

SPIEKER

LANDESKUNDLICHE BEITRÄGE UND BERICHTE

Herausgegeben von der Geographischen Kommission für Westfalen
von Wilhelm Müller-Wille und Elisabeth Bertelsmeier

8

Beiträge zur Stadtgeographie

Funktionale Bereichsbildung
im Raume Emsland-Südoldenburg
Erreichbarkeit und Einkaufsmöglichkeit

1957

Im Selbstverlag der Geographischen Kommission, Münster/Westfalen

Münster (Westf.) 1957

Druck: C. J. Fahle GmbH, Münster (Westf.), Neubrückerstraße 8-11

Funktionale Bereichsbildung im Raume Emsland-Südoldenburg

Arbeitsbericht von Dr. Günter Hoffmann

Im Sommer 1954 erhielt ich die Aufgabe, zu untersuchen, wie das funktionale Beziehungssystem in den Bereichen nördlich des Regierungsbezirkes Münster beschaffen ist. Dabei sollte der Schwerpunkt auf die Erfassung der großräumigen Verflechtung gelegt werden. Hierhin gehört insbesondere die Frage, in welchem Raume sich die raumgestaltenden und raumbildenden Einflüsse von Ruhrgebiet bzw. Münster einerseits (Westfalen im w. S.) und Nordseeküste sowie Hafenstädten andererseits überschneiden, ferner, wie in diesen Grenzsaum die Landeshauptstadt Hannover und die Bezirkshauptstädte Osnabrück und Oldenburg hineinwirken, und schließlich, wie dort die zentralörtliche Struktur im Kleinen aussieht. Als Nebenaufgabe zeigte sich somit die Frage, wie sich die zentralörtliche Struktur eines solchen „großstadtfernen“ Bereiches von der eines großstadtnahen „Zentralsystems“¹⁾ unterscheidet.

Die so umrissene Gesamtaufgabe konnte nicht in relativ kurzer Zeit durch einen einzelnen Bearbeiter gelöst werden. Es sollte aber versucht werden, durch eine möglichst umfassende, der Orientierung dienende Voruntersuchung am Objekt und deren gründliche methodische Auswertung nicht nur einen Überblick zu schaffen, sondern vor allem eine sichere Grundlage, auf der weiterführende Untersuchungen aufgebaut werden können. Demgemäß umfaßt der Arbeitsbericht zwei wesentlich verschiedene Abschnitte, deren erster schon abgeschlossen werden konnte. Dieser erste Teil stellt die Ergebnisse der bisher durchgeführten Untersuchungen zusammen, wogegen der zweite mit den methodischen Folgerungen daraus gewissermaßen die Richtlinien für eine Fortsetzung der Arbeit geben wird.

Im Prinzip ist das angedeutete Ziel vollauf erreicht worden. Bei der Bearbeitung einzelner Teilaufgaben haben sich jedoch Schwierigkeiten eingestellt, die nicht restlos bewältigt wurden, so daß das bisher gewonnene Bild wenig einheitlich und abgerundet erscheint. Das liegt vor allem daran, daß sich das Arbeitsgebiet im wesentlichen über zwei verschiedene Verwaltungsbereiche erstreckt, den niedersächsischen Verwaltungsbezirk Oldenburg und den Regierungsbezirk Osnabrück, in denen sich die Materialbeschaffung sehr unterschiedlich gestaltete. Insbesondere entfiel dadurch die Möglichkeit einer einheitlichen Kartierung der zentralen Einrichtungen im Maßstab 1:300 000, die ich für den Verwaltungsbezirk Oldenburg bereits in Angriff genommen hatte. Im Regierungsbezirk Osnabrück war es schwieriger, hierfür das entsprechende Material zu be-

¹⁾ Spitta, P., Die nahzentralen Orte der Stadt Oldenburg. Dt. Geogr. Blätter, 1949.

schaffen. Was ich an Material bekommen habe, stammt fast ausschließlich entweder von meinen eigenen Erfahrungen und Erkundigungen an Ort und Stelle oder aus den Akten der Landesplanung in Hannover.

In der Zielsetzung folgte ich ganz der Anleitung für „Landeskundlich-statistische Kreisbeschreibung in Westfalen“, die 1950 von Bertelsmeier-Müller-Wille erarbeitet und veröffentlicht wurde²⁾. So habe ich u. a. auch versucht, Handels- und Verkehrsbetriebe von zentraler Stellung und Bedeutung, d. h. solche, denen eindeutig ein Nachbarschaftsgebiet zugeordnet werden kann, sowie Betriebsorte mit merklicher überlokaler Bedeutung für den Arbeitsmarkt weitgehend zu berücksichtigen^{2a)}. Wirklich gelungen ist allerdings auch das nur für den Verwaltungsbezirk Oldenburg.

Die Funktionsbereiche lassen sich, sofern es sich nicht um Zuständigkeitsbereiche von Behörden handelt, nur durch persönliches Befragen und Fragebogen erfassen. Diese Methoden sind allerdings sehr zeitraubend und vielfach auch kostspielig; bisher liegen nur Fragmente vor, die aber schon viel Wesentliches erkennen lassen. Die unterste Stufe solcher Bereiche ist vom Niedersächsischen Amt für Landesplanung und Statistik durch Befragung der zuständigen Gemeindeverwaltungen in groben Zügen zusammengestellt worden. Danach habe ich — mit Hilfe der in Hannover eingesehenen Fragebogen — eine kartographische Verarbeitung vorgenommen und mit meinen eigenen Erfahrungen verglichen.

Zur ersten Hauptfrage, der nach den großräumigen Zuordnungen, habe ich nur durch Umfrage einiges erfahren können. Der Vorteil dieser Methode liegt in der Möglichkeit, neben den Tatsachen auch etwas über die psychologischen und sozialpsychologischen Hintergründe zu erfahren. Der Nachteil ist die größere Unsicherheit der Einzelaussagen. Bei einer Fortführung der Untersuchung werden vielleicht manche Einzelzüge des von mir aufgezeigten Gesamtbildes zu korrigieren sein; trotzdem glaube ich, die Zuordnungen im großen richtig erfaßt zu haben. Es ist jene von W. Müller-Wille in seinem Buch „Westfalen“ herausgestellte „kulturelle und ökonomische Verkehrsscheide“ zwischen dem zentralörtlichen Küstenbereich Bremen-Oldenburg-Leer und dem „binnenländischen westfälischen Bereich Münster-Osnabrück“, ein Hauptgrenzsaum, der „der wiederholt erwähnten Grenze Papenburg-Vechta folgt“ und in dem sich naturgemäß die Einflußbereiche überschneiden.

2) Bertelsmeier, E. u. W. Müller-Wille, Landeskundlich-statistische Kreisbeschreibung in Westfalen. Spieker 1, Münster 1950, 6. Kapitel: Verwaltung und Organisation, A: Sitz und Bereich, S. 106—113.

2a) Ähnlich: Spitta, Die nahzentralen Orte der Stadt Oldenburg, 1949.

3) Müller-Wille, W., Westfalen-Landschaftliche Ordnung und Bindung eines Landes. Münster 1952, S. 377 ff.

1. Ergebnisse einer Erkundungsreise

Einen ersten Einblick in die Problematik der funktionalen Verflechtung und der Bereichsbildungen und einen Überblick über Bereichsgrenzen und grenzbildende Faktoren gewann ich durch eine Rundreise im Oktober 1954. Ich konzentrierte mich auf den Bereich südlich der Grenze des alten Niederstiftes Münster, die heute noch als Konfessionsgrenze wirksam ist und nebenbei auf ihre Wirksamkeit in den Funktionen anderer Lebensbereiche untersucht werden sollte. Im bereisten Gebiet wurde zugleich der Grenzsaum der großräumigen Zuordnungen vermutet. Dieser Bereich wurde von folgenden Punkten aus abgetastet: Leer, Aschendorf, Papenburg, Sögel, Meppen, Haselünne, Lastrup, Lönigen, Essen, Quakenbrück, Cloppenburg, Friesoythe, Oldenburg, Großenkneten, Ahlhorn, Vechta, Wildeshausen. Dabei wurden nach einem bestimmten, jedoch nicht starren Plan zuerst die ortsansässigen Kommunalbehörden (Kreisämter bzw. Gemeindeämter) aufgesucht, dann Großhändler und Einzelhändler und schließlich einzelne Privatpersonen, um durch eine Kette von kleinen Gesprächen die Wirkungsbereiche der besuchten Orte, die großräumigen Zuordnungen und ihre bedingenden Faktoren zu erfahren, und um einen Eindruck zu gewinnen von den Möglichkeiten einer genaueren Erfassung. Die Reise war so angelegt, daß ich auf einer Zickzackroute den Bereich südlich der Konfessionsgrenze durchstriefte, nicht ohne dabei die wichtigeren zentralen Orte nördlich dieser Grenze ebenfalls zu besuchen, nämlich Leer und Oldenburg. Die beiden anderen, Bremen und Delmenhorst, sind mir von früheren Gelegenheiten hinreichend bekannt. Anfangspunkt war Leer, das als zentraler Ort für den in Frage stehenden Bereich heute mehr Bedeutung hat als die 22 km nordwestlich liegende größere Stadt Emden. Das ist aus mehreren Gründen ganz natürlich: die Stadt Leer liegt für die großen Kolonisationsgebiete des Ober- und Niederledingerlandes und des Rheiderlandes sehr gut zentral, und sie liegt verkehrsgünstig als Hafenstadt an der Ledamündung im Zuge der beachtlichen Verkehrsbahn, die aus der Ems und parallellaufender Bundesstraße 70 und Bahn gebildet wird. Dieses Band wird hier heute von einem anderen küstenparallelen gekreuzt, das aus der Bundesstraße 75 und der Bahn Bremen—Oldenburg—Leer gebildet wird. Der alten Stadt waren damit alle Voraussetzungen gegeben, um sich in der neuesten Zeit eine führende Stellung zu sichern. Sie liegt einerseits von den Emslandkreisen her gesehen vor Emden, zum anderen aber, und das ist viel wichtiger, an dem Punkte, wo das nördliche Emsland an den nächsten bedeutenden Verkehrshafen angeknüpft ist, nämlich an Bremen. Emden hat kaum Bedeutung als Verkehrshafen, d. h. für solche Einfuhrgüter, die unmittelbar einem größeren Verbraucherkreis zugeführt werden. Mit seinem Massengüterumschlag aber erfüllt Emden kaum zentralörtliche Funktionen. Es kommt daher auch wenig in Betracht, wenn es gilt, großräumige Einflußbereiche abzugrenzen. Leer hingegen spielt die Rolle eines Vermittlers zwischen den Emslandkreisen und Bremen bzw. Oldenburg.

Diese Vermittlerrolle allein prägt die Aufgabenstruktur des Ortes noch nicht. Sie wirkt nur im Verkehr — Leer ist ein wichtiger Umsteigebahnhof — und im Handel mit überseeischen Gütern. Im übrigen liefert der Großhandel — eine Erfahrung, die sich auf meiner Reise mehrfach be-

stätigte — heute in den meisten Branchen keine Hinweise mehr für die Abgrenzung zentralörtlicher Bereiche. Die leichte Beweglichkeit der meisten Güter im modernen Verkehr und die fortschreitende Spezialisierung des Großhandels haben dazu geführt, daß die einzelnen Firmen heute sehr große Bereiche beliefern, oft ganz Nordwestdeutschland oder gar das ganze Bundesgebiet. Hinzu kommt in manchen Branchen die Ausweitung des Werkverkehrs und oftmals die Ausschaltung des Großhandels überhaupt. Die einzigen Ausnahmen sind der Großhandel mit Nahrungs- und Genußmitteln, der sog. Landhandel mit Kunstdünger, Futtermitteln, Brennmaterialien usw., der z. T. von Genossenschaften getragen wird, und — mit sehr starken Einschränkungen — Teile des Textilgroßhandels. Aus diesem Grunde konnten meine Erkundigungen in Leer beim Einzelhandel (Möbel, Haushaltsgeräte, Drogen, Schreibwaren) keinen Hinweis auf eine Zuordnung ergeben; der zugehörige Großhandel sitzt in Oldenburg, Bremen, Hannover und Osnabrück; nur wenig kommt aus Emden, im übrigen werden Markenartikel zumeist ab Werk über Vertreter geliefert. Die Vertreter sind in großer Zahl in Leer selbst ansässig, oft aber auch in Oldenburg, seltener in anderen Großstädten.

Der Lebensmittelgroßhandel hat in Leer selbst ein bedeutendes Zentrum, wobei die bekannte Firma Bünning eine führende Rolle spielt. Fragt man nach dem Bereich, so muß man allerdings unterscheiden zwischen dem, der von Leer aus mit allen Artikeln beliefert wird — das ist etwa der Landkreis Leer, teilweise auch der Kreis Aurich — und dem, in den Bünning seine Spezialitäten liefert, und das ist ganz Nordwestdeutschland. In diesen Artikeln verhält sich also der Handel mit Nahrungs- und Genußmitteln ähnlich wie in den anderen Branchen. Auch der engere Bereich ist nicht scharf gegen Konkurrenzbereiche abgesetzt, sondern überschneidet sich mit ihnen; insbesondere greift er im Süden noch etwas in den Kreis Aschendorf-Hümmling hinüber. Das liegt aber auch daran, daß die nächste wirklich bedeutende Konkurrenzfirma erst Kessener in Meppen ist, wogegen der Lebensmittelhandel von Papenburg aus eine geringere Rolle spielt.

Mit seiner kulturellen Bedeutung wirkt Leer praktisch nicht über die Kreisgrenze nach Süden hinaus. An der Spitze stehen die Volkshochschule, die höhere Schule und die regelmäßigen Spiele der „Landesbühne Niedersachsen-Nord“ (Sitz Wilhelmshaven), die aus dem ganzen Kreis besucht werden.

Auf einem anderen Gebiete hat Leer nach dem Kriege an Einfluß verloren. Zusammen mit der „Küstenmesse“ hatte der Gallimarkt Jahr für Jahr eine erhebliche Anziehungskraft, zumal mit diesem Viehmarkt ein Volksfest verbunden ist. Heute geht der Viehmarkt relativ zurück, und zwar zugunsten der regelmäßigen Viehmärkte in Lingen, wo neuerdings alle vierzehn Tage Großviehmarkt gehalten wird. Weiß man um die gleichzeitige Verlagerung des Schwerpunktes im Schweinehandel von Delmenhorst nach Cloppenburg, so ist man wohl geneigt, das zu glauben, was als Ursache für diese Veränderungen angegeben wird: Hauptabnehmer auf dem Schlachtviehmarkt ist das Ruhrrevier, und es liegt nahe, daß die Hauptmärkte näher an das Absatzgebiet heranrücken. Damit sind aber die Viehmarktzentren auch für das küstennähere Gebiet in Orte südlich des „Hauptgrenzsaumes“ abgewandert.

Dieser Umstand deutet darauf hin, daß in jüngster Zeit Kräfte am Werk sind, die die funktionale Wirksamkeit der alten Konfessionsgrenze schwächen und durchbrechen. Es sollte sich jedoch bei meinen folgenden Besuchen in Aschendorf und Papenburg zeigen, daß diese Grenze damit keineswegs bedeutungslos geworden ist. Allerdings ist Aschendorf wesentlich schärfer gegen den Norden abgesetzt als Papenburg. In der Erfüllung neuzeitlicher zentralörtlicher Aufgaben sind diese beiden Städte Rivalen. Papenburg als der ältere Führungsort hat auch heute noch durch seine Größe und Ausstattung ein deutliches Übergewicht. Aber die alte Stellung, die Papenburg traditionell nach Norden weist, die Stellung als Seehafen, ist geschwächt. Für zentrale Aufgaben im Kreis Aschendorf-Hümmling liegt Papenburg zu sehr peripher. Doch auch das etwas günstiger gelegene Aschendorf liegt keineswegs zentral und gewinnt deshalb nur langsam, teils durch die Tatsache, daß hier der Sitz der Kreisverwaltung ist, teils durch die persönliche Initiative einiger Händler. Der Einzugsbereich, den die Kreisverwaltung bewirkt, überdeckt nicht den ganzen heutigen Landkreis. Dieser umfaßt nämlich außer dem Altkreis Aschendorf einen großen Teil des früheren Landkreises Hümmling (mit dem Sitz in Sögel); die hierzu gehörenden Gemeinden werden seit 1949 von einer Außenstelle des Landratsamtes in Sögel betreut, die Zusammenlegung war schon 1932 erfolgt.

Diesen Verhältnissen entspricht der Einflußbereich des in Aschendorf ansässigen Handels. Ich habe bei der Textilbranche und bei einer Firma mit Möbeln und Hausgeräten etwa gleichlautende Auskünfte bekommen, und auch die Mittelschule und die neugegründete Handelsschule werden aus dem Altkreis besucht. Eine Ausnahme bildet die durch Zusammenschluß neugebildete Gemeinde Surwold südlich von Papenburg.

Es ist nicht erwiesen, daß die Einzugsbereiche des Spezialeinzelhandels mit dem der Kreisverwaltung ursächlich verknüpft sind. Bei den Käufern handelt es sich nur zu einem geringen Teil um Behördenbesucher. Ein indirekter Zusammenhang mag durch eine Art Zugehörigkeitsgefühl zur Kreisstadt gegeben sein; außerdem verlocken vielleicht Auslagen und Reklame den Behördenbesucher zu einer späteren Einkaufsfahrt. Sicherer läßt sich darüber kaum sagen; andererseits wissen Textil- und Möbeldändler zu berichten, daß vielfach Kunden aus den Orten längs der Emslinie (bis etwa Kluse) zum Einkauf nach Leer fahren, ebenso zu Landwirtschaftsausstellungen in Leer und Oldenburg. Auch in dieser Richtung wird also die Grenze mit geringen Zahlen von Gelegenheitspendlern durchbrochen. Das gilt auch noch für den Handel mit Landmaschinen; eine Aschendorfer Firma hat zahlreiche Abnehmer im benachbarten Teil von Ostfriesland. Im übrigen aber ist Aschendorf sehr stark nach dem Süden orientiert. Dabei heißt „Süden“ nicht unbedingt Westfalen. Zahlreiche Lieferanten für den Handel sitzen in Osnabrück. Auch fährt man zu gelegentlichen Großeinkäufen (Weihnachtszeit) oder zum Theater in die Bezirkshauptstadt. Ferner kommt von dort die meistgelesene Zeitung, von der jedoch in den Emslandkreisen Bezirksausgaben mit veränderten Köpfen erscheinen. Es sind dies die „Emszeitung“ und im Kreise Meppen die „Meppener Tagespost“, deren Lokalteil in Papenburg gedruckt wird. Als ausgesprochene „Meinungszeitung“ mit geringerem Abonentenkreis vorwiegend unter Intellektuellen tritt neuerdings der „Rheinische Mer-

kur“ auf. Das mag mit der Konfession zusammenhängen; aber auch die sozialistische Zeitung „Emsländische Rundschau“ kommt aus Westfalen (Dortmund) mit verändertem Kopf und Lokalteil. Hingegen ist in Aschendorf keine ostfriesische Zeitung zu finden.

Handelsmäßige Beziehungen nach Westfalen, die jedoch nicht viel besagen, sind hier wie im ganzen Untersuchungsgebiet dadurch gegeben, daß das Ruhrgebiet als Hauptabnehmer für landwirtschaftliche Erzeugnisse und als Hauptlieferant für industrielle Erzeugnisse verschiedenster Art auftritt. Um weitere konkrete Einzelheiten zu nennen: man trinkt überall im Emsland Germania-Bier aus Münster oder Bier von Rolinck, Burgsteinfurt, und im Gefolge dieses „Bierstromes“ tauchen an verschiedenen Stellen, u. a. in der Bahnhofsgaststätte von Aschendorf, Spielautomaten aus Burgsteinfurt auf. Als Aschendorf 1952 Stadt wurde, lieferte die Firma Fahnen-Reuter, Münster, die Fahnen und Wappen. Auch die konfessionell gefärbten Schulbücher kommen aus dem westfälischen Münsterland.

Viel wichtiger aber als alle genannten äußerlichen Bindungen sind die psychologischen. Die Bevölkerung von Aschendorf fühlt sich dem Münsterlande in mancher Hinsicht zugehörig und empfindet die Grenze gegen Ostfriesland als außerordentlich scharf; das habe ich in allen Gesprächen immer wieder bestätigt gefunden. Diese Grenze ist uralte; sie läßt sich bereits in der jüngeren Eisenzeit als Scheide zwischen der Harpstedter Kultur im Süden und der Jastorfer Kultur im Norden nachweisen, ist dann Gau- und Stammesgrenze zwischen Amsivariern und Rheiderländer Friesen und schließlich Diözesangrenze, zuerst zwischen dem friesischen und dem Meppener Missionssprengel, später zwischen den Bistümern Münster und Osnabrück. Der Anschluß an das Münstersche Amt Meppen wurde in der Mitte des 15. Jahrhunderts endgültig vollzogen. Danach war die Grenze Territorialgrenze Westfalen-Friesland, die auch als Grenze der Regierungsbezirke Aurich und Osnabrück bis heute fortlebt. Sie ist somit eine der markantesten und dauerhaftesten Grenzen überhaupt.⁴⁾

Offensichtlich spielt für das heutige Bewußtsein von dieser Grenze die Konfessionszugehörigkeit die entscheidende Rolle; die historische Bindung an Münster lebt ja in der konfessionellen Zusammensetzung fort, und das hat mancherlei mittelbare Folgen, die immer wieder die Hinwendung zum westfälischen Münsterland bewirken und Ostfriesland als etwas Gegensätzliches empfinden lassen. Zu diesen mittelbaren Folgen gehört z. B. die politische Einstellung der Bevölkerung. Zur Zeit meiner Erkundungsreise hatte Niedersachsen noch eine SPD-Regierung, zu der die Bevölkerung von Aschendorf in schärfster Opposition stand. Das galt vor allem in der Frage der Schulpolitik, die gerade hier die Gemüter sehr erhitzt hatte, und für die Verfechtung der Konfessionsschulen sucht man immer wieder Rückhalt bei den gleichgesinnten westfälischen Nachbarn. Ob hierbei nun die „Wachablösung“ 1955 einen grundlegenden Wandel bewirkt hat, weiß ich nicht, möchte es aber bezweifeln; denn einmal genügen betont liberale Tendenzen der neuen, „bürgerlichen“ Regierung, um bei der konservativ-katholischen Bevölkerung oppositionelle Reaktionen auszulösen, und zum anderen liegen doch die Dinge tiefer begrün-

⁴⁾ Wiede, G., in der Festschrift „1200 Jahre Aschendorf“, S. 17—21.

det. Gerade im Grenzgebiet gegen den evangelischen Nachbarn im Norden empfindet die von Natur konservative Bevölkerung der katholischen Gemeinden um Aschendorf ihre traditionellen Bindungen an das katholische westfälische Münsterland überaus stark. Dabei spielt es gar keine Rolle, daß die ursprüngliche Missionierung nicht von Münster aus erfolgte. Liudger zog nur durch; das Patrocinium von St. Amandus verweist auf das flandrische Missionszentrum von Kloster St. Amand bei Tournai, und später hatte Corvey hier bedeutenden Einfluß. Wichtiger ist die territoriale Zugehörigkeit in Spätmittelalter und Frühneuzeit. Die heutige konfessionelle Zusammensetzung zeigt trotz des Flüchtlingszustromes ein entscheidendes Übergewicht des katholischen Bevölkerungsanteiles. Die Statistik nennt 1954 für den Kreis 84,9 % Katholiken, 14,6 % Protestanten, 0,5 % sonstige bei insgesamt 68 448 Einwohnern.

Wenn in keinem anderen Abschnitt die traditionell-psychologische Wirkung der Konfessionsgrenze so stark ist wie gerade hier, so kann man zur Erklärung noch folgende Gesichtspunkte heranziehen: Hausangestellte werden vom Altkreis Aschendorf aus fast nur in die katholischen Gebiete Westfalens und insbesondere nach Münster vermittelt, und umgekehrt erscheinen Stellenangebote aus dem Münsterland in bemerkenswerter Anzahl in den emsländischen Zeitungen. Dadurch werden aber bekanntschaffliche und verwandtschaftliche Verbindungen geschaffen, die wiederum dem Zusammengehörigkeitsgefühl zustatten kommen. Bei der älteren Generation ist bezeichnenderweise die Kenntnis von Rheine und Münster besser als von Leer.

Weiter ist die Tatsache wichtig, daß die Konfessionsgrenze im Emsland gleichzeitig bis heute Dialektgrenze ist. In diesem Fall dürfte es jedoch schwierig sein, Ursache und Wirkung auseinanderzuhalten. Solche Schwierigkeiten zeigen sich schon, sobald man versucht, die Untersuchung dieser Frage in die Einzelheiten zu treiben. Dann sieht man nämlich, daß die nahe der Grenze liegenden linksemsischen Dörfer — vor allem Brual, aber auch noch Rhede — trotz ihrer rein katholischen Bevölkerung zur Rheiderländer Marsch und damit nach Weener orientiert sind. Hier tauchen in der Saison friesische Erntearbeiter auf, und auch das Personal der Gaststätten stammt aus Friesland; umgekehrt geht die einheimische Bevölkerung nach Weener zum Einkauf, sogar regelmäßig, denn auch der Konsumverein in Weener wird von Brual aus aufgesucht. Die Folge ist, daß die Brualer Kinder ein Plattdeutsch sprechen, das sehr stark vom Rheiderländer Dialekt geprägt ist, einem friesischen Dialekt mit merklichem holländischen Einfluß (z. B. Tasse = Copje). Die frühere kirchliche Bindung des Rheiderlandes nach Holland hat diesen niederländischen Einschlag bewirkt, der nun auch bei den katholischen Brualern wirksam wird, weniger in Rhede, obwohl über Rhede eine Straße nach Holland führt. Ursache für die stärkere Bindung Bruals an Weener ist die Verkehrslage des Dorfes; der Weg nach Aschendorf führt nur über eine Brücke südlich von Rhede. Er ist nicht viel weiter, aber öder als der Weg nach Weener, der über mehrere größere Ortschaften führt.⁵⁾

Eine gründlichere Untersuchung dieser Verhältnisse an der Konfessionsgrenze wäre gewiß lohnend und reizvoll. Die Auswirkungen z. B. auf

⁵⁾ Mündlicher Hinweis von Mittelschullehrer H. Jungeblut, Aschendorf. Die Angaben wurden mir in mehreren anderen Gesprächen bestätigt.

die Zahl der Mischehen, auf die Abwanderungsziele, auf Sitte und Brauchtum, Sprache, Verhältnis zur Kirche und politische Einstellung und manche weiteren soziologisch-sozialgeographischen Elemente wären zu ergründen. Allerdings müßte eine solche Arbeit durch einen Einheimischen geleistet werden. Sie würde dann zwar in Fragestellungen führen, die abseits liegen vom Ziel der hier begonnenen Untersuchung, aber gewiß manches zur Klärung und richtigen Deutung beitragen können.

Kommt man nach allen diesen Aschendorfer Gesprächen nach Papenburg, so ist man zunächst überrascht von der ausgesprochenen Ausnahmestellung dieser Stadt. Schon rein äußerlich ist die langgestreckte Moorkolonie ein eigenartiges Gebilde. Der alte Kern, das „Untenende“, mit dem Hafen, der Werft und den meisten Industriebetrieben liegt an der Eisenbahn nahe der Ems, mit der er durch einen schiffbaren Stichkanal verbunden ist. Von da erstrecken sich über ein Dutzend Kilometer weit die Siedlungsspitzen ins Moor hinein. Notwendig erfordert diese große Ausdehnung einen zweiten funktionalen Kern, der sich denn auch bei der Obenender Kirche gebildet hat, und zwar mit Schule, Außenstelle der Stadtverwaltung und spezialisiertem Einzelhandel (Apotheke, Drogerie, Textilien, Schreibwaren); ferner sind hier eine Polizeistation und eine Sparkassennebenstelle eingerichtet. Mit vollem Recht verzeichnen deshalb die Akten der Landesplanung⁶⁾ in der Gemeinde Papenburg zwei zentrale Orte. Diese beiden Zentren sind dem großräumigen funktionalen und soziologischen Beziehungssystem etwas verschieden eingeordnet. Für Papenburg-Obenende gilt manches von dem, was für Aschendorf gesagt wurde. Das Untenende aber fällt ganz aus dem Rahmen des Kreises Aschendorf-Hümmling heraus. Auch hier spielen traditionelle Bindungen die Hauptrolle. Ich erwähnte schon Papenburgs frühere Stellung als Seehafen. Dem entspricht — vor allem im Untenende — die Berufs- und damit soziologische Struktur. Schifffahrt und Schiffbau geben die Grundzüge. Daher sind die Unternehmen in der Gemeinde Papenburg der Industrie- und Handelskammer in Emden zugeordnet, wogegen alle übrigen Gemeinden von Osnabrück aus betreut werden. Für das Handwerk in Papenburg ist allerdings die Handwerkskammer in Osnabrück zuständig.

Die Ausrichtung nach Norden, zur Küste und insbesondere auch nach Emden-Leer, ist durch diese Umstände begreiflich. Sie findet ihren Ausdruck in der häufigen Verschwägerung zwischen Familien aus Emden, Leer und Papenburg. Die stärkeren katholischen Gemeinden in Leer und Emden inmitten sonst rein evangelischer Gebiete sind zum größten Teil, abgesehen von Flüchtlingen, aus Papenburger Familien aufgebaut worden; aber auch Mischehen sind nicht selten. Es gibt außerdem einen gewissen Berufspendelverkehr nach Leer, der jedoch zurückgeht, ebenso wie der früher häufigere Wochenpendelverkehr nach Wilhelmshaven. Saisonarbeiter gehen allerdings heute meist zum Ruhrgebiet, überwiegend als Bauhandwerker.

Auch in umgekehrter Richtung wird die Grenze bei Papenburg durchbrochen. Die Einpendler nach Papenburg-Untenende kommen zum größ-

⁶⁾ 453 — 35.33 k, Referat für Landesplanung und Statistik beim Regierungspräsidenten, Osnabrück.

ten Teil aus dem Norden. Nach dem Stande vom 20. 9. 1952 waren es 334 aus Völlen, 48 aus Steenfelde, 14 aus Großwolde, 84 aus Flachsmeer neben 150 aus Aschendorf und 110 aus Bokel sowie insgesamt 49 aus 7 weiteren Gemeinden (Pendler in gewerbesteuerpflichtigen Betrieben lt. Gewerbesteuerausgleich; in Aschendorf sprach man von annähernd 300 Auspendlern zur Papenburger Industrie etc. gegen etwa 150 in der Gegenrichtung, vorwiegend zu den Kreisbehörden).

Als kultureller Mittelpunkt hat Papenburg seinen Haupteinzugsbereich im Oberledingerland (bis Westrhauderfehn). Vor allem gilt das für die regelmäßigen Universitätstage, die eine eigenartige Verbindung zwischen Nord und Süd herstellen; denn durchgeführt werden sie weitgehend von der Universität Münster. Andererseits tritt auch in Papenburg wie in Leer regelmäßig die Landesbühne Niedersachsen-Nord (Wilhelmshaven) auf mit Schauspielen, Operetten und Volksstücken. Gelegentlich spielt dieses Theater auch noch in Sögel und Werlte, aber nicht weiter südlich, z. B. auch nicht in Lathen. Zur Volkshochschule Papenburg kommen nur wenige Hörer aus Völlen und Steenfelde. Hierin beherrscht Leer seinen Kreis. Dafür kommen ein Drittel der Hörer in Papenburg aus dem Kreis Aschendorf-Hümmling neben fast zwei Drittel aus Papenburg selbst. Überhaupt hat Papenburg einen Teil der Führungsaufgaben im Kreis behalten, so daß man eigentlich nur Aschendorf und Papenburg zusammen als den Kopf des Kreises bezeichnen kann — unbeschadet der Tatsache, daß die „Rivalen“ im aufstrebenden Aschendorf das nicht wahrhaben wollen —. Z. B. hat Papenburg Amtsgericht, Katasteramt und Nebenstelle der Oldenburger Landesbank; das Papenburger Krankenhaus ist größer und mit mehr Spezialabteilungen ausgestattet als das Aschendorfer Kreiskrankenhaus. Es wird übrigens auch von den benachbarten friesischen Gemeinden aus aufgesucht. Aber Aschendorf hat eben die Kreisverwaltung, die Kreissparkasse und u. a. einen Einzelhändler, der durch sein vielseitiges Sortiment für Wohnungs- und Haushaltsausstattung nicht nur in Papenburg ohne Konkurrenz ist.

Recht eigenartig liegen die Käuferschaften des Textileinzelhandels. Von Papenburg-Untenende fährt man zum Einkauf nach Leer. Die Einzelhändler im Untenende werden mehr von Obenendern aufgesucht sowie aus den neuen Siedlungen. Die Obenender Einzelhändler hingegen verkaufen an die Leute von den „Wieken“, den seitlichen Stichkanälen der Moorkolonie, sowie von den benachbarten Landgemeinden bis zum Hümmling. Ich habe ähnliches an verschiedenen anderen Stellen erfahren. Niemand trägt gern das Kleid oder den Anzug, von dem die Nachbarn gleich den Preis wissen, weil sie ihn noch kurz vorher im Schaufenster lesen konnten. In ländlichen Gebieten spielt dieser Gesichtspunkt, neben anderen, eine wichtige Rolle. Dazu kommt, daß die genannte Abfolge von Käuferschichten ein gewisses Gefälle in den Ansprüchen an die Auswahl besitzt. Es sind in abnehmendem Maße „verstäderte“ Kreise. Vielleicht darf man die Reihe sogar noch fortsetzen und sagen, daß mancher Käufer aus Leer seine Sonntagskleidung in Oldenburg kaufen wird.

In der Belieferung der Textilwareneinzelhändler hat sich nach dem letzten Kriege ein grundlegender Wandel vollzogen, bei dem der Großhandel erhebliche Einbußen erlitten hat. Die Tendenz geht dahin, in allen Fällen, die das technisch zulassen und bei denen es sich rentiert, den

Großhandel auszuschalten. Jegliche Konfektion und mancherlei Markenwaren werden durch die bis zum äußersten spezialisierte Industrie direkt oder über ebenso spezialisierte Vertreter an den Einzelhandel geliefert. In der Textilbranche sind die Vertreterbezirke gleich den Postleitbezirken, was man leicht dem Stellenmarkt der Fachzeitschriften entnehmen kann. Die Vertreter für den Postleitbezirk 23 wohnen zum großen Teil in Bremen, teils auch in Oldenburg. Nähergelegene Industriebetriebe werden regelmäßig mit Auto durch die Einzelhändler oder ihre Einkäufer direkt aufgesucht, von Papenburg aus z. B. sehr viele in Nordrhein-Westfalen. Von diesem Verfahren ausgenommen sind lediglich Kurzwaren, grobe Artikel wie Arbeitskleidung, sowie solche Meterwaren, die man schlecht in größeren Mengen abnehmen kann, wie z. B. Kleiderstoffe. Diese Artikel sind weitgehend dem Großhandel verblieben, der sich im übrigen als letzte Ausweich- und Ausweitungsmöglichkeit die kleinen Gemischtwarengeschäfte auf dem flachen Lande erobert hat. Das also konnte nur gemeint sein, wenn man mir in einer münsterschen Großhandelsfirma erzählte, das Absatzgebiet reiche bis zur Linie Papenburg—Friesoythe—Cloppenburg—Vechta—Goldenstedt, d. h. überraschenderweise bis etwa zur Konfessionsgrenze! Dabei liegt die Belieferung mit Kurzwaren oft in der Hand von kleineren Firmen und ist manchmal sogar, z. B. in Papenburg, mit dem Lebensmittelgroßhandel verbunden, entsprechend der Tatsache, daß dieser in überwiegend ländlichen Gegenden meist mit Gemischtwarengeschäften zu rechnen hat.

Papenburger Lebensmittelgroßhändler versorgen den Kreis in Konkurrenz mit den Großfirmen in Leer und Meppen und liefern darüber hinaus einige Spezialitäten weiter nach Süden, nicht nach Norden. Das gleiche gilt für den Handel mit Eisenwaren, der allerdings auch im benachbarten friesischen Völlen Abnehmer findet.

Im nächsten Raum, den ich aufsuchte, regieren ebenfalls zwei Rivalen: Sögel und Werlte versorgen gemeinsam den Hümmling. Ich habe nur Sögel besucht und dort wohl den nötigen Einblick gewonnen. Sögel hat mancherlei Beeinträchtigungen seiner führenden Stellung erfahren, teils durch die nahezu vollständige Zerstörung gegen Ende des Krieges, mehr aber noch durch die Auflösung des Landkreises Hümmling, dessen südliche Gemeinden zum Nachbarkreis Meppen geschlagen und damit von ihrem natürlichen Zentrum abgeschnitten wurden. Dieser Einflußbereich war also auch nicht dadurch zurückzugewinnen, daß man Sögel wieder eine Außenstelle des Landratsamtes Aschendorf zugestand. Ein weiteres Hemmnis war schon früher die Anlage eines Schießplatzes zwischen Sögel und Lathen durch Krupp, wobei das Dorf Wahn entvölkert wurde. Die Bauern wurden damals nach Mecklenburg umgesiedelt. Sie sind z. T. zurückgekehrt und zusammen mit Flüchtlingen in der neuen Siedlung Neuwahn bei Lathen untergebracht worden. Ein weiteres Moment ist die stärkere Hinwendung des Raumes um Werlte und nördlich davon zum benachbarten Kreis Cloppenburg, zu der die Verkehrsentwicklung einiges beigetragen hat. Früher verkehrte zwischen Cloppenburg und dem von Werlte etwa fünf Kilometer entfernt liegenden Bahnhof „Landesgrenze“ eine Kleinbahn, die einst von den Bauern mitfinanziert worden war und deshalb ihren Geldgebern zuliebe in einem richtigen Zickzackkurs mit zahlreichen Bahnhöfen angelegt war. Dementsprechend war die Fahrt

von der „Landesgrenze“ nach Cloppenburg fast eine Weltreise, und der Sinn dieser Bahn war wohl nicht zuletzt der Anschluß an den Cloppenburg Schweinemarkt. Von Werlte aus fuhr man lieber mit der Hümmlinger Kreisbahn in Richtung Sögel. Heute ist die Cloppenburg Bauernbahn aufgehoben und abgebrochen. Stattdessen verkehren hier Autobusse, und zwar direkt ab Werlte nach Cloppenburg und Lönigen. Von Lorup—Esterwegen besteht direkte Autobusverbindung über Friesoythe nach Oldenburg.

Die Sonderstellung des Werlter Raumes zeigt sich auch in einer eigenen Zeitung. Das „Hümmlinger Kreisblatt“ ist eine kleine Heimatzeitung mit kleiner Auflage, die sich, wenn auch gewiß unter wirtschaftlichen Schwierigkeiten, bis heute gehalten hat. Bezeichnenderweise war von dieser Zeitung in Sögel nicht ein einziges Exemplar aufzutreiben; man wußte nicht einmal näheres darüber, vermutete nur, daß sie wohl in Cloppenburg gedruckt würde. Allerdings konnte man mir den Namen des kleinen Verlegers nennen, nach dem ich mich dann in Cloppenburg erkundigt habe — ohne viel Erfolg. Dort meinte man, jener Verleger bekomme wohl Matern aus Wilhelmshaven und drucke dann selbst. Leider hatte ich in meinem Reiseplan keine Zeit mehr für einen kleinen Abstecher nach Werlte, der hiernach zur Klärung notwendig gewesen wäre. Sicher scheint mir zu sein, daß der ganze Grenzraum nördlich und südlich Werlte längs der Grenze zum Verwaltungsbezirk Oldenburg wirtschaftlich und nach der persönlichen inneren Einstellung der Bevölkerung zum Osten tendiert und sich etwas aus dem Kreisverband löst. Werlte hat in diesem Bereich durch Mittelschule, Postamt, Markt, Apotheke und eine Reihe von Einkaufsmöglichkeiten eine schwache Führung. Auch Lebensmittelgroßhandel hat sich hier angesetzt, der aber mit der Konkurrenz aus Cloppenburg, Lönigen, Quakenbrück und Osnabrück zu rechnen hat.

Trotz der so umrissenen Einengung hat sich Sögel nach dem Kriege gut erholt, wozu seine Stellung als Wallfahrtsort sicher beigetragen hat. Der Einzelhandel ist mit erstaunlich reichhaltigen Sortimenten ausgestattet, eine Feststellung, die ich im großstadtfernen Bereich wiederholt treffen konnte. Die modernen Geschäfte haben sich auch ihren Einfluß in den Gemeinden südlich der Kreisgrenze wieder gesichert (Groß- und Klein-Stavern, Groß- und Klein-Berßen). Das größere Einkaufszentrum, das von hier aus gelegentlich aufgesucht wird, ist Meppen (u. a. Fa. Leffers). Ich fand hier in Sögel — im Gegensatz zu Aschendorf — niemand, der sagte, daß auch Osnabrück eine Rolle spielte und aufgesucht würde. Wohl hat man früher dort Spezialärzte besucht. Statt dessen fährt man heute lieber nach Oldenburg oder nach Rheine. Gründe wußte mir niemand zu nennen. Es fällt auf, daß dabei Papenburg übergangen wird. Insgesamt sind die Beziehungen zu Papenburg überraschend schwach, trotz guter Verbindung mit Postautobussen. Allerdings ist der Straßenabschnitt Börgermoor—Surwold, über die damalige Kreisgrenze hinaus, erst 1920 ausgebaut worden. Für den Besuch einer höheren Schule stehen die Oberrealschule in Papenburg und das Gymnasium in Meppen zur Wahl.

Wohl wird in Sögel die Osnabrück-Papenburger Ems-Zeitung gelesen, die hier eine Vertretung mit Anzeigenannahme hat. Aber Sögel ist eigentlich keine zeitungsfreudig: in Anzeigen und Lokalnachrichten ist es nämlich sehr wenig vertreten. Entsprechend ungeprägt scheint mir die gei-

stige und politische Orientierung der Bevölkerung zu sein. Ich fand niemand, der mit solcher Leidenschaft das Hingezogensein oder Zugehörigkeitsgefühl zum westfälischen Münsterland betonte, wie es mir in Aschendorf mehrfach begegnet war. Bot ich eine solche Antwort auf meine entsprechenden Fragen an, so hörte ich höchstens etwas von dem Band, das Klemenswerth mit Münster verbindet, und in einem Falle von geschäftlichen Beziehungen. Auch hat die Erregung des Schulkampfes hier offensichtlich nur einzelne ergriffen, und ebenso hat die Tatsache, daß auch von hier zahlreiche Stellenvermittlungen ins westfälische Münsterland erfolgen, offenbar nicht so entscheidendes Gewicht wie in Aschendorf.

Es mag sein, daß der in langer Abgeschiedenheit gewachsene Hümmlinger Menschenschlag politisch schwerfälliger ist. Es mag aber andererseits auch sein, daß das Bewußtsein von der nahen Grenze bei den Aschendorfern ein stärkeres Gefühl für die Zugehörigkeit zum Kernraum geprägt hat. Diese Annahme erfährt eine wenn auch geringe Stütze durch die Haltung der Menschen, die mir in Meppen begegneten.

Allerdings haben diese Meppener das Gefühl, selbst in einem Vorort erster Ordnung zu wohnen. In diesem Selbstbewußtsein werden sie durch die Landesplanung gestärkt, die Meppen zum zentralen Ort I. Ordnung ausbauen möchte. Was das bedeutet, soll an anderer Stelle erläutert werden.

Damit haben wir den Kreis Aschendorf-Hümmling verlassen, über den noch nachzutragen wäre, daß er zum Bereich des Arbeitsamtes Leer gehört. Auch das hängt gewiß in erster Linie mit der Sonderstellung der Stadt Papenburg zusammen, der einzigen Gemeinde im Kreis, die auf dem Arbeitsmarkt eine gewichtige Rolle spielt. Der Kreis Meppen gehört zum Arbeitsamt Nordhorn, das außerdem noch die Kreise Grafschaft Bentheim und Lingen betreut.

Die Stadt Meppen ist auch heute schon als zentraler Ort für ihre Größe außergewöhnlich gut ausgestattet; das ist nicht so sehr an den öffentlichen Einrichtungen zu sehen, sondern vielmehr an den Einrichtungen aus privater Initiative. Gemeint ist vor allem der Einzelhandel, der eine nahezu großstadtmäßige Auswahl aufweist; allerdings ist noch kein Warenhaus dabei. Auch als kultureller Mittelpunkt hat sich Meppen — anders als Papenburg und sogar Leer — eine großstadtunabhängige Eigenständigkeit bewahrt. Die „Musikschule Emsland“ (Schäfer-Sandhage) und die „Emsländischen Kammerspiele“ sind als Hauptträger des kulturellen Lebens zu nennen. Theater- und Konzertleben sind dadurch auf der Höhe; im Sommer hat die Freilichtbühne einige Bedeutung. Auch der Emsländische Heimatverein hat in Meppen seine Hauptgeschäftsstelle.

Von größerer Bedeutung ist seit einer Reihe von Jahren die Geschäftsstelle der „Emsland GmbH.“ in Meppen, die für das gesamte Planungs- und Aufbaugesbiet, bestehend aus den vier Emslandkreisen und Teilen der Kreise Leer, Cloppenburg und Ammerland, die Planung zu koordinieren und vor allem die Gelder zu verwalten hat, die vom Bund, dem Lande Niedersachsen und den beteiligten Kreisen für die Großplanungen zur Verfügung gestellt werden. Durch diese Einflußnahme auf die Geldverteilung hat die Geschäftsführung der Emsland-GmbH. eine sehr bedeutsame Führungsstellung.

Insgesamt hat so die Stadt Meppen durch einige ihrer Funktionen einen großen Einflußbereich. Sie beherrscht damit insbesondere den großstadtfernsten Bereich des Untersuchungsgebietes. Man könnte also wohl sagen, daß sie — wenigstens in bezug auf einige den Bedarfsträger unmittelbar berührende Funktionen — eine Großstadt zu ersetzen hat. Das gilt allerdings nicht für die Regierungsfunktionen, die in Osnabrück eigentlich ziemlich peripher im Regierungsbezirk liegen. Nicht zu übersehen ist die Konkurrenz von Lingen, das insbesondere als Ölzentrum einen bedeutenden Aufschwung erfahren hat. Eine Entscheidung, welcher Stadt endgültig die Führung im Emslande zufallen wird, könnte wohl erst fallen, wenn aus den Emslandkreisen eine neue, natürlichere Verwaltungseinheit geschaffen würde, wahrscheinlich zugunsten von Meppen. Die Emsland-GmbH gibt gewissermaßen den Modellfall dafür ab.

Daß Lingen's Einfluß nicht zu verachten ist, konnte ich in Haselünne erfahren; von dort fährt man außer nach Meppen auch nach Lingen; beide sind täglich durch Bus oder Triebwagen der Meppen-Haselünner Eisenbahn zu erreichen. Aber auch Münster und Osnabrück, die etwa gleichweit entfernt sind, werden von Haselünne aus aufgesucht. Dabei ist für Haselünne Osnabrück bei weitem wichtiger als Großhandelszentrum, insbesondere für die Belieferung der Industrie und des Gewerbes. Hingegen wird Münster neben Osnabrück als Einkaufsort für gelegentliche Großeinkäufe der Bevölkerung bevorzugt. Immerhin ist Haselünne stärker an Osnabrück gebunden als alle vorher von mir besuchten Orte; regelmäßige Autobusverbindung trägt dazu bei. Hier traf ich auch zum ersten Male Leute, die den Gedanken einer eventuellen politischen Verbindung mit Westfalen vorsichtig zurückwiesen. Man betonte mehrfach, daß man Oldenburg und Bremen ebensogern aufsuchen würde wie Osnabrück und Münster, wenn nur die Verkehrsverbindungen dorthin besser wären; einige Autofahrer führen öfter nach Bremen (Bundesstraße 213). Außerdem gehen häufig Saisonarbeiter nach Bremen und Hamburg. Die verwandtschaftlichen Beziehungen gehen ebenfalls außer nach Westfalen auch ins Oldenburgische. Hierbei ist allerdings die Beschränkung auf das katholische Oldenburger Münsterland bemerkenswert. Insgesamt ist so die Stellung von Haselünne und die Einstellung seiner Bewohner offenbar etwas labiler; jedoch überwiegen die Tendenzen nach dem Süden bzw. Südosten.

Einen kleinen selbständigen Einzugsbereich hat Haselünne durch Berufspendelverkehr, Markt, Mittelschule, eine kleinere Oberschule für Mädchen im Ursulinenkloster und eine landwirtschaftliche Berufsschule, die allerdings von Meppen aus geleitet wird. Im Textileinzelhandel herrschen ähnliche Verhältnisse wie bei Papenburg-Leer. Man sprach lobend von der Treue der Landkundschaft; aber der Kleinstädter aus Haselünne fährt für jedes größere Stück nach Meppen oder weiter. Nach Osten läßt sich der Einflußbereich schwer abgrenzen. Die Grenzgemeinden zum Verwaltungsbezirk Oldenburg werden z. T. von Lönigen aus mit speziellen Gütern versorgt. Das liegt nicht zuletzt an den unglücklichen Verkehrsverhältnissen. Wenn man von Haselünne nach Lönigen fahren will, muß man zweimal umsteigen, und zwar beide Male mit erheblicher Wartezeit. Die Triebwagen der Meppen-Haselünner Eisenbahn fahren nur bis Herzlake. Von dort bringt ein „Güterzug mit Personenwagen“

den Fahrgast nach dem „Grenzbahnhof“ Lewinghausen, wo er dann nach anderthalb Stunden durch einen ähnlichen Zug (ein Güterwagen ist mit Holzbänken, einem Kanonenofen und kleinen Fenstern hergerichtet) der Deutschen Bundesbahn abgeholt wird. Bis Essen, also bis zum Anschluß an die Hauptstrecke Osnabrück—Oldenburg, sind es drei Stationen. Auf jeder dieser Stationen muß man mit mindestens einer halben Stunde Rangieraufenthalt rechnen (erst müssen die Schweine verladen werden). Die alte Cloppenburg Bauernbahn stelle ich mir ähnlich vor.

Ich habe zunächst in Lönigen Station gemacht und von dort einen Abstecher nach Lastrup unternommen. In Lastrup traf ich — das einzige Mal im ganzen Oldenburger Münsterland — noch einmal Leute, die von einem politischen Bestreben nach Anschluß an Westfalen sprachen; nach der Begründung gefragt, konnten sie nur angeben, daß dort eben das Hauptabsatzgebiet für die Landwirtschaft liege. Damit war aber — ausgesprochen — das Ruhrgebiet gemeint, nicht an sich Westfalen. In der Frage der Schulpolitik erklärte man sich zwar auf mein Befragen solidarisch mit der emsländischen Bevölkerung, zeigte sich aber im übrigen unbeteiligt; das ist sehr verständlich, denn Oldenburg hat sich auch im Rahmen des Landes Niedersachsen die Freiheit, Konfessions-schulen zu unterhalten, zu wahren gewußt. Außerdem haben ja auch die Mittelschulen hier eine besondere Gestalt; sie sind teilweise mit Akademikern besetzt und fungieren als Zubringerschulen für die Oberstufen der höheren Schulen in Cloppenburg, Vechta und Oldenburg. Auch die Tatsache häufiger verwandtschaftlicher Beziehungen zwischen dem westfälischen und dem Oldenburger Münsterland ändert nichts daran, daß die „Münsterländer“ sich zuerst und vor allem als loyale Oldenburger fühlen — nicht als Niedersachsen!

Andererseits wird das Oldenburger Münsterland von seinen Bewohnern sehr stark als eine selbständige, geschlossene Einheit empfunden. Dabei ist Vechta, das bis 1917 die einzige höhere Schule in diesem Gebiet hatte, bis heute das geistig führende Zentrum geblieben. Dafür spricht die pädagogische Akademie, aber auch die bessere Zeitung, die „Oldenburger Volkszeitung“ mit einer Heimatbeilage „Der Münsterländer“, die auch im Kreise Cloppenburg Verbreitung gefunden hat, wogegen umgekehrt die in Cloppenburg erscheinende „Münsterländer Tageszeitung“ kaum in den Kreis Vechta eindringt. Die Ungunst der Schulverhältnisse konnte es früher bewirken, daß viele Lehrer und Geistliche im Kreis Cloppenburg aus Vechta kamen. Das wirkt noch bis heute nach. Umgekehrt hat Cloppenburg die größere wirtschaftliche Bedeutung. Es ist ein gut ausgestattetes Großhandels- und Einkaufszentrum und ein vielseitiges Marktzentrum. Zwischen diesem kräftigen Zentrum und dem alten Amtsvorort Lönigen liegen etwa auf dem halben Wege die Gemeinden Lindern und Lastrup. Von diesen hat Lastrup in jüngster Zeit eine gewisse Eigenständigkeit gewonnen. U. a. zeugen davon fünf kleinere Geschäfte mit Textilien, ein Krankenhaus und etwas Berufspendelverkehr infolge der Erdölgewinnung (bisher ca. 100 Arbeitskräfte) und eine Landmaschinenfabrik. Die Gemeinde Lindern ist erst vor wenigen Jahren wieder von Lastrup getrennt worden. Lindern hängt für den Einkauf mehr an Lönigen, Lastrup dagegen wendet sich in neuester Zeit mehr und mehr von Lönigen ab und Cloppenburg zu. Lönigen hat dafür

seinen Einfluß mehr nach Wachtum, Vinnen und Herssum ausgedehnt, also in den nordöstlichen Zipfel des Kreises Meppen. Wachtum hat früher auch kirchlich zu Lönigen gehört! Der Lebensmittelgroßhandel (Fa. Remmers) greift sogar noch weiter aus, teils in den Hümmling, teils auch in den nördlichen Kreis Bersenbrück; er bezieht seinerseits einen großen Teil seiner Ware aus Osnabrück, wo sich u. a. eine große Zahl von Auslieferungslagern befindet.

Von Lönigen aus fährt jeden Monat einmal ein Omnibus zum Theater nach Oldenburg; nach Osnabrück fährt man von hier praktisch nicht.

Für den eigenen Naheinzugsbereich wirken an mehreren Seiten schwer begehbar und heute noch wenig erschlossene Niederungsmoore als Begrenzung, so z. B. nach NW gegen den eigentlichen Hümmling die Niederung der Mittelradde und das Witte Moor, wodurch die genannten Gemeinden Wachtum, Vinnen und Herssum von Werlte getrennt und auf Lönigen hin orientiert werden; allerdings hat Werlte in neuester Zeit etwas gewonnen. Nach S und SW schneidet das Hahnenmoor den Einflußbereich ab. Hier gehört jenseits der Bezirksgrenze noch das evangelische Menslage zum Einflußbereich von Lönigen. Das gilt für den Einzelhandel, den Markt, die Arbeitsstätten und die beiden Mittelschulen. Die Löninger Industrie ist unbedeutend (Brauerei, Brennerei, Faßfabrik, Bürstenwarenfabrik und Schürzenfabrik). Ein Lehrer sagte sehr treffend, Lönigen sei ein bewußter Marktflecken.

Eigenartigerweise hat die Konfessionsgrenze gegen das evangelische nördliche Artland fast gar kein Gewicht. Das überrascht um so mehr, als man an sich in Lönigen wohl die Zugehörigkeit zur katholischen Konfession sehr betont, wofür nicht zuletzt die Konfessionsschulen sorgen. Die Mittelschule für Mädchen wird von Schwestern Unser Lieben Frauen betreut; die vorzügliche Kulturarbeit der St.-Ludgeri-Schule für Jungen zeigt ebenfalls ausgeprägt konfessionelle Tendenzen. Aber Menslage und die anderen Orte um das Hahnenmoor „gehören dazu“, und andererseits gehört der Männergesangverein Lönigen dem Artländer Sängerbund an, der betont evangelisch ist, — nicht dem Oldenburger. Man begründete es damit, daß der Artländer Sängerbund älter sei. So sind auch Mischehen und andere verwandtschaftliche und bekanntschaftliche Beziehungen nicht gerade selten.

Ich war nach diesen Erfahrungen sehr neugierig, wie man die Dinge auf der anderen Seite der Konfessionsgrenze wohl ansah, in Quakenbrück. Auf der Fahrt dorthin konnte ich noch einen Aufenthalt nehmen in Essen, um auch dort einiges zu erfragen. Durch dessen Lage an der Haupteisenbahnlinie ist dort die Neigung größer, die Großstädte zum Einkauf, Theaterbesuch usw. aufzusuchen. Oldenburg und Osnabrück sind ungefähr gleichweit entfernt und werden gleichermaßen aufgesucht. Das nächste mittelgroße Zentrum ist Quakenbrück, und es wird eindeutig gegenüber dem alten Amtshauptort Lönigen bevorzugt. Daß man dabei die Konfessionsgrenze überschreitet, spielt absolut keine Rolle. Nur für den Schulbesuch wird das verständlicherweise berücksichtigt; die Protestanten fahren nach Quakenbrück, die Katholiken nach Cloppenburg bzw. zur Mittelschule nach Lönigen.

Mein Besuch in Quakenbrück begann mit einer überraschenden Feststellung. Hier liest eine gewisse Gruppe als „Meinungszeitung“ und wegen des Unterhaltungsteils am Wochenende den „Weser-Kurier“ aus Bremen! An den übrigen Wochentagen ist diese Zeitung nicht zu haben; sie spielt hier also eine völlig andere Rolle als im Bremer Raum. Vergleichbares berichtet Hartke⁷⁾ aus Hessen. Meine Gespräche in Quakenbrück habe ich daraufhin immer mit einem Hinweis auf diese Tatsache begonnen, und ich hörte von mehreren Seiten, daß man in Quakenbrück heute noch nicht die Traditionen aus der Zeit der Hanse vergessen hat. Kurz vor meinem Besuch war Radio Bremen in Quakenbrück. Man bedauerte mehrmals, daß dieser Sender oft nur schlecht zu hören sei; mit guten Empfängern wird er häufig gehört.

Zum Theaterbesuch fahren regelmäßig Autobusse nach Bremen. Auch wirtschaftliche Beziehungen bestehen dorthin. Der Lebensmittelgroßhandel (drei Firmen), der bedeutender ist als der in Lönigen, hängt zum größeren Teil an Bremen, insbesondere aber der Weingroßhandel, der auf eine jahrhundertealte Tradition zurückgreifen kann. Man verhandelt von hier Importweine bis nach Köln. Mehrere Leute, mit denen ich sprach, waren sich durchaus der historischen Grundlagen dieser Bindungen bewußt, in denen die Brücken- und Grenzstadt heute noch steht.

Auch wird die Grenze von dieser Seite aus schärfer empfunden als von der katholischen oldenburgischen Seite aus. Viel trägt dazu die Tatsache bei, daß der Vorort Hengelage bereits auf oldenburgischem Boden liegt. In Hengelage liest man z. B. eine andere Zeitung, nämlich die „Münsterländer Tageszeitung“ wegen der amtlichen Nachrichten. Auf Grund eines Vertrages mit dem Bersenbrücker Kreisblatt dürfen beide im fremden Bereich keine Abonnenten werben. Übrigens liegt in Hengelage der größere der beiden Quakenbrücker Sportplätze (BV 04 Quakenbrück).

Die Funktionsbereiche des Einzelhandels und der Arbeitsstätten liegen verhältnismäßig eng; sie umfassen außer der Nordostecke des Kreises Bersenbrück noch einen kleinen Teil der benachbarten oldenburgischen Gemeinden. Allerdings kommen gelegentlich Käufer aus den nächstliegenden kleineren Zentren wie Essen und Badbergen, gelegentlich sogar Berge, Bippen, Fürstenau und Bersenbrück. Dazu trägt der Umstand bei, daß Quakenbrück die einzige höhere Schule im ganzen Kreis beherbergt. Nur aus dem südlichsten Teil des Kreises (Bramsche) fährt man statt dessen lieber nach Osnabrück. Umgekehrt ist für Quakenbrück natürlich Osnabrück das großstädtische Zentrum, das für den Einkauf größerer Stücke aufgesucht wird; denn die Entfernung ist doch geringer als nach Oldenburg oder Bremen. Von einer einseitigen Orientierung oder gar einem Zugehörigkeitsgefühl zu einer bestimmten Großstadt kann also wohl nicht die Rede sein. Man weiß sich eben vom Norden durch das dazwischenliegende katholische Münsterland abgetrennt.

In Cloppenburg hatte ich das Glück, daß mir der Oberkreisdirektor eine längere Unterredung gewährte. Leider hat sich nicht alles, was mir der erste Beamte seines Kreises sagte, bei den weiteren Befragungen bestätigt. Aber ich hatte wenigstens einen Überblick und hoffe, doch ins-

⁷⁾ Hartke, W., Die Zeitung als Funktion sozialgeographischer Verhältnisse im Rhein-Main-Gebiet. Rhein-Mainische Forschungen, Heft 32, Frankfurt 1952.

gesamt durch die weiteren Gespräche und Befragungen das richtige Bild bekommen zu haben.

Der Kreis Cloppenburg zerfällt sehr deutlich in drei „Wirtschaftsgebiete“, die den alten Ämtern entsprechen und jeweils dem alten Amtsvorort als zentralem Ort zugeordnet sind: Lönigen, Cloppenburg und Friesoythe. Dabei paßt die Gemeinde Garrel schlecht in dieses Schema, die ein selbständiges Wirtschaftsgebiet darstellt, im übrigen für den Einkauf größerer Stücke sowie kulturell teils nach Cloppenburg, teils nach Friesoythe orientiert ist. Immerhin darf man Garrel noch eindeutig zum Oldenburger Münsterland rechnen, wogegen das Amt Friesoythe als Kolonisationsgebiet eine Sonderstellung einnimmt, obwohl seine alten Siedlungen doch nach Volkstum und Konfession dazugehören. Aber das Saterland und Barssel fallen aus dem Rahmen. Ich wurde darauf aufmerksam gemacht, daß diese Ausnahmestellung sich in einem eigenen Dialekt bemerkbar macht. Näheres kann ich darüber nicht aussagen. Auch hier aber wie schon an verschiedenen anderen Stellen geben die Zeitungen Hinweise. Im Saterland wird neben der Münsterländer Tageszeitung eine friesische Heimatzeitung gelesen, der „General-Anzeiger“ mit den Untertiteln „Fehntjer Blatt / Anzeiger für das Oberledingerland, Saterland und benachbarte Gebiete“. Diese Zeitung erscheint in Westrhaudeferh und hat in Idafehn noch erhebliche Verbreitung. Im alten Saterland tritt sie nur noch in geringerer Anzahl auf, z. B. also in Scharrel und Strücklingen. Ähnliche Beziehungen gelten für den Einkauf. Von Idafehn hat man nicht weit bis Westrhaudeferh; gleiche soziographisch-wirtschaftliche Struktur ist wohl hier der stärkste bindende Faktor. Man hat es auf beiden Seiten der Grenze mit den gleichen Problemen der Moorkolonisation zu tun. Allerdings sind Elisabethfehn und Barsselermoor trotzdem neben Barssel selbst mehr unmittelbar auf Oldenburg ausgerichtet bzw. durch ihre Torfindustrie auf das ähnlich strukturierte Edeweicht mit Edewechterdamm. Das Bewußtsein von der nahen Grenze ist hier gar nicht so verbreitet wie etwa in Aschendorf, und das mit Recht; denn die Kolonisten sind zu einem großen Teil protestantische Friesen. Die Statistik zeigt für die Gemeinde Ramsloh 26 % Protestanten (gegen 14 % in Aschendorf), für Barssel 27 %, für Strücklingen sogar 47 % und für Altenoythe 51,5 % Protestanten; dabei dürfte besonders Idafehn ins Gewicht fallen, das zur Großgemeinde Strücklingen gehört und z. T. erst in den Zwanziger Jahren mit Friesen aufgesiedelt worden ist. Es sei an dieser Stelle daran erinnert, daß „Gemeinde“ im Oldenburgischen etwas völlig anderes bedeutet als im übrigen Niedersachsen. Es handelt sich hier um größere Verwaltungseinheiten mit manchmal über 15 000 Einwohnern und Dutzenden von Ortschaften, die eine vollausgebaute, differenzierte Verwaltung haben. Den Gemeinden anderer Regierungsbezirke entspricht in Oldenburg die Bauerschaft mit einem ehrenamtlichen Direktor.

Insgesamt ist nach allem, was ich beobachten konnte, die Grenze im Bereich des Saterlandes nicht so scharf. Vielleicht wirkt dabei mit, daß sich im Norden (Ammerland) zwischen die Westfalen und die Friesen noch die Engern schieben. Hierdurch ist es mitbedingend, daß die Dialektgrenze nicht mit der Konfessionsgrenze zusammenfällt, was ja im Emslande weitgehend zutrifft, abgesehen von lokalen Ausnahmen (Brual).

Wegen der genannten Kolonisationsgebiete ist der Landkreis Cloppenburg an der Emsland-GmbH beteiligt. Auch darin bekundet sich die Sonderstellung des alten Amtes Friesoythe. Im Kernraum, d. h. im Amte Cloppenburg, spricht man wieder mehr von „Altwestfalen“ und von den landwirtschaftlichen Beziehungen zum Ruhrgebiet. Sogar Frischmilch wird neuerdings von hier nach Gelsenkirchen geliefert. 30—35 % der Milchprodukte werden von der „Butterzentrale“ in Oldenburg abgenommen.

Der Aufschwung des Cloppenburger Ferkelmarktes wurde schon erwähnt; in der gleichen Zeit ist allerdings der Großviehmarkt auch hier etwas zurückgegangen, und zwar zugunsten von Lingen. Immerhin bleiben die Zuchtviehauktionen bedeutend, die monatlich hier durch die Oldenburger Herdbuchgesellschaft vorgenommen werden.

Als Einkaufsort hat Cloppenburg eine erstaunlich günstige Entwicklung genommen; obwohl diese hier später einsetzte als in Quakenbrück und Vechta, ist heute Cloppenburg viel lebhafter, was man schon dem Straßenbild anmerkt. Noch vor sechzig Jahren, d. h. kurz vor der Jahrhundertwende, gab es in der Ackerbürgerstadt Cloppenburg erst ein einziges Schaufenster; heute ist die Ausstattung für den Ort, der durch die Kreisbehörden und durch das Museumsdorf viele Menschen anzieht, vielseitig und gut. Wenn man mir in einem Geschäft sagte, die Landkundschaft sei hier „treuer“ als z. B. in Delmenhorst, so mag das richtig beobachtet sein; es ist aber zu beachten, daß Delmenhorst kreisfrei ist, Cloppenburg hingegen auch die für jene Landkundschaft zuständigen Behörden beherbergt. Andererseits wurde mir mehrmals bestätigt, daß Beamte und Akademiker im Kreis oftmals die Fahrt nach Vechta vorziehen. Den Grund nannte ich schon früher: Vechta ist bis heute das geistige Zentrum, das zumindest in der älteren Generation den größeren Teil der Akademiker für beide Kreise stellte. Allerdings ist Cloppenburg heute mit Erfolg an der Arbeit, um sich auch kulturell eine stärkere Stellung zu verschaffen. Die Gemeinschaft „Freunde der Kunst“ organisiert Theateraufführungen und Konzerte (u. a. Wiener Philharmoniker). Die höhere Schule (seit 1917) wurde schon genannt.

Nicht unwesentlich ist die mit dieser Entwicklung parallellaufende und sie zugleich mitbedingende soziologische Umschichtung, die in Cloppenburg fast aus dem Nichts eine breite bürgerliche Mittelschicht geschaffen hat, in der — im Gegensatz zum Emsland — neben den betont kirchlichen auch liberalen Tendenzen leben. Hierzu gehört auch der Facharbeiterstamm der kleinen Industrie, u. a. der Fahrradwerke Kalkhoff, zu dem einige Pendler aus etwa 12 km Umkreis stoßen. Das ist zugleich der unmittelbare Einzugsbereich für den Handel, wenn auch der Einfluß — in Konkurrenz mit Lönningen und Friesoythe — im ganzen Kreis spürbar ist, Barssel und Elisabethfehn ausgenommen, die unmittelbar nach Oldenburg tendieren. Dafür gehört andererseits ein Teil des Hümmling, wie bereits erwähnt, zum Einflußbereich von Cloppenburg.

Auch Friesoythes Einfluß über die Grenze hinweg wurde mir an Ort und Stelle bestätigt. Allerdings bezeichnete man die Angabe (in Sögel), auch Lorup gehöre dazu, als übertrieben. Immerhin ist Lorup Endstation einer Buslinie nach Oldenburg über Friesoythe. Sicher gehören zu Friesoythes Einflußbereich Neu-Lorup, Hilkenbrook, Neu-Geh-

lenberg und Neu-Vrees, ferner Esterwegen, das aber schon ebensogute Verbindung nach Papenburg hat. Die unmittelbaren Bindungen an Oldenburg sind auch in Friesoythe bereits stärker als etwa in Cloppenburg. Umgekehrt hat der Friesoyther Landhandel noch Abnehmer in Edewecht, jedoch nicht die Eisenwarenabteilung der gleichen Firma (Fa. Haßkamp mit Kunstdünger, Holz, Futtermitteln, Geräten, Baubeschlägen usw.). In dieser Branche beherrschen fahrende Händler aus Oldenburg sogar das Saterland, das sonst doch viel in Friesoythe kauft.

Auffallend war die Vielseitigkeit, Beweglichkeit und Aufgeschlossenheit der Menschen, denen ich in Friesoythe begegnet bin. Sie sind auch nicht geneigt, etwa in politischer Hinsicht einfach einen „Standpunkt“ zu vertreten, und sind deshalb nicht so einseitig festgelegt wie die Aschendorfer.

Der fahrende Einzelhandel spielt eine noch größere Rolle im Raum südlich Oldenburg, also z. B. in den Großgemeinden Wardenburg und Großenkneten. Wie schon in den Geestgebieten um Cloppenburg und Lönningen, nur noch ausgeprägter, haben wir es hier mit einem Streusiedlungsgebiet zu tun, das für den fahrenden Handel geradezu ein ideales Wirkungsfeld darstellt; da er neuerdings mit modernen motorisierten Fahrzeugen auftritt, kann er sich bequem in der Großstadt lokalisieren, also in diesem Falle in Oldenburg. Meist sind es die Stadtrandgeschäfte, eine Erscheinung, die auch in Delmenhorst zu beobachten ist. Der Stadtrand ist nämlich bei beiden Städten — noch mehr bei Delmenhorst als bei Oldenburg — so aufgelockert, daß der einzelne Laden einen nach der Personenzahl zu geringen „Fußgängereinzugsbereich“ hat, und wer sich ohnehin aufs Rad oder den Omnibus setzen muß, fährt meist lieber zur Innenstadt. Diese Läden — Gemischtwaren und verschiedene Einzelbranchen — finden den fehlenden Rest ihrer Existenzgrundlage im Überlandhandel. Übrigens beginnt in Großenkneten gleichzeitig der Bereich, in dem diese Händler mit der Konkurrenz des Warenhauses von Karstadt aus Bremen zu rechnen haben. Im übrigen ist der ganze Bereich von Wardenburg und Großenkneten in allen Funktionen, die nicht am Ort erfüllt werden können, auf Oldenburg ausgerichtet. Der Raum Bremen-Delmenhorst spielt nur eine sehr geringe Rolle. Das liegt vor allem an der mangelhaften Verkehrsverbindung, die aber ihrerseits vielleicht durch mangelndes Verkehrsbedürfnis erklärt werden kann. Nur der Handel mit Baumaterial macht eine nennenswerte Ausnahme. Außerdem fahren häufiger junge Leute zum Wochenende in die Großstadt Bremen, meistens mit Motorrädern. Als kulturelle Zentren (Theater, Konzerte, Vorträge etc.) werden Bremen und Oldenburg gleichwertig gesehen, aber wenig aufgesucht.

Im übrigen greifen andere Bereiche nur randlich in die Gemeinde Großenkneten über, u. a. Lebensmittelgroßhandel aus Delmenhorst; die Bauerschaft Steinloge, die an der Bundesstraße 213 liegt, blickt für Mittelschule und Einkaufsmöglichkeiten zum nahen Wildeshausen.

In Großenkneten fand ich kaum jemand, dem die Nähe der Konfessionsgrenze im Süden wirklich bewußt war. Man erwähnte nur auf meine Frage, daß vereinzelt katholische Kinder (meist aus Flüchtlingsfamilien) nach Cloppenburg zur höheren Schule fahren. In der Gemeinde wohnen etwa 15 % Katholiken. In der Grenzbauerschaft Ahlhorn ist

allerdings der Anteil etwas größer. Hier war es jedoch besonders schwer, etwas über die Zusammenhänge zu erfahren, die mich interessierten. Die Leute, mit denen ich sprach, waren mit einer Ausnahme sehr schwerfällig, und ich hatte den Eindruck, daß sie stets ja sagten, wenn ich direkt fragte. So kam es zu Widersprüchen. Die Aussage beispielsweise, daß man zur höheren Schule nach Cloppenburg fahre, kaum nach Oldenburg, wurde eine Stunde später durch den Augenschein widerlegt, als ich nämlich kurz nacheinander die beiden Züge mit den heimkehrenden Schulkindern aus Oldenburg und Cloppenburg einlaufen sah. Ich schätzte etwa vier- bis fünfmal so viele Schulpendingler nach dem entfernteren Oldenburg als nach Cloppenburg, was etwa der konfessionellen Zusammensetzung entspricht. Trotz solcher Widersprüche in den Aussagen konnte ich doch folgendes Interessante herauschälen. Über den Einkauf von Textilien hatte man in Großenkneten gesagt, daß man lieber nach Ahlhorn fahre; dort seien bessere Geschäfte. Diese besseren Geschäfte habe ich in Ahlhorn vergeblich gesucht; hier aber sagte man umgekehrt mit der gleichen Begründung, man fahre lieber nach Großenkneten. Der wahre Grund liegt auf der Hand und wurde mir schon in Papenburg genannt. Man möchte eben nichts kaufen, was die Nachbarin schon vorher im Fenster gesehen hat und fährt lieber in den Nachbarort. Will man aber einmal ein besseres Stück haben, so sucht man natürlich die größere Auswahl! Von Ahlhorn aus sind nun Oldenburg (28 km), Cloppenburg (14 km) und Vechta (20 km) mit Bahn oder Bus bequem zu erreichen, wogegen nach Wildeshausen (15 km) auf der Bundesstraße 213 keine öffentlichen Verkehrsmittel fahren. Trotzdem wird von den alteingesessenen Ahlhornern Wildeshausen bevorzugt, weil Mutter und Großmutter auch schon zum Einkaufen dorthin gefahren sind. Woran das liegt, ist schwer zu ergründen. Es mag sein, daß man nicht gern über die Konfessionsgrenze fährt. Aber bewußt ist dieser Zusammenhang sicher nicht mehr; denn meist kauft man in Wildeshausen bei der katholischen Firma Leffers! Vielleicht wirkt auch nur die frühere Zugehörigkeit der Großgemeinde Großenkneten zum alten Amte Wildeshausen hierin nach.

Das Bewußtsein von der nahen Konfessionsgrenze ist jedenfalls im katholischen Vechta viel ausgeprägter. Die Betonung des Begriffs „Diapora“ in der katholischen Kirche mag dabei eine Rolle spielen. Aber man kann auch hier nicht von einer Tendenz nach Westfalen oder einem stärkeren Zugehörigkeitsgefühl dorthin sprechen. Der Vechtaer ist primär Oldenburger, nicht Niedersachse, und fühlt sich nur durch die Konfession dem westfälischen Münsterland nahe. Allerdings gehen zahlreiche verwandtschaftliche Bande nach Osnabrück, und von Vechta aus immerhin offenbar mehr nach Münster als von Cloppenburg aus; ganz sicher trifft das in besonders starkem Maße für den südlichsten Teil des Kreises zu, etwa für die Gemeinden Damme, Neuenkirchen und Steinfeld, die auch im Ganzen stärker nach Süden orientiert sind. So werden z. B. der Landhandel und der Lebensmittelgroßhandel hierfür unmittelbar von Osnabrück aus betrieben. Der Vechtaer Großhandel dagegen beliefert das ganze übrige Münsterland in Konkurrenz mit dem Cloppenburger.

Als Einkaufsort schien mir Vechta etwas hinter Cloppenburg zurückgeblieben zu sein; allerdings entstand gerade der Neubau eines größeren Textilkaufhauses am Bremer Tor. Es ist zu bedenken, daß Vechta recht

nahe eine kräftige Konkurrenz hat, nämlich in dem Industrieort Lohne. Andererseits verschafft die Industrie in Lohne dem Kreis Vechta ein gewisses Übergewicht gegenüber dem Kreis Cloppenburg, z. B. in der Anfertigung von landwirtschaftlichen Geräten.

Will man den Kreis Vechta in ähnlicher Weise in Wirtschaftsgebiete aufgliedern, wie das beim Kreis Cloppenburg geschehen ist, so stößt das auf Schwierigkeiten; es gibt keine so bedeutenden Nebenzentren wie Lönningen und Friesoythe, aber eine Anzahl etwas kleinere. Der Südteil fällt, wie erwähnt, ganz heraus, ähnlich wie Barssel aus dem Rahmen des Amtes Friesoythe herausfällt. Im übrigen Bereiche haben Lohne, Dinklage, Visbek und Goldenstedt einigen Einfluß, ein wenig auch von außen Diepholz und Wildeshausen. Andererseits fahren oft Diepholzer Frauen nach Vechta zum Einkauf.

In der Großgemeinde Wildeshausen haben wir wieder einen interessanten Grenzraum vor uns. Die Stadt Wildeshausen selbst ist wegen der besseren Bahn- und Busverbindungen mehr nach Bremen als nach Oldenburg orientiert. Bremen ist das kulturelle Zentrum. Für einige andere Funktionen schiebt sich Delmenhorst dazwischen. Allerdings wird das Theater in Oldenburg durch eine Reihe von Leuten dem in Bremen vorgezogen. Hierbei hatte man kritisch ausgewählt und lehnte den damaligen Bremer Intendanten ab. Der eigene Einzugsbereich greift etwas in das hannoversche Amt Harpstedt (Colnrade, Beckstedt, Simmerhausen, Mahlstedt) hinüber, z. B. mit dem Bankverkehr, den Getreideverladungen, den Landwirtschaftlichen Genossenschaften, den Arbeitsplätzen und dem Markt. Auch die Mittelschule zieht aus diesem Bereich ihre Schüler, die „Zubringerklassen“ dieser Schule gestatten den späteren Übergang auf die höheren Schulen in Vechta und Delmenhorst, die beide etwa gleich weit entfernt sind. Die Auswahl wird offenbar nicht nur nach der Konfession getroffen. Allerdings ist die Durchmischung hier auch stärker. Z. B. wohnen in der Bauerschaft Kleinenkneten über 30 % Katholiken, und zwar nicht erst durch den Flüchtlingszustrom.

Auch hier ist die Tatsache, daß die Stadtgemeinde Wildeshausen, die doch zum Landkreis Oldenburg gehört, ein eigenes Wirtschaftsgebiet mit einem gewissen Selbständigkeitsbewußtsein bildet, aus den Zeitungen abzulesen. Es gibt eine „Wildeshauser Zeitung“, die aber stärker und besser lebensfähig ist als etwa das „Hümmlinger Kreisblatt“, da sie die Unterstützung der Gemeinde hat. Alle amtlichen Nachrichten der Stadtgemeinde erscheinen in der „Wildeshauser Zeitung“, die deshalb im Bereich der Großgemeinde dominiert. Darüber hinaus hat sie eine geringe Verbreitung im alten Amt gefunden. Umgekehrt wird auch die größere Oldenburger „Nordwest-Zeitung“ in Wildeshausen gelesen; aber auch die beiden Bremer Tageszeitungen „Bremer Nachrichten“ und „Weser-Kurier“ tauchen hier auf, und zwar jetzt täglich, nicht mehr nur sonntags wie in Quakenbrück. Schließlich wird vereinzelt das Delmenhorster Kreisblatt gelesen.

So ist hier wieder die Orientierung nach Norden recht stark. Hier hängt es jedoch weniger mit historischen Gründen oder mit der Konfessionsgrenze zusammen. Vielmehr wirkt auf Wildeshausen bereits die Stadt Bremen mit erheblicher Kraft. Ein geringeres Hinübergreifen dieses Einflusses über die Grenze ist nicht zu leugnen. Das ist nicht nur in

den angrenzenden Gemeinden des Nachbarkreises spürbar, sondern auch in Vechta selbst. Der Großhandel zum Beispiel wird in diesem ganzen Bereich bis Lohne einschließlich mehr von Bremen als von Osnabrück aus beliefert.

Mit dem Besuch von Wildeshausen schloß die Orientierungsfahrt. Der gewonnene Überblick läßt als solcher nur drei wichtige Fragen offen:

1. Bleibt der Hauptgrenzsaum auch weiter ostwärts so ausgeprägt, wie er im Untersuchungsgebiet ist?
2. Welche Teile des Kreises Bersenbrück zeigen Bindungen an Bremen derart, wie sie in Quakenbrück zu erkennen sind?
3. Wie verhalten sich die evangelischen Bevölkerungsteile im Kreise Grafschaft Bentheim?

Ich möchte versuchen, auch diese Fragen andeutungsweise zu beantworten, wozu mir einige Hinweise zur Verfügung stehen. Doch haben die folgenden kurzen Ausführungen einen geringeren Grad an Sicherheit als das bisher Gesagte.

Zu 1: In dem rein evangelischen Kreis Grafschaft Hoya herrscht eindeutig der Einfluß von Bremen, und zwar fast ausschließlich ohne Vermittlung von Delmenhorst. Nur einige kleine Grenzgemeinden machen eine Ausnahme, wobei die soziologische Differenzierung der Einflußbereiche im Raume des Amtes Harpstedt zu beachten ist. Die alteingesessenen Bauern schauen nach Delmenhorst, Arbeiter und Heimatvertriebene nur noch nach Bremen. Auch Sulingen ist noch nach Bremen großräumig orientiert. Ungewiß ist nur die Stellung von Diepholz, das in seiner ausgeprägten Eigenständigkeit vielleicht mit Meppen verglichen werden kann. Der westfälische Kreis Lübbecke übt keine so große Anziehungskraft aus wie das entferntere Osnabrück, das die Südwestecke des Kreises Grafschaft Diepholz bedient. Der Einflußbereich von Diepholz wird etwa durch Lembruch, Wagenfeld, Barnstorf und die Kreisgrenze im Westen angegeben, wobei zu bemerken ist, daß von Barnstorf und Wagenfeld zahlreiche Beziehungen nach Bremen bestehen, z. B. durch Beschickung des Großmarktes. Es bleibt als sicher festzuhalten, daß hier der Hauptgrenzsaum weit nach Süden zurücktritt und sich fast der Landesgrenze anschließt. Konfessionelle und historische Bindungen weisen die Grafschaften dem evangelischen Norden zu. Aus dem gesamten Raum erscheinen Lokalnachrichten in den bremischen Tageszeitungen, auch noch aus Diepholz.

Zu 2: Hier dürfte es sich um die evangelische Exklave in der Nordhälfte des Kreises handeln, vielleicht sogar um Quakenbrück allein. Ganz sicher aber ist hier Osnabrück das dominierende geistige Führungszentrum, nicht Münster, das auch in den katholischen Teilen dieses Kreises nicht so anerkannt wird wie im nördlich anschließenden Oldenburger Münsterland.

Zu 3: Der Raum um Bentheim und Schüttorf hat historische Beziehungen zu Burgsteinfurt und deshalb eine starke innere Bindung an das westfälische Münsterland, die Bestand haben kann, weil auch die wirtschaftliche und soziologische Struktur auf beiden Seiten verwandt ist. Das kann auch noch für die Stadt Nordhorn mit ihrer starken katholi-

schen Gemeinde gelten, sowie für die ebenfalls mehr katholischen Gemeinden an der östlichen Kreisgrenze (Adorf, Wietmarschen, Engden, Drievörden). Über die Einstellung und wirtschaftlich-kulturelle Ausrichtung der evangelischen Bevölkerung im Raume Neuenhaus-Emlichheim (Niedergrafschaft) kann ich nichts aussagen.

Im Großen ergibt sich damit nach der Erkundungsfahrt folgendes Bild (Beilage 1). Die Wirksamkeit der historischen Konfessionsgrenze ist nicht zu leugnen; jedoch wirkt sie in den einzelnen Bereichen verschieden stark. Von einer eindeutigen Tendenz des gesamten Bereiches südlich dieser Grenze nach Westfalen im Sinne eines Zugehörigkeitsgefühls kann jedoch nicht die Rede sein. Vielmehr bestehen hier Unterschiede, die durch die verschiedene politische Zugehörigkeit (Bezirk Oldenburg oder Osnabrück) und verschiedene Intensität der verwandtschaftlichen oder bekanntschaftlichen Bindungen zum westfälischen Münsterlande bedingt sind. Außerdem darf man sagen, daß überall dort, wo südlich der Hauptgrenze die Bevölkerung fast rein katholisch ist (Aschendorf, Vechta), das Bewußtsein von der Grenze und dadurch von der Zugehörigkeit zum historischen kulturellen Kernraum stärker ist als in mehr durchmischten Grenzgebieten (z. B. Friesoythe). Die stärkste Tendenz nach Westfalen zeigen der Altkreis Aschendorf, das südliche Drittel des Kreises Vechta und der von mir nicht untersuchte Kreis Lingen. Fast indifferent ist der Altkreis Hümmling. Loyal oldenburgisch und trotzdem münsterländisch im tieferen Sinne sind der Kreis Cloppenburg und der größte Teil des Kreises Vechta. Der Raum um Meppen ist sehr selbständig mit schwacher Tendenz nach Westfalen. Die Osthälfte dieses Kreises (Haselünne) und der Kreis Bersenbrück tendieren stark nach Osnabrück, das im übrigen die Kreise Osnabrück-Land, Melle und Wittlage weitgehend an sich bindet, mit Ausnahme der Teile, die in die Westfälische Bucht hineinragen, sowie wahrscheinlich mit Ausnahme des östlichsten Teiles (zu Bielefeld-Herford). Weiter östlich reicht das Feld der Stadt Bremen bis an die Landesgrenze von Westfalen heran und schließt damit auch das Untersuchungsgebiet sinnvoll nach Osten ab.

2. Amtliche Unterlagen über zentrale Orte und Einrichtungen

(Beilage 2)

Herkunft, Vollständigkeit und Zuverlässigkeit des Materials. Das Niedersächsische Amt für Landesplanung und Statistik hat erstmals in den Jahren 1947/48 festgelegt, welche Orte bei der weiteren Planungsarbeit als zentrale Orte angesehen werden sollten und dabei diese zentralen Orte unter Berücksichtigung ihrer Entwicklungsmöglichkeiten in vier Ordnungen eingestuft. Das Ergebnis der damaligen Erhebungen wurde im Entwicklungsplan III des Landesraumordnungsplanes niedergelegt. Wichtigste Grundlage war die Erfahrung und vorzügliche Landeskenntnis der Bezirksplaner. Angesichts der Fülle der Aufgaben, die die Landesplanung in den ersten Nachkriegsjahren zu bewältigen hatte, mußten diese Festsetzungen, die nur auf Grund von Bereisungen des jeweiligen Bezirks erfolgt waren, zunächst genügen. Daß sie für die Dauer unzureichend waren, insbesondere stellenweise durch die rasche Wirtschaftsentwicklung nach der Währungsreform überholt wurden, gab schließlich den Anlaß für eine gründliche „Überprüfung der zentralen Orte“ im Jahre 1952. Ein Formblatt wurde ausgearbeitet, das die Bezirksplaner den 1948 ausgewählten zentralen Orten und auch solchen Gemeinden zuschickten, die evtl. inzwischen zentrale Funktionen übernommen hatten.

Im Verwaltungsbezirk Oldenburg mußte man wegen der dort vorherrschenden Großgemeinden anders vorgehen. Zwar versandte man die gleichen Fragebogen, versuchte aber außerdem, durch Rückfrage bei den Gemeindeverwaltungen sämtliche zentralen Einrichtungen zu erfassen, also auch in den Orten, die nicht als zentrale Orte eingestuft waren. Das so zusammengetragene Material über zentrale Einrichtungen und z. T. auch über einige Funktionsbereiche stand mir in Oldenburg zur Verfügung. Wenn dieses Material auch nicht in allen Punkten voll zuverlässig ist, wie ich durch einige Stichproben feststellen konnte, so darf man doch wohl annehmen, daß der Gesamteindruck nicht wesentlich getrübt wird. Ich habe zur Ergänzung noch einige andere Quellen herangezogen, und zwar durch Befragung leitender Behörden und Einblicknahme in Karteien. Ich erhielt in Oldenburg bereitwillig Auskunft beim Landgericht, bei der Handwerkskammer, bei der Industrie- und Handelskammer, beim Polizeipräsidium, bei der Oldenburgischen Landesbank und der Landessparkasse, bei der Gewerbeaufsichtsbehörde (Marktauf-sicht) sowie in Bremen beim Landesarbeitsamt (über Berufspendler nach Bremen). Damit ist zwar keine Vollständigkeit erreicht worden, insgesamt läßt sich jedoch aus dem gewonnenen Material die Struktur und Verteilung der zentralen Einrichtungen im oldenburgischen Teil meines Arbeitsgebietes mit einer brauchbaren Genauigkeit ablesen; auch ist damit eine gute Grundlage gegeben, um weitere Arbeitsmöglichkeiten zu erörtern.

Viel ungünstiger lagen die Verhältnisse im Regierungsbezirk Osnabrück. Allgemein waren die Behörden schwerer zugänglich, und auch das Material war nicht so ergiebig wie in Oldenburg. Es gab keine Zweitschriften von den Fragebogen zur „Überprüfung der zentralen Orte“; ich habe die Originale später in Hannover eingesehen. Lediglich der begleitende Briefwechsel, den ich in Oldenburg noch nicht gesehen hatte,

war mir zugänglich. Er war so aufschlußreich, daß es lohnt, ihn näher zu betrachten.

Für eine Kartierung der einzelnen Kategorien zentraler Einrichtungen — entsprechend etwa den Kartierungen, wie sie für den Regierungsbezirk Münster im Geographischen Institut der Universität Münster vorgenommen wurden — ist das Material zu uneinheitlich und fragmentarisch. Ich habe daher versucht, aus dem tabellarischen Material Auszüge zu machen, die es gestatten, Typen und Größenordnungen zentraler Orte einmal von der Ausstattung her zu fassen. Darüber soll weiter unten berichtet werden, unter Beifügung einer von mir entworfenen Karte (Beilage 2). Zunächst sei über die „Randbemerkungen“ der Landesplanung, Bezirk Osnabrück, referiert. Neben dem Gewinn an sachlichen Erkenntnissen ist damit Einblick gegeben in die Methoden, mit denen die niedersächsische Landesplanung das Problem der zentralen Orte anpackt. Man muß wissen, daß bei der Klassifikation der zentralen Orte und bei der Behandlung der Einzelfälle Erfahrung und Ortskenntnis eine viel größere Rolle spielen als die exakte Grundlegung durch Reduktion auf meßbare Größen, durch die allein Vergleichbarkeit gewährleistet wäre. Immerhin hat man diesen Mangel erkannt und bei der „Überprüfung“ im Jahre 1952 einen brauchbaren Kompromiß angestrebt.

Als Grundlage für die Einordnung der zentralen Orte in Stufen wurde 1947 vorgeschlagen, vier „Ordnungen“ zu schaffen. Dabei sind „zentrale Orte IV. Ordnung“ die kleinsten, entsprechend etwa Christallers „hilfszentralen Orten“. In der II. Ordnung stehen die größeren, voll ausgestatteten Kreisstädte; die III. Ordnung liefert die notwendige Zwischenstufe; zentrale Orte I. Ordnung haben eine regionale Führungsstellung und sind im allgemeinen Großstädte. Diese Einteilung ist bewußt von der „Landesebene“ aus beurteilt, von der bei allen Befragungen, die ich unternehmen mußte, um eine Erklärung für die genannte Einteilung zu bekommen, die Rede war. Ich muß zugeben, daß sich diese rein nach der Erfahrung vorgenommene Einteilung im Untersuchungsgebiet durchaus bewährt hat. Allerdings ist dabei vorausgesetzt, daß man die zentralen Orte nach ihrer Größe und Bedeutung durch irgendeine Bewertung in eine lineare Skala einordnen kann. Diese Voraussetzung ist für genaueres Arbeiten besonders in Gebieten mit unterschiedlicher wirtschaftlicher oder soziologischer Struktur nicht haltbar, wie ich in meiner Staatsexamensarbeit über die Stadt Delmenhorst gezeigt habe.⁸⁾ Die Klassifikation genügt also nur für Übersichtsarbeiten in Gebieten mit relativ gleichartiger Struktur und ist mehr eine Notlösung, die ihren Wert eigentlich der guten Landeskenntnis der Bezirks- bzw. Kreisplaner verdankt. Vermutlich würde ein gründlicher Vergleich der Klassifikation im Verwaltungsbezirk Oldenburg und im Regierungsbezirk Hannover oder Hildesheim die Schwächen der grundsätzlichen Auffassung zu Tage fördern. Außerdem sind für die Bearbeitung größerer Räume auch bei einem Festhalten an der reinen quantitativen Bestimmung weitere Ordnungsstufen erforderlich, für die sich bei der vorliegenden Bezeichnungsweise nur schwer weitere passende Bezeichnungen finden lassen. Das Niedersächsische Amt für Landesplanung und Statistik bezeichnet z. B. Hannover, Bremen und Hamburg als Sonderklasse.

⁸⁾ Probleme der modernen Stadtgeographie, erläutert an der Stadt Delmenhorst, Ms. Münster 1954, S. 66 u. a.

Die Akten der Landesplanung sagen zum Problem der Klassifikation folgendes: 9)

Erläuterungen zum Formblatt

1947/48 wurden die zentralen Orte Niedersachsens festgelegt und entsprechend ihren Entwicklungsmöglichkeiten eingestuft. Es zeigte sich, daß damals der Ermessensspielraum für Wertung und Einstufung zu groß war. „Die Suche nach einheitlichen Maßstäben, mit denen zentrale Orte gemessen und gegeneinander abgewogen werden können, führt leider zu der Erkenntnis, daß zwar allgemeine Definitionen dafür vorhanden sind, welche über seinen Standort hinausgreifenden Funktionen ein zentraler Ort zu erfüllen hat, daß es aber bisher nicht gelungen ist, die Zentralität bzw. das räumliche Einflußnehmen von zentralen Orten auf ihre Umgebung mathematisch exakt zu fassen. Demgegenüber steht die Tatsache, daß für die Praxis der Landesplanung eine klare Festlegung und Ordnung der augenblicklichen und der anzustrebenden Zentralität der Orte von entscheidender Wichtigkeit ist.“

Das ausgearbeitete Formblatt will dieses Ziel dadurch erreichen, daß es 1. alle zentralen Einrichtungen der zu überprüfenden Orte erfaßt und wertet, und daß es 2. diejenigen Daten soziologischer, wirtschaftlicher und verkehrsmäßiger Art ergänzend heranzieht, die geeignet erscheinen, den „Grund der Zentralität eines Ortes mitzubestimmen“. . . . „So ist in möglichster Annäherung an die tatsächlichen Verhältnisse festzustellen, ob ein Ort z. Z. als zentraler Ort 1., 2., 3. oder 4. Ordnung anzusehen ist bzw. seine Ordnungsstufe in Zukunft ändern soll.“ Bei diesen Erläuterungen wird das Ordnungsschema als selbstverständlich richtig vorausgesetzt. Zum Formblatt selbst wird noch bemerkt, daß bei der Festlegung des Gemeindetyps die fünfzehnteilige Klassifizierung der Gemeindetypenkarte von Niedersachsen benutzt werden soll, daß als Einflußgebiet nur das unmittelbare, mit täglicher oder mindestens wöchentlicher Besucherfrequenz gilt, daß als Besonderheiten die Eigenschaften als Kurorte, Bäder, Ausflugsziele, Sommerfrischen, Wintersportgelegenheiten, Wallfahrtsorte etc. aufgeführt werden sollen, sowie bemerkenswerte Sehenswürdigkeiten. Da auch Industrie, Handwerk, Sozialstruktur und Verkehrslage berücksichtigt sind, werden also im Formblatt außer zentralen Einrichtungen und Zentralitätseigenschaften auch manche die Zentralität steigernde und steuernde Faktoren berücksichtigt. Demgemäß ist an zwei Stellen auf dem Formblatt eine Einstufung gefordert, eine erste nach den Einrichtungen allein und eine zweite unter Berücksichtigung aller auf der Rückseite wiedergegebenen Angaben. Ich habe allerdings keinen Fall entdeckt, bei dem die Einbeziehung der zweiten Seite des Formblattes die Bewertung nach den Einrichtungen allein verändert hätte.

Höher- oder TieferEinstufungen gegenüber 1948 sollten auf Anlagen begründet werden. Für den Regierungsbezirk Osnabrück sind ausführliche Begründungen auch schon bei der ersten Erfassung im Jahre 1948 gegeben worden. Sie sind in einer Liste aller zentralen Orte aufgeführt.¹⁰⁾ Diese Angaben sind z. T. sehr aufschlußreich und seien daher im Wortlaut wiedergegeben.

9) Akte 35.33 K; Überprüfung der zentralen Orte. Auszüge.

10) Aktenzeichen 453 — 35.33 K.

Zentrale Orte IV. Ordnung

Erläuterung der im folgenden in Klammern stehenden Ziffern und Buchstaben

- (1) = Orte höherer Ordnung mit niederen Funktionen;
- (a) = Die Entwicklung des Kreissitzes Bersenbrück geht auf Kosten der benachbarten Orte Alfhausen, Gehrden, Ankum. Ankum ist dank seiner zentralen Lage im Kreis am wenigsten betroffen;
- (b) = benachteiligt durch ungenügenden Ausbau von Verkehrslinien;
- (c) = benachteiligt durch die Nähe der Kreisgrenze;
- (d) = benachteiligt durch die Nähe von Bramsche bzw. Osnabrück.

Kreis Aschendorf-Hümmling:

Papenburg (1), Aschendorf (1), Soegel (1), Lathen, Rhede, Werlte.
Dörpen: noch stark auszubauen.

Emslandhaus, Börgerwald und Straßenknoten südl. Hilkenbrok: erst aufzubauen.

Papenburg-Obenende: wegen der räumlich ungewöhnlich weiten Ausdehnung Papenburgs ist dieser Stadtteil ausnahmsweise besonders aufgeführt.

Börger, Esterwegen und Lorup: verlieren durch die Moorkultivierung und damit verbundene Neusiedlung ihre bevorzugte Lage als zentrale Orte. An ihre Stelle treten Börgerwald und Straßenknoten südl. Hilkenbrok.

Belebung des örtlichen Gewerbes im Küstenkanalstreifen und den Gemeinden des Nord-Süd-Verkehrsbandes und Siedlungsverbandes entlang der Ems und R 75 erwünscht.

Kreis Grafschaft Bentheim:

Nordhorn (1), Bentheim-Schüttorf (1), Neuenhaus (1), Emlichheim.

Georgsdorf: noch stark auszubauen.

Itterbeck: erst aufzubauen.

Uelsen und Veldhausen: heute noch zentrale Orte IV. Ordnung, die aber durch die Vechte-Regulierung und im Zusammenhang mit der Veränderung der Siedlungsverteilung durch Moor- und Heideerschließung zugunsten von Itterbeck und Georgsdorf bzw. Neuenhaus als zentrale Orte IV. Ordnung aufzugeben sind.

Außerdem Belebung in Gildehaus, evtl. Ems-Vechte-Kanal und Wilsum (Sand-Kies-Basis).

Kreis Bersenbrück:

Quakenbrück (1), Bramsche (1), Fürstenau (1), Bersenbrück (1) (a), Alfhausen (a), Ankum (a), Bad Bergen, Berge/Bippen, Nortrup, Enkter (b, c, d), Gehrde (a, b), Menzlage (b, c), Merzen (b), Neuenkirchen (b, c, d), Volflage (b, c).

Belebung in Hesepe (bei Bramsche) und am Mittellandkanal erwünscht.

Kreis Lingen:

Lingen (1), Freren (1), Emsbüren-Leschede, Lengerich, Plantlünne, Salzbergen.

Bawinkel und Lohne: wegen zu großer Nähe der Kreisgrenze von der einen Seite und der Stadt Lingen auf der anderen Seite sehr beschränkt in der Entwicklungsmöglichkeit als zentraler Ort.

Schapen: wahrscheinlich auf die Dauer als zentraler Ort IV. Ordnung nicht mehr haltbar.

Außerdem Belegung Bahnhof Beesten und im Verkehrsband entlang der Ems erwünscht.

Kreis Meppen:

Meppen (1), Haselünne (1), Haren.

Herzlake/Holte: da die Raddeniederung heute kein Verkehrshindernis mehr ist, erfolgt Konzentration auf Herzlake, insbesondere im Nordteil.

Klein-Berssen und Osterbrock (Bahnhof Geeste): noch stark auszubauen.

Lager Veersen und Rühlertwist: erst aufzubauen.

Belegung: Bahnhof Schleper, Emslinie.

Kreis Melle:

Melle (1), Buer, Neuenkirchen, Wellingholzhausen.

Bruchmühlen: mit Eisenbahnbau neu entstandener zentraler Ort, Aufbau noch nicht abgeschlossen.

Riemslo: Schwerpunkt der Gemeinde Krukum und Dören, hat durch Bruchmühlen verloren.

Westerhausen: mit Eisenbahnbau möglich gewordener zentraler Ort, Entwicklung noch in den Anfängen.

Gesmold und Oldendorf: beide je einen sehr kleinen Einzugsbereich und zugunsten von Westerhausen-Bahnhof aufzugeben. In das Gebiet um den Bahnhof teilen sich die Gemeinden Westerhausen, Gesmold und Föckinghausen.

Stadt- und Landkreis Osnabrück:

Osnabrück (1), Iburg (1), Dissen-Bad Rothenfelde (1), Georgsmarienhütte, Bissendorf, Glandorf, Hilter, Laer, Schleddehausen.

Hasbergen: durch die Nähe Osnabrücks beeinträchtigt, durch Georgsmarienhütte und Eisenbahn gefördert. Noch in der Entwicklung.

Wissingen: durch Bahnbau entstanden, auf Kosten von Bissendorf und insbesondere von Schleddehausen noch in der Entwicklung, Auswirkung des Kraftwagenverkehrs zugunsten von Schleddehausen und Westerhausen noch nicht zu übersehen.

Die „Hauptdörfer“ Belm, Borgloh, Hagen und Wallenhorst sind teils durch die Nähe von Osnabrück bzw. Georgsmarienhütte, teils durch die Lage abseits der Eisenbahn so in ihren Funktionen und Einzugsbereichen geschwächt, daß sie im Vergleich zu den vorgenannten Orten höchstens noch als zentrale Orte V. Ordnung bezeichnet werden könnten.

In den Formblättern zur Überprüfung der zentralen Orte 1952 sind für den Verwaltungsbezirk Braunschweig tatsächlich solche zentralen Orte V. Ordnung aufgeführt. Es wäre zu fragen, ob diese Orte etwa mit den nahzentralen Orten um Oldenburg vergleichbar sind.

Kreis Wittlage:

Bohmte (1), Bad Essen (1), Wittlage, Hunteburg, Osterkappeln, Venne. Lintorf und Rabber: sind im Zusammenhang zu sehen. Durch die um den Bahnhof Rabber angesiedelte Industrie ergibt sich dort eine Entwicklung zum zentralen Ort, während der alte zentrale Ort IV. Ordnung Lintorf demgegenüber an Bedeutung verliert.

Belegung: Schwagstorf, Bahnhof Voßberg, Schwegermoorzentrale.

Vergleicht man mit diesen Angaben die Formblätter der „Überprüfung“ 1952, so stellt man folgende Veränderungen fest, die zum Teil als solche vermerkt sind. Begründet sind sie im allgemeinen nicht. Zum Teil erscheinen sie schon in einem Schreiben, das der älteren Erhebung nachträglich beigelegt ist (im folgenden mit Stern versehen).

Kreis Aschendorf-Hümmling:

Lathen* und Werlte wurden höher eingestuft (III. Ordnung). Statt Bürgerwald ist die durch Zusammenlegung neuentstandene Gemeinde Surwold aufgeführt. Papenburg-Obenende ist nicht mehr gesondert erfaßt. Gestrichen sind Börger, Esterwegen, Lorup, Rhede und das 1948 als geplant genannte Emslandhaus; neu erscheint statt dessen Sustrum, das sich heute erst infolge der Moorerschließung entwickelt.

Kreis Grafschaft Bentheim:

Emlichheim* wird höher eingestuft (III.). Schüttorf wird jetzt neben Bentheim getrennt aufgeführt. Gestrichen wurden Itterbeck und Veldhausen; neu erscheint Gildehaus.

Kreis Bersenbrück:

Gestrichen wurden Alfhausen, Engter, Gehrde, Merzen (Urfparrei), Nortrup, Voltlage. Neu erscheint Vörden. Auch bei Ankum ist vermerkt, daß es bisher „auf Landesebene“ nicht als zentraler Ort angesehen worden sei; es war aber schon in der Liste von 1948 enthalten.

Kreis Lingen:

Gestrichen wurden Schapen und nach der Überprüfung Schepsdorf-Lohne.

Kreis Meppen:

Haren wird höher eingestuft (III.). Neu erscheint jetzt Rütenbrock.

Kreis Melle:

Der Komplex Bennien-Bruchmühlen-Düingdorf-Westkilver (Kreis Herford) ist in vier getrennten Fragebogen erfaßt, soll aber als ein zentraler Ort gewertet werden wie bisher. Sein funktionaler Schwerpunkt liegt beim Bahnhof Bruchmühlen. Gestrichen wurden Riemsloh und der Komplex Gesmold-Oldendorf, ebenfalls Westerhausen, das nach den alten Angaben Gesmold-Oldendorf ersetzen sollte.

Kreis Osnabrück-Land:

Georgsmarienhütte wurde wieder in die IV. Ordnung eingestuft. Gestrichen wurden Hasbergen und Laer. Schleddehausen und Bissendorf werden ausdrücklich als neue zentrale Orte aufgeführt, obwohl sie schon 1948 verzeichnet waren.

Kreis Wittlage:

Wittlage wurde (wie ich meine, zu Unrecht) höher eingestuft, Bad Essen erscheint wieder in der IV. Ordnung. Gestrichen wurden Lintorf und Rabber. Venne-Vorwalde wird als neuer zentraler Ort genannt, war aber auch schon 1948 verzeichnet.

Das Zusatzblatt zur Erhebung 1948 nennt außerdem Dalum (Kreis Lingen) als geplanten zentralen Ort III. Ordnung, ferner Georgsmarienhütte zusammen mit Oesede (Kreis Osnabrück) als zentralen Ort III. Ordnung, schließlich auch Adorf-Hesepertwist im Kreise Grafschaft Bentheim, das 1952 nicht wieder erscheint.

Der Schriftwechsel enthält noch einige weitere Hinweise: 1. Unter Hinweis auf die Akte 1055/35.33 k wird ergänzend bemerkt, daß in dem zentralen Ort „Hunteburg“ die Gemeinden Schwege, Welplage und Meyerhöfen zusammengezogen sind. 2. Unter 708/35.33 k steht: „Im Raumordnungsplan für das Emsland (Gutachten Bd. 2, Abb. 44) ist die Gemeinde Uelsen in der Grafschaft Bentheim unter den Orten aufgeführt, bei denen mit einem Bedeutungsschwund zu rechnen ist. Als Ersatz dafür wurde die Gemeinde Itterbeck als zukünftiger zentraler Ort IV. Ordnung angesprochen.

Eingehende Überprüfungen und eine Besichtigung der Gemeinde Uelsen und ihres Einflußbereiches haben bewiesen, daß die vorgesehene Bewertung nicht aufrecht erhalten werden kann. Bei 2100 Einwohnern ist Uelsen der traditionelle zentrale Ort für rund 8000 Personen. Er ist kirchliches Verkündigungszentrum für kleinere Dörfer. Starker Handwerkerbesatz und die überraschend große Zahl von kleinen und größeren Geschäftshäusern festigen die traditionelle Funktion. — Nach Gründung eines Verkehrs- und Heimatvereins besteht auch die Möglichkeit, Uelsen und seine schöne Umgebung zu einem Schwerpunkt des deutsch-holländischen Fremdenverkehrs zu machen, nach Art von Gildehaus oder Bentheim. Zugleich ist es Erholungsgebiet für Nordhorn.

Die Verkehrswege zu den Grenzübergängen lassen zu wünschen übrig. Sie sollten im Rahmen des Emslandprogrammes ausgebaut werden, z. B. Uelsen-Wilsum-Emlichheim und Schüttorf-Nordhorn-Grenze sollten zu Bundesstraßen hinaufgestuft werden.

Demgegenüber ist Itterbeck nicht so hoch zu schätzen. Mit den Gemeinden Gölenkamp, Hilten, Höcklenkamp, Hardingen, Hesingen, Getelo und Getelo-Moor gehört es eigentlich unter den Einflußbereich Uelsens; es spielt keine selbständige Rolle. Die rein räumliche Aufteilung läßt jedoch auch hier eine Entwicklung für geboten erscheinen.“

Soweit mein Auszug. Die übrigen Fälle waren nicht so gründlich begutachtet, es war darüber in den Akten nichts zu finden. Möglicherweise liegt das daran, daß auch von solchen Gutachten keine Zweitschriften aufbewahrt worden sind.

Typen und Ordnungen zentraler Orte nach Unterlagen der Landesplanung. Bei fast allen Versuchen, die zentralen Orte zu klassifizieren, stand bisher der Gedanke im Vordergrund, mit Hilfe einer rein quantitativen Bewertung eine lineare Rangordnungsskala zu schaffen. Dieser Gedanke liegt auch der Klassifikation durch die Landesplanung zu Grunde, ob-

gleich es sich hier nicht um eine explizit ausgeführte Bewertung mit Zahlen, anschließende Berechnung einer Zentralitätszahl und Ordnung nach Schwellenwerten handelt. Die genaue Aufnahme sämtlicher zentralen Einrichtungen einschließlich aller die Bedeutung eines Ortes mitbestimmenden Fakten würde neben der linearen Anordnung durchaus eine qualitative Bestimmung und evtl. eine Einordnung in Typen zulassen.

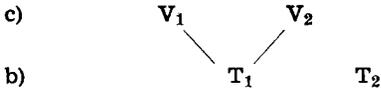
Ich habe einen kleinen Schritt in dieser Richtung gewagt, ohne indessen zu einem völlig befriedigenden Ergebnis zu kommen. Das war schon wegen der Unvollständigkeit der Angaben nicht zu erreichen. Immerhin mag die versuchte Typisierung einige Anhalte geben, die einer späteren Bearbeitung dieses Raumes zugute kommen können. Ich bin dafür folgenden Weg gegangen. Nach Durchsicht des gesamten Materials habe ich eine Liste aller bemerkenswerten zentralen Orte zusammengestellt, in der also eine Reihe lediglich hilfszentraler Orte fehlen. Für diese Orte habe ich eine Liste nicht-ubiquitärer zentraler Einrichtungen einfach ausgezählt, um wenigstens einen groben Anhalt für die quantitative Einstufung zu haben. Es zeigten sich deutliche Schwellenwerte, die eine Dreigliederung nahelegten in die Stufe der vollausgebauten Kreisorte (d, evtl. größere) und zwei kleinere Stufen (b und c). Gibt man den größeren (z. B. Osnabrück, Oldenburg) eine besondere Stufe (e), so zeigt sich auf diese ganz einfache Art das Schema der Landesplanung mit seinen vier Ordnungen. Jedoch stimmt bei den einzelnen Orten die Einordnung nicht immer überein (Beilage 2).

Ich habe mir als nächstes die zentralen Einrichtungen herausgesucht, die einen vollausgebauten Kreisort charakterisieren, nämlich Gericht (G), Markt (M), höhere oder Mittelschule (S), Postamt (P), Arbeitsamt (A), einschließlich Nebenstellen, und Bankgeschäft (B) evtl. Zweigstelle mit eigener Kontenführung. Ich habe dann bei allen kleineren zentralen Orten festgestellt, welche dieser Einrichtungen dort vorhanden sind. Von den möglichen Kombinationen zeigten sich hierbei einige als besonders bevorzugt. Sie wurden alle mit Kurzzeichen versehen:

Kombination	Kurzzeichen	Häufigkeit
GMSPAB	V ₁	13
GMSPB	V ₂	5
MSP	T ₁	9
MP	T ₂	24
GMSPA	V ₁ -B	3
GMSP	V ₂ -B	4
P	P	4
M	M	13
—	—	8
MSPAB	V ₁ -G	1
MSPB	V ₂ -G	1

Die Häufigkeit des Auftretens von T₁ und T₂ läßt sich dahingehend ausdeuten, daß diese Typen zugleich eine Stufe repräsentieren, nämlich die Stufe b. Es ist bezeichnend, daß jede Kombination aus mehr als drei der ausgewählten Elemente die drei der Kombination T₁, also MSP, vollständig enthält. Die wichtigste Abweichung von der vollständigen

sechsgliedrigen Kombination ist das Fehlen einer Arbeitsamtsnebenstelle (V_2); fehlen Bankgeschäfte, so sind stets stellvertretend Kreissparkasse oder Spar- und Darlehnskasse als Kreditgeber kleineren Maßstabes vorhanden. Man kann also den Fall V_1 -B zum vollständigen (V_1) schlagen und V_2 -B zu V_2 . Damit erhält man für die Stufen b und c folgendes Schema:



Die Fälle P und M (nur Postamt bzw. nur Markt als nennenswerte größere zentrale Einrichtung) fallen eigentlich unter die hier nicht untersuchten hilfszentralen Orte. Man könnte einen Schritt weitergehen und — nach dem Vorbilde Klöppers — die Apothekenorte unter diesen kleineren noch in die Betrachtung einbeziehen. Sie würden eine Stufe a ergeben, in der dann die Marktorte und die Postamtssitze wiederum qualitative Typen, sagen wir „Ausstattungstypen“, darstellen.

Eine wichtige Variation dieses Schemas bringt die Industrie. Auch innerhalb des Sechserfeldes der hier ausgewählten repräsentativen Einrichtungen schafft sie neue Typen. So sind die beiden jeweils einzigen Vertreter der Typen V_1 -G und V_2 -G Industrieorte, nämlich Nordhorn und Lohne. Leider habe ich bisher nur für den oldenburgischen Verwaltungsbezirk sichere Unterlagen, abgesehen von den Angaben der Gemeindetypenkarte für Niedersachsen. Es sollte sich aber ohnehin bei den hier angestellten Überlegungen nur darum handeln, einmal an einem einfachen Beispiel aufzuzeigen, wie man die üblichen, rein quantitativen Typenreihen mit ihrer linearen Anordnung durch ein zweidimensionales Typenschema ersetzen kann, bei dem die zweite Dimension durch qualitative „Ausstattungstypen“ gebildet wird. Wichtig scheint mir besonders zu sein, daß man eine solche Aufgliederung und damit weitere Annäherung an die wirklichen Verhältnisse durchführen kann, ohne den Bereich des Meßbaren und Vergleichbaren zu verlassen.

Zur Fortsetzung des Verfahrens auf die höheren Stufen bedarf es eingehender Untersuchungen. Über den großstadtfernen Bereich kann nur gesagt werden, daß hier der Typ T_1 etwas häufiger ist, d. h., daß hier mehr zentrale Orte der Stufe b auch Schulorte sind. Eine sorgfältigere Untersuchung müßte auch eine Bewertung der Einkaufsmöglichkeiten vornehmen; dann müßte sich auch die bessere Ausstattung des Einzelhandels im großstadtfernen Bereich und in den Industrieorten in dem Typenschema ausdrücken.

Im ganzen scheint mir ein solches bewegliches, auf Hervorhebung der Zusammenhänge angelegtes Typenschema übersichtlichere Verhältnisse zu schaffen als etwa die fraglos vollständigere Erfassung und Kartierung, die Heinz Lehmann in Bayern durchgeführt hat¹¹⁾. Hier wird zu sehr mit dem Vergleich von Schwellenwerten verschiedener Kategorien gearbeitet (Beilage 2, Anhang).

¹¹⁾ H. Lehmann: Die zentralen Orte und ihre kartographische Darstellung als Problem der Raumforschung und Landesplanung. Verhandl. des dt. Geographentages Frankfurt 1951. Remagen 1952, S. 155 ff.

3. Zentralörtliche Systeme und Bereiche

Man kann das Untersuchungsgebiet grob in vier Teile gliedern: 1. Die beiden hannoverschen Kreise im Osten, 2. die Emslandkreise im Westen, 3. Südoldenburg und 4. den Rest des Regierungsbezirkes Osnabrück in der Mitte. Von diesen Teilen ist der westliche überwiegend nach Süden, nach Münster, ausgerichtet, der östliche überwiegend nordwärts nach Bremen. Die beiden Teilgebiete des mittleren Streifens werden von Oldenburg bzw. Osnabrück geführt.

Gering ist die Dichte der zentralen Orte im Bereich der Emsland-GmbH; das Bild wird sich mit fortschreitender Erschließung verändern. Ähnliches gilt für den Kreis Grafschaft Diepholz. Auf beiden Flanken des Untersuchungsgebietes führen in etwa gleichem Abstand von Nord- und Südgrenze recht eigenständige Mittelstädte, nämlich Meppen und Diepholz. Von diesen hat zur Zeit Meppen als Zentrum der Emslandkreise die besseren Entwicklungsmöglichkeiten, zumal es im großstadtfernen Bereiche führt. Entwicklungsfähig ist sicher auch Bersenbrück, das inmitten des Kranzes Bramsche-Ibbenbüren-Rheine-Lingen-Meppen-Papenburg-Cloppenburg-Vechta-Diepholz liegt. Dieser Kranz, in dem Bramsche als Vorort von Osnabrück eine Ausnahmestellung einnimmt, umschließt gerade ungefähr den „großstadtfernen Bereich“. Innerhalb gibt es keinen Ort, der den genannten an Bedeutung gleichzuordnen wäre. Es fällt auf, daß gerade hier eine größere Anzahl der Marktorte aus der Stufe b zugleich Schulorte sind. Über die bessere Ausstattung des Einzelhandels wurde an anderer Stelle berichtet.

Die geringe Dichte der zentralen Orte in den Emslandkreisen wird im südlichsten Teil durchbrochen, und zwar durch die auffallend vielen kleinen Marktorte im Kreise Lingen und durch die Gruppe Bentheim-Schüttorf-Gildehaus-Salzbergen an der westfälischen Grenze. Die Häufung der kleinen Marktorte ist eine Täuschung; als Unterlage diente die Liste der zentralen Orte nach der Überprüfung 1952. Bei dieser Vorauswahl haben die Kreisplaner nach eigenem Ermessen entschieden, wann ein sehr kleiner zentraler Ort noch in die IV. Ordnung aufzunehmen sei. Dabei ist im Kreise Lingen offenbar sehr weitherzig verfahren worden. Im Verwaltungsbezirk Braunschweig hat man sich für diese Zweifelsfälle mit der Einführung einer V. Ordnung geholfen.

Die genannte Gruppe größerer zentraler Orte hingegen ließ nurmehr einen geringen Spielraum zu. Das gilt für die höheren Stufen in der Regel. Die ganze Gruppe ist durch die Sozialstruktur dieses Gebietes (Industrie) hinreichend zu erklären.

Auch für den unterschiedlichen Charakter der beiden großstadtnahen Zentralsysteme um Oldenburg und Osnabrück sind die Sozialstrukturen Hauptbedingung. Die kleinen „nahzentralen Orte“ liegen um Osnabrück enger und sind zugleich Wohnvororte für die zahlreichen Pendler, 1950 etwa 16 000. Auch in einem weiteren Bereich ist durch die stärkere gewerbliche Durchsetzung eine höhere Dichte (geringere mittlere Entfernung) der zentralen Orte bedingt. In der überwiegend landwirtschaftlichen Umgebung von Oldenburg — es hat nur 4000 Einpendler — liegen hingegen die nahzentralen Orte relativ weitständig¹²⁾.

¹²⁾ Diese Feststellung stimmt überein mit den Ergebnissen von Neef: Das Problem der zentralen Orte, PM 1950, S. 6 ff.

In der Karte 2 zeigt die Verteilung der Arbeitsämter und die der Schulorte eine noch sichtbare Korrelation zur Bevölkerungsdichte. Nicht deutlich wird aus der Karte die Verschiedenheit von Cloppenburg und Vechta. Im Emsland läßt sich ein ganz entsprechendes Gespann angeben, nämlich Lingen und Meppen. Meppen und Vechta haben geistig-kulturell, Cloppenburg und Lingen wirtschaftlich das Übergewicht.

Von den beiden Grenzliniensystemen der Karte 1 ist das eine durch die Landesplanung ermittelt worden. Die Formblätter der „Überprüfung“ enthielten die Namen der Gemeinden im jeweiligen Einflußbereich, evtl. mit Zusätzen wie „ $\frac{1}{2}$ “ oder „ $\frac{1}{3}$ “. Es stellte sich erst bei meiner Kartierung heraus, daß einige Gebiete auf diese Art keinem zentralen Ort zugewiesen worden sind. Diese Gebiete wurden mit Fragezeichen gekennzeichnet. Wo durch die überall ausgezogenen Kreisgrenzen Einflußbereiche zerschnitten wurden oder sonst die Eindeutigkeit in Frage stand, wurden die Zuordnungen durch kleine Pfeile angedeutet. Die Karte zeigt gleichzeitig die Klassifikation der zentralen Orte durch die Landesplanung.

Das hellbraune Liniensystem beruht auf meinen eigenen Ermittlungen. Dabei wurden nur zentrale Orte II. und ausnahmsweise III. Ordnung herangezogen. Die Bereiche können sich naturgemäß nicht mit den Bereichen IV. Ordnung (lt. Landesplanung) decken; sie fassen aber auch nicht immer einfach mehrere Bereiche der niederen Stufe zusammen. Vielmehr ist das Zusammenspiel der verschiedenrangigen zentralen Einrichtungen außerordentlich vielschichtig und kompliziert. Nähere Aussagen zu diesem Fragenkomplex erfordern noch sehr gründliche Untersuchungen.

Erreichbarkeit und Einkaufsmöglichkeit

Ein Versuch, mittels des Eisenbahnverkehrs die merkantil-geographische Lage von Bedarfs- und Zielorten zu bestimmen

Nachfolgende Studie verdankt ihren Anstoß einem Gespräch, das Herr Sonneborn von der Forschungsstelle für Allgemeine und Textile Marktforschung im Monat Januar mit Mitgliedern der Geographischen Kommission führte. Ausgehend von der unterschiedlichen Verteilung der Kunden bestimmter Kaufhäuser in Münster auf die einzelnen Kreisorte im nördlichen Westfalen und in den anschließenden niedersächsischen Kreisen ergab sich die Frage, ob es möglich sei, für einen Bedarfs- bzw. Kundenort einen Wert zu ermitteln, der nicht nur die Erreichbarkeit, gemessen mit Entfernung, Fahrpreis und Fahrzeit, berücksichtigt, sondern darüber hinaus auch die Bequemlichkeit der An- und Rückfahrt, die Aufenthaltsdauer am Zielort für Einkäufe und andere städtische Angebote und Annehmlichkeiten, kurz die Einkaufsmöglichkeit einkalkuliert.

Im Anschluß an diese Besprechung und nach Überprüfung der möglichen Methoden beauftragte die Geographische Kommission Herrn Stud.-Ref. Hubert Becker, der gerade „Das zentralörtliche Gefüge im Kreise Steinfurt“ untersuchte, die vorgeschlagenen Methoden beispielhaft zu erproben, die Unterlagen rechnerisch durchzuarbeiten und, wenn möglich, kartographisch auszuwerten. Im Mai übergab Herr Becker der Kommission seinen Bericht mit Statistiken und Kartenskizzen.

Die weitere Verarbeitung zu dieser Studie zwecks Veröffentlichung im Zusammenhang mit der vorstehenden Arbeit von G. Hoffmann übernahmen der Unterzeichnete und Dr. Elisabeth Bertelsmeier. Dafür wurde das von Herrn Becker errechnete Zahlenmaterial ganz beibehalten, hingegen die kartographische Auswertung erweitert und zum großen Teil anders gruppiert und ausgewählt. Dementsprechend mußte auch der Text neu gefaßt werden.

Auswahl der Orte und Berechnungsgrundlage

Von Anfang an wurde die Untersuchung räumlich auf die Westfälische Bucht, das untere Weserbergland und das hannoversche mittlere Emsland beschränkt. Als größere Einkaufs- bzw. Zielorte (= Z) boten sich an Münster und Osnabrück, Bielefeld und Paderborn, Dortmund und Essen, am Rande auch Oldenburg und Hannover, Kassel und Düsseldorf. Leider fehlten Berechnungen für Bremen. Als Bedarfs- bzw. Kundenorte (= K) wurden grundsätzlich die Kreishauptorte gewählt; nur um Münster wurden auch einige Eisenbahnknotenpunkte einbezogen. Insgesamt handelt es sich um 36 K-Orte. Ihre Verteilung ist sehr ungleichmäßig und im Hinblick auf eine kartographische Auswertung in manchen Gebieten zu weitabständig. Von einer Verdichtung des Netzes wurde jedoch abgesehen.

Bei der ersten Berechnung wurden nicht alle K-Orte den genannten 10 Zielorten zugeordnet, wie auch nicht für jeden Zielort — besonders

die am Rande gelegenen — eine allseitige Abrundung angestrebt wurde. Auf Münster und Dortmund entfallen je 23 K-Orte, auf Essen 21, auf Osnabrück 16, auf Bielefeld und Paderborn 11 bzw. 9, auf Hannover 8, auf Kassel 5, auf Oldenburg 3 und auf Düsseldorf nur 2. Im einzelnen zeigt Abbildung 1 die Z-Orte mit ihren K-Orten.

Sachlich beschränken sich unsere Überlegungen und Berechnungen auf ein Verkehrsmittel, auf die Eisenbahn, wobei wiederum nur der Schienenverkehr, nicht der Straßenverkehr der Bahnbusse, beachtet wurde. Der K-Ort ist also identisch mit seiner Bahnstation, der Weg zum Z-Ort mit dem Schienenstrang, was bei der kartographischen Darstellung zu bedenken ist. Damit wird das Kursbuch zur ausschließlichen Berechnungsgrundlage. Wir wählten den Winterfahrplan 1956/57, was angesichts der um diese Jahreszeit üblichen Weihnachts- und Jahresschlußverkäufe der Fragestellung besonders entspricht.

Berechnungsverfahren

Gemäß der gestellten Aufgabe wurden zwei Fakten, die Erreichbarkeit und die Einkaufsmöglichkeit, mittels des Kursbuches berechnet. Die Erreichbarkeit ist abhängig vom Aufwand an Zeit und Geld, also von der Fahrtdauer und den Fahrtkosten. Da der Aufwand an Zeit im wesentlichen der Entfernung entspricht und diese wiederum den Fahrtkosten, genügt es, als Maß für die „Erreichbarkeit“ die Fahrtkosten einzusetzen. Wir wählten den Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt 2. Klasse, wobei die wirkliche Entfernung zugrunde gelegt wurde. Abweichungen von der bei der Bahn üblichen Tarifenfernung blieben unbeachtet. Ebenso wurden die zuschlagspflichtigen F- und D-Züge nicht berücksichtigt.

Bei Mehrfachverbindungen wurde die Entfernung entsprechend der Zahl der Verbindungen gemittelt; d. h. es ergibt sich bei 3 Strecken mit beispielsweise a) 80 km und 4 Verbindungen, b) 90 km und 2 Verbindungen, c) 100 km und 3 Verbindungen ein Mittel von $(4 \times 80) + (2 \times 90) + (3 \times 100) = 800 : 9 = 88,8$ km.

Bei der Bestimmung des zweiten Faktums, der Einkaufsmöglichkeit, gingen wir von folgenden Überlegungen aus. Jeder Einkauf verlangt einen bestimmten Aufenthalt am Zielort, so daß man Einkaufsmöglichkeit gleich Aufenthaltsdauer setzen kann. Für einen solchen Aufenthalt setzten wir 3 Stunden Mindestdauer an, wobei An- und Rückfahrt am gleichen Tage erfolgen.

Diese Einkaufsdauer ist also abhängig von den Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Zielort. Ihre zeitliche Lage zueinander ergibt in dem Zielort die Zahl der Einkaufsmöglichkeiten für den jeweiligen K-Ort. Liegen z. B. die Ankunftszeiten des K-Ortes im Zielort um 9.23, 11.15 und 13.02, die Abfahrtszeiten zum K-Ort um 10.53, 12.48, 15.20 und 18.17, dann hat der K-Ort im Z-Ort sechs Einkaufsmöglichkeiten, nämlich von 9.23 — 12.48, von 9.23 — 15.20, von 9.23 — 18.17, von 11.15 — 15.20, von 11.15 — 18.17 und von 13.02 — 18.17. Anders ausgedrückt: es ist die Zahl der Einkaufsmöglichkeiten = $1/2$ (Anzahl der Hinfahrten mal Anzahl der Rückfahrten) = $3 H \times 4 R$ dividiert durch 2 = 6.

Nicht alle Verbindungen wurden als Einkaufszüge gewertet. Ganz allgemein ist der Einkauf an bestimmte Tageszeiten gebunden. Aus diesem

Grunde setzten wir nur jene Verbindungen als Einkaufszüge, die im Zielort zwischen 8 und 15 Uhr eintreffen und spätestens vor 20 Uhr abfahren. Im Verlauf der Berechnungen ergab sich, daß man darüber hinaus die Abfahrts- und Ankunftszeit berücksichtigen sollte; z. B. Abfahrt im K-Ort nicht vor 6.30 und Rückkehr nicht nach 21.30. Diese Einschränkungen sind zu empfehlen, sie wurden in dieser Studie aber noch nicht vorgenommen.

Einschränkungen wurden indessen für eventuell notwendige Umstiege gemacht. Für eine Einkaufsverbindung wurde nur ein Aufenthalt von höchstens 30 Minuten zugelassen. Darüber hinaus wurde bei der Indexberechnung das Umsteigen als Unbequemlichkeit durch einen 10%igen Abstrich einkalkuliert. Umgekehrt wäre für den Umstieg auch ein Mindestaufenthalt von 5—7 Minuten vorauszusetzen, um eine Verbindung als Einkaufsverbindung gelten zu lassen.

Gewisse Schwierigkeiten ergeben sich bei Vor- und Nachzügen und den Mehrfachverbindungen. Häufig fahren ein P-Zug als Vor-Zug und ein E-Zug als Nach-Zug, wobei der spätere E-Zug den P-Zug überholt, z. B. P-Zug: Herford ab 6.37, Hannover an 9.44. E-Zug: Herford ab 7.01, Hannover an 9.07. In derartigen Fällen ist zu überlegen, ob man nur einen Zug wertet und welchen man wertet. Hier muß man von Fall zu Fall entscheiden.

Bei Mehrfach-Verbindungen wurde zunächst für jede Strecke die Zahl der Einkaufsmöglichkeiten gesondert ermittelt. Die Summe aller Werte ergab die Zahl der Einkaufsmöglichkeiten für den jeweiligen Ort. Nicht berücksichtigt wurde der Umstand, daß man auch die Strecken kombinieren kann. Würde man das tun, dann gewänne man nicht nur eine sehr hohe Zahl von Einkaufsmöglichkeiten, sondern auch eine nicht verwertbare Vorstellung, denn viele Züge fahren häufig gleichzeitig oder fast gleichzeitig ab, so daß die gegebenen Möglichkeiten praktisch nicht genutzt werden können.

Aus beiden Fakten, der Zahl der Einkaufsmöglichkeiten und dem Fahrpreis, wurde ein Index ermittelt, der die merkantile Lage eines Ortes charakterisiert. Da diese mit Zunahme der Einkaufsmöglichkeiten günstiger wird, jedoch mit Zunahme des Fahrpreises sich verschlechtert, bietet

sich als Index ein Quotient: $\frac{EM}{FP} = \frac{\text{Einkaufsmöglichkeit}}{\text{Fahrpreis}}$ an. Dieser

Quotient gibt also die Zahl der Einkaufsmöglichkeiten pro 1 Mark Fahrpreis an und kennzeichnet die Einkaufsgunst. Freilich steigt die Einkaufsgunst nicht progressiv mit der Zahl der Einkaufsmöglichkeiten, vielmehr ist — wie bei allen Angeboten — die erste Möglichkeit sehr hoch zu bewerten, die folgenden nehmen in ihrer Bedeutung laufend ab. Um dem gerecht zu werten, wurde die Konstante von 10 eingesetzt und

die Formel in $\frac{10 + EM}{FP}$ abgeändert.

Da Umsteigen hemmt, wurde für jeden Umstieg der Index um 10% gekürzt.

Nun erst ließ sich auch das Verhältnis eines Kundenortes zu den verschiedenen Zielorten genauer definieren. Ganz allgemein ist jener Zielort im Vorteil, der in einem K-Ort den größten Index hat. Aus diesem Grunde wurden für jeden K-Ort die Indexwerte der möglichen Zielorte addiert und jeder Einzelindex in Prozent dieser Summe ausgedrückt. Dabei wurden nur jene Zielorte berücksichtigt, die unmittelbar, d. h. nicht über einen anderen Zielort zu erreichen sind.

Kartographische Auswertung

Abbildung 2 gibt für die wichtigsten Zielorte isoliert die Zahl der Einkaufsmöglichkeiten wieder. Jede Karte vereinigt drei Möglichkeiten. Einmal ist für jeden Kundenort durch die Größe der Ortssignatur die Zahl der Einkaufsmöglichkeiten wiedergegeben, gestuft 0—5, 5—10, 10—20, 20—40, 40—80. Zum andern wurde die Zahl der Einkaufszüge bzw. -verbindungen durch unterschiedliche Breite kenntlich gemacht. Beide Darstellungen sind einfache Umsetzungen der statistischen Werte. Problematisch ist die flächenhafte Darstellung mit Hilfe von umgrenzenden Isolinien. Einmal ist das Stationsnetz zu weitmaschig, zum anderen ist zwischen den Stationen die Isolinie nicht durch eine einfache Interpolation festzulegen; und schließlich kennen wir nicht die faktische Verbindungsmöglichkeit von einer Station zu ihrem Umland. Hier ist unbedingt eine Ergänzung, vor allem mit Hilfe der Autobusverbindungen, angebracht. Trotzdem wurden Isolinien gezogen, um die Bereiche nach ihrer Einkaufsunst anschaulich zu machen. Man beachte beispielsweise die unterschiedliche Intensität der Nahgebiete und die häufig asymmetrische Anordnung und zungenförmige Auslappung der Bereiche.

In ähnlicher Weise gibt Abbildung 3 eine Darstellung der Indices, wobei die Stufen 1—2,5, 2,5—5, 5—10, 10—20 und 20—40 gebildet wurden. Auch hier wurden die Stationen und die Bahnen entsprechend ihrem statistischen Wert in verschiedener Größe bzw. Breite wiedergegeben und dann ein Flächenbild mit Hilfe von Isolinien entwickelt. Die Nach- und Vorteile dieser Darstellung sind die gleichen wie bei Abbildung 1.

Abbildung 3 wurde aus den Anteilswerten der konkurrierenden Zielorte erstellt. Die 70 %-Linie grenzt die einkaufsgünstigen Nah- oder Innenbezirke ab. Die Grenze des Außenbezirkes wechselt ihren Wert mit der Zahl der angesteuerten Zielorte. Sie ist bei 2 Zielorten gegeben mit 50 %, bei 3 Orten mit 33¹/₃ % und bei 4 Zielorten mit 25 %. Dadurch entstehen am Außenrand Überschneidungsgebiete, besonders deutlich im Westmünsterland zwischen Dortmund, Münster und Essen.

Vorliegende Studie ist nur ein Versuch, Wege zu erproben, die uns mit Hilfe eines Verkehrsmittels Auskunft geben über die merkantil-geographische Lage, definiert als Einkaufsunst. Grundsätzlich will sie nur die Möglichkeiten zur Bildung von Kundenkreisen und Einzugsbereichen aufzeigen. Ob diese Beziehungen wirklich bestehen und diese Möglichkeiten ausgenutzt werden, bedarf weiterer Untersuchungen. Andererseits sollte man diesen Lagefaktor bei der Interpretation zentralörtlicher Bereiche nicht vernachlässigen und nicht alles nur aus überkommenen Bindungen

sozialer, konfessioneller oder administrativer Art deuten. Der Verkehr ist nicht immer nur eine Folge dieser Verknüpfungen, sondern er kann auch durch sich selbst zu einem Faktor werden, der Bindungen verstärkt, löst und neu schafft. Man braucht nur von hier aus die Verhältnisse im Emsland, wie sie G. Hoffmann im vorhergehenden Beitrag aufgezeigt hat, mit der hier erarbeiteten Karte der optimalen Einkaufsbereiche auf Grund der Erreichbarkeit und der Einkaufsmöglichkeiten, gegeben nur durch die Eisenbahnen, zu vergleichen.

W. Müller-Wille

Statistik zu den Abbildungen 1-4

	Einkaufsmöglichkeit	Entfernung km	Fahrpreis 2. Kl. DM	Umstieg	$\frac{EK}{F}$	$\frac{10 + EK}{F}$
Bielefeld						
1. Gütersloh	61	17	2,20	—	27,75	32,27
2. Lippstadt	4	112	14,40	×	0,25	0,97
3. Beckum	32	46	6,00	—	5,33	7,00
4. Ahlen	32	56	6,80	—	4,14	6,17
5. Hamm	32	67	8,20	—	3,91	5,12
6. Soest	13	92	11,20	×	1,05	2,05
7. Herford	105	14	1,80	—	58,40	63,80
8. Detmold	22	41	5,00	×	3,96	6,40
9. Hameln	32	74	9,00	×	3,29	4,67
10. Bad Oeynhausen	32	30	3,60	—	8,89	11,66
11. Minden	32	45	5,40	—	5,93	7,77
Dortmund						
1. Meppen	2	146	18,00	×	0,10	0,67
2. Bentheim	3	115	14,40	×	0,19	0,90
3. Rheine	14	100	12,20	×	1,04	1,97
4. Ibbenbüren	2	128	16,20	×	0,10	0,73
5. Lengerich	14	81	10,00	×	1,26	2,40
6. Gronau	14	96	12,20	—	1,15	1,97
7. Burgsteinfurt	10	88	11,20	×	0,88	1,78
8. Ahaus	11	80	10,00	—	1,10	2,10
9. Coesfeld	21	61	7,60	—	2,75	4,08
10. Borken	23	73	9,00	×	2,30	3,67
11. Dülmen	28	44	5,40	—	5,20	7,04
12. Haltern	52	50	6,00	×	7,31	10,33
13. Lüdinghausen	42	32	4,00	—	10,50	13,00
14. Gütersloh	19	81	10,00	×	1,71	2,90
15. Lippstadt	27	68	8,20	—	3,23	4,51
16. Neu-Beckum	44	52	6,80	×	5,83	7,94
17. Ahlen	44	42	5,40	×	7,34	8,15
18. Hamm	159	31	4,00	—	39,90	42,25
19. Soest	37	48	6,00	—	6,16	7,83
20. Herford	15	112	14,40	×	0,94	1,73
21. Arnsberg	19	61	7,60	×	2,50	3,82
22. Brilon	6	104	13,20	×	0,41	1,21
23. Warburg	6	155	20,00	×	0,27	0,80
Düsseldorf						
1. Bocholt	14	76	10,00	×	1,12	2,40
2. Wesel	48	56	6,80	×	5,64	8,53

	Einkaufsmöglichkeit	Entfernung km	Fahrpreis 2. Kl. DM	Umstieg	EK F	10 + EK F
Essen						
1. Nordhorn	2	140	18,00	×	0,10	0,67
2. Bentheim	2	122	16,20	×	0,11	0,74
3. Rheine	20	115	14,40	×	1,25	2,08
4. Lengerich	17	116	14,40	—	1,18	1,87
5. Gronau	33	125	16,20	×	2,97	2,65
6. Burgsteinfurt	29	108	13,20	×	2,00	2,95
7. Ahaus	11	90	11,20	×	6,90	1,88
8. Coesfeld	22	68	8,20	—	2,68	3,90
9. Borken	6	60	7,60	×	0,70	2,11
10. Bocholt	29	63	7,60	×	3,05	5,13
11. Wesel	97	43	5,40	×	14,40	19,81
12. Dülmen	44	53	6,80	×	6,50	7,94
13. Haltern	60	41	5,00	—	12,00	14,03
14. Lüdinghausen	2	65	8,20	×	0,22	1,46
15. Gütersloh	15	115	14,40	×	0,94	1,74
16. Lippstadt	10	103	13,20	×	0,68	1,52
17. Neu-Beckum	30	86	11,20	×	2,41	3,57
18. Ahlen	30	76	10,00	×	2,70	4,00
19. Hamm	111	65	8,20	—	13,50	14,75
20. Soest	13	83	10,00	—	1,30	2,30
21. Herford	14	145	18,00	×	0,70	1,33
Hannover						
1. Bentheim	5	201	25,00	—	0,20	0,60
2. Rheing	6	180	22,00	—	0,25	0,73
3. Ibbenbüren	6	158	20,00	—	0,30	1,30
4. Herford	27	95	12,20	—	2,23	3,03
5. Detmold	7	123	16,20	×	0,39	1,05
6. Hameln	65	55	6,80	—	9,56	11,02
7. Bad Oeynhaus	27	79	10,00	—	2,70	3,70
8. Minden	32	64	8,20	—	3,01	5,12
Kassel						
1. Arnsberg	5	146	18,00	—	0,28	0,83
2. Bad Driburg	4	100	12,20	×	0,29	1,15
3. Büren	4	133	16,20	×	0,22	0,86
4. Brilon	8	100	12,20	—	0,66	1,48
5. Warburg	25	52	6,80	—	3,68	5,14

	Einkaufsmöglichkeit	Entfernung km	Fahrpreis 2. Kl. DM	Umstieg	EK F	10 + EK F
Münster						
1. Leer	15	153	20,00	—	0,75	1,25
2. Meppen	31	90	11,20	—	2,77	3,66
3. Fürstenau	5	74	9,00	×	0,50	1,66
4. Nordhorn	7	75	9,00	×	0,63	1,88
5. Bentheim	15	60	7,60	×	1,78	2,29
6. Rheine	56	39	5,00	—	11,20	13,20
7. Ibbenbüren	15	60	7,60	×	1,78	3,29
8. Lengerich	31	31	4,00	—	7,75	10,25
9. Gronau	17	57	6,80	—	2,50	3,97
10. Burgsteinfurt	28	32	4,00	—	7,00	9,50
11. Ahaus	11	58	7,60	×	1,30	2,76
12. Coesfeld	21	41	5,00	—	4,20	6,20
13. Borken	9	73	9,00	—	1,00	2,11
14. Bocholt	9	91	11,20	—	0,80	1,70
15. Dülmen	26	29	3,60	—	7,24	10,00
16. Haltern	26	41	5,00	—	5,20	7,20
17. Lüdinghausen	6	42	5,40	×	1,00	2,96
18. Gütersloh	11	67	3,20	—	1,34	2,56
19. Lippstadt	18	76	10,00	—	1,62	2,80
20. Neu-Beckum	22	47	6,00	×	3,29	5,33
21. Ahlen	9	45	5,40	×	1,50	3,52
22. Hamm	31	35	4,40	—	7,05	9,32
23. Soest	14	60	7,60	×	1,66	3,16
Oldenburg						
1. Leer	22	56	6,80	—	3,29	4,70
2. Cloppenburg	24	41	5,00	—	4,80	6,80
3. Quakenbrück	14	63	7,60	—	1,84	3,15
Osnabrück						
1. Leer	2	161	20,00	—	0,10	0,60
2. Cloppenburg	12	72	9,00	—	1,33	2,44
3. Quakenbrück	17	50	6,00	—	2,84	4,50
4. Meppen	10	99	12,20	×	0,74	1,64
5. Fürstenau	7	76	10,00	×	0,63	1,70
6. Nordhorn	5	84	10,00	×	0,45	1,50
7. Bentheim	8	69	9,00	—	0,89	2,00
8. Rheine	25	47	6,00	—	4,15	5,83
9. Ibbenbüren	33	26	3,20	—	10,60	13,40
10. Lengerich	47	19	2,60	—	18,10	21,90
11. Gronau	5	84	10,00	×	0,45	1,50
12. Herford	17	51	6,00	—	2,84	4,50
13. Detmold	9	79	10,00	×	0,81	2,90
14. Hameln	12	99	12,20	×	0,87	1,80
15. Bad Oeynhausen	21	53	6,80	×	2,78	4,56
16. Minden	21	66	8,20	×	2,31	3,78

	Einkaufsmöglichkeit	Entfernung km	Fahrpreis 2. Kl. DM	Umstieg	$\frac{EK}{F}$	$\frac{10 + EK}{F}$
Paderborn						
1. Bad Driburg	16	26	3,20	—	5,00	8,12
2. Büren	6	26	3,20	—	1,88	5,00
3. Brilon	5	53	6,80	—	0,73	2,21
4. Warburg	12	54	6,80	×	1,59	2,50
5. Lippstadt	28	32	4,00	—	7,00	9,50
6. Beckum	4	89	11,20	×	0,33	1,25
7. Ahlen	4	79	10,00	×	0,36	1,40
8. Hamm	13	67	8,20	—	1,59	2,80
9. Soest	23	53	6,80	—	3,39	4,85

VERÖFFENTLICHUNGEN

des Geographischen Instituts der Universität Münster und der Geographischen Kommission im Provinzialinstitut für westfälische Landes- und Volkskunde

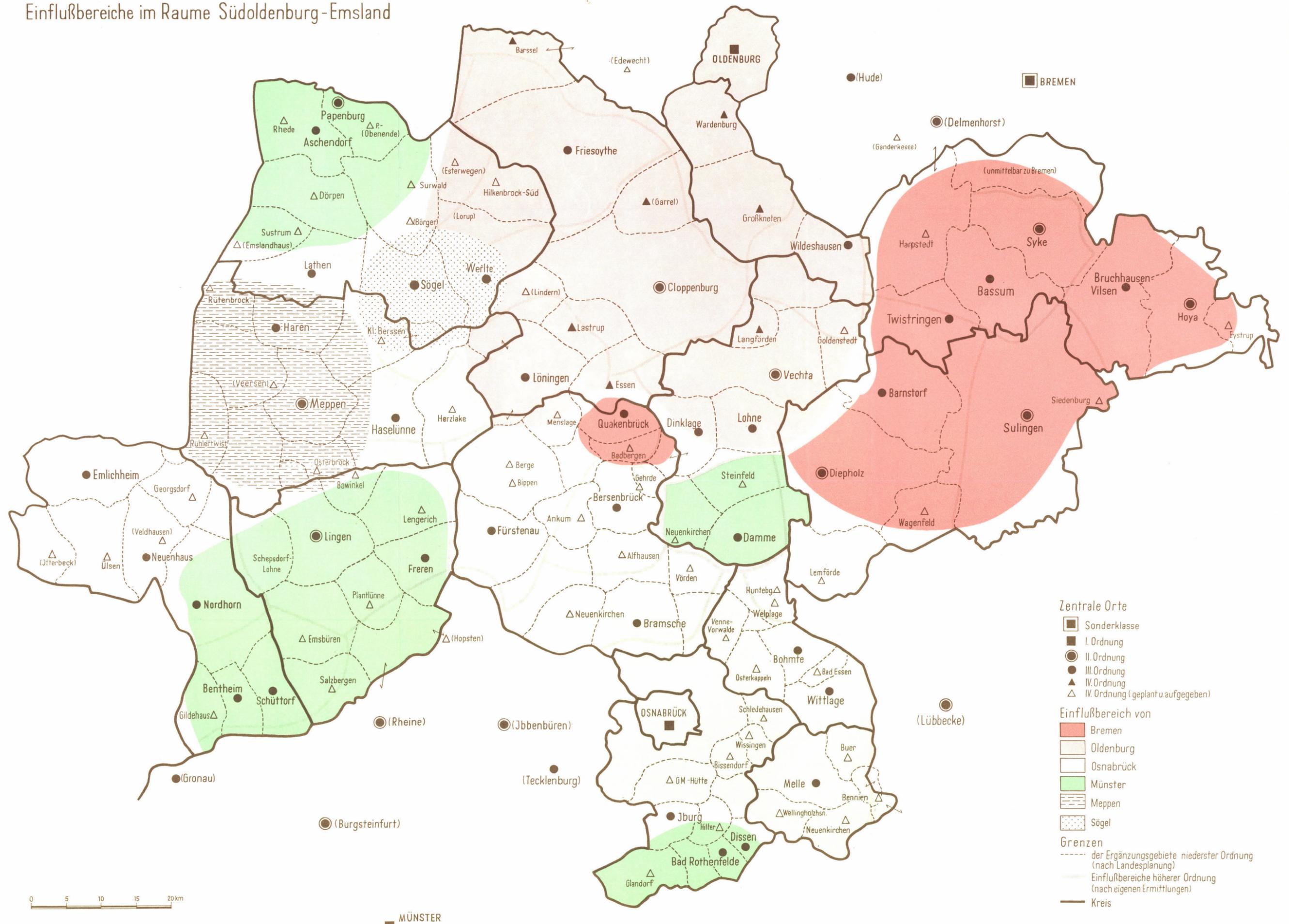
I. Arbeiten der Geographischen Kommission

1. R i e p e n h a u s e n , H.: Die bäuerliche Siedlung des Ravensberger Landes bis 1770. Münster 1938. 140 S., 29 Skizzen, 3 Karten im Anhang. (vergriffen)
2. K r a k h e c k e n , M.: Die Lippe. Münster 1939. 103 S., 30 Abb., 1 Karte im Anhang. (vergriffen)
3. R i n g l e b , F.: Klimaschwankungen in Nordwestdeutschland (seit 1835). Münster 1940. 67 S., 19 Tab., 49 Abb. (vergriffen)
4. L u c a s , O.: Das Olper Land. Münster 1941. 126 S., 27 Abb., 5 Karten im Anhang. (vergriffen)
5. U e k ö t t e r , H.: Die Bevölkerungsbewegung in Westfalen und Lippe 1818 bis 1933. Münster 1941. 93 S., 17 Tab., 27 Abb. (vergriffen)
6. H e e s e , M.: Der Landschaftswandel im mittleren Ruhr-Industriegebiet seit 1820. Münster 1941. 77 S., 10 Abb., 11 Karten im Anhang. DM 4,00
7. B e r t e l s m e i e r , E.: Bäuerliche Siedlung und Wirtschaft im Delbrücker Land. Münster 1942. 151 S., 22 Abb., 27 Tab., 7 Karten im Anhang. (vergriffen)

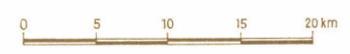
II. Westfälische Geographische Studien

1. M ü l l e r - W i l l e , W.: Schriften und Karten zur Landeskunde Nordwestdeutschlands (Bremen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen) 1939—1945. Münster 1949. 118 S. DM 3,00
2. M ü l l e r - T e m m e , E.: Jahrgang der Niederschlagsmenge in Mitteleuropa. Münster 1949. 48 S. mit 11 Abb., 1 Karte im Anhang. DM 2,00
3. M ü l l e r , H.: Die Halterner Talung. Münster 1950. 48 S. mit 12 Abb., 1 Karte im Anhang. DM 2,00
4. H e r b o r t , W.: Die ländlichen Siedlungslandschaften des Kreises Wiedenbrück um 1820. Münster 1950. 86 S. mit 9 Abb. und 8 Tab., 3 Karten im Anhang. DM 3,00
5. F r a l i n g , H.: Die Physiotope der Lahntalung bei Laasphe. Münster 1950. 62 S., 1 Karte im Anhang. DM 2,50
6. S c h u k n e c h t , F.: Ort und Flur in der Herrlichkeit Lembeck. Münster 1952. 92 S. mit 23 Abb., 22 Tab., 1 Karte im Anhang. DM 4,80
7. N i e m e i e r , G.: Die Ortsnamen des Münsterlandes. Ein kulturgeographischer Beitrag zur Methodik der Ortsnamenforschung. Münster 1953. 130 S. mit 6 Abb., 2 Tab. DM 5,60

Einflußbereiche im Raume Südoldenburg-Emsland



- Zentrale Orte**
- Sonderklasse
 - I. Ordnung
 - II. Ordnung
 - III. Ordnung
 - ▲ IV. Ordnung
 - △ IV. Ordnung (geplant u. aufgegeben)
- Einflußbereich von**
- Bremen
 - Oldenburg
 - Osnabrück
 - Münster
 - Meppen
 - Sögel
- Grenzen**
- der Ergänzungsgebiete niederster Ordnung (nach Landesplanung)
 - Einflußbereiche höherer Ordnung (nach eigenen Ermittlungen)
 - Kreis



MÜNSTER

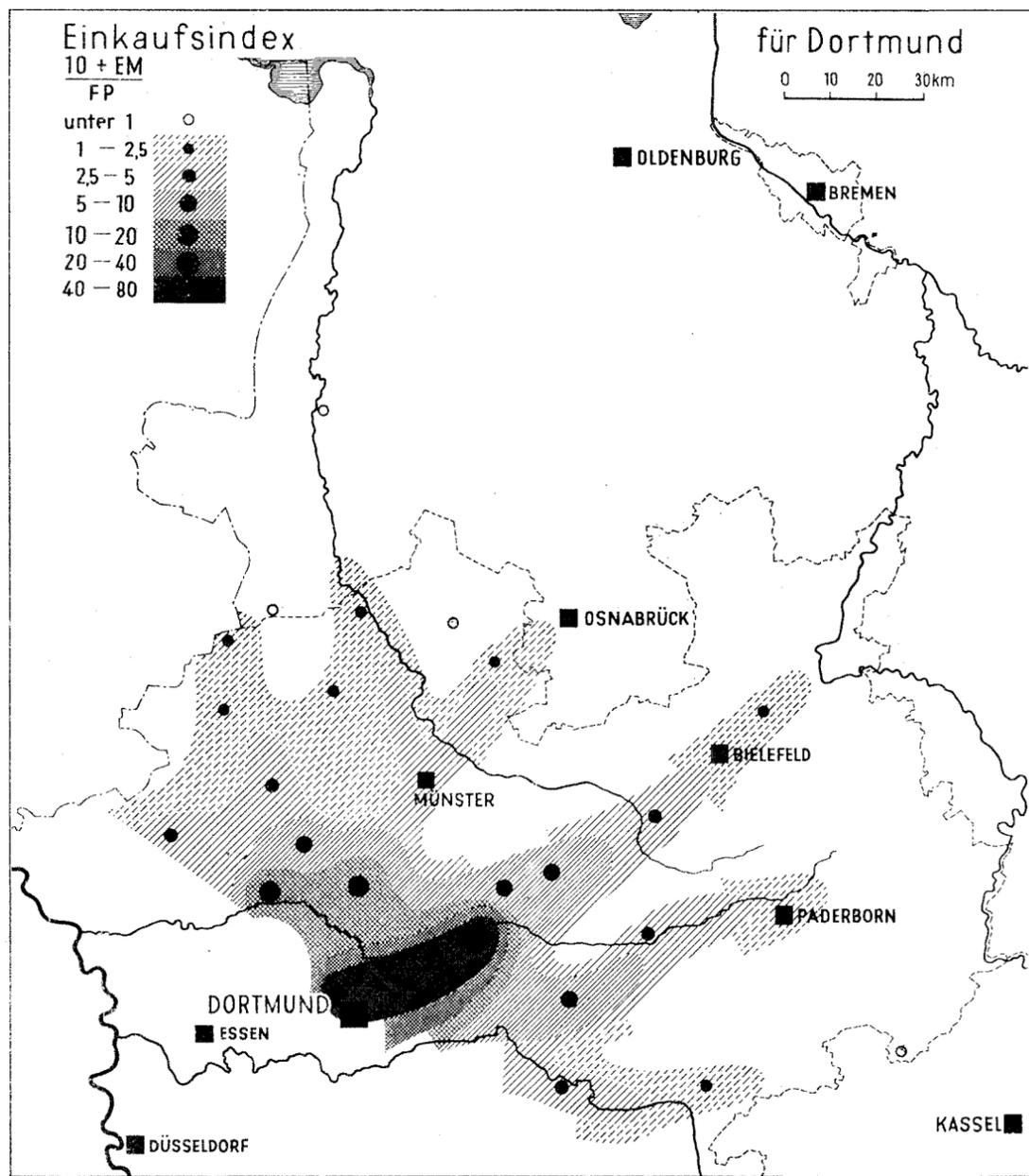
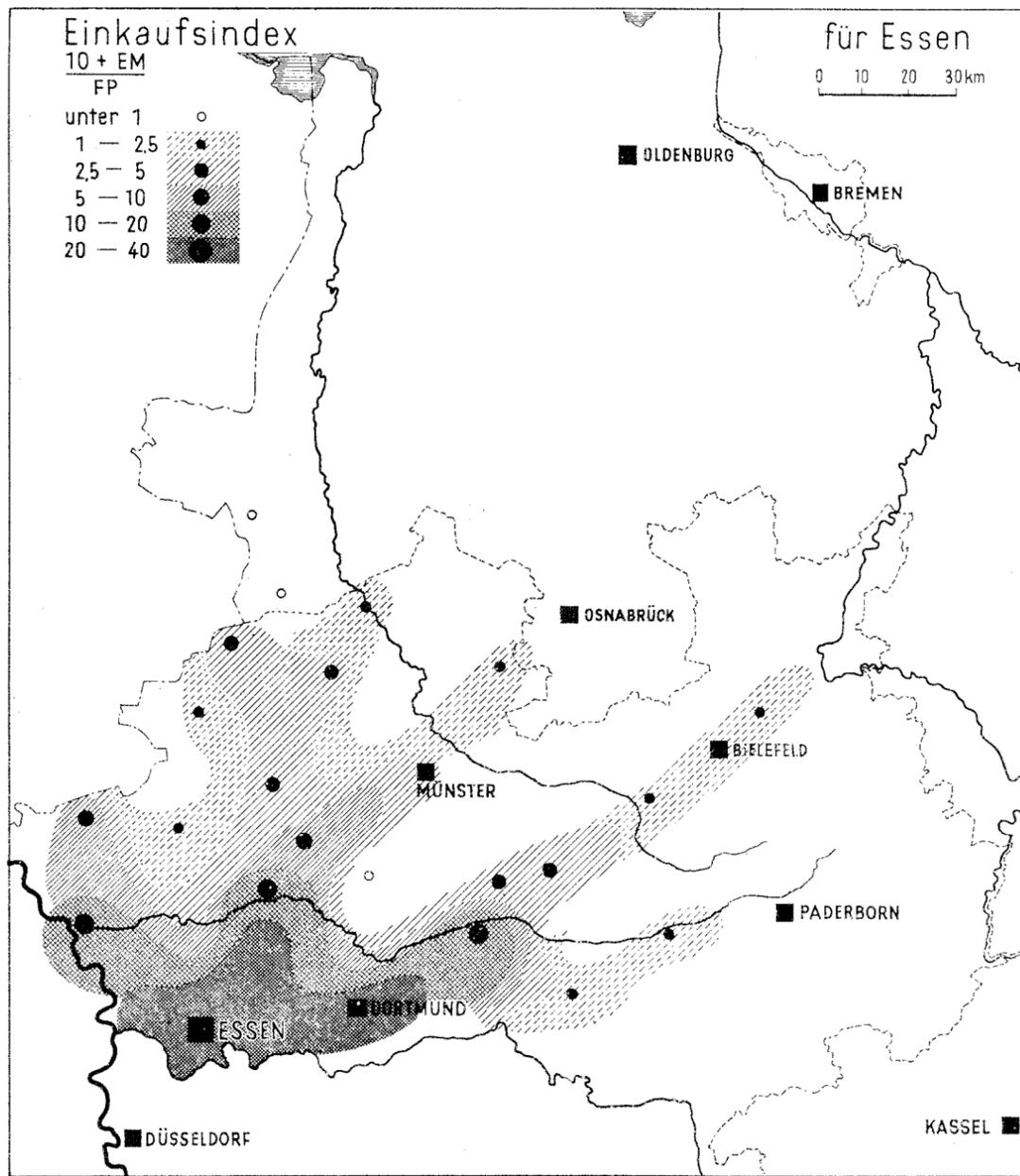
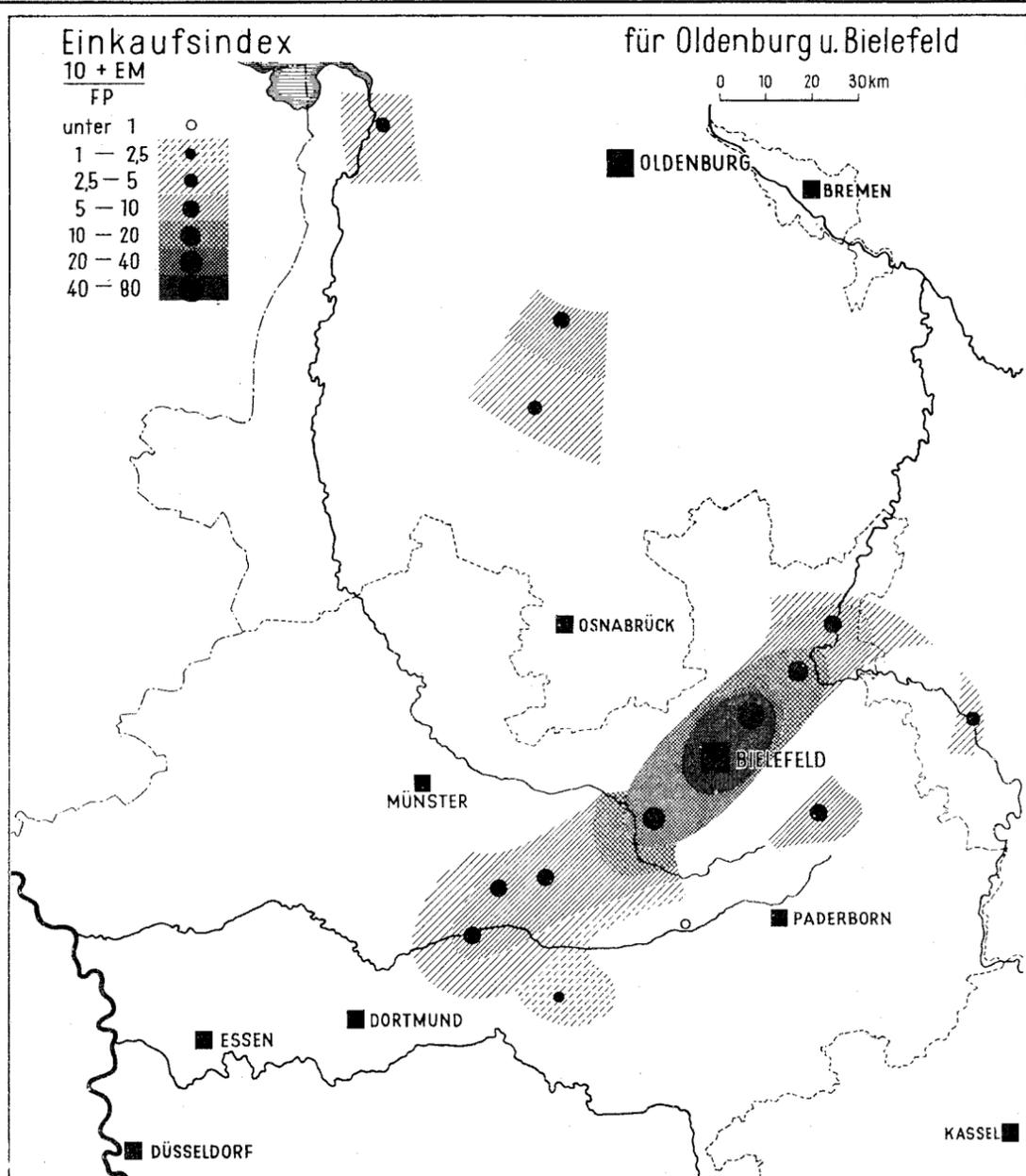
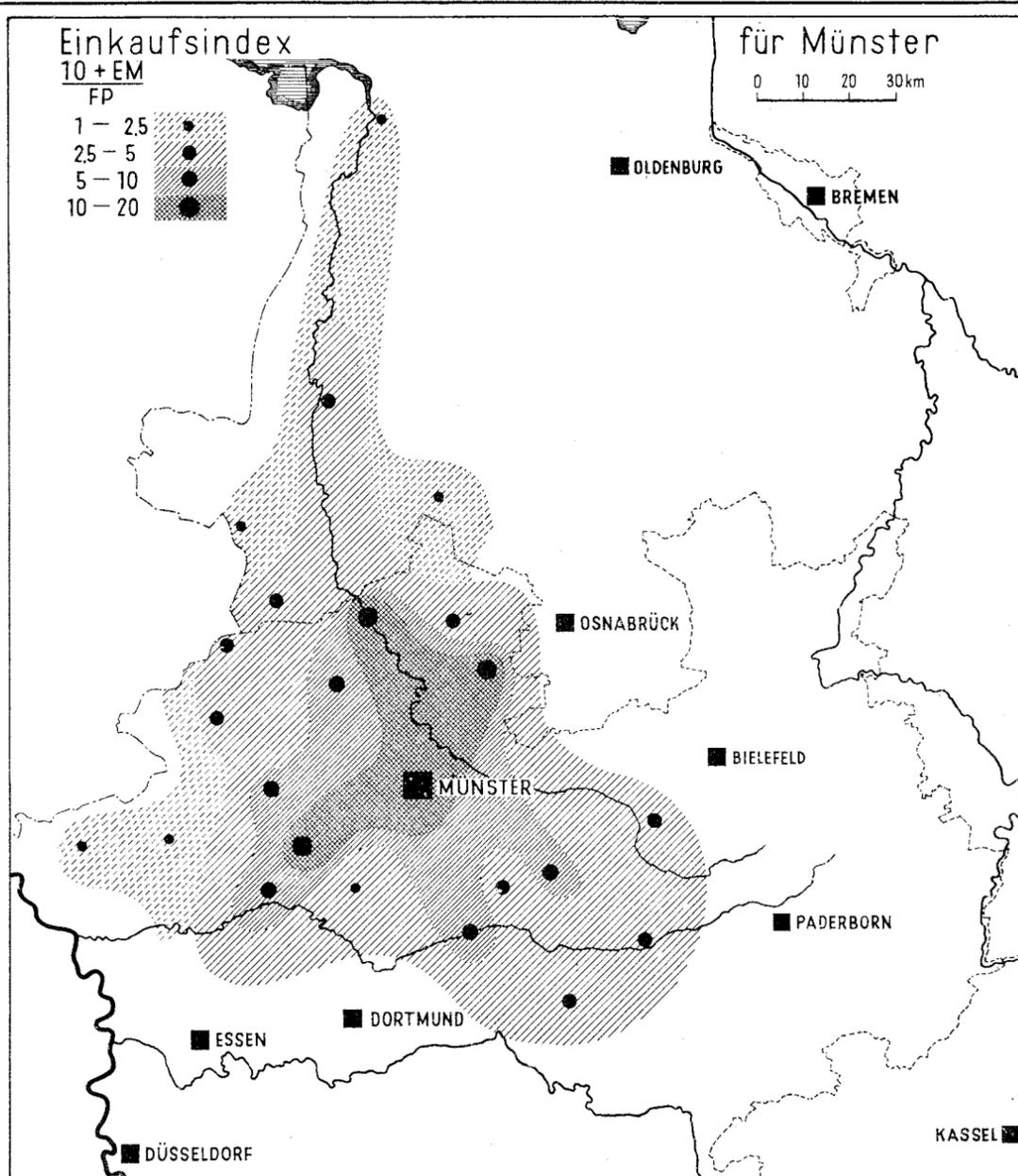
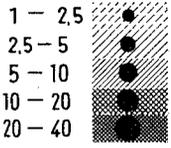


Abb. 3: Einkaufsgunst (nach Winterfahrplan 1956/57)

Einkaufsindex

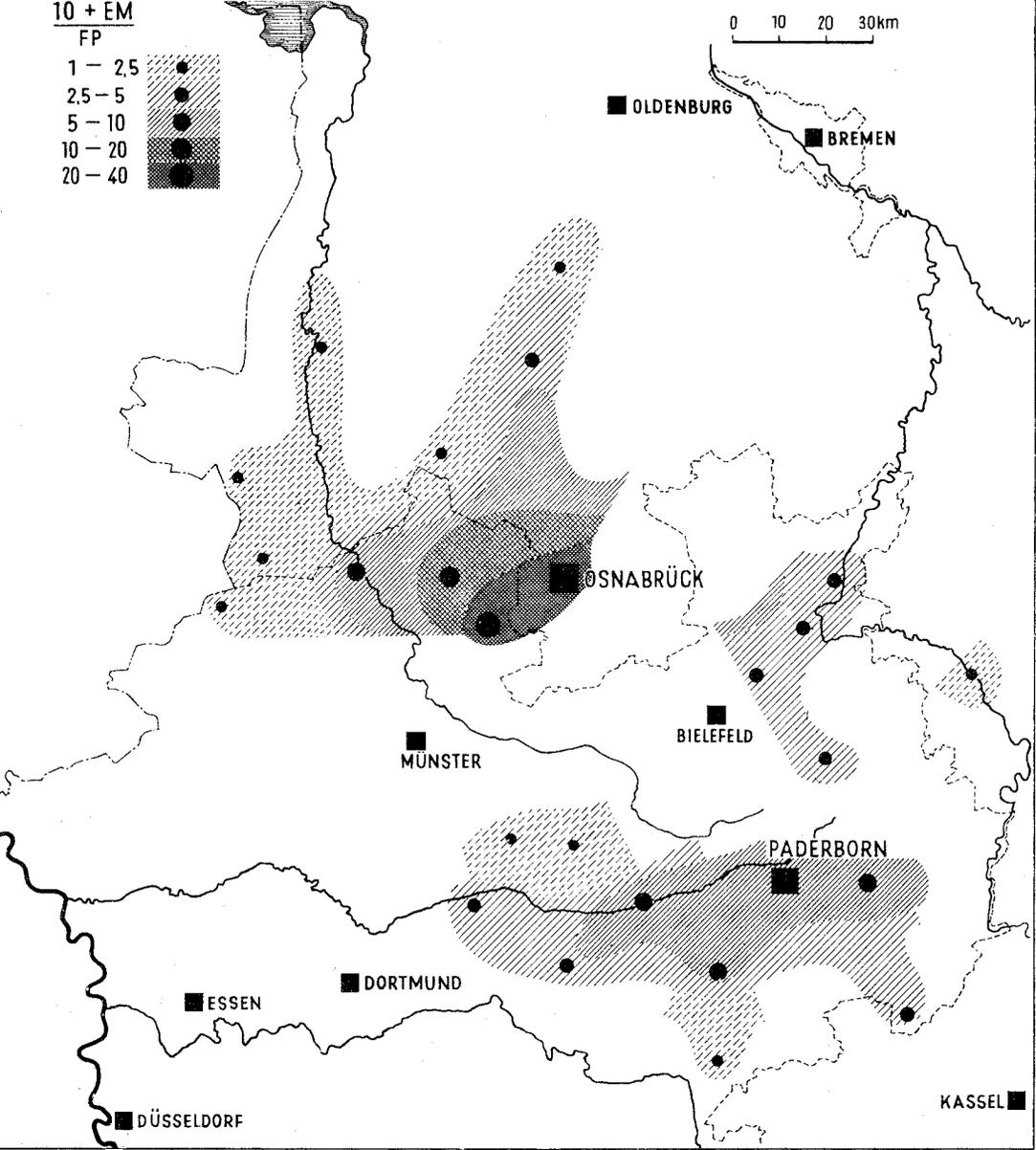
10 + EM

FP



für Osnabrück u. Paderborn

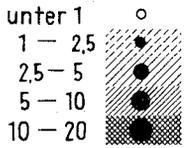
0 10 20 30km



Einkaufsindex

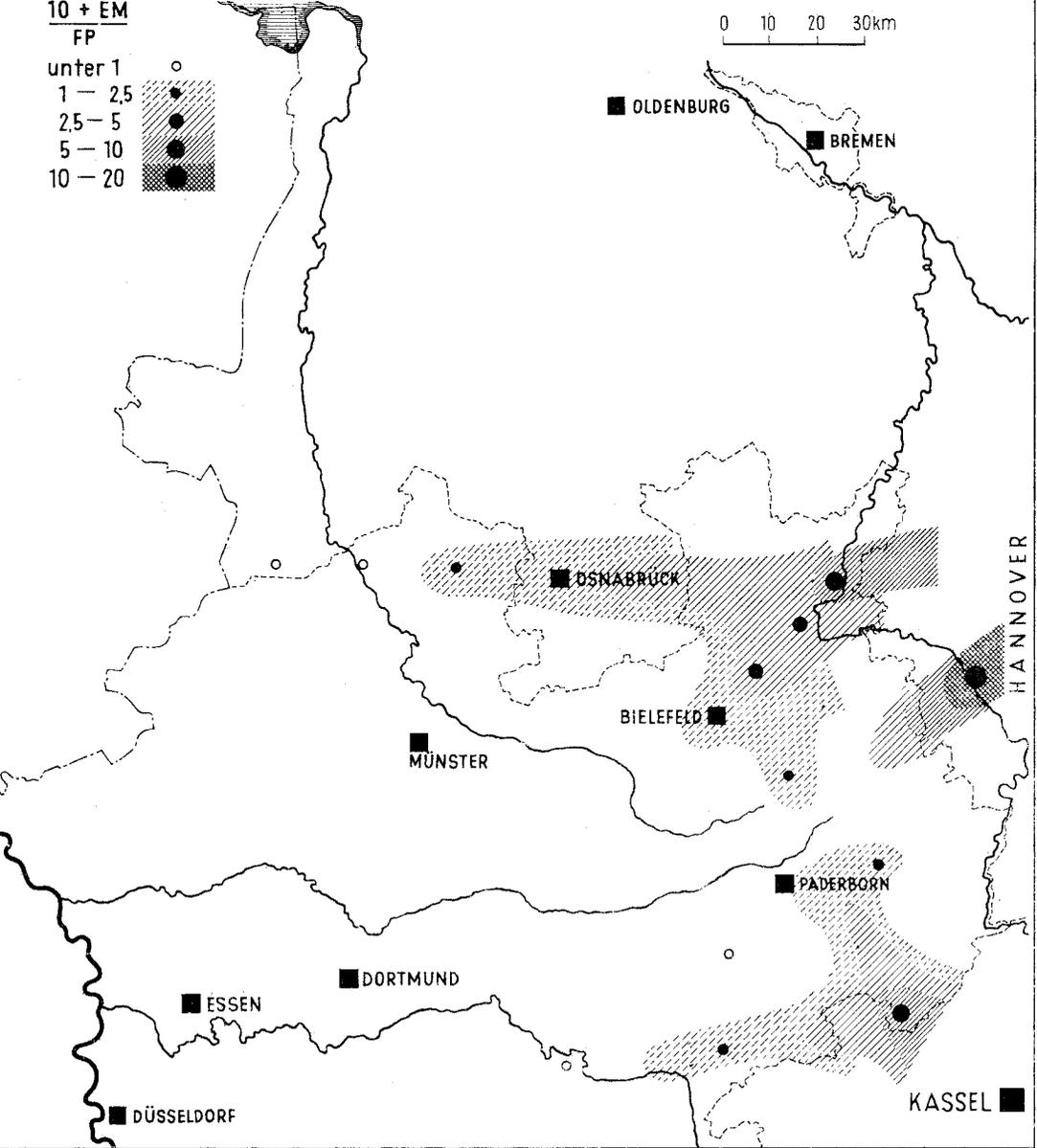
10 + EM

FP



für Hannover u. Kassel

0 10 20 30km





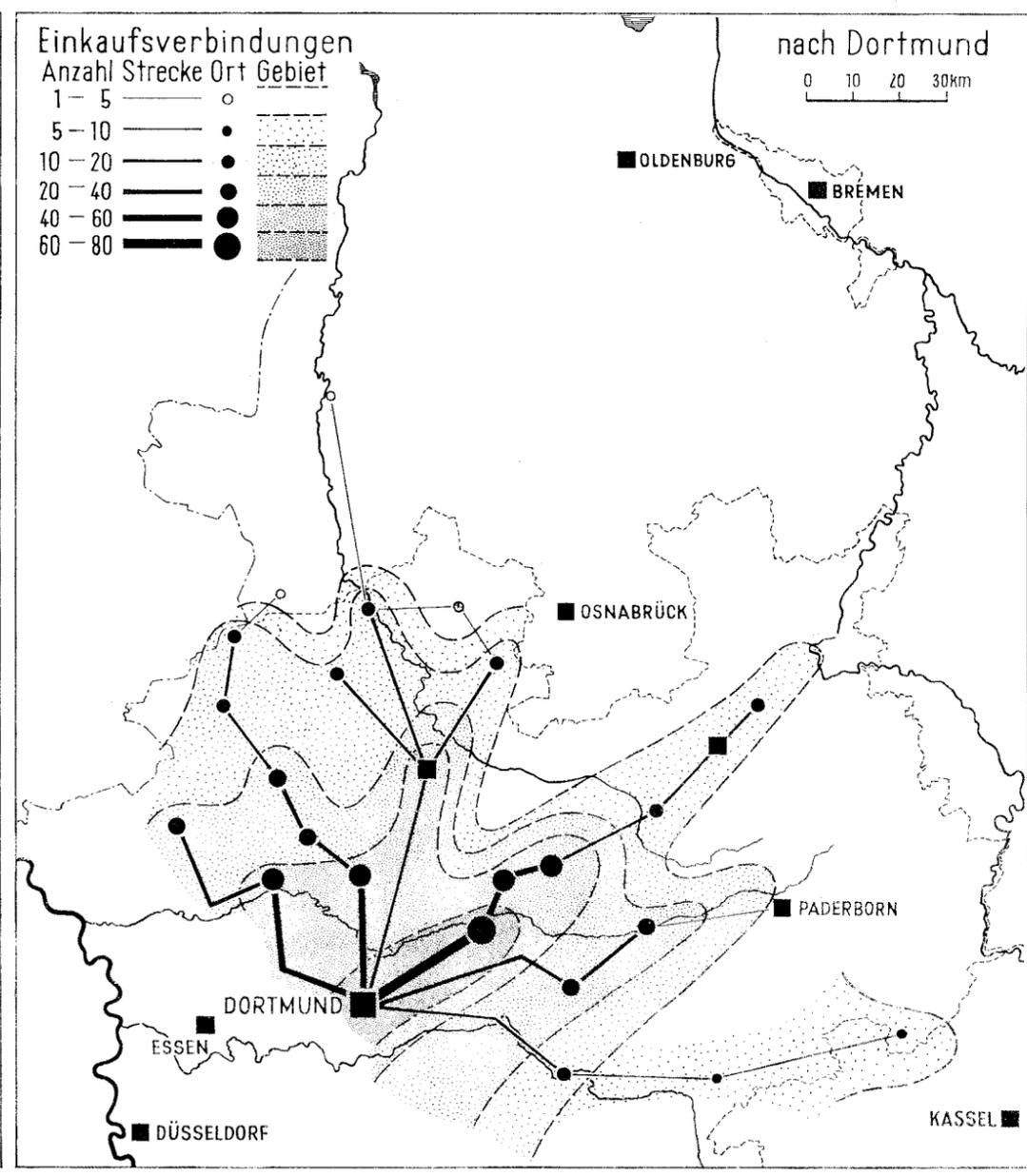
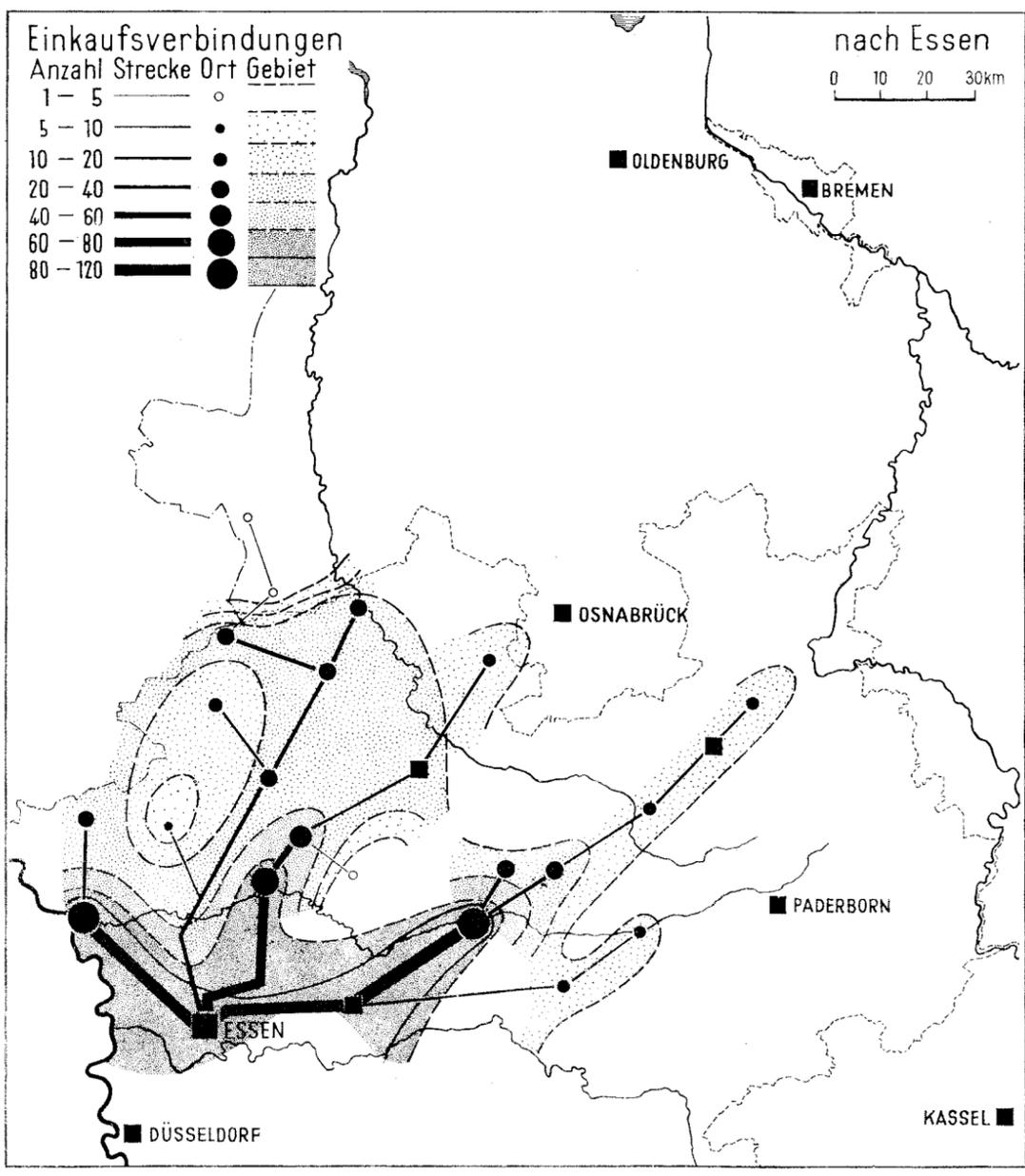
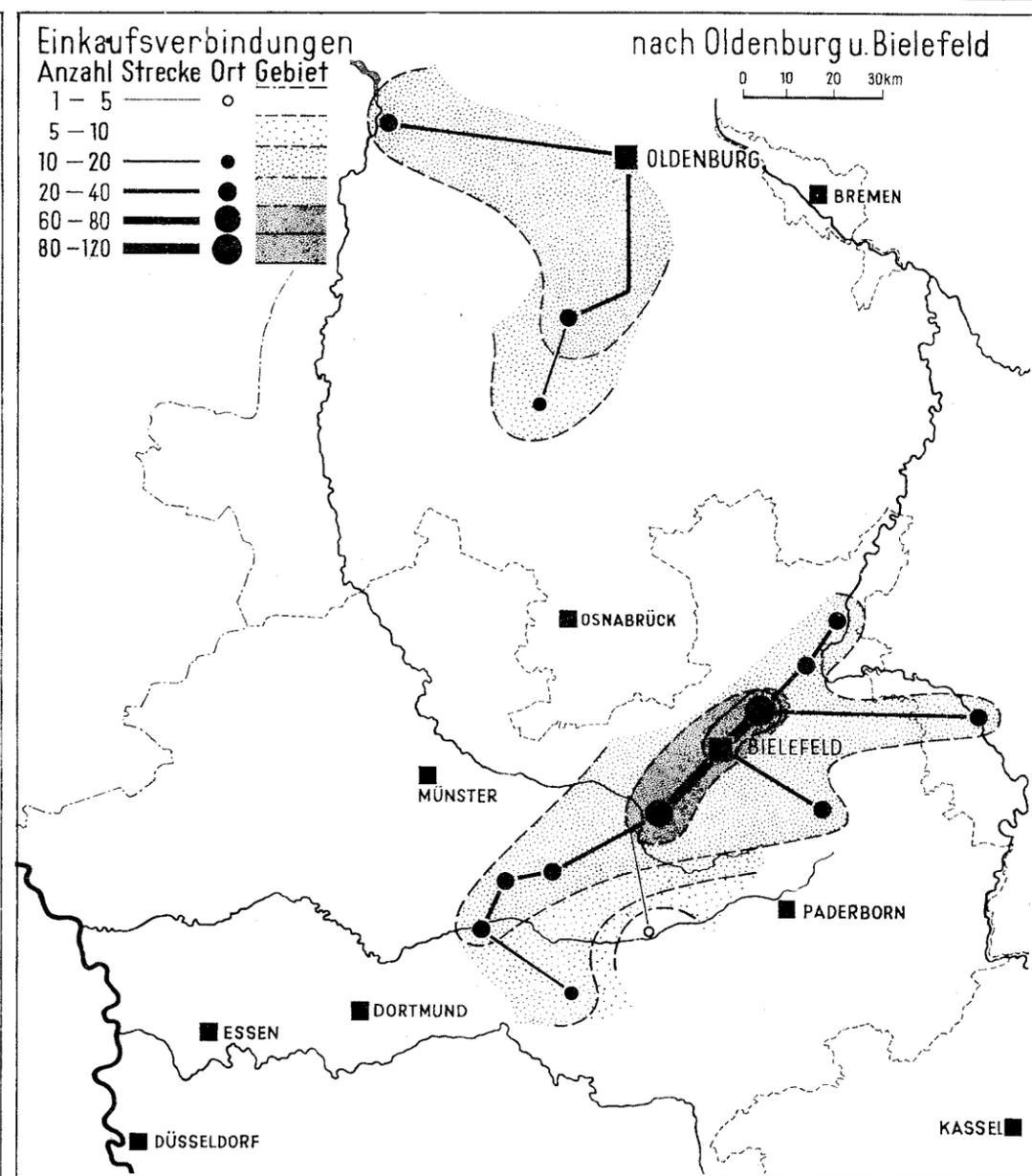
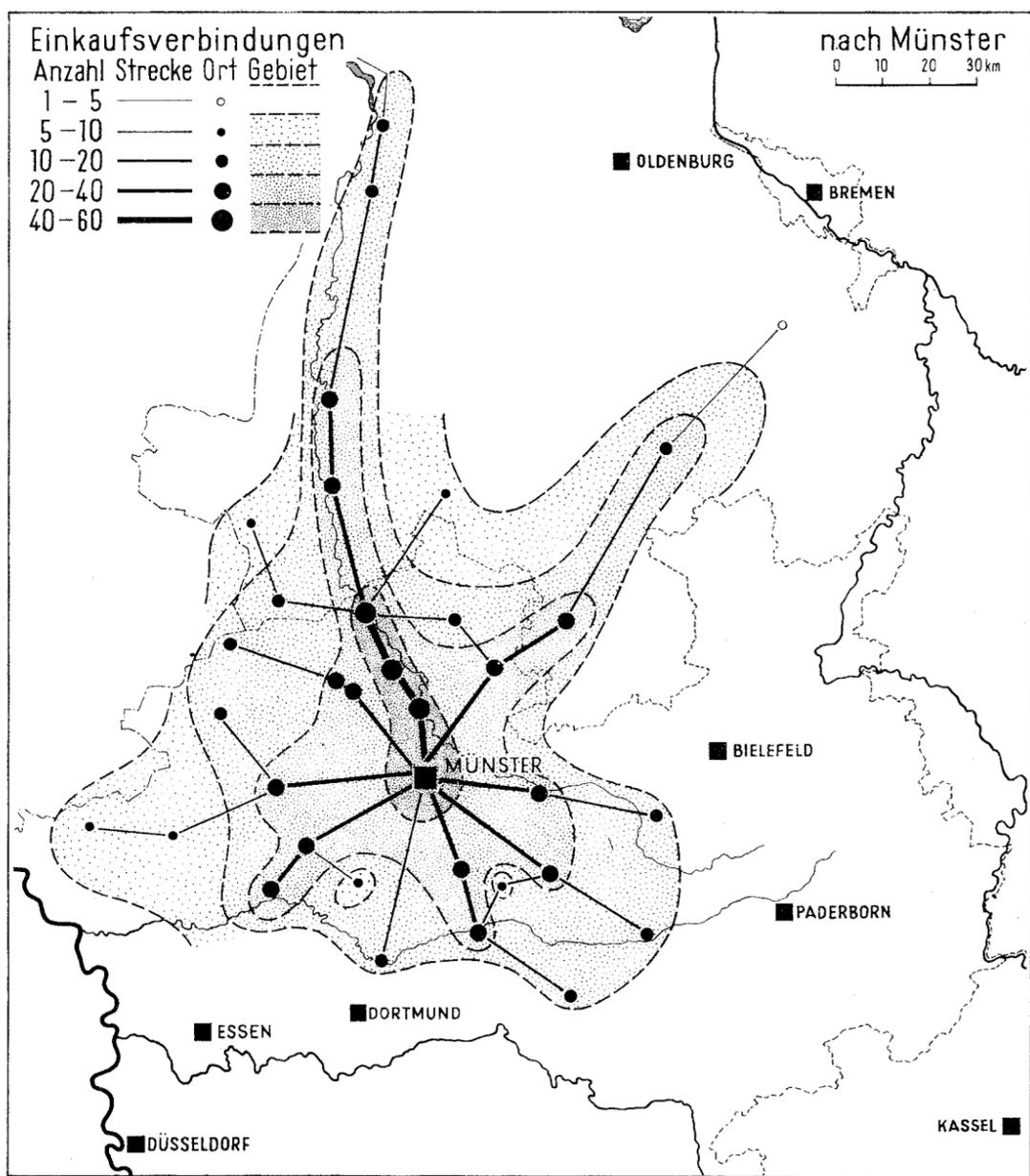


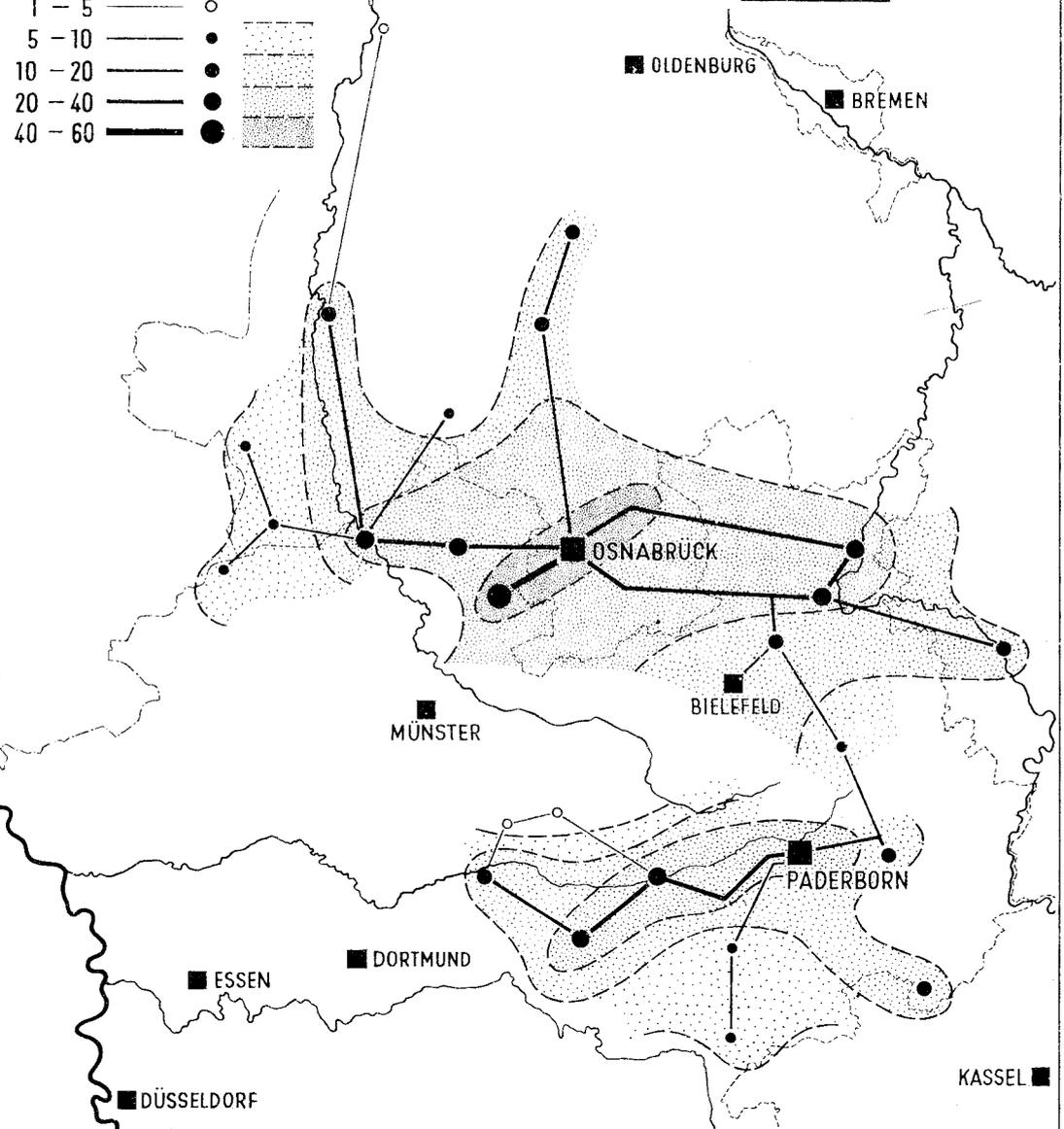
Abb.: 2: Einkaufsverbindungen mit der Eisenbahn
 (nach Wintertahrplan 1956/57)

Einkaufsverbindungen

Anzahl	Strecke	Ort	Gebiet
1 - 5	—	○	
5 - 10	—	●	▨
10 - 20	—	●	▨
20 - 40	—	●	▨
40 - 60	—	●	▨

nach Osnabrück u. Paderborn

0 10 20 30km

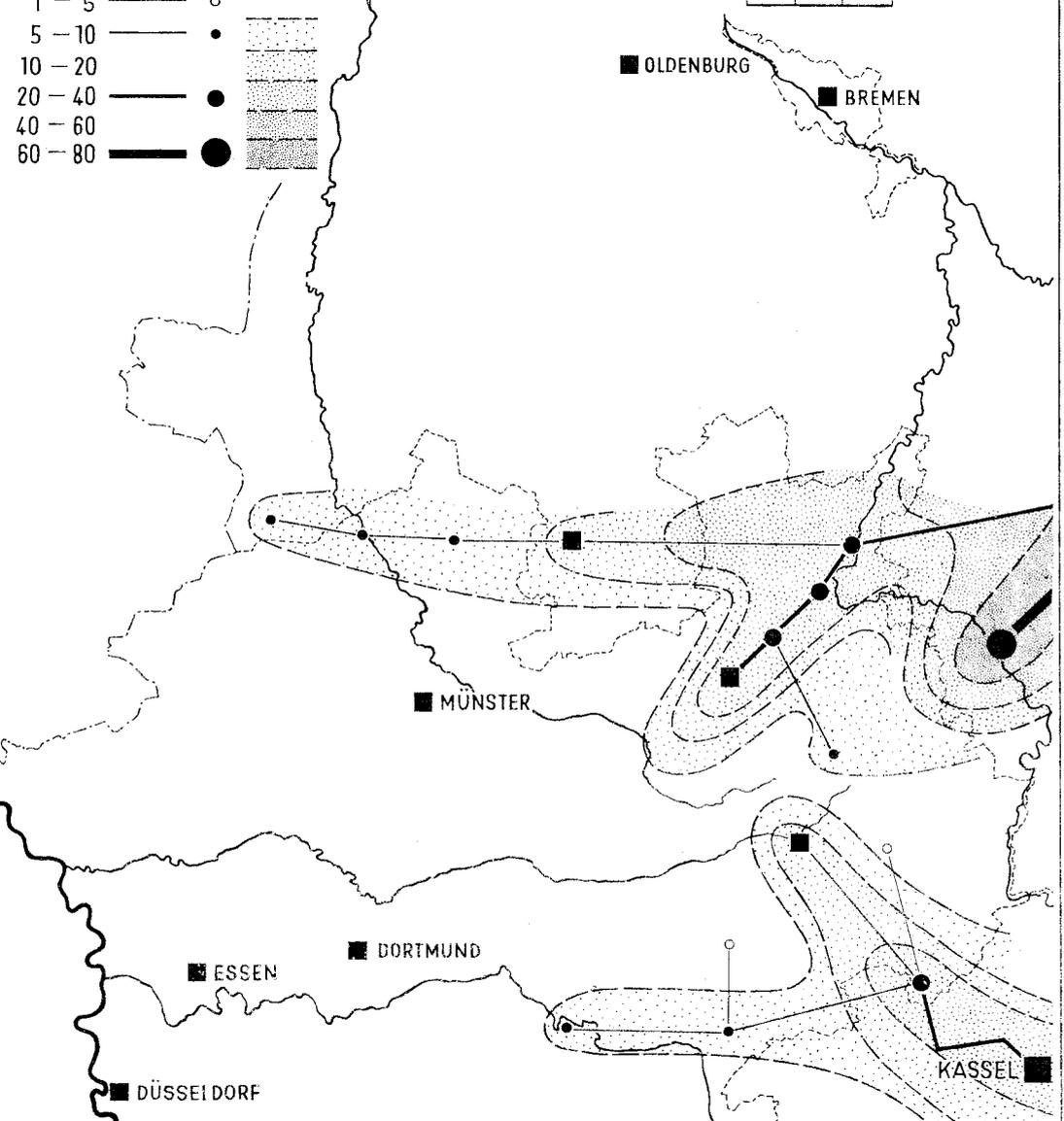


Einkaufsverbindungen

Anzahl	Strecke	Ort	Gebiet
1 - 5	—	○	
5 - 10	—	●	▨
10 - 20	—	●	▨
20 - 40	—	●	▨
40 - 60	—	●	▨
60 - 80	—	●	▨

nach Hannover u. Kassel

0 10 20 30km



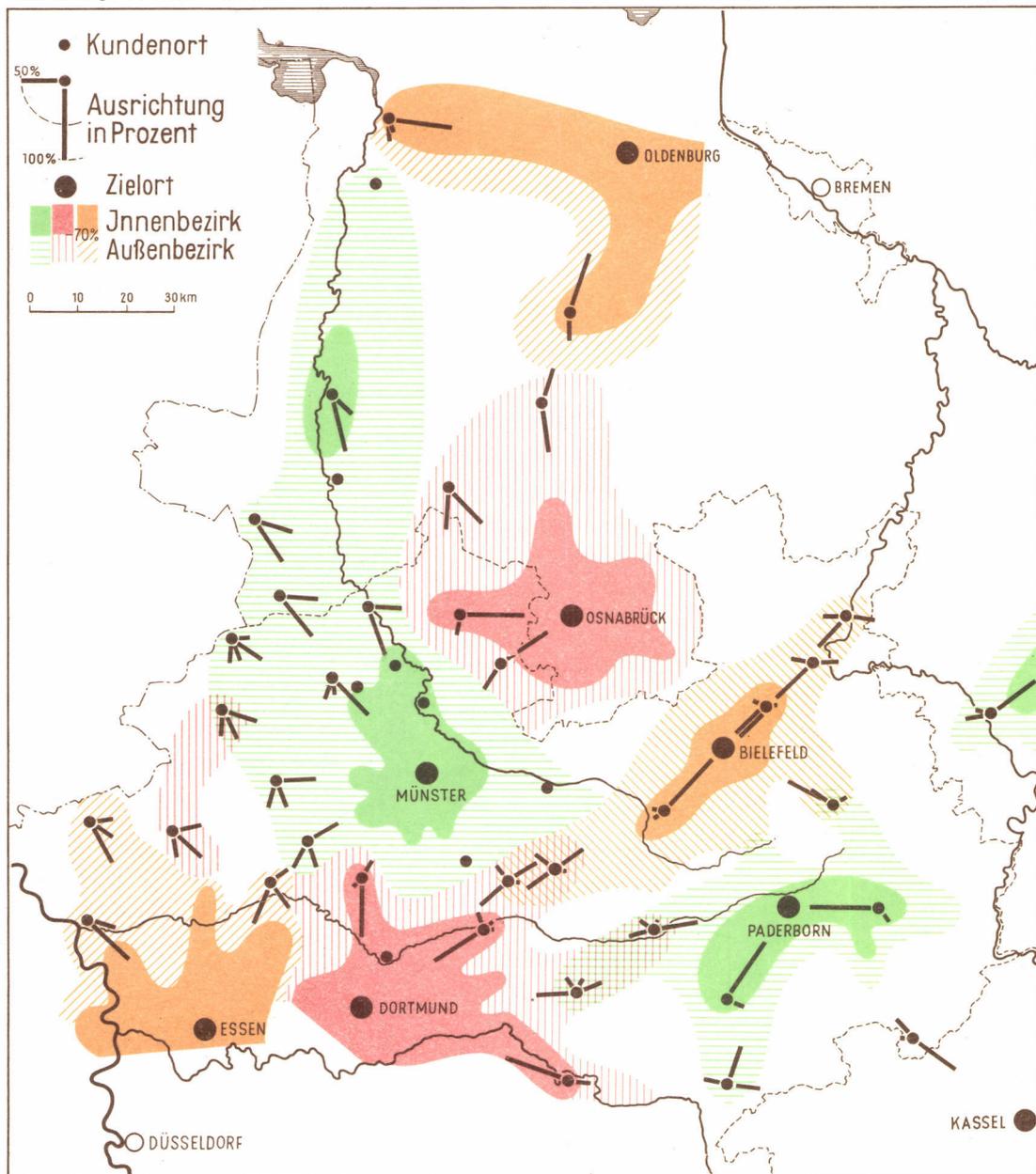


Abb. 4 : Kundenbereiche (nach Zugverbindungen)