

GOTTFRIED SCHMITZ

Einkaufsstandorte und Siedlungsstruktur

Ihre Rolle in der Regionalplanung am Beispiel des Ruhrgebietes

Mit 2 Beilagen

1. Siedlungsentwicklung und Standortbildung

Die Marktfunktion war und ist eine der bestimmenden Faktoren für die Stadtbildung und Stadtentwicklung. In den historisch gewachsenen Städten ist aber auch die prägende Kraft der die Marktfunktion ergänzenden Kulturfunktion erkennbar. Diese Doppelrolle der Stadt ist die Basis auch ihrer politischen Bedeutung und die Grundlage dafür, daß die Städte Zentren des wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Lebens werden und sind.

Seit Beginn der industriellen Epoche wurden die räumlichen Strukturen überlagert von den standortbildenden Faktoren der industriellen Produktion. Die Gewinnung und Verarbeitung neuer Rohstoffe, der Einsatz der Energie, die maschinelle Massenerzeugung, der steigende Arbeitskräfteeinsatz, die zunehmende Massenkaufkraft, die hohe Transportleistung der neuen Verkehrsmittel, vor allem der Eisenbahn, verursachten und begünstigten die räumliche Konzentration von Wirtschaft und Bevölkerung und schufen Kommunikationsvorteile, die ihrerseits wieder zu zusätzlichen Agglomerationswirkungen führten. So entstanden die großen Verdichtungsräume in Westeuropa, unter denen das Ruhrgebiet als industrieller Ballungsraum trotz aller Strukturwandlungen und Strukturkrisen – gemessen an seinem industriellen Standard – einen hohen Stellenwert einnimmt.

Für das Ausmaß und die Richtung der Entwicklung der Besiedelung dieses Raumes war neben den natürlichen Faktoren, vor allem der hier lagernden hochwertigen Steinkohle, die ausgezeichnete verkehrsgeographische Lage ausschlaggebend. Die ost-westlich gerichteten Verkehrswege, die dem nördlichen Rand der deutschen Mittelgebirge folgen und in die Täler der Lippe, der Emscher und der Ruhr aufgespalten sind, münden hier in die im Rheintal gebündelten Verkehrswege. Entlang diesen Verkehrswegen haben sich schon im Mittelalter mehrere Städtereihen gebildet, die die Entwicklung der Siedlungsstruktur von Anfang an mitbestimmt haben und auch heute noch in den Kernbereichen der Ruhrgebietsstädte mühelos erkennbar sind. Die Besiedelung der Gesamtregion erhielt jedoch ihre Hauptimpulse von der Entwicklung des Bergbaus, der Stahlindustrie und der sonstigen Folge- und Ergänzungsindustrie. Die zahlreichen Standorte der Zechen, Hütten und Stahlwerke und die Siedlungspolitik der Unternehmen schon im letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts ließen eine Siedlungsstruktur entstehen, die nur in Generationen von Grund auf verbessert werden kann. Kennzeichnend für die unbefriedigenden siedlungsstrukturellen Verhältnisse waren und sind auch heute noch zum Teil die Gemen-

gelagen von Wohn- und Industriegebieten mit ihren modernen Ansprüchen nicht genügenden Umweltverhältnissen, die Vielzahl kleiner Siedlungsansätze und unzureichender Kernbildungen, die mangelhafte Ausstattung mit öffentlichen Einrichtungen, für die es in manchen Teilgebieten an der ausreichenden Einwohnerbasis fehlt. Das Hauptproblem der Siedlungsstruktur des Ruhrgebietes ist nicht die Bevölkerungskonzentration im ganzen, sondern die Zersiedlung im Ballungsraum.

Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung des Ruhrgebietes haben eine räumliche Gesamtstruktur hervorgebracht, die es erlaubt, es als einen polyzentrischen Verdichtungsraum zu bezeichnen. Im Unterschied zu vielen anderen Verdichtungsräumen teilen sich in die oberzentralen Funktionen mindestens die Städte Essen, Dortmund, Duisburg und Bochum; andere Großstädte sind mindestens Mittelzentren, haben aber auch schon Teilfunktionen eines Oberzentrums. Eine Übersicht über die Zentrenstruktur des Ruhrgebietes erlaubt Abb. 1 (Beilage), die auf einer Kartengrundlage des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk mit der Bevölkerungsverteilung (Bevölkerungspunktekarte) die Gliederung der Zentralen Orte nach *Kluczka*¹ zeigt.

Die polyzentrische Struktur des Ruhrgebietes bringt in raumordnerischer, entwicklungspolitischer, verkehrs- und versorgungsmäßiger Hinsicht viele Vorteile mit sich und läßt die nachteiligen Folgen monozentrischer Verdichtungsräume erst gar nicht entstehen. Zu diesen Nachteilen zählen vor allem mangelnde Leistungsfähigkeit durch eine überbeanspruchte City infolge Flächen- und Platzmangels sowie Vertreibung der Wohnbevölkerung und des Kleingewerbes aus der City, die zu der oft beklagten Verödung unserer Innenstädte führen. »Die Siedlungsstruktur des Ruhrgebietes kann . . . aufgrund der vielen vorhandenen zentralen Kerne aufgelockerter und zugleich (in bezug auf die »Vororte«) dichter sein. Die Voraussetzungen für ein weiträumiges und zugleich wirtschaftliches und leistungsfähiges Nahverkehrssystem sind damit besser als in den sternartig orientierten Siedlungsstrukturen der Monozentren«². Die Verteilung der raumgestaltenden Kräfte läßt

1 Nordrhein-Westfalen in seiner Gliederung nach zentralörtlichen Bereichen. Eine geographisch-landeskundliche Bestandsaufnahme 1964–1968. Aufgenommen und bearb. vom Institut für Landeskunde. Hauptbearb.: *Georg Kluczka*. – Düsseldorf 1970. = Landesentwicklung. Schriftenreihe des Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen, H.27./Vgl. auch *Körbert, Jürgen*: Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung. Referentenentwurf. (Hrsg.: Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk. – Essen 1967.

2 Die Verteilung von Beschäftigten des tertiären Sektors nach Zentralitätsstufen. Versuch einer theoretisch-empirischen Lösung

Tabelle 1: *Entwicklung des Einzelhandels in den Städten und Kreisen des Ruhrgebietes¹*

Gebiet	Beschäftigte		Umsatz (in 1000 DM)	
	1968 (abs.)	Zu- oder Abnahme (-) 1960-1968 (in v. H.)	1967 (abs.)	Zunahme 1959-1967 (in v. H.)
Duisburg	19 715	- 8,5	1 273 177	39,6
Essen	30 424	- 0,6	2 034 290	53,2
Mülheim	7 003	1,0	463 320	63,6
Oberhausen	9 570	2,3	577 471	53,2
Bochum	14 975	4,5	974 254	58,2
Castrop-Rauxel	3 332	9,9	172 613	58,2
Dortmund	27 478	0,1	1 815 360	56,7
Hagen	9 789	6,7	662 408	75,6
Hamm	4 692	10,8	312 756	85,9
Herne	3 824	- 12,9	234 481	44,4
Lünen	2 979	17,8	205 881	108,1
Wanne-Eickel	3 198	- 10,3	195 006	51,7
Wattenscheid	2 806	8,7	155 137	54,9
Witten	3 642	- 0,1	249 334	65,2
Bochum	4 308	7,4	267 863	81,4
Gelsenkirchen	16 003	0,4	971 631	47,4
Gladbeck	3 176	3,5	188 184	46,7
Recklinghausen	6 674	7,3	433 066	70,3
18 kreisfreie Städte	173 588	0,4	11 186 232	56,3
Dinslaken	3 884	15,9	238 781	88,8
Geldern	2 425	- 3,6	130 112	51,3
Moers	10 065	4,7	623 864	71,5
Ennepe-Ruhr-Kreis	7 749	1,0	474 520	62,8
Unna	5 512	- 8,0	326 889	48,3
Recklinghausen	10 158	7,6	573 060	72,2
6 Landkreise	39 793	0,6	2 367 226	66,6
Düsseldorf-Mettmann (A)	679	50,9	29 320	55,5
Rees (A)	1 891	23,2	120 335	117,7
Iserlohn (A)	772	- 37,1	45 605	6,5
3 Landkreise (A)	3 342	4,0	195 260	66,9
9 Landkreise (3A)				
SVR (24 Kreise)	213 381	0,9	13 553 458	58,0
SVR (27 Kreise)	216 723	0,9	13 748 718	58,1
NRW ohne SVR	386 584	2,6	26 026 522	78,0
NRW	603 307	2,0	39 775 240	70,6

¹ Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk.

Quelle: Stat. Landesamt Nordrhein-Westfalen, Handels- und Gaststättenzählung 1960 und 1968.

Bemerkung: Jeweiliger Gebietsstand.

eine größere Flexibilität in der Verteilung der Grundfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Erholung, Versorgung, Verkehr) und damit ein höheres Maß gestaltender Planung zu, deren sachliches und rechtliches Instrumentarium allerdings erst in den letzten Jahrzehnten und damit für viele Verdichtungsräume im Grunde zu spät entwickelt und angewandt wurde.

Den Vorteilen der polyzentrischen Siedlungsstruktur

stehen aber andererseits auch Nachteile gegenüber, die sich aus der Vielzahl kleiner schwacher Siedlungskerne ergeben und die zu der bereits erwähnten »Zersiedlung im Ballungsraum« geführt haben. Die durch die zahlreichen Zechen- und Industriestandorte verursachte typische dezentralisierte Siedlungsweise vergangener Jahrzehnte hat deshalb – abgesehen von den wenigen Oberzentren und leistungsfähigen Mittelzentren – auch kein ausreichend zusammengefaßtes, konzentriertes und spezialisiertes Versorgungsangebot aufkommen lassen.

»Ein großer Teil der in den kleineren Zentren ansässigen Betriebe leidet unter mangelhafter Personalauslastung. Eine nachhaltige Verbesserung der Personalleistung kann nur über eine stärkere Konzentrierung von Bevölkerung und

des Problems der regionalen Verteilung von Folgebereichen im Gebiet des Ruhrsiedlungsverbandes. Untersuchung im Auftrag des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk durchgeführt von der Prognos AG Abt. Regionalplanung mit *Rudolf Christoph Meier, Beate Gutzwiller, Eckart Sander, Dieter Schröder*. – Basel 1970. S. 16.

Tabelle 2: Arbeitsstätten und Geschäftsfläche des Einzelhandels in den Städten und Kreisen des Ruhrgebietes

Gebiet	Arbeitsstätten				Geschäftsfläche 30. 9. 1968 (in qm)
	30. 9. 1968 (abs.)	30. 9. 1960 (abs.)	Veränderung 1960–1968		
			abs.	in %	
Duisburg	3 359	4 254	– 895	– 21,0	546 014
Essen	5 015	5 829	– 814	– 14,0	776 832
Mülheim	1 310	1 529	– 219	– 14,3	239 146
Oberhausen	1 848	2 144	– 296	– 13,8	275 079
Bochum	2 452	2 785	– 333	– 12,0	399 821
Castrop-Rauxel	624	655	– 31	– 4,7	89 585
Dortmund	4 207	4 855	– 648	– 13,3	770 456
Hagen	1 487	1 935	– 448	– 23,2	302 680
Hamm	749	804	– 55	– 6,8	146 369
Herne	750	1 001	– 251	– 25,1	115 599
Lünen	546	571	– 25	– 4,4	90 720
Wanne-Eickel	725	873	– 148	– 16,9	92 567
Wattenscheid	600	659	– 59	– 9,0	83 841
Witten	703	812	– 109	– 13,4	106 695
Bottrop	832	853	– 21	– 2,5	116 856
Gelsenkirchen	2 565	3 302	– 737	– 22,3	436 820
Gladbeck	537	607	– 70	– 11,5	96 588
Recklinghausen	945	1 170	– 225	– 19,2	245 010
18 kreisfreie Städte	29 254	34 638	– 5 384	– 15,5	4 930 678
Dinslaken	740	885	– 145	– 16,4	115 971
Geldern	783	912	– 129	– 14,1	83 660
Moers	2 311	2 635	– 324	– 12,3	284 798
Ennepe-Ruhr-Kreis	1 943	2 491	– 548	– 22,0	218 626
Unna	1 313	1 772	– 459	– 25,9	184 959
Recklinghausen	2 285	2 639	– 354	– 13,4	329 849
	9 375	11 334	– 1 959	– 17,3	1 217 863
Düsseldorf-Mettmann (A)	131	156	– 25	– 16,0	22 142
Rees (A)	329	432	– 103	– 23,8	75 483
Iserlohn (A)	170	344	– 174	– 50,6	20 471
3 Landkreise (A)	630	932	– 302	– 32,4	118 096
9 Landkreise (3A)	–	–	–	–	–
SVR (24 Kreise)	38 629	45 972	– 7 343	– 16,0	6 148 541
SVR (27 Kreise)	39 259	46 904	– 7 645	– 16,3	6 266 637
NRW ohne SVR	81 333	104 663	– 23 330	– 22,3	–
NRW	120 592	151 567	– 30 975	– 20,4	–

Quelle: Stat. Landesamt Nordrhein-Westfalen, Handels- und Gaststättenzählung 1960 und 1968.

Bemerkung: Jeweiliger Gebietsstand.

Betrieben auf weniger, aber leistungsfähigere Zentren erreicht werden. Um die Zahl der Zentren nicht weiter zu vermehren, kommt allen stärkeren Einzelhandelsagglomerationen für die Entwicklung von Nebenzentren erhöhtes Gewicht zu³.

Während für die großräumige Siedlungsentwicklung im industriellen Ballungsraum die Ausbreitung der industriellen Produktionsstätten im wesentlichen verantwortlich zu machen ist, wird die Ausbildung der Stadtkerne und Zentren von ihrer Marktfunktion, d. h. doch im wesentlichen vom kommerziellen Teil des Dienstleistungssektors be-

stimmt. Dabei spielen die Kerne und Zentren der Städte als Einkaufsstandorte eine überragende Rolle. Dies ist trotz einiger gegenläufiger Entwicklungstendenzen zugunsten von »Einkaufszentren auf der grünen Wiese« auch nicht verwunderlich. Von der Angebotsseite, also vor allem vom Einzelhandel her gesehen, handelt es sich um einen Wirtschaftszweig, der in hohem Maße kundenorientiert ist. Die Standortentscheidungen werden unter absatzbezogenen Gesichtspunkten getroffen. Der regionale Bedarf und seine maßgeblichen Bestimmungsgrößen wie Einwohnerdichte, Verkehrsdichte, Bedarfsstruktur, Sozial-, Alters- und Geschlechterstruktur sowie deren Veränderungen beeinflussen ganz entscheidend die Standortwahl der Einzelhandelsbetriebe. Umgekehrt spiegeln sich in der regionalen Verteilung des Einzelhandels die sozioökonomi-

³ Untersuchung zur Förderung von Nebenzentren im Ruhrgebiet. Teil 3. (Bearb. im) Ingesta, Institut Gewerbebetriebe im Städtebau von Gerhard Curdes, Jürgen Müller-Trudrung. Gesamtverantwortung: Friedrich W. Heimann. - Köln 1967. S. 2.

Tabelle 3: *Bevölkerungsentwicklung im Ruhrgebiet*

Gebiet	Stand am				
	6. 6. 1961	27. 5. 1970	30. 6. 1973	1985*	
				Minimalwert	Maximalwert
SVR insgesamt	5 619 304	5 599 530	5 562 355	5 560 000	5 710 000
Ballungskern	4 353 877	4 195 641	4 115 260	4 110 000	4 170 000
Ballungsrandzone	1 066 613	1 183 509	1 216 226	1 220 000	1 290 000
Ländliche Zone	198 814	[220 380	230 869	230 000	250 000

* Bevölkerungsrichtwert gem. Gebietsentwicklungsplan Regionale Infrastruktur, Entwurf Stand März 1974.

schen und sozialgeographischen Strukturen des Verdichtungsraumes (vgl. Beilage Abb. 2).

Das Verhältnis von Siedlungsstruktur und Verteilung der Einkaufsstandorte ist im Ruhrgebiet aber auch zu sehen auf dem Hintergrund des für diesen Wirtschaftsraum in den letzten 15 Jahren typischen Strukturwandels. Dieser Umstrukturierungsprozeß, der durch die seit 1958 sich abzeichnende Veränderung der Stellung der Steinkohle am Energiemarkt, insbesondere durch die Verdrängung der Steinkohle durch das Erdöl, ausgelöst wurde, hat Struktur- und Wachstumsprobleme verursacht, deren Folgen heute noch nicht überwunden sind, die aber die Struktur der Wirtschaft des »Reviere« und noch mehr das äußere Erscheinungsbild des »Kohlenpotts« spürbar verändert haben. Bei dem Bemühen um Überwindung der Struktur- und Beschäftigungsprobleme spielen Gewinnung und Rückgewinnung von Attraktivität dieses Wirtschafts- und Lebensraumes durch eine umfassende Verbesserung und Modernisierung der öffentlichen Grundausstattung (Infrastruktur), durch eine Verbesserung der Umweltverhältnisse und durch ein optimales Versorgungs- und Dienstleistungsangebot in allen Bereichen eine große Rolle.

Der Strukturwandel im Ruhrgebiet wird sich aber nicht nur auswirken in Richtung einer weiteren Differenzierung der Wirtschafts- und Produktionsstruktur, sondern er wird auch zu einer allmählichen Veränderung der Berufs- und Sozialstruktur der Bevölkerung führen. Begünstigt wird dieser Prozeß durch das in den letzten Jahren wesentlich verbesserte Bildungsangebot, was z. B. in der Gründung und dem Ausbau von 4 Universitäten bzw. Gesamthochschulen (Bochum, Dortmund, Essen, Duisburg) zum Ausdruck kommt. Ohne Zweifel wird diese Entwicklung die Bedarfsverhältnisse stark beeinflussen und zusammen mit dem allgemeinen Zuwachs an Kaufkraft die Ansprüche an ein breitgefächertes Angebot im Einzelhandel erheblich anwachsen lassen (vgl. Tab. 1 und 2).

Die einigermaßen abgesicherten und in ihren begründeten Voraussetzungen ernst zu nehmenden Prognosen über die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung im Ruhrgebiet führen zu dem Ergebnis, daß selbst bei optimistischer Einschätzung der positiven Auswirkungen von Produktionsumstellungen und Neuansiedlungen von Industrie- und Gewerbebetrieben, unter Berücksichtigung der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und der Beschäftigung von ausländischen Arbeitnehmern mittel- bis langfristig günstigstenfalls mit einer Beibehaltung der heutigen

Bevölkerungszahl, sicher aber mit einem mäßigen Rückgang im Gesamttraum zu rechnen ist. Dabei wird die mittelfristige Bevölkerungsentwicklung im Ballungskern tendenziell ungünstiger als in den Ballungsrandzonen und den anschließenden ländlichen Zonen beurteilt werden müssen (vgl. Tab. 3).

Dieser Trend der Bevölkerungsentwicklung wird die Stadt-, Regional- und Landesplanung vor neue Aufgaben stellen. Sie wird – zusammen mit den oben genannten Faktoren – auch für die Standortpolitik der Unternehmen des Einzelhandels im Verdichtungsraum Ruhrgebiet Konsequenzen haben müssen. Der überall, wenn auch branchenspezifisch unterschiedliche, technologisch bedingte Trend zu steigender optimaler Betriebsgröße, der seinen Niederschlag im Vordringen der Warenhäuser, der Supermärkte, der Handelsketten auf Kosten des mittelständischen Einzelhandels findet, trifft auf einen durchaus schon deutlich erkennbaren Trend sich abschwächender Bevölkerungskonzentration in den Verdichtungsräumen. Die Absatzdichte als das Produkt aus Bevölkerungsdichte und Pro-Kopf-Absatz wird sicher durch die Abschwächung des Bevölkerungsfaktors nachteilig beeinflusst werden, im ganzen wird aber langfristig durch den steigenden Pro-Kopf-Absatz eine Kompensation erfolgen. Es wird sogar angenommen, »daß die Dezentralisierungstendenz durch anhaltenden Anstieg des Pro-Kopf-Verbrauchs die Zentralisierungstendenz durch ökonomisch-technisch bedingte steigende optimale Betriebsgrößen übersteigt«⁴. Dieser Trend der Dezentralisierung zeichnet sich heute durchaus schon im Ruhrgebiet bei der Standortpolitik der Großbetriebe des Einzelhandels ab. Eine derartige Dezentralisierungstendenz kann natürlich durch eine Erhöhung der Siedlungsdichte in potentiellen Zentren oder Nebenzentren gefördert werden. Und hier setzen auch die planerischen Bemühungen im Ruhrgebiet an.

2. Die regionalplanerischen Zielsetzungen für die Verbesserung der gewerblichen Standortbedingungen

In der Regionalplanung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk⁵ haben diese Entwicklungsprobleme und Ent-

4 Die Verteilung von Beschäftigten des tertiären Sektors nach Zentralitätsstufen, a. a. O., S. 15.

5 Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (gegründet 1920) ist in seiner Eigenschaft als Landesplanungsgemeinschaft (seit 1935), die auch durch die Landesplanungsgesetze des Landes

Tabelle 4: Grunddaten für ein regionales System von Entwicklungsschwerpunkten, zentralen Orten und besonderen Wohnsiedlungsbereichen mit hoher Siedlungsdichte

Entwicklungsschwerpunkt (nach LEP II)	Vorrangiger Standort der zentralen Einrichtungen eines	mit einem Versorgungsbereich (in Einwohnern) von	Siedlungsdichte (Ew/ha) und Einwohner (Ew) in den besonderen Wohnsiedlungsbereichen mit hoher Siedlungsdichte					
			BK		BRZ		LZ	
			Ew/ha	Ew	Ew/ha	Ew	Ew/ha	Ew
1. Ordnung	OZ 1	≥ 1 Mill.	≥ 120	≥ 40 000	≥ 120	≥ 40 000	≥ 120	≥ 40 000
	OZ 2	300 000–1 Mill.	≥ 120	≥ 40 000	≥ 120	≥ 40 000	≥ 120	≥ 40 000
	MZ 1	100 000–300 000	≥ 120	≥ 40 000	≥ 110	≥ 35 000	≥ 110	≥ 35 000
	MZ 2	50 000–100 000	≥ 120	≥ 40 000	≥ 100	≥ 25 000	≥ 100	≥ 25 000
	UZ	20 000–50 000	≥ 100	≥ 20 000	≥ 90	≥ 15 000	≥ 90	≥ 15 000
2. Ordnung	MZ 2	50 000–100 000			≥ 100	≥ 25 000	≥ 100	≥ 25 000
3. Ordnung	UZ	20 000–50 000			≥ 90	≥ 15 000	≥ 90	≥ 15 000

Quelle: SVR, Gebietsentwicklungsplan Regionale Infrastruktur. Entwurf Stand Dezember 1973.

wicklungstrends einen konkreten Niederschlag gefunden und zu Lösungsansätzen geführt, die unter dem Stichwort »Dezentralisierte Verdichtung im Ballungsraum« zusammengefaßt werden können. Mitte der sechziger Jahre schon wurde vom Siedlungsverband eine regionale Planungskonzeption für die Entwicklung von Siedlungsschwerpunkten im Ruhrgebiet erarbeitet⁶, die auch das Kernstück eines neuen Gebietsentwicklungsplanes mit dem Titel »Regionale Infrastruktur« darstellt⁷.

Neben den bereits erwähnten Gesichtspunkten sind einige wichtige Stationen auf dem Wege der Entwicklung und Konkretisierung dieses Planungsgedankens hervorzuheben. Der im Jahre 1964 veröffentlichte Bericht der Sachverständigenkommission nach dem Gesetz über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und die daran anschließende Fachdiskussion auf dem Gebiet der Raumordnung und Raumplanung setzten neue Maßstäbe für die Verkehrs- und Siedlungspolitik der Gemeinden. Die Wechselbeziehungen zwischen Siedlung, Wirtschaft und Verkehr in Ballungsräumen und der sich anbahnende Erstickungstod der Kerne der Großstädte mußten zu neuen Planungsüberlegungen führen. Entlastungszentren boten sich als Therapie an. Dieser Gedanke der Förderung und Entwicklung von Entlastungszentren führte zu der vom Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk veranlaßten Untersuchung über Nebenzentren im Ruhrgebiet. In dieser im Jahre 1967 ab-

geschlossenen und veröffentlichten Untersuchung wurde ein quantitatives Instrument zur Beurteilung der tragfähigen Anzahl von Nebenzentren entwickelt. Außerdem wurden geeignete Standorte untersucht. Ansätze hierzu gab es im Ruhrgebiet aus den im ersten Abschnitt geschilderten Umständen genügend. Im gleichen Zeitraum wurde der erste Gebietsentwicklungsplan des SVR nach den Vorschriften des Landesplanungsgesetzes für das gesamte Verbandsgebiet erarbeitet, aufgestellt und 1966 genehmigt. Er enthielt eine erste Konzeption zur Umkehr der Siedlungsentwicklung nach innen, mit dem Ziel einer Stärkung der Zentren und der Sicherung großer, von der Bebauung freizuhalten regionaler Grundzüge im Kerngebiet des Ballungsraumes Ruhrgebiet.

Ein weiteres wichtiges Stadium wurde erreicht durch das Entwicklungsprogramm Ruhr 1968–73 der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen, das eine erste grobe Konzeption für einen aufeinander abgestimmten Ausbau eines neuen regionalen Schnellbahnsystems (bestehend aus S-Bahn und (U-)Stadtbahn) und der Stadt- und Stadtteilzentren enthielt.

Die im Ruhrgebiet angestrebte dezentralisierte Verdichtung im Ballungsraum hat aber nicht nur in die übergeordneten Programme und Pläne der Regional- und Landesplanung Eingang gefunden, sondern wird in zunehmendem Maße auch schon von den Gemeinden mit staatlicher finanzieller Unterstützung im Rahmen der Städtebauförderungspolitik konkret realisiert, wie später beispielhaft zu zeigen ist.

Der Begriff »Siedlungsschwerpunkt« findet sich erstmals im Landesentwicklungsprogramm von 1964 (»In der Ballungsrandzone ist eine Stadtlandschaft mit ausgeprägten Siedlungsschwerpunkten anzustreben«). Dieser Begriff wurde in der erwähnten Schrift des SVR fortentwickelt und inhaltlich bestimmt. Danach ist der Siedlungsschwerpunkt als Kernsiedlung eines nach den Zielen der Landesplanung festgelegten Entwicklungsschwerpunktes zu verstehen, der sich als siedlungsräumliche Einheit durch eine

Nordrhein-Westfalen bestätigt wurde, zuständig für die Entwicklung der Ziele der Landesplanung für die räumliche Gestaltung seines Planungsgebietes und für deren Festlegung im sog. Gebietsentwicklungsplan. Der erste Gebietsentwicklungsplan wurde 1966 aufgestellt und von der Landesregierung genehmigt.

6 Siedlungsschwerpunkte im Ruhrgebiet. Grundlagen eines regionalen Planungskonzepts. Bearb. von Raghilt Berve, Rainer Casse, Georg Dierschke (u. a.). – Essen 1969. = Schriftenreihe Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, H. 28.

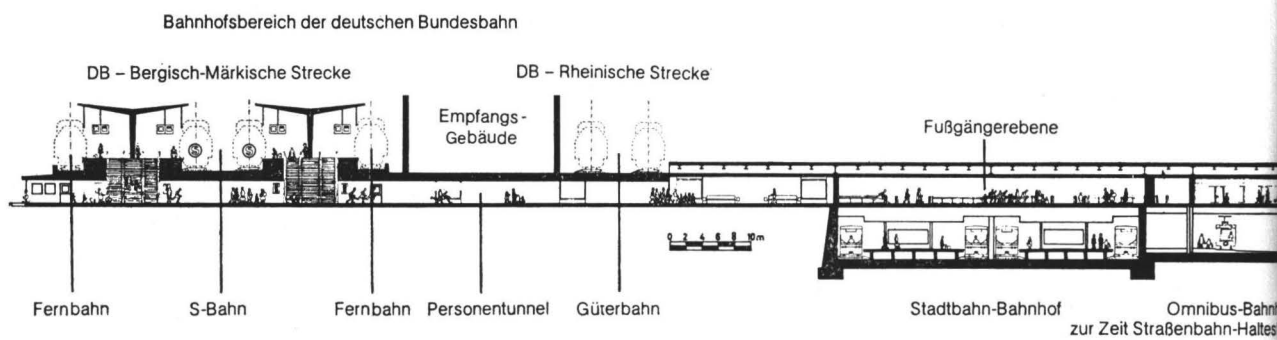
7 Dieser Gebietsentwicklungsplan ist z. Z. im Aufstellungsverfahren; vgl. auch vom Verfasser: Langfristige Zielplanung und mittelfristige Schwerpunktplanung. In: Raumforschung und Raumordnung, 31. Jg. (1973) H. 1, S. 41–48.



Abb. 4:

City-Center
Mülheim(Foto: Serwotke,
Mülheim a. d. Ruhr)

Abb. 3: Verknüpfungspunkt Mülheim a. d. Ruhr, Hauptbahnhof/Hans-Böckler-Platz (Längsschnitt)



besondere Konzentration von zentralen Einrichtungen und sonstigen öffentlichen Diensten, von Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung auszeichnet. Die Siedlungsschwerpunkte werden je nach ihrer Stellung im zentralörtlichen System in ihrer Funktion unterschieden. Sie werden durch ein Schnellbahnsystem miteinander verbunden, um die notwendige Kommunikation herzustellen und eine im Ansatz bereits vorhandene Arbeitsteilung durch Funktionsteilung in der Region optimal zu ermöglichen.

In der Regionalplanung des Siedlungsverbandes werden also in dem hier relevanten Zusammenhang drei Hauptziele verfolgt:

1. Eine Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf Siedlungsschwerpunkte.
2. Eine Dezentralisierung eines in Haupt- und Nebenzentren konzentrierten Versorgungsangebotes.
3. Eine Neuordnung des regionalen Verkehrssystems durch Begünstigung des öffentlichen schienengebundenen Nahverkehrs und dessen Ausrichtung auf eine polyzentrische Siedlungsstruktur.

Daraus folgt, daß die planerischen Randdaten für die Standorte des Einzelhandels eindeutig eine Konzentration eines breitgefächerten Angebots in den Kernen und Zentren des Ballungsraumes begünstigen, wie umgekehrt verständlich ist, daß bei dieser regionalplanerischen Konzeption nichtintegrierte Einkaufszentren auf der »grünen Wiese« in (wenn auch noch so verkehrsgünstigen) Außen- und Zwischenbereichen der Städte grundsätzlich unerwünscht sind. Abgesehen von dem Ruhrpark-Einkaufszentrum am Ruhrschnellweg in Bochum, das dort im Jahre 1964 entstand und heute eine Verkaufsfläche von rd. 70 000 qm hat, und von dem im Jahre 1973 ebenfalls am Ruhrschnellweg an der Grenze von Essen und Mülheim mit einer Verkaufsfläche von rd. 50 000 qm eröffneten Rhein-Ruhr-Zentrum wurden in den letzten Jahren im Ruhrgebiet vor allem die innerstädtischen Einkaufsstandorte entwickelt und ausgebaut, insbesondere in den Mittel- und Unterzentren. Dabei wird in den Siedlungsschwerpunkten eine Expansion des Verkaufsflächenangebotes betrieben, die, wie für das mittlere Ruhrgebiet ermittelt, offensichtlich auch den zu erwartenden Umsatzsteigerungen vorseilt⁸. Offenbar werden aber die Entwicklungschancen in den modernisierten und im Ausbau befindlichen Stadtkernen und

Nebenzentren von den Unternehmern günstig beurteilt, auch wenn der Wettbewerb durch diese räumliche und unternehmensmäßige Konzentrationspolitik erheblich härter wird.

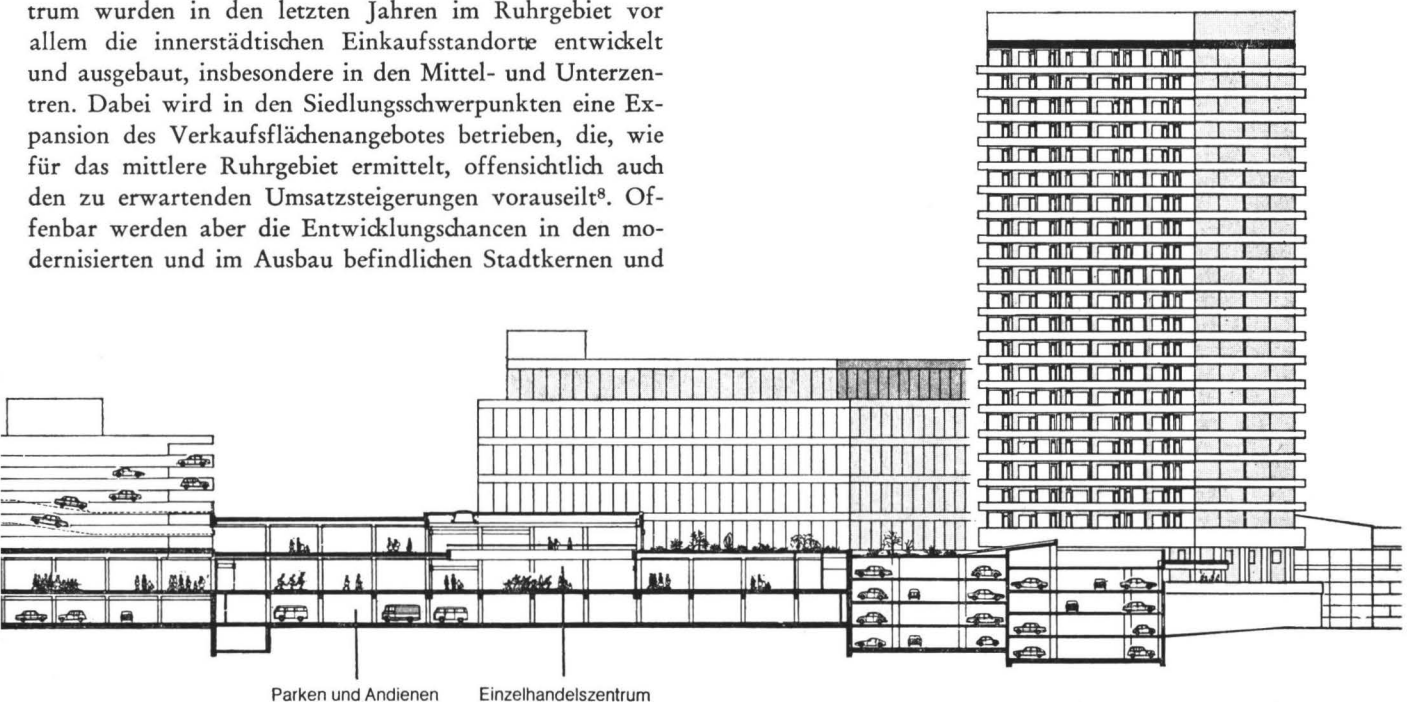
Diese zu erwartende Entwicklung wird begünstigt durch den Ausbau des Verkehrswegenetzes in allen Bereichen und verstärkt durch den in einem Ballungsraum der Art und Dichte des Ruhrgebietes an sich schon vorhandenen und mit Sicherheit noch zunehmenden intensiven Leistungsaustausch zwischen seinen Teilräumen und seinen Dienstleistungs- und Versorgungszentren. Neuere Untersuchungen bestätigen diese Erfahrungen und belegen den Trend der räumlichen Konzentration auf die Standorte in den attraktiven und leistungsfähigen Ober- und Mittelzentren⁹ (vgl. Tab. 4).

3. Realisierung der Zielvorstellungen

An vielen Stellen im Ruhrgebiet werden in diesen Jahren die Konsequenzen aus den eingangs geschilderten Entwicklungstendenzen und Planungsvorgaben gezogen. Es stellt sich nicht mehr die Frage, ob die skizzierte Planungskonzeption der dezentralisierten Verdichtung überhaupt akzeptiert werden soll, sondern lediglich das Maß der Konzentration ist umstritten, vor allem im Hinblick auf

8 Vgl. Wegener, August: Wohin führt der Weg? Zur Entwicklung des Einzelhandels im Kammerbezirk. In: Wirtschaftliche Nachrichten der IHK Essen. – Essen 1972. S. 355 ff.

9 Vgl. Eckey, Hans-Friedrich: Sonderauswertung der Handelsdaten aus den Arbeitsstättenzählungen 1961 und 1970 in bezug auf Zentralität und Arbeitsteilung. Untersuchung im Auftrag des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk. – Essen 1973. (Noch nicht veröffentlicht.)



Parken und Andienen Einzelhandelszentrum

die nachlassenden wirtschaftlichen und demographischen Wachstumstendenzen. Art und Tempo des Ausbaus der Zentren und Siedlungsschwerpunkte muß von Fall zu Fall bedacht und in konkrete Planungsziele und Realisierungsprogramme umgesetzt werden.

Ein schon sehr früh begonnenes und vor wenigen Monaten mit der Einweihung des Einzelhandelszentrums im März 1974 fast abgeschlossenes Projekt dieser Art ist die Stadtkernerweiterung in Mülheim an der Ruhr. Hier wurde am Rande der Innenstadt, zwischen dem Hauptgeschäftszentrum und einer der wichtigsten Eisenbahnstrecken im Ruhrgebiet, ein im Krieg z. T. zerstörtes und nur z. T. wiederaufgebautes Gebiet sinnvollerweise bis Mitte der sechziger Jahre für künftige städtebauliche und verkehrliche Zwecke freigehalten. Auf der Basis von ersten Vorüberlegungen für ein regionales schienengebundenes Schnellbahnsystem wurden schon im Jahre 1966 im Auftrag der Mülheimer Verkehrsbetriebe von Prof. Mäcke, Aachen, Untersuchungen über die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs durchgeführt. Dieses Gutachten war eine der Grundlagen für einen Verknüpfungspunkt des Straßenbahn-, Omnibus-, S-Bahn- und (U-)Stadtbahnnetzes, der im Jahre 1967 in enger Zusammenarbeit von den Experten der Planungsgesellschaft Ruhr GmbH, des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost, der für dieses Gebiet gebildeten Aufbaugemeinschaft der Grundeigentümer und der Stadt Mülheim planerisch erarbeitet wurde. Die Fußgänger Verbindung zu diesem Verkehrsverknüpfungspunkt aus der Innenstadt führt durch das erwähnte anschließend gelegene, bisher unverplante Gebiet.

Das bis 1969 erarbeitete, diskutierte und mit allen Beteiligten – auch mit der interessierten Öffentlichkeit durchberatene – Planungskonzept sollte folgende Programmziele verwirklichen:

- Verdichtung der Wohnbebauung im Stadtkern.
- Ausbau eines leistungsfähigen Verkehrsverknüpfungspunktes.
- Ergänzung der Einzelhandelsausstattung durch attraktive Fachgeschäfte und Warenhäuser.
- Erweiterung der Dienstleistungsfunktionen.
- Ausbau eines Einkaufsstrassenetzes mit Grünanlagen, Straßencafés und Spielbereichen.
- Bau von Parkhäusern und Tiefgaragen unter und neben dem vom Auto befreiten engsten Stadtkern.

Vom Startschuß im Jahre 1969 an vergingen kaum vier Jahre, bis die wesentlichen Teile des Projektes verwirklicht wurden. Über 2000 Menschen finden in 4 Hochhäusern in rd. 700 Wohnungen in unmittelbarer Anbindung an den im Bau befindlichen Verknüpfungspunkt des öffentlichen Nahverkehrs Unterkunft. Die Wohnungen sind mit allem modernen Wohnkomfort ausgestattet. Bis 1975 werden attraktive Gemeinschaftseinrichtungen wie Schwimmbäder, Saunaanlagen, Hobby- und sonstige Gemeinschaftsräume entstehen. Auf den Dächern der Parkhäuser sind Kinderspielplätze sowie Ruhe- und Aktivitätsbereiche für Jung und Alt angelegt.

Im Westen des Komplexes, also in Anlehnung an den Geschäftsbereich der Innenstadt, liegen die rd. 65 Geschäfte, Gaststätten und sonstigen Betriebe des Einzelhandelszentrums, in nördlicher Richtung schließt sich ein großes Kaufhaus an. Die Verkaufsfläche des Kaufhauses (in 5 Etagen) beträgt rd. 14 000 qm, dazu kommen noch einmal rd. 10 000 qm der übrigen Läden und Geschäfte des übrigen Einzelhandels.

Den Bewohnern und den Besuchern dieses City-Centers stehen rd. 1600 Parkplätze zur Verfügung. Der Fußgänger kommt mit dem Auto- und Zubringerverkehr nicht in Berührung. Das Park- und Zuliefererdeck liegt unter der Ebene der Geschäfte und des Fußgängerverkehrs.

Der Gesamtbereich umfaßt rd. 143 000 qm. Davon entfallen auf den städtebaulichen Bereich rd. 55 000 qm, auf öffentliche Verkehrsflächen rd. 48 000. Von der Deutschen Bundesbahn und von der Bundespost werden rd. 30 000 qm beansprucht. Die Gesamtwohnfläche beläuft sich auf 43 700 qm. Für Kindergärten, Kinderspielplätze, Grünflächen, Fußgängerwege und Aufenthaltsflächen werden rd. 25 000 qm benötigt. Die Gesamtkosten betragen rd. 340 Mio. DM. Davon entfallen auf den Verkehrsverknüpfungspunkt rd. 120 Mio. DM, auf einen neuen Straßenring rd. 20 Mio. DM, auf die städtebaulichen Maßnahmen rd. 200 Mio. DM (davon unrentierlich rd. 20 Mio. DM).

Im März 1974 waren rd. 70 % der Verkaufsfläche des neuen Einkaufszentrums fest vermietet. Im Verhältnis zu den rd. 107 000 qm Geschäftsfläche im Stadtkern von Mülheim, auf den seinerseits 45 % der Geschäftsfläche im ganzen Stadtgebiet entfallen¹⁰, bringt das neue Einkaufszentrum eine Erweiterung der Geschäftsfläche im vergrößerten Stadtkern um fast ein Viertel. Mit einigem Recht setzen aber die Planer und Investoren in diesem Fall auf die gelungene städtebaulich-funktionale Lösung an diesem Standort und auf die zusätzliche Attraktivität dieses Modellfalles im größeren Raum.

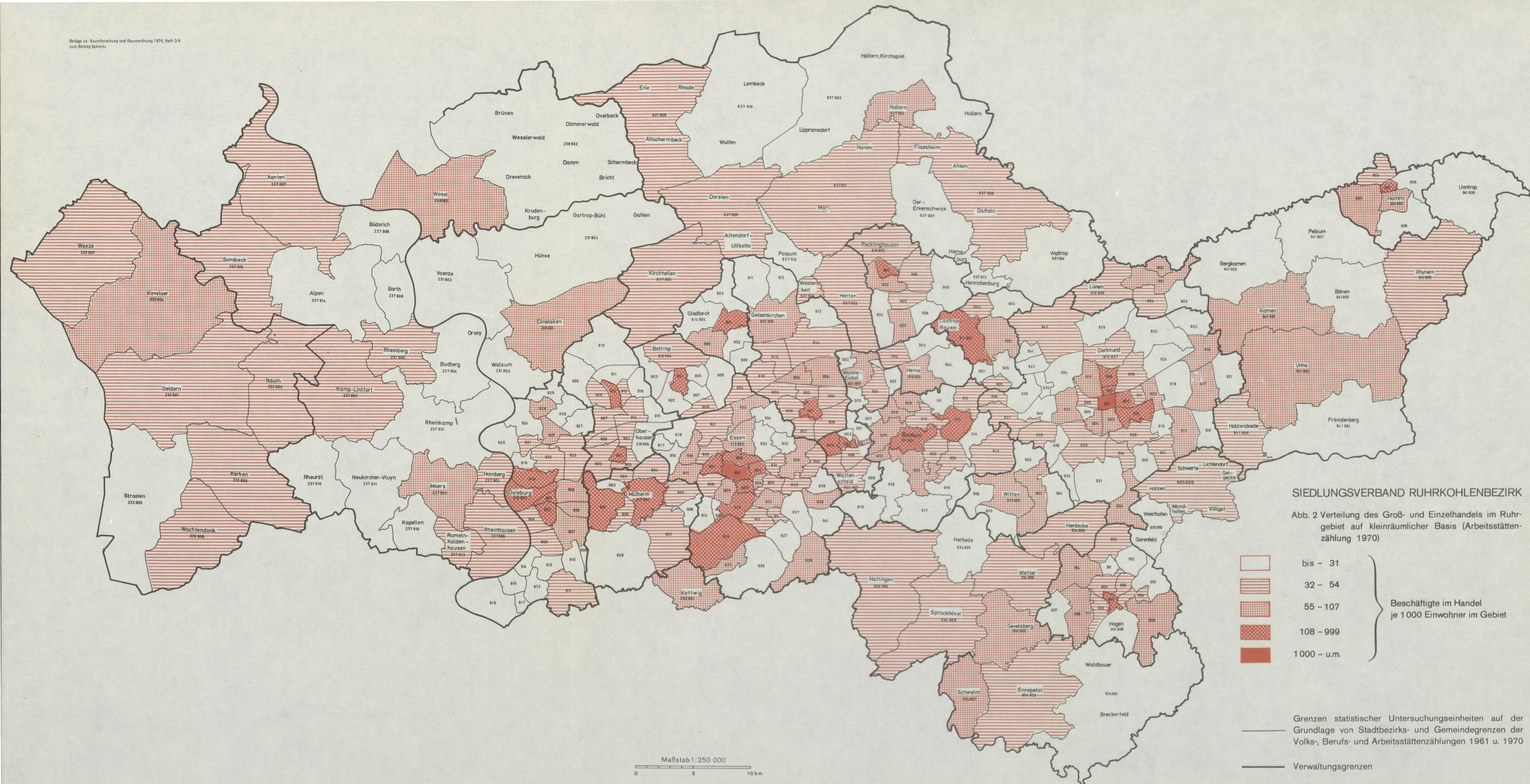
Die Lösung der Struktur- und Entwicklungsprobleme des Ruhrgebietes kann nicht in der Herstellung von Bedingungen gefunden werden, die eine Umkehr der negativ zu beurteilenden Bevölkerungsentwicklung ermöglichen oder gar die Bevölkerungsdichte steigern könnten. Die Hauptaufgabe besteht vielmehr darin, bei Stagnation oder sogar leichtem Rückgang der Einwohnerzahl die Siedlungsstruktur neu zu ordnen. Diese Aufgabe erscheint in einer Stagnationsphase der Bevölkerungsentwicklung sogar leichter lösbar als in Zeiten starken Bevölkerungswachstums. In den Erläuterungen zum Gebietsentwicklungsplan Regionale Infrastruktur (Entwurf Stand Dezember 1973, S. 17) wird deshalb auch festgestellt: »Die regionale Entwicklung kann bei dem erreichten Entwicklungsstand des SVR-Gebietes nicht nur an der Veränderung von Bevölkerungszahlen und Arbeitsplatzzahlen gemessen werden.

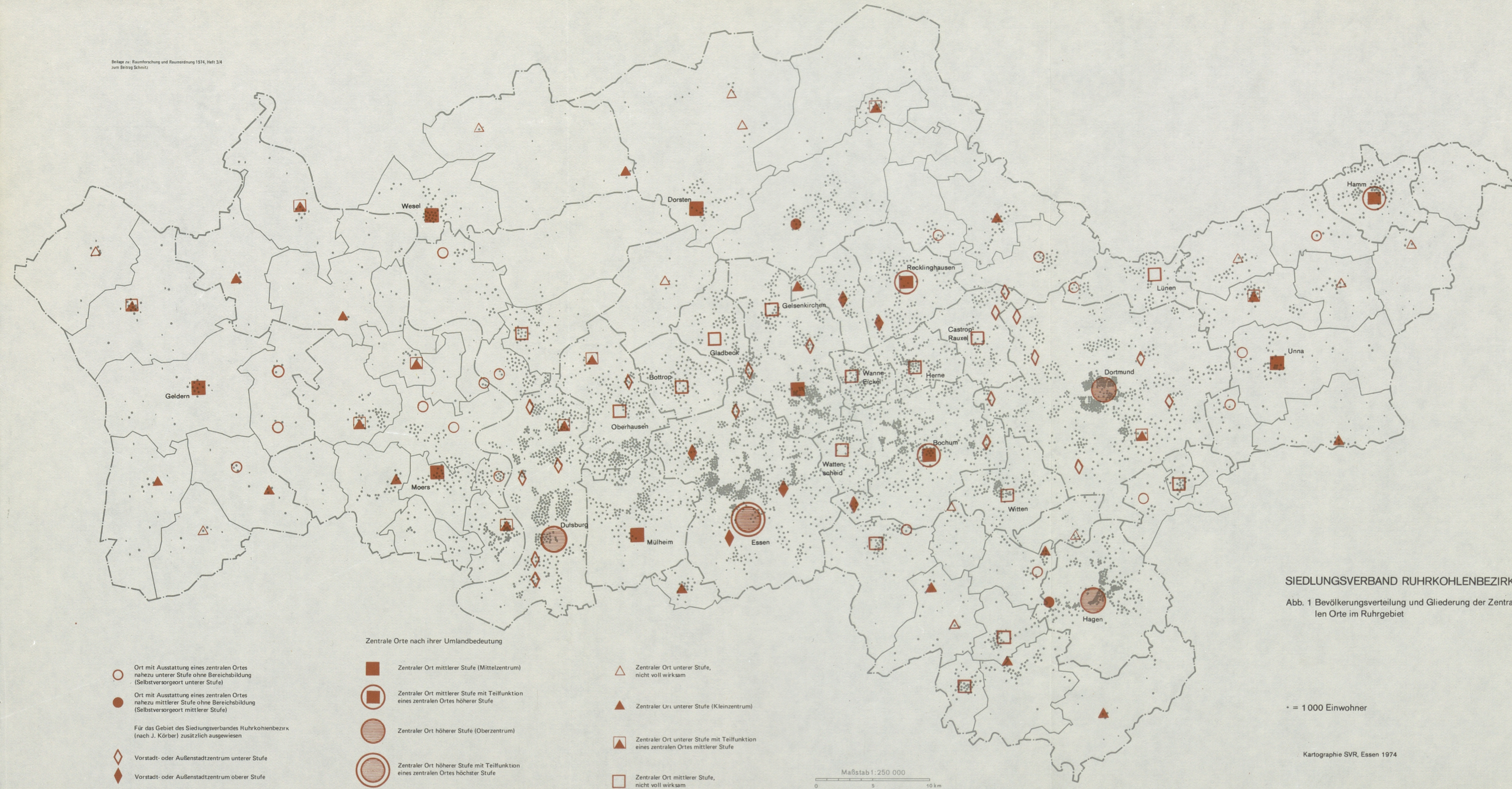
¹⁰ Vgl. Obeloer, Hermann: Mülheims City – ein Zentrum mit Zukunft. In: Mülheim an der Ruhr. Illustrierter Stadtspiegel. März 1974. S. 17.

Die qualitative Verbesserung des privaten und öffentlichen Standards ist vorrangiges Entwicklungsziel.«

Die Versorgung mit Wasser und Dienstleistungen, ein vielfältiges, ausreichend konzentriertes und damit über-

schaubares Angebot in guter Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Teil einer attraktiven Grundausstattung einer Stadt, einer Region. Sie ist auch ein wichtiges Element einer integrierten regionalen Entwicklungsplanung.





SIEDLUNGSVERBAND RUHRKOHLENBEZIRK

Abb. 1 Bevölkerungsverteilung und Gliederung der Zentralen Orte im Ruhrgebiet