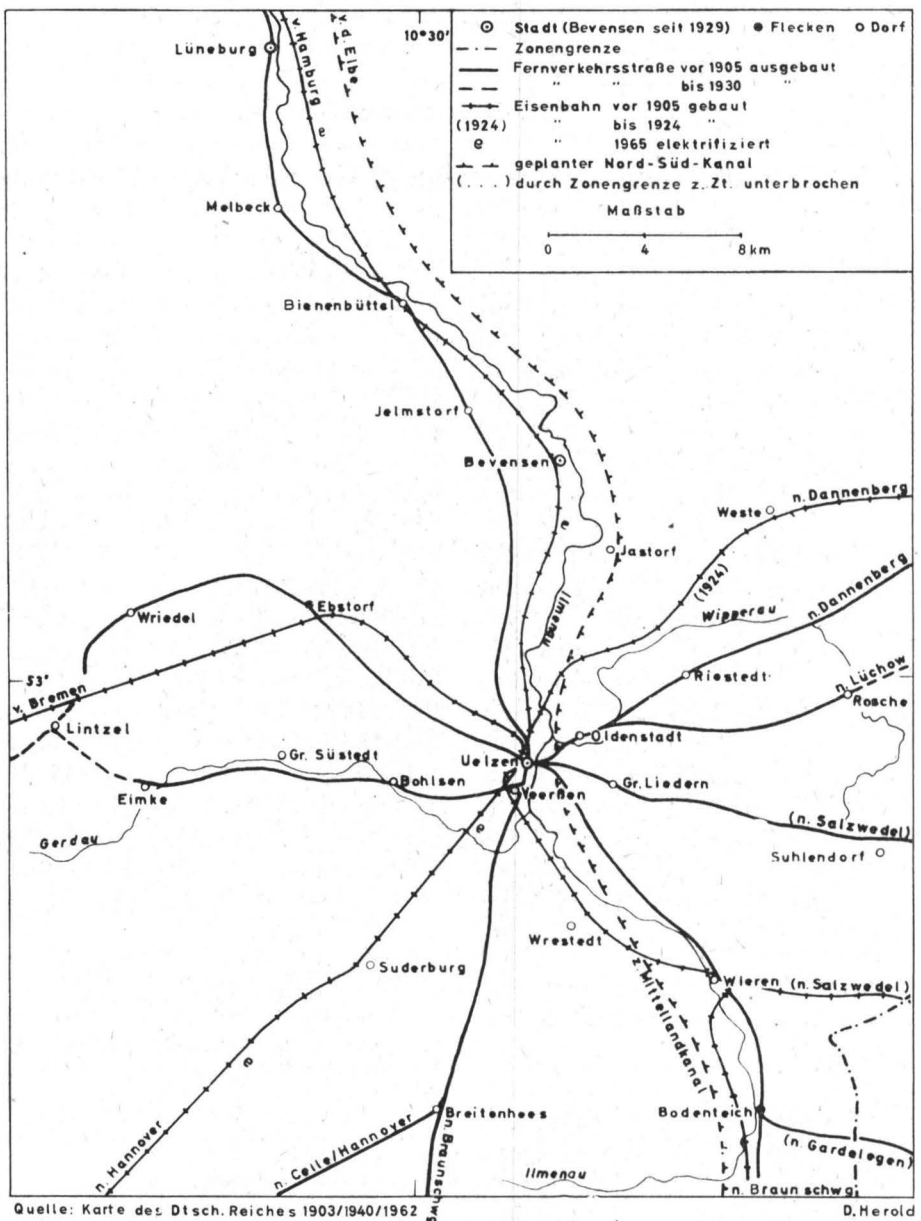


Abb. 2: Fernverkehrswege im Raum Uelzen (1905–1965)

wirksamen Vorgängen unterliegt. Gerade bei einer kleinen Landstadt ist ein kurzer Abriss ihrer Geschichte und eine Untersuchung ihrer historischen überörtlichen Funktionen unerlässlich, um mögliche spezifische Entwicklungstendenzen erkennen und erklären zu können. Die historisch-genetischen Wurzeln und die verkehrstechnische Lage des Zentrums sowie die Wirtschaftskraft des Kernbereiches seit Beginn der Industrialisierung sind der Rahmen, in dem die Entwicklung eines mittleren zentralen Ortes im 20. Jahrhundert erst verständlich wird.

Die Entwicklungsanalyse des zentralen Ortes Uelzen und seiner Funktionalbereiche in den letzten 60 Jahren bildet den Schwerpunkt der vorliegenden Untersuchung. Hierzu werden drei Querschnitte gelegt, die sich auf die Zeitabschnitte 1905–1914, 1937–1939 und 1960–1964 erstrecken. Mündliche und schriftliche Befragungen von Geschäfts-

leuten und Angehörigen von Behörden in Uelzen erbrachten Unterlagen über die funktionalen Verflechtungen. Daneben wurden vor allem veröffentlichte und unveröffentlichte statistische Angaben (Volkszählungen 1907, 1939 und 1961) verwendet sowie Adreßbücher (1907, 1937 und 1963) ausgewertet.

Die Großraum- und Verkehrslage Uelzens

Die heute knapp 25 000 Einwohner zählende Kreisstadt Uelzen liegt am SO-Rand der Lüneburger Heide. Die Gesamtfläche der Stadtgemarkung beträgt 1667 ha. Davon entfallen 350 ha auf den Stadtwald. Uelzen ist eine verwaltungsmäßig selbständige Stadt im Rahmen des zum Regierungsbezirk Lüneburg gehörenden Landkreises Uelzen.

Der Ort liegt etwa in der Mitte zweier kreisähnlicher Säume von Städten (vgl. Abb. 1). Der äußere Saum mit einem Radius von 80–110 km hat als größte Städte Hamburg, Hannover und Braunschweig; die Einwirkung von Bremen und Magdeburg auf die Entwicklung Uelzens ist schon wegen der größeren Entfernungen, vor allem aber durch die ungünstigen natürlichen Verhältnisse (die Heide im Westen und der Drawehn im Osten) als geringer anzusehen.

Doch der Einfluß Hamburgs und Hannover–Braunschweigs wird durch Städte des inneren Saumes (Radius 30–50 km) abgemildert. Lüneburg, Celle und Gifhorn ‚neutralisieren‘ gewissermaßen die expansiven Kräfte dieser Großstädte. In geringer Entfernung von Uelzen finden wir nur Städte, die kleiner (Bevensen, Dannenberg, Lüchow, Wittingen, Soltau), gleich groß (Salzwedel, Gifhorn) oder etwas größer (Lüneburg, Celle) als Uelzen sind. Trotz dieser relativen „Großstadtferne“ befindet sich Uelzen natürlich voll im Einflußbereich der übermächtigen Nachbarn in Nord und Süd – ob es der Stadt gelang bzw. gelingt, sich zu behaupten, ist der Gegenstand dieser Untersuchung.

Uelzen hatte im gesamten zu untersuchenden Zeitraum eine sehr gute Lage im Fernverkehrsnetz (vgl. Abb. 2). Es war um 1905 schon voll an den Nord-Süd- und Ost-West-Schienen- und Straßenverkehr angeschlossen, einzig die Straßen nach Bremen und nach Lüchow waren noch nicht gepflastert. Diese Stellung als wichtigster Verkehrsknotenpunkt der Lüneburger Heide behielt Uelzen. In der Gegenwart ist seine Bedeutung im Fernverkehr durch die Zonengrenze (Stilllegung des Ost-West-Verkehrs) und die Fertigstellung der Autobahn Hannover–Hamburg (sie verläuft etwa 40 km westlich von Uelzen) einerseits geringer geworden, andererseits durch die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Hannover–Hamburg und den bevorstehenden Bau des Nord-Süd-Kanals gestiegen. Auch im Nachrichtenverkehr nahm Uelzen stets eine bevorzugte Stellung ein. Heute stellt die zum Fernmeldeamt gehörende Hauptvermittlungsstelle für Ferngespräche die Stadt an die Seite von Braunschweig, Bremen, Kiel u. a. Großstädten.

Das Uelzener Becken als wirtschaftliches Kerngebiet

Uelzen liegt fast im Mittelpunkt des im Durchmesser etwa 25 km messenden sog. Uelzener Beckens bzw. des Kreises Uelzen. Die hier zusammentreffenden Quellbäche der Ilmenau schufen einen natürlichen Mittelpunkt der Landschaft. Die Stadt erstreckt sich in diesem Kern beiderseits der Ilmenau auf den sich in drei Stufen gliedernden diluvialen Terrassen (mittlere Höhe 37 m ü. NN).

Die Talauen der Ilmenau mit ihren Nebenbächen, schwachwellige Geestflächen und die das Ganze amphitheatralisch umschließenden Endmoränenzüge (max. 136 m ü. NN) bilden das Uelzener Becken. Die Bodenschätze sind relativ geringwertig: diluviale Sande, Kiese, Tone, Mergel, Kieselgur (bereits abgebaut), in geringem Maße Brenntorf.

Entscheidende Bedeutung für die Wirtschaftskraft des Kreises haben die Böden. Das hügelige Grund- und Strauchmoränengebiet im NW ist in drei Strömen mit Flotssand⁵ bedeckt („Ebtorfer Klei“); dieser findet sich auch an zahlreichen Stellen geringeren Ausmaßes um Uelzen („Uelzener Klei“) und östlich der Ilmenau. Die Geestflächen werden sonst von sandigem Lehm oder reinem Sand gebildet. In der Bodengüte hebt sich der Kreis Uelzen durch seinen hohen Anteil an mittleren Böden (23,8 v. H.) gegenüber anderen Heidekreisen (Krs. Celle 9,2 v. H., Krs. Soltau 5,6 v. H.)⁶ heraus.

Kiefernforsten bedecken die randlichen Höhen, der Ostteil weist nur kleine Restgehölze auf, westlich der Ilmenau gibt es einige Laubwaldareale. Die eigentliche landwirtschaftliche Nutzfläche wird bestellt – abgesehen von den Wiesen und Weiden in den Talauen – mit: Hackfrüchten (Zuckerrüben, Kartoffeln) im gesamten Kreis, Weizen in den Flotssandgebieten, auf den leichteren Böden Roggen und Hafer (dazu Milchviehhaltung, Schweinemast und -zucht im ganzen Kreis).

Die wirtschaftliche Entwicklung des Kernbereiches zeigt für die Zeit seit 1907, daß die Landwirtschaft während des gesamten Zeitraumes von überragender Bedeutung war. Die nahezu vollständig fehlenden Bodenschätze, die Großstadtferne, der relativ gute Boden, eine gesunde Struktur der Landwirtschaft (vorherrschend Großbauernhöfe, verbunden mit im Mittel überdurchschnittlich großen LNF-Teilstücken von 3,86 ha Größe)⁷ und andere Faktoren sind die Ursachen dafür. Die sich zu Ende des 19. Jh. durch das Nachlassen des Flachsangebudes abzeichnende „Not“ wurde durch die stetige Verstärkung des Hackfruchtangebudes zu einer „Tugend“. Heute nimmt der Raum Uelzen den führenden Platz im Hackfruchtanbau und in der Motorisierung und Mechanisierung der Landwirtschaft in Niedersachsen ein – in der Kartoffel- und Getreidezucht und -vermehrung sogar in der Bundesrepublik!

Die gewerbliche Wirtschaft diente und dient zum überwiegenden Teil zur Versorgung des Kernbereiches. Von 100 der Bevölkerung entfielen 1961 11 Beschäftigte auf das produzierende Gewerbe und 61 auf landwirtschaftliche Arbeitsstätten.

Die Umschichtung der Bevölkerungsverteilung seit 1950 hebt als Zentren mit auffallend aufsteigender Entwicklung Uelzen mit seinen Nachbargemeinden sowie die hilfszentralen Orte Bienenbüttel, Bevensen und Bodenteich heraus. Der Kreis Uelzen einschließlich der Stadt Uelzen hatte 1900 47 577 Einwohner, 1939 62 361 Einwohner, 1950 117 614 Einwohner, 1963 aber nur 94 801 Einwohner.

⁵ Flotssand (4,5 v. H. der Kreisfläche) ist ein kalkfreier Löß.

⁶ Schwind, Martin: Der Landkreis Uelzen. – Bremen–Horn 1949, S. 46.

⁷ Soweit keine anderen Angaben gemacht werden, sind die statistischen Angaben nach veröffentlichten und unveröffentlichten Unterlagen des Niedersächs. Landesverwaltungsamtes, Abt. Statistik, und nach Auskünften des Ordnungsamtes Uelzen zusammengestellt.

Die Stadtentwicklung bis 1900

Die aus einer Siedlungsverlegung entstandene Kaufmannssiedlung Neu-Uelzen erhielt 1270 das Lüneburgische Stadtrecht. Sie lag an der Ilmenaufurt des karolingischen Heerweges Bremen–Verden–Lenzen. Seither gehörte Uelzen ununterbrochen zum Herzog- bzw. Fürstentum Lüneburg, dem gebietsmäßig der Regierungsbezirk Lüneburg entspricht. Uelzen bildete eine eigene Stadtvogtei, Sitz des Vogtes war Bodenteich im Süden des heutigen Kreises Uelzen. Nach mehrmaligem Wechsel gelangte die Stadtvogtei 1749/50 endgültig in den Besitz der Stadt bis zur Bildung des Amtsgerichtes 1852. Uelzen begann erst im Verlaufe des 19. Jh. Verwaltungssitz für den Kreis zu werden. Bedeutendere Verwaltungsfunktionen als Uelzen hatten bis dahin Bodenteich, Ebstorf und Medingen. Der Ostteil des Kreises wurde stets allocthon von Bodenteich und später von Oldenstadt aus verwaltet, das Gebiet nördlich des Ebstorf-Ötzendorfer Höhenzuges konnte bis in die Gegenwart eine geringe Verwaltungsselbständigkeit behaupten (Amtsgericht Medingen). Der 1884 geschaffene Landkreis Uelzen hatte zunächst Oldenstadt als Verwaltungssitz; erst seit 1953 ist Uelzen Sitz der Kreisverwaltung.

Uelzen hatte bis in das 17. Jh. hinein neben seiner Funktion als Markttort (die Abhaltung von fünf Märkten pro Jahr ist für das 15. Jh. bekannt) Bedeutung im Fern- und Großhandel gehabt. Seuchen, Brandschatzungen und Plünderungen (1635) ließen die Stadt innerhalb von fünf Jahrzehnten vollkommen verarmen; ein großer Brand im Jahre 1646 stellte sogar die Existenz der Stadt in Frage. Im 18. Jh. wurde der Raum Uelzen zu einem Zentrum des Flachsangebäues und die Stadt zu einem solchen des Leinen- und Garnhandels. Infolge des nachlassenden Bedarfs an Hausmacherleinen wurde die Zeit um die Wende zum 19. Jh. für Uelzens Wirtschaft kritisch. Erst die Industrialisierungsphase nach dem Bahnbau (1847) brachte neuen Aufschwung. Sie begann 1856 mit der Gründung einer Gasbeleuchtungsanstalt und einer Eisengießerei, die landwirtschaftliche Maschinen herstellte. 1864 wurde eine Brauerei gegründet, es folgten eine Dachpappenfabrik (1872), ein Asbest- und Kieselgurwerk (1878) und eine Zuckerfabrik (1883). Daß die wirtschaftliche Lage der Stadt dringend einer Besserung bedurfte, zeigt die Tatsache, daß von den rund 300 Gewerbetreibenden (Handwerk und Handel) um 1860 die Hälfte in die niedrigste Steuerklasse gehörte; alle anderen waren auch nur Kleinverdiener⁸. Die Stadt hatte etwa 6000 Einwohner.

Im kulturellen und sanitären Sektor war Uelzen ausreichend versorgt. Seit 1333 ist eine Lateinschule nachweisbar. Sie wurde über mehrere Zwischenstufen 1904 zum Gymnasium erhoben. Im 19. Jh. entstanden außerdem Volks-, Mittel- und Berufsschulen. Hospitäler gab es seit dem Mittelalter. Gas- und Wasserwerk entstanden in der

zweiten Hälfte des 19. Jh., die Elektrifizierung begann 1908.

Besonders erwähnt werden muß aber noch der 1830 gegründete „Land- und forstwirtschaftliche Provinzialverein für das Fürstentum Lüneburg e. V.“. Das durch ihn in der Folge bewirkte Aufblühen der Landwirtschaft kam der Stadt nicht nur ‚indirekt‘ (Marktfunktion) zugute, sondern auch ‚direkt‘: der Provinzialverein mit Sitz in Uelzen zog andere landwirtschaftliche Organisationen nach (Lüneburger Herdbuch e. V. u. a.).

Rückblickend läßt sich sagen, daß die Marktfunktion und der Fernhandel Uelzens überörtliche Beziehungen bestimmten. Weder verkehrs- noch verwaltungstechnisch, weder sanitär noch kulturell war Uelzen bis zum Beginn des 19. Jh. ein Zentrum seiner Umgebung. Eine Wende zeichnete sich erst um die Mitte des 19. Jh. ab. Die Stadt wurde Verkehrsknotenpunkt, erlebte einen allmählichen wirtschaftlichen Aufstieg, wurde langsam Verwaltungsmittelpunkt und erlangte durch den Provinzialverein im landwirtschaftlichen Sektor Einfluß über den Kreis hinaus. Überregional war Uelzen stets auf die Städte Hamburg, Hannover und Braunschweig ausgerichtet. Regional bestanden besonders gute Verbindungen zu den Dörfern östlich der Ilmenau, da sich in diesem Gebiet kein eigenes Zentrum herausgebildet hatte.

Halten wir die erarbeiteten Komponenten, unter deren Einwirkungen sich unser zentraler Ort im 20. Jh. entwickeln muß, kurz fest: Historisch gesehen hatte Uelzen nur im wirtschaftlichen Sektor einige Bedeutung. Die sich seit Mitte des 19. Jh. herausbildende ausgezeichnete Nah- und Fernverkehrslage – sie blieb der Stadt seither erhalten – führte zu einem langsam einsetzenden, allgemeinen Aufschwung. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Umlandes gestaltete sich zunehmend besser, entscheidend beeinflußt vom Zentrum aus.

Struktur und Funktion des zentralen Ortes seit 1900

1. Die Bevölkerung

Die Entwicklung der Einwohnerzahlen Uelzens zeigt eine stetige Zunahme von 300 bis 500 Personen innerhalb von fünf Jahren (vgl. Abb. 3) bis 1939 (14 730 E.); nur in den Jahren unmittelbar vor den beiden Weltkriegen erhöhte sich die Bevölkerungszahl etwas stärker.

Bis 1947 schwoll die Einwohnerzahl auf 23 883 Personen an und damit seit 1939 um 64 v. H. Ein langsam nachlassender Anstieg ist bis 1958 zu verzeichnen (24 880 E.)⁹. Seitdem stagniert die Wohnbevölkerungszahl; sie betrug am 31. 12. 1964 24 875 Einwohner.

Der Geburtenüberschuß ist gering. Er lag bis 1956 etwa bei 50 Geburten im Jahr, ist seitdem aber auf 25 zurück-

⁸ Nach *Woelkens, E.*: Uelzen vor 100 Jahren. In: Hundert Jahre Kreissparkasse Uelzen, 1861–1961. – Uelzen 1961.

⁹ Der scheinbare Bevölkerungsverlust von 1465 Personen nach Abb. 3 im Jahre 1957 ist statistischen Ursprungs und beruht auf der Umstellung von der fortgeschriebenen Einwohnerzahl auf die fortgeschriebene Wohnbevölkerungszahl.

gegangen. Die Bevölkerungsbilanz wird hauptsächlich von der Wanderungsbilanz bestimmt. Diese wiederum verläuft sehr unregelmäßig. Von einem Wanderungsgewinn von 401 Personen (1951) sank sie ungleichmäßig auf einen Wanderungsverlust von 436 Einwohnern (1959). Von 1961 bis 1963 war sie mit insgesamt 670 Neubürgern positiv, 1964 mit 224 wieder negativ.

Der Altersaufbau der Bevölkerung hat sich seit 1900 stark verschlechtert. Insgesamt weist er für 1961 erste Züge einer ‚Sargform‘ auf (vgl. Abb. 4). Die anhaltend alternierende Wanderungsbilanz und der nur geringe Geburtenüberschuß lassen auch für die nahe Zukunft eine stagnierende Bevölkerungszahl als sicher erscheinen. Unter diesen Aspekten ist als sehr positiv zu werten, daß es gelang, die kriegsbedingte Bevölkerungszunahme zu halten. Sie macht gegenüber 1939 75 v. H. aus. Von der Wohnbevölkerung am 6. 6. 1961 (25 035 E.) waren 10 006 Personen (= 40 v. H.) Vertriebene oder Flüchtlinge aus der SBZ.

Eine erste Unterlage zur Feststellung der gegenwärtigen Funktionalbereiche Uelzens ergeben die Herkunftsorte der Neubürger für 1964. Es läßt sich eine Dreistufigkeit der Zuwanderer-Räume unterscheiden: Die Zone stärkster Zuwanderung umfaßt den Landkreis Uelzen, möglicherweise auch Randgebiete der Nachbarkreise. Rund 35 v. H. der Neubürger kamen aus diesem Gebiet.

Eine Zone weiterer starker Zuwanderung (rd. 35 v. H.) bildet das Restgebiet des Regierungsbezirkes Lüneburg, das Land Hamburg und der Raum Weser-Aller-Zonengrenze. Die übrigen Zuwanderer kamen aus den anderen Bundesländern, der SBZ und dem Ausland. Intensive Bindungen an das unmittelbare Umland (Regional-Bereich), starke Verknüpfung mit den in N und S benachbarten Ballungsräumen Hamburg und Hannover-Braunschweig (überregionale Verknüpfung) sowie über die ganze Bundesrepublik gestreute Beziehungen (Schwerpunkte sind Berlin-West und Nordrhein-Westfalen) sind nach den Herkunftsorten der Neubürger für Uelzens überörtliche Bindungen charakteristisch.

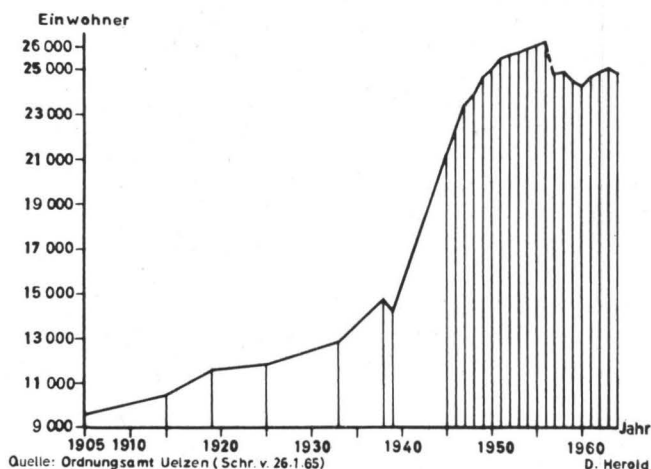


Abb. 3: Einwohnerzahlen der Stadt Uelzen von 1905–1964

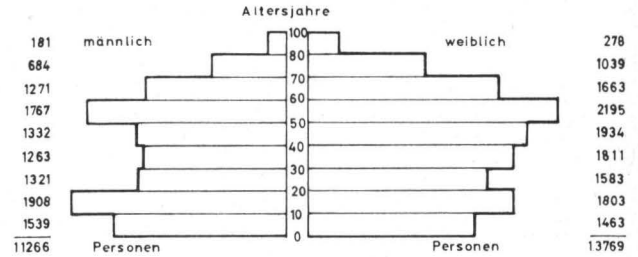


Abb. 4: Altersaufbau der Bevölkerung Uelzens 1961

2. Die Erwerbs- und Sozialstruktur

Die Auswertung des Adreßbuches von 1907 ergibt für die Erwerbsstruktur: Handwerk (17 v. H.), Handel (11 v. H.), Verkehr und Nachrichtenübermittlung (20 v. H.) und das Dienstleistungsgewerbe (9 v. H.) heben sich als markante und relativ eindeutig zu bestimmende Gruppen heraus. Da die Reichsbahn in Uelzen die größte Bedeutung als Arbeitgeber hatte, ist für die Gliederung der Bevölkerung nach der ‚Stellung im Beruf‘ zu vermuten, daß, neben Arbeitern, Handwerkern und Berufslosen, die Angestellten und Beamten als wichtige Sozialgruppe zu betrachten sind.

Nach der Erwerbsstruktur der Stadt Uelzen im Jahre 1939 nahm die Wirtschaftsabteilung Handel und Verkehr den Hauptanteil der Erwerbspersonen ein, nämlich 29,9 v. H. Sie ist damit nahezu doppelt so stark wie im Landesdurchschnitt (15,2 v. H.), wodurch Uelzens Funktion als zentraler Ort und Eisenbahnknotenpunkt hervorgehoben wird. Fast gleich stark ist der Anteil der Wirtschaftsabteilung Industrie und Handwerk (Landesdurchschnitt 34 v. H.). Bei den Öffentlichen Diensten wird der Mittelwert für die Provinz Hannover (11,3 v. H.) nur geringfügig überschritten. In der Aufteilung der Bevölkerung nach Berufsgruppen sind die Beamten und Angestellten mit 31,7 v. H. schon fast so zahlreich vertreten wie die Arbeiter (39,5 v. H.). *Schwind* bezeichnet Uelzen als ‚Beamtenge-meinde‘¹⁰.

1961 war der Anteil der Beamten und Angestellten mit 41,8 v. H. der Bevölkerung bereits wesentlich größer als der der Arbeiter (35,2 v. H.). Die Bedeutung der Wirtschaftsabteilung Handel und Verkehr ist ebenfalls weiter gestiegen (44 v. H. der Erwerbstätigen). In Industrie und Handwerk arbeiteten prozentual nur wenig mehr Erwerbspersonen (33 v. H.) als 1939. Stärker stieg der Anteil der in den Öffentlichen Diensten Beschäftigten (29 v. H.).

Die Entwicklung seit 1907 zeigt, wie die Wirtschaftsabteilungen Handel und Verkehr und Öffentliche Dienste und damit auch die soziale Gruppe der Beamten und Angestellten immer mehr in den Vordergrund treten, dagegen Industrie und Handwerk sowie die Arbeiter an Bedeutung für die Erwerbs- und Sozialstruktur der Stadt verlieren. Am 6. 6. 1961 waren in Uelzen von 100 Beschäftigten in

¹⁰ *Schwind, Martin*: Typisierung der Gemeinden nach ihrer sozialen Struktur als geographische Aufgabe. In: *Berichte zur deutschen Landeskunde*. Bd. 8 (1950) H. 1. S. 65.

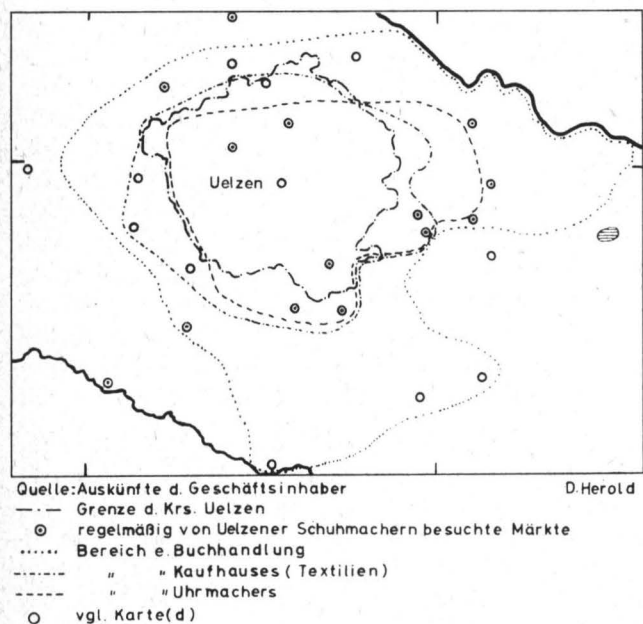


Abb. 5: Kundenbereiche im Uelzener Einzelhandel 1914 (a)

nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsstätten 31 im Produzieren der Gewerbe tätig, der Landesdurchschnitt betrug 42,8 v. H. So war die Realsteueraufbringungskraft in Uelzen 1961 (154 DM je Einwohner) nur unwesentlich höher als die der vergleichbaren Heidestädte Celle (148 DM) und Soltau (130 DM) – für Wolfsburg betrug der Wert 830 DM.

3. Das Großgewerbe (Industrie)

Schon bald nach ihrer Gründung (1883) wurde die Zuckerfabrik zum bedeutendsten Betrieb in Uelzen. Die Rüben-

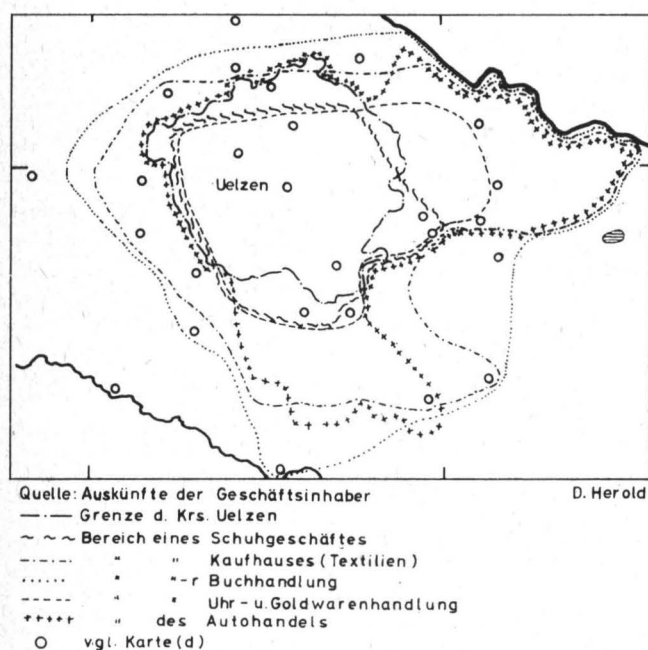


Abb. 6: Kundenbereiche im Einzelhandel Uelzens 1939 (b)

anbaufläche betrug 1908/09 2700 ha, 1939 6353 ha und 1961 rund 14 000 ha. In der gleichen Zeit stieg die verarbeitete Rübenmenge von 673 850 dz auf 5 200 000 dz und die Zahl der in der Kampagne (Oktober bis Januar) Beschäftigten von etwa 300 auf 1000 Personen¹¹.

Die Dachpappenfabrik gewann an Bedeutung (1905 etwa 20 Beschäftigte, 1964 rd. 90)¹², die der Asbest- und Kieselgurwerke ging zurück. Die 1907 noch bestehenden Spritzen-, Nähmaschinen- und Maschinenfabriken verschwanden inzwischen ganz oder wurden durch andere Betriebe ersetzt. Die Uelzener Industrie ist insbesondere seit dem letzten Krieg vielseitiger geworden: Gründung von vier Kleiderfabriken, von solchen zur Herstellung elektrischer Maschinen und von Bürobedarfsartikeln.

Besonders aber gewannen Betriebe, die im Umland erzeugte Produkte verarbeiten und vermarkten, zunehmend an Bedeutung. Neugegründet wurden die Milchwerke Osthannover (1952), eine genossenschaftliche Schlachtzentrale (1963) u. a. Von den 26 größeren industriellen Betrieben (mit mehr als 15 Beschäftigten) im Jahre 1963 verarbeiteten 11 landwirtschaftliche Produkte (Molkerei, Zuckerfabrik usw.) bzw. produzierten für die Landwirtschaft (Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen). Von den insgesamt 2298 Beschäftigten arbeiteten 1247 Personen (= 54 v. H.) in der „Agro-Industrie“. Die Tendenz, mit zunehmender Intensität Funktionsträger für die Versorgung des engeren und weiteren bäuerlichen Umlandes zu werden, ist das entscheidende Charakteristikum der in der Stadt ansässigen Industrie.

Diese Tatsache wird durch die Erstreckung der Funktionalbereiche noch unterstrichen. 74 Molkereibetriebe des östlichen und südöstlichen Teiles von Hannover-Braunschweig lieferten 1963 ihre Milch an das Milchwerk in Uelzen¹³. Das Rüben Einzugsgebiet der Zuckerfabrik umfaßte bis 1945 die Landkreise Uelzen, Lüneburg, Dannenberg und Gifhorn. In diesem Gebiet wurde der Anbau seit 1945 intensiviert. Seit dem Wegfall der in der SBZ gelegenen Zuckerfabriken wurde der Einzugsbereich aber auch erweitert. Er erstreckt sich jetzt vom nördlichen Teil des Nachbarkreises Gifhorn im Süden bis in die Ratzeburger Gegend im Norden und von der Elbe an der Zonengrenze im Osten bis an die Weser im Westen. Der seit 1948 produzierte Weißzucker erfaßt mit seinem Absatz das gesamte Nordwestdeutschland. Andere Firmen (Brauerei, Brennerei, Landmaschinenfabrik, Dachpappenfabrik) nannten für die Zeit bis zum zweiten Weltkrieg als Hauptabsatzgebiete den Raum Hannover-Braunschweig-Lübeck-Bremen, die Altmark und weitere Teile der heutigen SBZ. Doch waren die nähere Umgebung (Landkreis Uelzen mit den angrenzenden Kreisen) sowie im überregionalen Bereich die Gebiete Hamburg-Lübeck und Hannover-Braunschweig die wichtigsten Absatzräume. Diese Nord-Süd-Erstreckung des Wirtschaftsraumes der Uelzener Industrie gilt auch heute. Als Aus-

¹¹ Nach: Jubiläumsschrift der Zuckerfabrik Uelzen, 1883–1958. – Uelzen (o. J.) u. nach mündl. Auskünften.

¹² Nach Auskunft des Geschäftsinhabers.

¹³ Nach Auskunft eines leitenden Angestellten.

gleich für die fehlenden östlichen Nachbargebiete ist aber die Verknüpfung mit Nordrhein-Westfalen enger geworden, die mit Berlin (Milch und Milchprodukte werden hauptsächlich geliefert) ist neu entstanden. Die Beziehungen zu Süddeutschland waren und sind gering.

4. Handel

In Uelzen hatten bis 1945 vornehmlich Einzelhandelsgeschäfte ihren Sitz, seither aber stieg vor allem die Zahl der im Großhandel Beschäftigten (um 357 v. H. gegenüber 66 v. H. im Einzelhandel). Bemerkenswert ist weiterhin die Zunahme der Zahl der Spezialgeschäfte von 12 auf 28 Stück (Büchsenmacher, Reisevermittlung, Zoologische Handlung u. a.). Eine rückläufige Tendenz zeigt einzig der (ehemals sehr wichtige) Vieh- und Landhandel infolge des zunehmenden bäuerlichen Genossenschaftswesens. Insgesamt stieg die Zahl der Groß- und Einzelhandelsgeschäfte von 311 (1907) über 394 (1937) auf 539 (1963)¹⁴.

Besonders aufschlußreich für die Entwicklung Uelzens als zentraler Ort sind die regionalen Absatzbereiche des Einzelhandels seit 1900. Um 1900 war die Stadt noch ein regelrechter ländlicher Markttort. Die Bevölkerung des Umlandes erledigte ihre wichtigsten Einkäufe auf den sechs (jährlich stattfindenden) Märkten, die meist gleichzeitig Viehmärkte waren. Nach der einschlägigen heimatkundlichen Literatur und mündlichen Befragungen ergibt sich: Eine traditionell enge Bindung bestand zu den ‚Flachsdörfern‘ östlich der Ilmenau. Vor allem aber auch die Bewohner des Raumes Lüchow-Dannenberg kamen regelmäßig nach Uelzen. Auch sonst reichte die Anziehungskraft der Stadt über den Kreis hinaus. Nur für die wohlhabenden ‚Kleibauern‘ im NW des Kreises mußte sich Uelzen erst allmählich gegenüber Lüneburg als Haupteinkaufsort durchsetzen. Die Kundenbereiche einiger Firmen des Uelzener Einzelhandels zeigen ebenfalls eine räumlich breite Streuung (vgl. Abb. 5). Zum Kundenbereich der Buch- und Papierwaren-Handlung sei eingefügt, daß die Kundschaft aus den weiter entfernten Orten nur aus Lehrern, Pastoren und anderen an Büchern interessierten Personen bestand. Aus dem Kreis Uelzen und den direkt angrenzenden Gebieten kamen die Bauern dagegen mit ‚Kind und Kegel‘ zum jährlichen Einkauf von Griffel, Tafel und Schwamm. Für 1939 schält sich im Westen schon stärker die Kreisgrenze als Grenze des Einzelhandels-Einzugsbereiches heraus (vgl. Abb. 6). Symptomatisch sind die Vertragsgebiete der vier in Uelzen ansässigen Auto-Generalvertretungen. Sie überschreiten nur im Süden und Osten das Kreisgebiet. In der Gegenwart ist das Übergreifen Uelzens in die Nachbarkreise im Osten und Süden sowie die Zurückdrängung des Uelzener Einflusses durch Lüneburg im Norden noch stärker ausgeprägt (vgl. Abb. 7). Aus den fließenden Grenzen der Einzugsbereiche gegenüber denen der Nachbarstädte Lüneburg, Celle und Salzwedel wurde zunehmend seit 1914 eine Fixierung und teilweise Zurückdrängung des Uelzener Einflusses – andere Gebiete (Kreis Lüchow-Dannenberg und Raum Wittingen–

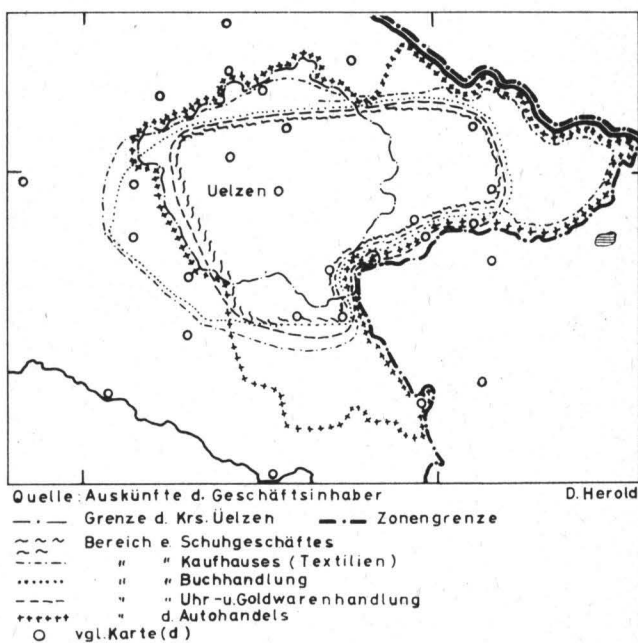


Abb. 7: Kundenbereiche im Uelzener Einzelhandel 1964 (c)

Hankensbüttel) dagegen werden heute stärker als früher von Uelzen aus versorgt. Die Bewohner des eigentlichen Kernraumes, des Kreises Uelzen, kauften dagegen – bis auf die des nach Lüneburg tendierenden Nordens – immer überwiegend in Uelzen ein.

Als Ergänzung sei auf die Anziehungskraft der benachbarten Großstädte hingewiesen. Befragte Uelzener Geschäftsleute bestätigten insbesondere den Sog Hamburgs, betonten aber, daß ihre Geschäfte durch hohe Investitionen attraktiver geworden seien.

5. Der Nahverkehrsbereich

Nach Auswertung der einschlägigen Fahrpläne ergibt sich für die Nahverkehrsbereiche in den Jahren 1937 und 1964:

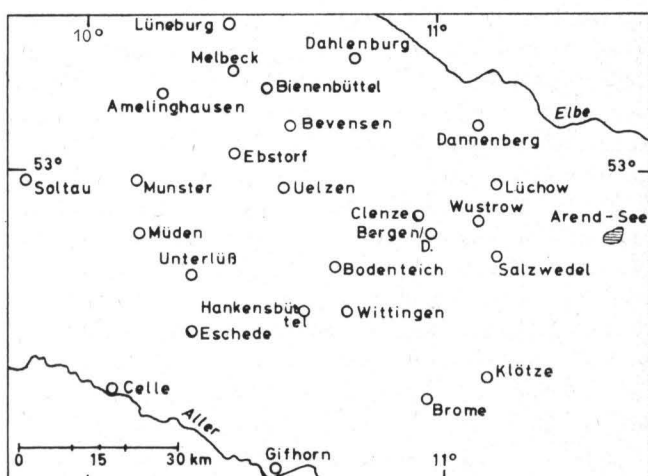


Abb. 8: Topographie zu den Kundenbereichskarten (d)

¹⁴ Zusammenstellung nach den entsprechenden Adreßbüchern.

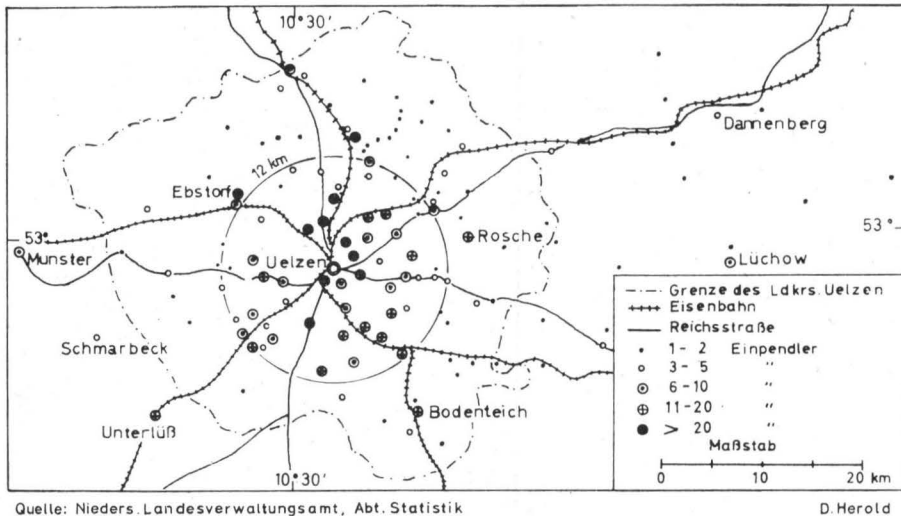


Abb. 9: Einpendler nach Uelzen 1939

In beiden Jahren hatten der Norden und Nordwesten des Kreises mit den lokalen Zentralorten Bevensen und Ebstorf ein eigenes Bus-Nahverkehrsumland. Das übrige Kreisgebiet wurde 1937 von Uelzen aus nur unvollständig erschlossen, 1964 dagegen waren die Buslinien zahlreicher. Vor allem aber ist der Ebstorf-Bevenser Bereich auch an den von Uelzen angeschlossen; sie bestehen nicht mehr isoliert nebeneinander. Ebenso bedeutsam ist, daß der Uelzener Busbereich heute über die östliche Kreisgrenze hinaus bis nach Lüchow und Dannenberg reicht. Dieses Gebiet wurde 1964 von 30 Autobussen wöchentlich erreicht.

6. Die Pendler

Am 17. 5. 1939 hatte die Stadt Uelzen 1198 Einpendler im Berufsverkehr ohne Soldaten. Das entsprach einem Anteil von 15 v. H. der insgesamt in Uelzen beschäftigten Erwerbspersonen. Die Einpendler kamen nahezu ausschließlich aus dem Landkreis Uelzen (1138). Die Ortschaften lassen sich nach der Zahl der in Uelzen Arbeitenden zwei Zonen zuordnen (vgl. Abb. 9). Rund um Uelzen umfaßt ein Kreis mit einem Radius von 10–12 km Luftlinie die Zone der stärksten Einpendlerströme. Meist kommen aus diesem Gebiet sechs und mehr Einpendler je erfaßtem Ort. Aus den betreffenden Siedlungen der zweiten Zone, dem Restgebiet des Kreises, kommen nur jeweils 1–2 Einpendler. Ausnahmen sind die größeren Orte wie Ebstorf, Bodenteich, Bevensen.

In der Gegenwart ist Uelzen in noch stärkerem Maße zentraler Einpendlerort des Kreises Uelzen geworden. Am 10. 12. 1962 hatte die Stadt 4500 Einpendler im Berufsverkehr, das entspricht einem Anteil von 30 v. H. der 14 843 Erwerbstätigen zu diesem Zeitpunkt. Von den am 6. 6. 1961 erfaßten 5232 „Pendlern insgesamt“ (bei nur 470 Auspendlern) kam ebenfalls die überwiegende Zahl aus dem Landkreis Uelzen (5052). Wieder lassen sich zwei Einpendlerzonen unterscheiden (vgl. Abb. 10). Die Verknüpfung beider Zonen mit dem Zentrum und des Zentrums mit ihnen ist also wesentlich stärker geworden.

7. Die überörtlichen Beziehungen auf Grund des Fernsprechverkehrs

Die vielleicht beste Möglichkeit, die überörtlichen Beziehungen eines Ortes nach Richtung und Intensität festzustellen, besteht in der Ermittlung der Ferngespräche. Die Intensität der telefonischen Verbindung ist ein Abbild der allgemeinen Bindungen, seien sie wirtschaftlicher, gesellschaftlicher oder sonstiger Art, die zwischen den Bewohnern eines Gebietes untereinander und zu denen anderer Räume bestehen. Im Bereich des Fernmeldeamtes Uelzen fand eine Verkehrsrichtungszählung am 2., 3. und 5. 10. 1961 statt – einem Montag, einem Dienstag und einem Donnerstag. Diese drei Wochentage wurden von der Post ausgewählt, da an ihnen erfahrungsgemäß die wenigsten Privat-Ferngespräche geführt werden. Nach diesen Unterlagen ergeben sich für Uelzen im überregionalen Bereich wesentlich stärkere Verknüpfungen mit Lüneburg–Hamburg (3344 Ferngespräche) als mit Celle–Hannover–Braunschweig (2343 Ferngespräche) oder Soltau–Bremen (568 Gespräche). Markant sind weiterhin die Verbindungen zum Ruhrgebiet (460) und Berlin (159), weniger bedeutsam die nach Süddeutschland (insgesamt 200). Eine Zuordnung der Uelzen umgebenden Städte läßt sich ebenfalls durchführen. Wittlingen ist demnach stärker nach Gifhorn–Hannover (1061 Ferngespräche) als nach Uelzen–Hamburg (697) orientiert. Soltau hat dagegen intensivere Beziehungen zu Uelzen–Hamburg (1903) als zu Celle–Hannover (1058). Dannenberg und Lüchow bilden eine Einheit (1703 Verbindungen untereinander), die auf Uelzen (937), Hamburg (573) und Lüneburg (526) ausgerichtet ist.

8. Landwirtschaftsverwaltung, Bildungs- und sanitärer Sektor

In Fortsetzung der durch den „Provinzialverein“ begründeten Tradition wurde Uelzen zur „landwirtschaftlichen Hauptstadt des Regierungsbezirkes Lüneburg“, wie der Leiter des Tierzuchtamtes Uelzen es formulierte. Uelzen ist der Verwaltungsmittelpunkt eines Schweine- und eines

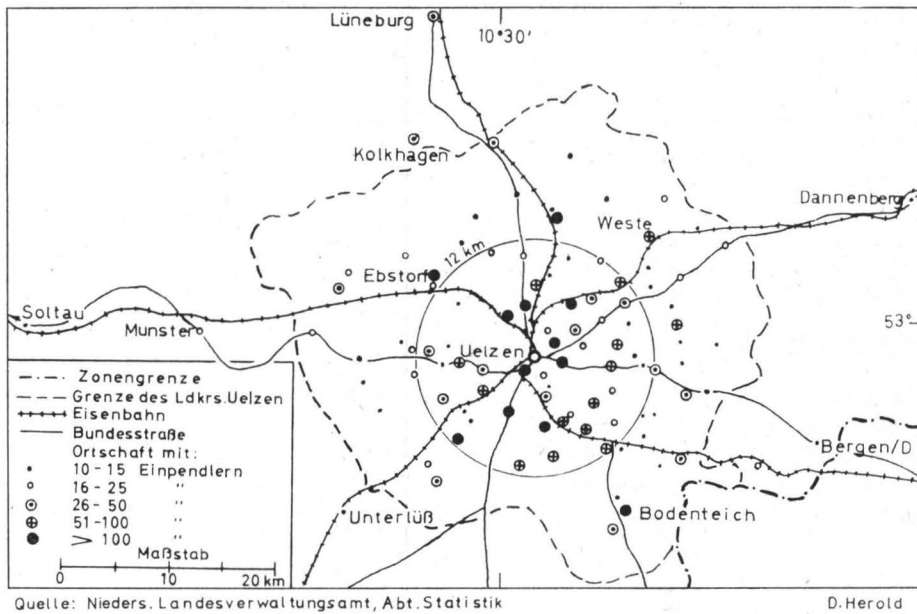


Abb. 10: Einpendler nach Uelzen 1961

Rinderzuchtverbandes (seit 1900 etwa) sowie des staatlichen Tierzuchtamtes (seit 1935) für den Regierungsbezirk Lüneburg. So wurde Uelzen auch zum Hauptauktionsort der Lüneburger Heide. Außerdem findet seit 1958 in vierjährigem Turnus die „Landwirtschaftliche Ausstellung Lüneburger Heide“ in Uelzen statt.

Im schulischen und sanitären Sektor war Uelzen stets ausreichend versorgt. Ein Krankenhaus, Ärzte und Apotheken sowie alle Arten von Schulen gab es bereits vor dem ersten Weltkrieg in der Stadt. Die Zahl der Ärzte nahm zu, Privatkliniken (1939 zwei, heute fünf) wurden neu gegründet. Doch hatte Uelzen bis 1945 für ein größeres Umland – da es nur in Celle und Lüneburg ebenfalls Krankenhäuser gab – als ausgesprochen sanitärer Schwerpunkt Bedeutung, als dies in der Gegenwart der Fall ist. Neugründungen von Arztpraxen und Krankenhäusern in der Umgebung führten zur Schrumpfung des sanitären Funktionsbereiches; er umfaßt nur noch den Kreis Uelzen und angrenzende Teilgebiete des Kreises Lüchow-Dannenberg. Auch im schulischen Sektor wurde das flache Land zunehmend besser ausgerüstet. So schrumpfte auch der Schülereinzugsbereich des Gymnasiums, der früher auch das Gebiet um Soltau umfaßte, auf den Kreis Uelzen zusammen.

Das Verbreitungsgebiet der in Uelzen erscheinenden Kreiszeitung ist seit 1945 dagegen größer geworden, denn sie wird jetzt außerhalb des Kreises Uelzen in den angrenzenden Gemeinden erheblich häufiger gelesen als vor dem letzten Krieg¹⁵. Der indirekte Grund hierfür ist die gestiegene landwirtschaftliche Bedeutung der Stadt, denn die neuen Abonnenten sind meist Landwirte.

Ausblick

Die sich seit 1850 abzeichnende Entwicklung der Struktur und Funktion Uelzens setzt sich konsequent bis in die Gegenwart fort. Deutlich spiegelt der Wandel der Sozial- und Erwerbsstruktur die zunehmende Ausrichtung der Stadt auf ihre Funktion als zentraler Ort wieder. Die Verknüpfungen mit dem Regionalbereich wurden wesentlich enger (s. Pendler). Durch die steigende Differenzierung der Funktionsträger (Kliniken, Spezialgeschäfte u. a. m.) kann das Umland besser versorgt werden. Damit wurden auch die Verluste an Einflußgebiet jenseits der Kreisgrenze ausgeglichen. Sie sind ein Ausdruck der besseren Eigenversorgung des flachen Landes.

Die Stadt hat ihre Zentralität im regionalen Bereich unentwegt gehalten, im überregionalen landwirtschaftlichen Bereich sogar steigern können. Auf der Grundlage dieser Verwurzelung im Umland dürfte Uelzen sich auch in der Zukunft gegenüber den benachbarten Großstädten behaupten können.

Diese Arbeit soll als Anregung für weitere ähnliche Untersuchungen mittlerer und kleiner zentraler Orte dienen, um so zu einer Typologie zu gelangen und der Raumordnung und Landesplanung damit brauchbares Material an die Hand zu geben.

Literaturhinweise

- Amman, Hektor: Vom Lebensraum der mittelalterlichen Stadt. Eine Untersuchung an schwäbischen Beispielen. In: Berichte zur deutschen Landeskunde. Bd. 31 (1963) H. 1, S. 284–316.
- Boesler, Klaus-Achim: Die städtischen Funktionen. Ein Beitrag zur allgemeinen Stadtgeographie auf Grund empirischer Untersuchungen in Thüringen. – Berlin: Reimer 1960. = Abhandlungen des Geographischen Instituts der Freien Universität Berlin, Bd. 6.

¹⁵ Nach Auskunft des Vertriebsleiters.

- Klöpper, Rudolf*: Entstehung, Lage und Verteilung der zentralen Siedlungen in Niedersachsen. – Remagen 1952. = Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd. 71.
- Ders.*: Der Einzugsbereich einer Kreisstadt. In: Raumforschung und Raumordnung. 11. Jg. (1953) H. 2, S. 73–81.
- Kühne, G.*: Die Stadt Kamenz in den Beziehungen zu ihrem Hinterland. – Diss. Dresden 1937. = Dresdner Geographische Studien. H. 12.
- Neef, Ernst*: Das Problem der zentralen Orte. In: Petermanns Geographische Mitteilungen. 94. Jg. (1950) H. 1, S. 6–17.
- Rheinland-Pfalz in seiner Gliederung nach zentralörtlichen Bereichen. Gutachten im Auftrage der Staatskanzlei – Landesplanung – vorgelegt vom Zentralausschuß für deutsche Landeskunde in Gemeinschaft mit der Bundesanstalt für Landeskunde. Wissenschaftliche Gesamtleitung: *Emil Meynen*. Hauptbearb.: *Rudolf Klöpper* und *Jürgen Körber*. – Remagen/Rhein 1957. = Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd. 100.
- Roewer, Helmut*: Linksrheinische städtische Siedlungen. Eine funktionell-genetische Untersuchung zur vergleichenden Stadtgeographie. – Remagen 1954. = Forschungen zur deutschen Landeskunde, Bd. 83.
- Schwind, Martin*: Der Landkreis Uelzen. Landeskundliche statistische Kreisbeschreibung als Grundlage f. Verwaltg. u. Landesentwicklg. Bearb. i. d. Akad. f. Raumf. u. Landespl. u. d. Niedersächs. Amt f. Landespl. u. Statist. – Bremen–Horn 1949. = Die Landkreise in Niedersachsen. Veröff. d. Wirtschaftswiss. Gesellsch. z. Studium Niedersachsens e. V. u. d. Niedersächs. Amtes f. Landespl. u. Statist., Reihe D, Bd. 2.
- Ders.*: Typisierung der Gemeinden nach ihrer sozialen Struktur als geographische Aufgabe. In: Berichte zur deutschen Landeskunde. Bd. 8 (1950) H. 1, S. 53–68.
- Steiniger, Alfred*: Die Stadt Rendsburg und ihr Einzugsbereich. – Kiel 1962. = Schriften des Geographischen Instituts der Universität Kiel, Bd. 21, H. 1.
- Tuominen, Oiva*: Das Einflußgebiet der Stadt Turku im System der Einflußgebiete SW-Finnlands. In: Fennia. Bd. 71 (1949) Nr. 5, S. 3–138.
- Woehlken, E.*: Uelzen – Geschichte und Geschichten. – Uelzen 1965.