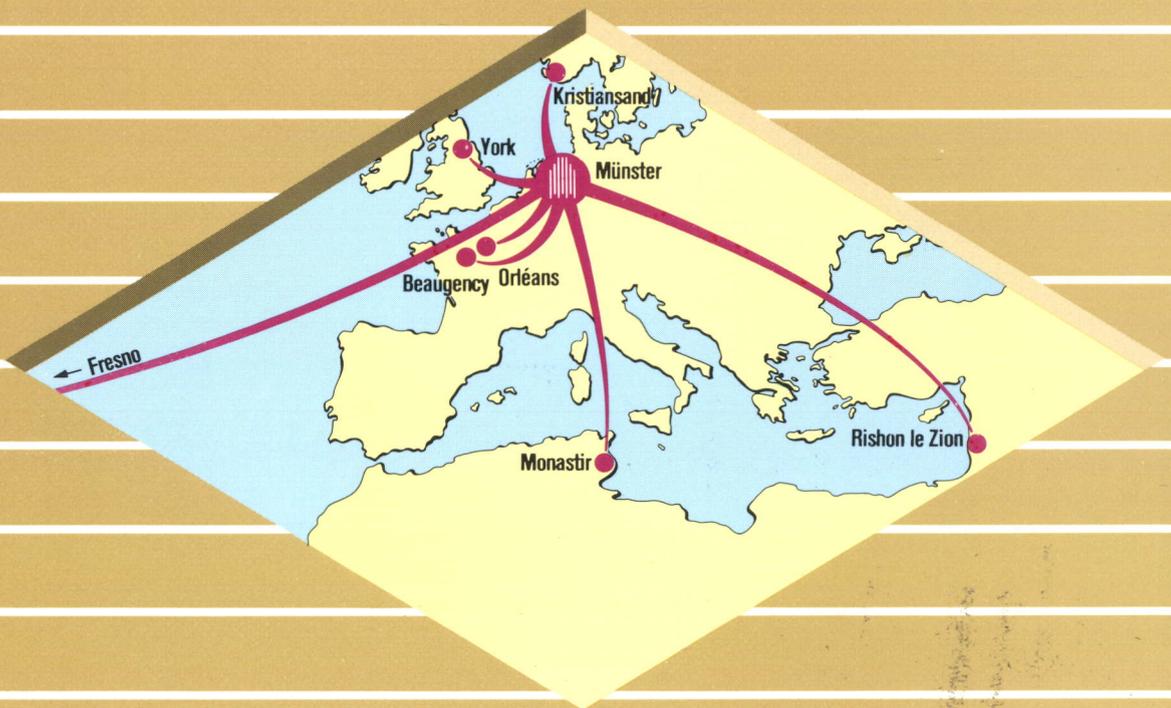


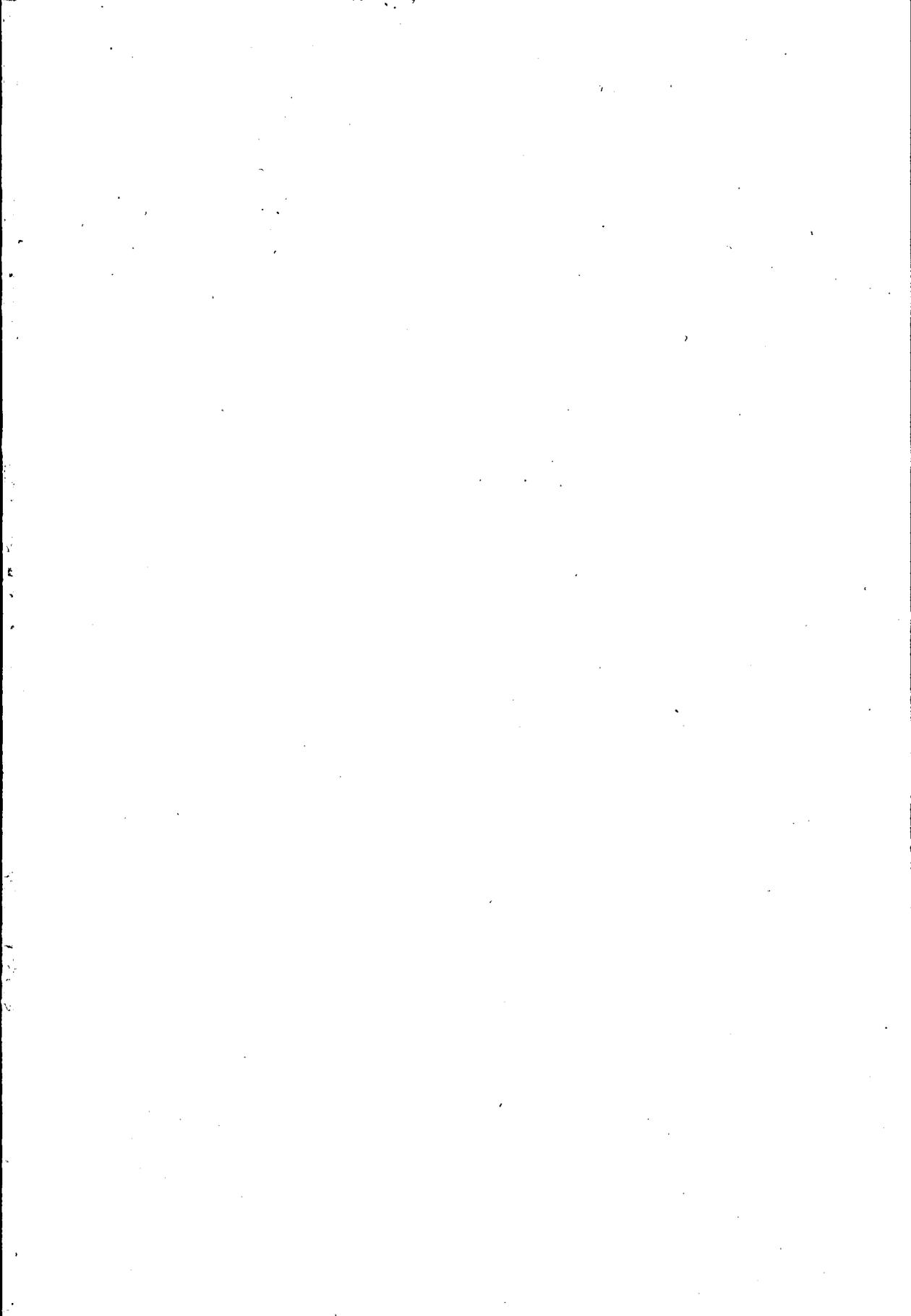
Alois Mayr / Friedrich-Carl Schultze-Rhonhof (Hg.)

MÜNSTER UND SEINE PARTNERSTÄDTE

York – Orléans – Kristiansand – Monastir –
Rishon le Zion – Beaugency – Fresno



1988



Schriftenreihe der Geographischen Kommission für Westfalen
LANDSCHAFTSVERBAND WESTFALEN-LIPPE

WESTFÄLISCHE GEOGRAPHISCHE STUDIEN

Begründet von Wilhelm Müller-Wille

Herausgegeben von der Geographischen Kommission für Westfalen durch
Alois Mayr (Vorsitzender), Klaus Temnitz (Geschäftsführer),
Heinz Heineberg, Hans-Hubert Walter, Julius Werner

43

Alois Mayr / Friedrich-Carl Schultze-Rhonhof (Hg.)

**MÜNSTER
UND SEINE PARTNERSTÄDTE**

**York – Orléans – Kristiansand – Monastir – Rishon le Zion –
Beaugency – Fresno**

1988

Herausgegeben von der Geographischen Kommission für Westfalen

Bezug: Geographische Kommission für Westfalen, Robert-Koch-Straße 26, 4400 Münster (Westf.)
Schriftleitung: Dr. Klaus Temnitz
Redaktion: Dr. Elisabeth Bertelsmeier und Dr. Klaus Temnitz

Anschriften:

Prof. Dr. Hermann Achenbach, Geographisches Institut, Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Olshausenstraße 40, 2300 Kiel · Prof. Dr. Ewald Gläßer, Wirtschafts- und Sozialgeographisches Institut, Universität zu Köln, Albertus-Magnus-Platz, 5000 Köln 41 · Prof. Dr. Heinz Heineberg, Institut für Geographie, Westfälische Wilhelms-Universität, Robert-Koch-Straße 26, 4400 Münster · LVerw.Dir. Dr. Karl-Heinz Kirchhoff, Provinzialinstitut für Westfälische Landes- und Volksforschung, Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Schorlemerstraße 16, 4400 Münster · Prof. Dr. Alois Mayr, Vorsitzender der Geographischen Kommission für Westfalen, Robert-Koch-Straße 26, 4400 Münster · Priv.Doiz. Dr. Werner Richter, Auelsgasse 28, 5303 Bornheim-Merten · Dr. Friedrich-Carl Schultze-Rhonhof, Direktor der Volkshochschule Münster, Aegidiimarkt 3, 4400 Münster · Prof. Dr. Peter Weber, Institut für Geographie, Westfälische Wilhelm-Universität, Robert-Koch-Straße 26, 4400 Münster · Städt. OSpR Siegfried Winter, Leiter des Sportamts der Stadt Münster, Ludgeriplatz 4-6, 4400 Münster

Druck: C. J. Fahle GmbH, 4400 Münster (Westf.), Neubrückenstraße 8-11
Umschlaggestaltung: B. Fistarol

ZUM GELEIT

„Waren Sie schon einmal in Kristiansand? Kennen Sie York oder Orléans? Was verbinden Sie mit Rishon le Zion? Was sagt Ihnen Monastir oder Fresno?“ - Städte, mit denen die Stadt Münster Partnerschaften pflegt. Die Historie der einzelnen Verbindungen ist sehr unterschiedlich, sie haben dennoch eine gemeinsame Wurzel. Sie sind aus Kontakten zwischen Bürgern, Vereinen und Gruppen gewachsen und haben sich kontinuierlich zu vertieften Bindungen bis hin zu offiziellen Partnerschaften entwickelt. Die ersten Städtepartnerschaften der Stadt Münster mit York, Orléans und Kristiansand entsprangen nicht nur dem europaweiten Denken und Hoffen auf eine gemeinsame europäische Zukunft. Die Aufnahme der Partnerschaften war darüber hinaus von dem Willen der Bürger bestimmt, die wieder zurückgewonnenen europäischen Freunde näher kennenzulernen.

In der Urkunde zum 20jährigen Bestehen der Städtefreundschaft zwischen Kristiansand und Münster wird der „geschichtliche Auftrag zur europäischen Gemeinsamkeit“ angesprochen. Eine Gemeinsamkeit, geprägt

„durch die freie Begegnung freier Menschen,
durch die Teilnahme an der Geschichte der befreundeten Nachbarn,
durch gegenseitige Hilfe im Geist und in der Tat,
durch das bleibende Bemühen gegenseitiger Verständigung.“

Die Partnerschaften wurden sehr bald mit Leben erfüllt, durch Schüleraustausch, durch Begegnungen von Familien, Gruppen und Vereinen, durch Austausch in Kultur und Sport und durch Zusammentreffen von Stadträten und Behördenvertretern.

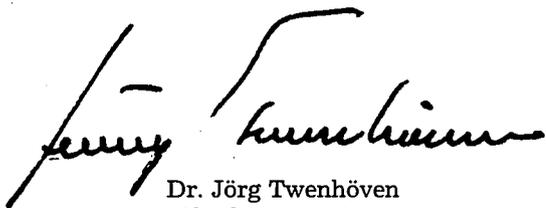
Der Grundgedanke der Partnerschaften mit den europäischen Städten liegt auch der Partnerschaft mit der tunesischen Stadt Monastir zugrunde. Hier spielt jedoch ein weiteres Motiv mit: die Verpflichtung zur Solidarität mit der Dritten Welt. Kommunale Möglichkeiten zur Situationsverbesserung in der Dritten Welt sind sicherlich begrenzt. Hier jedoch hat die Stadt Münster eine Möglichkeit gesehen, praktisch zu helfen und gleichzeitig zur Bewußtseinsbildung in der Bevölkerung beizutragen.

Die Partnerschaft mit der israelischen Stadt Rishon le Zion nimmt unter den Partnerstädten Münsters eine Sonderstellung ein. Zu den schon traditionellen Leitgedanken für eine Städtepartnerschaft kommt im Verhältnis zwischen Münster und der israelischen Stadt hinzu, daß das Verhältnis zwischen Deutschen und Israelis durch die Greuelthaten der Hitlerdiktatur an den Juden in schmerzlichster Weise belastet ist. Daß es die Israelis aus Rishon le Zion waren, die den Münsteranern die Hand zur Aussöhnung entgegengestreckt haben, hat sehr betroffen gemacht, waren darunter doch Männer und Frauen, die die bittersten Stunden ihres Volkes in Konzentrationslagern selbst miterlebt haben. Rishon le Zion wird diese Sonderstellung auch künftig innehaben. Der Auftrag der Deutschen zur Aussöhnung wird nie enden.

Das jüngste Glied in der Kette der Partnerstädte ist die amerikanische Stadt Fresno in Kalifornien. Private Kontakte zwischen Bürgern beider Städte haben sehr schnell zu offiziellen Beziehungen geführt, nicht zuletzt bedingt durch die Aufgeschlossenheit und Offenheit der amerikanischen Freunde. Zwischenzeitlich hat ein reger Schüler- und Jugendaustausch eingesetzt. Hier entwickelt sich eine Partnerschaft, von der die Bürger beider Städte viel erwarten.

Mit dem vorliegenden Buch erscheint nun erstmalig eine Publikation über die Partnerstädte der Stadt Münster. Es ist unser Wunsch, daß diese Veröffentlichung dazu beiträgt, daß die Bürger mehr über Münsters Partnerstädte erfahren und sich verstärkt mit den räumlichen Strukturen, der Geschichte, der Kultur und den Gegenwartsproblemen der Partnerstädte auseinandersetzen.

Wir danken Herrn Dr. Fr.-C. Schultze-Rhonhof für die Initiative zur Realisierung der Vortragsreihe in der Volkshochschule unserer Stadt, Herrn Prof. Dr. A. Mayr für die Übernahme dieses für unsere Städtepartnerschaften so wertvollen, inhaltlich noch erweiterten Bandes in die „Westfälischen Geographischen Studien“, den Autoren der einzelnen Beiträge für ihre gelungenen Abhandlungen und den beteiligten Mitarbeitern der Geographischen Kommission für Westfalen für ihren besonderen Einsatz. Schließlich gilt unser Dank dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe als Träger der Geographischen Kommission für Westfalen, der Stadtparkasse Münster und dem Förderverein der Volkshochschule Münster, die – zusammen mit einem Druckkostenzuschuß auch der Stadt Münster – das Erscheinen dieses Buches ermöglicht haben.



Dr. Jörg Twenhöven
Oberbürgermeister



Dr. Hermann Fechtrup
Oberstadtdirektor

VORWORT

Den Anstoß zu der vorliegenden Veröffentlichung hat die Idee der Volkshochschule Münster gegeben, eine geographische Vortragsfolge im November und Dezember 1984 durchzuführen, in der durch ausgewiesene Sachkenner einem sehr interessierten Publikum Entwicklung, Gegebenheiten und Probleme von fünf Partnerstädten Münsters vorgestellt und erläutert wurden. Der rege Besuch dieser Veranstaltungen, die umfangreiche Berichterstattung in der Tagespresse und zahlreiche anschließende Nachfragen haben bewiesen, daß seitens der Bürger ein großes Informationsbedürfnis besteht, Münsters Schwesterstädte näher und umfassender kennenzulernen.

Angesichts dieses großen Interesses und der Tatsache, daß kaum etwas an Literatur vorliegt, das den Bürgern in größerem Umfang Informationen über die Partnerstädte vermitteln könnte, hat der Vorstand der Geographischen Kommission für Westfalen des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe in Absprache mit dem Direktor der Volkshochschule Münster beschlossen, die damaligen Lichtbildervorträge zusammen mit einigen weiteren Abhandlungen als Band ihrer „Westfälischen Geographischen Studien“ herauszubringen. Eine wesentliche Voraussetzung war dabei die Bereitschaft der Stadt Münster, der Stadtparkasse Münster und des Fördervereins der Volkshochschule Münster, dieses Vorhaben durch Druckkostenzuschüsse zu unterstützen, für die wir sehr zu Dank verpflichtet sind. Für sein beständiges Interesse sind wir besonders Herrn Oberstadtdirektor Dr. H. Fechtrup verbunden. Dank der genannten Beihilfen sah sich die Geographische Kommission für Westfalen, deren Aufgabenfeld schwerpunktmäßig die landeskundliche Erforschung Westfalens und Nordwestdeutschlands ist, ermuntert, über ihren eigentlichen regionalen Zuständigkeitsbereich hinaus einen weit gespannten Blick in die Welt auf Münsters Partnerstädte zu werfen.

Die beiden Herausgeber danken sehr herzlich den Autoren der Volkshochschulreihe - unter ihnen auch Mitglieder der Geographischen Kommission -, daß sie die seinerzeit gehaltenen Referate über Orléans, York, Kristiansand, Monastir und Rishon le Zion nochmals überarbeitet und in erweiterter Form für diese Veröffentlichung zur Verfügung gestellt haben. Der Bericht über Rishon le Zion konnte durch Verpflichtung eines zweiten Autors und langjährigen Landeskenners inhaltlich angereichert werden. Außerdem enthält diese Veröffentlichung Abhandlungen über Beaugency an der Loire, die französische Partnerstadt der ehemaligen Gemeinde Hiltrup (seit 1975 Stadtteil Münsters), sowie die amerikanische Stadt Fresno in Zentralkalifornien, mit der erst im Sommer 1986 ein Partnerschaftsvertrag abgeschlossen wurde. Ein zusätzlicher, historisch und geographisch konzipierter Beitrag über Münster selbst soll Vergleiche zwischen der westfälischen Metropole und den jeweiligen Partnerstädten erleichtern. Die einleitende Studie schließlich informiert über Idee und Realisierung von Städtepartnerschaften am Beispiel Münsters.

Absicht sämtlicher Beiträge ist es, in allgemein verständlicher Form wissenschaftlich fundierte Kenntnisse zu vermitteln, die als Grundlage für Klassenfahrten, Gruppenreisen anderer Art oder auch Einzelbesuche in die entsprechende Partnerstadt dienen können.

Die Veranschaulichung der Texte durch Tabellen, Abbildungen und Bildmaterial war dabei ein besonderes Anliegen. Wenngleich sämtliche Verfasser das Ziel verfolgt haben, unter Berücksichtigung möglichst gleichartiger Aspekte ein anschauliches Bild der von ihnen behandelten Stadt zu entwerfen, so sind Anlage und Gestaltung der Beschreibungen zwangsläufig doch unterschiedlich. Dafür sind insbesondere die Individualitäten der einzelnen Städte und die sehr stark abweichende Verfügbarkeit von Materialien verantwortlich. Es war für einige Autoren ernüchternd, welche Pläne oder Materialien selbst für Städte im westlichen Europa trotz größter Bemühungen nicht beschafft werden konnten. Für Orléans und York, die historisch mit Abstand bedeutendsten Schwesterstädte mit einer jeweils großen Fülle von Sehenswürdigkeiten in ihren Altstädten, wurden in die Darstellungen ergänzend Vorschläge für Stadtbesichtigungen aufgenommen.

Es verdient abschließend noch einmal betont zu werden, daß es für keine einzige der sieben Partnerstädte eine landeskundlich-stadtgeographische Monographie mit Berücksichtigung historischer und planerischer Aspekte in der jeweiligen Landessprache gibt, schon gar nicht eine Studie, die gleichzeitig die Stellung der entsprechenden Schwesterstadt innerhalb ihres Umlandes (Naherholungsraum, Städtesystem) oder des gesamten Staatsgebietes berücksichtigt. Englischsprachige bzw. französischsprachige Zusammenfassungen in der jeweils wichtigsten Fremdsprache mögen die Veröffentlichung auch für Bewohner unserer Partnerstädte interessant machen. Die Manuskripte wurden überwiegend im Frühjahr 1987 abgeschlossen.

Die Herausgeber hoffen, daß diese Veröffentlichung innerhalb und außerhalb Westfalens eine freundliche Aufnahme findet und zur Vertiefung der Beziehungen zwischen den Bewohnern Münsters und seiner Partnerstädte beiträgt.

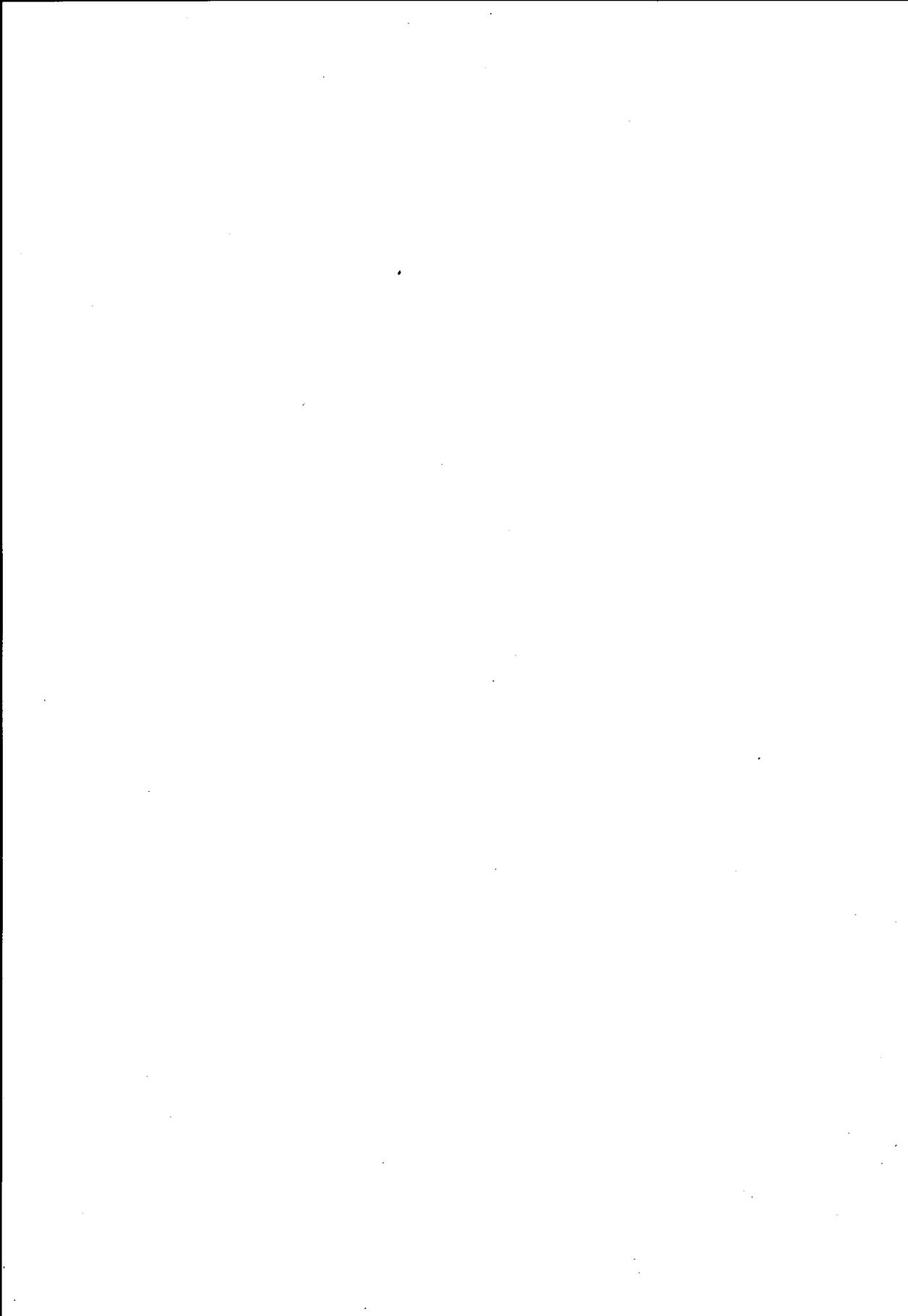
Alois Mayr
Vorsitzender der
Geographischen Kommission
für Westfalen

Friedrich-Carl Schultze-Rhonhof
Direktor der
Volkshochschule der
Stadt Münster

INHALT

Seite

<i>Schultze-Rhonhof, Fr.-C.</i> : Die Idee der Städtepartnerschaften und ihre Entwicklung am Beispiel von Münster.	1
<i>Heineberg, H. und Kirchhoff, K.-H.</i> : Münster – Geschichtliche Entwicklung, räumliche Struktur, Stellung als Oberzentrum und Planungsaspekte.	19
<i>Heineberg, H.</i> : York – Von der römischen Gründung bis zur Gegenwart. Geschichte, räumliche Entwicklung und aktuelle Planungsprobleme.	49
<i>Weber, P.</i> : Orléans – Von der römischen Siedlung zur modernen Stadtstruktur . . .	85
<i>Gläßer, E.</i> : Kristiansand und sein südnorwegisches Hinterland.	115
<i>Achenbach, H.</i> : Monastir – Stadtstrukturen und Kulturlandschaften im östlichen Küstentiefland Tunesiens	139
<i>Winter, S.</i> : Rishon le Zion – Spiegelbild der Entwicklung Palästinas und des Staates Israel	153
<i>Richter, W.</i> : Rishon le Zion – Entwicklung einer jüdischen Agrarkolonie zur Wohn- und Industriestadt.	163
<i>Weber, P.</i> : Beaugency – Eine Kleinstadt an der Loire	183
<i>Mayr, A.</i> : Fresno – Ein regionales Dienstleistungs- und Agrarwirtschaftszentrum im Kernraum Kaliforniens.	191



Die Idee der Städtepartnerschaften und ihre Entwicklung am Beispiel von Münster

von **Friedrich-Carl Schultze-Rhönhof**, Münster

Die Anbahnung und Pflege auswärtiger Beziehungen wird gemeinhin als Aufgabe des Staates angesehen. Doch der Aufbruch zu einem gemeinsamen Europa erfolgt unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg in den Gemeinden. Im Oktober 1946 hat in der Schweiz der Baseler Historiker und Pädagoge Adolf GASSER, der spätere Mitbegründer des Council of European Local Authorities, die Idee von der „Gemeindefreiheit als Rettung Europas“ proklamiert und zu einem Neuaufbau Europas von der Gemeinde her aufgerufen. Diese Idee des Schweizlers trifft sich mit der Entwicklung in Deutschland. Denn hier sind es gerade die Gemeinden, die nach dem Zusammenbruch als erste wieder funktionsfähige Gebietskörperschaften bilden und von denen grundlegende und richtungweisende Entscheidungen für unsere Demokratie ausgehen. Und in dieser Phase des Neuaufbaus und der Neubesinnung richten viele deutsche Gemeinden den Blick auch über die nationalen Grenzen.

Auch der am 5. Mai 1949 gegründete Europarat mit Sitz in Straßburg, dem die Bundesrepublik Deutschland am 15. Juni 1950 beitrifft, setzt sich von Anfang an dafür ein, daß die Gesamtheit der Gemeinden unmittelbar an dem Werk der europäischen Einigung beteiligt werden muß. Um die Euroarbeit auf der kommunalen Basis zu intensivieren, wird im Jahre 1952 von der Versammlung des Europarates eine Kommission gebildet, die sich besonders mit diesen Fragen beschäftigen soll. Am 21. Juni 1955 faßt das Ministerkomitee eine Entscheidung, daß „das Ministerkomitee grundsätzlich jeder Initiative auf lokaler und regionaler Ebene Wohlwollen entgegen-

genbringt, die dahin tendiert, zwischen den Bevölkerungen der europäischen Länder ein besseres gegenseitiges Verständnis herzustellen und ihr Solidaritätsgefühl zu fördern.“

Im Januar 1957 wird schließlich die Europakonferenz der Gemeindevertretungen - seit 1985 Ständige Konferenz der Gemeinden und Regionen Europas - gebildet. Damit faßt der Europarat die gewählten Vertreter der Gemeinden seiner Mitgliedsstaaten in einem politischen Gremium zusammen. In dem auf der ersten Tagung im Jahre 1957 vorgelegten Bericht über die Beteiligung der Gemeinden bei der Verbreitung des Europagedankens heißt es unter anderem, daß „das System der Gemeindepartnerschaften zweifelsohne eines der mächtigsten und wirksamsten Mittel ist, das den Gemeinden zur Verfügung steht, um das europäische Ideal in der öffentlichen Meinung zu verbreiten.“

In dieses Jahr fallen auch die ersten partnerschaftlichen Kontakte der Stadt Münster.

Münster und York

Das Generalkonsulat in Düsseldorf und das British Council, die beide mit den deutschen Verhältnissen gut vertraut sind, haben beim Foreign Office angestrebt, eine Städtefreundschaft zwischen Münster und York zu begründen. Und so macht das Foreign Office im Jahre 1957 der Stadt York den Vorschlag, die Stadt Münster als Partner für Städtefreundschaften zu wählen. Die Stadt York - damals eine Stadt von ca. 110000 Einwohnern - ergreift die Initiative und lädt Repräsentanten der Stadt Münster

für die Zeit vom 4. - 7. Juli 1957 nach York ein. Unter ihnen sind Oberbürgermeister Dr. Busso PEUS und Oberstadtdirektor Heinrich AUSTERMANN. In der Zeit vom 22. - 25. März 1958 erfolgt der erste Gegenbesuch der Vertreter der Stadt York in Münster, unter ihnen Lord Mayor ALDERMAN. Diese beiden Besuche besiegeln die Städtepartnerschaft, ohne daß es der Förmlichkeit bedurfte.

Am 30. und 31. Oktober 1958 feiern die Bürger von Münster den Abschluß des Wiederaufbaues ihres durch einen Luftangriff am 28. Oktober 1944 zerstörten Rathauses. Zu Ehren dieses Festtages wird auf Beschluß des Rates der Stadt Münster eine Gedenkmünze in Gold geprägt, die an besonders verdiente Persönlichkeiten verliehen werden soll. In seiner Sitzung am 30. Oktober 1958 beschließt der Rat einstimmig, zunächst zwei Goldene Münzen zu verleihen. Während der Einweihungsfeierlichkeiten für das Rathaus zeichnet der Oberbürgermeister, Dr. Busso PEUS, mit der ersten Münze Friedrich Leopold HÜFFER aus, den Vorsitzenden des Bürgerausschusses, unter dessen tatkräftiger Leitung die Wiederaufbauarbeiten für das Rathaus geleistet wurden. Die zweite Münze verleiht er dem Lord Mayor A. L. PHILIPSON für die Stadt York in herzlicher Dankbarkeit dafür, daß York ein Jahr zuvor die erste Stadt war, die Münster über die Grenzen hinweg die Hand zur Freundschaft entgegenstreckt hat. Als er diese Münze übergibt, sagt Dr. PEUS „...Das Zeichen der miteinander verbundenen Hände auf der Rückseite der Münze symbolisiert nicht allein Eintracht und Liebe der Bürger untereinander, sondern steht auch für den Wunsch nach Frieden und Verständnis unter den Völkern.“ Feiern im Jahre 1958 die Vertreter der Stadt York gemeinsam mit den Bürgern Münsters den Wiederaufbau des Rathauses, so ist die Stadt Münster mit ihren Vertretern am 21. Juni 1960 bei der Neueröffnung der Guildhall von York zugegen, die bei einem Luftangriff am 29. April 1942 erheblich beschädigt wurde.

Damit ist die freundschaftliche Verbindung von York und Münster nicht nur die erste europäische Partnerschaft für die Stadt Münster nach dem Zweiten Weltkrieg. Die

se Verbindung ist besonders auch dadurch gekennzeichnet, daß York und Münster den Wiederaufbau ihrer alten historischen Rathäuser als die Stätten politischer Willensbildung durch ihre Bürger gemeinsam feierlich begehen. Wahrhaft ein symbolischer Gründungsakt für eine Partnerschaft, die - wenn sie auf Dauer Bestand haben soll - gerade von den Bürgern der beiden Gemeinwesen getragen werden muß. Diese Partnerschaft gewinnt zusätzlich dadurch an Bedeutung, daß Münster mit etwa 12 000 Soldaten die größte britische Garnisonsstadt in Nordrhein-Westfalen ist.

Die Bürger beider Partnerstädte machen in steigendem Maße von den Möglichkeiten der Begegnung Gebrauch. Schülerorchester, gemischte Kirchenchöre und Männergesangvereine bauen ebenso gegenseitige Kontakte auf wie Landwirte, Mitglieder der Gewerkschaften, der Rotary-Clubs und der Freimaurerlogen in beiden Städten. Zahlreiche familiäre Bande erwachsen aus solchen Begegnungen.

Ein erfreuliches Kennzeichen dieser Partnerschaft ist aber vor allem ein sehr reger Schüleraustausch. Bis Ende des Jahres 1986 haben etwa 2 100 Schüler aus Münster die Stadt York und etwa ebensoviele Schüler aus York die Stadt Münster besucht. Gestaltet wird dieser Austausch beiderseits von einer Gruppe von Lehrern, die bei den ständig wechselnden Schülergruppen somit eine feste Kontaktstelle bleiben. In dieser Form ist dies unter den Partnerschaften der Stadt Münster einmalig. Der Austausch erfolgt nicht klassenweise, sondern die Familien sind Träger des individuellen Schüleraustausches. So erwachsen über die Schüler manche Kontakte zwischen den jeweiligen Eltern. Neben dem Schüleraustausch gibt es seit 1986 auch zahlreiche sportliche Begegnungen der Jugend, und im Rahmen des Jugendkulturaustausches begegnen sich des weiteren Amateurschauspieler aus beiden Partnerstädten.

Aber auch Touristen aus beiden Städten sind an dem Austausch beteiligt, und darüber hinaus vollziehen sich Kontakte über die in nunmehr 27 Jahren gewachsenen Begegnungen familiärer Art. Schließlich bezieht auch die Volkshochschule der Stadt Münster die Partnerstadt York in ihr Eng-

land-Studienfahrtenprogramm, in ihr Angebot „Senioren besuchen Senioren“ sowie in ihr Ausstellungsprogramm mit ein.

Daß Städtefreundschaft nicht nur in gegenseitigem Besuch besteht, zeigt ein Ereignis im Sommer 1964. Als die Stadt York durch einen Brand im südlichen Seitenschiff ihrer über 500 Jahre alten Kathedrale schwer getroffen wird, da sammeln Bürger der Stadt Münster 25 000 DM an Spenden für die Renovierungsarbeiten.

Inzwischen wurde die Städtepartnerschaft zweimal durch offizielle Urkunden bekräftigt: am 31. Juli 1967 (erste offizielle Partnerschaftsurkunde) und am 20. Januar 1985.

Münster und Orléans

Wenn die Idee der Partnerschaft von Gemeinden in Europa auch aus der Schweiz kommt, so wird sie vor allem durch die Franzosen in der Nachkriegszeit an uns Deutsche herangetragen. Und so ist es nicht verwunderlich, daß die Initiative für die Partnerschaft zwischen Orléans und Münster von den Franzosen ausgeht.

Zu den Festtagen der Jeanne d'Arc im Mai 1959 hat die Stadt Orléans auch Diplomaten europäischer Staaten aus Paris eingeladen, darunter den deutschen Gesandten Dr. Josef JANSEN. Der Maire von Orléans, Roger SECRÉTAİN, fragt nach einer deutschen Partnerstadt, und in einem Schreiben vom 16. September 1959 aus Paris gibt Dr. JANSEN diesen Wunsch an den Oberbürgermeister der Stadt Münster weiter. In diesem Brief schreibt er: „Ich selbst halte gerade die Partnerschaft zwischen diesen beiden Städten für sehr passend und zweckmäßig: Orléans wird Universitätsstadt, Münster ist es. Beide Städte haben in der Geschichte ihres Landes eine wichtige Rolle gespielt. Ihre Bevölkerungen haben eine ähnliche politische und konfessionelle Struktur.“

Am 2. März 1960 wird die Stadt Münster offiziell zu den Jeanne d'Arc-Feiern im Mai des gleichen Jahres nach Orléans, einer Stadt von damals etwa 85 000 Einwohnern, eingeladen. Bürgermeister Josef HUFNAGEL und Oberstadtdirektor Heinrich AUSTERMANN reisen mit einer kleinen Delegation dorthin. Der Rat der Stadt Münster be-

schließt, die Stadt Orléans zum Gegenbesuch einzuladen, und Oberbürgermeister Dr. Busso PEUS spricht diese Einladung mit seinem Schreiben vom 14. Juni 1960 aus. Im September des gleichen Jahres reist eine große Delegation aus Orléans an, die in ihrer Zusammensetzung ein Spiegelbild des öffentlichen Lebens in dieser Stadt darstellt und in der auch ehemalige Kriegsteilnehmer und Kriegsgefangene sind. Am 24. September 1960 wird im Friedenssaal des Rathauses der Stadt Münster durch Oberbürgermeister Dr. Busso PEUS und Maire Roger SECRÉTAİN in Anwesenheit des gesamten Rates der Stadt und der Delegation aus Orléans die Partnerschaft zwischen beiden Städten beschworen. Beide Oberhäupter verpflichten sich feierlich, „ständige Verbindung miteinander zu halten und den Austausch der Bürger unserer Städte zu fördern, um auf diese Weise in gegenseitiger herzlicher Verständigung das lebendige Gefühl europäischer Verbundenheit zu entwickeln und unsere Kräfte in dem Bemühen zu vereinen, eine europäische Einheit herzustellen, die notwendigerweise die Grundlage von Frieden und Wohlstand ist.“ Noch heute wird jedes Jahr der Besuch der Jeanne d'Arc-Feiern in Orléans, auf denen im Mai 1960 die ersten Kontakte geknüpft wurden, durch eine Delegation aus Münster wahrgenommen.

Wie bei York vollziehen sich die partnerschaftlichen Beziehungen besonders intensiv über den Schüleraustausch, der im Jahre 1961 beginnt. Bis Ende des Jahres 1986 haben rund 5 100 Schüler aus Münster die Stadt Orléans besucht und etwa ebensoviele Schüler aus Orléans im Gegenbesuch Münster. Durch die Unterbringung der Schüler in den Gastfamilien kommt es oft auch zum Wunsch der Eltern, den Gastgeber aus der Partnerstadt kennenzulernen, also selbst dort hinzufahren. Auch die gegenseitigen Stipendien an Studenten für die Universitäten der jeweiligen Partnerstadt dienen in vielfacher Weise der Aufgabe der Partnerschaft. Gerade die Kontakte zwischen der Jugend beider Partnerstädte haben schon mehrere deutsch-französische Ehen gestiftet.

Eine weitere Folge der Partnerschaft sind vielfältige Kontakte zwischen Organisa-

tionen und Berufsgruppen wie zum Beispiel Landwirtschafts- und Gartenbauschulen, Postgewerkschaften, Sportvereinen, Industrie- und Handelskammern, Sparkassen, dem Roten Kreuz und der Ärzteschaft. Die so über 26 Jahre gewachsenen verschiedenartigen Verbindungen sind ein wichtiger Bestandteil der Partnerschaft.

Seit dem Jahr 1986 gibt es mit Orléans einen Kulturaustausch, bei dem Künstler aus Münster und Orléans im jährlichen Wechsel in der Partnerstadt eine Ausstellung durchführen sollen. Auch die Volkshochschule Münster bezieht auf ihren Fahrten nach Südfrankreich die Partnerstadt in ihr Studienfahrtenprogramm mit ein und plant, sie auch im Rahmen ihrer Reihe „Senioren besuchen Senioren“ zu besuchen. Darüber hinaus erfolgen mit Orléans jährlich wechselnde Arbeitsbesuche von Fachleuten der Verwaltung und der Kommunalpolitik.

Am 1. Juni 1984 wurde im Rathaus in Orléans ein Partnerschaftsvertrag zwischen dem Studentenwerk Münster (AÖR) und dem Centre Régional des Oeuvres Universitaires et Scolaires d'Orléans-Tours (CROUS) feierlich unterzeichnet. In diesem Vertrag heißt es: „Die beiden Studentenwerke verpflichten sich: Begegnungen ihrer Studenten nach ihren Möglichkeiten zu fördern, einen regelmäßigen Erfahrungsaustausch aus der gemeinsamen Arbeit zu pflegen, die Gründung von deutsch-französischen Studentenclubs zu initiieren.“

Münster und Kristiansand

Die Besonderheit der Beziehungen zur dritten Partnerstadt von Münster, der norwegischen Stadt Kristiansand, liegt darin begründet, daß es eine Städtepartnerschaft ist, die aus einer bereits bestehenden Partnerschaft erwuchs. Kristiansand ist die norwegische Partnerstadt von Orléans, und so begegnen sich bei den Jeanne d'Arc-Feierlichkeiten am 8. Mai 1967 in Orléans die Delegationen von Münster und Kristiansand und ihre beiden Stadtoberhäupter Oberbürgermeister Dr. Albrecht BECKEL und Bürgermeister Leo TALLAKSEN. Bei dieser Begegnung äußern die Vertreter Kristiansands den Wunsch, Münster zu besuchen.

Am 1. November 1967 beschließt der Exekutivausschuß des Stadtrates von Kristiansand, freundschaftliche Beziehungen mit Münster aufzunehmen, ähnlich der Verbindung von Kristiansand mit Orléans. Dies teilt Bürgermeister Leo TALLAKSEN in einem Schreiben vom 2. November 1967 der Stadt Münster mit und erklärt dabei, der Exekutivausschuß des Stadtrates von Kristiansand habe den Wunsch geäußert, daß sein Besuch „eine Einladung zu einer freundschaftlichen Verbindung zwischen unseren zwei Städten“ sein solle. Es ist ein historisches Datum in den jüngeren deutsch-norwegischen Beziehungen, denn Kristiansand ist die erste norwegische Stadt, die nach Ende des Zweiten Weltkrieges Partnerschaftsbeziehungen zu einer deutschen Stadt aufnimmt.

Vom 14. bis 17. November 1967 weilt eine Delegation von Kristiansand in Münster. Neben Bürgermeister Leo TALLAKSEN gehören der Delegation der Finanzbürgermeister und die drei Fraktionsvorsitzenden an. Sie wird am 15. November 1967 im Friedenssaal durch den Oberbürgermeister sowie Rat und Verwaltung empfangen. Dabei bekundet Kristiansand erneut den Wunsch nach einer Partnerschaft mit Münster. Am 18. Dezember 1967 beschließt der Rat der Stadt Münster einstimmig, das Partnerschaftsangebot von Kristiansand dankbar anzunehmen.

In der Zeit vom 3. - 8. Juni 1968 besucht eine Delegation aus Münster mit Oberbürgermeister Dr. Albrecht BECKEL und Oberstadtdirektor Heinrich AUSTERMANN die Stadt Kristiansand. Beim Empfang der münsterschen Delegation im Rathaus von Kristiansand überreicht Dr. BECKEL seitens der Stadt Münster an Bürgermeister TALLAKSEN ein Dokument, in dem zum Ausdruck gebracht wird, daß der Rat der Stadt Münster die von der Stadt Kristiansand angeregte Aufnahme städtefreundschaftlicher Beziehungen am 18. Dezember 1967 dankbar angenommen hat. Damit war von beiden Seiten die Städtepartnerschaft begründet.

Kristiansand ist im Jahre 1967 mit etwa 50000 Einwohnern die fünftgrößte Stadt Norwegens und die nach dem Kriege am stärksten gewachsene Stadt des Landes. Es

war der besondere Wunsch der norwegischen Partner, neben dem kommunalpolitischen Austausch besonders Jugendliche, Schüler und Studenten in den gegenseitigen Austausch einzubeziehen.

Bereits im Jahre 1966 war die Stadt Kristiansand mit dem Europapreis ausgezeichnet worden. Dieser wird seit 1953 alljährlich vom Europarat an diejenigen Städte oder Gemeinden verliehen, die sich während des zurückliegenden Jahres besonders wirkungsvoll und erfolgreich um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und die Propagierung des europäischen Gedankens bemüht haben. Mit der Verleihung des Europapreises an Kristiansand wurde gewürdigt, daß sich diese Stadt, gelegen an der Peripherie von Europa, ihre Kontakte überall in Europa suchte nach dem Motto: abgelegen zu sein muß kein Grund sein, auch abseits zu stehen.

Münster hat damit im Jahre 1968 seine dritte europäische Partnerstadt und seine erste Mehrfachpartnerschaft. Gerade diese Mehrfachpartnerschaften sind die eigentliche Verwirklichung des europäischen Partnerschaftsgedankens. Eine bilaterale Partnerschaft bestärkt die Freundschaft nur zwischen zwei Völkern. Das führt oft nur zum Austausch nationaler Erinnerungen beider Partner. Sobald aber mehrere Partner aus verschiedenen Ländern miteinander verbunden sind, verstärkt sich die europäische Komponente auf dem Wege zur europäischen Einigung.

Die heutigen Kontakte werden neben gegenseitigen offiziellen Besuchen vornehmlich über die junge Generation, hier vor allem durch Schüler einer Hauptschule, sowie auf Vereinsebene und über eine Kirchengemeinde gepflegt. Auch die Volkshochschule Münster sucht die Begegnung zwischen ihren Hörern und Bürgern der Partnerstadt.

Inzwischen wurde die Städtepartnerschaft zweimal durch offizielle Urkunden bekräftigt: am 21. Oktober 1977 (erste offizielle Partnerschaftsurkunde) durch Ordfører Harald SYNNEs aus Kristiansand und den Oberbürgermeister von Münster Dr. Werner PIERCHALLA sowie am 10. Juni 1987 durch Bürgermeister Paul Otto JOHNSON aus Kri-

stiansand und den Oberbürgermeister von Münster Dr. Jörg TWENHÖVEN. Beide Unterzeichnungen erfolgten im Friedenssaal des Rathauses zu Münster.

Münster und Monastir

Schon im Jahre 1966 bahnt sich die erste Partnerschaft Münsters mit einer Stadt aus der Dritten Welt an. In diesem Jahr besucht der tunesische Gouverneur von Sousse und Nabeule, Amor CHÉCHIA, den Münsteraner Kaufmann Egbert SNOEK. Dabei schlägt er eine Städtefreundschaft zwischen Monastir und Münster vor. Monastir ist eine Stadt von damals 20 000 Einwohnern, also etwa einem Zehntel der damaligen Einwohnerzahl von Münster. Sie wird durch die tunesische Regierung als Fremdenverkehrszentrum ausgebaut und hat eine Umgebung mit alter Kultur und vielen Sehenswürdigkeiten.

Am 5. Dezember 1966 erhält die Stadt Münster ein Schreiben des Präsidenten der Gemeinde Monastir, Bechir CHARMINE, in dem er sich auf das Gespräch zwischen den Herren CHÉCHIA und SNOEK in Münster bezieht. Er teilt mit, daß der Gemeinderat von Monastir den Wunsch hat, freundschaftliche Beziehungen zur Stadt Münster zu knüpfen. Der Ausbruch des arabisch-israelischen Konflikts am 5. Juni 1967 verzögert jedoch zunächst eine Entscheidung über die angelegte Städtefreundschaft. Eine Pause, die nur verständlich wird vor dem Hintergrund der auf unserer jüngsten Geschichte beruhenden besonderen Beziehungen zum Staat Israel.

Nachdem Ende 1967 die Deutsch-Tunesische Gesellschaft in der Bundesrepublik Deutschland ihre Arbeit wieder aufgenommen hat, befaßt sich auch der Rat der Stadt Münster am 18. Dezember 1967 erneut mit dem Wunsch von Monastir und beschließt, Herrn Eberhard VOIGT aus Münster, einen intimen Kenner des islamischen und arabischen Raumes, nach Monastir zu senden. Er soll dort die praktischen Möglichkeiten freundschaftlicher Beziehungen erkunden. Dabei herrscht in Münster Einvernehmen darüber, daß eine Städtefreundschaft mit Monastir einen anderen Charakter haben würde als die bisherigen Partnerschaften mit den Städten York, Orléans und Kri-

stiansand. Diese Freundschaft sollte im wesentlichen von der Bürgerschaft ausgehen und von ihr getragen werden.

Am 18. Juni 1968 berichtet Herr VOIGT dem Hauptausschuß des Rates über das Ergebnis seiner Reise. So wird knapp zwei Jahre nach dem Angebot der Stadt Monastir der Weg für diese Freundschaft geebnet. Am 16. September 1968 beschließt der Rat der Stadt Münster einstimmig, das Freundschaftsangebot der Stadt Monastir dankbar anzunehmen.

Am 11. März 1969 wird der Freundschaftsbund im Friedenssaal des Rathauses zu Münster zwischen Bürgermeister Bechir CHARMINE und Oberbürgermeister Dr. Albrecht BECKEL beurkundet. Beide verpflichten sich, „... den Austausch zwischen unseren Städten zu fördern, um auf diese Weise in gegenseitiger herzlicher Verständigung ein lebendiges Gefühl der Partnerschaft zu entwickeln.“ Diese neue Städtefreundschaft soll im wesentlichen der Aufnahme und Pflege menschlicher Kontakte dienen, wie zum Beispiel Briefwechsel auf Schülerebene, Studienaufenthalte tunesischer Jugendlichen in münsterschen Familien, persönliches Kennenlernen durch Urlaub in Monastir oder auch Ausbildung junger tunesischer Kräfte des Hotel- und Gaststättengewerbes in Münster.

Die Kontakte zwischen Münster und Monastir vollziehen sich heute neben gelegentlichen Schüler- und Vereinskontakten vor allem auf dem Gebiet des Austausches tunesischer Praktikanten aus dem gewerblich-technischen Bereich mit der Stadtverwaltung Münster, ein Austausch, der in Kooperation mit der Carl-Duisberg-Gesellschaft erfolgt. Darüber hinaus gibt es einen speziellen Austausch zwischen beiden Städten in der Zahnmedizin und die Unterstützung der hiesigen Westfälischen Wilhelms-Universität beim Aufbau einer Zahnmedizinischen Fakultät in Monastir. Die bürger-schaftlichen Kontakte insgesamt unterliegen gewissen Schwierigkeiten, die sich durch die besondere Sozialstruktur in Ländern der Dritten Welt erklären lassen.

Münster und Rishon le Zion

Rishon le Zion, eine Trabantenstadt von Tel Aviv und im Jahre 1980 selbst eine werden-

de Großstadt mit rund 92 000 Einwohnern, wird die nächste Partnerstadt von Münster. Die ersten Kontakte ergeben sich rein zufällig. Im Jahre 1970 reist eine Gruppe des Landessportbundes von Nordrhein-Westfalen nach Israel. Unter den Teilnehmern befindet sich auch der Leiter des Sportamtes der Stadt Münster, Siegfried WINTER. Der israelische Führer der Reisegruppe, Gad GOLINSKI, stammt aus Rishon le Zion. Die persönlichen Kontakte zwischen ihm und Herrn WINTER ermöglichen im April 1971 den Besuch einer Gruppe aus Sport- und Jugendverbänden der Stadt Münster in Rishon le Zion. Bereits im Juli des gleichen Jahres folgt der Gegenbesuch einer israelischen Gruppe aus Rishon le Zion in Münster. Der Austausch erfolgt nun in regelmäßigen Abständen, und die jungen Sportler werden dabei jeweils in Familien in Rishon le Zion oder Münster untergebracht. Schon nach wenigen Jahren entstehen so Freundschaften zwischen mehreren hundert Jugendlichen beider Länder.

Aus diesen Begegnungen erwächst der Wunsch, daß auch die beiden Städte offiziell miteinander Kontakt aufnehmen sollen. Das Besondere an dieser sich nun anbahnenden Städtefreundschaft ist, daß sie erstmals nicht von Politikern, sondern von der jungen Generation ausgeht. Dies ist nicht verwunderlich, denn Rishon le Zion ist Anfang der 1970er Jahre mit etwas über 40 000 Einwohnern selbst noch eine junge Stadt, eine Pionierstadt in dem im Aufbau befindlichen Staat Israel.

Seit dem Jahr 1975 wird nun auch von offizieller Seite in beiden Städten über eine mögliche Städtefreundschaft nachgedacht. Die Initiative geht dabei von Israel aus. Im Januar 1976 reist eine Folkloregruppe aus Rishon le Zion nach Münster, die von dem Vizebürgermeister Meir ZAMSKI begleitet wird. Noch im gleichen Jahr reist eine Delegation aus Münster zum Gegenbesuch nach Rishon le Zion. Am 28. Oktober 1980 schreibt der Bürgermeister von Rishon le Zion, Chananina GIBSTEIN, an die Stadt Münster und äußert den Wunsch, ein offizielles Freundschaftsbündnis zwischen beiden Städten einzugehen. Schon am 5. November 1980 beschließt der Rat der Stadt Münster einstimmig: „Die Stadt Münster

nimmt freundschaftliche Beziehungen zu der Stadt Rishon le Zion/Israel auf.“ Kurz darauf, am 18. Dezember 1980, wird in Münster ein Verein „Freunde für Rishon le Zion“ gegründet.

Am Nachmittag des 19. Januar 1981 wird dann im Friedenssaal des Rathauses in Münster die Urkunde zur Gründung der Städtepartnerschaft von Oberbürgermeister Dr. Werner PIERCHALLA und Bürgermeister Chananina GIBSTEIN unterzeichnet. Bürgermeister GIBSTEIN unterstrich dabei den herausragenden Wert dieser Städtepartnerschaft, indem er sagte: „Wir haben die Urkunde in hebräischer Sprache mit der alten Thoraschrift in Jerusalem geschrieben.“ In der Partnerschaftsurkunde heißt es im ersten Abschnitt: „Im Bewußtsein des dem jüdischen Volke unter der Nazi Herrschaft in deutschem Namen zugefügten unfassbaren Unrechts und in dem festen Willen, die zur Versöhnung bereiten Kräfte in der Bundesrepublik Deutschland und im souveränen Staat Israel, der nach endlosen Leiden der Juden für sie Heimat und Zufluchtsstätte geworden ist, zu unterstützen, schließen der Rat der Stadt Rishon le Zion und der Rat der Stadt Münster ein Freundschaftsbündnis zwischen beiden Städten.“

Rishon le Zion ist nicht nur eine junge Stadt und ein Symbol für den wachsenden Staat Israel, es ist auch Zufluchtsstätte für Juden gewesen, die während der nationalsozialistischen Herrschaft in Europa durch Deutsche verfolgt wurden. So kann gerade dieses Beispiel die Städtepartnerschaft zugleich auch eine gelebte Friedensbewegung symbolisieren, die hoffnungsvoll stimmen kann für die Überwindung von Vorurteilen und Mißverständnissen zwischen Völkern. Zugleich bietet diese Städtefreundschaft aber auch die Chance, das demokratische Deutschland in Israel darzustellen und bewußt zu machen.

Die heutigen Kontakte zu Rishon le Zion vollziehen sich auf mehreren Ebenen. Es sind zum einen die Kontakte über den Verein „Freunde für Rishon le Zion“, zum anderen sind es Vereinskontakte im Sport, gewerkschaftliche Kontakte über die Jugend, Ferienhelferkontakte in Ferienlagern beider Städte und Besuche von gemischten

Gruppen, die Multiplikatoren aus den Bereichen Jugend, Sport und Schule umfassen. Aber auch Verwaltungsbesuche in Gruppenform und der Austausch von Kommunalpolitikern erfüllen diese Partnerschaft inhaltlich. Seit Juni 1987 ist in dieses Kontaktprogramm auch ein Lehreraustausch aufgenommen. Da erste Kontakte zwischen Schulen in beiden Partnerstädten bestehen, läßt sich vielleicht in naher Zukunft auch ein Schüleraustausch realisieren.

Münster-Hiltrup und Beaugency

Die Partnerschaft zwischen Hiltrup und Beaugency hat ihre Wurzeln in den seit 1960 bestehenden Kontakten zwischen Orléans und Münster. Zu der ersten Delegation zu den Jeanne d'Arc-Feierlichkeiten gehörte auch der Münsteraner Polizeidirektor Dr. Ernst-Ludwig HEIM, der in Orléans speziell Kontakte zu Kriegsteilnehmern aus dem Ersten und Zweiten Weltkrieg aufnimmt. So erhält schon im Sommer 1960 die Hauptgeschäftsstelle des Heimkehrerverbandes in Bad Godesberg einen Brief des Verbandes der ehemaligen französischen Kriegsgefangenen aus Orléans mit der Anfrage, ob der Kreisverband Münster des Heimkehrerverbandes gewillt ist, mit den ehemaligen Gegnern eine Partnerschaft einzugehen. Dieser stimmt sofort zu. Und so reist in der offiziellen Delegation von Orléans nach Münster im September 1960 eine größere Zahl ehemaliger Kriegsteilnehmer und Kriegsgefangener mit.

Aus dieser Begegnung erwächst im März 1961 der erste offizielle Kontakt der Verbände auf beiden Seiten, der sich nun jährlich wiederholt. So werden zu den Paten der späteren Partnerschaft zwischen Beaugency und Hiltrup nicht die Kommunen und ihre offiziellen Repräsentanten, sondern drei Organisationen, deren Mitglieder ehemalige Kriegsgefangene waren: auf französischer Seite der „Verband der ehemaligen Algerien-, Tunesien- und Marokko-Kämpfer (CATM)“ und eine spätere Untergliederung, die „Association Départementale des Combattants Prisonniers de Guerre Loiret (ADCPG)“; auf deutscher Seite der Kreisverband Münster des „Verbandes der Heimkehrer, Kriegsgefangenen und Vermißten-

Angehörigen Deutschlands e. V. (VdH)“, und hier insbesondere der Ortsverband Hilstrup.

So erwächst allmählich eine Partnerschaft, die geprägt wird von der Kriegsgeneration beider Völker, die die Schrecken des Krieges an der Front und die Unfreiheit des Menschen miterlebt hat. Als Folge des 11. Austauschbesuches der Kriegsgefangenenverbände VdH und CATM zu Pfingsten 1971 in Orléans und Umgebung, bei dem auch Hilstruper als Gäste in Beaugency weilten, befaßt sich der Rat der Gemeinde Hilstrup am 30. Juni 1971 mit der Aufnahme freundschaftlicher Beziehungen zu Beaugency unter Schaffung weiterer Verbindungen zwischen den Bürgern von Beaugency und Hilstrup. Doch die Herstellung offizieller Kontakte nimmt zunächst einen langsamen Fortgang, denn neben Zustimmung gibt es auf französischer Seite auch Kritik an dem Abschluß einer Partnerschaft mit einer deutschen Stadt. Diese Tatsache bewirkt, daß nun zunächst verstärkt die zwischenmenschlichen Beziehungen zwischen den Bürgern beider Städte ausgebaut werden.

Ende Oktober 1972 reist eine gemischte Gruppe von Ratsmitgliedern und Vereinsmitgliedern aus Hilstrup nach Beaugency, einer Stadt von damals etwa 6 000 Einwohnern. Im Januar bzw. März 1973 bilden sich in Hilstrup bzw. Beaugency auf Bürgerebene Partnerschaftskomitees. Im Mai 1973 erfolgt der Gegenbesuch einer gemischten Gruppe von Ratsmitgliedern und Vereinsvertretern aus Beaugency in Hilstrup. Der Austausch wird nun auf das kulturelle und sportliche Gebiet ausgedehnt, und alle Besucher werden jeweils privat bei den Gastgeberfamilien der Partnerstadt untergebracht.

Ab Frühjahr 1973 übernehmen die Partnerschaftskomitees die Organisation der Besuche, die bisher im wesentlichen von den Kriegsgefangenenverbänden durchgeführt wurde. Es ist der unermüdlichen Arbeit des Vorsitzenden des CATM und des Partnerschaftskomitees in Beaugency, Dr. Paul KURZENNE, sowie dem Vorsitzenden des Kreisverbandes Münster des VdH und des Partnerschaftskomitees in Hilstrup, Hermann BECKER, zu verdanken, daß es schließ-

lich doch zur offiziellen Begründung einer Partnerschaft kommt.

Am 19. Juli 1974 stimmt der Rat der Stadt Beaugency einstimmig einer Partnerschaft mit Hilstrup zu. Am 13. Oktober 1974 wird die Partnerschaft dann offiziell in Hilstrup zwischen dem Bürgermeister der Stadt Beaugency, Dr. Yarsaillon ALAIN, und dem Bürgermeister der Gemeinde Hilstrup, Dr. Franz TÖLLE, beurkundet.

Mit der kommunalen Neugliederung wird Hilstrup am 1. Januar 1975 ein Teil der Stadt Münster. An die Stelle der früheren Gemeinde tritt nunmehr der Stadtbezirk Münster-Hilstrup, an die Stelle des ehemaligen Gemeinderates die Bezirksvertretung Münster-Hilstrup, die beide nun die Partnerschaft offiziell weiterpflegen. Doch das wesentliche Kennzeichen dieser Partnerschaft sind von Anfang an weniger die Kontakte auf kommunaler Ebene als gerade die Verbindung zwischen den Familien und Vereinen, also die privaten Kontakte. Bis heute werden die Gäste auf beiden Seiten nur in Familien untergebracht. Auch die offiziellen Vertreter beider Partner fahren stets nur als Privatpersonen mit, es sei denn, der Besuch erfolgt anläßlich eines offiziellen Anlasses.

Heute vollzieht sich die partnerschaftliche Begegnung zum einen über den Jugendaustausch, der vornehmlich Schüler aller Schulen im Alter von 12 bis 16 Jahren umfaßt und über die beiden Partnerschaftskomitees organisiert wird. Zum anderen erfolgt er über den Austausch von Vereinen (Sport und Musik), die gleichgeartete Strukturen haben; dieser Austausch wird von den Vereinen selbst organisiert. Ferner ist es schon Tradition, daß zu Pfingsten jeden Jahres gemischte Gruppen allerer, die sich für die Partnerschaft interessieren, wechselseitig in die Partnerstädte reisen. Auch dieser Kontakt wird über die Partnerschaftskomitees organisiert. Und schließlich vollzieht sich noch ein privater Besuchsverkehr über das ganze Jahr hinweg.

Münster und Fresno

Die jüngste Partnerschaft der Stadt Münster besteht mit der kalifornischen Stadt

Fresno in den USA. Im Jahre 1983 leben dort rund 252 000 Einwohner.

Die Begründung dieser Kontakte geht zurück auf einen gemeinsamen Antrag der Fraktionen von CDU und FDP im Rat der Stadt Münster am 26. Mai 1982, einen Austausch zwischen Jugendlichen der Stadt Münster und einer Stadt in den USA aufzubauen. Hinter diesem Wunsch steht der Gedanke, einen kleinen Beitrag zur Förderung und Verbesserung der Beziehungen zwischen den Bürgern - und hier vor allem der jungen Generation - der Bundesrepublik Deutschland und der USA zu leisten. Denn mit Sorge hat man beobachtet, daß fast 40 Jahre nach dem Schrecken des Zweiten Weltkrieges in beiden Ländern die Kenntnis voneinander und das gegenseitige Zusammengehörigkeitsgefühl abgenommen haben. Und diese Entwicklung wird zusätzlich belastet durch einen bewußt gesteuerten und ideologisch motivierten Antiamerikanismus auch in Teilen der deutschen Jugend.

Der Kontakt zu Fresno wird über das Generalkonsulat der Bundesrepublik Deutschland in San Franzisko vermittelt.

Die Anfrage der Stadt Münster nach der Möglichkeit eines Jugendaustausches wird von der Stadt Fresno im Mai 1983 positiv beantwortet. Da nach dem amerikanischen Verständnis von Staat und Gesellschaft solche Aufgaben meist von ehrenamtlich arbeitenden Bürgergruppierungen übernommen werden, bildet sich in Fresno unmittelbar nach dem Ratsbeschluß noch im Mai 1983 ein Komitee. Seine Aufgabe ist es, ehrenamtlich und in eigener Verantwortung sowie auf eigene Kosten den Jugendaustausch zu organisieren, die amerikanischen Jugendlichen auszuwählen, die Gastfamilien für die Münsteraner Jugendlichen zu suchen und die deutschen Teilnehmer während ihres Aufenthaltes in Fresno zu betreuen.

Ende Oktober 1983 ist Oberbürgermeister Dr. Werner PIERCHALLA in Fresno zu Gast, um die dortigen Erwartungen und die Voraussetzungen für einen solchen Jugendaustausch zu erörtern. Am 1. Februar 1984 beschließt der Rat der Stadt Münster den Jugendaustausch zwischen beiden Städten.

Unmittelbar nach dem Ratsbeschluß wird am 2. Februar 1984 auch in Münster ein Förderverein gebildet. Er koordiniert zusammen mit der Stadtverwaltung den Jugendaustausch auf deutscher Seite, wählt die Teilnehmer durch eine eigene Jury aus, sucht die Münsteraner Familien für die amerikanischen Gäste aus und bemüht sich - zusätzlich zu den vom Auswärtigen Amt in Bonn und der Stadt Münster bereitgestellten Mitteln - um weitere Spenden. Außerdem ist es sein Bemühen, weitere Verbindungen für kulturelle Gruppen, Vereine und Jugendverbände herzustellen.

Nach all diesen Vorbereitungen beginnt im Sommer 1984 der Jugendaustausch zwischen beiden Städten.

In der Zeit vom 3. - 9. Oktober 1985 nimmt eine Delegation der Stadt Münster unter Leitung von Oberbürgermeister Dr. Jörg TWENHÖVEN und Stadtdirektor Hermann JANSSEN an den 100-Jahr-Feiern der Stadt Fresno teil. Der Gegenbesuch des Rates und des Komitees von Fresno erfolgt vom 6. - 13. Juli 1986. Bei dieser Gelegenheit wird am 9. Juli 1986 im Friedenssaal des Rathauses der Stadt Münster durch den Austausch von Urkunden zwischen Oberbürgermeister Dr. Jörg TWENHÖVEN und Mayor Pro Tem Ted WILLS die Städtepartnerschaft auch offiziell vollzogen.

Die Urkunde hebt hervor, daß diese Partnerschaft von „gemeinsamen Wertvorstellungen einer freiheitlich-demokratischen Grundordnung“ getragen wird. Neben dem Anliegen, persönliche Begegnungen zwischen den Bürgern beider Städte zu ermöglichen, soll diese Städtepartnerschaft „besonders den Jugendaustausch, der sich zwischen unseren Städten seit 1984 entwickelt hat, weiterführen und fortentwickeln“.

Jährlich werden sechs bis acht Jugendliche ausgewählt. Neuerdings können neben Schülern der allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen auch junge Berufstätige und Auszubildende vom 16. bis zum abgeschlossenen 24. Lebensjahr an dem Austausch teilnehmen. Im Mai 1987 reisen erstmals fünf Jugendliche dieser Gruppe mit finanzieller Unterstützung von Sponsoren aus der Wirtschaft für vier Wochen nach Fresno.

Für die Zeit von Mitte August bis Ende Dezember 1987 hat die Stadt Fresno erneut sechs Münsteraner Jugendliche eingeladen. Zur Zeit entwickeln sich darüber hinaus soziokulturelle Kontakte auf der Vereinstebene, wie das Beispiel eines Musikvereins zeigt.

Bereits am 7. Juni 1984 schließen der Rektor der Westfälischen Wilhelms-Universität, Prof. Dr. Wilfried SCHLÜTER, und der Präsident der California State University Fresno, Dr. Harold H. HAAK, in Münster ein Partnerschaftsabkommen zwischen beiden Hochschulen. Es ist die einzige der 22 bestehenden Partnerschaften der Westfälischen Wilhelms-Universität, die sie gemeinsam mit einer Partnerschaft der Stadt Münster hat. Beide Hochschulen bemühen sich, den gegenseitigen akademischen Verkehr auf studentischer Ebene und auf wissenschaftlicher Ebene in Lehre und Forschung zu ermöglichen und zu vertiefen.

Diese förmlichen Partnerschaften werden ergänzt durch die am 17. Juli 1954 durch die Stadt Münster übernommene Patenschaft für die ermländische Stadt Braunsberg in Ostpreußen.

Darüber hinaus gibt es eine Reihe von allgemeinen Begegnungsmöglichkeiten zwischen Münsteranern und Bürgern der Länder, denen Münsters Partnerstädte zugehören: die seit dem 12. November 1957 bestehende Gesellschaft für Christlich-Jüdische Zusammenarbeit, die Deutsch-Israelische Gesellschaft, die am 2. April 1968 ins Leben gerufen wurde, den am 5. November 1979 durch die Volkshochschule begründeten English-Club sowie die seit dem 15. März 1984 bestehende Deutsch-Amerikanische Gesellschaft.

Ferner bestehen Freundschaften mit Städten in den Niederlanden: Enschede (seit 1965) und Groningen (seit 1968).

Eine kritische Würdigung der einzelnen Städtepartnerschaften und sonstigen freundschaftlichen Verbindungen würde über den Rahmen dieses Beitrages hinausgehen.

Die freundschaftlichen Verbindungen der Stadt Münster reichen somit in vier Kontinente. Sie sind unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Ausrichtung. Ihr gemeinsames Kennzeichen ist, daß sie ihre Nutzung nicht nur durch die offiziellen Vertreter von Rat und Verwaltung erfahren, sondern entscheidend durch die Bürger mitgeprägt und weiterentwickelt werden.

Möge diese Veröffentlichung deshalb besonders die Bürgerschaft in den Partnerstädten erreichen, um so das Wissen voneinander zu vertiefen und diese gelebte Friedensbewegung zwischen Völkern zu verstärken.

Informationen zu einzelnen Partnerschaften der Stadt Münster

Austermann, Heinrich (Hrsg.) (1975): 15 Jahre Orléans -Münster 1960 - 1975. Münster. Dokumentation 2/75, Hrsg. Stadt Münster

Austermann, Heinrich (1977): 20 Jahre York - Münster 1957 - 1977. Münster. Dokumentation 2/77, Hrsg. Stadt Münster

Verein Freunde für Rishon le Zion (Hrsg.) (1981): Freundschaft Rishon le Zion - Münster. Münster

Schwarz, Joachim (Hrsg.) (1985): In York zu Gast - Erlebnisse und Ergebnisse einer Studienfahrt. Verfaßt vom Leistungskurs 12 b Englisch des Wilhelm-Hittorf-Gymnasiums Münster im Schuljahr 1984/85. Münster

Die urkundlichen Dokumente
der Städtepartnerschaften im Bild



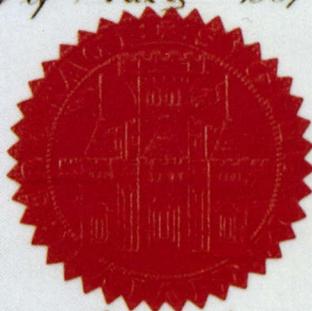
The City of York wishes to reaffirm the friendship and fraternal bond that exists between her citizens and those of the City of Münster.

The goodwill and kinship established ten years ago has brought together many different groups and spheres of interest of the twin communities in active and fruitful co-operation.

On the anniversary of this association they extend their thanks for past kindnesses and their sincere wishes for the continued consolidation and growth of the alliance.

Dated this 31st day of July 1967

*The Common Seal of the Lord
Mayor, Aldermen and Citizens
of The City of York was
affixed hereto in the presence of:-*



William Edwin Hargrave.
Lord Mayor

J. C. Benfield
Town Clerk

SERMENT DU JUMELAGE MUNSTER-ORLEANS GELÖBNIS DER FREUND SCHAFT ORLEANS-MÜNSTER

NOUS

citains de Münster et d'Orléans

*liment élus par les suffrages de nos citoyens,
DANS LA CERTITUDE de répondre aux aspirations profondes et aux
besoins réels des populations avec lesquelles nous entretenons des rapports
quotidiens et dont nous régissons les intérêts les plus directs,*

*SACHANT que la civilisation occidentale sur son berceau dans nos anciennes
Communes, et que l'esprit de liberté se manifeste pour la première fois dans les*

*garanties conquises par ces Communies au prix de longs efforts—
CONSIDÉRANT que l'œuvre de l'histoire doit se poursuivre dans un
moude plus vaste, mais que ce même moude en réalité ne pourra atteindre
son plus haut sous que dans la mesure où les hommes vivront dans les*

villes libres

EN CE JOUR NOUS ENGAGEONS SOLENNELLEMENT:

**A ENTRETENIR des liens permanents entre les Municipalités de nos
deux villes et à favoriser en toutes occasions les échanges entre leurs
habitants, afin de développer le vif sentiment de la fraternité européenne**

par une entente réciproque et cordiale

**A UNIR nos efforts afin de favoriser par tous les moyens le succès de
l'unité européenne, nécessaire entreprise de paix et de prospérité**

Stewart ROGER SECRETAIN, MAIRE D'ORLEANS.

WIR

die Bürgermeister von Orléans und Münster

als frei gewählte Vertreter unserer Bürger

**GETRAGEN von der Verantwortung, die Aufgaben zu erfüllen, die uns
die Bevölkerung, mit der wir täglich in Verbindung stehen und deren Interessen
wir wahrzunehmen bemüht sind, gestellt hat**

**IN DEM BEMÜHSSEIN, dass die Fülle der abendländischen Kultur
in den uralten Städten, wie den unsrigen stand und der Geist der Freiheit sich
zum ersten Male in den Früchten Kunstfert, die diese Städte unter langwierigen
Anstrengungen errangen, und**

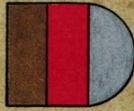
**IN DER ERWÄGUNG, dass diese geschichtlich gewordene Park in einer
Grösseren Fülle fortgesetzt werden muss, diese Welt jedoch ihr höchstes Ziel
nur dann und erreichen können, wenn ihre Wünsche in freien Städten leben**

**VERPFLICHTEN WIR UNS AM HEUTIGENTAGE FEIERLICH:
STÄNDIGE Verbindung miteinander zu halten und den Austausch der
Bürger unserer Städte zu fördern, um auf diese Weise in gegenseitiger herz-
licher Verständigung, das lebendige Gefühl europäischer Verbundenheit zu
entwickeln und**

**UNSERE KRÄFTE in den Bemühen zu vereinen, eine europäische Einheit
herzustellen, die notwendige Voraussetzung der Grundlätze von Frieden und Wohlstand ist**

R. Bussio Pelis

DR. BUSSIO PELIS, OBERRÄTHERMEISTER VON MÜNSTER



Wir, die Bürgermeister von Kristiansand und Münster, bekunden Dank und Anerkennung allen unseren Bürgern, die unsere seit 10 Jahren währende Städtefreundschaft begründet und in gegenseitiger herzlichster Verständigung unterstützen haben.

Miteinander erneuern wir für unseren Rat und unsere Bürgerschaft das Versprechen, unsere Städtefreundschaft auch in Zukunft zu fördern und zu pflegen in dem Bemühen, einen Beitrag zur friedlichen Zukunft unserer Städte und Länder in einem vereinten Europa zu leisten.

Münster, den 21. Oktober 1977

Dr. Pieczka, Oberbürgermeister

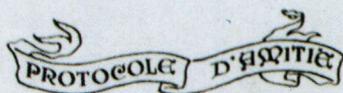


Vi ordførerne i Münster og Kristiansand, uttaler takk og anerkjennelse overfor alle våre borgere som i sin tid grunnla var nå 10-årige vennskapsbyforbindelse, og som i gjensidig og hjertelig forståelse har gitt støtte til denne forbindelsen.

Sammen fornyer vi overfor bystyret og borgere løftet om også i fremtiden å fremme og pleie vennskapsbyforbindelsen, som et bidrag i bestræbelsene for en fredelig fremtid for våre byer og hjemland i et forent Europa.

Münster, 21. oktober 1977

Synnes, Ordfører



Ce Vingt trois Aout 1969 en l'Hôtel de Ville de Monastir
Nous,

Habib Bourguiba Yr. Maire de Monastir - Tunisie
Nous,

Docteur Beckel, Maire de Münster - Allemagne
Proclamons le Jumelage des Villes de Monastir et de Münster
en Vue de Promouvoir des échanges d'ordre culturel, touris-
tique, social et économique intéressant l'ensemble de nos
populations.

Déclarons solennellement au nom de nos administrés de dé-
velopper la compréhension, le respect mutuel et l'amitié
entre les gens de la Tunisie et de l'Allemagne ouvrant
ainsi la voie à l'entente complète entre les peuples de toutes
les nations.

En foi de quoi,

Nous, Maire de Monastir, Nous, Maire de Münster,
avons apposé sur ce parchemin notre signature

Maire de Monastir
Habib Bourguiba Yr.

Maire de Münster
Docteur Beckel

על-ידי רחשון ל-ציון

מתוך הכרה וידידות עמוקה וידידותי סבל
 הדדית שכללנו הצאצאים בלומברג ללא כל
 הצדקה ומעבר לתפישתנו, ומתוך הרצון
 הגדול להאגף על גרמניה המערבית, ושראה
 הוועדות לבית ירושלים שצדצדו וקיימו, ושראה
 הסכמו הרשותי של רחשון ל-ציון,
 ומילוטם לברית הסכם ידידותי בינינו
 עתה הערים
 אנחנו מתחייבים לך לייק את הברית
 הידידותית בנאמנותנו, בלומברג-ירושלים
 המשותפת, כך להעמיק את ידידותנו
 ולהעמיק את הפעילות המשותפת בינינו

י"ד ע"ט תשמ"א
 19. 1. 1981
 ראש העיר



PARTNERSCHAFTS- URKUNDE

Im Bewußtsein des dem jüdischen Volke unter der Naziherr-
 schaft in deutschem Namen zugefügten unfaßbaren Unrechts
 und in dem festen Willen die zur Versöhnung bereiten Kräfte
 te in der Bundesrepublik Deutschland und im souverä-
 nen Staat Israel, der nach endlosen Leiden der Juden für sie
 Heim- und Zufluchtsstätte geworden ist, zu unterstützen,
 schließen der Rat der Stadt RISHON LE ZION und der
 Rat der Stadt MÜNSTER ein Freundschaftsbündnis zwi-
 schen beiden Städten.

Wir verpflichten uns, gemeinsam für die Stär-
 kung der demokratischen Kräfte beider Länder, für gegen-
 seitiges Verständnis und für die Vertiefung der Freund-
 schaft und Zusammenarbeit zwischen unseren Städten
 einzutreten.

Münster, den 19. Januar 1981



STADT RISHON LE ZION
 RISHON LE ZION
 BEZIRKSSTADT DES STAAT ISRAEL

STADT MÜNSTER
 MÜNSTER

D

ie in freier Wahl gewählten Vertreter unserer beiderseitigen Bürgerschaft bekräftigen heute im Geiste wahrer Freundschaft und echter Völkerverständigung feierlich die Beschlüsse unserer Vertretungskörperschaften zur Aufnahme freundschaftlicher Beziehungen zwischen beiden Gemeinden.

Unsere Bürger sollen einander weiter kennenlernen und sich näherkommen, damit das gegenseitige Verstehen und die Achtung voreinander vermehrt und gefestigt werde.

Um dieses hohe Ziel zu erreichen, wollen beide Gemeinden durch die rege Pflege menschlicher und kultureller Beziehungen eine starke Brücke von Mensch zu Mensch, von Gemeinde zu Gemeinde und von Land zu Land schlagen.

Wir verpflichten uns aus Überzeugung und aus vollem Herzen, alles auszuräumen, was in der Vergangenheit nachteilig für die Harmonie zwischen unseren Völkern war, und alles zu fördern, was geeignet ist, unsere Mitbürger zusammenzuführen.

Im guten Glauben an eine bessere, friedvollere Zukunft unterzeichnen wir diese Urkunde als bleibendes Versprechen.

Möge unser Bund ein Baustein für ein geeintes Europa sein.

HILTRUP, DEN 13. OKTOBER 1974

DER BÜRGERMEISTER DER
STADT BEAUGCENCY

T. Toles
DER BÜRGERMEISTER DER
GEMEINDE HILTRUP

[Handwritten signature]

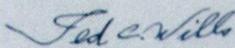
PARTNERSCHAFTS- URKUNDE

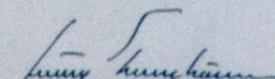
Getragen von gemeinsamen Wertvorstellungen einer freiheitlich-demokratischen Grundordnung schließen die Städte **FRESNO** in Kalifornien und **MÜNSTER** in Westfalen eine Städtepartnerschaft.

Es ist das Anliegen beider Städte, persönliche Begegnungen zwischen den Bürgern zu fördern. Kontakte zwischen Jugendlichen und Berufstätigen, Sportvereinen, kulturellen Gruppen und Wissenschaftlern sollen dazu beitragen, Verbindungen zwischen Menschen zweier Kontinente zu knüpfen, das gegenseitige Verständnis zu erweitern, die politischen, sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebensbedingungen kennenzulernen und dadurch die gewachsenen Bindungen zwischen beiden Völkern weiter zu vertiefen.

Die Städtepartnerschaft soll besonders den Jugendaustausch, der sich zwischen unseren Städten seit 1984 stetig entwickelt hat, weiterführen und fortentwickeln.

· Münster, 9. Juli 1986 ·


TED WILLS
MAYOR PRO TEM


DR. JÜRGEN TWENHOVEN
OBERBÜRGERMEISTER

Münster

Geschichtliche Entwicklung, räumliche Struktur, Stellung als Oberzentrum und Planungsaspekte

von Heinz Heineberg und Karl-Heinz Kirchoff, Münster

Ziel dieses Beitrags ist es, ausgehend von dem heutigen Stadtbild und der historischen Entwicklung der Stadt Münster wesentliche Merkmale ihrer heutigen Struktur, Funktionen und Planungsprobleme in einem einführenden Überblick aufzuzeigen. Damit soll insbesondere auch eine Grundlage geschaffen werden für verschiedenste Vergleiche mit den Partnerstädten Münsters. Der letztgenannte Autor, ein Historiker, ist für die Abschnitte 1. – 2.3, der erstgenannte, ein Geograph, für die Teile 2.4 – 6. verantwortlich. Gedankt sei dem Georg Westermann Verlag, Braunschweig, für die Erlaubnis der Übernahme einiger Textstellen sowie Karten aus dem Beitrag von H. HEINEBERG: Münster. Entwicklung und Funktionen der westfälischen Metropole. In: Geographische Rundschau 35, 1983, H. 5, S. 204 – 210.

1. Einführung: Stadtbild und -grundriß

Wer heute auf dem kleinen Flugplatz Münster-Berdel zu einem Rundflug startet und auf die Innenstadt Münsters hinabschaut, oder wer ein Luftbild des Stadtkerns betrachtet (vgl. Bild 1), erkennt in der modernen Topographie mühelos den mittelalterlichen Grundriß der Altstadt, wie er auch aus den Stadtplänen von 1636 bis zur Gegenwart ablesbar ist (vgl. Abb. 1, 2, 4): Die – im Norden leicht eingebogene – Herzform der Promenaden und Grünanlagen entspricht dem Ring der ehemaligen Festungswerke: der in der Mitte gelegene freie Platz mit dem wuchtigen St. Paulus-Dom und der kranzförmigen Bebauung weist auf die Domburg als ältesten Kern der Stadt hin.

Rings um den Domplatz mit seiner Ausdehnung von 8 – 9 ha erstreckt sich ein 300 – 400 m breiter Kranz von Wohn-, Geschäfts- und Verwaltungsgebäuden, durchsetzt von Kirchen und Schulen, aufgelockert durch Binnengärten, kleinere Plätze und Grünanlagen.

Von SW nach NO durchzieht die Talaue der münsterschen Aa das Stadtgebiet und

trennt den östlichen, größeren Stadtteil mit Domplatz und Prinzipalmarkt vom ehemaligen Suburbium, das, vom Dom her gesehen, jenseits der Aa lag und daher bis heute als Stadtviertel Überwasser bezeichnet wird. Nach Westen sind der Altstadt ein weitläufiger Platz und eine sternförmige Parkanlage – der Hindenburgplatz mit Schloßgarten – vorgelagert, die auf Festungswerke des 17. Jhs. zurückgehen; der Schloßgarten hat nach SW Anschluß an ein großes Naherholungsgebiet mit Aasee, Grünanlagen und Allwetterzoo („Freizeitsektor“).

Vom zentral gelegenen Dombereich führten die historischen Ausfallstraßen radial zu den ehemaligen Stadttoren, heute münden sie am Stadtrand in die Bundes- und Kreisstraßen ein. Als scharfe Grenzlinie zeichnet sich im Osten der Altstadt das breite Band der Bahnlinien ab, die – aus mehreren Richtungen auf Münster zukommend – dort im Hauptbahnhof zusammenlaufen.

Zur Peripherie der Stadt hin haben sich einige besonders strukturierte Stadtteile entwickelt (vgl. Abb. 6): Gewerbegebiete im Süden und entlang dem Dortmund-Ems-Kanal im NO und SO, der „Universitätssektor“ im Westen, die in sich weitgehend geschlossenen, zumeist als neuere Großwohnsiedlungen entstandenen Stadtteile Kinderhaus und Coerde im NW und NO, Gievenbeck im W sowie Aaseestadt und Berg Fidel im S.

2. Historische Stadtentwicklung

2.1 Erste Ansätze zur Stadtentstehung

Münsters Entstehung gerade an dieser Stelle ist nicht zuletzt in der topographischen

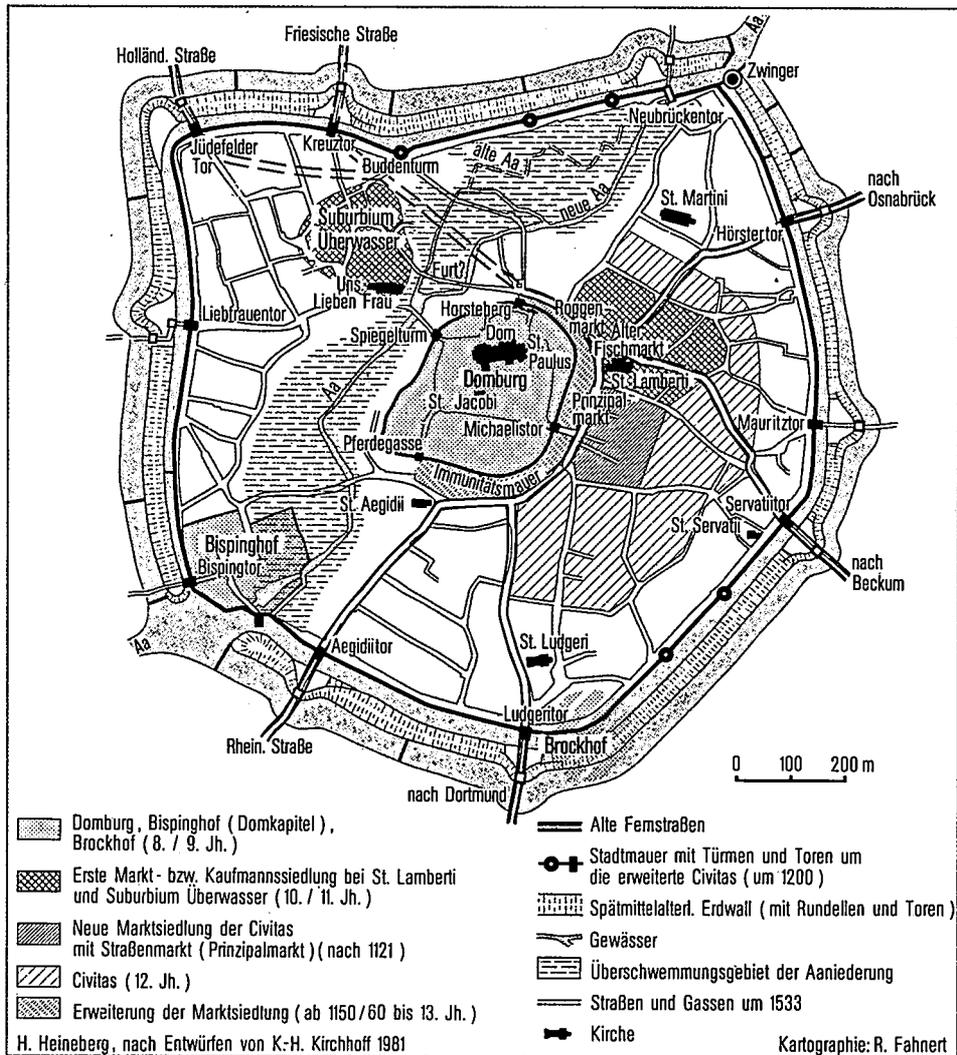


Abb. 1: Münster: Mittelalterliche Stadtstruktur

und naturräumlichen Situation begründet: Hier besteht ein Durchbruch der Aa durch den aus glazialen Ablagerungen gebildeten münsterländischen Kiessandrücken, der von N nach SO das Stadtgebiet durchzieht. Auf dem hohen Ufer (60-61 m ü. NN) östlich der Talau (53-54 m) hatte sich im frühen Mittelalter eine sächsische Siedlung entwickelt, die im karolingischen Sachsenkrieg um 780 n. Chr. in Brand aufging und von einem fränkischen Monasterium, einer Missionsstation, abgelöst wurde. Das befestigte Monasterium, später zur **D o m b u r g** ausgebaut, sicherte eine Straßenfurt durch die Aa im Zuge der sog. Friesischen Heerstraße

(Emden – Soest) und der Holländischen Straße (Deventer – Paderborn) sowie gleichzeitig deren Kreuzung mit der Kölnischen oder Rheinischen Straße (Wesel – Haltern – Osnabrück).

Im Vorgelände der Domburg, die zunächst unter dem Namen Mimigernaford, ab 1068 als Monasterium/Münster in Urkunden und Chroniken erscheint, lagen mehrere bäuerliche Höfe, die im Besitz der Bischofskirche oder ihrer Vasallen waren. An den Durchgangsstraßen entstanden im Schutz der Domburg kleinere Ansiedlungen: eine Kaufmannssiedlung (mercatus) am Roggen-

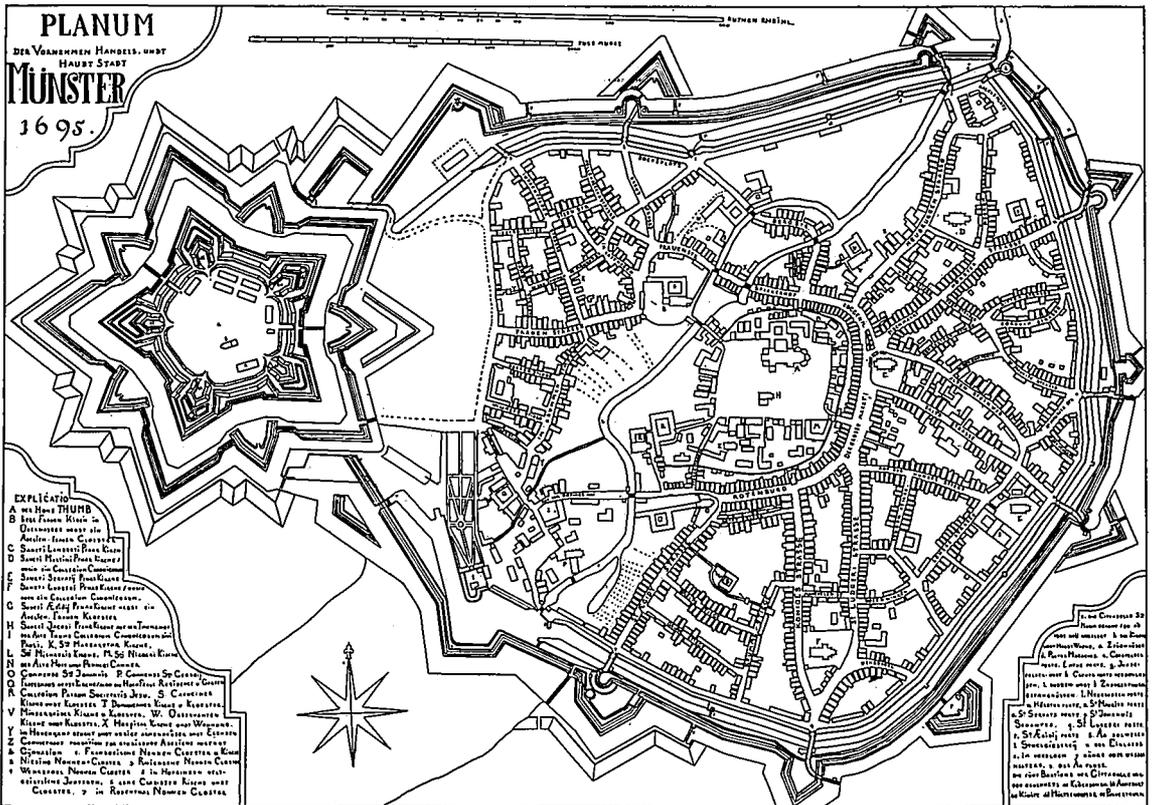


Abb. 2: Münster in der frühen Neuzeit(1695)
(Quelle: GEISBERG 1932, 1. Teil)

markt und am Spiekerhof, eine Burgmannsiedlung der Ministerialen auf dem einstigen bischöflichen Villikationshof, genannt Bispinghof, und eine wohl gewerbliche Ansiedlung im Suburbium Überwasser (vgl. Abb. 1 sowie PRINZ 1960).

2.2 Die Bischofsstadt

Der Frankenkönig Karl schenkte das eroberte Sachsenland der römischen Kirche und überließ es einheimischen Adligen, die sich ihm unterworfen hatten. Das vermutlich auf Königsgut errichtete Monasterium zu Mimigernaford übergab er im Jahre 793 dem Friesen Liudger (Ludgerus), der 805 zum ersten Bischof im westlichen Sachsen erhoben wurde; Liudger starb auf einer Reise 809 in Billerbeck und wurde in seinem Hauskloster Werden a. d. Ruhr beigesetzt. Zu seinem Monasterium gehörten wohl zwei Kirchen: die Bischofskirche St. Marien (?) und die Klosterkirche St. Paulus (KOHLE

1982), deren Traditionen später in der Kathedrale, dem St. Paulus-Dom, zusammenflossen; nach zwei Vorgängerbauten entstand 1225 – 1264 der dritte, jetzige Dom (Bild 2). Die anfänglich in monchischer Gemeinschaft lebenden Geistlichen des am Dom gegründeten Kanikerstifts gaben etwa im 11. Jh. die vita communis auf; der Stiftsbesitz wurde zwischen Bischof und Domkapitel geteilt, die Kaniker bezogen eigene Wohnungen in den rings um den Domplatz erbauten Höfen, den sog. Curien.

Das Gebiet der Diözese Münster reichte von Ostfriesland bis zur Lippe, vom Westmünsterland bis nach Ostwestfalen. Das Bistum gehörte kirchlich zum Erzbistum Köln, die weltliche Macht lag in Händen des Herzogs von Sachsen. Die Beteiligung der Bischöfe als Kirchenfürsten an den reichspolitischen Machtkämpfen wirkte sich unmittelbar auf Münster aus; als der Sachsenherzog Lothar im Jahre 1121 den

von kaisertreuen Vasallen aus Münster vertriebenen Bischof Dietrich II. (1118 – 1127) in seine Domburg zurückbrachte, ging diese mit der umliegenden Kaufmannssiedlung in Flammen auf. Im erweiterten Wiederaufbau entstand eine neue civitas mit einem langgestreckten Straßenmarkt, ab 1611: Prinzipalmarkt (vgl. Abb. 1 u. Bild 3), und einem jüdischen Viertel mit zugehörigen Kultgebäuden.

Fünzig Jahre später, um 1174 – 1177, konnte Bischof Hermann II. (1174 – 1203) die verschiedenen Siedlungskerne in Mimiger-naford-Münster zusammenfassen und – sicherlich im Einvernehmen mit Kaiser Friedrich Barbarossa – zur Stadt erheben, ein Vorgang, der urkundlich nicht belegt ist, dessen Folgen aber in dem 1178 beiderseits der Aa geltenden jus civile (= Wicbelde, Wickrecht) sichtbar werden. Das Stadtrecht selbst ist erst in einer Rechtsweisung an Bielefeld um 1220 überliefert.

Nach dem Sturz des Sachsenherzogs Heinrich der Löwe übertrug der Kaiser mit der Gelnhausener Urkunde vom Jahre 1180 die herzogliche Gewalt in Westfalen und Engern dem Erzbischof von Köln, der – wie auch seine Nachfolger – die Entwicklung des Stifts Münster zu einem politischen Territorium nicht verhindern konnte.

2.3 Mittelalterliche und frühneuzeitliche Stadtentwicklung

Ausbau der Stadt

Das Stadtgebiet war im Mittelalter als eigenständiger Rechtsbezirk aus dem Umland, in dem das Landrecht galt, herausgehoben. Eine stadteigene Feldmark besaß Münster nicht; die Stadt war von kirchlichen Besitzungen umgeben, die bis an den Außenrand des Stadtgrabens reichten. Graben und Wall bildeten anfänglich die Stadtgrenze, die Stadtmauer wurde erst später gebaut. Noch bis in das 18. Jh. hinein hatten die unmittelbar an der Mauer verlaufenden Gassen keinen besonderen Straßennamen, sondern wurden nach ihrer Lage am Graben und zwischen zwei Toren benannt, z. B. am Graben zwischen Servatiitor und Ludgeritor (heute Klosterstraße). Die Stadtmauer, an der sicher einige Jahre gebaut wurde, war ca. 4 km lang; sie hatte zehn Stadttore, die teilweise nach Orts- oder

Flurnamen der Umgebung, z. T. nach dem zugehörigen Kirchspiel benannt wurden (vgl. Abb. 1): Neubrücktortor (im NO bei der Aa-Brücke), Hörstertortor (Flurname), Mauritzortor (Vorsiedlung), Servatii-, Ludgeri-, Aegidiortor (Kirchspiele), Bispingortor (Westortor des Bispinghofes, 1537 abgebrochen), Liebfrauentortor (Kirchspiel), Jüdefeldertortor (Flurname);⁴ Kreuzortor (?), Bentheimer Tor (legendär, nach dem Grafen von Bentheim-Tecklenburg). Auf den Mauerabschnitten zwischen den Toren standen einige Türme, von denen nur der Buddenturm der Nordmauer erhalten ist. Gegen die im 14. Jh. aufkommenden Pulvergeschütze errichtete die Stadt als neue Außenwerke einen Erdwall mit vorgelagertem Außengraben und vor den Toren Bollwerke (später Rundelle genannt). In der zweiten Hälfte des 16. Jhs. löste das neuartige System der sternförmigen Bastionen im Stile der renaissancezeitlichen Befestigungen die mittelalterlichen Anlagen ab (vgl. Abb. 2 mit Stand des Ausbaus der Befestigungswerke um 1695 sowie GEISBERG 1932).

Die Stadtmauer umschloß eine herzförmige Fläche von 103 ha und ca. 1 km Durchmesser (die für das alte Münster meist genannte Flächengröße von rd. 190 ha gilt erst für die Zeit ab 1816, s. u.). Im Stadtgebiet lagen als gesonderte Rechtsbezirke, als *Immunitäten*, der Domplatz, der Bispinghof und die Pauli-Freiheit. Innerhalb der Stadtmauer entstanden mehrere Pfarrsprengel, die *Kirchspiele*, die von der Dompfarre abgetrennt wurden. Schon um 1040 war die Kirche Unserer lieben Frau zur Pfarrkirche geworden, um 1090 St. Lamberti; um 1180 wurden St. Martini, St. Ludgeri und St. Aegidii gegründet, später kam noch die kleine Pfarre St. Servatii dazu (vgl. Abb. 1). Neben der kirchlichen Einteilung der Stadt und der Bürgerschaft gab es für die Zwecke der Verteidigung, der Ratswahl und der Besteuerung eine andersgarte Verwaltungsgliederung in sechs *Leischaften*, von denen zwei (Jüdefelder- und Liebfrauen-Leischaft) im Stadtteil Überwasser lagen, die übrigen (Martini-, Lamberti-, Aegidii- und Ludgeri-Leischaft) im östlichen Altstadtgebiet.

Im zunehmend dichter bebauten Stadtgebiet war wenig Raum für größere geschlos-

sene Komplexe, z. B. für Klöster und Ordensniederlassungen. Nur an den Rändern der Talaue konnten von adligen Stiftern einige Grundstücke für solche Zwecke zur Verfügung gestellt werden: am Westufer entstanden die Kommende St. Georg (1238/45) und die Kommende St. Johann (1282), am Ostufer das Kloster der Zisterzienserinnen (1184) bei der Kirche St. Aegidii und um 1271 das Kloster der Franziskaner-Minoriten im Kirchspiel Martini. Eine zweite Phase geistlicher Gründungen mußte im 15. Jh. auf den Ankauf von Bürgerhäusern (Fraterhaus 1401) oder auf ältere Beginenhäuser (Marienthal, Rosenthal, Ringe, Reine, Hofringe) zurückgreifen, in einer dritten Phase konnten im 17. Jh. Neugründungen nur mit Hilfe der Bischöfe gegen den Widerstand der Stadt durchgesetzt werden: Jesuiten 1588, Klarissen 1613/19, Franziskaner-Observanten 1614/18, Kapuziner 1617, Lotharinger 1642/54, Dominikaner 1651/63, Dominikanerinnen 1686, Barmherzige Brüder (Hospital) 1732/45 (vgl. KIRCHHOFF 1982).

Die geistlichen Immunitäten, die Stifts- und Pfarrkirchen mit ihren zugehörigen Grundstücken, die großen und kleinen Konvente sowie die Einzelhäuser im Besitz auswärtiger Klöster nahmen im 18. Jh. mit ca. 30 % einen beträchtlichen Teil der Stadtfläche in Anspruch. Gegenwärtig (1987) gibt es rd. 30 Niederlassungen von Orden und Kongregationen im größeren Stadtgebiet.

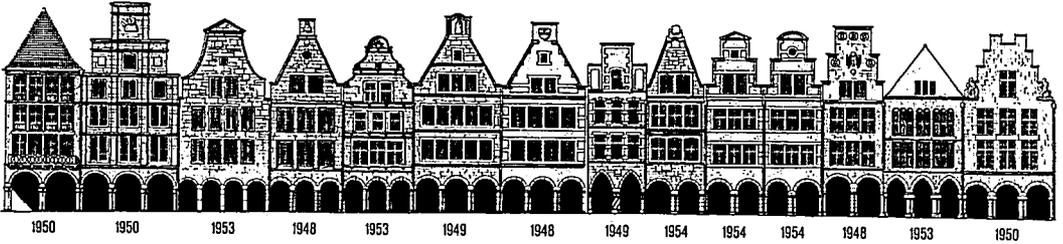
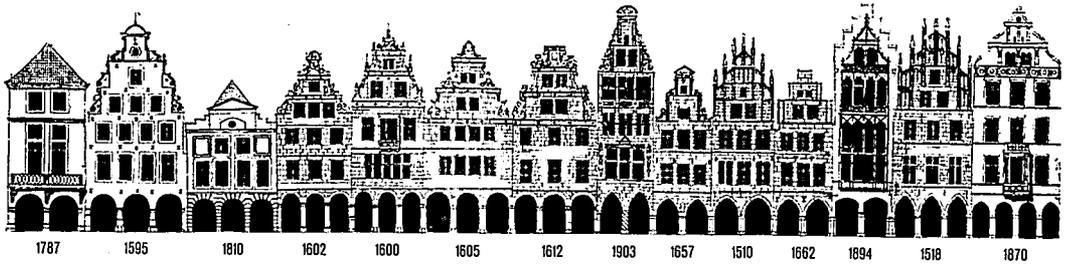
Dagegen war der Besitz adliger Familien in Münster im Mittelalter noch gering. Erst vom 16. Jh. an kaufte der Landadel Bürgerhäuser auf oder erwarb Höfe der Erbmänner. Auf diesen Grundstücken entstanden die barocken *Adelshöfe*, die bis zur Zerstörung 1944/45 das Bild einiger Straßen (Königsstraße, Alter Steinweg) bestimmten. Als „Erbmänner“ bezeichnete man in Münster das städtische Patriziat, d. h. einen Kreis von 20 – 25 Familien, die im hanseatischen Fernhandel zu Reichtum gekommen waren und vom 13. – 16. Jh. als Schöffen, Ratsherren und Bürgermeister die Geschicke der Stadt lenkten. Die Familien, die 1264 noch im Marktzentrum wohnten, errichteten später ihre Wohnhöfe auf Großparzellen am Rand der ehemaligen Civitas, bis sie im 16. Jh. die Stadt verließen, um auf ihren Landgütern ein adelsmäßiges Leben zu füh-

ren (KIRCHHOFF 1966).

Kaufmannschaft und handwerkliche *Gewerbe* bestimmten im Mittelalter das Bild der Bürgerschaft Münsters, allerdings sind vorherrschende Berufe oder Erwerbszweige in der Frühzeit der Stadt nicht erkennbar. Erst am Anfang der Neuzeit zeichnet sich eine Zunahme der Dienstleistungen in den zahlreichen Zweigen der kirchlichen und weltlichen Landesbehörden ab (SIEKMANN 1986). Die wirtschaftlichen Schwerpunkte lagen im östlichen Altstadtgebiet, wo die historischen Marktstraßen ihren Zeit- und Standortvorteil halten und ausbauen konnten. Bis zur Gegenwart hat der Stadtteil Überwasser diesen Vorsprung, der besonders in der Art der Bebauung sichtbar wird, nicht einholen können.

Die Wohn- und Geschäftshäuser im Marktzentrum bilden geschlossene, halbkreisförmig angeordnete giebelständige Reihen (Giebelhäuser), die bis an die ehemalige Immunitätsmauer der Domburg heranreichen. Da hier eine weitere bauliche Ausdehnung nicht möglich war, durften die Eigentümer im 14. Jh. einen „Bogen“ (= Gewölbe) vor ihre Häuser setzen, auf denen das vorgezogene Obergeschoß ruhte (vgl. Abb. 3, oben). Diese Erweiterungen ergaben einen zusammenhängenden Bogengang im Verlauf von Prinzipalmarkt – Roggenmarkt – Spiekerhof (urkundlich 1376), eine Bauweise, die in süd- und westeuropäischen Städten als „Lauben“ bekannt ist. Die Fronten der Markthäuser sind als Treppengiebel in Sandstein aufgeführt. Besonders reich ausgeschmückt ist der Schaugiebel des Rathauses aus dem 14. Jahrhundert, nach Kriegszerstörung wiederaufgebaut 1950 (Bild 5). Stadtweinhaus, Stadtwaage, Stadtbierkeller, Gruethaus (Brauhaus) und Legge bildeten mit dem Rathaus einen baulichen Schwerpunkt an der Ostseite des Prinzipalmarktes.

Ausbau und Entwicklung der Stadt waren bis ins 17. Jh. hinein auf den Raum innerhalb der Stadtmauer beschränkt. Eine Stadterweiterung in Form einer Vor- oder Neustadt gab es wegen der fehlenden Feldmark nicht. Das *Umland* jenseits des Stadtgrabens gehörte zu den Landgemeinden St. Mauritiz, St. Lamberti und Überwasser im Amte Wolbeck, war allerdings in



Quellen :

Obere Abb.: J. WOLFF 1952 (nach Zeichnung des Stadtplanungs- und Baupflegeamtes Münster)

Untere Abb.: Stadtplanungsamt Münster, Zeichnung A. SCHMITZ

Baujahre nach N. GUTSCHOW / R. STIEMER 1982

Abb. 3: Münster: Prinzipalmarkt vor und nach dem Zweiten Weltkrieg (westl. Seite)

Stadtnähe in Form von Gärten, Äckern und Kämpen an Bürger und Geistliche verpachtet. Nur die Festungswerke reichten im 14. Jh. mit Anlage der Außenwerke und im 17. Jh. mit den Bastionen in das Umland hinein. Diese Ausdehnung endete 1661 mit der von Fürstbischof Christoph Bernhard von Galen erzwungenen Kapitulation der Stadt. Die als Zwingburg erbaute Zitadelle (vgl. Abb. 2), heute Schloßgarten, lag im Gebiet des fürstbischöflichen Amtes Wolbeck; das Gelände wurde 1767 zum Bau des Residenzschlosses (Bild 6) benutzt und nach der Säkularisation 1803 von der preussischen Verwaltung übernommen. Wahrscheinlich hat die von der französischen Besatzung 1807 eingeführte Gemeindeverfassung, die die Unterschiede zwischen Landgemeinde und Stadt aufhob, die Einbeziehung des Schloßgartens in das Stadtgebiet ermöglicht; jedenfalls rechneten Schloßgarten und Neuplatz in der preussischen Statistik von 1818 zur Stadt, die damit auf eine Größe von 190 ha angewachsen war. Reguläre Eingemeindungen konnte Münster erst in den Jahren

1875, 1903, 1956 und 1975 vollziehen (vgl. Abb. 5).

Städtische Verfassung und Landesherrschaft oder: fürstlicher Absolutismus

Aus dem Schöffenkollegium des 12. Jhs. entwickelte sich die Ratsverfassung der Stadt. Alljährlich wählten die Vollbürger die 24 Ratsherren, von denen zwei als Bürgermeister amtierten, die übrigen übernahmen je zu zweit die Verwaltung oder Aufsicht über Finanzen, Markt und Zoll, Sieden- und Armenhäuser, Wein- und Biersteuern u. a. m. Der Einfluß des bischöflichen Stadtrichters wurde durch zwei ihm zugeordnete Beisitzer (Richtherren) eingeschränkt. Schon in der Mitte des 13. Jhs. übernahmen münstersche Schöffen, später Ratsherren, die Vertretung der kleinen Städte des Oberstifts Münster im Landtag, wo die drei Landstände – Domkapitel, Adel und Städte – zunehmenden Einfluß auf die Landesregierung der Bischöfe ausübten.

Der zunächst nur von den Patriziern (= Erbmannern) besetzte Rat nahm im 15. Jh.

auch bürgerliche Vertreter auf. Kaufleute (Kramer) und Handwerker, die in Gilden und Bruderschaften organisiert waren, schlossen sich um 1410 zu einer Gesamtgilde zusammen, erlangten um 1430 für ihre Vertreter (= Olderlude) ein Mitspracherecht im Rat und schließlich die Ratsfähigkeit für ihre führenden Familien, die Honoratioren, die dann auch als Sprecher der nicht im Rat vertretenen Teile der Bürgerschaft, der sog. Gemeinheit, auftraten. Erstmals im Jahre 1438 wird die Stadtbevölkerung unter der Einigungsformel „Bürgermeister, Rat, Gilde und Gemeinheit“ zusammengefaßt.

Die Bischöfe hatten ihre Residenz als Landesherrn schon im 13. Jh. von der Domburg zu den Landesburgen – Wolbeck, Horstmar, Haus Dülmen – verlegt. Zu Kraftproben zwischen Stadt und Bischof kam es in der Münsterischen Stiftsfehde (1450 – 1457) und in dem Kampf Franz von Waldecks gegen das Königreich der Wiedertäufer (1534/35).

Ein Jahrhundert später nahm Münster 1643 die Gesandten Europas auf, die nach langwierigen Verhandlungen den 30jährigen Krieg beendeten; der Teilfriede zwischen Spanien und den Niederlanden wurde am 15. Mai 1648 zu Münster im „Friedenssaal“ des Rathauses beschworen (Westfälischer Friede).

Der zwei Jahre später vom Domkapitel gewählte Fürstbischof Christoph Bernhard von Galen (1650 – 1678) war als energischer Vertreter des fürstlichen Absolutismus bestrebt, auch die Städte seiner Herrschaft zu unterwerfen. Nach zwei vergeblichen Belagerungen erzwang der kriegerische Bischof, den die Niederländer als „Bombenbernd“ verspotteten, die Kapitulation Münsters. Er ließ 1661 die Befestigungen an der Westseite der Stadt niederlegen und erbaute dort eine fünfeckige sternförmige Zitadelle nach niederländischen Vorbildern (vgl. Abb. 2). Ein breites vorgelagertes Glacis bot freies Schußfeld gegen die Stadt (Neuplatz, heute Hindenburgplatz).

Wechselvolle Kämpfe um den Besitz dieser Festung im Siebenjährigen Krieg, besonders eine Kanonade im Jahre 1759, schädigten die Stadt so schwer, daß die Landstände 1763 die Schleifung aller Festungswerke Münsters beantragten. Bischof Maximilian

Friedrich (1762 – 1784) und sein Minister Franz von Fürstenberg erklärten Münster zur offenen Stadt; Mauern, Türme und Tore wurden niedergelegt, auf dem äußeren Wall entstand die mit Lindenbäumen bepflanzte, bis heute erhaltene Promenade, und Johann Conrad Schlaun errichtete zwischen Neuplatz und Zitadelle 1767 – 1773 ein barockes Residenzschloß, das die Landstände in Dankbarkeit dem Fürstbischof widmeten (GEISBERG 1932).

In der Konzentration der zahlreichen kirchlichen und weltlichen Verwaltungen lag die Basis für Münsters Bedeutung als Behörden- und Beamtenstadt. Mit der Gründung einer Universität 1773/80 festigte sich die schon in der Domschule angelegte Tradition als geistiges Zentrum der Region, und als Sitz der Landesregierung besaß die Stadt eine Vorzugsstellung, die den Übergang in die Neuzeit erleichterte. Mit der Säkularisation des Fürstbistums 1803 fiel Münster samt dem östlichen Münsterland an das Königreich Preußen und konnte (nach vorübergehender französischer Fremdherrschaft 1806 – 1812) in der 1816 gebildeten preußischen Provinz Westfalen als Provinzialhauptstadt seinen historischen Rang als „Metropolis Westphaliae“ bewahren.

2.4 Entwicklung in der preußischen Zeit 1816 – 1945

Wenngleich sich Münster bereits als Mittelpunkt des gleichnamigen Fürstbistums zur bedeutendsten Stadt Westfalens entwickeln konnte, so hatte die Ernennung zur Provinzialhauptstadt der neugebildeten preußischen Provinz im Jahre 1816 einen wohl noch nachhaltigeren Einfluß auf die Stadtentwicklung, insbesondere hinsichtlich des Ausbaus zum führenden Oberzentrum der Region Westfalen. Münster wurde nicht nur Sitz des Oberpräsidenten von Westfalen und des Provinziallandtags als Ständevertretung (späterer Provinzialverband Westfalen), sondern auch des Regierungspräsidenten und anderer wichtiger öffentlicher Verwaltungen sowie militärischer Administrationsfunktionen. Die Stadt entwickelte sich bis zum Ersten Weltkrieg zu einer der bedeutendsten Garnisonsstädte Deutschlands.

Die Ernennung Münsters zur preußischen Provinzialhauptstadt führte zunächst zur Standortkonzentration öffentlicher Einrichtungen innerhalb der Altstadt. So erhielten wichtige administrative Leitfunktionen z. T. repräsentative Standorte in der historischen Keimzelle der Stadt, der ehemaligen Domburg: z. B. der Regierungspräsident im sog. Fürstenhof an der Südostecke des Domplatzes oder an dessen Ostflanke die Königliche Bank (ab 1871 Reichsbank). Innerhalb der Altstadt entstanden zahlreiche weitere neue öffentliche Einrichtungen, wie Gerichte, die Provinzialsteuereinspektion (späteres Landesfinanzamt), die Oberpostdirektion, wichtige Kultur- und Bildungseinrichtungen (u. a. westlich an die Domburg angrenzend die Akademie als Nachfolger der 1818 zugunsten von Bonn aufgelösten Universität, die erst 1902 wieder eröffnet wurde), mehrere Krankenanstalten und militärische Einrichtungen, insbesondere Kasernen. Sitz des Oberpräsidenten von Westfalen und des Kommandierenden Generals war das unmittelbar westlich der Altstadt gelegene Schloß, das wohl repräsentativste Bauwerk der Stadt (zur Standortentwicklung öffentlicher Gebäude in der preußischen Zeit vgl. im einzelnen HEINEBERG/DE LANGE 1983).

Das flächenhafte städtische Wachstum außerhalb der Altstadt erfolgte erst nach Mitte des 19. Jhs., vor allem nach der Eingemeindung eines ersten ringförmigen Stadtumlandbereichs im Jahre 1875 (weitere Eingemeindung 1903, vgl. Abb. 5), dabei jedoch vornehmlich in nördlicher, östlicher und südlicher Richtung.

Die Einbeziehung der Stadt in ein weitverzweigtes Eisenbahnnetz ab 1848, das im nördlichen Westfalen aus allen Richtungen auf Münster zuführt, und die Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals 1899 mit der anschließenden Gewerbeentwicklung im Hafenbereich haben vor allem zu einem bedeutenden Flächenwachstum östlich und südlich der Altstadt beigetragen. Allerdings bildeten die Trassen der Eisenbahn mit dem langgestreckten Bahnhofsgelände und der Kanal auch Barrieren für die bauliche Entwicklung.

Die bis zum Ersten Weltkrieg entstandenen, ringförmig um die Altstadt gruppierten

Stadterweiterungsgebiete mit Wachstumsspitzen entlang der Hauptaussfallstraßen zeichnen sich durch eine relativ hohe bauliche Verdichtung der gründer- und jugendstilzeitlichen Bausubstanz aus. Lediglich westlich des Schloßbereichs haben die umfangreichen Ländereien des sog. Münsterischen Studienfonds (vgl. KIRCHHOFF/SIEKMANN 1980), die die Grundlage für den späteren bedeutenden Ausbau der Universität seit den 20er Jahren dieses Jahrhunderts bildeten – ab ca. 1925 Errichtung eines Universitätsklinikenviertels, ab den 60er Jahren u. a. Neubauten naturwissenschaftlicher Institute – zunächst eine geschlossene städtebauliche Entwicklung verhindert.

Nach dem Ersten Weltkrieg haben die allgemeine Entwicklung des gemeinnützigen genossenschaftlichen Wohnungsbaus und die Einflüsse der Gartenstadtbewegung den Städtebau Münsters erheblich beeinflusst. Ein herausragendes Beispiel für den gemeinnützigen (Klein-)Wohnungsbau der Zwischenkriegszeit ist die ab 1924 errichtete sog. Gartenvorstadt-Süd. Den Mittelpunkt dieses Wohngebietes bildet eine große, mit Kinderspielplätzen ausgestattete Grünanlage „Grüner Grund“, deren randlich aufgereichte Wohnbebauung ab 1977 umfassend modernisiert und 1982 unter Denkmalschutz gestellt wurde (vgl. BEYER/HEINEBERG 1983).

Grundlage für die Bebauungsplanung in der Zwischenkriegszeit waren der große Freiflächenplan der Stadt Münster von 1920, der auch Grünzonen und Freiflächen festlegte und u. a. für die Ausgestaltung der Aaniederung als attraktives Naherholungsgebiet, mit dem Aasee als Mittelpunkt, im SW der Altstadt von Bedeutung war, sowie ein gesamtstädtischer Bauklassenplan von 1928 (vgl. GUTSCHOW/WOLF 1983, Abb. 4). Der um 1930 im feuchten Niederungsgebiet der Aa angelegte Aasee bildet mit seiner neueren Erweiterung und wichtigen Freizeiteinrichtungen inzwischen das weitaus attraktivste Erholungsgebiet der Stadt (vgl. Abschnitt 3.6). Es erstreckt sich vom südwestlichen Rand der Altstadt in einem in Richtung SW breiter werdenden Sektor („Freizeitsektor“, vgl. auch BEYER/HEINEBERG 1983).

Sektorartig hat sich auch das Cityge-

biet Münsters entwickelt („Citysektor“). Der moderne Citybildungsprozeß, der insbesondere durch eine Standortkonzentration sowie durch Expansion und stärkere Differenzierung privatwirtschaftlicher tertiärer Funktionen (u. a. der Banken, Arzt- und Rechtsanwaltspraxen, des Einzelhandels) gekennzeichnet ist, begann in Münster im letzten Viertel des 19. Jhs. Spätestens in der Zwischenkriegszeit war die City als weitgehend geschlossener Nutzungssektor entwickelt, der sich – von der historischen Domburg ausgehend – bis zum Hauptbahnhof erstreckte (vgl. HEINEBERG/de LANGE 1983). Dieser somit im Verhältnis zur Altstadt asymmetrisch angelegte und im Osten/Südosten über diese hinausreichende Citysektor hat bis zur Gegenwart noch Erweiterungen erfahren (vgl. 3.1).

Obwohl in der Zeit des „Dritten Reiches“ ab 1935 in Münster Vorarbeiten zu einem umfassenden Generalbebauungsplan begannen, war das Stadtplanungsamt in dieser Zeit jedoch vorrangig mit der Koordinierung der Flächenbedürfnisse der Wehrmacht – vor allem Neubau von Kasernen – beschäftigt, so „daß es vor dem Krieg nicht mehr zu nennenswerten Planungsergebnissen kam“ (GUTSCHOW/WOLF 1983, S. 211). Die Ernennung Münsters zur Gauhauptstadt für Nordwestfalen im Jahre 1937 und die anschließenden Neuordnungspläne für die Gesamtstadt hatten wegen der Kriegszeit und der erheblichen Zerstörungen keine größeren Auswirkungen (ebd., S. 211 – 213).

3. Stadtentwicklung und Stadtfunktionen in der Nachkriegszeit

3.1 Altstadt und City

Die Altstadt, die mit ihrer kleinteiligen Parzellierung, dem unregelmäßigen Verlauf der Straßen und Gassen, den zahlreichen alten Kirchen u. a. m. bis zum Zweiten Weltkrieg noch wichtige Gestaltungsmerkmale einer mittelalterlichen Stadt zeigte, wurde im Kriege zu rd. 91 % zerstört, die Gesamtstadt zu rd. 62 %. Beim Wiederaufbau blieben im Stadtkern nur wenige Straßen mit ihren historischen Querschnitten und Fluchtlinien erhalten (vgl. GUTSCHOW/STIEMER 1982). Dazu zählen jedoch die alten Straßen Prinzipalmarkt, Roggenmarkt, Al-

ter Fischmarkt usw., die damit „Symbole historischer Authentizität“ sind (ebd., S. 73). Von ähnlichem Symbolwert sind die mit großem Aufwand wiederaufgebauten Kirchen und Profanbauten – u.a. Dom, gotisches Rathaus und Schloß –, die nicht nur die historische Bedeutung Münsters als Bischofsstadt und Mittelpunkt eines Fürstbistums, sondern auch als wohlhabende Handelsstadt (insbesondere zur Hansezeit) widerspiegeln. Allerdings blieb wegen der starken Kriegszerstörungen insgesamt nur ein geringer Teil der historischen Bausubstanz übrig. Die Giebelhaus-Ensembles am Rande der Domburg wurden zwar – auf der Grundlage einer Ortssatzung von 1951 – in geschlossener Form, jedoch großenteils nur in Anlehnung an die frühere Fassadengliederung, d.h. mit vereinfachter architektonischer Gestaltung, wiedererrichtet (vgl. Abb. 3). Trotz zeitweilig heftiger Kritik an dieser Art des Wiederaufbaus wird die Neugestaltung heute überwiegend als positiv bewertet. Der Prinzipalmarkt gilt gemeinhin als die „gute Stube“ der Stadt.

Die City (vgl. Abb. 4) hat in der Nachkriegszeit nicht nur erhebliche räumliche Ausweitungen in nördlicher und südlicher Richtung, sondern auch eine insgesamt noch stärkere Konzentration tertiärer Einrichtungen erfahren (exklusive Läden – vor allem der Bekleidungs-, Wohnungseinrichtungs- und Schmuckbranchen –, Versicherungen, Banken, Fachärzte, Rechtsanwälte etc.; vgl. HEINEBERG/de LANGE 1983), die sich besonders im Hauptgeschäftsbereich und – was gehobene private Dienstleistungseinrichtungen anbelangt – auch im bahnhofsnahe gelegenen Abschnitt des Citygebietes, im Bahnhofsviertel, häufen. Der Ausbau von Fußgängerbereichen seit den 60er Jahren, die Errichtung neuer Geschäftspassagen und eines städtebaulich integrierten Einkaufszentrums (Aegidiimarkt mit Tiefgarage, 1979) im Anschluß an den Hauptgeschäftsbereich, die Erweiterung des Horten-Warenhauses (Ludgeristraße/Clemensstraße) im Jahre 1983 sowie der jüngste Neubau eines zweiten großen Einkaufsmagneten, des Karstadt-Warenhauses, zwischen Salzstraße und Clemensstraße im Jahre 1986 anstelle eines erst nach dem Zweiten Weltkrieg errichteten, kleineren Hauses und andere Maßnahmen weisen auf

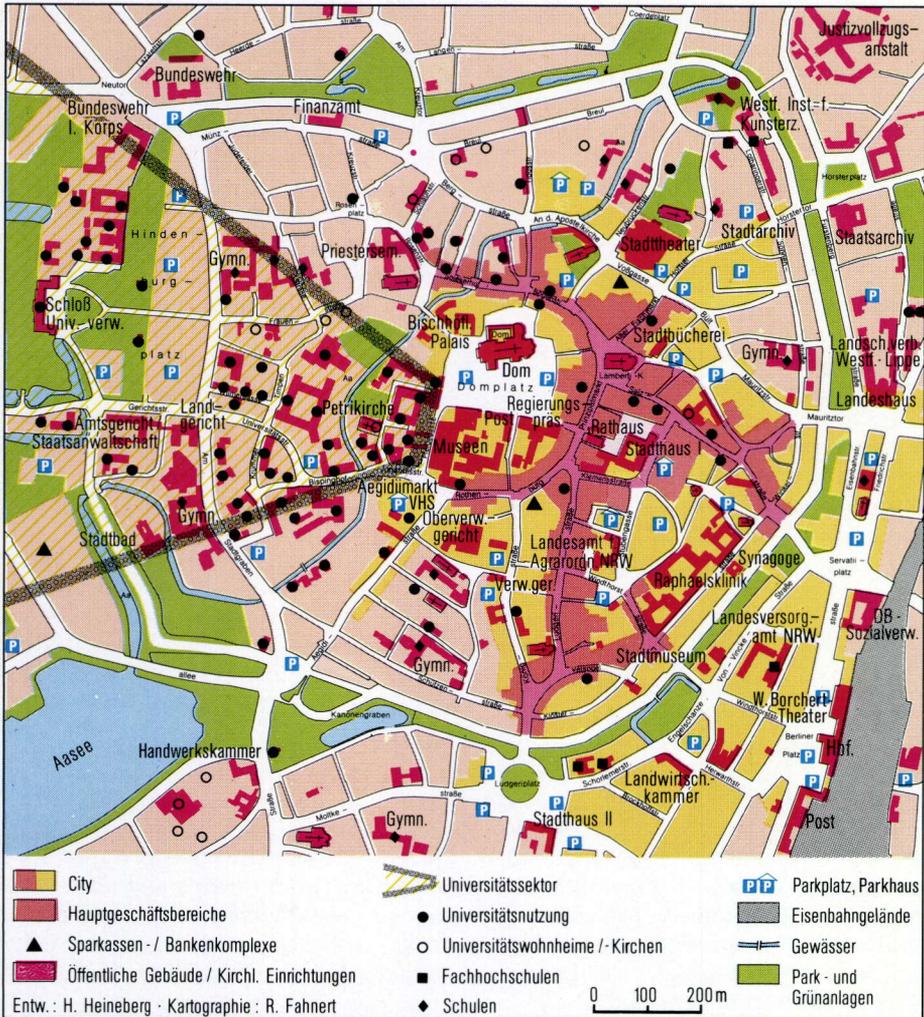


Abb. 4: Münster: Innenstadt mit City und Universitätssektor

die jüngere Attraktivitätssteigerung der münsterschen City hin.

Die auswärtigen Kunden beurteilen Münster als Einkaufsstadt offenbar vor allem unter den Gesichtspunkten der großen Auswahl und der „Atmosphäre“ als positiv („schöne Stadt“, „schönes Stadtbild“, „ist gemütlich“; vgl. MEFFERT 1982). Als negativ wurden in einer Umfrage zu Beginn der 80er Jahre an erster Stelle die Parkplatz- und sonstigen Verkehrsprobleme, gefolgt von der Aussage „zu teuer“, bewertet. Durch die Neueröffnung einer großen Tiefgarage unmittelbar nördlich des Hauptgeschäftsbereichs (Parkhaus am Theater, 1986) konnte das cityorientierte Parkraum-

angebot inzwischen jedoch beträchtlich erweitert werden (vgl. auch 5.3).

3.2 Münster als kulturelles Zentrum

Die Rolle der Stadt Münster als bedeutendstes kulturelles Zentrum Westfalens ist nicht nur durch die frühe Gründung des Theaters schon 1775 bzw. den modernen Theaterneubau 1957, den Ausbau wichtiger Museen (u. a. von drei großen Landesmuseen) und anderer kultureller Sammlungen (z. B. Staatsarchiv, Bistumsarchiv) seit der preußischen Zeit bedingt, sondern insbesondere auch durch die bedeutende Universitätserweiterung westlich der Altstadt seit der Zwischenkriegszeit (Klinikenviertel mit

neuem Zentralklinikum, naturwissenschaftliches Zentrum usw; vgl. MAYR 1979) und die Neuerrichtung mehrerer Fachhochschulen. Die Westfälische Wilhelms-Universität zählt mit ihren rd. 44500 Studierenden (WS 1985/86) heute nicht nur zu den größten Universitätseinrichtungen im westlichen Deutschland, sondern besitzt unter diesen sogar die zweitgrößte Anziehungskraft auf Studierende (vgl. GIESE 1982). Diese Attraktivität beruht wohl vor allem auf dem positiven Image des Universitätsstandortes, d.h. der Stadt Münster.

Die große Zahl der Studierenden – hinzu kommen weitere rd. 7600 an den sechs Fachhochschulen u.ä. Einrichtungen – führt in der Innenstadt allerdings zu einem ganz erheblichen Verkehrsaufkommen mit zusätzlichen Problemen für den ruhenden Verkehr (vgl. 5.3). Sie ist aber auch mitbestimmend für die Existenz zahlreicher „hochschulabhängiger“ zentraler Einrichtungen, wie Gaststätten, Buchhandlungen und Kinos, für den „jugendlichen“ Altersaufbau der Stadtbevölkerung oder etwa auch für den positiven Wanderungssaldo (vgl. MAYR 1979, WILLAUSCHUS 1979).

3.3 Münster als Verwaltungszentrum

Zwar hat Münster nach dem Zweiten Weltkrieg aufgrund der Neugründung des Landes Nordrhein-Westfalen und der Ernennung von Düsseldorf zur Landeshauptstadt seine frühere Funktion als „Verwaltungshauptstadt“ verloren; dennoch sind zahlreiche öffentliche Einrichtungen mit regionalen, z. T. auf Westfalen und größere Räume (Westfalen-Lippe, Nordrhein-Westfalen) bezogenen Einzugsbereichen erhalten geblieben oder sogar neu entstanden. Mit zwei sog. Landesoberbehörden (Landesversorgungsamt NRW und Landesamt für Agrarordnung NRW) und mehreren Landesmittelbehörden (Regierungspräsident, Oberfinanzdirektion, Landwirtschaftskammer) sowie zahlreichen Landesunterbehörden (z. B. Staatshochbauämter, Finanzämter) nimmt Münster nach Düsseldorf und Bonn, jedoch noch vor Köln, den dritten Rang als Verwaltungszentrum innerhalb Nordrhein-Westfalens ein.

Hinzu kommen in der Stadt Münster die Verwaltung des Landschaftsverbandes

Westfalen-Lippe, der als Nachfolgeeinrichtung des Provinzialverbandes Westfalen vielfältige Verwaltungs- und Betreuungsaufgaben der regionalen Selbstverwaltung, vor allem in den Bereichen des Sozial- und Gesundheitswesens, der Kulturpflege, der Kommunalwirtschaft und des Straßenbaus wahrnimmt, und nicht zuletzt das 1949 neugeschaffene Oberverwaltungsgericht und der Verfassungsgerichtshof von Nordrhein-Westfalen sowie weitere Gerichte (u. a. Land-, Arbeits- und Finanzgericht). Daneben ist die Stadt Standort wichtiger berufsständischer Kammern (z. B. Handwerks-, Industrie- und Handels-, Ärztekammern), von zentralen Einrichtungen der Bundeswehrverwaltung sowie von Kirchenverwaltungen, vor allem des Bistums Münster. Hinzu kommen etwa auch mehrere Versicherungszentralen und andere wichtige Verwaltungen innerhalb des tertiären Sektors (z. B. Sitz der Landesbausparkasse, der Westdt. Genossenschafts-Zentralbank, der Landesversicherungsanstalt Westfalen). Sie alle bestimmen den zentralörtlichen Rang der Stadt als Oberzentrum mit (vgl. auch die Zentralitätseinstufung nach BLOTVOGEL 1981/86).

3.4 Verflechtungsbereiche der Stadt

Die Funktion von Münster als eine auf den Gesamtbereich Westfalens und z. T. auch auf größere Räume (Westfalen-Lippe, Nordrhein-Westfalen) ausgerichtete Metropole gilt, wie vorab ausgeführt, in erster Linie hinsichtlich oberzentraler Verwaltungsbeziehungen. Die Stadt Münster ist somit funktional als regional bedeutsame Metropole mit mehreren für den Gesamt-raum Westfalen zuständigen Teilfunktionen zu kennzeichnen.

Der oberzentrale Einzugsbereich der Stadt Münster umfaßt – in seinen Grenzen nach KLUCZKA (1970) – vor allem die münsterländische Teilregion Westfalens mit rd. 1 Mill. Einw. (vgl. auch HEINEBERG 1983, Abb. 6). Dieser Verflechtungsbereich deckt sich weitgehend mit dem von MESCHÉDE (1971) zur Zeit des Weihnachtseinkaufs ermittelten kommerziell-zentralen Einzugsgebiet der Stadt. Die Gebiete mit den höchsten Kundendichten entsprechen in ihrer Ausdehnung dem mittelzentralen Bereich (Mittelbereich) nach KLUCZKA (mit rd.

363000 Einw.) bzw. dem von NIPPER (1975) erfaßten „Engeren Informationsfeld“ um Münster, d.h. dem Umlandbereich, der sich durch ständigen, intensiven Informationsaustausch mit der Stadt auszeichnet. Damit werden auch die engen Zusammenhänge zwischen zentralörtlichen Beziehungen und Kommunikationen deutlich. Die Intensität des Informationsaustausches der Stadt mit ihrem Umland nimmt offenbar nach allen Richtungen in gleichem Maße und mit zunehmender Entfernung ab (entsprechendes gilt auch für die Bevölkerungswanderungen innerhalb des „Migrationsfeldes“ der Stadt), was Münsters Stellung als „ideale Solitärstadt“ unterstreicht (NIPPER 1975).

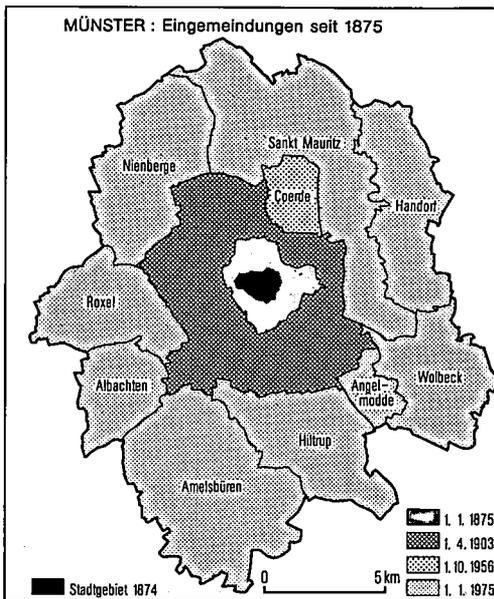


Abb. 5: Münster: Eingemeindungen seit 1875

Die große, wachsende Zahl tertiärwirtschaftlicher Arbeitsplätze, die heute ca. 75 % der Gesamtbeschäftigten ausmachen, bedingt die Bedeutung Münsters als Einpendlerzentrum. Diese wird deutlich durch starke Zunahme der Einpendler (1961 – 1970 um 40 %), hohen Einpendlerüberschuß (1970: rd. 28000 Personen), große Anteile der Berufseinpendler an den Beschäftigten der Stadt (1970: rd. 31 %) sowie der öffentlichen und privaten Dienstleistungen an dem Einpendlerüberschuß (1970: rd. 63 %). Die im Berufspendlerverkehr i.a. am stärksten mit der Stadt Mün-

ster verflochtenen Randgemeinden (mit insgesamt rd. 10000 Auspendlern nach Münster) wurden 1975 nach Münster eingemeindet (vgl. Abb. 5 und 6 sowie HEINEBERG 1983, Abb. 7). Der monozentrisch ausgerichtete „Pendlerraum“ der Stadt, der einen großen Teil des Münsterlandes umfaßt, ist insgesamt durch ein relativ gleichmäßiges, nach außen hin abnehmendes (zentral-peripheres) Intensitätsgefälle geprägt (vgl. auch 4.). Leider stehen seit der Volks- und Arbeitsstättenzählung 1970 keine aktuelleren Daten über Berufspendlerverflechtungen zur Verfügung, so daß das wahrscheinlich erhebliche Wachstum des Pendlereinzugsbereichs der Solitärstadt Münster nicht aufgezeigt werden kann.

Als wichtiger Indikator der differenzierten, regional bedeutsamen Raumbeziehungen Münsters kann auch der Einzugsbereich der Westfälischen Wilhelms-Universität dienen (vgl. MAYR 1980). Die auf Münster bezogene Hochschulregion, aus der wenigstens 50 % der dort beheimateten Studierenden die Universität in Münster besuchen, umfaßt einen Bereich, der weitgehend mit dem Regierungsbezirk Münster übereinstimmt bzw. im SO sogar weit über dessen Grenzen hinausgreift (vgl. ebd., Abb. 10).

3.5 Die Stellung Münsters im Verkehrsnetz

Die oberzentrale Bedeutung Münsters und der große Pendlereinzugsbereich der Stadt sind nicht zuletzt durch die Lagevorteile innerhalb des regionalen und überregionalen Verkehrsnetzes mitbedingt. Münster bildet nach wie vor den wichtigsten Verkehrsknoten innerhalb des Eisenbahnnetzes sowie des regionalen Busnetzes (Verkehrsverbund) im Münsterland und profitiert vor allem von seiner Lage im IC-Netz der Deutschen Bundesbahn mit stündlichem Verkehr in Richtung Osnabrück-Bremen-Hamburg einerseits sowie Dortmund-Köln-Bonn-Frankfurt andererseits. Defizite bestehen jedoch für den Verkehr in West-Ost-Richtung (Enschede/Bielefeld); dies gilt auch bezüglich Autobahnverbindungen.

Aber dennoch war die Einbindung Münsters in das Autobahnnetz von erheblicher Bedeutung: zunächst durch den Bau der Hansalinie BAB 1 in den 60er Jahren mit Anbindung an das Kamener Kreuz (BAB 2) im Süden bzw. an Osnabrück, Bremen und

Hamburg im Norden sowie später durch Verlängerung der von Wuppertal nach Recklinghausen führenden BAB 43 bis nach Münster seit Ende der 70er Jahre, wodurch die Stadt u.a. vorzügliche Straßenverbindungen mit dem wichtigen Wirtschaftsraum Rhein-Ruhr-Gebiet erhielt. Durch die Kreuzung der beiden Autobahnen im Südwesten der Stadt und durch den Autobahnzubringer zur B 51/Umgehungsstraße (III. Stadttangente) erhielt vor allem der Südwestsektor Münsters eine besonders verkehrsgünstige Stellung innerhalb der Stadt, was sich deutlich in der gewerblichen Entwicklung einschließlich der Neuerrichtung größerer Bürobetriebe niedergeschlagen hat (vgl. auch 3.6 und 5.3).

Von geringerer Bedeutung als früher – auch für die Gewerbestandorte in Münster – ist heute der Dortmund-Ems-Kanal, wenngleich dieser immer noch eine der am stärksten befahrenen Binnenwasserstraßen Europas und der Stadthafen mit seinen drei Hafenecken der größte Hafen zwischen Dortmund und dem Nordseehafen Emden ist (jährl. Gesamtumschlag z. B. 1980 rd. 1 Mill. t, 1985 nur noch rd. 560000 t). Der Stadthafen hat seit seiner Inbetriebnahme 1899 die Entwicklung größerer Industrie- und Gewerbegebiete im südlichen Stadtgebiet entscheidend mitbestimmt.

Mit der Eröffnung des neuen Flughafens Münster/Osnabrück in Greven, nördlich von Münster, im Mai 1972 wurde die Verkehrsstellung der Stadt im überregionalen Rahmen weiter verbessert. Im täglichen Fluglinienverkehr ist Münster heute direkt mit Berlin, Frankfurt, Stuttgart, München und London/Gatwick, am Wochenende auch mit Manchester und Glasgow verbunden, im Pauschalreiseverkehr (Charterflüge) mit den Mittelmeerinseln Mallorca und Ibiza sowie den Kanarischen Inseln, d. h. mit wichtigen südlich gelegenen Ferienräumen. Das Gesamtpassagieraufkommen des Flughafens, der 1986 in den Kreis der zwölf internationalen Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik Deutschland aufgenommen wurde, betrug im gleichen Jahr rd. 159000; es lag damit um rd. 20000 oder gut 14 % höher als 1985 (zur Entwicklung und Verkehrsstellung des Flughafens Münster/Osnabrück vgl. im einzelnen MAYR, HENSELING u. THIENEL 1985 sowie KNEISSL 1986).

3.6 Städtebauliche Entwicklung außerhalb der Altstadt: Neue Stadtteile, Wohnvororte, Freizeiteinrichtungen und Gewerbegebiete

Die Stadtentwicklung Münsters war in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg nicht nur durch Wiederaufbau und Neugestaltung der stark zerstörten Altstadt und der übrigen Innenstadt, durch zunehmende Konzentration wichtiger zentraler Einrichtungen innerhalb der City und neuerer Standortkonzentration großflächiger Bürobetriebe an peripher zur Innenstadt gelegenen Standorten oder durch die räumliche Erweiterung der Universität zu einem weit nach außen reichenden „Universitätssektor“ gekennzeichnet. Hinzu kam u.a. auch der gezielte Aufbau neugeplanter Stadtteile: Aasestadt (ab 1960) und Berg Fidel (ab 1967) im S, Gievenbeck (ab 1967) als Teil der Universitätsrahmenplanung im W, Coerde (ab 1967) und Kinderhaus als jüngster (größtenteils neugeplanter) Stadtteil (ab 1971) im N (vgl. BEYER/HEINEBERG 1983). Die Lage dieser neuen Großwohnsiedlungen entspricht auch dem „Strukturmodell“ zum neuen Flächennutzungsplan von 1981 (Betonung der N-S-Entwicklung der Stadt bei gleichzeitigem Ausbau des Universitätsbereichs im W; Anpassung an den Verlauf der Entwicklungsachsen im Landesentwicklungsplan I/II von NRW).

Die neuen Stadtteile oder Großwohnsiedlungen wurden mit Einkaufszentren, unterschiedlichsten Wohnformen (neben einigen Hochhäusern vor allem Mietschausbebauung mit wenigen Geschossen, Reihenhäuser und Eigenheime), Schul-, Freizeit- und sonstigen Infrastruktureinrichtungen ausgestattet. Das attraktivste Stadtteilzentrum erhielt Kinderhaus. Auf der Grundlage eines im Jahre 1975 vom Land Nordrhein-Westfalen ausgeschriebenen Versuchsprogramms (Modellvorhaben) für sog. Bürgerhäuser wurde dort zwischen 1980 und 1983/84 ein Bauprojekt realisiert, in das eine Vielzahl von Versorgungs-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen integriert wurde: u.a. Bürger- und Informationshalle, Hallenbad mit Sauna, Stadtbücherei, Jugendzentrum mit Werkbereich, Erziehungsberatungsstellen. Das Bürgerhaus bildet den Mittelpunkt des neuen sog. Hauptzentrums Kinderhaus (vgl. KNICKENBERG 1985).

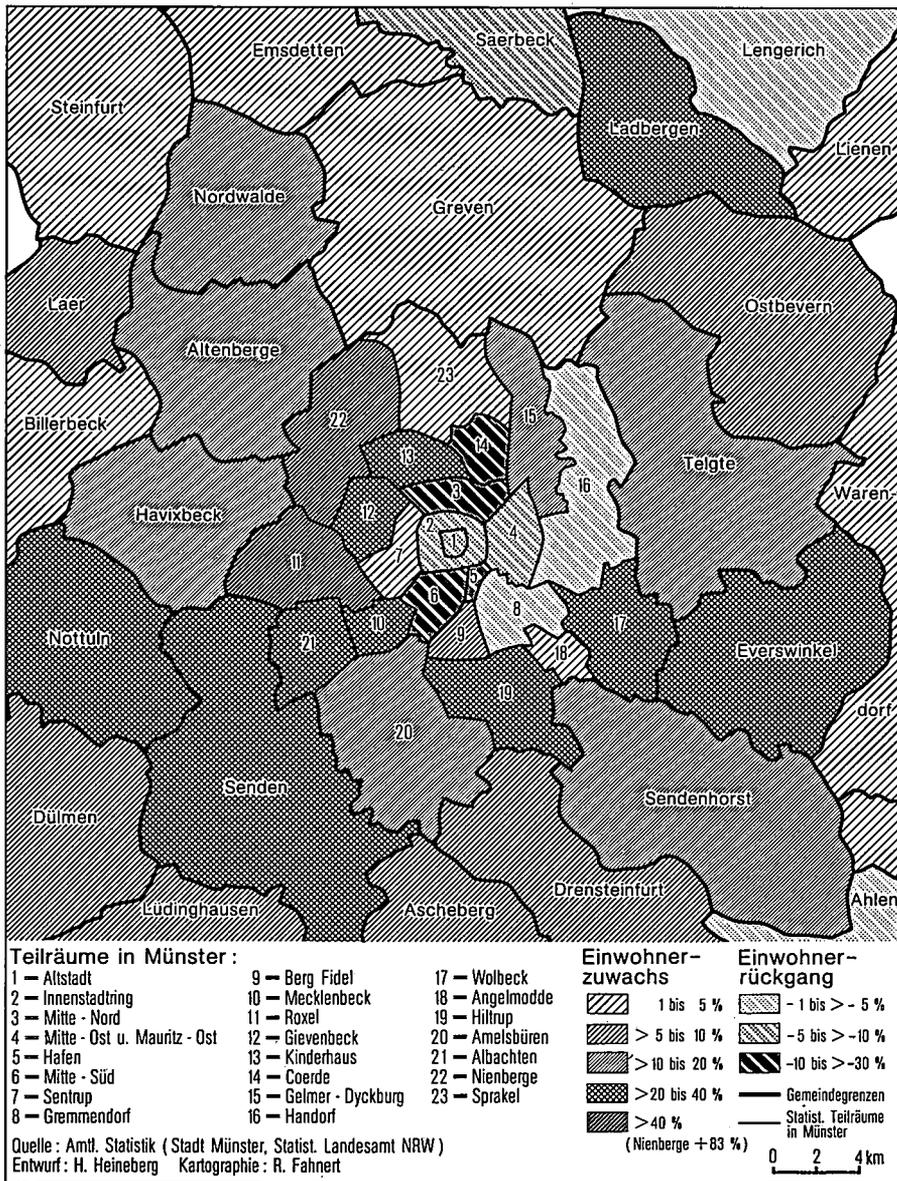


Abb. 6: Bevölkerungsentwicklung in der Stadtregion Münster 1975–1985

Nicht nur diese neuen Stadtteile sind überwiegend durch einen relativ hohen Wohnwert gekennzeichnet. Dies gilt auch für die zahlreichen kleineren Eigenheim- und Reihenhäuserviertel, die in der Nachkriegszeit an der Peripherie des Stadtgebietes (in den Grenzen bis 1975) sowie darüber hinaus in den 1975 eingemeindeten Vororten entstanden sind. Diese liegen z. T. in der Nähe attraktiver Naherholungsgebiete, häufig

umgeben von landwirtschaftlich genutzten Flächen mit traditioneller Streubesiedlung des Münsterlandes und kleineren Waldgebieten, die insgesamt als stadtnaher Erholungsraum von Bedeutung sind (vgl. SCHNELL 1977, 1986). Vor allem die neu eingegliederten Vororte, in denen vor der Eingemeindung meist größere Wohnbauflächen ausgewiesen wurden und die in jüngerer Zeit eine sehr starke Wohnungsneubau-

tätigkeit erfahren haben, zeigen z. B. seit 1975 die höchsten Bevölkerungswachstumsraten (vgl. Abschnitt 4. und Abb. 6).

Der relativ hohe Wohnwert der Stadt Münster ist nicht zuletzt durch die Planung und Realisierung eines großen innerstädtischen Freizeit- und Naherholungsgebietes südwestlich der Altstadt bedingt, dessen Mittelpunkt der langgestreckte Aasee bildet (vgl. Abb. 7). Der um 1930 angelegte See wurde zwischen 1972 und 1975 auf nahezu die doppelte Fläche nach SW hin, d.h. auf insgesamt rd. 40 ha Wasserfläche erweitert (zur Aasee-Planung vgl. BEYER/HEINEBERG 1983). Mit seinen angrenzenden Grünanlagen, Spazierwegen und einer großen, in der Nachkriegszeit angelegten Sportanlage (Sportpark Sentruper Höhe) bietet er zu allen Jahreszeiten vielfältige Erholungsmöglichkeiten. Diese Aasee-Erweiterung erfolgte zusammen mit der Neuerrichtung des Allwetterzoos 1972, der aufgrund einer Auslagerung des ehemaligen Zoos vom südwestlichen Altstadtrand entstanden ist. Der auf ca. 30 ha unter Nutzung eines Waldgeländes großzügig angelegte Allwetterzoo erhielt mit dem neuen, unmittelbar benachbart angelegten Westfälischen Museum für Naturkunde und dem damit verbundenen Planetarium eine wichtige funktionale Ergänzung. Rund 500 m weiter stadteinwärts ist ab 1963 aufgrund freier Bürgerinitiative bereits das Mühlenhof-Freilichtmuseum mit seinen aus Westfalen zusammengetragenen alten Bauwerken errichtet und bis zur Gegenwart weiter ausgebaut worden. Der „Freizeitsektor“ des Aasee-Bereichs ist nicht nur von innerstädtischer, sondern auch von regionaler Bedeutung, betragen doch z. B. die jährlichen Besucherzahlen allein des Allwetterzoos rund 3/4-1 Million.

Einen anderen wichtigen Erholungsschwerpunkt innerhalb der Stadt Münster bildet auch das Wersetal, vor allem im Bereich des mit zahlreichen gastronomischen Einrichtungen ausgestatteten Stadtteils Handorf.

Wohnen und Naherholung werden in Münster nur wenig durch Industriebetriebe mit Umweltbelastung beeinträchtigt. Die größeren Gewerbe- und Industriegebiete (vgl. Abb. 7) haben sich schwerpunktmäßig im südlichen Stadtgebiet ent-

wickelt, und zwar einerseits vom Gebiet der Stadthäfen (als dem ältesten Gewerbegebiet) ausgehend östlich des Haupteisenbahnkörpers bzw. beiderseits des Dortmund-Ems-Kanals in Richtung S und im eingemeindeten Stadtteil Hilstrup, andererseits in südwestlicher Richtung entlang der B 51 (Weseler Str.) bzw. in Nahlage zum Zubringer zu den sich im südwestlichen Stadtgebiet kreuzenden Autobahnen A 1 und A 43. Die im nördlichen Stadtgebiet gelegenen Gewerbe- und Industriegebiete sind bislang noch jeweils relativ klein. Im Norden liegt aber auch der bedeutendste gewerbliche Entwicklungsbereich, der beiderseits des Dortmund-Ems-Kanals, z. T. im Bereich der ehemaligen Rieselfelder der Stadt, in der jüngeren Flächennutzungsplanung ausgewiesen und 1980 genehmigt wurde. Die Nahlage des geplanten Gewerbegebietes zum bedeutenden „Europareservat für Wat- und Wasservögel“ (vgl. MATTES 1983) hat in jüngerer Zeit zu einer Konfliktsituation zwischen der Stadt Münster und einer Bürgerinitiative, die durch Industrie- und Gewerbeansiedlungen das Vogelreservat und das Naherholungsgebiet im Bereich der früheren Rieselfelder gefährdet sah, geführt. Im 1986 genehmigten Gebietsentwicklungsplan „Zentrales Münsterland“ als Instrument der Regionalplanung wurde die strittige Fläche als „Agrarbereich“ dargestellt; nach den gesetzlichen Bestimmungen wird die Stadt Münster den Flächennutzungsplan entsprechend anpassen müssen.

Kennzeichnend für die z. Z. genutzten Gewerbegebiete der Stadt Münster sind nicht nur das weitgehende Fehlen industrieller, emissionserzeugender Großbetriebe und der erhebliche Anteil an Großhandels- und Dienstleistungsunternehmen, d. h. an Einrichtungen des tertiären Sektors, sondern auch die vorherrschende mittel- und z. T. auch kleinbetriebliche Struktur.

4. Merkmale der Bevölkerungs- und Sozialstruktur sowie der räumlichen Bevölkerungsentwicklung

Zwischen der Entwicklung der bedeutenden tertiärwirtschaftlichen Funktionen der Stadt Münster und ihrer Bevölkerungs- und Sozialstruktur bestehen enge Zusammenhänge. Im Gegensatz zur rückläufigen Einwohnerentwicklung der be-

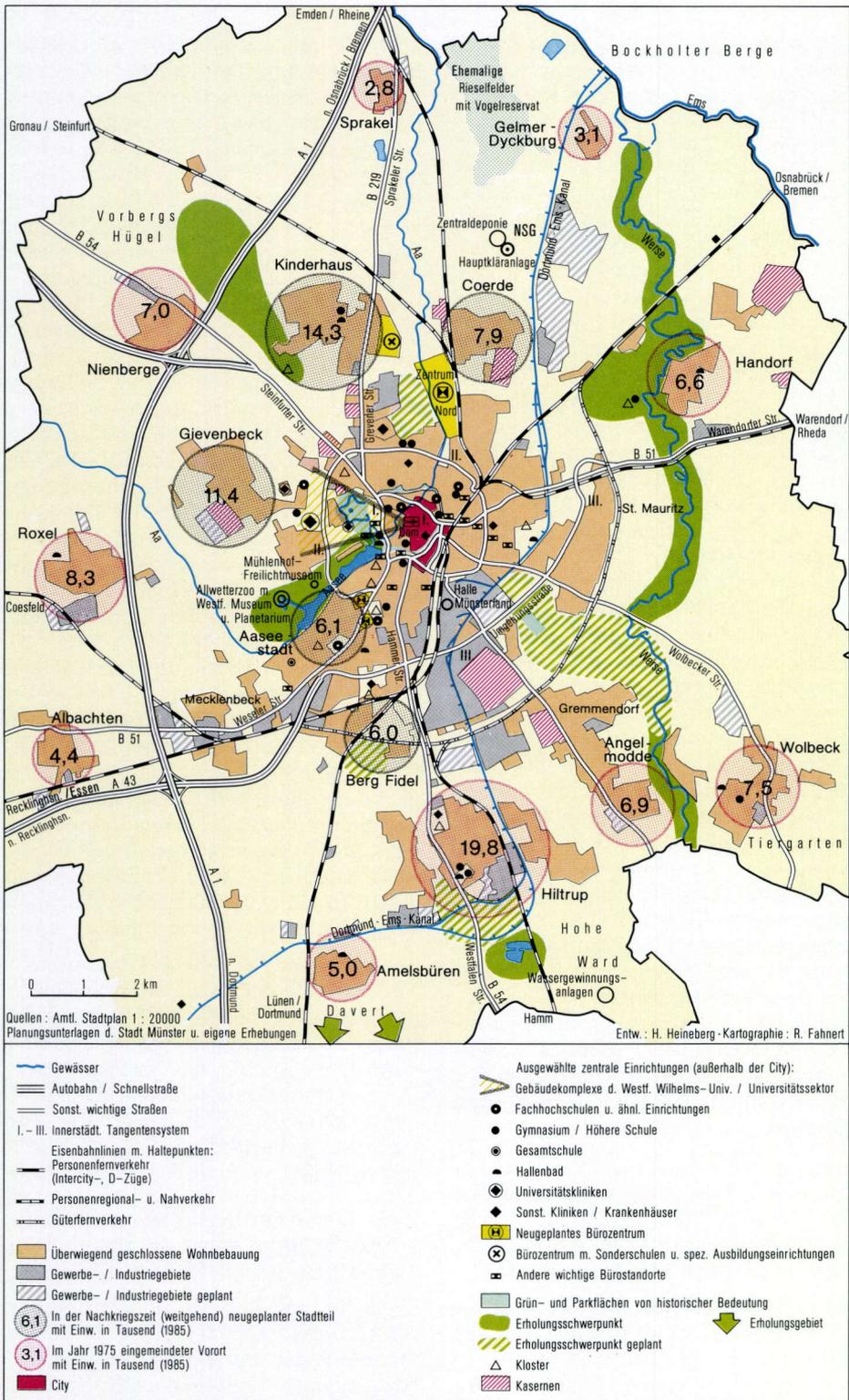


Abb. 7: Münster: Struktur- und Funktionsskizze

nachbarten Ruhrgebietsgroßstädte ist die Bevölkerung in Münster auch in der jüngeren Vergangenheit noch nahezu kontinuierlich angewachsen: so zwischen dem 1. 1. 1975 und dem 31. 12. 1985 von 262567 auf 270102 Einw., allerdings ist die Bevölkerungszahl seit 1983 leicht rückgängig (Statist. Amt der Stadt Münster). Dieses Wachstum ist in erster Linie durch eine anhaltend positive Wanderungsbilanz bedingt, die vor allem aus Zuzügen von Studierenden der Universität und Fachhochschulen resultiert (Nebenwohnsitz bzw. -wohnung in Münster). Aus dem großen Anteil der Studierenden an der Wohnbevölkerung ergibt sich auch ein überdurchschnittlich hoher Prozentsatz an Einwohnern in der Altersgruppe 18 bis unter 30 Jahre (z. B. 1981: 28 %, d. h. um knapp 10 % höher als der Bundesdurchschnitt; vgl. zur jüngeren Bevölkerungsentwicklung in Münster auch PUDERBACH 1985).

Charakteristische Merkmale sind weiterhin der große katholische Bevölkerungsanteil (1981: rd. 69 %) sowie das „traditionell“ stark CDU-orientierte Wahlverhalten der Bevölkerung (z. B. Kommunalwahl 1979: 52,2 % CDU, 34,4 % SPD, 6,8 % FDP, 6,0 % GAL, 0,6 % Sonstige), das sich erst in der jüngsten Vergangenheit – insbesondere mitbedingt durch erhebliche Zunahmen der Wähleranteile der „Grünen“ (GAL) – relativ abgeschwächt hat (z.B. Bundestagswahl im Januar 1987: 40,6 % CDU, 32,4 % SPD, 11,9 % FDP, 14,2 % GAL, 0,9 % Sonstige).

Die Erwerbsstruktur der Wohnbevölkerung ist durch einen sehr hohen und zudem ansteigenden Anteil der Erwerbstätigen im tertiären Sektor gekennzeichnet. Dieser betrug 1970, umgerechnet auf das heutige Stadtgebiet, rd. 73 % (1961: rd. 67 %); er übertraf damit nicht nur bei weitem die Städte in Nordrhein-Westfalen mit vergleichbarer Größenordnung (z.B. Bielefeld 1970: rd. 50 %), sondern sogar den entsprechenden Erwerbstätigenanteil der Bundeshauptstadt Bonn (1970: 71,8 %). Der Anteil der im tertiären Sektor Beschäftigten dürfte bis zur Gegenwart weiter angestiegen sein (ca. 75 %). Deutliche positive Veränderungen lassen sich auch für die absolute Zahl der Erwerbstätigen im tertiären Sektor (1961 – 1970 ein Zuwachs um rd.

9300 Personen) oder etwa auch für die entsprechende Stellung der Erwerbspersonen im Beruf nachweisen. So erhöhte sich zwischen 1961 und 1970 die Zahl der Beamten und Angestellten im heutigen Münster um rd. 13700 Personen, d.h. um 28 %, während die Anzahl der Arbeiter um rd. 7100 Personen (22 %) zurückging. Leider liegen aufgrund des Fehlens einer Volks- und Arbeitsstättenzählung zwischen 1970 und 1987 und der noch nicht erfolgten Veröffentlichung der Volkszählungsergebnisse von 1987 keine zuverlässigen aktuellen Daten bezüglich der gesamten Erwerbs- und Beschäftigtenstruktur der Stadt Münster vor.

Die Dominanz des tertiären Wirtschaftssektors spiegelt sich auch in der hohen Frauenerwerbsquote (1970 rd. 36 %, bezogen auf das heutige Stadtgebiet, gegenüber einem Landesdurchschnitt von 31,8 %) wider. Rund 2/3 aller erwerbstätigen Frauen sind in Münster als Angestellte oder Beamte beschäftigt. Auch die Zunahme der weiblichen Beschäftigten (1961 – 70 um + 2,3 % gegenüber einem landesweiten Rückgang um 5,1 %) unterstreicht die besondere sozio-ökonomische Struktur des Oberzentrums Münster.

Die sehr einseitige Bestimmung der Erwerbs- bzw. Gewerbestruktur durch den stark dominierenden Dienstleistungssektor, der relativ hohe Anteil an Akademikern, die nach Universitätsabschluß eine berufliche Tätigkeit in Münster anstreben, aber etwa auch die erheblichen Berufseinpenderströme sind u.a. für die Unausgewogenheit des Arbeitsmarktes in Münster verantwortlich, die sich z. B. 1986 in einer mit 12,4 % überdurchschnittlich hohen Arbeitslosenquote – gegenüber 10,9 % im Land Nordrhein-Westfalen bzw. rd. 9 % bundesweit – äußerte (zur jüngeren Entwicklung der Erwerbsstruktur und Arbeitslosigkeit vgl. Der Oberstadtdirektor der Stadt Münster 1987c und JANETZKI 1987).

Wie die Statistiken für die Berufspendlerbeziehungen des Jahres 1970 zeigen, ist der Kernraum der Stadtregion Münster arbeitsmäßig nicht nur stark mit dem inneren „Ring der Wohnvororte“ verflochten, die 1975 nach Münster eingemeindet wurden (vgl. 3.4 sowie Heineberg 1983, Abb. 7). Es bestehen auch bedeutende Pendlerbezie-

Münster



Bild 1: Stadtmitt mit Dom und der Giebelhausreihe um die historische Domburg
(Stuttgarter Luftbild Elsässer GmbH, Freigabe: Reg. Präs. Stuttgart)

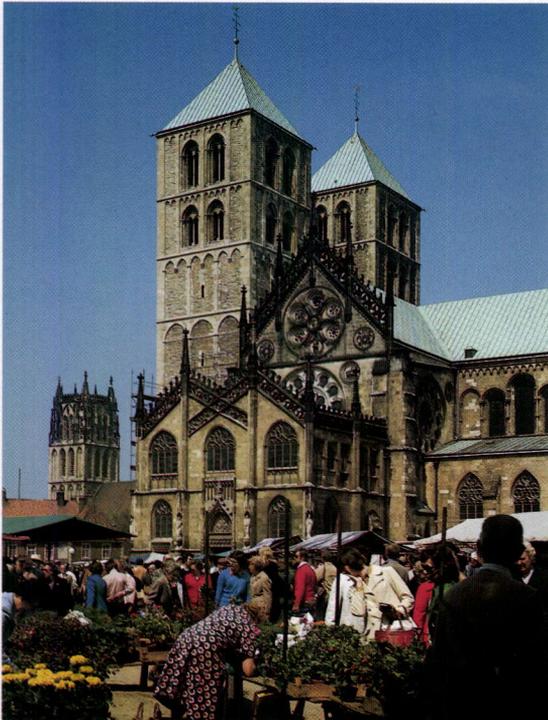


Bild 2: Dom mit Markt
(Foto: P. Kleff)

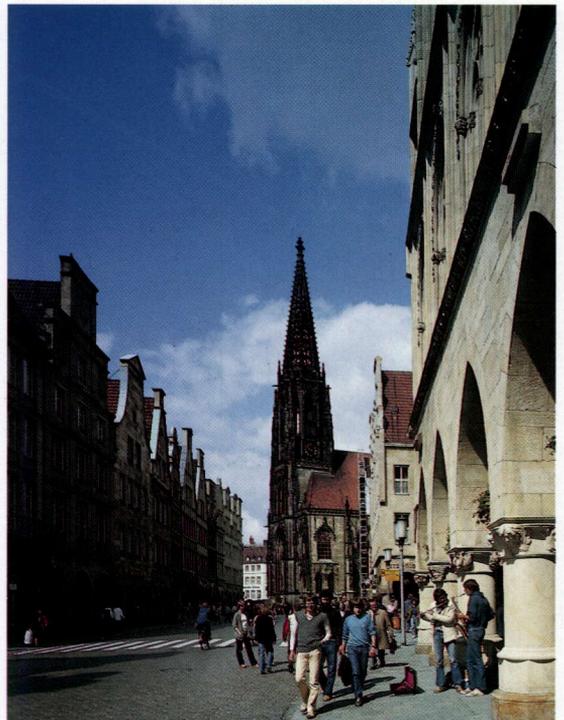


Bild 3: Prinzipalmarkt mit Lambertikirche
(Foto: H. Eick)

Münster



Bild 4: „Freizeitsektor“ mit Aasee und Allwetterzoo (im Vordergrund links), Aaseestadt (rechts) und Altstadt (in Hintergrund)
(Stuttgarter Luftbild Elsässer GmbH, Freigabe: Reg. Präs. Stuttgart 1985)



Bild 5: Rathaus
(Foto: H. Eick)



Bild 6: Schloß (Universität)

hungen mit den heute unmittelbar benachbarten Gemeinden (hohe Anteile an Auspendlern nach Münster mit allerdings nach außen hin abnehmenden Pendlerquoten), die überwiegend die Funktion von „Wohnvororten“ mit in der jüngeren Vergangenheit stark angestiegenen Einwohnerzahlen haben.

Die zwischen 1975 und 1985 positive Bevölkerungsentwicklung im suburbanen Raum der Stadt (vgl. Abb. 6), d. h. vor allem in den 1975 eingemeindeten Vororten (wie etwa Nienberge oder Wolbeck) und in den mit Münster benachbarten Gemeinden (wie Senden oder Nottuln), steht in einem deutlichen Gegensatz zu den gleichzeitigen, z. T. beträchtlichen relativen und absoluten Einwohnerrückgängen in den stärker verdichteten älteren Wohngebieten der Innenstadt (z. B. in den Teilräumen Mitte-Nord oder Mitte-Süd). Allerdings ist die jüngste Einwohnerentwicklung seit 1983/84 in zahlreichen Teilgebieten des suburbanen Raumes bereits stagnierend oder leicht rückläufig, wie es sich in Abb. 6 im Falle von Handorf (selbst für den längeren Zeitraum 1975-85) andeutet. Hauptursache dafür ist der Einbruch in der Wohnungsbautätigkeit seit ca. 1981/82; so wirkte sich der starke Rückgang des Einfamilienhausbaus auch in den am 1. 1. 1975 eingemeindeten äußeren Stadtteilen negativ auf die Bevölkerungsentwicklung aus.

Ab Anfang der 90er Jahre werden wahrscheinlich die Einwohnerverluste Münsters so groß werden, daß auch die Zahl der Haushalte nicht mehr zunimmt und damit die quantitative Grundlage für den Wohnungsneubau in der Stadt entfällt. Hinzu kommt, daß sich dann gleichzeitig in den attraktiven innenstadtnahen Einfamilienhausgebieten der 50er, 60er und sogar der 70er Jahre der Generationswechsel vollzieht, so daß in der näheren Zukunft ein Stadtwachstum durch Neubau von Wohngebieten weitgehend ausbleibt (vgl. Der Oberstadtdirektor der Stadt Münster 1987b).

5. Ausgewählte aktuelle Planungsprobleme und -maßnahmen

5.1 Das Innenstadtprogramm zur Verbesserung der Wohnqualität

Die an den historischen Stadtkern angrenzenden, stärker verdichteten, älteren Wohngebiete der Innenstadt (innerhalb des II. Tangentenringes) waren nicht nur von jahrelangen erheblichen, z. T. abwanderungsbedingten Bevölkerungsverlusten, sondern auch von einer Reihe weiterer Probleme betroffen. Dazu zählten u.a. der steigende Anteil von jüngeren Einpersonenhaushalten mit einseitigen Bevölkerungs- und Sozialstrukturen, insbes. Studierende, Beeinträchtigung des Wohnens durch den fließenden und ruhenden Verkehr, weitere Mängel im Wohnumfeld, in der Wohnbausubstanz etc. In diesen Gebieten, die insgesamt nur ca. 8 % der Siedlungsfläche der Stadt ausmachen, wohnten zu Beginn der 80er Jahre trotz anhaltender Abwanderung noch ca. 65000 Einwohner oder 24 % der Gesamtbevölkerung (RUPPRECHT 1983).

Nachdem bereits um die Mitte der 70er Jahre von der Stadtverwaltung Strukturuntersuchungen zur Planung von Stadterneuerungsmaßnahmen in diesen Stadtteilen in die Wege geleitet worden waren, beschloß der Rat 1978 das sog. Innenstadtprogramm zur Verbesserung der Wohnqualität. Seine wesentlichen Ziele sind:

- Keine Verdrängung der Wohnnutzung durch Ausdehnung anderer Nutzungen,
- keine Flächensanierung, sondern kleinteilige Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen,
- Schaffung und Erhaltung preiswerter und großer Wohnungen für Familien mit mehr als zwei Kindern,
- Verbesserung der Wohnungs- und Wohnumfeldqualität sowie
- Anregung und Unterstützung der Privatinitiative (vgl. Der Oberstadtdirektor der Stadt Münster 1981).

Die in der Folgezeit aus dem Innenstadtprogramm abgeleiteten Maßnahmen bzw. Neuordnungs- und Verkehrskonzepte zur Wohnungsmodernisierung und zur Wohnumfeldverbesserung (vgl. dazu RÄTTIG 1980) haben im Nord- und Ostviertel sowie im Gebiet Alter Schützenhof, einem südlich der eigentlichen Innenstadt gelegenen Arbeiterviertel aus den 1920er Jahren, bereits u.a. zu deutlichen Verbesserungen der Altbausubstanz, zur Verkehrsberuhigung so-

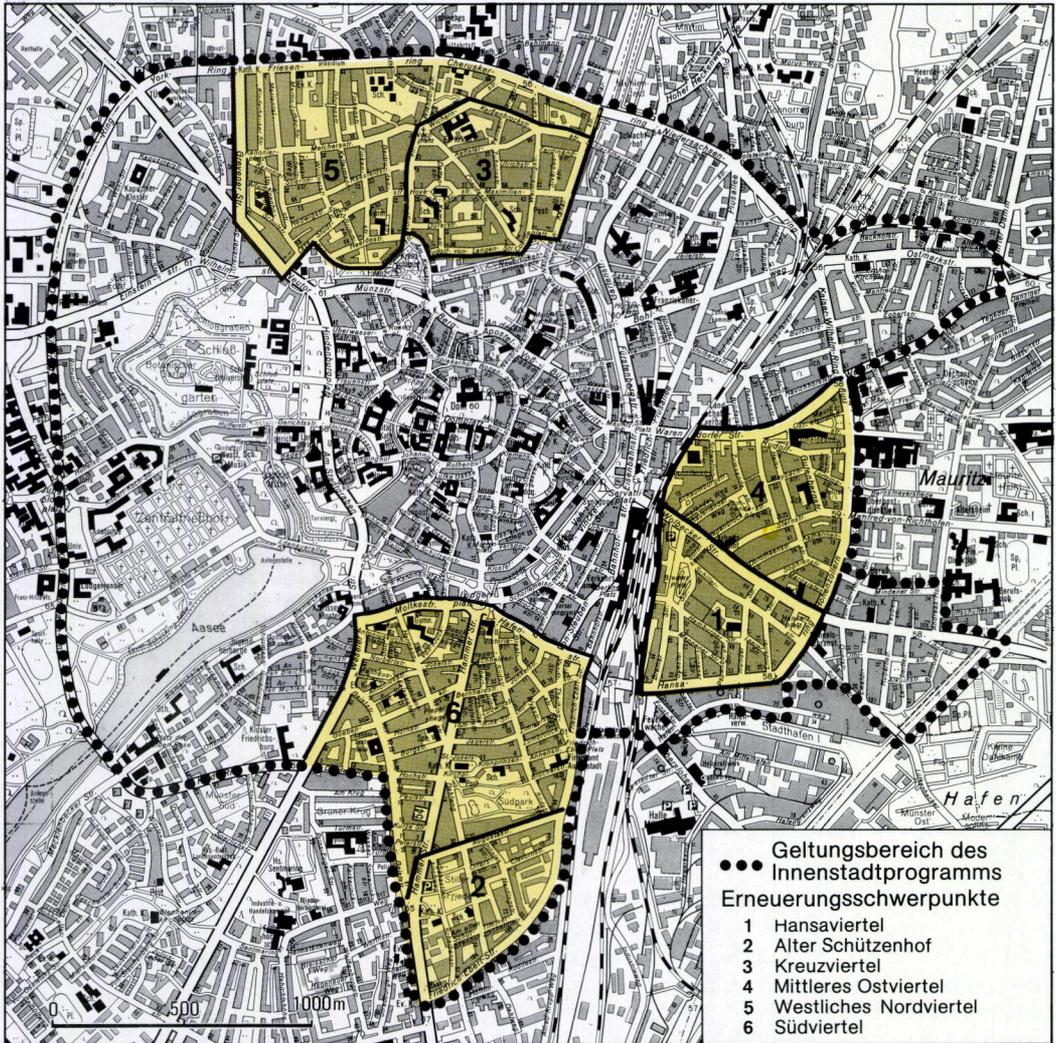


Abb. 8: Münster: Erneuerungsschwerpunkte im Rahmen des Innenstadtprogramms
 (Ratsbeschluss vom 30. 5. 1984; Quelle: Wirtschaftsreport 84/85)

wie Neuerrichtung „begrünter Begegnungsstätten“ mit Spielmöglichkeiten in verschiedenen Wohnstraßen beigetragen. Neben den staatlichen Programmen zur Wohnungsmodernisierung und Energieeinsparung gaben städtische Mittel in Höhe von 2 Mio. DM pro Jahr den Hausbesitzern wichtige Modernisierungsanreize (vgl. RUPPRECHT 1983). Zur Fortsetzung und Verstärkung der Bemühungen um die Stadterneuerung hat der Rat der Stadt Münster am 1. 2. 1984 das „Mittelfristige Programm zur Wohnumfeldverbesserung“ beschlossen.

Dieses Maßnahmenprogramm enthält insgesamt 33 neue Vorhaben, die im Ostviertel, Nordviertel und im Bereich Alter Schützenhof bis 1987 begonnen werden sollen (KARLICZEK 1985, S. 80). Es handelt sich um den verkehrsberuhigten Umbau von Straßen und Plätzen, um Neuanlage von öffentlichen Grünflächen, Kinderspielplätzen und zwei Altenbegegnungsstätten. An dieses erste Mittelfristige Programm zur Wohnumfeldverbesserung soll sich ein zweites anschließen, mit dem ab 1988 begonnen werden soll. Der Geltungsbereich des Innen-

stadtprogramms und die Lage der Erneuerungsschwerpunkte laut Ratsbeschuß vom 30.05.1984 werden in Abb. 8 aufgezeigt.

5.2 Der Bahnhofsbereich als neuer Schwerpunkt der Innenstadtplanung

Die Gestaltung des Bahnhofsbereichs beiderseits der als Barriere wirkenden breiten und langgestreckten Bahnanlagen östlich der Altstadt war seit Mitte des 19. Jhs. mehrfach ein Planungsproblem. Im Jahre 1985 wurde von der Stadt Münster ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben, der eine Fülle von Alternativ-Empfehlungen sowie grundlegende Konzeptansätze zu den zahlreichen Problemschwerpunkten der beiden Stadtteile westlich und östlich des Hauptbahnhofs, d. h. zum Bahnhofsviertel und Hansaviertel, sowie des Bahnhofs selbst erbrachte (vgl. Der Oberstadtdirektor der Stadt Münster 1986). So ist das Bahnhofsviertel derzeit zwar durch gute Verkehrsanbindungen, aber zu geringen Parkraum, z.T. noch durch Baulücken und provisorische Wiederaufbauten, unzureichende räumliche Entwicklungsmöglichkeiten sowie Aufgabe von Betriebsstandorten (vornehmlich Bürobetriebe) mit teilweise ungeklärter Folgenutzung gekennzeichnet.

Im Bereich östlich des Bahnhofs, vor allem in dem Wohngebiet des Hansaviertels, bestehen erhebliche Probleme durch parkende Autos und Schleichverkehr, durch störende Nachbarschaft zwischen „Sekundärnutzungen“ des Bahnhofs (insbes. „Amüsierzeile“ mit Gaststätten- und Vergnügungsbetrieben) und dem Wohnen, durch unbebaute oder extensiv genutzte Grundstücke, durch das zu geringe Angebot an Grün- und Freiflächen sowie auch durch die ungeklärte Nutzung des aufgegebenen ehem. Zentralen Busbahnhofs. Die negative Barrierewirkung des Bahnkörpers bezieht sich nicht nur auf die mangelhaften Verbindungen zwischen dem Hansaviertel und der Altstadt für Radfahrer und Fußgänger, sondern etwa auch auf die Stadtgestaltung vor und hinter dem Bahnhof.

Insgesamt besteht eine Vielzahl von Verkehrsproblemen im gesamten Bahnhofsbereich, die sich auch auf die Hauptverkehrsachse westlich des Bahnhofs (Von-Steuben-

Straße – Berliner Platz – Bahnhofstraße) oder etwa auf fehlende Radwegeverbindungen, verbesserungsfähige Fußwegegestaltungen in Richtung Altstadt etc. beziehen. Die möglichen Einzelkonzepte zur städtebaulichen Neugestaltung des Bahnhofsbereichs befinden sich z. Z. in der politischen und öffentlichen Diskussion.

5.3 Probleme der Verkehrsplanung

Nicht nur der Bahnhofsbereich in Münster ist durch unterschiedlichste Probleme des fließenden und ruhenden Verkehrs gekennzeichnet; dies gilt auch für zahlreiche andere stark verkehrsbelastete Stadtteile, insbesondere während der Spitzenzeiten des Verkehrs (vor allem nachmittags, dabei verstärkt während der Vorlesungszeiten der Universität). Hauptursache dieser Problemsituation ist die sehr starke Zunahme der allgemeinen Motorisierung in der Nachkriegszeit. So stieg in Münster die Zahl der angemeldeten Kraftfahrzeuge von rd. 6200 im Jahre 1950 auf rd. 52000 im Jahre 1970 an und verdoppelte sich bis 1980 nochmals auf rd. 104400; im September 1986 betrug sie rd. 117100. Die Verkehrsbelastung der Stadt ergibt sich außerdem aus der in der gleichen Zeit ebenfalls stark gewachsenen Zahl der motorisierten Berufs- und Bildungs(ein)pendler sowie aus der Zunahme des Einkaufsverkehrs, der Behördenbesuche, des Stadttourismus etc. Das historisch überkommene, wenngleich vielfach verbesserte Straßennetz, der unzureichende Ausbau der bisherigen III. Tangente (Umgehungsstraße, B 51), Mängel in den Ampelschaltssystemen (teilweise noch fehlende „Grüne Wellen“), nicht ausreichende Parkmöglichkeiten in Citynähe u. a. m. erhöhen die Verkehrsprobleme der Stadt in erheblichem Maße.

Wenngleich manches für den großmaßstäblichen Ausbau des Autoverkehrsstraßennetzes innerhalb eines Großstadtgebietes spricht, so hat die Stadt Münster doch insgesamt gut an der bisherigen relativen Behutsamkeit im Straßenbau getan: Die im 18. Jh. nach Schleifung der Befestigungssysteme um die Altstadt angelegte Promenade wurde als vorzüglicher Spazier- und Radweg erhalten und nicht dem vermeintlichen Ideal einer autogerechten Stadt geopfert. Der Ausbau des gesamten Radwegesystems

war bislang vorbildlich und hat wesentlich zur Entlastung der Straßen beigetragen; eine 1982 durchgeführte Haushaltsbefragung ergab, daß Ortsveränderungen der münster-schen Bevölkerung an einem normalen Werktag zu knapp 30 % mit dem Fahrrad vorgenommen werden, gegenüber rd. 39 % mit dem Kfz., 25 % zu Fuß und lediglich zu knapp 7 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln (diese und die folgenden Prozentwerte nach: Der Oberstadtdirektor der Stadt Münster 1983). Berücksichtigt man außerdem noch die Tagespendler, Einkaufenden etc., so vermindert sich zwar der Anteil der Radfahrer, der aber mit knapp 24 % immer noch sehr bedeutend ist, wenn man ihn mit dem Anteil der ÖPNV-Benutzer (rd. 10 %) vergleicht. Nach dieser Hochrechnung beteiligen sich Kfz.-Fahrer zu rd. 46 % und Fußgänger zu rd. 20 % am Verkehrsaufkommen in der Stadt.

Aus der Aufteilung des normalen Tagesverkehrs (einschl. Pendler etc.) nach verschiedenen Reisezwecken ergibt sich, daß der relativ höchste Anteil auf den Einkaufsverkehr mit rd. 28 % gegenüber dem Berufsverkehr mit rd. 24 %, dem Freizeitverkehr mit rd. 17 %, dem Ausbildungsverkehr mit rd. 14 % und dem übrigen Verkehr entfällt. Es ist daher verständlich, daß die Hauptprobleme der Verkehrsbelastung die Innenstadt, dabei insbesondere das I. Tangentensystem mit seinen „Eckpunkten“, betreffen. Innerhalb der Innenstadt, vor allem im Bereich der City, besteht ein Defizit an Parkraum, das vor allem in der Vorlesungszeit der Westfälischen Wilhelms-Universität (u. a. starke Belegung des Hindenburg-Platzes mit parkenden PKW) noch verschärft wird. Durch die Erstellung einer Tiefgarage mit ca. 800 Stellplätzen innerhalb des 1979 eröffneten Aegidiimarkt-Projektes am Westrand der City sowie der gleichen Anzahl in der neuen Tibus-Tiefgarage an deren Nordrand 1986 sind wesentliche – wenngleich noch nicht ausreichende – Beiträge zur Verbesserung der Parkplatzbilanz in der Innenstadt geleistet worden (zum Aegidiimarkt bzw. Tibus-Projekt am Theater vgl. auch KADOW 1980 und KELM 1985).

Da rd. 60 % der Arbeitsplätze in Münster innerhalb des II. Tangentenringes liegen, war diese – schon um die Jahrhundertwende geplante (vgl. GUTSCHOW/WOLF 1983),

aber erst in der Nachkriegszeit weitgehend ausgebaute – Ringstraße auch in der jüngsten Vergangenheit stets wichtiger Bestandteil der städtischen Verkehrsplanung. So wurde im Westabschnitt im Bereich der Universitätskliniken noch in der ersten Hälfte der 80er Jahre ein Teilstück der II. Tangente vierspurig neu angelegt, was den Abriß eines erst in der Nachkriegszeit errichteten großen Universitätsgebäudes erforderlich machte. Auch der derzeitige Brückenneubau über den Aasee (Ersetzung der sog. Torminbrücke aus den 1930er Jahren durch einen vierspurigen Brückenkomplex) gehört zu dem Konzept des Ausbaus des II. Tangentenringes, der allerdings im südlichen Teil (zwischen Weseler Str. und dem Gleiskörper der Bundesbahn) wegen der älteren, zusammenhängenden Wohnbebauung nicht mehr vollendet wird.

Wesentlich bruchstückhafter ist bislang die Errichtung des III. (äußeren) Tangentensystems erfolgt. Lediglich zwischen den beiden wichtigen Ausfallstraßen Weseler Str. im Südwesten und Warendorfer Str. im Osten ist in der Nachkriegszeit eine nur zweispurige Umgehungsstraße ausgebaut worden. Die starke Überlastung dieser „Entlastungsstraße“ zu den Spitzenzeiten des Berufs-, Gewerbe- und Geschäftsverkehrs wird von der Stadtverwaltung als das „Verkehrsproblem Nr. 1“ bezeichnet (vgl. Der Oberstadtdirektor der Stadt Münster 1986). Der geplante Ausbau dieses Teilstücks des III. Tangentenringes hat seit mehreren Jahren, vor allem in jüngster Zeit, zu heftigen Kontroversen mit zwei Bürgerinitiativen, Kleingärtnern und den im Rat der Stadt vertretenen „Grünen“ (GAL) geführt (vgl. ebd.).

Diskutiert und kritisiert werden z.Z. auch Planungen für die Neuerrichtung eines Teilstücks des III. Tangentenringes im Norden der Stadt, wodurch auch das dort gelegene „Zentrum Nord“ eine bessere, vor allem auch regionale verkehrliche Anbindung erfahren könnte. Das Zentrum Nord, auch Verwaltungszentrum Nord genannt, wurde ab 1973 von der Stadtplanung für eine seinerzeit prognostizierte Anzahl von rd. 13000 Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor (vor allem für oberzentrale Einrichtungen) vorgesehen. Es sollte vor allem der Entlastung des Stadtzentrums dienen, weist

jedoch heute – trotz einiger bedeutender Neuansiedlungen von verlagerten Bürobetrieben – noch erhebliche Freiflächen auf. Demgegenüber hat sich im verkehrsmäßig wesentlich besser gelegenen „Südwestsektor“ der Stadt, d. h. beiderseits der Ausfallstraße B 51/B 219 (Weseler Straße) und in der Nähe einer Autobahnauffahrt mit Anschluß an die BAB 1 und 43, seit Beginn der 60er Jahre ein insgesamt wesentlich bedeutenderer, wenngleich unkoordinierterer Ansiedlungsprozeß von Bürobetrieben, speziellen Weiterbildungseinrichtungen und darüber hinaus von anderen gewerblichen Nutzungen ergeben (vgl. HEINEBERG/STELTEMEIER 1986).

Der Flächennutzungsplan von 1981 weist noch die vorgesehene Trassenführung eines westlichen Abschnittes des III. Tangentenringes auf, der im Süden den Aasee tangieren und durch mehrere Wald- und Grünflächen führen sollte. In der 1986 im Rat der Stadt Münster diskutierten Fortschreibung des Generalverkehrsplanes Münster (GVP 86) ist die Planung dieser mitten durch das wichtigste städtische Naherholungsgebiet führenden Trasse des Tangentenabschnittes allerdings nicht mehr vorgesehen.

6. Ausblick

Trotz der zuletzt genannten, ausgewählten Probleme, die in ähnlicher, z. T. in noch wesentlich gravierenderer Form auch für andere westdeutsche Großstädte charakteristisch sind, ist Münster immer noch durch eine besondere und offensichtlich wachsende Attraktivität und damit durch ein sehr positives Image gekennzeichnet. Es ist eine historisch gewachsene Stadt mit langer Tradition, die sich nach den schweren Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges und beachtlichen Wiederaufbauleistungen wieder zur führenden Bildungs-, Kultur- und Verwaltungsmetropole Westfalens, zu einem Einkaufs- und Versorgungszentrum mit ebenfalls oberzentraler Bedeutung und sehr attraktiver „Einkaufsatmosphäre“ sowie zu einer Stadt mit beachtlichem Freizeit- und Wohnwert entwickeln konnte.

Münster bildet heute den Mittelpunkt einer mit dem Stadtumland in vielfältiger Weise verflochtenen Stadtregion, deren Zukunftsentwicklung insbesondere von der weiteren

Entfaltung des tertiären Wirtschaftsbereichs, dabei insbesondere des gehobenen und allgemein expansiveren „quartären Sektors“ (Bürobetriebe, Weiterbildungseinrichtungen etc.) abhängig sein wird.

7. Zusammenfassung

Ziel dieses Beitrages über die Stadt Münster ist es, ausgehend von dem heutigen Stadtbild (1. Abschnitt) und dem historischen Stadtwachstum (2.), wesentliche Merkmale ihrer Entwicklung und Funktionen in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg (3.), ihrer heutigen Bevölkerungs- und Sozialstruktur (4.) sowie ausgewählte aktuelle Planungsprobleme und -maßnahmen (5.) aufzuzeigen. Damit soll insbesondere auch eine Grundlage geschaffen werden für verschiedenste Vergleiche mit den Partnerstädten Münsters. Der letztgenannte Autor, ein Historiker, ist für die Abschnitte 1. – 2.3, der erstgenannte, ein Geograph, für die Teile 2.4 – 6. verantwortlich.

Die Entwicklung der Stadt Münster als eine der bedeutenderen historischen Städte in Mitteleuropa begann mit der Errichtung eines Monasteriums (um 800 n. Chr.) und einer späteren Domburg, der sich im Osten eine mittelalterliche Kaufmannssiedlung als zweite Keimzelle angliederte. Der Ausbau der Stadt innerhalb des schon im 12. Jh. auf 103 ha erweiterten und von einer Stadtmauer geschützten Siedlungsbereichs vollzog sich u.a. unter dem Einfluß der Kirche (vom Mittelalter bis 1803 Mittelpunkt eines Fürstbistums, zahlreiche Kirchen und Ordensniederlassungen), des Adels (Reste barocker Adelshöfe sind im Stadtbild noch sichtbar) sowie des Handels mit dem Prinzipalmarkt und der Lambertikirche als Mittelpunkte der historischen Kaufmannssiedlung mit ehemals bedeutender Stellung in der Hanse.

Die Ernennung Münsters zur Provinzialhauptstadt der neugebildeten preußischen Provinz im Jahre 1816 hatte in der Folgezeit einen nachhaltigen Einfluß auf die Stadtfunktionen und Stadtentwicklung: u.a. Standortkonzentration wichtiger öffentlicher Einrichtungen, aber auch von Kultur- und Bildungseinrichtungen in der Altstadt, Entwicklung zu einer bedeutenden Garnisonsstadt. Das flächenhafte städtische

Wachstum außerhalb der Altstadt erfolgte erst nach Mitte des 19. Jhs. Es wurde in den folgenden Jahrzehnten sehr stark beeinflusst durch Eingemeindungen (erstmalig 1875), Entwicklung der Stadt zum Eisenbahnknotenpunkt (ab 1848), Anbindung an das westdeutsche Kanalnetz (durch Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals 1899), Neueröffnung der Universität im Jahre 1902 und Ausbau eines „Universitätssektors“ – von der Altstadt ausgehend in Richtung Westen seit den 20er Jahren. Auch die Cityentwicklung griff seit dem letzten Viertel des 19. Jhs. über den Altstadtrand hinaus, allerdings nach Osten in Richtung Bahnhof. Spätestens in der Zwischenkriegszeit hat sich ein von der historischen Domburg ausgehender und sich nach Osten bis zu der Barriere des Bahnkörpers erstreckender „Citysektor“ herausgebildet.

Von den starken Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wurde besonders stark die Altstadt betroffen, deren (historische) Bausubstanz zu mehr als 90% vernichtet wurde. Beim anschließenden Wiederaufbau blieben im Stadtkern zwar nur wenige Straßen mit ihren historischen Querschnitten und Fluchtlinien erhalten, auch wurden nur die historisch wertvollsten Bauten (Dom, gotisches Rathaus, Schloß u.a.) weitgehend in ihrer ursprünglichen Form wiederrichtet. Jedoch hat die Altstadt mit ihren großenteils kleinteiligen Parzellierungen und der gewissen Anlehnung der Neubauten an frühere Vorbilder ihre Atmosphäre als historischer Stadtkern nicht eingebüßt.

Münster hat sich nach den schweren Kriegszerstörungen und beachtlichen Wiederaufbauleistungen wieder zur führenden Verwaltungs-, Bildungs- und Kulturmetropole Westfalens, zu einem bedeutenden Einkaufs- und Versorgungszentrum mit ebenfalls oberzentraler Bedeutung sowie zu einer Stadt mit beachtlichem Freizeit- und Wohnwert entwickelt. Durch Anschluß an zwei neue Autobahnen und Errichtung eines Flughafens zwischen Münster und Osnabrück konnte die Stellung im regionalen und überregionalen Verkehrsnetz noch wesentlich verbessert werden. Der Bau neuer Stadtteile als Großwohnsiedlungen (seit 1960) und die stärker durch Eigenheime erfolgte Stadterweiterung in den 1970er eingeleitet.

meindeten Vororten und die Gewerbeentwicklung im suburbanen Raum haben eine Stadt entstehen lassen, deren Größe und Bedeutung im Vergleich zur Zwischenkriegszeit ganz erheblich angewachsen sind.

Von den vielfältigen aktuellen Planungsproblemen, wie sie auch für andere Städte mit bedeutendem Funktionsgewinn, Flächenwachstum, Verkehrskonzentration etc. charakteristisch sind und vor allem die Aufgaben der jüngeren Stadtentwicklungsplanung bestimmen, wurden in diesem Beitrag berücksichtigt: das sog. Innenstadtprogramm zur Verbesserung der Wohnqualität, der Bahnhofsbereich als neuer Schwerpunkt der Innenstadtplanung sowie Probleme der Verkehrsplanung.

Münster bildet heute den Mittelpunkt einer mit dem Stadtumland in vielfältiger Weise verflochtenen Stadtregion. Die Zukunftsentwicklung von Stadt und Region wird in starkem Maße von der weiteren Entfaltung des tertiären Wirtschaftsbereichs, dabei insbesondere des gehobenen und allgemein expansiveren „quartären Sektors“, abhängig sein.

Summary

The aim of this article is to portray the city of Münster. Starting with its present townscape (section 1) and its historical growth (section 2), it also depicts significant features of the city's development and functions after the 2nd World War (section 3), the demographic and social structures of its population (section 4) as well as recent problems and measures of town planning (section 5); a proceeding that also serves as a basis for comparing Münster with its twin towns. The latter of the authors (a historian) is responsible for the sections 1-2.3, while the former (a geographer) wrote the sections 2.4-6.

The development of Münster – one of the more important historical towns of Central Europe – started with the foundation of a monastery (Münster = Monasterium) at about 800 A.D., that was later supplemented by a fortified cathedral („Domburg“). East of it medieval traders settled and formed the town's second point of germination. In the 12th century Münster's size of settle-

ment had grown to a dimension of appr. 255 acres, which were protected by a town wall. This expansion was influenced by the church (from the middle ages to 1803 it was the centre of a noble bishopric, besides this, there were numerous churches and friaries), by the nobility (the relics of baroque manors are still to be seen) and by trade. The „Lambertikirche“ (church of Lamberti) and the „Prinzipalmarkt“ (principal market) became focal points of the historic trade settlement, that held an important position in the Hanseatic League („Hanse“).

In 1816 Münster became the provincial capital of the newly founded Prussian province. This appointment had a lasting effect on the functions of the town and its development, e.g. a concentration of important public as well as cultural and educational institutions in the city's ‚old town‘ („Altstadt“) and Münster's development into a garrison town. The expansion outside the ‚old town‘, however, set in not until the second half of the 19th century. In the decades following this growth was stimulated by incorporations of surrounding parishes (first 1875), by the rising function of Münster as a railway centre (since 1848), by the connection to the German canal network (in 1899), when the „Dortmund-Ems-Kanal“ was opened, by the re-founding of the university in 1902, and by the construction of a „university sector“ that expanded westward of the ‚old town‘ since the 1920s. Since the last quarter of the 19th century the city centre also developed beyond the area of the ‚old town‘, it expanded eastward, towards the railway station. At the beginning of the 2nd World War the city centre sector had been established, stretching between the „Domburg“ and the railway station.

The severe bombings of the 2nd World War destroyed most of the ‚old town‘: more than 90% of the (historic) buildings were demolished. During the phase of reconstruction only few of the old streets were kept with their historic width und views (as, for instance, the „Prinzipalmarkt“) and only historically important buildings were rebuilt in their original form. Nevertheless, the ‚old town‘ has retained its character as the historic centre of Münster, because most of the small-scale plots remained and the archi-

itecture of most of the new buildings resembles that of the old ones.

After the great devastations, caused by the war, and the efforts of reconstruction Münster has once again become the leading administrative, educational, and cultural central place of high order in Westphalia. Now it is an important town for shopping and supplies with considerable recreational facilities and pleasant housing and living conditions. The connection with two motorways and the construction of an airport between Münster and Osnabrück have improved its position in the regional as well as in the national traffic network. Compared to the pre-war era the town has considerably grown in size and importance. This development is the result of the building of new suburbs in the shape of large housing estates (since 1960), of the expansion of a lot of suburbs – incorporated in 1975 – which was caused by an increasing number of own-occupied dwellings, and last but not least it depends on the expansion of trade and business establishments in the central area as well as in the suburban areas.

With regard to the large number of recent problems, that generally characterize planning in West German cities (showing a comparable expansion of functions, growth in size, and concentration of traffic), and that also determine the tasks of the planned development of towns, one has to state that some of them, especially those concerning Münster, are presented in this article, e.g. the so-called inner city programme for the improvement of housing and living environments, the area around the railway station as a new focal point of central area planning, as well as the problems of traffic planning.

Today Münster is the centre of a city region which has a variety of links with its rural surroundings. The future development of the city and the city region depends upon the expansion of the tertiary sector, particularly of the specialized and generally more expansive „quarternary“ sector.

Résumé

Le but de cet article sur la ville de Münster est de montrer – en partant de l'image de la ville d'aujourd'hui (paragraphe 1) et du dé-

veloppement qu'a subi la ville au cours de l'histoire (paragraphe 2) – quelles sont les caractéristiques essentielles de son développement et de ses fonctions après la seconde guerre mondiale (3), de la structure démographique et sociale (4) ainsi que les problèmes actuels de planification. Cela doit en même temps servir de base à diverses comparaisons avec les villes jumelées avec Münster. L'historien (KIRCHHOFF) est responsable des paragraphes 1–2.3. Le géographe (HEINEBERG) est responsable des parties 2.4–6.

L'essor que prit la ville de Münster qui fit d'elle l'une des villes importantes d'Europe centrale du point de vue historique commença avec la fondation d'un monastère (vers 800 après J. C.) et plus tard d'une cathédrale au milieu d'un bourg qui à l'est se rattacha comme deuxième cellule originelle à une cité de marchands.

L'extension de la ville au sein d'une région urbaine qui déjà au 12^e siècle s'étendait à 103 ha et qui était protégée par une enceinte s'accomplit sous l'influence de l'église (du Moyen Age jusqu'à 1803 siège d'un prince-évêque, de nombreuses églises et établissements religieux), sous l'influence de la noblesse (on peut voir aujourd'hui encore des vestiges de cours de noble baroques) ainsi que sous l'influence du commerce avec l'église Lamberti et la place du marché centre de l'installation de marchands qui tint autrefois une place importante dans la Hanse.

Le fait que Münster devienne la capitale d'une province prussienne fondée en 1816 eut par la suite une influence durable sur les fonctions et le développement de la ville: point où se concentrent d'importantes installations publiques et culturelles, mais également les installations d'une importante ville de garnison.

La croissance de la ville à l'extérieur de la ville médiévale ne se produisit qu'après la deuxième moitié du 19^e siècle. Celle-ci fut dans les décennies qui suivirent très fortement influencée par la fusion avec quelques villages d'alentour (la première en 1875), par le développement d'un noeud ferroviaire à partir du 1848, par le rattachement au réseau de canaux (ouverture du canal de Dortmund-Ems en 1899), par la réouverture de l'université en 1902 et l'extension à par-

tir des années 20 d'un secteur universitaire qui part de la vieille ville, en direction de l'ouest. La cité se développe en s'étendant à partir du dernier quart du 19^e siècle au-delà de la vieille ville vers l'est en direction de la gare. Plus tard dans l'entredeux-guerres s'est développée une cité („City“) entre la cathédrale et la gare.

La vieille ville a été particulièrement touchée par les destructions de la 2^{de} guerre mondiale; 90% des bâtiments historiques furent détruits. La reconstruction n'a pu conserver que rarement l'alignement original des rues comme par exemple la place du marché („Prinzpalmarkt“); il n'y a que les bâtiments historiques de grande valeur (comme la cathédrale, l'hôtel de ville gothique, le château) qui furent reconstruits selon les plans historiques. Pourtant la vieille ville avec son plan parcellaire et ses constructions nouvelles adaptés à l'idéal historique n'a pas perdu son atmosphère traditionnelle et authentique.

Après les dommages terribles causés par la guerre et les efforts considérables de reconstruction Münster est devenue de nouveau la métropole administrative et culturelle de la Westphalie, un centre important des activités de service et de commerce d'une importance élevée et à fonctions supra-régionales, mais également une ville d'une grande attractivité quant aux loisirs et au secteur résidentiel. Par la liaison à 2 autoroutes et la construction d'un aéroport entre Münster et Osnabrück sa position dans le réseau de transport régional et au-delà de la région a pu être considérablement améliorée. La construction de nouveaux grands ensembles (depuis 1960), l'expansion de la ville dans les faubourgs incorporés à la ville (en 1975) ainsi que le développement de l'industrie dans l'espace périurbain ont donné naissance à une ville dont l'extension et l'importance se sont remarquablement accrues en comparaison de l'entre-deux-guerres. Parmi les nombreux problèmes actuels de planification on a tenu compte dans cet article

- du soi-disant programme pour l'amélioration de l'habitat du centre-ville (Innenstadt)
- du nouvel élément essentiel de la planification du centre-ville: le quartier de la gare
- des problèmes de planification de la circulation.

Aujourd'hui Münster représente le centre incontestable d'une vaste région. Le futur de la ville et de la région dépendra dans une large mesure du développement du secteur tertiaire et tout particulièrement du secteur „quaternaire“.

Literatur

- Albsmeier, W.** (1977): Münster. Metropole Westfalens. 3. Aufl. Münster
- Baedecker, K.** (1980): Münster. Stadtführer. Freiburg
- Beyer, L., W. Feige u. Th. Strüwing** (1984): Schülerexkursionen Münster und Umgebung I. Beispiele für die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung von Exkursionen im Heimatraum, hg. v. Westf. Heimatbund. Münster
- Beyer, L. u. H. Heineberg** (1983): Stadtextkursion Münster. In: **H. Heineberg u. A. Mayr** (Hg.): Exkursionen in Westfalen und angrenzenden Regionen. Festschrift zum 44. Deutschen Geographentag Münster 1983, Teil II. Paderborn, S. 9 – 30 (= Münstersche Geogr. Arb., 16.) (Vgl. auch die gekürzte, zugleich aktualisiertere Fassung dieses Stadtextkursionsführers von **L. Beyer/H. Heineberg** in: **U. Kröll** (Hg.) (1985): Geschichte lehren und lernen – am Beispiel der Stadt Münster. Münster, S. 119 – 140)
- Blotevogel, H.H.** (1975): Zentrale Orte und Raumbeziehungen in Westfalen vor der Industrialisierung (1780 – 1850). Paderborn (= Bochumer Geogr. Arb., 18)
- Blotevogel, H.H.** (1981): Ein praxisorientierter Ansatz zur Zentralitätsbestimmung der nordrhein-westfälischen Oberzentren. In: Tendenzen u. Probleme der Entwicklung von Bevölkerung, Siedlungszentralität u. Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen. Hannover, S. 77 – 142 (= Veröff. d. Akad. f. Raumf. u. Landespl., Forsch.-u. Sitz.-Ber., 137)
- Blotevogel, H.H.** (1983): Das Städtesystem in Nordrhein-Westfalen. In: **P. Weber u. K.-F. Schreiber** (Hg.): Westfalen und angrenzende Regionen. Festschrift zum 44. Deutschen Geographentag Münster 1983, Teil I. Paderborn, S. 71 – 103 (= Münstersche Geogr. Arb., 15)
- Blotevogel, H.H.** (1986): Aktuelle Entwicklungstendenzen des Systems der Zentralen Orte in Westfalen. In: Erträge geographisch-landeskundlicher Forschung in Westfalen. Festschrift 50 Jahre Geographische Kommission für Westfalen. S. 461 – 479, Münster (= Westf. Geogr. Stud., 42)
- Dollinger, H.** (Hg.) (1980): Die Universität Münster 1780 – 1980. Münster
- Fischer, B.** (1982): Münster und das Münsterland. Geschichte und Kultur. Ein Reisebegleiter in das Herz Westfalens. Köln (= Du Mont Kunst-Reiseführer)
- Geisberg, M.** (1932): Die Stadt Münster. 1. Teil. Münster (= Bau- und Kunstdenkmäler von Westfalen, 41)
- Giese, E.** (1982): Die Anziehungskraft wissenschaftlicher Hochschulen in der Bundesrepublik Deutschland für Studenten. In: Die Erde, 113, S. 115 – 132
- Gutschow, N. u. R. Stierner** (1982): Dokumentation Wiederaufbau der Stadt Münster 1945 – 1961. Münster
- Gutschow, N. u. G. Pick** (1983): Bauen in Münster 1886 – 1982. Ein Architekturführer. Hg. v. Bund Deutscher Architekten in Zusammenarbeit mit der Stadt Münster. Münster
- Gutschow, N. u. J. A. Wolf** (1983): Historische Entwicklung und Perspektiven der Stadtplanung in Münster. In: **P. Weber u. K.-F. Schreiber** (Hg.): Westfalen und angrenzende Regionen. Festschrift zum 44. Deutschen Geographentag in Münster, Teil I. Paderborn, S. 205 – 220 (= Münstersche Geogr. Arb., 8)
- Heineberg, H.** (1983): Münster. Entwicklung und Funktionen der westfälischen Metropole. In: Geogr. Rundschau 35, H. 5, S. 204 – 210
- Heineberg, H. u. N. de Lange** (1983): Die Cityentwicklung in Münster und Dortmund seit der Vorkriegszeit – unter besonderer Berücksichtigung des Standortverhaltens quartärer Dienstleistungsgruppen. In: **P. Weber u. K.-F. Schreiber** (Hg.): Westfalen und angrenzende Regionen. Festschrift zum 44. Deutschen Geographentag Münster 1983, Teil I. Paderborn, S. 221 – 285 (= Münstersche Geogr. Arb., 15)
- Heineberg, H. u. A. Mayr** (1988): Die räumliche Entwicklung der Stadt Münster im Spiegel topographischer Karten 1:25 000 (mit Kartenbeilage). In: Kartographie im Nordwesten, hg. vom Ortsverein Münster der Deutschen Gesellschaft für Kartographie durch **K.-H. Junk, Kl. Komp, R. Lindemann u. Kl. Teglitz**, Münster (in Druckvorbereitung)
- Heineberg, H. u. F. Steltemeier** (1986): Standortdezentralisierung von Bürobetrieben und Weiterbildungseinrichtungen im Oberzentrum Münster. Ein Vergleich der Entwicklung im neuen „Bürozentrum Nord“ mit der Dynamik im „Südwestsektor“. In: Erträge geographisch-landeskundlicher Forschung in Westfalen. Festschrift 50 Jahre Geographische Kommission für Westfalen. Münster, S. 431 – 460 (= Westf. Geogr. Stud., 42)
- Humborg, L.** (1980): Historischer Bummel durch Münsters Altstadt-Straßen. 3. Aufl. Münster
- Janetzki, A.** (1987): Münsters Arbeitsmarkt. In: Stadt Münster. 16. Wirtschaftsreport 86/87. Münster, S. 48 – 49
- Kadow, P.** (1980): Wohnen – Parken – Kaufen: Aegidiemarkt Münster eröffnet. In: Stadt Münster. 11. Wirtschaftsreport 80. Münster, S. 82 – 85
- Karliczek, R.** (1985): Stadterneuerung in Münster. In: Stadt Münster. 14. Wirtschaftsreport 84/85. Münster, S. 79 – 81
- Kelm, W.** (1985): Bebauung Tibusplatz begonnen. In: Stadt Münster. 14. Wirtschaftsreport 84/85. Münster, S. 87 – 88
- Kirchhoff, K.-H.** (1966): Die Erbmänner und ihre Höfe in Münster. In: Westfäl. Zs., 116, S. 3 – 26
- Kirchhoff, K.-H.** (1979): Die Stadt Münster. Geschichte und heutige Struktur. 5. Aufl. Münster
- Kirchhoff, K.-H.** (1981): Abriss der historischen Entwicklung der Stadt Münster. Mainz, S. 18 – 31 (= Führer z. vor- u. frühgeschichtl. Denkmälern, 46)
- Kirchhoff, K.-H.** (1982): Klöster und Konvente in Münster bis 1800. Eine topographische Bestandsaufnahme. In: **G. Jaszai** (Hg.): Monastisches Westfalen. Münster, S. 551 – 560
- Kirchhoff, K.-H. u. M. Siekmann** (1980): Die räumliche Ausweitung der Universität im Stadtgebiet Münsters 1773 – 1980. In: **H. Dollinger** (Hg.): Die Universität Münster 1780 – 1980. Münster, S. 121 – 127
- Kluczka, G.** (1970): Nordrhein-Westfalen in seiner Gliederung nach zentralörtlichen Bereichen. Eine geographisch-landeskundliche Bestandsaufnahme 1964 – 1968. Düsseldorf (= Landesentwicklung, Schriftenreihe d. Min.-Präs. d. Landes Nordrhein-Westfalen, 27)
- Kneissl, G.** (1986): Direktflugverbindungen vom Flughafen Münster/Osnabrück. In: Stadt Münster. 15. Wirtschaftsreport 85/86. Münster, S. 20 – 21
- Knickenberg, H.F.** (1985): Hauptzentrum Kinderhaus. Ein Stadtteil erhält seinen Mittelpunkt. In: Stadt Münster. 14. Wirtschaftsreport 84/85. Münster, S. 76 – 78

- Kohl, W.** (1982): *Honestum monasterium in loco Mimi-gernaforde*. Zur Frühgeschichte des Doms in Münster. In: **N. Kamp u. J. Wollasch** (Hg.): *Tradition als historische Kraft* (Festschrift Karl Hauck). Berlin, S. 156 – 180
- de Lange, N.** (1986): *Städtetypisierung in Nordrhein-Westfalen im raum-zeitlichen Vergleich 1961 und 1970 mit Hilfe multivariater Methoden – Eine empirische Städtesystemanalyse*. Paderborn (= *Münstersche Geogr. Arb.*, 8)
- Mattes, H.** (1983): *Die Rieselfelder Münster – Europareservat für Wat- und Wasservogel*. In: **H. Heineberg u. A. Mayr** (Hg.): *Exkursionen in Westfalen und angrenzenden Regionen*. Festschrift zum 44. Deutschen Geographentag Münster 1983, Teil II. Paderborn, S. 31 – 36 (= *Münstersche Geogr. Arb.*, 16)
- Mayr, A.** (1979): *Universität und Stadt. Ein stadt-, wirtschafts- und sozialgeographischer Vergleich alter und neuer Hochschulstandorte in der Bundesrepublik Deutschland*. Paderborn (= *Münstersche Geogr. Arb.*, 1)
- Mayr, A.** (1980): *Der studentische Einzugsbereich der Universität Münster in Vergangenheit und Gegenwart*. In: **H. Dollinger** (Hg.): *Die Universität Münster 1780 – 1980*. Münster, S. 211 – 232
- Mayr, A.** (1981): *Entwicklung und Stellung des Raumes Münster im Luftverkehr. Ein Beitrag zur Verkehrsgeographie Nordwestdeutschlands*. In: *Westfalen-Nordwestdeutschland-Nordseesektor*. Wilhelm Müller-Wille zum 75. Geburtstag von seinen Schülern. Hg. v. **H. Kleinn, W. Meschede, P. Schnell, H.-H. Walter**. Münster, S. 157 – 176 (= *Westf. Geogr. Stud.*, 37)
- Mayr, A., E. Henseling u. R. Thienel** (1985): *Luftverkehr I. Flugplätze, innerderische Fluggastströme und Flugverbindungen in Nordrhein-Westfalen und im Anschlußraum*. Hannover (= *Deutscher Planungsatlas*, Bd. I: *Nordrhein-Westfalen*, Lfg. 43)
- Meffert, H.** (1980): *Einkaufszentrenwahl im Münsterland – Ergebnisse einer empirischen Untersuchung zur Einkaufszentrenwahl bei höherwertigen Konsumgütern*. Münster
- Meschede, W.** (1971): *Grenzen, Größenordnung und Intensitätsgefälle kommerziell-zentraler Einzugsgebiete*. In: *Erdkunde*, 25, S. 264 – 278
- Müller-Wille, W.** u.a. (1955): *Der Landkreis Münster*. Münster (= *Die Landkreise in Westfalen*, 2)
- Nipper, J.** (1975): *Mobilität der Bevölkerung im engeren Informationsfeld einer Solitärstadt. Eine mathematisch-statistische Analyse distanzeller Abhängigkeiten, dargestellt am Beispiel des Migrationsfeldes der Stadt Münster*. Gießen (= *Gießener Geogr. Schr.*, 33)
- Der Oberstadtdirektor der Stadt Münster** (Hg.) (1973): *Erwerbstätige, Beschäftigte, Pendler in Stadt und Kreis Münster. Ergebnisse der Volks-, Berufs- u. Arbeitsstättenzählung 1970*. Münster (= *Beitr. z. Stadtentw.*, 3)
- Ders. (1978): *Stadt Münster. 12 Jahre Bauverwaltung 1966 – 1978*. Münster
- Ders. (1979): *Münster Altstadt. Fußgängerbereich*. Erarb. v. **Beckmann u. Kantorski**. Münster
- Ders. (1980): *Grünordnung Münster*. Münster
- Ders. (1980): *Zentrenstruktur und Versorgungsbereiche in Münster 1978 – 1990*. Bearb. v. **F. Bluth u. B. Hill-Geese**. Münster (= *Beitr. z. Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung*, 2)
- Ders. (1980): *Stadt Münster. Gewerbeflächenuntersuchung. Bestand und Planung*. Münster (= *Beitr. z. Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung*, 3)
- Ders. (1981): *Probleme des Städtebaus und der Wohnraumversorgung*. Bericht aus Anlaß des Besuches des Landtagsausschusses für Städtebau- und Wohnungswe-
- sen am 25. März 1981. Münster
- Ders. (1982): *Stadt Münster. Planungsatlas. 1. Lfg.* Münster
- Ders. (1983): *Materialien zur Verkehrsplanung* (Textteil, Anlagenteil). (= *Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung*, 5)
- Ders. (1986): *Bahnhofsbereich Münster. Städtebaulicher Ideenwettbewerb*. Dokumentation. Münster
- Ders. (1986): *Die Umgehungsstraße. Bürgerinformation der Stadt Münster zum Planfeststellungsverfahren B 51*. Münster
- Ders. (1987a): *Stadt Münster. Umweltbericht 1986*. Münster (= *Beitr. z. Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung*, 1)
- Ders. (1987b): *Stadt Münster. Bauleitplanung und Wohnungsbau. Wohnungskapazität, Bauleitplanung, Erschließung, Bautätigkeit, Stand 1. 1. 1987*. Münster (= *Beitr. zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung*, 2)
- Ders. (1987c): *Stadt Münster. Jahreswirtschaftsbericht 1986. Die wirtschaftliche Lage in Münster*. Münster
- Ders. *Stadt Münster. Statistische Jahresberichte* (jährlich.)
- Pape, H.** (1956): *Die Kulturlandschaft des Stadtkreises Münster um 1828 auf Grund der Katasterunterlagen*. Remagen (= *Forschungen zur deutschen Landeskunde*, 93; zugleich erschienen als: *Westf. Geogr. Stud.*, 9. Münster)
- Prinz, J.** (1960): *Mimigernaforde – Münster. Die Entstehungsgeschichte einer Stadt*. Münster (Neuauf. 1981) (= *Veröff. d. Histor. Kommission Westfalens*, XXII)
- Puderbach, K.** (1985): *Bevölkerungsentwicklung in Münster. Die Stadt Münster im Kreis der Großstädte*. In: *Stadt Münster. 14. Wirtschaftsreport 84/85*. Münster, S. 51 – 52
- Röttig, B.** (1980): *Brennpunkte der Stadterneuerung*. In: *Münster. 11. Wirtschaftsreport 80*. Münster, S. 86 – 87
- Rosinski, R.** (1987): *Der Umgang mit der Geschichte beim Wiederaufbau des Prinzipalmarktes in Münster/Westf. nach dem 2. Weltkrieg*. Bonn (= *Denkmalpflege u. Forschung in Westfalen*, 12)
- Rupprecht, L.** (1983): *Stadterneuerung in Münster. Notwendigkeit und Möglichkeiten der Wohnumfeldgestaltung*. In: *Münster. 13. Wirtschaftsreport 83*. Münster, S. 77 – 81
- Schnell, P.** (1977): *Naherholungsraum und Naherholungsverhalten untersucht am Beispiel der Solitärstadt Münster*. In: *Spieker – Landeskundl. Beiträge u. Berichte*, 25. Münster, S. 179 – 217
- Schnell, P.** (1986): *Naherholungsraum und Naherholungsverhalten der Münsteraner. Raumdistanzielle und strukturelle Veränderungen 1975 – 1985*. In: *Erträge geographisch-landeskundlicher Forschung in Westfalen*. Festschrift 50 Jahre Geographische Kommission für Westfalen. Münster, S. 481 – 497 (= *Westf. Geogr. Stud.*, 42)
- Schrand, H.** (1978): *Geographiedidaktische Möglichkeiten einer Stadtekkursion gezeigt am Beispiel Münster*. In: **F. J. E. Becker u. H. Schrand** (Hg.): *Stadtgeographie. Grundlagen für den Unterricht*. Düsseldorf, S. 98 – 111
- Schrandt, H.** (1987): *Kern-Rand-Wanderung und Stadterneuerung*. Hg. *Stadt Münster*. Der Oberstadtdirektor. Münster (= *Geographie konkret am Beispiel der Stadt Münster 1, Arbeitsmaterialien Lehrerheft*)
- Siekmann, M.** (1986): *Die Struktur der Stadt Münster am Ausgang des 18. Jahrhunderts*. Münster (im Druck) (= *Siedlung und Landschaft in Westfalen*, 18)
- Stadtmuseum Münster** in Verbindung mit dem Vermessungs- und Katasteramt (Hg.) (1985): *Münster 1884*. Das

heutige Stadtgebiet auf historischen Karten. Münster
Stoob, H. (1956): Kartographische Möglichkeiten zur Darstellung der Stadtentstehung in Mitteleuropa, besonders zwischen 1450 und 1800. In: *Histor. Raumforschung*, I. Bremen, S. 21 – 76 (= *Forsch.- u. Sitz.-Ber. d. Akad. f. Raumf. u. Landespl.*, VI)
Temnitz, K. (1975): Aaseestadt und Neu-Coerde. Bildstrukturen neuer Wohnsiedlungen in Münster und ihre Bewertung. Münster (= *Siedlung und Landschaft in Westfalen*, 9)
Willauschus, A. (1979): Wirtschaftliche Verflechtungen zwischen Hochschulen und Stadt. Eine empirische Ana-

lyse am Beispiel der Stadt Münster und ihren Hochschulen. Baden-Baden (= *Schriften z. öffentl. Verw. u. öffentl. Wirtschaft*, 42)

Danksagung

Unser besonderer Dank gilt der Stadtverwaltung Münster für vielfältige Auskunftserteilungen und Bereitstellung von statistischen u. a. Unterlagen. Frau M. Grewe-Wacker vom Statistischen Amt und Herr F. Bluth vom Stadtplanungsamt, der freundlicherweise auch die Durchsicht des Manuskriptes übernahm, waren dabei in besonderer Weise behilflich.

York

Von der römischen Gründung bis zur Gegenwart Geschichte, räumliche Entwicklung und aktuelle Planungsprobleme

von Heinz Heineberg, Münster

1. Einführung

York ist nicht nur eine der schönsten, sondern zugleich auch eine der traditionsreichsten Städte Großbritanniens. Die Stadt York (City of York) gilt seit dem Mittelalter in England nach London als die sog. second city, d.h. als die zweite Stadt hinter London, deren Oberbürgermeister (Lord Mayor) über den zusätzlichen ehrenvollen Titel „The Right Honourable“ („Der sehr ehrenwerte Oberbürgermeister“) verfügt. Dies ist eine Bezeichnung, die aus der herausragenden historischen Bedeutung der Stadt resultiert; war sie doch im Mittelalter nach London die zweitgrößte Stadt Englands.

In der historischen Entwicklung Yorks spiegeln sich zugleich wichtige Epochen der englischen Landes- und Stadtgeschichte wider. Es ist schon aus diesem Grund sehr lohnend, einen Gang durch die Geschichte Yorks zu tun. Daher soll im folgenden auch versucht werden, die Stadt York nicht isoliert zu betrachten, sondern in größere landes- und stadtgeschichtliche bzw. historisch-geographische Zusammenhänge einzuordnen. Ein Ziel dieses Beitrags ist es, mittels der historisch-genetischen Betrachtungsweise ein Verständnis für die heutige räumliche oder geographische Struktur der Stadt sowie für deren Funktionen, Bedeutung und aktuelle Planungsprobleme zu gewinnen. Durch einige Vergleiche mit der Entwicklung der Stadt Münster soll darüber hinaus auf Gemeinsamkeiten, aber auch auf Unterschiede zwischen den beiden Partnerstädten aufmerksam gemacht werden.

Innerhalb des Textes (ab Abschnitt 3) wird auf wichtige Sehenswürdigkeiten und an-

dere Besichtigungsmöglichkeiten in der Alt- und Innenstadt mit Ziffern verwiesen, die in einer Übersichtskarte, Abb. 8, lokalisiert sind. Eine Auswahl von Standorten, die im Rahmen eines etwa zweistündigen Rundgangs zur Besichtigung vorgeschlagen werden, ist – entsprechend dem in Abb. 8 eingetragenen Routenverlauf – im Anhang aufgelistet und knapp beschrieben (genauere Beschreibung und Einordnung im laufenden Text).

2. Lage, Verwaltungsstatus, Verkehrsanbindungen und Bedeutung der Stadt

York liegt im nordöstlichen Tiefland Englands, und zwar innerhalb der 1974 neugeschaffenen Grafschaft North Yorkshire (vgl. Abb. 1 u. 2). Im Unterschied zu Münster konnte York von der letzten kommunalen Gebietsreform (1974) nicht durch Eingemeindungen von Umlandgemeinden profitieren. Im Gegenteil: Durch diese jüngste Verwaltungsgebietsreform hat die Stadt York sogar ihren früheren Status als sog. County Borough, d.h. als grafschaftsfreie Stadt (oder Stadtgrafschaft, in etwa vergleichbar mit einer kreisfreien Stadt in Deutschland), verloren. York ist heute ein sog. District, d. h. ein Verwaltungsbezirk, allerdings mit City-Status, innerhalb der neuen Grafschaft North Yorkshire, deren Verwaltungsmittelpunkt als Sitz des Grafschaftsrates der im Nordteil der Grafschaft gelegene kleine Ort Northallerton ist. Die Stadt York besitzt damit – etwa auch gegenüber Münster – erheblich eingeschränktere Selbstverwaltungskompetenzen; hinzu kommt, daß in dem zentralistisch regierten britischen Staat ein District die kleinste staatliche Verwaltungseinheit dar-

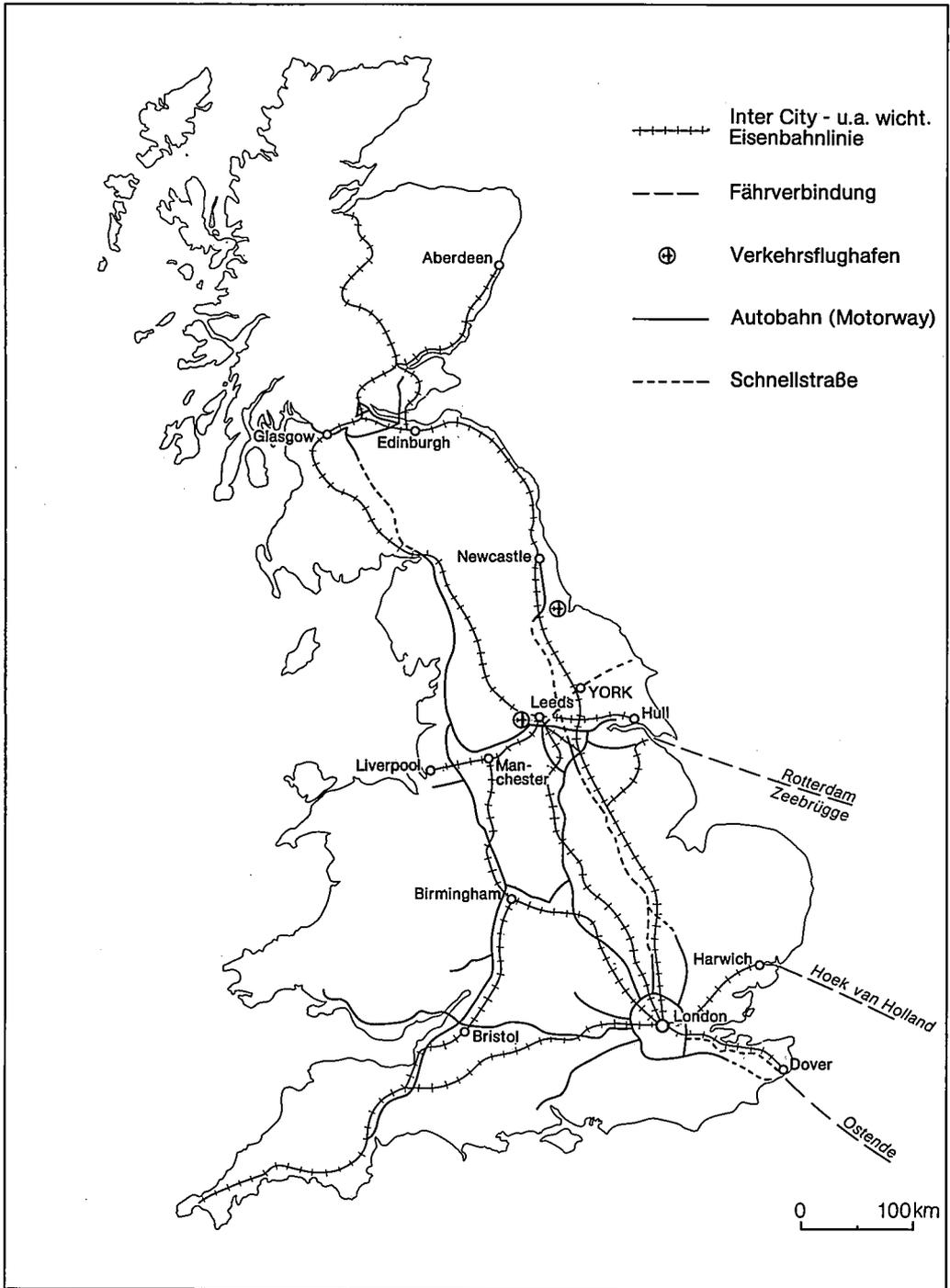


Abb. 1: York: Stellung im überregionalen Eisenbahn- und Straßennetz, Fährverbindungen und nahegelegene Flughäfen

stellt und damit nicht – wie die Gemeinde in der Bundesrepublik Deutschland – über eine entsprechende Planungshoheit verfügt (zum Verwaltungsaufbau und zur Gebietsreform in Großbritannien vgl. HEINEBERG 1983, S. 38ff.).

Die Abbildungen 1 und 2 verdeutlichen, daß York – ähnlich wie Münster – sehr gut in das nationale und regionale Verkehrsnetz eingebunden ist. Die Stadt liegt an der Inter City-Eisenbahnlinie von London nach Edinburgh und Glasgow. Die schnellste Zugverbindung von York nach London beträgt rd. zwei Stunden. Diese Zeitdistanz ist zwar verhältnismäßig gering; sie ist jedoch so groß, daß York weit außerhalb der auf London bezogenen Hinterlandsregion oder (der von London unmittelbar beeinflußten) (Haupt-)Stadtregion liegt, deren Nordbegrenzung südlich des Wash-Meerbusens verläuft. Damit unterscheidet sich Yorks Lage z.B. erheblich von derjenigen der Stadt Orléans in bezug auf Paris (vgl. den Beitrag WEBER in diesem Band), woraus auch vergleichbar geringere Einflüsse der Hauptstadt auf die Stadtentwicklung resultieren.

Zwar fehlt in North Yorkshire noch ein Abschnitt der N-S-verlaufenden Autobahn (M 1), jedoch ist die westlich von York gelegene Schnellstraße (A 1) autobahnähnlich ausgebaut (Major Trunk Road), und die Distanzen zwischen York und dem Autobahnnetz sind nicht sehr groß (vgl. Abb. 1 u. 2). Die nächstgelegenen Flughäfen für nationale und internationale Verbindungen sind Manchester, Bradford-Leeds und Teesside. Über den nur rd. 60 km entfernt gelegenen Hafen von Kingston upon Hull bestehen regelmäßige Fährverbindungen mit dem kontinentalen Europa, und zwar mit Europoort (Rotterdam) und Zeebrugge.

York ist mit knapp 100000 Einwohnern (vgl. Tab. 1) wesentlich kleiner als Münster (rd. 270000 Einwohner). Rechnet man jedoch die benachbarten verstädterten Gemeinden bzw. Vororte hinzu, die durch den täglichen Berufspendler- und auch Einkaufsverkehr mit York stark verflochten sind, aber im Gegensatz zu Münster nicht eingemeindet wurden, so kommt man auf eine Einwohnerzahl dieses sog. Greater York (Groß-York) von rd. 160000, womit sich der Unterschied zu Münster etwas verringert. Tabelle 1 verdeutlicht, daß die Einwohnerzahl Yorks in den vergangenen zwei Jahrzehnten kontinuierlich zurückgegangen ist. Demgegenüber hat die insgesamt relativ dünnbesiedelte und stark ländlich geprägte Grafschaft North Yorkshire einen erheblichen Bevölkerungsgewinn erfahren, dabei insbesondere auch im suburbanen Umland der Stadt York (nicht eingemeindete Vororte).

York zählt in Großbritannien zur Gruppe der gewachsenen alten Städte mit einem der am besten erhaltenen historischen Stadtbilder. Die große allgemeine Attraktivität und das sehr positive Stadtimagen sind – ähnlich wie im Falle von Münster – vor allem wohl auf die traditionelle Stadtgestalt mit einer größeren Anzahl bedeutender historischer Bauten, den hohen Wohnwert der Stadt und auf besondere Funktionen im Dienstleistungssektor, insbesondere im kulturellen Bereich, zurückzuführen. Die Zahl der Besucher Yorks ist in jüngerer Zeit – z.B. von schätzungsweise rd. 1,15 Millionen im Jahre 1970 auf rd. 2,61 Millionen im Jahre 1984 – angestiegen (Maximum 1978 mit rd. 2,85 Mill.) (vgl. Abb. 6). York ist damit eines der bedeutendsten Fremdenverkehrszentren in Großbritannien.

Wie bereits angedeutet, können die heutige Struktur und Bedeutung sowie Funktionen

Tabelle 1 Jüngere Daten zur Bevölkerungsentwicklung der Stadt York und der Grafschaft North Yorkshire

Gebiet	Fläche km ²	Bewohner			% -Veränderung 1971–1981	Dichte EW/km ² 1981
		1961	1971	1981		
Stadt York	29	108.133	104.782	99.910	- 4,65	3445,2
North Yorkshire	8309	575.255 ¹	627.191 ¹	666.951	+ 6,34	80,3

1) Die Daten sind für die erst 1974 neugeschaffene Grafschaft North Yorkshire umgerechnet und damit mit 1981 vergleichbar. Quelle: Office of Population Censuses and Surveys and Registrar General, Scotland 1984

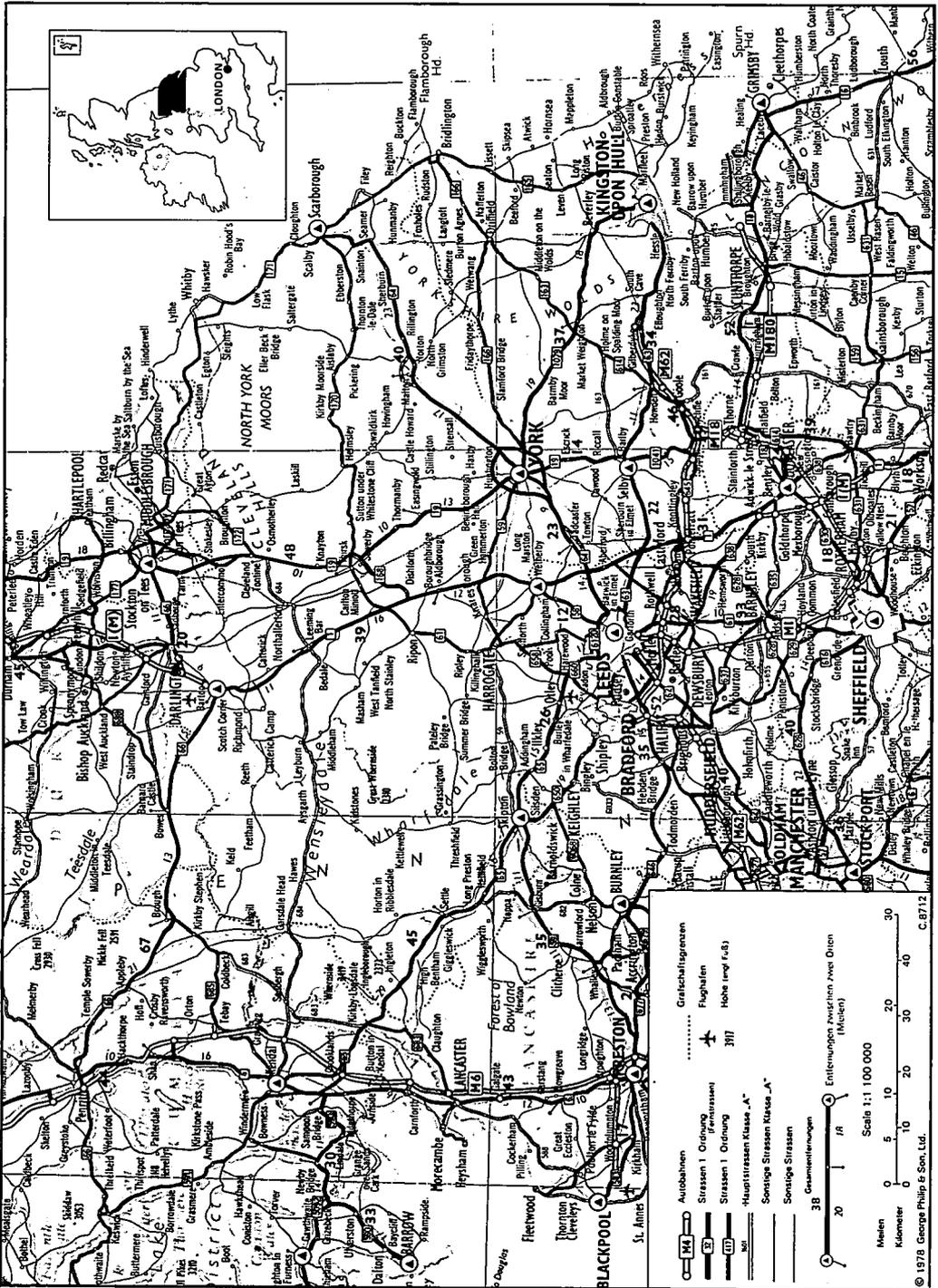


Abb. 2: York: Lage im regionalen Verkehrsnetz um 1980 (im Raum York aktualisiert. Ohne Grautönung: North-Yorkshire)

und Planungsprobleme Yorks nicht ohne die Kenntnis der Stadtgenese verstanden und beurteilt werden, so daß im folgenden zunächst schwerpunktmäßig die historische Stadtentwicklung – allerdings mit Bezügen zur heutigen Stadtstruktur – dargestellt wird.

3. Phasen der historischen Entwicklung

3.1 Das römische York 71 – 367 n. Chr.: Eboracum

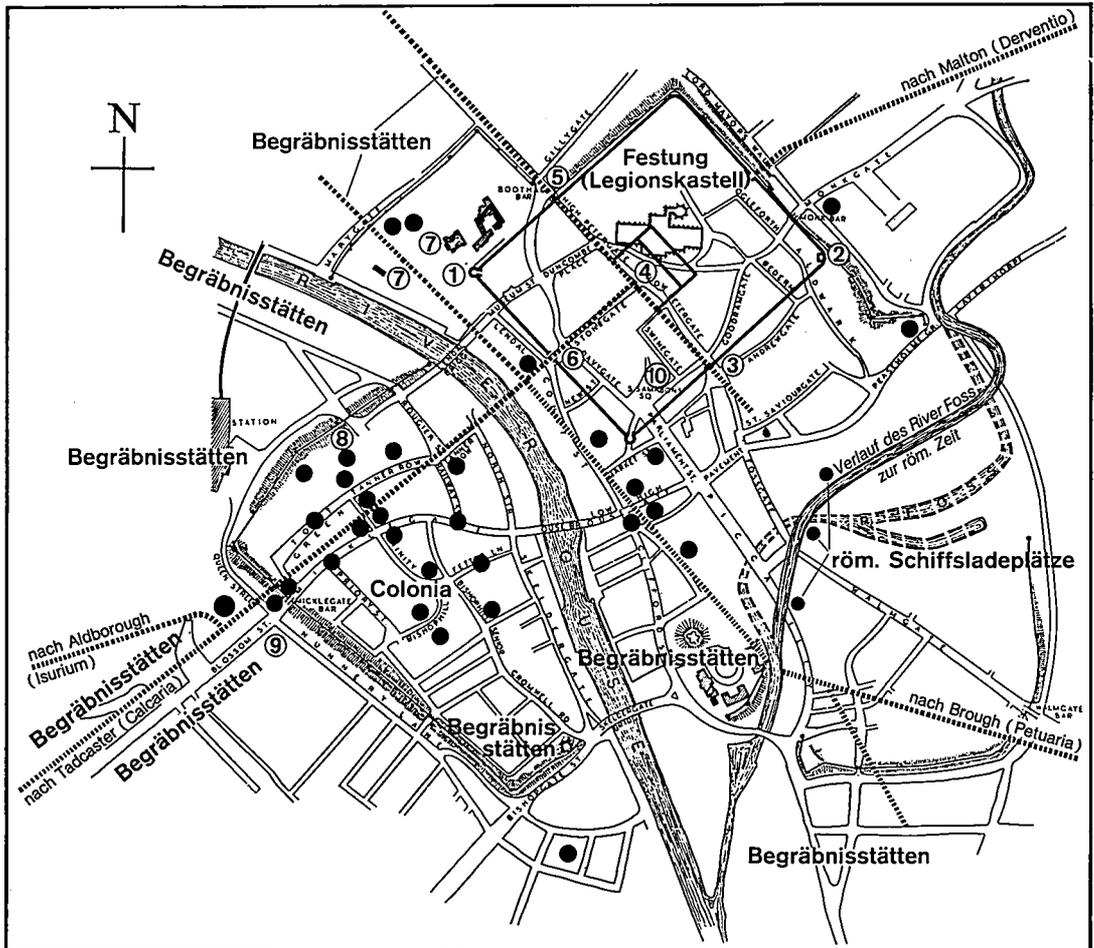
Wie es bereits im Titel dieses Beitrags zum Ausdruck kommt, begann die Stadtgeschichte Yorks während der Eroberung, Besetzung und Erschließung Großbritanniens durch die Römer. York ist damit wesentlich, und zwar mehr als 700 Jahre, älter als Münster. Die römische Besetzung begann in England ab 43 n. Chr. und dauerte rd. vier Jahrhunderte. Sie war für die Stadtentwicklung in Großbritannien eine außerordentlich wichtige Epoche, denn die Römer schufen mit ihren zahlreichen militärischen und zivilen Siedlungen eine wesentliche Grundlage für das heutige Städtesystem. Die Siedlungen waren durch ein Netz von Haupt- und Nebenstraßen, den römischen Heerstraßen, miteinander verknüpft, deren Trassen heute noch zum Teil modernen Verkehrswegen zugrundeliegen (vgl. HEINEBERG 1983, S. 157f).

Schon in der römischen Zeit entwickelte sich London (römisch: Londinium), das eine besonders günstige Verkehrslage inne hatte, zur bedeutendsten Stadt im heutigen Großbritannien. London nachgeordnet standen vier relativ große Städte, die sog. *coloniae*, nämlich York, Lincoln, Colchester und Gloucester, die jeweils über eine strategisch bedeutende Lagesituation verfügten. Der *Colonia*-Status von York ist erstmals für 237 n. Chr. urkundlich bestätigt, er kann jedoch schon vorher unter Kaiser Septimus Severus (208 – 211 n. Chr.) oder nach dessen Tod um 213 vergeben worden sein.

Das römische York, genannt Eboracum oder Eburacum, entstand ab 71 n. Chr., als der römischen Armee der Befehl zum Angriff auf Nordengland und den dort ansässigen Volksstamm der Briganten mit dem Hauptsitz Aldborough gegeben wurde. Die 9. römische Legion errichtete im nördlichen Teil des späteren mittelalterlichen York – am

Zusammenfluß der Flüsse Ouse und Foss sowie auf einem höher gelegenen Gelände, das das Flußmarschengebiet von West nach Ost quert – zunächst eine Festung, d.h. ein großes *Legionskastell*, um von dort aus die überwiegend militärisch regierten Gebiete im Norden Englands unter Kontrolle zu halten (vgl. Abb. 3). Der Sitz des Hauptquartiers innerhalb dieser Festung wurde bei jüngeren Ausgrabungen unterhalb der mächtigen mittelalterlichen Kathedrale, des Yorker Münsters (vgl. 3.4), entdeckt (Ziff. 5a). Diese Grabungen, die 1967 begannen, waren wegen der Bauälligkeit der Fundamente der Kathedrale notwendig geworden; sie haben zugleich eine Vielzahl von archäologisch und geschichtlich wichtigen Funden erbracht. Heute befindet sich in der Ausgrabungsstelle unterhalb der Kathedrale ein sehr sehenswertes Römermuseum (Undercroft-Museum). Bedeutende Sammlungen für die römische Zeit sind auch im Yorkshire-Museum (Ziff. 29) in York zu besichtigen.

Die bisherigen Ausgrabungen, die in jüngerer Zeit von dem 1972 gegründeten York Archaeological Trust durchgeführt wurden (vgl. auch RAMM 1979), haben bestätigt, daß das römische *Legionskastell* in typisch rechteckiger Grundrißgestaltung mit vier Toren, eines an jeder Seite, errichtet worden war (Abb. 4). Seine Größe betrug 20 ha. Durch das Lager verliefen zwei Hauptstraßen in klassischer Anordnung: zum einen von Südwesten nach Nordosten die *via praetoria* oder *decumana*, die das römische Hauptquartier (Gebäudereste im Undercroft-Museum) mit dem Haupttor, der *porta praetoria* (ehem. Lage am heutigen St. Helen's Square, Ziff. 23), und einer Brücke über den River Ouse verband. Die schmale Straße *Stonegate* (Ziff. 10), die heute das Münster mit dem St. Helen's Square verbindet, verläuft größtenteils oberhalb der Trasse der ehem. *via praetoria*. In Nordwest-Südostrichtung erstreckte sich im rechten Winkel dazu die römische *via principalis* (meist im Verlauf der heutigen Straße *Petertgate*, Ziff. 9), die zwei Tore, *portae principales*, miteinander verband. Letztere bestanden als *porta principalis sinistra* am heutigen King's Square und als *porta principalis dextra* an der Stelle des mittelalterlichen Stadtttores *Bootham Bar* (13. – 14. Jh.,



- Fundorte ehem. römischer Gebäude
- ① Multangular Tower (vieleckiger Wachturm, unterer Teil römisch)
- ② Reste des Aldwark - Turmes
- ③ King's Square (Lage eines ehem. röm. Tores)
- ④ Gebäudereste des ehem. röm. Oberkommandos unterhalb des Münsters (Undercroft - Museum)
- ⑤ Bootham Bar (an der Stelle eines ehem. röm. Tores)
- ⑥ St. Helen's Square (Lage des ehem. röm. Haupttores, porta praetoria)
- ⑦ Yorkshire - Museum
- ⑧ Lage eines ehem. röm. Badehauses
- ⑨ Fundort einer Mars - Statue
- ⑩ ehem. röm. Badehaus am St. Sampson's Square

Abb. 3: Das römische York (Eboracum) im heutigen Straßennetz (Quelle: RAMM 1979)

Ziff. 6). Die Stelle des an der Nordostflanke des Kastells errichteten vierten Tores (porta decumana) wurde durch die mittelalterliche Befestigung verdeckt.

Von der Befestigung des römischen Legionskastells, die mehrfach erneuert und verbessert wurde (seit dem 2. Jh. Steinmauern), sind nur noch Reste erhalten, von denen der Vieleckturm (Multangular Tower, Ziff. 30) an der Westecke des früheren Kastells am eindrucksvollsten ist. Der untere, rd. 6 m hohe Teil des steinernen Wachturms, gekennzeichnet durch querverlaufende Ziegelsteinbänder, ist römischen Ursprungs. Er wurde Ende des 3. oder Anfang des 4. Jhs. errichtet und war wahrscheinlich ehemals rd. 20 m hoch (vgl. NUTTGENS 1978, S. 11–12).

Von York aus regierte um 117 n. Chr. der Befehlshaber Hadrian, der nicht nur die 5600 Mann starke 6. römische Legion leitete, sondern zwischen 122 und 127 n. Chr. auch die berühmte Hadriansmauer quer durch das nördliche England bauen ließ. York wurde unter dem Kaiser Septimius Severus, der zwei Jahre vor seinem Tode im Jahre 211 von seinem Palast aus in dieser Stadt regierte (York als kaiserliche Residenz), zur Hauptstadt der römischen Provinz Lower Britain.

Aus den bedeutenden Funktionen in der römischen Zeit resultierte auch die Errichtung großer öffentlicher Gebäude wie einer Basilika, Tempel, Badeanstalten und wahrscheinlich auch eines Amphitheaters innerhalb der zivilen Siedlung auf der Westseite des Flusses Ouse, d.h. in der Colonia. Über das räumliche Ausmaß und die Grundrißgestaltung der Colonia, die wahrscheinlich im typischen Schachbrettstraßenraster mit zentral gelegenem Forum oder Marktplatz angelegt und ummauert war, aber auch über die Anordnung der wichtigsten öffentlichen Bauten bestehen noch keine genauen Vorstellungen. Die bisherigen Ausgrabungen haben aber Aufschluß über die Lage zahlreicher römischer Gebäude (vgl. Abb. 3), darunter zweier Badehäuser, von Begräbnisstätten, aber etwa auch von Schiffsladepätzen im Bereich des römerzeitlichen Verlaufs des River Foss gegeben. Das römische York war über den Fluß Ouse und das Humber-Ästuar direkt mit der Nordsee ver-

bunden.

Vieles spricht dafür, daß York zur Zeit der römischen Besetzung Großbritanniens aufgrund seiner bedeutenden militärischen Funktion und seiner guten Verkehrslage (Land- und Schiffsverkehr) ein wichtiges Handelszentrum mit weitreichenden Beziehungen war – z.B. mit Bordeaux für den Weinimport oder mit den römischen Städten am Rhein. Das römische York war wahrscheinlich auch ein Zentrum des Bekleidungshandwerks (Leinen) (vgl. RAMM 1979).

Obwohl die Befestigungsanlagen noch gegen Ende der römischen Periode in großem Maßstab ausgebaut wurden, wurde York ab ca. 390 n. Chr. von Eindringlingen aus Schottland, den Pikten, und aus Irland, den Schotten, sowie von den nach Britannien einwandernden Sachsen verwüstet. Damit bahnte sich der Verfall der römischen Herrschaft in Großbritannien an, die praktisch um 410 n. Chr. beendet wurde, wenngleich z.B. für 428 n. Chr. noch die Existenz der 6. römischen Legion in York belegt ist (POCOCK 1978, S. 11).

3.2 Die angelsächsische Periode ca. 550 – 867 n. Chr.: Eoforwic

Um 500 n. Chr. wurde das römische Britannien von den Angelsachsen überrannt; diese siedelten sich ab ca. 550 n. Chr. auch im Gebiet von York an. Das römische Eboracum erhielt nun den Namen Eoforwic. Über die Auswirkungen der angelsächsischen Invasion auf York ist nur wenig bekannt. Allgemein gilt, daß in jener Zeit die römischen Städte verfielen; denn die Angelsachsen bevorzugten das Leben in ländlichen Gemeinschaften, d.h. England wurde unter den Angelsachsen ein „Land der Dörfer“. Vermutlich wurden in York nur wenige der ehemals römischen Gebäude genutzt, obwohl es Hauptstadt des angelsächsischen Königreichs Deira und später von Northumbria (Northumberland) wurde. Es ist nachgewiesen, daß sich sächsische Bevölkerungsgruppen im 7. Jh. innerhalb der ehemaligen römischen Ummauerung, d.h. auf dem römischen Stadtgrundriß, ansiedelten. Der Name Coney Street (Ziff. 21) in der Altstadt leitet sich aus dem sächsischen „Coenyng“ = König, d.h. König von Nor-

thumbria, ab und weist auf deren angelsächsische Besiedlung hin. Wegen der damaligen fast ausschließlichen Holzbauweise sind Siedlungsspuren aus der angelsächsischen Zeit eine Seltenheit. Ausnahmen bilden (Stein-)Funde im Bereich ehemaliger sächsischer Stadtbefestigungen (Museums-gärten und Davygate) oder sächsische Stein- oder Mauerreste in Kirchen. Wichtige Belege für die Besiedlung sind etwa auch Funde von Münzen, die in York für verschiedene Könige von Northumbria geprägt wurden (POCOCK 1978, S. 14).

Von Bedeutung ist weiterhin, daß unter den Angelsachsen zunächst das von den Römern eingeführte Christentum verdrängt wurde. Um 597 wurde von Augustinus die christliche Religion in Südostengland, in Kent, wieder eingeführt sowie später um 625 von Paulinus auch in York, und zwar über eine Prinzessin von Kent, die den König Edwin von Northumbria geheiratet hatte (um 600 n. Chr. regierten in England ungefähr 12 unabhängige Sachsenkönige).

Im Jahre 634 wurde Paulinus zum ersten Erzbischof von York ernannt. Das Erzbistum York war wesentlich großflächiger als das Erzbistum Canterbury im Südosten Englands; es erstreckte sich bis zur englischen Westküste. York hatte sich somit – vergleichbar zu Münster – schon im frühen Mittelalter zu einem wichtigen religiösen Mittelpunkt entwickelt. Mit dem Sitz eines Erzbischofs und aufgrund der Größe seines Bistums war es offenbar bereits in sächsischer Zeit das bedeutendste kirchliche Zentrum in ganz England. Neben einer Kirche in Holzbauweise, dem Vorläufer der mittelalterlichen Kathedrale, die an der Stelle des ehemaligen römischen Hauptquartiers errichtet worden war, entstand im 8. Jahrhundert eine höhere Ausbildungsstätte, die von Studierenden aus ganz Europa besucht wurde (das sächsische Äquivalent einer Universität). Damit wurde York in angelsächsischer Zeit auch zu einem wichtigen Bildungszentrum, insbesondere für die Schulung in der angelsächsischen Sprache. Von Interesse sind die frühen kirchlichen Beziehungen zwischen York und Münster: Der erste münstersche Bischof, St. Liudger, wurde an der Domschule von York auf seine Missionsarbeit vorbereitet.

3.3 Die dänisch-wikingische Periode 867 – 954 n. Chr.: Jorvik

Von dem Einfall der Dänen in das östliche und südliche England seit Ende des 8. Jahrhunderts, vor allem jedoch im Verlauf des 9. Jahrhunderts, blieb auch York nicht verschont. Das angelsächsische Eoforwic wurde 867 von der dänischen Armee eingenommen und zerstört; es wurde in Jorvik umbenannt, woraus sich der heutige Name der Stadt ableitet. Die Dänen eroberten nicht nur das nördliche angelsächsische Königreich Northumbria, sondern auch größere Teile Englands bis zur Themse im Süden. In York wurde ein Hafen ausgebaut, die Stadt entwickelte sich zu einem *H a n d e l s z e n t r u m*. Außerdem war York für rd. 100 Jahre die *H a u p t s t a d t* der Dänen in England. Im Jahre 919 nahmen norwegische Wikinger von ihrer Basis in Irland aus das dänische Jorvik ein.

Wie die angelsächsische Periode, so hinterließ auch die dänisch-wikingische keine Bauwerke in York (Holzbauweise!). Aber eine Anzahl von Straßennamen in der Altstadt mit der Endung *-gate* (z.B. Stonegate oder Coppergate), abgeleitet aus dem altnordischen Wort *'gata'* für Straße, weist auf diese Periode hin, in der sich – in Fortsetzung der angelsächsischen Umgestaltungen – auch ein neues Netz von Straßen und Gassen sowie Parzellierungen des Privatbesitzes entwickelten, die sich vielfach bis zur Gegenwart erhalten haben.

Wesentliche Aufschlüsse über die baulichen Strukturen und das Leben in York in der wikingischen Zeit haben die Ergebnisse von archäologischen Ausgrabungen ergeben, die ab 1976 in der Altstadt im Bereich der Coppergate 16 – 22 durchgeführt wurden (Ziff. 17). Erstmals entdeckte man hier in größerem Ausmaß vollständige Hausgrundrisse (vier Häuserreihen) mit beträchtlichen Resten hölzerner Bausubstanz. Hinzu kamen bedeutende Funde von Gebrauchsgegenständen, Münzen etc. Allerdings sind größere Repräsentationsbauten, wie etwa der Palastkomplex der Wikingerkönige, dessen ehemaliger Standort im Bereich von Kings Court/Kings Square vermutet wird, oder die Residenz Earlsburgh der späteren anglo-skandinavischen Grafen in der Nähe der früheren Kirche St. Olav, die wahr-

scheinlich auch in Holzbauweise bestanden, bislang nicht entdeckt worden. Einziges erhaltenes steinernes Gebäude aus dem Wikingerzeitalter ist der Kirchturm von St. Mary, Bishophill Junior (Ziff. 16; vgl. auch HALL 1982). Oberhalb der Ausgrabungsstelle an der Coppergate wurde zu Beginn der 80er Jahre – zusammen mit einem modernen Shopping-Centre (vgl. auch 5.2) – das 'Jorvik Viking Centre' als völlig neues Wikingermuseum errichtet (Ziff. 17) und Ostern 1984 eröffnet. Es veranschaulicht in gelungener Weise die (rekonstruierte) Siedlungsstruktur und die Lebensbedingungen im wikingschen York (vgl. auch SCHWARZ 1985, S. 28ff.).

Die wikingsche Zeit war in York insgesamt relativ kurz, denn zwischen 927 und 939 sowie ab 954 war die Stadt wieder unter angelsächsischer Kontrolle. Allerdings dauerte die neue angelsächsische Phase nicht lange an, denn bekanntlich wurde England ab dem Jahre 1066 n. Chr. von den Normannen eingenommen und seit der Zeit zentralistisch regiert.

3.4 Die normannische Eroberung 1069 n. Chr. und das mittelalterliche York

Die Normannen fanden York als ein kleines Handelszentrum vor und brannten es im Jahre 1069 – während ihrer schrecklichen Verwüstungen im Norden Englands – nieder. Unter den Normannen wurde ein neues Stadtbefestigungssystem errichtet, das nach außen hin aus einem Erdwall, hölzernen Palisaden und einem Graben bestand. Diese Befestigung schloß im NW einen Teil der römischen Mauerreste ein; sie umfaßte insgesamt jedoch einen weitaus größeren Raum als das römische Legionskastell, nämlich den Bereich, den York im gesamten Mittelalter einnahm (vgl. Abb. 4), d.h. das Gebiet der heutigen Altstadt, die mit rd. 105 ha fast genau so groß ist wie die münstersehe Altstadt (103 ha). Innerhalb der äußeren Befestigungsanlagen wurde beiderseits des Flusses Ouse, der die Altstadt durchquert (vergleichbar mit der Aa in Münster), auf zwei Erdhügeln je eine hölzerne Burg errichtet. Der auf einem der beiden Hügel erhaltene sog. Clifford's Tower (Ziff. 19) wurde im 13. Jh. an der Stelle einer zuvor abgebrannten Holzburg errichtet. Der Clif-

ford's Tower, der in seiner Gestalt recht charakteristisch für einen normannischen Bergfried (sog. keep) ist, diente u. a. der Kontrolle der Schifffahrt auf dem River Ouse, der im übrigen zu häufigen Überschwemmungen neigt.

Im 13. Jh., kurz nach 1250, wurde unter Henry III und Edward I auch die Außenbefestigung der Stadt in Steinbauweise errichtet. Es entstand damit rd. 50 Jahre später als in Münster eine über 5 km lange Stadtmauer (Ziff. 2), die mit Ausnahme eines relativ kleinen, im 19. Jahrhundert zerstörten Abschnittes – im Gegensatz zu Münster – noch größtenteils erhalten ist; an der Ostseite fehlt seit jeher ein Mauerabschnitt, da das Gelände dort ursprünglich Marschengebiet war und als „königlicher Fischteich“ genutzt wurde (vgl. Abb. 4). Von der im 19. und 20. Jahrhundert restaurierten Stadtmauer aus, die begehbar ist, hat man vorzügliche Ausblicke auf die Altstadt, insbesondere auf die das Stadtbild beherrschende mächtige Kathedrale. Die Stadtbefestigung ist zugleich die am besten erhaltene in ganz Großbritannien; sie schließt noch vier große mittelalterliche Stadttore aus dem 13. und 14. Jh. ein. Diese Tore haben die Bezeichnung „Bar“: Bootham Bar, im Nordwesten (Ziff. 6) am Stadtausgang in Richtung Norden (Schottland), stimmt mit seiner Lage fast genau mit derjenigen des NW-Tores des römischen Legionskastells überein (vgl. 3.1); Monk Bar im Nordosten (Ziff. 7) wird als das schönste der mittelalterlichen Stadttore angesehen; Walmgate Bar im Südosten (Ziff. 14c) stammt aus dem 14. Jh. und ist das einzige in Großbritannien noch erhaltene Stadttor mit einem Vorbau, dem sog. barbican; Micklegate Bar (13./14. Jh.) im Südwesten (Ziff. 1) bildete den Hauptzugang zur mittelalterlichen Stadt aus Richtung London; es besaß – wie die anderen Stadttore – früher auch ein 'barbican', das jedoch im frühen 19. Jh. abgerissen wurde.

Während in Münster die Stadtbefestigungsanlagen – bis auf wenige Reste wie der Buddenturm – bereits in den 60er Jahren des 17. Jhs. (nach dem Siebenjährigen Krieg) geschleift wurden, kann die Partnerstadt York mit ihrer Ummauerung noch ein wesentliches Merkmal ihres mittelalterlichen Stadtbildes vorweisen. Allerdings waren die Verteidigungsanlagen der Stadt Münster in der frühen Neuzeit wesentlich aufwendiger ausgebaut, und zwar mit Schanzen etc. im Stile der renaissance-

sancezeitlichen (Vaubanschen) Befestigungen. Derartige Ausbauten der mittelalterlichen Stadtverteidigungsanlagen fehlen in Großbritannien gänzlich, denn es bestand für deren kostspielige Errichtung nicht die militärische Notwendigkeit wie im kontinentalen Europa. Von Bedeutung ist, daß es den Bürgern von York mit dem massiven Druck ihrer öffentlichen Meinung gelang, den Bestand der Stadtbefestigung weitgehend zu sichern. Die Verwaltung (Corporation) der Stadt hatte nach 1800 mehrfach versucht, die mittelalterlichen Verteidigungsanlagen zu schleifen.

Das zweite herausragende Merkmal des mittelalterlichen York bildet die mächtige *Kathedrale*, das sog. York Minster oder St. Peter's Cathedral, zu deutsch: Yorker Münster oder St. Petersdom (Ziff. 5). Das Münster ist die größte gotische Kathedrale in Großbritannien sowie eines der bedeutendsten Zeugnisse der gotischen Baukunst in Europa überhaupt. Seine Entstehungszeit ist mit derjenigen des münsterschen Domes vergleichbar. Der Bau wurde zwischen ca. 1220 und ca. 1480 errichtet und vereint mit seiner langen Bauzeit alle drei Hauptstilrichtungen der britischen Gotik: die sog. frühenglische Gotik (ab ca. 1220 – ca. 1275), die wesentlich dekorativere Hochgotik (ca. 1275 – 1375) und die Spätgotik (ab ca. 1375); die Spätgotik zeichnet sich u.a. durch eine besonders starke Betonung der Vertikalen in der baulichen Gestaltung aus.

Das im frühenglischen Stil errichtete Querschiff ist der älteste Teil der Kathedrale. Sein schönstes Merkmal ist das sog. Five Sisters Window, das Fenster der fünf Schwestern, mit berühmter Glasmalerei aus dem 13. Jahrhundert (Stained Glass). Die Glasfenster des Münster machen die Hälfte des alten Glasfensterbestandes sämtlicher Kirchen in Großbritannien aus. Spätgotisch ist das östliche Chor, das mit dem rd. 24 m hohen und rd. 10 m breiten sog. Great East Window aus dem Anfang des 15. Jhs. eines der wertvollsten Fenster auf der Welt überhaupt enthält.

Im Sommer 1984 wurde das südliche Querschiff der Kathedrale durch einen Brand schwer beschädigt. Der Schaden bestand nicht nur darin, daß das Dach einstürzte, sondern daß durch die Hitze des Feuers die wertvollen Glasfenster teilweise gesprungen sind. Die Restaurierungsarbeiten werden ca. vier bis fünf Jahre dauern und nach ersten Schätzungen knapp vier Mio. DM kosten.

Größe und wertvolle Ausstattung der Kathedrale sind nur verständlich, wenn man

die kirchliche Bedeutung Yorks im Mittelalter kennt: York war mit dem Sitz des Erzbischofs das kirchliche Zentrum Englands. Seit dem 11. Jh. wurden in der mittelalterlichen Stadt insgesamt rd. 40 Kirchen gebaut, von denen eine größere Anzahl noch erhalten ist. Hinzu kamen zwei Abteien und etliche weitere Ordenshäuser. Von den Kirchen seien drei beispielhaft genannt: St. Martin-Le-Grand (Coney Street, Ziff. 21) aus der 1. Hälfte des 15. Jahrhunderts (1437 – 49), nach der schweren Kriegszerstörung des Jahres 1942 wiedererrichtet; All Saints (Pavement, Ziff. 16) aus dem 14. und 15. Jh. mit einem Lantern Tower (achteckiger Laternenturm, früher mit Leuchtfener) und All Saints (North Street, Ziff. 3b) aus der gleichen Zeit, mit berühmten Stained Glass-Fenstern ausgestattet.

York hatte im Mittelalter neben seinen bedeutenden kirchlichen Funktionen auch eine herausragende Stellung als Wirtschafts- und Handelszentrum des nördlichen England (bedeutendster Marktort), insbesondere bezüglich des Wollhandels. Eine wichtige Grundlage bildete die Schafhaltung in den nahgelegenen Berglandgebieten der Pennines und der North York Moors (vgl. 6.) durch Zisterzienser. Die Stadt war auch ein Zentrum des Handwerks, vorrangig mit Lederverarbeitung, Steinmetzarbeiten und vor allem der berühmten Kirchenglasmalerei (s. oben). Von Bedeutung war, daß York über den Fluß Ouse und das Humber-Ästuar Anschluß an den Schiffsverkehr der Nordsee hatte. Innerhalb der Stadt bildeten die Flußufer den Hafen, den man durch über den Fluß gespannte Ketten sicherte.

Die herausragende Stellung Yorks im Mittelalter wurde u.a. durch neun Gildehäuser dokumentiert, von denen noch drei erhalten sind. Die großräumige sog. Merchant Adventurers' Hall in der Fossgate (Ziff. 14) aus dem 14. Jh. (1357 – 1368) ist eines der interessantesten Zeugnisse des mittelalterlichen kommerziellen York: sie veranschaulicht eindrucksvoll die einstige Bedeutung der Gilden. Die sog. Company of the Merchant Adventurers, die Yorker Kaufmannsgesellschaft, die sich sehr stark am Auslandshandel beteiligte, war die wohlhabendste und einflußreichste Han-

delsgilde in York und jahrhundertlang auch das Zentrum für den Export der Yorkshire-Wolle.

In dem Gebäude der Kaufmannsgesellschaft ist im oberen Stockwerk der große Saal (Great Hall) mit seiner wertvollen Holz- bzw. Fachwerkkonstruktion erhalten. Er diente vor allem den Handelsfunktionen der Gesellschaft. Ein zweiter, unterhalb der Great Hall gelegener Saal (sog. Undercroft), der mit mächtigen Eichenständern ausgestattet ist, war für religiöse und wohlthätige Veranstaltungen vorgesehen. Die Institution der Company of the Merchant Adventurers besteht mit rd. 100 Mitgliedern heute noch; sie übt jedoch keine Handelsfunktionen mehr aus, sondern pflegt mit jährlichen Versammlungen (Courts) lediglich einen Teil der alten Tradition.

Die am Fluß Ouse gelegene Guildhall (Ziff. 22), die zwischen 1446 und 1459 entstanden ist und ebenso der Gilde St. Christopher wie der Stadt als Versammlungssaal (Common Hall) diente, wurde 1942 durch einen deutschen Luftangriff zerstört. Das im Innern durch eine Doppelreihe massiver, hoher Eichenständer geprägte Gildehaus wurde zwischen 1958 und 1960 in der alten Form restauriert. Sehenswert ist auch das dritte erhaltene Gildehaus, die Merchant Taylor's Hall (Ziff. 7a) im nordöstlichen Teil der Altstadt, die ab dem 15. Jh. der Company of Merchant Taylors diente, in der Stuartzeit jedoch verfiel. Das Gebäude, dessen Holzdecke aus dem 14. Jh. stammt, wurde vor einigen Jahren restauriert.

Zu der erhaltenen bedeutenden mittelalterlichen Bausubstanz in der Yorker Altstadt zählt auch das St. William's College (Ziff. 8), das zwischen 1465 und 1467 als Herberge der Kapellenpriester des York Minster (the Minster Chantry Priests) errichtet worden war (diese Priester hatten die Aufgabe, Messen für die Verstorbenen zu lesen). Nach der Loslösung vom Papsttum und der Einführung der Reformation unter Heinrich VIII., die in Großbritannien ab den 30er Jahren des 16. Jhs. die Auflösung der Klöster und des umfangreichen Kirchenbesitzes mit sich brachte, ging das Gebäude in Privatbesitz über; 1906 wurde es von der Convocation of York, der Provinzialsynode der Church of England, erworben und anschließend restauriert. St. William's College (tudorzeitlicher Bau mit Anbauten aus der Jakobinerzeit) ist eines der schönsten Fachwerkhäuser in York und zu besichtigen.

Zu den unter Heinrich VIII. aufgelösten

Klöstern gehörte auch das unmittelbar westlich der Altstadt errichtete, in den Museum Gardens gelegene Benediktinerkloster St. Marien (St. Mary's Abbey, Ziff. 32) aus dem Jahre 1089, das ehemals eines der wohlhabendsten und mächtigsten Klöster im nördlichen England war. St. Marien hatte sogar eine eigene Gerichtsbarkeit und zog eigene Steuern ein. Nach der Auflösung des Klosters im Jahre 1539 wurden die Gebäude als Steinbruch (z.B. für Reparaturarbeiten am Münster von Beverley, nördl. von Hull) genutzt, so daß heute nur noch Reste erhalten sind, und zwar Ruinen der Klosterkirche, deren Bau um 1270 begonnen wurde.

Zur mittelalterlichen Stadtgestalt von York zählen aber nicht nur die Stadtbefestigung sowie die geistlichen und öffentlichen Bauten, sondern auch das mittelalterliche Verkehrsnetz mit seinen unregelmäßig verlaufenden, zumeist engen Straßen und Gassen und z.T. noch alter Geschäfts- und Wohnbebauung, die die heutige Attraktivität Yorks für den Tourismus und den Einkaufsverkehr erheblich mitbestimmen.

Eine der schönsten und bedeutendsten der alten Straßen ist die oberhalb der römischen Trasse der via praetoria im Mittelalter angelegte Stonegate (Ziff. 10), deren heutige Bebauung (z.T. mit engen Hinterhöfen, courts) allerdings aus verschiedenen Epochen zwischen dem 14. und 19. Jh. stammt. Stonegate wurde 1971 zur ersten Fußgängerstraße Yorks erhoben (Anlieferverkehr ist nur zwischen 5.00 und 10.30 Uhr erlaubt). Die Straßenpflasterung wurde 1975 im Rahmen eines Projektes des Europäischen Denkmalschutzjahres vorgenommen (vgl. Royal Town Planning Institute 1985, S. 6; vgl. auch 5.2).

Einen attraktiven mittelalterlichen Verkehrsweg stellt auch die enge Gasse mit der Bezeichnung Shambles (Ziff. 12) dar. War sie ehemals eine Straße der Fleischer, so ist sie heute durch eine Reihe spezialisierter Geschäfte gekennzeichnet, die vor allem auf Touristen eingestellt sind. Die Geschäftsfrenten sind jedoch meist neueren Datums, dabei allerdings im traditionellen Stil gestaltet. Shambles ist eine der wenigen Straßen innerhalb des Stadtzentrums, in denen die Stadt (City Council) über einen beträchtlichen Anteil an Grundbesitz verfügt.

In den übrigen Altstadtstraßen sind teilweise noch ältere Fachwerkhäuser, vor allem aus dem Spätmittelalter, erhalten. Die zumeist vertikal strukturierten Fachwerkbauten stammen i.a. aus dem 16. Jh. (Tudorzeit, elisabethanische Periode). Ein herausragendes Beispiel tudorzeitlichen Wohnhausbaus stellt das „The Herbert House“ im Pavement (Ziff. 13) aus dem Jahre 1557 dar, das von einer wohlhabenden elisabethanischen Familie, den Herberts, errichtet wurde. Die mächtigen Querbalken dieses dreigeschossigen Fachwerkhäuses sind reichhaltig dekoriert. Das Erdgeschoß mit Geschäftsnutzung hat allerdings bauliche Veränderungen erfahren.

3.5 Die Entwicklung Yorks von der frühen Neuzeit bis zum Industriezeitalter

Abbildung 4 veranschaulicht sehr gut die Struktur Yorks zu Beginn der frühen Neuzeit: eine kleinteilige Bebauung beiderseits der zumeist unregelmäßig verlaufenden Straßen und Gassen, die sich (mit Ausnahme einiger stadtnah gelegener Abschnitte der wichtigen Ausfallstraßen) lediglich innerhalb der mittelalterlichen Befestigungsanlagen verteilte. Auffällig sind nicht nur die das Stadtbild überragende Kathedrale im Norden, sondern auch die große Anzahl an Kirchen, der im Westen angrenzende Bereich der ehemaligen St.-Marien-Abtei, der siedlungsfeindliche Auenbereich des teichartig verbreiterten River Foss im Osten oder etwa auch die einzige, 1566 neu errichtete Brückenverbindung über den River Ouse.

Die städtische Siedlungsentwicklung stagnierte offenbar zu Beginn der frühen Neuzeit. Wichtige Ursachen dafür waren, daß sich die einst blühende Wollverarbeitung der Stadt bereits gegen Ende des Mittelalters und zunehmend im Verlauf des 16. Jahrhunderts auf den ländlichen Raum von West Riding (westlich von York) konzentriert hatte. Im Bereich des Außenhandels verlor York an Bedeutung gegenüber Hull am Humber-Ästuar. Hinzu kamen verschiedene Heimsuchungen der Pest (1549 – 50, 1551 – 52 und 1603 – 04 mit schätzungsweise rd. 4000 Todesfällen allein 1551 – 52; Pocock 1978, S. 41) sowie die Tatsache, daß York durch die Reformation unter Heinrich VIII. schwer getroffen wurde; denn die

städtische Wirtschaft war zuvor in erheblichem Maße durch die Kirche beeinflusst worden. Einen gewissen Ausgleich erhielt die Stadt dadurch, daß sie unter Heinrich VIII. im Jahre 1537 Sitz des King's Council of the North (Königsrat des Nordens), d.h. einer Regierungsinstitution, wurde, die die (schwierige) nördliche Hälfte des Königreichs zu verwalten hatte. Königlicher Palast und Sitz des Council war The King's Manor (Ziff. 28, siehe in Abb. 4 bei „The Lords place“ im Westen). Das im westlichen Teil der Altstadt gelegene Gebäude, ursprünglich bewohnt von dem Abt des Benediktinerklosters St. Marien, wurde zwischen 1540 und 1640 mehrfach verändert. Seit 1964 gehört es zur Universität von York, deren Hauptcampus jedoch im Südosten außerhalb der Stadtgrenzen liegt (s. 5.3).

Der Auflösung des King's Council of the North im 17. Jh. (1641) folgte ein Niedergang der Stadt, auch ihrer Handelsfunktionen. Hinzu kamen die negativen Auswirkungen des Bürgerkrieges, d.h. des Civil War zwischen dem Parlament und dem Haus Stuart (1642 – 53), die u.a. in der Zerstörung zahlreicher Gebäude in York bestanden. Die Parlamentstruppen errangen 1644 westlich von York, bei Marston Moor, einen entscheidenden Sieg. Dem Befehl des Parlamentsgenerals Sir Thomas Fairfax, der aus York stammte, ist es zu verdanken, daß die Truppen die wertvollen Glasfenster der Kathedrale und die anderen Kirchen vor Plünderungen verschonten. Die Wirren des Bürgerkrieges und der wirtschaftliche Niedergang Yorks im 17. Jh. dürften wohl der Grund dafür sein, daß planmäßige Stadterweiterungen, wie sie vor allem in London im Stil des Renaissance-Städtebaus (mit der Anlage quadratischer Plätze, den Squares, geradliniger Verbindungsachsen und vornehmer Stadthäuser) vorgenommen wurden (vgl. HEINEBERG 1983, S. 161f.), für diese Zeit in York fehlen. Die Hauptbautätigkeit bestand in der Sturart-Periode in der häufigen Reparatur der Befestigungsanlagen der Stadt (POCOCK 1979, S. 91).

Im 18. Jh. wurde das Erzbistum York der anglikanischen Kirche geschaffen; York wurde damit als kirchliche Hauptstadt des

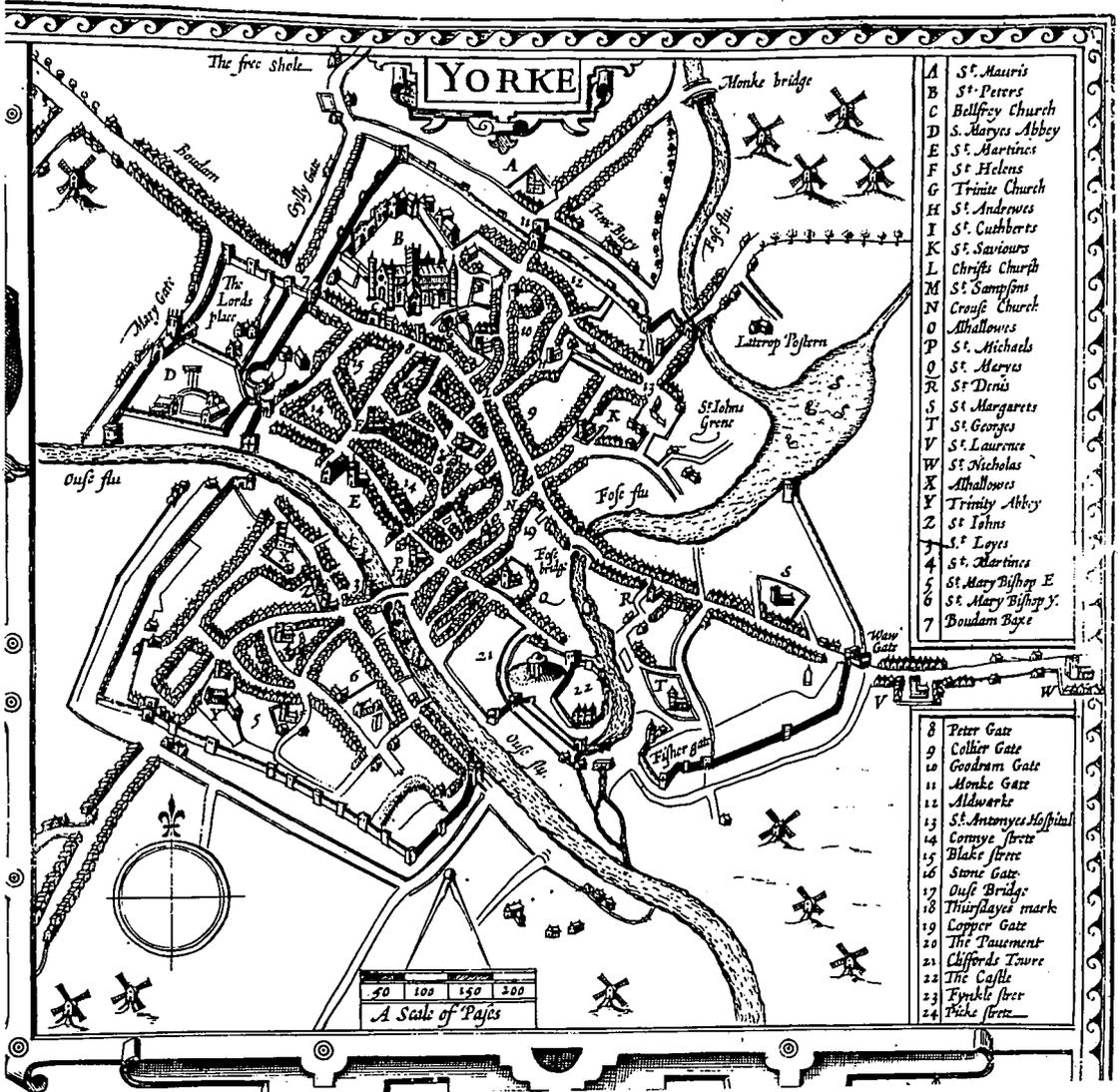


Abb. 4: York um 1610 (Quelle: SPEED 1611)

nördlichen England erneut anerkannt. In der georgianischen Zeit (ab 1714) entwickelte sich York auch zu einem eleganten gesellschaftlichen Zentrum („fashionable social centre“) innerhalb Nordenglands: Wohlhabende Familien aus dem gesamten nördlichen England errichteten entlang einiger zu der damaligen Zeit z. T. verbreiteter Straßen, vor allem in Micklegate, Blossom Street und Bootham, vornehme Häuser. Die georgianischen Stadthäuser zeichnen sich in ganz Großbritannien u. a. durch ihre charakteristischen Schiebefenster und häufige Verklinkerung

aus. Die Eingänge wurden in der viktorianischen Zeit, d. h. im 19. Jh., oftmals mit vorgesetzten klassischen Säulen noch repräsentativer gestaltet. Diese Entwicklung zu einem bevorzugten Wohnstandort für begüterte Schichten ist auch mit derjenigen in Münster im 18. Jh. vergleichbar (Errichtung von Adelspalästen). Wie Münster so erhielt auch York im 18. Jh. ein Theater, das Theatre Royal, 1744 im westlichen Teil der Altstadt errichtet, im 19. Jh. sowie 1967 erneuert (Ziff. 27), außerdem – allerdings anders als in Münster – eine Pferderennbahn (Race Course). Beide Einrichtungen sind auch

heute noch von großer Bedeutung. So gehört York zu Großbritanniens wichtigsten Pferderennzentren; eine gewisse Parallellität ergibt sich für Münster durch seine Veranstaltungen für Pferdespringen und -dressur.

Zu den zahlreichen im 18. Jh. neugeschaffenen (öffentlichen) Gebäuden zählt das sog. *Mansion House* (Ecke Coney Street/St. Helen's Square, Ziff. 22), ein elegantes frühgeorgianisches Gebäude aus den Jahren 1725 bis 1730 und Sitz des Lord Mayor, d. h. des Oberbürgermeisters, für die jeweils einjährige Amtszeit. (Die Besichtigung des *Mansion House*, das vornehme Empfangs- und Tafelräume sowie Schätze der Stadt enthält, ist mit Gruppen nach vorheriger Absprache möglich).

In der Nähe des *Mansion House* wurden 1731-32 die sog. *Assembly Rooms* (Blake Street, Ziff. 25), ein Gebäude für wöchentliche Versammlungen, Konzerte und „Rennwochen-Bälle“ im eleganten palladinischen Stil, errichtet. Der *Assembly*, die z. B. 1756 506 Mitglieder zählte, gehörte der (Land-)Adel der Grafschaft Yorkshire an (POCOCK 1978, S. 52-53). Zu den herausragenden Gebäuden der georgianischen Zeit innerhalb der Altstadt zählt auch das 1755-62 erbaute *Fairfax House* (Castlegate, Ziff. 18), das bis 1984 für £ 700.000 umfassend restauriert wurde.

Kommen wir nun zu einem anderen Aspekt der Stadtentwicklung, nämlich zu den Auswirkungen von Industrie und Verkehr. Das Großbritannien des 18. Jhs. war bekanntlich durch den frühen Beginn der bedeutenden Industriellen Revolution gekennzeichnet, die sich ab ca. 1760 entfaltete (vgl. u. a. HEINEBERG 1983, S. 102 ff.). Die rasche Entwicklung der Industrie, vor allem der Textilindustrie und der Eisenverhüttung, erfolgte jedoch ausnahmslos in den Kohlerevieren, da die Kohle zum wichtigsten Energieträger, insbesondere zum Antrieb der Dampfmaschinen, wurde. York lag aber außerhalb der Kohlefelder, genauer: nordöstlich des Kohleabbaugebietes des westlichen Yorkshire, wo sich auf der Basis der Steinkohle, aber auch der traditionellen Schafhaltung in dem angrenzenden Bergland der Pennines auch eine bedeutende Woll- und Kammgarnindustrie entwickelte. York wurde also nicht unmittelbar von der

sog. paläotechnischen Industrialisierung erfaßt. Es entstand dort neben einer chemischen Industrie lediglich eine Süßwarenindustrie, die auch heute noch von Bedeutung ist. Die Anfänge der Süßwarenindustrie gehen zurück in das frühe 18. Jh., als in York mit der Schokoladenherstellung begonnen wurde (POCOCK 1978, S. 59). Die heutigen drei Werke besitzen eine lange Tradition: Terry's (seit 1767), Craven's (seit 1820) und Rowntree-Mackintosh (seit 1862). Da die Produktionsbetriebe außerhalb des historischen Stadtkerns gelegen sind, bestehen keine Konflikte zwischen der Süßwarenindustrie und der Stadterhaltung (PEARSON 1979).

Im Rahmen der Industriellen Revolution beteiligte sich York auch an der Entwicklung des regionalen Verkehrsnetzes. So investierte die Stadt 1757 in den Bau einer Schleuse der Ouse bei Naburn südl. von York; die Flußschiffahrt wurde 1771 bis Ripon im NW ausgedehnt und der Fluß Foss zwischen 1793 und 1801 kanalisiert, so daß auch der historische Fischteich, der King's Fish-pond (vgl. Abb. 4), trockenfiel (POCOCK 1978, S. 55). Noch entscheidender war, daß York im Rahmen der frühen raschen Entwicklung des Eisenbahnnetzes, d. h. ab ca. 1840, an die Kohleabbau- und Industriegebiete angebunden wurde und sogar – ähnlich wie später die Stadt Münster – eine bedeutende Funktion als Eisenbahnknotenpunkt und als Zentrum der Eisenbahnverwaltung im nördlichen England erhielt. Dies hatte York, das in seiner Entwicklung ansonsten von den benachbarten Industriestädten Bradford und Leeds völlig überschattet wurde, dem lokalen Geschäftsmann und damaligen Oberbürgermeister George Hudson zu verdanken, der bei Beginn des Eisenbahnzeitalters in dieses neue Verkehrsmittel privat investierte und damit die Eisenbahnverbindungen nach York maßgeblich beeinflusste.

Die Geschichte dieses zunächst sehr erfolgreichen „Eisenbahnkönigs“ (wie er damals genannt wurde) endete Ende der 40er Jahre des 19. Jhs. damit, daß die außergewöhnlich hohe Fälschung seiner Rechnungsbücher aufiel. Da er aber zugleich Parlamentsabgeordneter war, entging er einer Gefängnisstrafe und floh 1858 nach Frankreich. Aber inzwischen hatte York längst seine Eisenbahnverbindungen. Das „Railway Empire“ des George Hudson, das entweder durch unmittelbaren Eisenbahnbau oder durch Übernahme der Kontrolle bestimmter Linien entstand, erstreckte sich bis Berwick-

upon-Tweed im Norden, London im Süden, Bristol im Südwesten, zur Küste von Cumberland im Westen und bis Scarborough (Errichtung einer Bahnlinie für den Urlaubsverkehr 1845!) im Osten (POCOCK 1978, S. 58).

Der 1838-41 gebaute Bahnhof der ersten, 1839 eröffneten Eisenbahnlinie der ehemaligen York and North Midland Company wurde in der Südwestecke der Altstadt, d. h. innerhalb der alten Stadtmauern angelegt (heute Standort des 1872-82 errichteten Station Hotel). Der alte Bahnhof wurde später nach Westen verlegt und 1866-1877 durch einen neuen Bahnhof unmittelbar westlich der Stadtmauer (Ziff. 1a) ersetzt, der bei seiner Eröffnung der größte Bahnhof in Europa gewesen sein soll. Er wurde als elegante Eisenkonstruktion bogenförmig errichtet und ist auch heute noch ein Prunkstück der Stadt. Das Eisenbahngelände nimmt westlich der Altstadt insgesamt einen großen Raum ein.

Von York aus wurde die 1854 gegründete sog. North Eastern Railway verwaltet. Das ehemalige Hauptverwaltungsgebäude dieser Eisenbahngesellschaft von 1906 (Station Road, in der Nähe des alten Bahnhofs) ist heute die Regionalverwaltung der staatlichen britischen Eisenbahn (British Rail) (Ziff. 3) für das östliche England (Eastern Region), so daß York noch über eine wichtige Funktion innerhalb der Bahnverwaltung verfügt – im Gegensatz zu Münster, dessen Eisenbahndirektion in den 1970er Jahren aufgelöst wurde. Der langen und bedeutenden Tradition Yorks bezüglich des Eisenbahnwesens ist es auch zu verdanken, daß die Stadt das britische Nationale Eisenbahnmuseum, das National Railway Museum, und Eisenbahn-Werkstätten erhielt (vgl. 4.); der von der British Rail Engineering in den sog. York Carriageworks betriebene Eisenbahnbau ist heute einer der wichtigsten industriellen Beschäftigungszweige der Stadt.

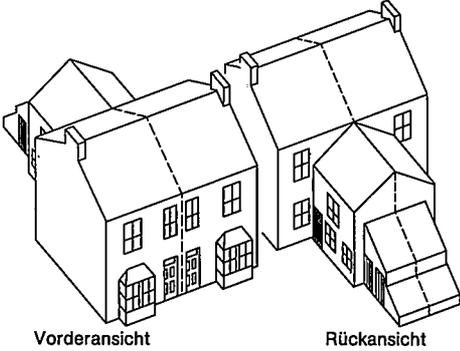
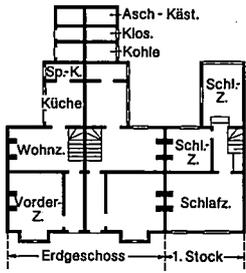
3.6 Entwicklung des Städtebaus seit dem Industriezeitalter

Das 19. Jh. hat in York nicht nur hinsichtlich des Eisenbahnwesens seine Spuren hinterlassen. Innerhalb und außerhalb der Altstadt erfolgte auch eine beachtliche bauliche Entwicklung. Der Tatsache jedoch, daß York lediglich indirekt von der Industriellen Revolution betroffen wurde, ist es vor

allem wohl zu verdanken, daß der historische Gebäudebestand der Altstadt im 19. Jahrhundert nur z. T. durch Neubauten ersetzt wurde. In den stärker von der Industriellen Revolution geprägten Städten bzw. Großstädten Englands wurden vor allem in der viktorianischen Zeit Geschäftsstraßen in erheblichem Maße im viktorianischen Baustil neubebaut.

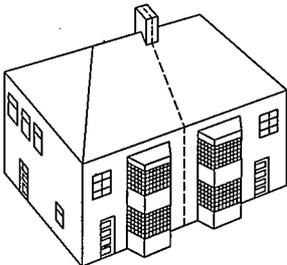
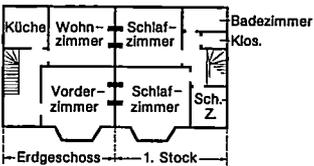
In der Altstadt Yorks finden sich zwar auch zahlreiche Gebäude aus dem 19. Jh., z. B. vierstöckige Häuser aus der späten georgianischen und frühen viktorianischen Zeit in der Coney Street (Ziff. 21); diese fügen sich jedoch häufig recht gut in die ältere Bausubstanz ein oder sind selbst teilweise architektonisch bemerkenswerte Einzelobjekte. So wurde zwischen 1831 und 1835 im nordwestlichen Randbereich der Altstadt nach Schleifung eines Teils der alten Stadtmauer eine elegante bogenförmige Reihenhausanlage am St. Leonard's Place (Ziff. 26) errichtet, die in York zwar das einzige, dafür aber ein besonders charakteristisches Beispiel der Bauepoche des Regencystils bildet. Der Regencystil, dessen Bezeichnung von dem Prinzregenten und späteren König Georg IV. (1820-30) herührt, war damals in London oder auch in vornehmen Seebädern (z. B. in Brighton) sehr modern. Er zeichnet sich durch horizontale Linienführung und Stuckausführung der klassischen Stilelemente aus.

Aus der anschließenden viktorianischen Zeit, die von 1837 – 1901 andauerte, stammt eine Anzahl von öffentlichen Einrichtungen und auch von Bankgebäuden. Beispiele sind die St. Peter's School (Clifton, Ziff. 34a) von 1837-38, die im Nordwesten der Altstadt im neogotischen Stil errichtet wurde, oder etwa Barclays Bank Ecke Parliament Street/High Ousegate (Ziff. 15) von 1901. Dieses spätviktorianische Bankgebäude mit reichverzierter Fassade (Baumaterial Terracotta) galt eine Zeit lang als völlig „geschmacklos“. Inzwischen hat sich jedoch auch in Großbritannien der „Zeitgeist“ hinsichtlich der Bewertung alter Bausubstanz geändert; nunmehr wird das Gebäude als ein „highly regarded and distinctive landmark“ angesehen (NUTTGENS 1978, S. 74).



Vorderansicht

Rückansicht



Perspektiven u. Grundrisse

0 5m

Quellen: Conzen 1952, 1978

Entwurf: H. Heineberg · Kartographie: R. Fahrnt



0 50m

Quelle: City of York 1975

Abb. 5: Typische Wohnformen in York: Spätviktorianische Reihenhäuser sowie Doppelhäuser der Zwischenkriegszeit

In der viktorianischen Zeit entstand z. B. auch die vielbeachtete, 1861-62 erstellte eiserne Brückenkonstruktion der sog. Lendal Bridge (Ziff. 4) in der Altstadt; der Konstrukteur Thomas Page war auch für den Bau der bekannten Westminster Bridge in London verantwortlich. Flußabwärts wurde 1881 eine zweite neue Brücke, die Skeldergate Bridge, eröffnet, wodurch der Fährverkehr über die Ouse – mit durchschnittlich 800 Personen/Tag – eingestellt werden konnte (POCOCK 1978, S. 65).

Innerhalb der Altstadt wurden im Verlauf des 19. Jhs. verschiedene bauliche Veränderungen zur Verbesserung des Straßennetzes vorgenommen. So wurde 1808 ein Teil der Skeldergate (Skeldergate Postern) hauptsächlich deshalb abgerissen, damit der Erzbischof von seiner im Süden von York gelegenen Residenz in Bishopthorpe aus einen besseren Zugang zur Stadt mit seiner Kutsche bekam. Auch wurde innerhalb der Altstadt eine Reihe von engen Straßen oder Gassen mit Teilen der Bebauung zugunsten der Anlage breiterer Durchgangsachsen (z. B. Parliament Street, vgl. Ziff. 15) völlig verändert (POCOCK 1978, S. 65).

Von Bedeutung waren auch andere infrastrukturelle Neuerungen wie etwa die erste Einführung der Straßenbeleuchtung mit Gas im Jahre 1823, ab 1882 elektrisch, die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs, ab 1828 „Pferdestraßenbahn“, ab 1906 elektrische Straßenbahn, die jedoch 1935 aufgegeben wurde, wesentliche Verbesserungen in der Wasserversorgung ab Mitte des 19. Jhs. sowie in der Abwasserbeseitigung mit dem Bau der „Naburn Sewageworks“ 1892 (vgl. POCOCK 1978, S. 60 ff).

Weitere städtebauliche Veränderungen des 19. Jhs. betrafen auch die Entwicklung des Wohnbaus, vor allem außerhalb der Altstadt. Wie in fast allen anderen Städten Englands, so erfolgten auch in York wohl zunächst Verdichtungen des Stadtkerns durch Überbauung von Altstadtgrundstücken, Überbelegung des Wohnraums etc. (sog. Wachstum nach innen); anschließend wurden in einem ersten Wachstumsring um die Altstadt Reihenhauser errichtet. Im Gegensatz zu den früh gewachsenen Industriestädten fehlt in York jedoch der älteste Typ der britischen Reihenhäuser des 19. Jahrhunderts, nämlich die Bauweise der „mit dem Rücken aneinander stehenden“ sog. back-to-back-Häuser, die i. a. vor allem zwischen 1835 und 1875 in hoher Verdichtung mit schlechter

sanitärer Ausstattung errichtet wurden (vgl. LEISTER 1970, S. 46 ff., CONZEN 1978, HEINEBERG 1983, S. 164 ff.). Im inneren Stadterweiterungsring von York sind vielmehr spätviktorianische sog. bye-law-Reihenhäuser vorherrschend, die wesentlich geringere Bebauungsdichten (zwischen 50 und 75 Häuser pro ha) und meist einen schmalen, tunnelartigen Zugang zu den Hinterhöfen aufweisen, die sog. tunnelbacks (vgl. Abb. 5). Diese Häuser wurden ab ca. 1875 in ganz England auf der Grundlage des im Jahre 1875 erlassenen wichtigen öffentlichen Gesundheitsgesetzes (Public Health Act) errichtet, das eine Reihe sanitärer Bestimmungen für den Städtebau enthielt und darauf ausgerichtete unterschiedliche Ortsstatute für die Bebauung, sog. bye-laws, erlaubte. Das bezeichnende Planmerkmal der bye-law-Häuser, die in England bis zum Ersten Weltkrieg die vorherrschende Form der Wohnbebauung wurden, sind die sägenartig gezackten Rückseiten, bedingt durch die nach hinten angebauten kleinen Flügel, die im Erdgeschoß i. a. als Hauswirtschaftsräume, im Obergeschoß als zusätzliches Schlafzimmer genutzt werden. Die Errichtung meist größerer Siedlungseinheiten mittels der jeweils einheitlich gestalteten bye-law-Häuser führte in der spätviktorianischen Zeit zu der weithin bekannten Monotonie der Stadtlandschaft britischer Industriestädte. In York hält sich das Ausmaß des bye-law-house-Stadterweiterungsringes jedoch in Grenzen.

Charakteristische Beispiele von Reihenhäuservierteln finden sich etwa in den Stadtteilen Clifton nordwestlich der Altstadt, Monkward nördlich oder auch Scarcroft Ward südlich. Unterschiedliche Größen der Reihenhäuser oder kleine Vorgärten geben Hinweise auf verschiedene Sozialstrukturen. Der Wert eines spätviktorianischen Reihenhauses mit zwei Schlafzimmern beträgt heute in York rd. £ 16.000 = rd. 60.000 DM, mit 3 Schlafzimmern rd. £ 20.000 = rd. 75.000 DM.

In der Zwischenkriegszeit und zum erheblichen Teil auch noch nach dem Zweiten Weltkrieg wurde in ganz Großbritannien beim Wohnungsbau eine andere Wohnform vorherrschend, nämlich das Zweifamilien-Doppelhaus, das sog. semi-detached house (= halb freistehend), das i. a. nicht

York



Bild 1: Altstadt und angrenzende Stadtteile
(Foto: Aerofilms Ltd., Nr. Ac 314196)



Bild 2: Mansion House, Sitz des Oberbürgermeisters (Lord Mayor)

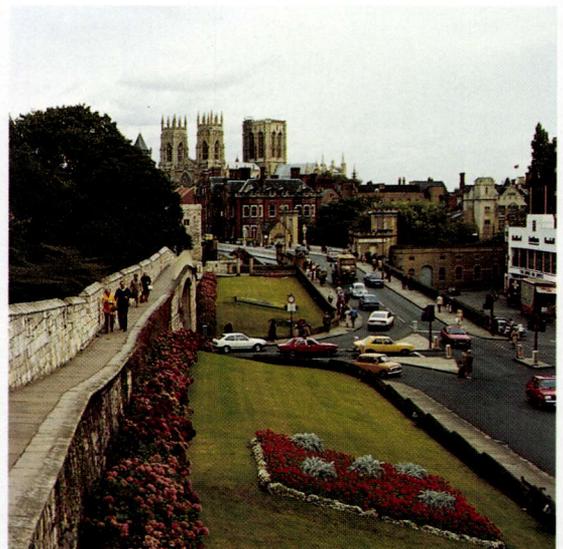


Bild 3: Mittelalterliche Stadtmauer mit Blick auf das Münster (York Minster)

York



Bild 4: Altstadt mit dem Münster
(Foto: Aerofilms Ltd., Nr. Ac 443327)



Bild 5: Mittelalterliches Stadttor (Bootham Bar) und Münster

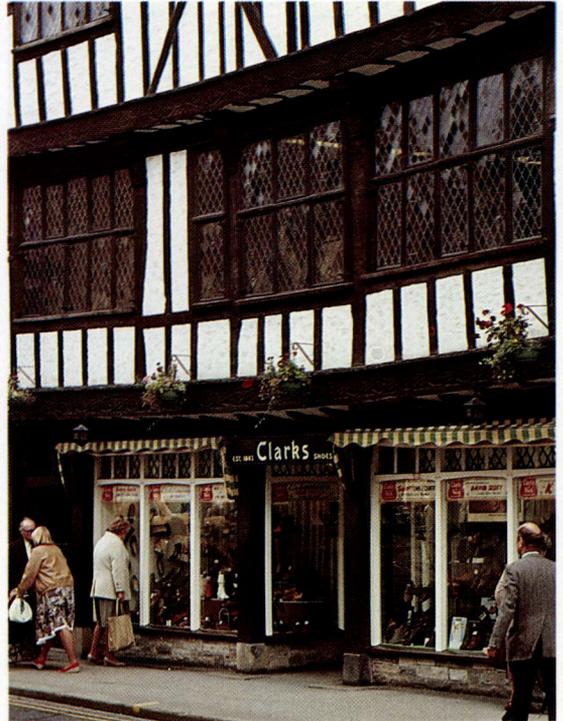


Bild 6: Herbert House (1557)

nur geräumiger war, sondern auch mit wesentlich geringerer Dichte (rd. 30 Häuser pro ha) errichtet wurde (vgl. Abb. 5). Die relativ geringe Verdichtung und die nunmehr stärkere Durchgrünung in Gestalt von größeren Hausgärten waren in Anlehnung an die Gartenstadtvorstellungen erfolgt, die der Brite Ebenezer HOWARD um die Jahrhundertwende in seinem Modell der Gartenstadt entwickelt und auch in Gestalt zweier neugeplanter Gartenstädte realisiert hatte (vgl. HEINEBERG 1983, S. 167 ff.). Die nach dem Ersten Weltkrieg allgemein gesetzlich festgelegte sog. Gartenstädtichte der Bebauung war jedoch nur ein Teil der ursprünglichen Gartenstadtidee HOWARD'S gewesen. Im Gegensatz zum Städtebau des 19. Jhs. wurden nunmehr auch geschwungene, z. T. sogar runde oder ovale Straßenführungen bevorzugt, meist in Anpassung an die jeweiligen Geländeverhältnisse. Die geringere Bebauungsdichte machte jedoch den Städtebau wesentlich flächenaufwendiger. Ein Problem bestand auch darin, daß die Doppelhaus-Wohngebiete der Zwischenkriegszeit meist unzureichend mit Versorgungseinrichtungen ausgestattet wurden, da der Wohnungsbau die erste Priorität hatte. Sowohl die Reihenhäuser des 19. Jhs. wie auch die nach dem Ersten Weltkrieg errichteten Doppelhäuser befinden sich in Großbritannien zum erheblichen Teil im Besitz der Gemeindeverwaltungen als sog. council houses. Die semi-detached houses sind allgemein immer noch eine sehr beliebte Wohnform.

In York finden sich ausgedehnte Doppelhausviertel aus der Zwischenkriegszeit in allen äußeren Stadtteilen, vor allem auf der Ostseite der Stadt (Tang Hall) und auch im Westen (Acomb). Der Preis für eine Doppelhaushälfte beträgt je nach Größe und Lage ca. £ 25.000 – £ 30.000, d. h. zwischen rd. 93.000 DM und 110.000 DM. Das Wohnen ist damit in York – wie auch im übrigen Großbritannien – wesentlich preiswerter als in Münster.

In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg wurde in britischen Städten und so auch in York in ähnlicher Form gebaut, vor allem im westlichen Stadtgebiet,

wo das ehemalige Dorf Acomb nunmehr völlig von der Neubebauung bis zur westlichen Stadtgrenze eingerahmt wurde. Auch entstanden unterschiedlichste Einfamilienhausformen (insbesondere im südwestlichen Stadtgebiet) mit höherem Wohnstandard, z. B. Vierschlafzimmer-Einfamilienhäuser (Wert ca. £ 32.000 = rd. 120.000 DM) oder auch villenähnliche Häuser in nahgelegenen Dörfern, d. h. im suburbanen, noch stark ländlich geprägten Raum um York. Im Gegensatz zu Münster wurden aber keine größeren, neu und einheitlich geplanten Stadtteile mit Wohnverdichtungen in Hochhäusern errichtet. Der Bau von Großwohnsiedlungen unterblieb – anders als auch in vielen größeren britischen Städten – nicht nur wegen der wesentlich geringeren Einwohnerzahl (vgl. 2.), sondern auch wegen des geringeren Ausmaßes an Flächensanierungen in der Innenstadt (vgl. 5.1) und der sehr engen, fixierten Kommunalgrenzen (vgl. 5.3).

Die insgesamt guten Wohnbedingungen in York ergeben sich nicht nur aus den seit dem Ersten Weltkrieg entstandenen geringeren Häuser- oder Wohndichten innerhalb des zweiten Wachstumsringes außerhalb der Altstadt, sondern auch aus den großen Freiflächen, d. h. den Sport- und Spielflächen, offenen Dorfangern (Village Greens) in alten Ortslagen, dem hohen Anteil an Ackerland und Grünland in den randlichen Stadtbereichen und im Umland der Stadt, womit York sehr der Stadt Münster ähnelt. Ein erheblicher Teil der Grünlandflächen, die teilweise der Naherholung dienen, sind ehemalige Gemeinschaftsweiden (Common Land), auf denen früher die sog. Freeman of York ihre Rinder weiden ließen. In der 2. Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jhs. wurden diese Flächen aufgrund eines Parlamentsgesetzes eingezogen und besitzrechtlich der Stadt übereignet. Die Reste der ehemaligen Gemeinschaftsweiden – genannt The Strays, die insgesamt aus vier Gebieten im Norden und Süden der Stadt bestehen: Bootham Stray, Monk Stray, Micklegate Stray und Walmgate Stray – machen heute eine Fläche von immerhin 800 acres = 320 ha aus; sie tragen erheblich zum Wohn- und Erholungswert Yorks bei.

4. Yorks Bedeutung als Fremdenverkehrs- und Einkaufszentrum

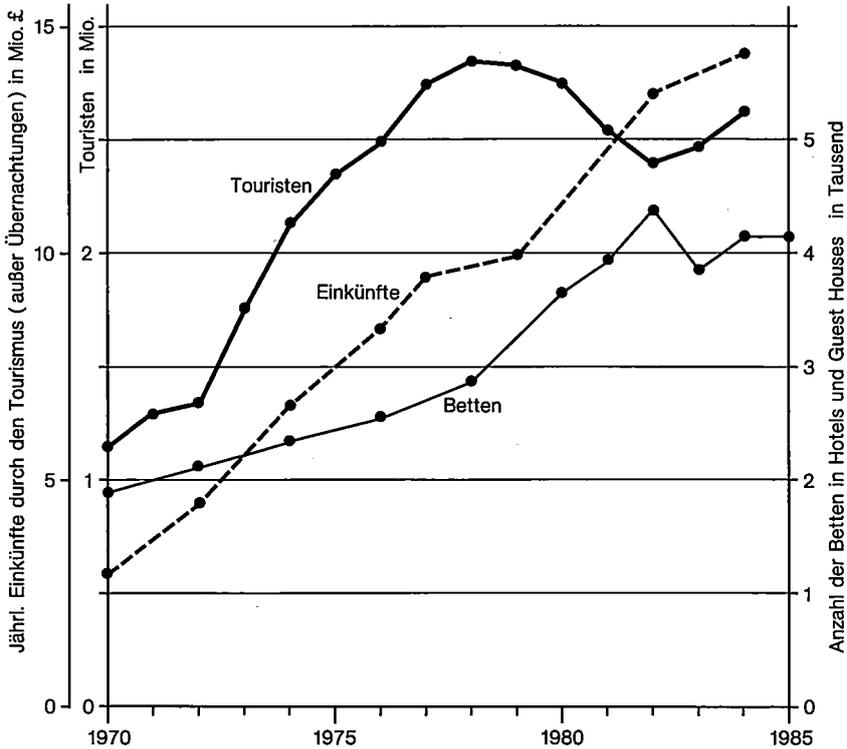
Die Bedeutung von York als Fremdenverkehrszentrum wurde einleitend bereits angedeutet (vgl. 1). Entsprechend dem starken Anstieg der Besucherzahlen in der jüngeren Vergangenheit hat sich auch die Bettenkapazität der Hotels und sonstigen Übernachtungsstätten in der Stadt erheblich vergrößert (z. B. 1972: 2120; 1979: 3118; 1984: 4162 Fremdenbetten in Hotels und Gästehäusern, vgl. Abb. 6; Münster hatte im Jahre 1979 lediglich 1856 Fremdenbetten). Für 1985/86 z. B. wurde die Zahl der Besucher mit Übernachtungen (Staying Visitors) auf knapp 316000 geschätzt; davon waren rd. ein Drittel Ausländer (nach York Department of Tourism 1986). Die Stadt verfügt über zwei Viersterne-Hotels mit jeweils über 100 Betten und vier Dreisterne-Hotels, so daß auch gehobenen Ansprüchen Rechnung getragen werden kann. Die Gesamtzahl der als Hotels und Guest Houses geführten Übernachtungsstätten betrug 1985 insgesamt 160, die Anzahl sämtlicher Übernachtungsmöglichkeiten (einschl. „Bed and Breakfast“, Jugendherbergen etc.) 207 (vgl. im einzelnen: Tourist Information Centre (Hg.): York. Where to Stay 1986, mit Übersichtskarte). Hinsichtlich der räumlichen Verteilung der Übernachtungsstätten bestehen mehrere ausgeprägte Schwerpunkte oder Standortagglomerationen. So existieren Standorthäufungen in der südlichen Altstadt sowie in dem nach Süden an den historischen Stadtkern angrenzenden Stadtgebiet, die relativ bahnhofsnahe gelegen sind, sowie vor allem nordwestlich der Altstadt im Stadtteil Clifton beiderseits der Ausfallstraße Bootham-Clifton, d. h. unweit der Kathedrale.

Zu den Hauptattraktionen für den Fremdenverkehr (Tab. 2) zählen außer dem Yorker Münster, das mit schätzungsweise mehr als 2,5 Mill. Besuchern jährlich von herausragender Bedeutung ist, und dem übrigen historischen Stadtbild insbesondere eine Reihe von Museen, von denen das Eisenbahnmuseum, das sog. National Railway Museum (Ziff. 3a), am stärksten frequentiert ist. Es wurde bereits im Jahre 1927 als erstes nationales Museum außerhalb Lon-

dons gegründet und 1975 durch die Eröffnung eines neuen großen Museumsgebäudes erweitert. Das Museum enthält wertvolle Sammlungen aus der Eisenbahngeschichte. Die Besucherzahlen sind sehr hoch: z. B. 1976, d. h. ein Jahr nach Eröffnung des neuen Gebäudekomplexes, 1,8 Millionen Besucher und 1985 auch noch mehr als 1 Million. An dritter Stelle folgte 1985 das neue Wikingermuseum Jorvik Viking Centre (Ziff. 17, s. auch unter 3.3), das bis Juli 1986, gut zwei Jahre nach seiner Eröffnung, bereits 2 Millionen Besucher zählte. Von erheblicher Bedeutung ist auch das sog. Castle Folk Museum (Ziff. 14c), das in seiner Art ebenfalls einmalig in England ist.

Dieses Volkskundemuseum enthält u.a. die Nachbildung einer Yorkshire-Geschäftsstraße aus dem vergangenen Jahrhundert sowie wertvolle Sammlungen lokaler Antiquitäten, Handwerksgegenstände etc. Die Besucherzahlen sind zwar nicht so hoch wie diejenigen des Eisenbahnmuseums, mit rd. 670000 z. B. im Jahre 1985 jedoch sehr beachtlich. Hinzu kommen u.a. ein Museum zur Stadtgeschichte (The York Story: York's Heritage Centre, Ziff. 18), das 1975 in der Castlegate in einem mittelalterlichen Gebäude und in der früheren Kirche St. Mary (11. Jh.) eingerichtet wurde, eine Kunstgalerie, die City Art Gallery (Ziff. 33), die zu den bedeutendsten Gemäldesammlungen in Nordengland zählt, und die daran angrenzenden sog. Museumsgärten, die Museums Gardens (Ziff. 31), mit Botanischem Garten im Bereich der Ruinen des ehemaligen Klosters St. Marien und dem im 19. Jh. gegründeten Yorkshire Museum mit großen Sammlungen aus den Bereichen der Archäologie, Natur, Geologie etc. (Ziff. 29). Außerdem bestehen zahlreiche weitere Besichtigungsmöglichkeiten, z. B. die Merchant Adventurer's Hall, das St. William's College und nicht zuletzt das Königliche Theater als wichtige kulturelle Einrichtung.

Die Schätzungen bezüglich der Einkünfte durch den Tourismus (ohne Übernachtungen) beliefen sich in York im Jahre 1970 auf rd. £ 2,845 Mill. und im Jahre 1984 schon auf £ 14,4 Mill. = rd. 55 Mill. DM (vgl. Abb. 6); die Gesamteinnahmen durch den Tourismus wurden vom York Department of Tourism 1984 auf £ 42



Lt. Angaben (bezüglich der Anzahl der Touristen und der Einkünfte lediglich Schätzungen) des York Department of Tourism 1984/86

Abb. 6: York: Touristenzahl, Einkünfte durch den Tourismus und Bettenzahl in Hotels und Guest Houses 1970–1984/85

Tabelle 2 Besucher von Museen und anderen Attraktionen 1985/86¹

Einrichtung	Besucher
York Minster	rd. 2.700.000
National Railway Museum	1.010.000
Jorvik Viking Centre	893.415
Castle Museum	669.284
York Story (Heritage Centre)	199.050
Friargate Wax Museum	165.000
Yorkshire Museum	146.486
Cliffords Tower	139.222
Treasurer's House	64.000
Art Gallery	50.229
Fairfax House	36.000
Merchant Adventurer's Hall	20.411

1) Die Zahlen beziehen sich z.T. auf das Jahr 1985, z.T. auf das Geschäftsjahr 1985/86 (April 1985 – März 1986).
Quelle: York Department of Tourism

Mill. pro Jahr geschätzt. Von dem Tourismus profitieren in der Stadt zwischen 2500 und 3500 Beschäftigte in Hotels, Touristenläden etc. (nach PEARSON 1979), direkt und indirekt sogar insgesamt 7000 Beschäftigte (nach York Department of Tourism 1984; vgl. auch 5.4).

Im Zusammenhang mit dem erheblichen Besucherstrom steht auch die qualitativ bedeutende Geschäftsausstattung der Altstadtstraßen, die weit oberhalb des Niveaus in Städten vergleichbarer Größenordnung in Großbritannien liegt. Der hohe Anteil spezialisierter Läden und die insgesamt sehr attraktive „Einkaufsatmosphäre“ in der Altstadt, die mit derjenigen Münsters sehr gut vergleichbar ist, bedingen, daß das Einkaufshinterland der Stadt, vor allem be-

züglich der non-food-, d.h. Nicht-Lebensmittel-Artikel recht groß ist. Die Größe der Einwohnerzahl des Einkaufshinterlandes für das non-food shopping in York wurde für das Jahr 1979 auf rd. 206000 (ohne Touristen) geschätzt (PEARSON 1979); das ist mehr als das Doppelte der Einwohnerzahl Yorks. Dabei ist jedoch zu beachten, daß das Hinterland von York ganz überwiegend ländlich geprägt ist und nur Dörfer oder Kleinstädte, d. h. eine relativ geringe Bevölkerungsdichte, aufweist. Hinzu kommt, daß das Einzugsgebiet der Stadt im Westen durch die stark konkurrierende Großstadt Leeds und andere Industriestädte (z. B. Harrogate), die nur ca. 40 km entfernt gelegen sind, beträchtlich eingeschränkt wird. Trotz dieser Konkurrenz hat sich die Geschäftsfläche im Stadtzentrum von York im letzten Jahrzehnt doch noch beträchtlich vergrößert und befindet sich z. T. im weiteren Ausbau (vgl. 5.1).

Der in der Stadt insgesamt stark angestiegene Fremdenverkehr bringt selbstverständlich auch Probleme mit sich, von denen in den Sommermonaten die Überlastung des Straßennetzes in der Innenstadt, aber auch die Problematik des ruhenden Verkehrs (vgl. 5.2) wohl die augenfälligsten sind.

5. Aktuelle Planungsprobleme

Die Planungsprobleme der jüngeren Vergangenheit, der Gegenwart und auch der näheren Zukunft beruhen in York wohl vor allem auf

- dem bedeutenden historischen Erbe der Stadtgestalt, vor allem der Altstadt, die nur mit großem Aufwand erhalten werden kann und teilweise auch saniert werden muß(te);
- der stark angestiegenen Motorisierung und Verkehrsbelastung; letztere ist insbesondere durch das überkommene historische Straßennetz und die Zunahme des Fremden- und Einkaufsverkehrs mitbedingt;
- der Fixierung der Stadtgrenzen in der Nachkriegszeit (fehlende Eingemeindungen), selbst während der letzten kommunalen Neugliederung im Jahre 1974 (vgl. auch 2.), und

- den negativen Auswirkungen der allgemeinen wirtschaftlichen Probleme in Großbritannien, die sich in York in den letzten Jahren durch einen erheblichen Anstieg der Arbeitslosigkeit bemerkbar gemacht haben.

5.1 Stadterhaltung und Stadtsanierung

In britischen Städten, vor allem in den Industrie(groß)städten, wurde teilweise schon vor dem Zweiten Weltkrieg, größtenteils jedoch in der ersten Nachkriegszeit mit umfassenden Stadterneuerungsmaßnahmen begonnen, die zunächst überwiegend als Flächensanierungen in den ältesten Teilen der Wohngebiete des 19. Jhs. durchgeführt wurden (vgl. LEISTER 1970, HEINEBERG 1983, S. 186ff). Mitte der 1960er Jahre begann in der britischen Stadterneuerungspolitik jedoch ein Umdenken: Die Stadterneuerung beschränkte sich mehr und mehr auf die *Renovierung* der älteren, meist spätviktorianischen Wohngebäude, die mittels öffentlicher Beratung sowie staatlicher Zuschüsse und Beihilfen erheblich unterstützt wurde. Hinzu kamen in jüngerer Zeit Umweltverbesserungen in den älteren Wohnvierteln (z. B. das Pflanzen von Straßenbäumen, Verkehrsberuhigung) – Entwicklungen, die in deutschen Städten ebenfalls von Bedeutung sind. Zur Durchführung dieser Erneuerungsmaßnahmen (sog. Rehabilitation) konnten seit 1969 sog. General Improvement Areas und ab 1974 sog. Housing Action Areas seitens der Stadtplanung ausgewiesen werden.

Außerdem wurde in Großbritannien ab den 50er Jahren auf der Grundlage einer neuen *Denkmalschutzgesetzgebung*, des Historic Buildings and Ancient Monuments Act von 1953, mit der staatlich geförderten Erhaltung wertvoller historischer Gebäude begonnen. Im Jahre 1967 folgte sodann ein wichtiges Gesetz (Civic Amenities Act), das erstmals die Ausweisung sog. *Erhaltungsgebiete*, Conservation Areas, anstelle einzelner erhaltenswerter Gebäude erlaubte. In Großbritannien werden seit 1972 Gebäude von besonderem architektonischen oder historischen Wert in Listen festgehalten (sog. listed buildings). Im Jahre 1974 wurden die Erhaltungsmaßnahmen gesetzlich noch verschärft: Die Bestimmung und Abgrenzung von Erhaltungs-

gebieten wurde für die Gemeinden verpflichtend.

Da nun York – anders als diejenigen britischen Industriestädte, deren Wachstum sehr stark durch die Industrielle Revolution bedingt war – in der ersten Nachkriegszeit über keine größeren Wohnnotstandsgebiete mit sehr alter Bausubstanz sowie mit schlechten sanitären und hygienischen Bedingungen verfügte, haben hier die sonst in vielen britischen Städten angewandten umfassenden Flächensanierungen in Wohngebieten keine Anwendung gefunden. Es wurden in den 50er und 60er Jahren in der Nähe des Stadtzentrums lediglich wenige kleinräumige Totalsanierungen, sog. Redevelopments, durchgeführt und in den 70er Jahren einige sog. General Improvement Areas (zwecks Wohnmodernisierung) in einigen stadtzentrumnahen Gebieten mit Reihenhausbauung ausgewiesen. Unter diesem Konzept der Wohngebietserneuerung haben sich z. B. die Verbesserungsmaßnahmen im unmittelbar südlich der Altstadt gelegenen Stadtteil Clementhorpe, einem viktorianischen Reihenhaushausviertel mit Arbeiterbevölkerung, als sehr erfolgreich erwiesen (PEARSON 1984, S. 6f.).

Von großer Bedeutung waren in York bislang jedoch noch andere Maßnahmen der Stadterhaltung. Bereits im Jahre 1968, d. h. ein Jahr nach Erlass des wichtigen Stadterhaltungsgesetzes von 1967, wurde ein sog. Conservation Report (Stadterhaltungsbericht) der Stadt York veröffentlicht, zu dessen Hauptzielen u. a. die Erhaltung und Ausweitung der Wohnnutzung im Altstadtkern gehörte. Hinzu kam, daß im Jahre 1969 eine bedeutende, umfassende Studie von Lord ESHER zur Stadterhaltung von York mit weitreichenden und detaillierten Vorschlägen zur Stadtgestaltung erschien. Wenngleich viele der speziellen Maßnahmenempfehlungen von dem Rat der Stadt nicht akzeptiert wurden, so haben doch wichtige Grundsätze des „Esher Report“ die Stadterneuerungs- bzw. Stadterhaltungspolitik von York bis zur Gegenwart erheblich mitbestimmt (PEARSON 1984, S. 5). Zu diesen Planungsgrundsätzen zählen u. a. die Erhaltung des Stadtkerns als konkurrenzfähiges kommerzielles Zentrum, zugleich aber auch als Wohngebiet für die unterschiedlichsten Bevölkerungsgruppen

(einschließlich älterer Bewohner und Familien). Um die Attraktivität der Altstadt für derartige Funktionen zu steigern, sollten weitreichende Umweltverbesserungsmaßnahmen wie Aufhebung des baulichen Verfalls, Lärmbeseitigung etc. durchgeführt und Nutzungen, die mit den genannten Funktionen in Konflikt stehen, beseitigt werden. Als wichtig wurde vor allem auch die Bewahrung des historischen Charakters von York angesehen; daher sollten neue Gebäude innerhalb der alten Stadtmauern nur mit höchstem architektonischen Standard errichtet werden.

Vor allem im östlichen Teil der Altstadt verursachten industrielle und kommerzielle Nutzungen Probleme, da die Gebäudesubstanz im Verfall begriffen („run-down buildings“), die Betriebe z. T. zu groß und das historische Straßennetz für den Lastwagenverkehr ungeeignet waren. Derartige Nutzungen sind bereits großenteils verschwunden. Die Stadt hat sich erfolgreich um Verlagerungen der Betriebe und um die Neuerrichtung von Wohngebäuden, insbesondere für alte Menschen und Behinderte, bemüht. Die neue Bebauung im Ostteil der Altstadt beiderseits des östlichen Abschnittes von Walmgate (Ziff. 14a), die sich architektonisch z. T. gut in die ältere Bausubstanz einfügt, wurde von Wohnungsbaugesellschaften durchgeführt.

Ein bedeutendes Stadterneuerungsprojekt innerhalb des zentral gelegenen Stadterhaltungsgebietes „Central Historic Core“, das außer der Altstadt auch noch einige angrenzende Stadtviertel im Norden und Süden einschließt (vgl. Abb. 7), wurde ab ca. 1982 in die konkrete Planung aufgenommen. Ein unmittelbar östlich an den Kathedralenbezirk anschließender Teil der Altstadt, genannt Aldwark (Ziff. 7b), der durch eine gewerbliche Nutzung (einschließlich Lagerhäusern) mit erheblichen Verfallserscheinungen gekennzeichnet war, wurde – nachdem die Stadt zuvor mit staatlichen „Conservation“-Beihilfen den Grundbesitz erworben hatte – an private Investoren zwecks Neuerrichtung von rd. 240 Wohneinheiten in attraktiver (Reihenhaus-)Bebauung veräußert. Die auf Lord ESHER zurückreichende Planung war Ende 1985 bereits in Teilen realisiert und hat diesem historisch tradierten Bereich der Alt-

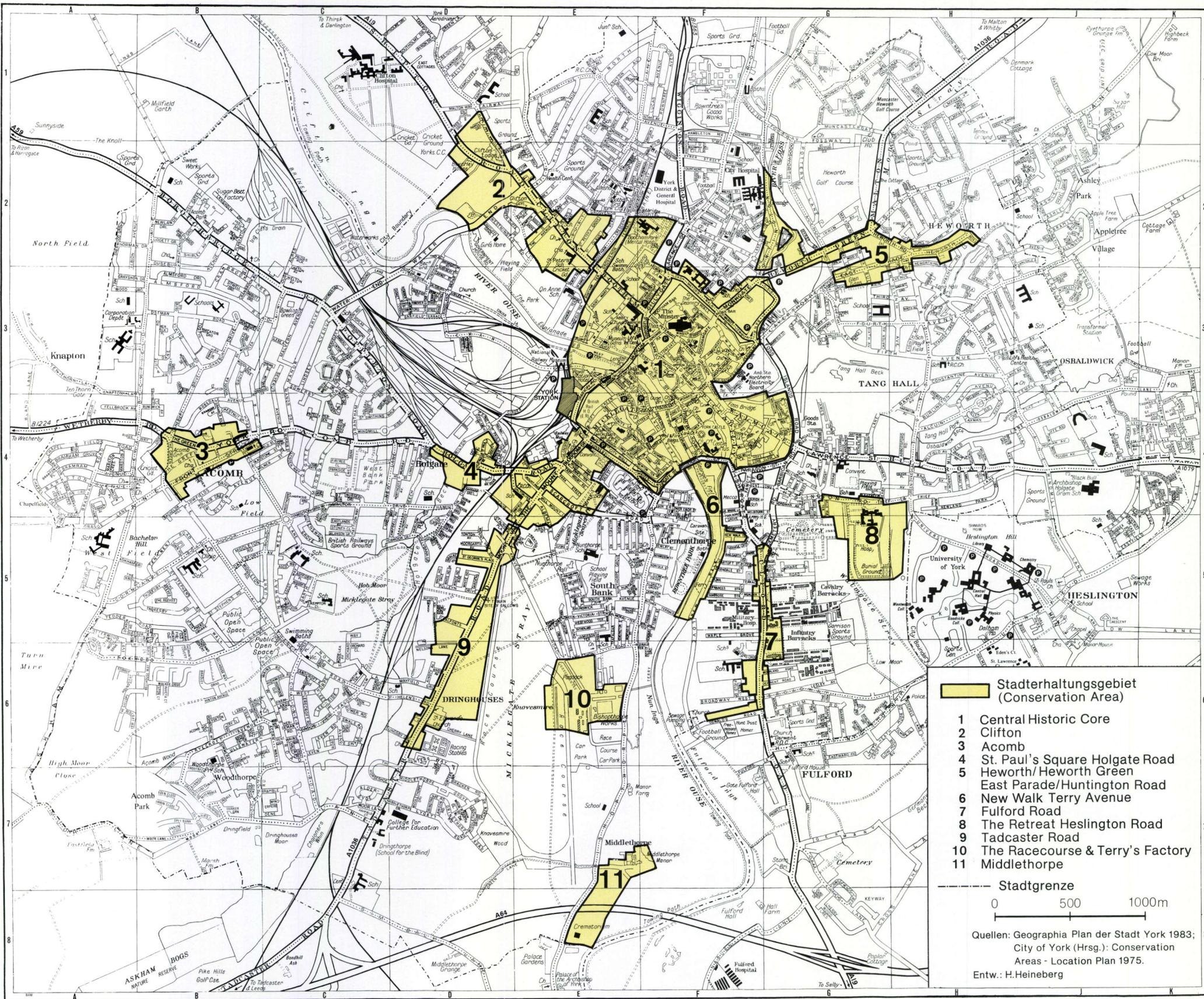


Abb. 7: York: Stadterhaltungsgebiete

stadt (Besiedlung seit der römischen Zeit) einen völlig neuen, ansprechenden Charakter gegeben. Ein weiterer wichtiger Stadterneuerungsbereich innerhalb des „Central Historic Core“-Stadterhaltungsgebietes besteht im nördlich angrenzenden, jenseits der Stadtmauer gelegenen Stadtteil Monkgate im Bereich eines ehemaligen viktorianischen Krankenhauses (PEARSON 1984, S. 8 f.).

Nach Erlass des Stadterhaltungsgesetzes von 1967 wurden noch zehn weitere Erhaltungsgebiete (= Conservation Areas) außerhalb des Stadtkerns bestimmt und abgegrenzt, von denen einige alte dörfliche Kerne einschließen (z. B. Acomb im Westen oder Middlethorpe im Süden, vgl. Abb. 7).

Seit 1971 wurden insgesamt rd. 1500 architektonisch oder historisch wertvolle Gebäude „aufgelistet“: Für die Reparatur bzw. Renovierung historischer Gebäude stehen Beihilfen in Höhe von 50 % der Kosten aus öffentlichen Mitteln (Grafenschaft, Stadt, Regierung) zur Verfügung. Die jährlichen Gesamtmittel sind jedoch nicht sehr hoch (z. B. 1978/79 rd. £ 70000), so daß das Ausmaß der Renovierungsmaßnahmen dadurch erheblich eingeschränkt ist. Hinzu kommen aber auch noch Stadterhaltungsbeihilfen der Regierung (Conservation Grants) für Verbesserungsmaßnahmen in herausragenden Erhaltungsgebieten, wie es in York das zentral gelegene Conservation Area ist. Die Mittel werden z. B. für Straßenspflasterungen, für neue Beleuchtungseinrichtungen oder Gebäudereinigungen verwendet. Die insgesamt aber doch recht beschränkten Finanzen (vor allem in den vergangenen fünf Jahren) waren ein Grund dafür, daß bislang nur wenige Fußgängerstraßen ausgewiesen und zudem bisher aus finanziellen Gründen – mit Ausnahme von Stonegate im Jahre 1975 – noch nicht neu gepflastert werden konnten (vgl. auch 5.2).

Die Planungsmaßnahmen im Altstadtkern beschränkten sich bis heute aber nicht auf die Erhaltung alter Gebäude und die Neuerichtung von Wohnhäusern, sondern schlossen auch die Ausweitung von (attraktiven) Einzelhandelsnutzungen ein. So wurde zwischen den Straßen Stonegate und Blake Street – und zwar auf dem Gelände einer ungenutzten ehemaligen Autorepara-

turwerkstätte, das ab 1972 zunächst für die Errichtung eines Warenhauses vorgesehen war – im Jahre 1981 ein neues kleines Einkaufszentrum, bestehend aus zwei Passagen mit 18 Ladeneinheiten, eröffnet. Diese sog. Stonegate Arcade (Ziff. 24) erwies sich zwar als architektonisch interessant, jedoch geschäftlich weniger erfolgreich, was nicht zuletzt aus baulichen Mängeln resultiert (zu schmale Zugänge, zu geringe Schaufensterflächen etc.). Im Oktober 1986 wurden seitens des privaten Betreibers Planungen zum Umbau und zur Umnutzung dieses Zentrums angekündigt (nach Yorkshire Evening Press v. 15. 10. und 17. 10. 1986).

In den letzten Jahren wurde in der Altstadt auch ein größeres, städtebaulich integriertes Shopping-Center-Projekt mit der Bezeichnung Coppergate (Ziff. 17) geplant und mit einer Gesamtinvestition von £ 12 Mio. auch realisiert (Eröffnung 1984). Es weist gewisse Ähnlichkeiten mit dem Aegidiimarkt in Münster auf, unterscheidet sich jedoch bezüglich einiger Grundsätze deutlich von diesem. Das Gelände war ursprünglich Standort einer Süßwarenfabrik, die verlagert wurde. Das verwahrloste Grundstück, das zwischen dem Volkskundemuseum und dem traditionellen Hauptgeschäftsbereich liegt und sich zudem in der Hand der Stadt befand, bot sich für eine räumliche Ausweitung der Einzelhandelsnutzung, die Errichtung eines Parkhauses und – nach erfolgreichen Ausgrabungen ab 1976 (vgl. 3.3) – auch für den Bau eines Wikingermuseums unter den Ladeneinheiten an. Wie beim Aegidiimarkt wurden die Einzelhandelsgeschäfte um einen offenen Innenhof geplant; für die oberen Geschosse wurde Wohnnutzung (19 Wohneinheiten) vorgesehen. Im Gegensatz zum Aegidiimarkt wurden jedoch zwei große Einzelhandelseinrichtungen als Magnetbetriebe und zusätzlich 22 kleinere Ladeneinheiten, zwei oberirdische Parkdecks mit 300 PKW-Einstellplätzen und eine gute Einfügung des Gesamtkomplexes in die Dachlandschaft der Altstadt eingeplant. Im Oktober 1984 war bereits ein C & A-Kaufhaus als einer der beiden Hauptbetriebe in Funktion, im November 1984 wurde ein großes Mode- und Spielzeuggeschäft in drei Geschossen eröffnet. Als besonderer Magnet erwies sich das Jorvic Viking Centre unterhalb der Ein-

kaufsebene.

Probleme bereitet im Altstadtkern insbesondere noch die Nutzung bestimmter historischer Gebäude. Dies gilt z. B. für einige der zahlreichen alten Kirchen, soweit sie nicht mehr für Gottesdienste gebraucht werden. In den meisten Fällen haben sich jedoch Alternativnutzungen finden lassen: z. B. Kunstausstellungen, Kommunikationszentrum für ältere Leute, Museum der Architekturgeschichte Yorks. Andere Probleme bestehen in der Nutzung alter Lagerhäuser oder auch etwa der Obergeschosse historischer Gebäude in den Geschäftsstraßen.

5.2 Verkehrsprobleme

Die Verkehrsprobleme, vor allem während der Haupttouristensaison, sind landesweit bekannt („an awful traffic in York!“). Diese ergeben sich außer der stark angestiegenen allgemeinen Motorisierung und der erheblich angewachsenen Zahl der Yorkbesucher sowie dem überkommenen Straßennetz auch aus der Problematik des starken Durchgangsverkehrs. Außerhalb des Altstadtkerns gibt es in York nämlich nur eine einzige Brücke über den River Ouse, innerhalb des Stadtkerns jedoch drei. Eine weitere Brücke liegt jenseits der Stadtgrenzen. In den 60er Jahren war ein leistungsfähiger innerer Verkehrsring (= Inner Ring Road) geplant, der außen an den historischen Befestigungsanlagen entlang führen sollte. Dieser wurde nicht vollendet, da die Stadt sich in den 70er Jahren für die Errichtung eines äußeren Verkehrsringes (= Outer Ring Road) entschied. Dieser war jedoch bislang – wie in Münster – nur als Halbring im Osten (= Outer By-Pass) verwirklicht (1976), wenngleich damit eine wichtige Verbindung zwischen dem Industriegebiet um Leeds und der Nordseeküste (Scarborough) geschaffen und eine erhebliche Verkehrsentlastung der Yorker Innenstadt bewirkt wurde. Mit dem ab 1978 geplanten Bau der zweiten Hälfte der Outer Ring Road im Norden und Westen der Stadt wurde 1985 begonnen. Bis zu ihrer Fertigstellung (ca. Oktober 1987) wird noch ein erheblicher Teil des starken Durchgangsverkehrs die Innenstadt belasten.

Wie in Münster, so stellte auch in dem stark

historisch geprägten Straßennetz der Altstadt die Einführung von Fußgängerzonen ein besonderes Planungsproblem dar, das erst jüngst – nach Beschluß des Stadtrates im Herbst 1986 hinsichtlich der erheblichen Ausweitung der bestehenden Fußgängerstraßen – zu außerordentlich heftiger Diskussion und massiver Opposition in der Bürgerschaft Yorks geführt hat. Seit Umwidmung und Ausbau der Straße Stonegate zur Fußgängerzone 1971 mit zeitlich beschränktem (Zulieferer-)Verkehr war bis zur Gegenwart eine flächenhaft zusammenhängende Erweiterung des „fußläufigen Bereichs“ in der Altstadt nicht zustande gekommen, wenngleich nach und nach eine Reihe weiterer Straßen – ähnlich wie Stonegate – zu sog. „Access Only Streets“ mit zeitlich eingeschränktem Fahrverkehr umgewidmet, allerdings nicht neu gepflastert oder „möbliert“ wurden (z. B. Coney Street, Petergate, Shambles; vgl. Abb. 8).

Die jüngsten umfassenden Planungsvorstellungen zur Einführung der „Fußläufigkeit“ (Pedestrianisation) im gesamten Geschäftskern der Altstadt sollen ab Mai 1987 – beginnend mit der Neupflasterung von Coney Street, Spurriergate, Teasegate und Market Street – innerhalb von vier Jahren realisiert werden (lt. Mitteilung von Eric PEARSON, City Planning Officer, vom 18. 3. 1987).

Als großes Problem ist – wie in Münster – auch der ruhende Verkehr in der Altstadt anzusehen. Ende der 70er Jahre wurden in der Nähe des Stadtzentrums zusätzlich 1100 Parkplätze für Touristen, Tagespendler und andere Besucher ausgewiesen, so daß heute rd. 4700 Parkplätze zur Verfügung stehen. Der Bau von Parkgaragen in den architektonisch wertvollsten Teilen und in den Hauptgeschäftsstraßen wurde vom Stadtrat nicht gestattet bzw. war aus finanziellen Gründen auch nicht realisierbar. Die Frage der zukünftigen Parkraumpolitik ist offenbar noch nicht ganz geklärt. Die Einführung eines sog. Park-and-Ride-Systems im Sommer 1984, d. h. die Nutzung des Parkplatzes vor dem York Racecourse im Süden mit regelmäßigem Busverkehr von dort zum Stadtzentrum, war nur teilweise erfolgreich; allerdings wurde in der Vorweihnachtszeit 1984 bereits mit der Erprobung anderer Einrichtungen für den Park-and-Ride-Verkehr im Südosten und Nord-

westen der Stadt begonnen. Es bestehen auch neuere Planungsvorstellungen für die Anbindung peripher gelegener Park-and-Ride-Plätze an die Altstadt mittels unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Schiff).

5.3 Die Problematik der Fixierung der Stadtgrenzen in der Nachkriegszeit

York hat – im Gegensatz zu Münster – in der Nachkriegszeit keine Veränderungen bzw. Ausweitungen seiner Stadtgrenzen erfahren (vgl. 2.). Das hat u. a. zur Folge, daß für großflächige Bauentwicklungen innerhalb der Stadt kaum noch Raum zur Verfügung steht, zumal ein erheblicher Teil der noch verbliebenen landwirtschaftlichen Flächen nur unter größerem Kostenaufwand bebaut werden könnte, da es sich um ein feuchtes Flußmarschengebiet beiderseits des River Ouse handelt.

Die Bauflächenbegrenzung wurde offenbar bereits in den 60er Jahren deutlich, als York endlich eine neue Universität erhielt. Frühere Bemühungen der Stadt um einen Universitätsstandort, z. B. bereits in den 40er Jahren des 17. Jhs., waren bis dahin erfolglos geblieben. Die Entwicklung der 1963 eröffneten Universität begann zunächst in älteren Gebäuden innerhalb der Altstadt (u. a. im „The King's Manor, Ziff. 28, vgl. 3.5); der Hauptteil entstand jedoch Ende der 60er Jahre als Campus-Universität auf dem Gelände der sog. Heslington Hall (Großgrundbesitz von 185 acres = 74 ha) südöstlich der Stadt, d. h. außerhalb der Stadtgrenze (vgl. Abb. 7). Die Gebäude wurden überwiegend in Fertigbauweise um einen künstlich aufgestauten See errichtet. Der Reiz des Universitätsgeländes besteht jedoch nicht in der nüchternen Zweckarchitektur der Einzelbauten, sondern in deren gelungener landschaftlicher Einbindung, die für viele neue Universitäten in Großbritannien charakteristisch ist. Die Yorker Universität ist lagemäßig, mit ihren lediglich rd. 3650 Studenten und 1645 Beschäftigten größtmäßig und auch im Fächerangebot mit der Universität in Münster nicht zu vergleichen.

Eine zweite bedeutende flächenextensive Baumaßnahme außerhalb der Stadtgrenzen besteht in dem gegenwärtigen Ausbau eines

neuen großen Wohn- und Gewerbegebietes im Bereich eines früheren Flughafengeländes bei Clifton, dem sog. Clifton Common. Es handelt sich um das derzeitige Hauptwachstumsgebiet (Major Growth Area) innerhalb der gesamten Grafschaft North Yorkshire, dessen Fläche sich auch im Besitz der Grafschaftsverwaltung befindet. Das Gelände soll durch den Bau der zweiten Hälfte der Outer Ring Road (vgl. 5.2) verkehrsmäßig optimal angebunden werden. Der Grafschaftsrat und die Stadt York hoffen, daß sich im Clifton Common neuere Wachstumsindustrien (vor allem high technology industries, z. B. aus dem Bereich der Elektronik) ansiedeln werden. Ein Problem besteht darin, daß es für Industrieansiedlungen in derartigen „normalen“ Gewerbegebieten keine Zuschüsse seitens der britischen Zentralregierung gibt. Der Stadtrat von York und der Grafschaftsrat von North Yorkshire haben daher ein eigenes Zuschußsystem für die Ansiedlung kleiner Betriebe entwickelt. Das positive Image der Stadt York kann für Neuansiedlungen im Clifton Common von Bedeutung sein. Die Notwendigkeit des Ausbaus von Clifton Common ist vor allem im Zusammenhang mit dem starken Anstieg der Arbeitslosigkeit zu sehen.

5.4 Beschäftigtenstruktur und Arbeitslosigkeit

Die Arbeitslosenraten sind in Großbritannien seit der 2. Hälfte der 70er Jahre, vor allem seit 1979, außerordentlich stark angewachsen, dabei im nördlichen England insgesamt überdurchschnittlich hoch (vgl. HEINEBERG 1985 b). Zwar lagen die Prozentwerte der Arbeitslosigkeit in York und auch in der Grafschaft North Yorkshire in den letzten Jahren glücklicherweise immer noch unterhalb derjenigen des Vereinigten Königreichs insgesamt oder auch der größeren Region Yorkshire und Humberside, jedoch stellt die starke Abhängigkeit der Stadt York von der Regionalverwaltung der Britischen Eisenbahn, dem Eisenbahnbau und alten Industrien (vor allem Süßwaren) eine Gefahr für die zukünftige Beschäftigtenentwicklung dar.

So ist etwa zwischen 1951 und 1981 die Gesamtzahl der Beschäftigten im gesamten

Verarbeitenden Gewerbe (manufacturing) in York von 20 240 auf 16 340, d. h. um absolut 3900 zurückgegangen (diese und die folgenden Beschäftigtenzahlen nach BARNETT 1984). Für diesen Beschäftigtenrückgang um rd. 19 %, der annähernd auch dem Durchschnitt von England und Wales (rd. 20 %) entspricht, waren vor allem die Arbeitsplatzverluste in der Nahrungsmittel-, Süßwaren- und Getränkeindustrie von 11 130 auf 9410 (– 15 %) und im Fahrzeugbau einschl. des Eisenbahnbaus von 4456 auf 2860 (– 36 %) verantwortlich. In den traditionellen Beschäftigungszweigen des Verarbeitenden Sektors ist für York mit weiterem Arbeitsplätzeabbau zu rechnen.

Der Gesamtbeschäftigtenzuwachs von 54 550 (1951) auf 60 110 (1981), d. h. um 5560 (+ 10 %), resultiert aus dem erheblichen Wachstum der Beschäftigung im Tertiären Sektor, dabei vor allem in den qualifizierteren Berufsgruppen. So wuchs z. B. die Beschäftigtenzahl der sog. professional und business services (einschl. Erziehungswesen, ärztliche Versorgung etc.) von 4110 (1951) auf 11 280 (1981) an, d. h. um 7170 (+ 174 %). Dieser relativ starke Anstieg lag dennoch erheblich unter dem entsprechenden Durchschnitt für England und Wales (+ 207 %). Der Beitrag des Tourismus zur Beschäftigung in York wurde von BARNETT (1984) auf nur rd. 7,5 % der Gesamtzahl der Beschäftigten, d. h. auf absolut rd. 4500 Ganz- und Teilzeitbeschäftigte, geschätzt, vom York Department of Tourism demgegenüber allerdings sogar auf insgesamt 7000 Beschäftigte (vgl. 4.). Zwar wird in Zukunft der Tertiäre Sektor wohl auch in York weiter anwachsen; jedoch bestehen für die Expansion oder Neuansiedlung von Betrieben des privatwirtschaftlichen Bürosektors offenbar nur verhältnismäßig geringe Chancen. Hier macht sich die relativ weit entfernte Lage Yorks zur Hauptstadtregion von Groß-London negativ bemerkbar.

Das jüngere erhebliche Anwachsen der Arbeitslosigkeit in York seit Ende der 70er Jahre ist alarmierend. So stieg die Arbeitslosigkeit Yorks und seines Pendlereinzugsbereichs (sog. York travel-to-work-area) etwa von rd. 4 % zu Beginn des Jahres

1980 auf rd. 10 % im Herbst 1986 (bei einem britischen Gesamtdurchschnitt von 11,5 % im Nov. 1986) an. Diese Werte täuschen allerdings darüber hinweg, daß der Arbeitslosenanteil der älteren Jugendlichen und jüngeren Erwachsenen (unter 25 Jahre) außerordentlich hoch ist; er betrug im Raum York im November 1986 41,5 % (lt. Yorkshire Evening Press v. 29. 11. 1986)!

6. Die touristische Bedeutung des Hinterlandes von York

Der Besuch der Stadt York lohnt nicht nur wegen des bedeutenden historischen Stadtbildes und der wichtigen kulturellen Einrichtungen. Reizvoll sind auch Ausflüge in das Hinterland der Stadt, dabei vor allem zu den beiden nicht sehr weit entfernt gelegenen „National Parks“: Yorkshire Dales im NW und North York Moors im NO (vgl. Abb. 2). In England und Wales wurden seit 1951 zehn landschaftlich besonders schöne Bergland- und Küstengebiete zu National Parks ernannt und anschließend mit Wanderwegen, Naturlehrpfaden, Park-, Camping-, Wohnwagenplätzen etc. ausgestattet (vgl. HEINEBERG 1983, S. 20 ff.). Diese Ausstattung ist insofern von großer Bedeutung, als der ländliche Raum in Großbritannien i. a. nicht so zugänglich ist und damit auch nicht so bequem zur Naherholung und vom Fremdenverkehr genutzt werden kann wie in Deutschland (es fehlen weitgehend Feld- und Wanderwege!).

Yorkshire Dales, mit 1761 km² der drittgrößte National Park, ist ein Teil der Pennines. Das durch mehrere weite, nach Osten geneigte Täler (Swaledale, Wensleydale, Nidderdale, Wharfedale) und deren Seitentäler gegliederte, dünnbesiedelte Berglandgebiet zeichnet sich insbesondere durch seine Kalkstein-Landschaftsszenerie aus. Der Park wurde 1954 u. a. deshalb ausgewiesen, um diesen – auch durch Kalkabbau genutzten – Landschaftstyp vor größeren Schäden zu schützen. Im Bereich des sog. Kohlenkalk aus dem unteren Karbon finden sich zahlreiche Karsterscheinungen (u. a. Kalkstein-Höhlen) und steil einfallende Felswände. Seit 1966 werden im Bereich der sog. Mühlstein-Sandstein-Schichten Aufforstungen vorgenommen. Die höheren Lagen sind heidebedecktes sog. Moorland – ein Landschaftstyp, der mit dem skandinavi-

schen Fjell vergleichbar ist. Die höchsten Erhebungen – das Trio Ingleborough, Wharfedale und Pen-y-Ghent – steigen bis auf knapp 700 m an. Das Gebiet der Yorkshire Dales eignet sich als Wander- und Klettergelände.

Die bereits 1952 als National Park ausgewiesenen North York Moors, mit 1432 km² viertgrößter Park von England und Wales, sind geologisch jünger als die Pennines. Sie bestehen aus mächtigen Kalksteinschichten des Jura, die im Osten mit bis über 200 m hohen Kliffs in die Nordsee abfallen und vor allem an der Nordwestflanke der North York Moors, in den Cleveland-Hills, markante Schichtstufen bilden. Auch dieser National Park wird durch mehrere landschaftlich reizvolle, z. T. mit Dörfern besiedelte Täler gegliedert (u. a. Eskdale, Farnedale, Bransdale). An der Nordseeküste sind einige alte Fischerdörfer, wie Staithes oder Robin Hood's Bay, aufgereiht. Größter Ort ist Whitby, an der Mündung des River Esk in die Nordsee gelegen (mit kleinem Fischerhafen), der vor allem im 18. Jh. von Bedeutung war. Die Stadt ist heute ein Touristenzentrum.

Für die Kulturlandschaftsentwicklung in den nordenglischen Berglandgebieten waren im Mittelalter vor allem die Klöster verantwortlich, deren Ruinen heute beliebte Touristenziele sind. Zu ihnen zählt im Bereich der North York Moors neben der 1539 zerstörten Whitby Abbey aus dem 13. Jh. vor allem auch die in frühenglischer Gotik errichtete ehemalige Zisterzienserabtei Rievaulx Abbey (1131) (vgl. Sir PEERS 1982). Eine kleine Erhebung östlich dieser Abtei ermöglicht einen guten Überblick über die Gesamtanlage. Nordwestlich von York – in Richtung der Yorkshire Dales zwischen Harrogate und dem beliebten Ferienort Ripon – liegt Fountains Abbey: Die inmitten eines Ziergartens mit Seen und Wasserfällen erhaltenen Reste der 1132 gegründeten ehemaligen Zisterzienserabtei zählen zu den größten und schönsten Kirchenruinen Großbritanniens.

Sehenswert sind im Hinterland von York neben zahlreichen weiteren Kloster- und Kirchenruinen auch eindrucksvolle Burgen, wie etwa die Reste der einst mächtigen, 1071 erbauten Normannenburg von

Richmond mit gut erhaltenem Burgturm, dem Keep, oder – näher zu York gelegen – das Helmsley Castle mit seinen eindrucksvollen Befestigungsanlagen. Von Bedeutung für den Tourismus ist des Weiteren eine Reihe von Herrenhäusern und Schlössern, die großenteils auch für die Öffentlichkeit zugänglich sind: z. B. Castle Howard nordöstlich von York, einer der schönsten Paläste Großbritanniens aus dem 17./18. Jh. (ab 1664 errichtet) inmitten weitläufiger Park- und Gartenanlagen, oder westlich von York bzw. nördlich von Leeds Harewood House (1759 – 1771 errichtet), ebenfalls umgeben von einer im 18. Jh. angelegten Parklandschaft (zur englischen Park-Landschaftsgestaltung vgl. allgemeiner HEINEBERG 1983, S. 87 ff.).

Besonders sehenswert sind aber auch zahlreiche historisch geprägte kleinere Städte und andere Ausflugsorte (vgl. dazu im einzelnen den informativen Führer der Automobile Association: Book of British Towns), die von York aus bequem durch Tagesausflüge erreicht werden können. Als drei Beispiele seien genannt:

- Beverley (rd. 17 000 EW), nördlich von Kingston upon Hull, eine historische Marktstadt mit einem erhaltenen Stadttor (North Bar) sowie zwei bedeutenden Kirchenbauten, von denen die gotische Kathedrale Beverley Minster (hauptsächlich 13./14. Jh.) zu den größten und schönsten Kirchen in ganz England zählt;
- Scarborough (rd. 43 300 EW), an zwei großen Buchten der Nordseeküste und am Ostrand der North York Moors gelegen, gehört zu den beliebtesten und daher in den Sommermonaten stark überlaufenen Seebädern Großbritanniens bzw. zu den größten der englischen Ostküste. Scarborough verfügt nicht nur über zwei schöne Sandstrände (North Sands und South Sands), sondern auch über andere ausgezeichnete touristische Einrichtungen wie mehrere Theater, Museen, zahlreiche Sportanlagen für Cricket, Golf etc. oder etwa auch Parks und Gärten.
- Harrogate (rd. 65 000 EW), westlich von York in Richtung der Yorkshire Dales gelegen, hat sich aufgrund seiner zahl-

reichen, verschiedenartigen Mineral-Heilquellen seit dem 19. Jh. zu einem der bedeutendsten Kur- und Ferienorte im nördlichen England entwickelt. Der „Königliche Kursaal“ oder „Royal Pump Room“ von 1804, die „Royal Baths“ von 1897, die „Royal Hall“ von 1903 (wichtigstes Unterhaltungs- und Konferenzzentrum von Harrogate), mehrere Theater, Konzert- und Ballsäle sowie Park- und Gartenanlagen mit Quellen bilden wichtige Anziehungspunkte für den Kurbetrieb und Fremdenverkehr.

7. Ausblick

Dieser Beitrag sollte u. a. aufzeigen, daß ein Besuch der Stadt York und ihres Hinterlandes es ermöglicht, wesentliche Merkmale der Stadtentwicklung, aber auch der Landeskultur in Großbritannien kennenzulernen. Es wurde jedoch Wert darauf gelegt, nicht nur auf wichtige der zahlreichen Sehenswürdigkeiten hinzuweisen und diese in die Stadt- und Landesgeschichte einzuordnen, sondern auch einige der aktuellen Probleme der Stadtplanung und wirtschaftlichen Entwicklung in York aufzuzeigen.

Städtepartnerschaften – wie die zwischen York und Münster – dürfen sich nicht auf das Austauschen von Höflichkeiten im Rahmen offizieller Besuche zwischen den jeweiligen Stadtvertretern oder auf bloße Besichtigungsfahrten unterschiedlichster Besuchergruppen beschränken – so wichtig diese zum gegenseitigen Kennenlernen auch sind. Städtepartnerschaften ermöglichen es darüber hinaus, zu einem tieferen Verständnis in den Bereichen der Kultur, Geschichte und – nicht zuletzt auch – der Geographie beider Städte sowie der beiden Staaten beizutragen, so wie es ja bereits im Rahmen des Schüleraustausches in vielfältiger Weise angestrebt wird (vgl. dazu den eindrucksvollen, von Schülern und Lehrern verfaßten Band über York, hrsg. von SCHWARZ 1985).

8. Zusammenfassung

York ist nicht nur eine der schönsten, sondern zugleich auch eine der traditionsreichsten Städte Großbritanniens. Ziel dieses Beitrags ist es, mittels der historisch-genetischen Betrachtungsweise ein Verständnis für die heutige räumliche oder geogra-

phische Struktur der Stadt sowie für deren Funktionen, Bedeutung und aktuelle Planungsprobleme zu gewinnen. Durch einige Vergleiche mit der Entwicklung der Stadt Münster soll darüber hinaus auf Gemeinsamkeiten, aber auch auf Unterschiede zwischen den beiden Partnerstädten aufmerksam gemacht werden.

Innerhalb des Textes wird auf wichtige Sehenswürdigkeiten und andere Besichtigungsmöglichkeiten in der Yorker Alt- und Innenstadt mit Ziffern verwiesen, die in einer Übersichtskarte, Abb. 8, lokalisiert sind. Am Schluß dieses Beitrags ist eine Auswahl von Standorten – entsprechend dem in Abb. 8 eingetragenen Routenverlauf – aufgelistet und knapp beschrieben, die im Rahmen eines etwa zweistündigen Rundgangs zur Besichtigung vorgeschlagen werden.

Nach einer knappen Charakterisierung der Lage, des Verwaltungsstatus, der Verkehrsanbindungen und der Bedeutung der innerhalb der nordenglischen Grafschaft North Yorkshire gelegenen Stadt (Kap. 2) werden in einem umfangreicheren Kapitel (Kap. 3) Phasen der historischen Stadtentwicklung von York behandelt:

- das römische Eboracum von 71 bis 367 n. Chr. (als römische Gründung mit einem großen Legionskastell ist York wesentlich älter als Münster, vgl. 3. 1);
- die angelsächsische Periode von ca. 550 bis 867 n. Chr. (3.2), als die in Eforwic umgenannte Siedlung Hauptstadt des Königreichs Deira und später von Northumbria sowie darüber hinaus (ab 634 n. Chr.) Mittelpunkt des neugeschaffenen Erzbistums York wurde;
- die dänisch-wikingische Periode 867 bis 954 n. Chr. (3.3), in der das sog. Jorvik für rd. 100 Jahre Hauptstadt der Dänen in England war (im sog. Jorvik Viking Centre, einem neuen Wikingermuseum in der Yorker Altstadt, ist diese historische Epoche durch Ausgrabungsfunde gut dokumentiert);
- die normannische Eroberung 1069 n. Chr. und das mittelalterliche York (3.4), eine für das heutige Stadtbild entscheidende Phase (u. a. Errichtung von Befestigungsanlagen, die noch zum gro-

ßen Teil erhalten sind; Bau der mächtigen Kathedrale, des York Minster, der Hauptsehenswürdigkeit der Stadt; Errichtung zahlreicher Kirchen, Gildehäuser, des verwinkelten Netzes der Straßen und Gassen etc., die ebenfalls noch grobenteils erhalten sind);

- die Entwicklung von der frühen Neuzeit bis zum Industriezeitalter (3.5), die wiederum in verschiedene Phasen des Niedergangs und des Aufstiegs (z. B. ab ca. 1840, als York eine bedeutende Funktion als Eisenbahnknotenpunkt und als Zentrum im nördlichen England erhielt) unterteilt werden kann;
- die Entwicklung des Städtebaus seit dem Industriezeitalter (3.6), wodurch vor allem die Struktur der Stadt außerhalb der Altstadt geprägt wurde.

Im Kapitel 4 wird Yorks Bedeutung als Fremdenverkehrs- und Einkaufszentrum behandelt. Dabei werden vor allem die Hauptattraktionen für den Fremdenverkehr (darunter insbesondere zahlreiche Museen) herausgestellt sowie Daten über deren Frequenzierung durch Touristen und über Einkünfte durch den Fremdenverkehr genannt.

Unter den aktuellen Planungsproblemen, die z. T. auch mit denjenigen der Stadt Münster vergleichbar sind, werden im Kapitel 5 behandelt:

- die Auswirkungen der jüngeren Maßnahmen der Stadterhaltung und Stadt-sanierung (5.1),
- Verkehrsprobleme (5.2), die ebenfalls im Zusammenhang zu sehen sind mit der überkommenen historischen Struktur der Altstadt,
- die Problematik der Fixierung der Stadtgrenzen in der Nachkriegszeit (5.3) mit den – im Gegensatz zu Münster – aus den nicht erfolgten Ausweitungen der Stadtgrenzen resultierenden Phänomenen der Entwicklung städtischer Nutzungen außerhalb von York (Campus-Universität, Ausbau eines neuen großen Wohn- und Gewerbegebietes) sowie
- die Beschäftigtenstruktur und das Problem der in jüngerer Zeit erheblich angewachsenen Arbeitslosigkeit (5.4).

Der Besuch der Stadt York lohnt nicht nur

wegen des bedeutenden historischen Stadtbildes und der wichtigen kulturellen Einrichtungen. Reizvoll sind auch Ausflüge in das Hinterland, dessen touristische Bedeutung im Kapitel 6 charakterisiert wird: „National Parks“ (Yorkshire Dales und North York Moors), Ruinen mittelalterlicher Klöster und Burgen, Herrenhäuser und Schlösser sowie eine Reihe kleinerer Städte werden als Ausflugsziele vorgeschlagen.

Dieser Beitrag soll zeigen, wie sehr es durch eine intensivere Beschäftigung mit der Partnerstadt York möglich ist, zu einem tieferen Verständnis der Kultur, Geschichte und Geographie des britischen Städtewesens sowie darüber hinaus auch der Landeskunde und Geschichte Großbritanniens zu gelangen.

Summary

York does not only belong to the most beautiful cities in Great Britain, but also to those with richest traditions. Using the historic-genetic method, this article aims at presenting an understanding of the actual geographical structure, the functions, the position, and the town planning problems of this city. Some comparisons with developments in Münster present similarities, but also differences between the two twin towns.

In this article important sights and other places of interest in the „old town“ and in the central area are marked by numbers (e. g. „Ziffer 10“). These can be located in the map, figure 8 („Abb. 8“). At the end of the article the mentioned locations are listed in accordance to the route on the map („Abb. 8“). They are briefly described and can be recommended for a two hour sight seeing walk.

After a short description of the location, the administrative status, the position in the traffic network, and the importance of this city in England's northeastern county of North Yorkshire (chapter 2) has been given, chapter 3 deals with different phases of historical town development:

- *the Roman Eboracum from 71 to 367 A.D. (as a Roman settlement with a large castle of a legion, York is much older than Münster, cf. 3.1);*

- the Anglo-Saxon period from appr. 550-867 A.D. (3.2), it was renamed Eborwic, and it became the capital of the kingdom of Deira and later of Northumbria. Beyond that, it became also the centre of the newly created archbishopric of York (from 634 A.D.);
- the Danish-Viking period from 867-954 A.D. (3.3) in which the so-called Jorvik was the capital of the Danes living in England for appr. 100 years (this historical epoch is well documented by excavations that can be seen in the so-called Jorvik Viking Centre, the new Viking-museum in York's 'old town');
- the Norman conquest 1069 A.D. and the medieval York, an important phase for York's present townscape (the construction of fortifications of which most still exist; the building of the huge cathedral, the York minster; the building of many churches, guild houses, the irregular network of narrow streets and alleys which still exist to a large extent);
- York's development from the age of enlightenment to the age of industrialization (3.5) that can be divided into several phases of rise and decline (e. g. from appr. 1840 when York got an important function as a railway centre and thus became a significant place in northern England);
- the rise of the planned urban development in York since the age of industrialization (3.6) that particularly determined the structures outside the „old town“.

Chapter 4 deals with the importance of York as a tourist attraction and as a centre for shopping. In this context the main tourist attractions of York (especially numerous museums) are listed and some data on the numbers of tourists and the tourist related income are given.

A selection of recent problems of town planning in York, that are partly comparable to those of Münster, is given in chapter 5, e. g.

- the results of recent projects of town conservation and urban renewal (5.1),
- traffic problems (5.2) which are closely connected to the historic structures of the „old town“,
- the problem of the fixed city boundaries in the post-war era (5.3), i. e. - in contrast to Münster - no incorporation of

surrounding parishes was realized, and thus urban functions still remain outside the city (Campus-university, development of a new, large housing and industrial estate),

- the structure of employment and the problem of unemployment, phenomena that have been rising recently (5.4).

York shows itself as a pleasant city for visitors because of its important historical townscape and the numerous cultural institutions located there. As chapter 6 points out, York's hinterland is also of particular attractiveness for tourists: the „National Parks“ (Yorkshire Dales and North York Moors), ruins of medieval monasteries and castles, manor-houses and palaces as well as a number of small towns can be recommended for day trips.

This article shows, how an intensive study of Münster's twin town York may lead to a deeper understanding of the culture, the history and the geography of British towns, and thus increase the knowledge of Britain and its history.

Literatur

- Automobile Association (Hg.) (1979): Book of British Towns. Basingstoke
- Barnett, R. R. (1984): Tourism's Contribution to Employment in York. York (Department of Economics & Related Studies, University of York)
- Burke, G. (1971): Towns in the Making. London
- City of York (Hg.) (1973): An Alternative Approach to Car Parking in York City Centre - „Park and Ride“. An Introductory Paper by the City Planning Officer. York
- Dies. (Hg.) (1975): Conservation Areas. Bearb. v. E. Pearson, City Planning & Estates Officer. York
- Dies. (Hg.) (1979): City of York Information Notes. Bearb. von E. Pearson, City Planning Officer. York
- Dies. (Hg.) (1983): Economic Development. Strategy Report. York
- Dies., City Planning Officer (Hg.) (1986): Pedestrianisation of the City Centre and Parliament Street. Report to Members of Traffic & Transportation (Central Area) Sub-Committee. York
- Dies., City Planning Department (Hg.) (1986): A City for the Pedestrian. York
- Conzen, M. R. G. (1978): Zur Morphologie der englischen Stadt im Industriezeitalter. In: H. Jäger (Hg.): Probleme des Städtewesens im industriellen Zeitalter. Köln S. 1 - 48 (= Städtetforschung, Reihe A/5)
- Gilbert, M. (1968): British History Atlas. London
- Der Große Polyglott (1974): England mit Wales. 4. Aufl. München
- Hafemann, D. (1976): Raumwirksame Staatstätigkeit in der römischen Provinz Britannien. In: Der Staat und sein Territorium. Hg.: W. Leupold u. W. Rutz. Wiesbaden S. 61 - 72

- Hall, R. A.** (1979): Jorvik. Viking Age York. York: York Archaeological Trust (Reprint 1982)
- Heineberg, H.** (1983): Großbritannien. Stuttgart (= Länderprofile)
- Heineberg, H.** (1985a): Regional- und Stadtentwicklung in Großbritannien. Trends und Probleme im Überblick. In: Geographische Rundschau, 37, H. 3, S. 102 – 115
- Heineberg, H.** (1985b): Arbeitslosigkeit in Großbritannien. In: Praxis Geographie, H. 12, S. 7 – 10
- Laisley, A. L.**: The City of York and the Minster. York o.J.
- Leister, I.** (1970): Wachstum und Erneuerung britischer Industrie­großstädte. Wien (= Schr. d. Komm. f. Raumforschung. d. Österreich. Akad. d. Wissenschaften, 2)
- Lord Esher, V.** (1969): York: A Study in Conservation. London
- North Yorkshire County Council** (Hg.) (1983): North Yorkshire. Room to Grow. Northallerton
- Nuttgens, P.** (1978): York. Buildings in the City. Wakefield
- Der Oberstadtdirektor der Stadt Münster – Presseamt** (Hg.): 20 Jahre York – Münster 1957 – 1977. Münster o. J.
- Office of Population Censuses and Surveys and Registrar General, Scotland** (Hg.) (1984): Census 1981. Key Statistics for Local Authorities Great Britain. London
- Pearson, E.** (City Planning Officer, York) (1979): City of York. Information notes. York
- Pearson, E.** (1984): Urban Renewal in Times of Economic Recession in the Municipality of York. York
- Peers, Sir Ch.** (1967): Rievaulx Abbey, Yorkshire, Hg. v. Department of the Environment, Ancient Monuments and Historic Buildings. London: HMSO (Wiederabdruck 1982)
- Pocock, M.** (1971): York. A Concise History for the Visitor. Clapham (Reprint 1978)
- Ramm, H.** (1979): Roman York from A. D. 71. A Pictorial Guide. 4. Aufl. York
- Rotheray, Br.**: Die Stadt York. St. Ives/Huntington o. J.
- Royal Town Planning Institute** (Hg.) (1985): Do it Yourself York: a Walking Tour of the City Centre. o. O.
- Schwarz, J.** (Hg.) (1985): In York zu Gast. Erlebnisse und Ergebnisse einer Studienfahrt. Verfaßt vom Leistungskurs 12b Englisch des Wilhelm-Hittorf-Gymnasiums Münster im Schuljahr 1984/85. Münster (= Schriftproben, Schriftenreihe des Wilhelm-Hittorf-Gymnasiums Münster, 3)
- Speed, J.** (1611): The Theatre of the Empire of Great Britain: Presenting an Exact Geography of the Kingdoms of England, Scotland, Ireland and the Isles Adjoyning: with the Shire, Hundreds, Cities and Shiretowns. London (3. Aufl. 1627)
- The Shell Guide to England** (Hg. v. **J. Hadfield**) (1970): London (Reprint 1977)
- The Yorkshire Evening Press** (Hg.) (1969): Eshers's York. A Study in Conservation. York
- Tourist Information Centre, York** (Hg.) (1986): York. Where to Stay 1986. York
- York. Official Guide** (Hg. v. **A. L. Laisley** und **J. Brown**) (1974). 6. Aufl. York
- York Department of Tourism** (Hg.) (1984): Facts & Figures as at 1st Nov. 1984. York

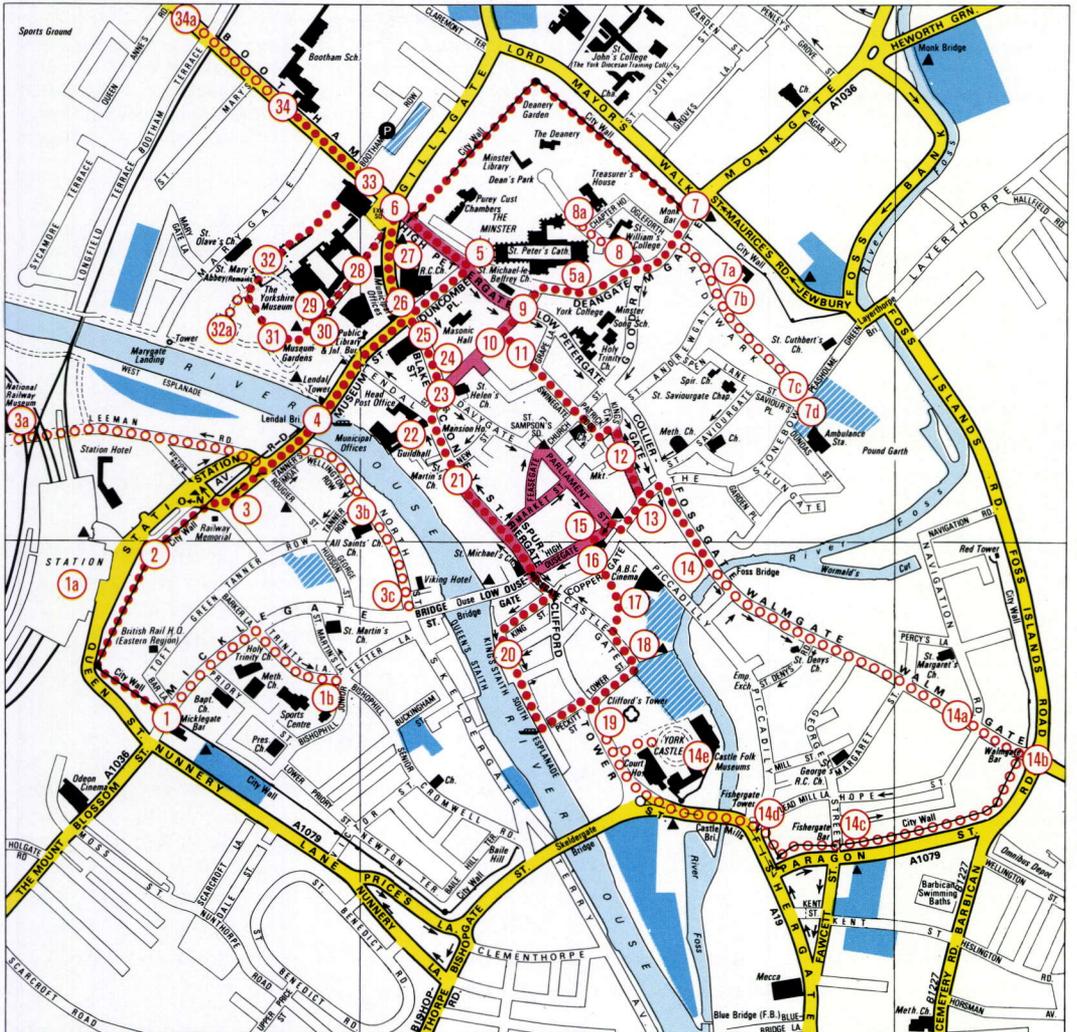
Danksagung

Mein Dank gilt dem Stadtplanungsamt der City of York, insbesondere dem City Planning Officer, Mr. Eric Pearson, für vielfältige Auskunftserteilung und Überlassung von Planungsunterlagen sowie dem Direktor des Department of Tourism in York, Mr. J. Crichton, für die Bereitstellung von Statistiken und anderen Materialien zum Fremdenverkehr der Stadt. Wertvolle Auskünfte und Unterlagen über York verdanke ich zudem Herrn Studiendirektor Wilhelm Hagspühl, Münster. Die Aerofilms Ltd., Hertfordshire (England), stellte freundlicherweise Luftaufnahmen zur Verfügung.

A n h a n g

Die Innenstadt von York: Sehenswürdigkeiten und Besichtigungsmöglichkeiten mit Vorschlägen für Stadtrundgänge (vgl. Abb. 8)

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 1 | Micklegate Bar , mittelalterliches Stadttor, 13./14. Jh. (Besichtigung möglich) | 3a | National Railway Museum , Nationales Eisenbahnmuseum mit bedeutendsten Sammlungen zur Eisenbahngeschichte in Großbritannien, darunter ca. 25 Lokomotiven |
| 1a | „Neuer“ Bahnhof in eleganter, bogenförmiger Eisenkonstruktion; eröffnet 1877 | 3b | All Saints , North Street, 14./15. Jh., Kirche mit berühmtem Fensterglas |
| 1b | St. Mary , Bishophill Junior, 11./13. Jh., Kirchturm aus Wikingerzeit | 3c | Arts Centre , Kunstausstellung in der ehem. Kirche St. John's |
| 2 | City Wall , Abschnitt der über 5 km langen Stadtmauer, von hier guter Blick auf das York Minster (Ziff. 5) | 4 | Lendal Bridge , Eisenbrücke aus der viktorianischen Zeit (1861-62), von hier guter Blick über den River Ouse und auf die Guildhall (Ziff. 22) |
| 3 | Railway Offices von 1906, imposantes Gebäude (eine Version des Queen-Anne-Stiles) der Regionalverwaltung der staatl. brit. Eisenbahn für das östl. England | 5 | York Minster , gotische Kathedrale, ca. 1220 – 1480, mit eindrucksvoller Westfassade und bedeutenden mittelalterlichen Fenstern (Glasmalerei) |



-  Parkplätze für Kurzzeitparker
-  Parkplätze für Langzeitparker
-  Durchgangsstraßen
-  Fußgängerzonen
-  übrige Straßen (Auswahl)
-  Einbahnstraßen
-  Gewässer

0 200 400m

-  Stadtrundgang mit wichtigen Sehens- und Besichtigungsmöglichkeiten (Rundgang ca. 2 Stdn.)
-  Ergänzungsvorschläge für weitere Rundgänge mit Besichtigungen
-  wichtige Gebäude
-  Toiletten

Kartengrundlage: Stadtplan York, Geographia Ltd. 1983

Entwurf: H. Heineberg · Kartographie: R. Fahnert

Abb. 8: York-Innenstadt: Vorschläge für Stadtrundgänge sowie Hauptsehenswürdigkeiten

- 5a **Undercroft Museum**, sehenswertes Römermuseum unterhalb des York Minster
- 6 **Bootham Bar**, 13./14. Jh., an der Stelle des ehem. römischen Tores des Legionskastells, Eingang zur ehem. Via principalis (Petergate); von hier aus Gang über die mittelalterliche Stadtmauer (Verlauf der ehem. Befestigung des röm. Legionskastells) mit guten Ausblicken auf die Kathedrale
- 7 **Monk Bar**, mittelalterliches Stadttor
- 7a **Merchant Taylor's Hall**, restaur. mittelalterl. Gildehaus mit Dach aus dem 14. Jh. (Besichtigung möglich)
- 7b **Aldwark**, jüngste Stadterneuerungsmaßnahmen in diesem Teil der Altstadt, Neuerrichtung von ca. 240 Wohneinheiten in einem ehemals unattraktiven, großenteils gewerbl. genutzten Gebiet mit Verfallserscheinungen
- 7c **St. Anthony's Hall**, 1453, mittelalterliches Gildehaus, 1953 restaur.; Nutzung durch das Borthwick Institute of Historical Research, jetzt Teil der Universität (Besichtigung möglich)
- 7d **Black Swan Inn**, ca. 1560, ältestes als Wirtshaus genutztes Gebäude Yorks; sehenswerte Innenräume
- 8 **St. William's College**, 1465/67, tudorzeitlicher Bau mit Anbauten aus der Jakobinerzeit, ehemals Herberge der Kapellenpriester des York Minster (Besichtigung möglich)
- 8a **Treasurer's House**, ca. 1600, mit Sammlungen von alten Möbeln und Kunst (Besichtigung möglich)
- 9 **Petergate**, mittelalterliche Straße, meist im Verlauf der ehem. römischen via principalis, die zwei Tore, portae principalis, miteinander verband; heute Geschäftsstraße, z. T. Fußgängerzone
- 10 **Stonegate**, mittelalterliche Straße, verläuft größtenteils oberhalb der Trasse der ehem. römischen via praetoria; heute eine der attraktivsten Geschäfts- und Touristenstraßen der Stadt, seit 1971 erste Fußgängerzone in York
- 11 **Coffee Yard**, sehr enge, ca. 75 m lange mittelalterliche Gasse
- 12 **Shambles**, mittelalterliche Gasse mit Bebauung aus dem 14. Jh. und jünger; ehemals Straße der Fleischer, heute der Touristen
- 13 **The Herbert House**, herausragendes Beispiel tudorzeitlicher Fachwerkarchitektur von 1557
- 14 **Merchant Adventurer's Hall**, 1357/68, ehem. Gildehaus; eines der eindrucksvollsten Zeugnisse des mittelalterlichen York (Besichtigung möglich)
- 14a **Stadterneuerungsgebiet** in der östlichen Altstadt mit jüngerem sozialen Wohnungsbau
- 14b **Walmgate Bar**, 14. Jh., das einzige noch in Großbritannien erhaltene mittelalterliche Stadttor mit einem Vorbau, sog. barbican
- 14c **Fishergate Bar**, eines der kleineren Stadttore
- 14d **Fishergate Postern Tower**, Turm von ca. 1505 als Abschluß der mittelalterlichen Stadtbefestigung zum Flußtal hin, das vom Clifford's Tower (Ziff. 19) kontrolliert wurde
- 14e **Castle Folk Museum**, bedeutendes Volkskundemuseum
- 15 **Barclays Bank**, Ecke Parliament Street/High Ousegate, spätviktorianisches Bankgebäude von 1901, reichverzierte Fassaden, Baumaterial Terracotta
- 16 **All Saints**, 14./15. Jh., Kirche mit achteckigem Laternenturm
- 17 **Coppergate**, modernes Shopping-Center, eröffnet 1984; mit dem Jorvic Viking Centre, einem sehenswerten neuen Wikingermuseum
- 18 **York Story: York Heritage Centre**, stadtgeschichtl. Museum, in der Nähe davon das **Fairfax House**, 1755/62, eines der herausragenden georgianischen Stadthäuser (Besichtigung möglich)

- 19 **Clifford's Tower**, 13. Jh., auf einem Hügel u. a. zur Kontrolle der Flußschiffahrt auf dem River Ouse angelegt (Besichtigung möglich)
- 20 **King's Staith**, früherer Umschlagplatz für die Schifffahrt auf dem River Ouse, mit dem Cumberland House aus dem frühen 18. Jh. und drei Pubs, u. a. King's Anns Inn
- 21 **St. Martin/Coney Street**, St. Martinle-Grand von 1437/49, im Zweiten Weltkrieg stark zerstört, danach restauriert; Geschäftsstraße mit Gebäuden unterschiedlichsten Alters, z. B. georgianisch, viktorianisch oder Fachwerkbauweise (von 1907!)
- 22 **Mansion House**, elegantes frühgeorgianisches Gebäude von 1725-30, Sitz des Lord Mayor (Besichtigung mit Gruppen nach vorheriger Absprache); hinter dem Mansion House die **Guildhall**, 1446/59, im Zweiten Weltkrieg stark zerstört, 1958/60 restaurierter ehem. Versammlungssaal (Besichtigung möglich)
- 23 **St. Helen's Square**, hier Lage des ehem. Haupttores, der porta praetoria, des römischen Legionskastells; Blick in die mittelalterliche Straße Stonegate (vgl. Ziff. 10)
- 24 **Stonegate Arcade**, 1981 errichtetes kleines Einkaufszentrum, architektonisch interessant
- 25 **Assembly Rooms**, 1731/32, ehem. für wöchentliche Veranstaltungen, Konzerte und „Rennwochen-Bälle“ im eleganten palladinischen Stil errichtet (Besichtigung möglich)
- 26 **St. Leonard's Place**, 1831/35, elegante, bogenförmige Reihenschanlage im Regencystil
- 27 **Theatre Royal**, 1744, im 19. Jh. und 1967 erneuert, Teile des ursprüngl. Gebäudes erhalten; daneben **Touristeninformationszentrum** in einem Regencystilgebäude der 1830er Jahre
- 28 **The King's Manor**, 13.-20. Jh., vor allem 1560-1640, ab 1537 für rund 100 Jahre Sitz des King's Council of the North; seit 1964 Teil der Universität, deren Hauptcampus jedoch außerhalb der Stadtgrenzen liegt
- 29 **Yorkshire Museum**, mit Sammlungen aus den Bereichen der Archäologie, Natur, Geologie etc.
- 30 **Multangular Tower**, Vieleckturnm an der Westecke des ehemaligen römischen Legionskastells; der untere, rd. 6 m hohe Teil des steinernen Wachturms römisch, der obere mittelalterlich
- 31 **Museums Gardens**, Museumsgärten mit Botanischem Garten und den Ruinen des ehem. Klosters St. Marien (Ziff. 32 etc.)
- 32 **St. Mary's Abbey**, Kirchenruinen, Reste eines bedeutenden Benediktinerklosters, ab 1270 errichtet; nach Einführung der Reformation unter Heinrich VIII. Auflösung des Klosters (1539), anschließend Verfall und Nutzung als Steinbruch
- 32a **Hospitium**, 15. Jh., ehem. Gästehaus d. St. Mary's Abbey (geschlossen)
- 33 **City Art Gallery**, Kunstgalerie mit einer der bedeutendsten Gemäldesammlungen in Nordengland
- 34 **Bootham**, Ausfallstraße mit einer Reihe eleganter georgianischer Stadthäuser aus dem 18. Jh.: eines der besten Beispiele das Gebäude der Bootham School von 1797 - 1803
- 34a **St. Peter's School**, 1837/38, Beispiel neogotischer Architektur aus der frühen viktorianischen Zeit; die Schule, eine der frühesten Gründungen in England, reicht zurück bis 718 n. Chr.

Orléans

Von der römischen Siedlung zur modernen Stadtstruktur

von Peter Weber, Münster

1. Einführung

Orléans ist wie keine andere Partnerstadt Münsters durch ihren historischen Rang herausgehoben. In ihrer 2000jährigen Geschichte hat sie in vielfältiger Weise die Entstehung des französischen Staates mitgestaltet. Wenngleich die Dynamik der modernen Stadtentwicklung seit der Industrialisierung im 19. Jh. Orléans weitgehend unberührt gelassen hat, so konnte die Stadt in jüngerer Zeit doch aus ihrer zentralen Lage im weiteren Einflußbereich von Paris und aus den gesamtstaatlichen Bemühungen einer Dezentralisierungspolitik eine beachtliche Bedeutung zurückgewinnen.

Beide Aspekte – historisches Fundament und moderne Stadtstruktur – sollen in ihrem prägenden Gewicht im folgenden herausgestellt werden. Dabei wird nach der Abhandlung des Entwicklungsganges (Abschnitt 3) und der Darstellung der aktuellen Fragen der Stadtentwicklung (Abschnitt 4) ein Stadtrundgang angeboten, der die wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Innenstadt an Hand von 20 Besichtigungsstandorten beschreibt.

2. Lage und Bedeutung der Stadt Orléans

Die Bedeutung der Stadt Orléans ist seit ihrer frühesten Existenz geprägt durch die Lage an der Loire. Am nördlichsten Knie dieses Stromes war der günstigste Punkt einer Bündelung der Verkehrsströme aus dem französischen Südwesten, um die Verbindung nach Norden und insbesondere nach Paris herzustellen. Neben dieser Funktion als Etappenort des großräumigen Fernverkehrs bildete Orléans einen wichtigen Austauschpunkt auf der Grenze zwischen sehr unterschiedlich ausgestatte-

ten Natur- und Wirtschaftsräumen: Während sich nördlich der Loire die reichen Agrarlandschaften der kalkigen Beauce ausdehnen, schließen sich auf dem linken Loire-Ufer die flachen und sandigen Flächen der Sologne an, die als Wald- und Jagdgebiete in das Zentralmassiv überleiten. Zwischengeschaltet ist die feuchte Talzone der Loire, in der sich schon früh ein (Garten-) Feldbau entwickelte, woraus in jüngerer Zeit Intensivkulturen (großflächig unter Glas) mit Blumenzucht entstanden sind.

Die Loire selber stellte bis zur Mitte des 19. Jh.s den wichtigsten Verkehrsträger dar, auf dem die Waren vom Atlantik per Schiff bis nach Orléans transportiert wurden, um von hier aus auf dem Landweg nach Paris befördert zu werden. Die Sorge um die Erhaltung des einträglichen Schiffsverkehrs hatte in den 40er Jahren des 19. Jh.s dazu geführt, daß die Stadt den direkten Anschluß an das französische Eisenbahnnetz ablehnte, so daß die Hauptlinie von Paris in den Südwesten des Landes an Orléans vorbei geplant wurde. Damit waren für Orléans die Weichen für die Abkoppelung von der Industrieentwicklung im 19. Jh. gestellt. Die ursprüngliche Lagegunst schlug für gut 100 Jahre ins Gegenteil um. Fleury-les-Aubrais im Norden der Stadt wurde zum wichtigsten Verschiebebahnhof und Verteiler für den gesamten französischen Eisenbahnverkehr nach Südwesten und zugleich zum Standort wichtiger Industrien.

Erst jüngere veränderte Raumplanungskonzepte in Frankreich haben grundlegende Veränderungen in der ökonomischen Bewertung des Raumes an der mittleren Loire und damit vor allem auch der Stadt Orléans

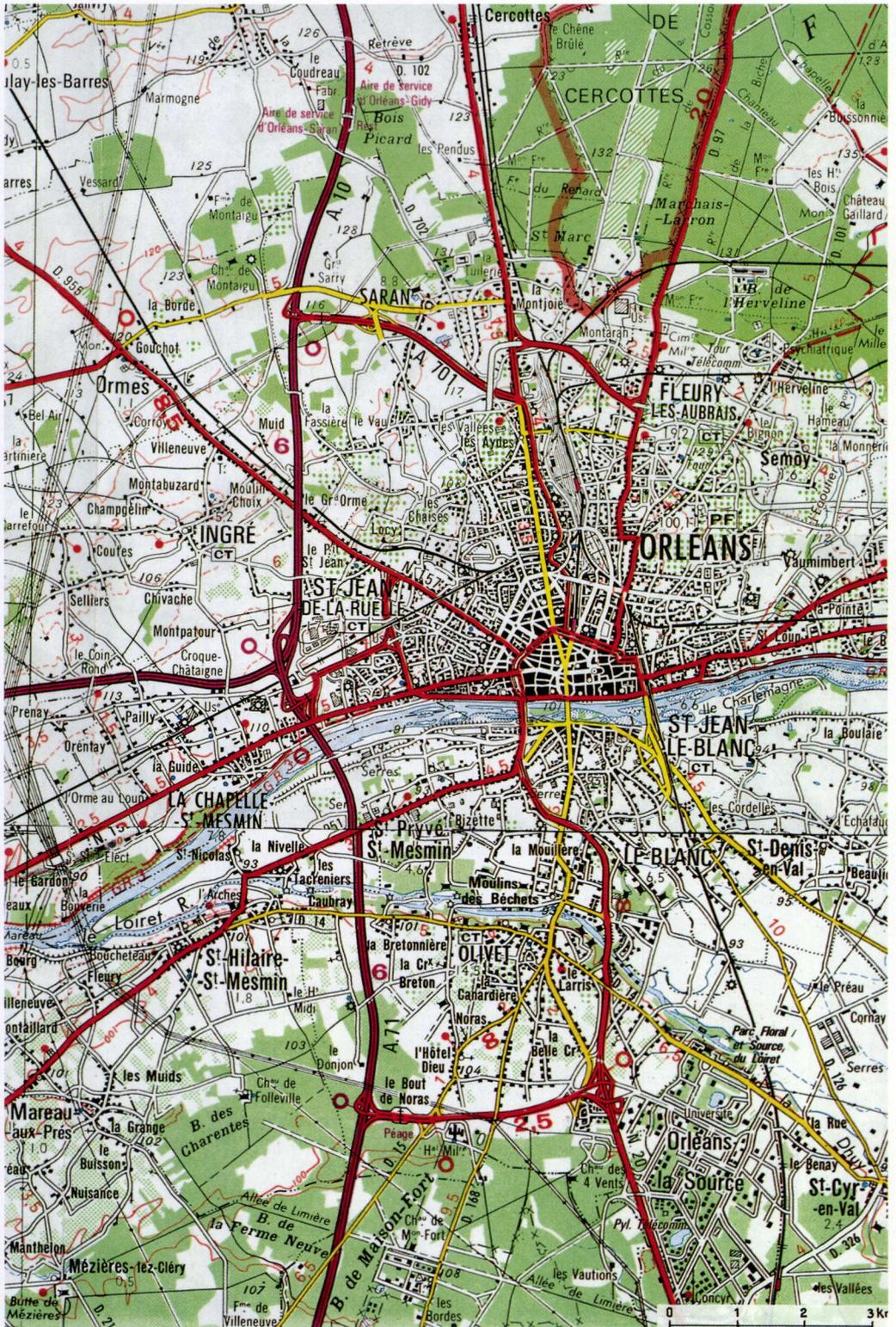


Abb. 1: Orléans und Umgebung (Ausschn. aus amtl. Top. Karten, Ausg. 1985/87)

gebracht. Ausgangspunkt der raumordnungspolitischen Umstrukturierung war die Hauptstadt Paris. Die außerordentliche Dynamik in der wirtschaftlichen Entwicklung in der Agglomeration von Paris hatte seit den 50er Jahren zu der Erkenntnis geführt, daß regionalpolitische Gegensteuerungsmaßnahmen unvermeidlich waren. Daraus erwuchs die Raumordnungskonzeption der Dezentralisierung. Um den Agglomerationsraum der Hauptstadt („Région Parisienne“) wurden 4 Förderungszone („Zones d’Appui du Bassin Parisien“) angelegt. Die Förderungszone „Mittlere Loire“ umfaßt die Zentren Tours und Orléans, wobei Orléans aus der größeren Nähe zu Paris ohne Zweifel den größeren Nutzen aus der regionalplanerischen Förderungsmaßnahme ziehen konnte.

Wichtigste Ausbaumaßnahmen galten zunächst der Verbesserung der Verkehrsverbindung zur Hauptstadt. Neben dem Ausbau der Nationalstraße RN 20 wurde der Bau der Autobahnen A 10 (1973) und A 71 (seit 1978) betrieben (vgl. Abb. 1). Ebenso wurde die Eisenbahnverbindung durch technische Maßnahmen wesentlich verbessert, so daß seit 1970 27 Zugpaare im geregelten Takt zwischen Orléans und Paris-Austerlitz verkehren. Die Schaffung eines völlig neuen Verkehrssystems zwischen Orléans und Paris (Aérotrain) mußte allerdings nach aufwendigen Baumaßnahmen aufgegeben werden.

Als ein weiterer Aspekt der Dezentralisierung, der ebenfalls bedeutende Auswirkungen auf die moderne Entwicklung der Stadt Orléans gehabt hat, muß die administrative Neugliederung angesehen werden, wodurch das kleinräumige Verwaltungssystem der Departements zu größeren Einheiten zusammengeschlossen wurde. Wieder konnte Orléans aus seiner zentralen Lage profitieren: Es wurde Standort der Verwaltung dieser neuen „Région Centre“, die sich aus sechs Departments zusammensetzt (vgl. Abb. 2).

Die Auswirkungen der Dezentralisierung lassen sich am Beispiel der Region „Centre“, die von dieser Regionalpolitik am meisten profitieren konnte, gut belegen. Von 1968-1982 wurden allein 600 Industriebetriebe mit 90.000 Beschäftigten im Zuge von

Dezentralisierungsmaßnahmen in dieser Region geschaffen. Die Bilanz 1982 zeigt, daß 35 % aller industrieller Arbeitsplätze durch Auslagerungen aus der Pariser Agglomeration entstanden sind, wobei vor allem dynamische Wachstumsbranchen zu dieser Entwicklung vorteilhaft beigetragen haben (vgl. MIRLOUP 1984, S. 23 f.).

Im Bereich des tertiären Wirtschaftssektors sind die Auswirkungen der Dezentralisierung auf der Ebene der Region „Centre“ kaum zu fassen, wenngleich eine Annäherung an nationale Strukturen erkennbar wird. 1982 betrug der Anteil der im Dienstleistungssektor Beschäftigten in der Region „Centre“ 53 %, während das nationale Mittel bei 58 % lag. Das gilt auch für die Agglomeration Orléans, wo der Anteil der tertiären Erwerbsbevölkerung nur langsam von 52,3 % (1968) auf 56,2 % (1985) angewachsen ist. Lediglich in der eigentlichen Stadtgemeinde Orléans haben sich die tertiärwirtschaftlichen Betriebsauslagerungen aus dem Pariser Raum positiv niedergeschlagen und zum Anwachsen des Erwerbstätigenanteils im Dienstleistungssektor auf knapp über 60 % geführt.

Die typische tertiäre Wachstumsbranche „Tourismus“ konnte in der Region „Centre“ keine starken Impulse auslösen. Das hängt zusammen mit den besonderen Formen des Tourismus in dieser Region, der zum einen durch Wochenendtourismus und Zweitwohnsitz und zum anderen durch Besuchertourismus gekennzeichnet ist. In der näheren und weiteren Umgebung von Orléans treten zwar sehr starke Besucherströme auf – vor allem bezogen auf die Schlösser des Loire-Tals –, die aber von Tagestourismus gebildet werden und sich deshalb nur geringfügig in der Bildung von tertiären Erwerbsstellen niederschlagen.

Schließlich lassen sich die Folgen der Dezentralisierungspolitik auch an der Bevölkerungsentwicklung aufzeigen. Im Überblick ergibt sich für die Region „Centre“ folgendes Bild (Abb. 2): Die nordöstlichen Gemeinden, in günstiger Lage zum Großraum Paris gelegen, weisen von 1968 bis 1982 die höchsten jährlichen Wachstumsraten von über 2 % auf. Orléans und sein Agglomerationsraum haben davon am stärksten profitiert. Auf der anderen Seite

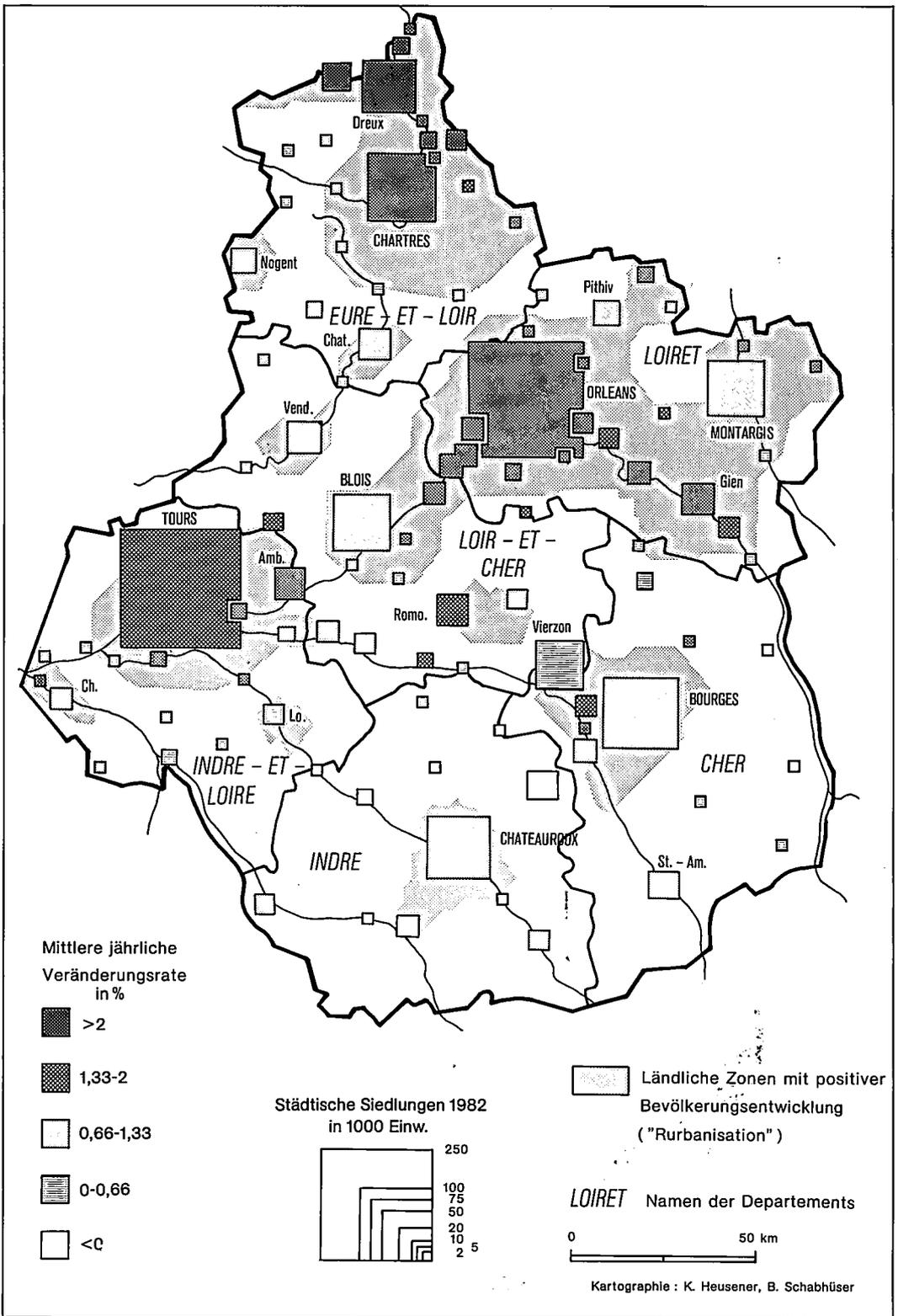


Abb. 2: Städtische Bevölkerungsentwicklung in der „Région Centre“ 1968–1982
(Quelle: MIRLOUP 1984)

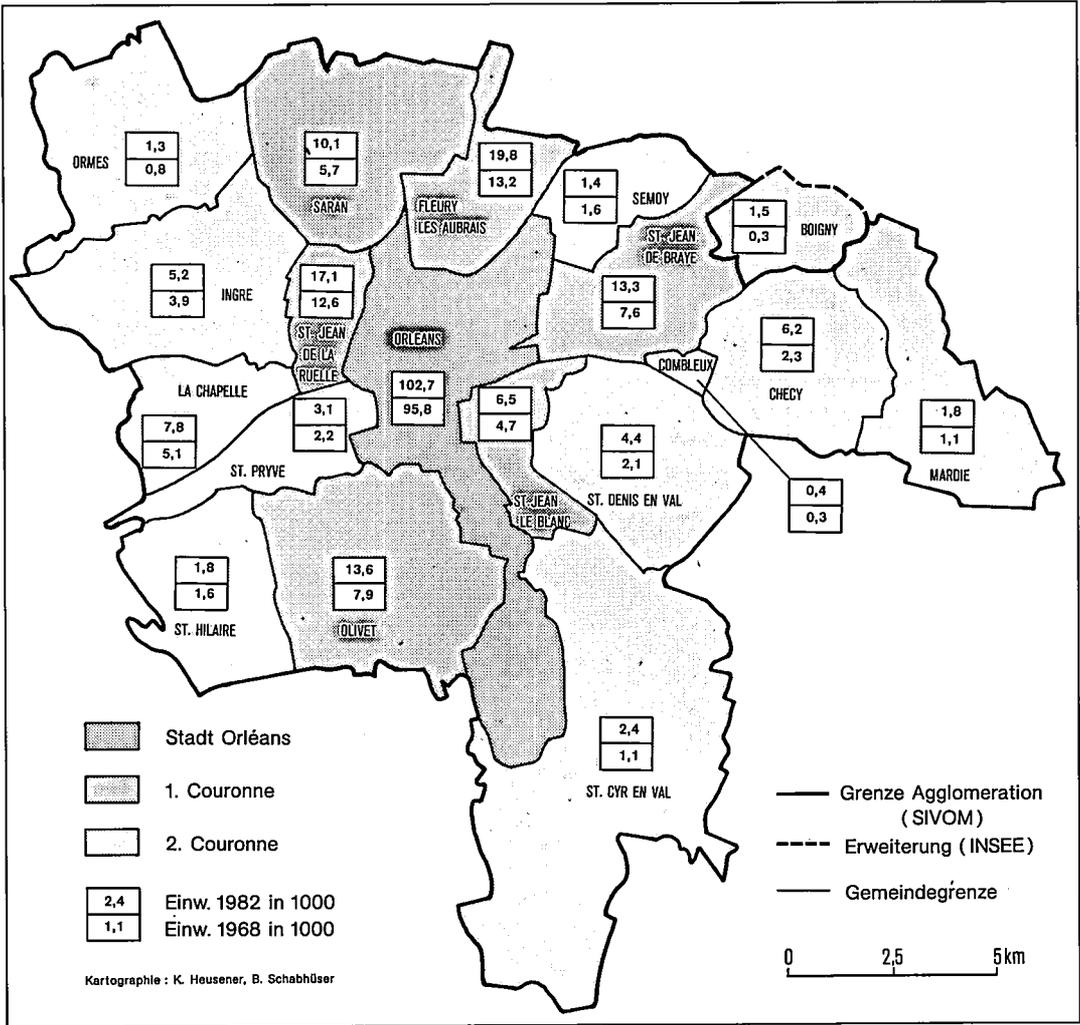


Abb. 3: Agglomeration Orléans: Gemeinden und Einwohner 1968 und 1982

zeigen die städtischen Siedlungen im Süden der Region „Centre“ die schwächsten Wachstumsraten, teilweise sogar eine negative Bevölkerungsentwicklung. Das stärkste Wachstum der Bevölkerung vollzog sich außerhalb der Grenzen der Stadtgemeinde in der Agglomeration von Orléans. Diese Agglomeration umfaßt nach der Gliederung des staatlichen Statistikamtes (INSEE) 19 Gemeinden mit (1982) 220.478 Einwohnern. Bedauerlicherweise ist diese Festlegung nicht identisch mit der Abgrenzung der Agglomeration durch den zwischengemeindlichen Zweckverband SIVOM („Syndicat intercommunal à vocation multiple d'agglomération orléanaise“), der seit 1964 überge-

meindliche Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs, des Straßenbaus, der Müllbeseitigung etc. wahrnimmt.

Die Agglomeration Orléans (Abb. 3) wird gegliedert in einen inneren Bereich (1. Couronne) mit 6 Gemeinden, in denen 36,5 % der Agglomerationsbevölkerung leben, und einen äußeren Bereich (2. Couronne) mit 12 Gemeinden, in denen 16,9 % der Bevölkerung wohnen, während in der Kernstadt Orléans 53,4 % der Agglomerationsbevölkerung wohnhaft sind.

Eine Analyse der Bevölkerungsveränderungen zwischen den Erhebungsjahren 1968, 1975 und 1982 zeigt einen engen Zusam-

menhang zwischen dem Bevölkerungsrückgang in der Kernstadt Orléans und dem Anwachsen der Bevölkerung in den peripheren Räumen der Agglomeration. Von 1968 - 1975 wuchsen mit den Außenbereichen der Kernstadt vor allem die Gemeinden der 1. Couronne stark an. Im Zeitraum von 1975 - 1982 verlagerte sich das Hauptwachstum in die 2. Couronne, wo erheblich höhere Steigerungsraten erreicht wurden. Lediglich die Gemeinde Semoy fällt durch Bevölkerungsverluste aus dieser Systematik heraus. Bei dieser Charakterisierung darf jedoch nicht übersehen werden, daß die Bevölkerungsdichte in den Teilräumen der Agglomeration sehr unterschiedlich ausgeprägt ist. In der 1. Couronne war 1982 eine Bevölkerungsdichte von 99,7 E/km² vorhanden, während in der 2. Couronne nur ein Dichte-

Auf der Basis der Lagegunst und der gestärkten zentralörtlichen Bedeutung konnte Orléans seine Bevölkerungszahl beachtlich steigern. Tabelle 1 zeigt die Entwicklung von 1725 - 1982. Deutlich läßt sich der sehr allmähliche Anstieg bis in die 50er Jahre des 20. Jh.s erkennen. Von 1800 (41.579 E.) bis 1954 (76.439 E.) ergibt sich ein geringes jährliches Wachstum von 0,5%, während im Zeitraum der Dezentralisierungsbemühungen 1954-1975 (106.035 E.) die städtische Bevölkerung jährlich um annähernd 2% anstieg. Seit 1975 ist ein leichter Rückgang festzustellen, der über 1982 hinaus bis heute anhält. Allerdings ist dieser Verlust auf die Kernstadt Orléans beschränkt, während die umliegenden Gemeinden z. T. erhebliche Zunahmen aufgrund von Wanderungsgewinnen aufweisen. Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Kernstadt ist 1968 - 1982 ein Wachstum in den peripheren Stadtteilen (Argonne, Barrière, St. Marc; La Source; La Madeleine; Les Blossiers) und ein Rückgang in den zentralen Stadtteilen zu verzeichnen. Allein bis 1975 verloren die Innenstadtbereiche ein Drittel ihrer Bevölkerung, wobei im Altstadtviertel „Hôtel de Ville“ der Rückgang (mit -43 %) am höchsten war. Ursache dieser Entwicklung, die allgemein als Suburbanisierungsprozeß bezeichnet werden kann, ist zum einen die schlechte Wohnqualität in den altstädtischen Gebieten und zum anderen der andauernde Verdrängungsprozeß der Wohnfunktion durch andere Nutzungen, vor allem aus dem Dienstleistungsbereich.

Das überwiegend positive Bild der Bevölkerungsentwicklung seit den 1950er Jahren ist zweifellos nicht nur durch „harte Daten“ einer wirtschaftlich relativ günstigen Struktur bedingt, sondern basiert u. a. auch auf einem sehr positiven Image der Stadt in der Meinung der Franzosen. Das alt gewachsene Stadtgefüge, verbunden mit einem relativ gut erhaltenen historischen Stadtbild, die umliegenden Landschaftsräume mit hohem Freizeitwert, ferner der Charakter einer Stadt mit differenziertem Dienstleistungs- und Kulturangebot haben offenbar den Status eines hohen Wohnwertes begründet. So verwundert es nicht, das Orléans im Spiegel der französischen Presse außerordentlich gut abschneidet. 1983 ver-

Tabelle 1 Bevölkerungsentwicklung der Stadt Orléans 1725-1982

Jahr	Bevölkerung
1725	22533*
1789	31176*
1800	41579
1850	45788
1870	52157
1890	60826
1900	66699
1911	68614
1920	72096
1930	70611
1937	73155
1946	70240
1954	76439
1962	88161
1968	100134
1975	106035
1982	103660

* Personen über 8 Jahre

Quelle: INSEE

wert von 20,6 E/km² erreicht wurde. Typisch für eine dynamische Bevölkerungsentwicklung in der Agglomeration von Orléans ist schließlich noch die Bevölkerungsstruktur. Der überdurchschnittlich hohe Anteil junger Menschen resultiert aus einem natürlichen Wachstum (Geburtenrate 16,3 %, Sterberate 7,6 % im Jahr 1983) und aus der kontinuierlichen Zuwanderung junger Personen.

öffentliche die Zeitschrift „L'express“ eine Klassifizierung der französischen Städte, in der Orléans auf die Frage „wo man am besten wohnt“ einen der höchsten Ränge belegte; unter den kinderfreundlichen Städten konnte Orléans danach sogar den ersten Platz aller französischen Städte einnehmen.

3. Phasen der Stadtentwicklung

3.1 Das römische Orléans: „Civitas Aurelianorum“

Ausgangspunkt der städtischen Entwicklung ist die keltische Siedlung „Genabum“, die von Caesar im gallischen Krieg als „Oppidum Cenabum“ bezeichnet wird. Daraus kann gefolgert werden, daß schon ein städtisches Gemeinwesen existiert hat, das, an einem wichtigen Straßenkreuzungspunkt gelegen, befestigt und mit Stadttoren versehen war. Außer dem Zitat des griechischen Schriftstellers Strabo, der Genabum als Handelszentrum des Volksstammes der Carnutes beschreibt, bleibt die gallo-römische Periode im geschichtlichen Dunkel. Immerhin konnte 1985 bei Ausschachtungsarbeiten in der Nähe des Chatelet-Einkaufszentrums am Ufer der Loire ein Stein mit einer gallischen Inschrift gefunden werden, die nun endgültig belegt, daß die gallo-römische Siedlung namens Genabum lokal identisch ist mit dem heutigen Orléans. Bis dahin beanspruchte eine andere Loire-Stadt, Gien, diese Genabum-Vergangenheit. Der gallische Name „Genabum“ verliert sich zum Ende des dritten nachchristlichen Jahrhunderts, als der Volksstamm der Carnutes Chartres zu seinem Hauptort erhebt, während Genabum von den Aureliani übernommen wird. Seit dieser Zeit ist der Ortsname „Civitas Aurelianorum“ verwendet, aus dem sich der heutige Name Orléans entwickelt hat.

Der Bauplan des römischen „castrum“ ist bis heute aus dem Stadtgrundriß von Orléans in einer bemerkenswerten Deutlichkeit zu erkennen. In Abbildung 4 ist die Rekonstruktion des römischen Gitternetzes dem heutigen Straßennetz gegenübergestellt, wobei – zum räumlichen Vergleich – die Befestigungsmauer in ihrem Verlauf zum Ende des 3. Jh.s eingezeichnet ist. Das gallo-römische Straßengitter weist typische Formenelemente auf, die durch die römi-

schen Feldmesser nach stets gleichen Prinzipien und Maßeinheiten konstruiert worden sind: 17 „actus“ entsprechen 603 m in der OW-Erstreckung, und 14 „actus“ ergeben 496 m in der NS-Ausdehnung. Dieses Rechteck, das eine Fläche von 25 ha einschloß, wurde durch den „cardo maximus“ in nordsüdlicher Richtung und durch den „decumanus maximus“ in ostwestlicher Richtung in Viertel, sog. „insulae“, geteilt.

Wichtige Grundelemente der gallo-römischen Siedlung sind heute zwar nicht mehr aus dem Stadtplan zu fassen, aber eindeutige Funde des 18. Jh.s machen die Lage des „forum“ im südöstlichen Viertel äußerst wahrscheinlich. Andererseits läßt der Planvergleich (vgl. Abb. 4) leicht die Konstanz wichtiger Straßenzüge erkennen. So folgt die heutige Rue de Bourgogne exakt dem „decumanus“, und auch die Rue Parisie läßt sich ohne weiteres mit dem „cardo“ identifizieren. Darüber hinaus ist die rechtwinklige Struktur des Straßennetzes insgesamt an vielen Stellen auf das römische Straßensystem zurückzuführen. Es fällt auf, daß typische gallo-römische Großbauten nicht innerhalb dieses Plans nachgewiesen werden können; wohl deshalb, weil sie außerhalb des Stadtgebietes gelegen haben. So konnten im 19. Jh. beim Ausbau des östlichen Boulevard-Systems auf den Befestigungsanlagen des 15. Jh.s (Bd. Motte-Sanguin) die Reste eines Amphitheaters ergraben werden.

Mit dem Verblässen der Macht des römischen Reiches in Gallien wurde die Sicherung von „aurelianum“ durch Befestigungsanlagen immer dringlicher. Die typischen gallo-römischen Mauern (z. B. nach Ausgrabungen nördlich der Kathedrale sichtbar) bestanden aus Bruchsteinen, die in Kalkmörtel vermauert waren und im regelmäßigen Wechsel von Ziegelsteinbändern unterbrochen wurden, welche als Ausgleichsschichten zwischengemauert wurden (vgl. DEBAL 1980, S. 8). Der Nachweis der Nützlichkeit dieser Anlage konnte vielfältig erbracht werden – nicht zuletzt gegen die Horden des Hunnenkönigs Attila im Sommer des Jahres 451.

3.2 Die mittelalterliche Stadt (4. - 15. Jh.)

Die Weiterentwicklung der Stadt folgte dem „decumanus maximus“ in westöstli-

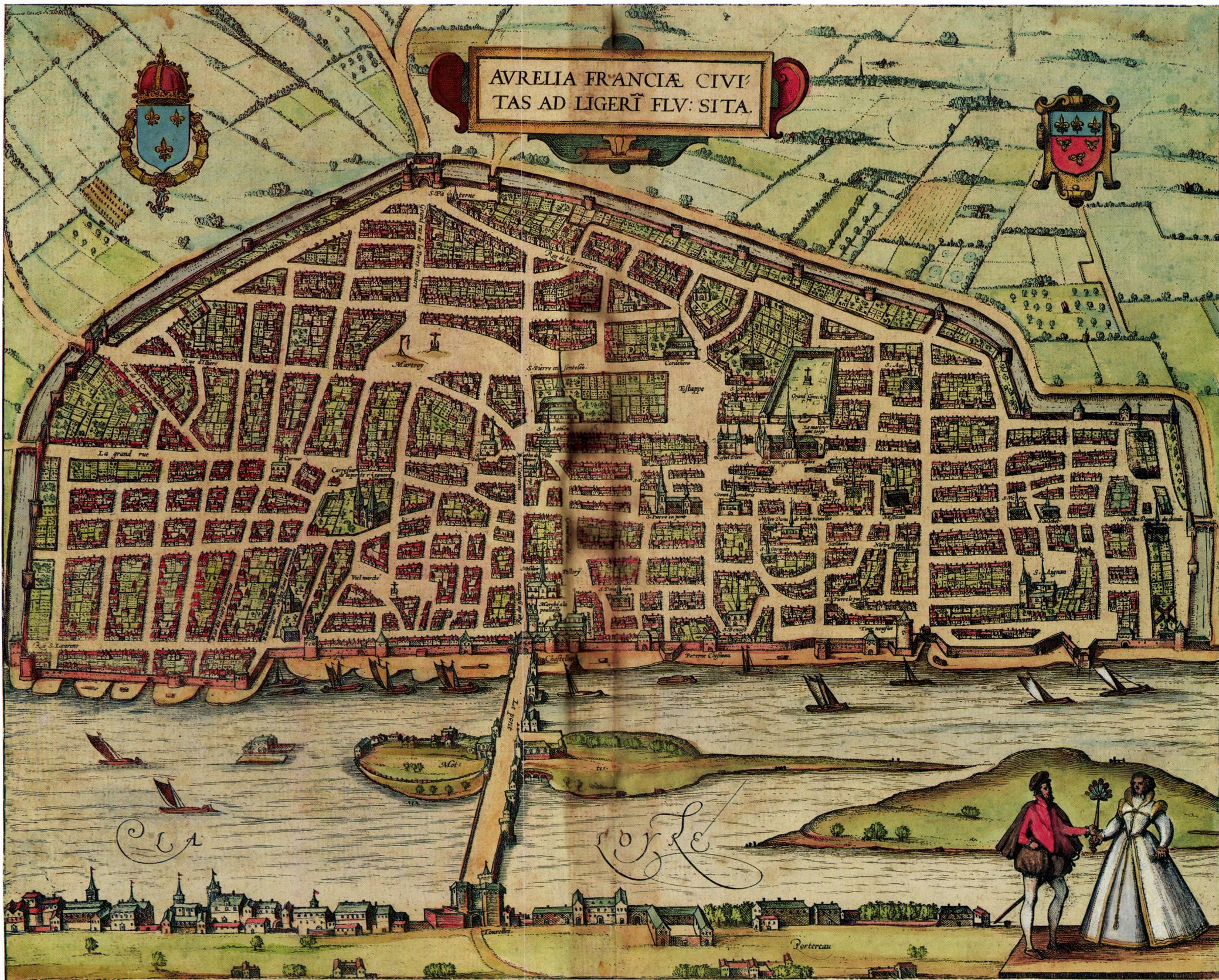


Abb. 5: Orléans um 1580 (Stich von BRAUN und HOGENBERG)

cher Erstreckung. Nach Osten kristallisierte sich um das Kloster und Sanktuarium des hl. Aignan eine Vorstadt (burgus) heraus, während nach Westen der „burgus dunensis“ entstand, auch er eine nicht befestigte Siedlung vor den Toren der Stadt entlang der Straße nach Dunum (= Chateaudun).

Mit der Gründung des ersten Bischofsitzes um die Mitte des 4. Jh.s entstand eine Reihe kirchlicher Einrichtungen, die auffallenderweise alle in der östlichen Hälfte der gallo-römischen Stadt bzw. am „Cardo“ erbaut wurden. Erst im 14. Jahrhundert kam es zu einer Stadterweiterung durch eine Westverschiebung der Stadtmauer. Zwischen 1300 und 1330 wurde der „burgus dunensis“ in das Mauersystem eingeschlossen. Die Bezeichnung dieses „burgus“ als Avenum wurde volkstümlich in „Avignon“ abgewandelt, eine Bezeichnung, die heute noch im Straßennamen Rue d'Avignon erhalten ist. Die Stadterweiterung nach Westen hebt sich durch ihre unregelmäßige Formung deutlich vom römischen Grundriß ab; sie war angepaßt an den zwischenzeitlich eingetretenen Ausbau der Vorstadt Avenum sowie an die topographische Situation eines leichten Abfalls im Westen. Die Stadtmauer wurde damit auf eine Länge von 2.590 m erweitert und umschloß eine Fläche von 37 ha.

Der Verlauf des westlichen Mauerrings ist bislang nur ansatzweise zu belegen. Südlich des Kirchturms von Saint-Paul (erbaut 1624) konnten 1973 bei Baumaßnahmen Reste der in die Hauswände integrierten Stadtmauer freigelegt und konserviert werden. Eine Tafel weist die Besucher auf die alte Mauerführung hin. Die entscheidende Veränderung der spätmittelalterlichen Stadterweiterung liegt in der Verlagerung der Verkehrsstrassen. Die stets relativ unbedeutende Rue Parisie (= Cardo) verlor weitgehend ihre nordsüdliche Verbindungsfunktion an die NS-Straße auf der Nahtstelle zwischen gallo-römischer Stadt und mittelalterlicher Stadterweiterung. Die bis in römische Zeit zurückgehende Loire-Brücke sicherte dieser Straße (auf der Höhe der heutigen R. Ch. Sanglier/R. Thiers) eine große überörtliche Bedeutung. Diese alte Loire-Brücke lag etwa 100 m östlich (d. h. flußaufwärts) der heutigen Pont George V.

Unklar bleibt, warum die östliche Vorstadt (faubourg Saint Aignan) nicht in die mittelalterliche Befestigung einbezogen wurde, obwohl dieser Siedlungsbereich fast so alt ist wie die Stadt selbst und eine relativ dichte Besiedlung nachgewiesen werden kann. Die Nachteile der mangelnden Befestigung können schon daraus ersehen werden, daß die Bürger von Orléans selber dieses Faubourg zerstörten, um den 1428 anrückenden Engländern bei der Belagerung von Orléans keine Verschanzungsmöglichkeiten zu bieten. Erst zwischen 1466 und 1480 kam es zur Stadterweiterung nach Osten, wobei das Viertel um Saint Aignan ebenso einbezogen wurde wie der Klosterbezirk Saint-Euverte im äußersten Nordosten. Die Stadtmauer wurde damit um 40 % auf 3.540 m verlängert, und die ummauerte Stadfläche vergrößerte sich um 23,5 ha (was beinahe der Fläche des römischen „castrum“ entspricht) auf 60,5 ha.

3.3 Die frühneuzeitliche Stadt (16. - 19. Jh.)

Die positive Bevölkerungsentwicklung seit der 2. Hälfte des 15. Jh.s hatte einen bemerkenswerten Ausbau vor den Toren der Stadt zur Folge mit repräsentativen Bauten der Renaissance auf großen Grundstücksflächen. Das galt insbesondere für die Rue de la Bretonnerie, die von der Kathedrale aus in Richtung Nordwesten führt.

1486 gab der Herzog von Orléans (der spätere König Ludwig XII.) die Erlaubnis zu einer modernen und erweiterten Stadtbefestigung. Eine besondere Salzsteuer schaffte die finanziellen Voraussetzungen für dieses Bauwerk, das erst unter Henri II. 1555 fertiggestellt werden konnte. Die Erweiterung der Befestigungsanlagen nach N und W umfaßte eine Mauer von 2.900 m, so daß nach dieser vierten Stadterweiterung die Umfassungsmauern insgesamt eine Länge von 5.100 m bildeten. Die davon umschlossene Fläche betrug 130 ha.

Die Abbildung 5 stellt eine Stadtansicht aus einer Kupferstichsammlung von Braun/Hogenberg dar, die wenige Jahre (ca. 1580) nach Fertigstellung der letzten Befestigungsanlage entstanden ist. Deutlich heben sich die regelhaft-orthogonalen Straßenstrukturen der Stadterweiterung des 16. Jh.s hervor. Das gilt vor allem für die westlichen und nordwestlichen Stadtbezirke.

Auf ausdrückliche Anordnung des Herzogs von Orléans mußten die beiden „Städteplanner“ des 16. Jh.s, Yvon d'Illiers und Jean de Gourville, ein Straßensystem entwickeln, das verhinderte, daß die Bebauung bis unmittelbar an die Stadtmauer reichte. Aus diesem strategischen Grund schließen parallel zu den Mauern geführte Straßen die Bebauung ab. Zugleich zeigt die Stadtansicht von Braun-Hogenberg, daß die neu erschlossenen Stadtviertel eine erheblich geringere Bebauungsdichte aufweisen; private Gärten und weite Innenhofflächen gehörten zum Leitbild dieses bürgerlichen Städtebaus im 16. Jh.

Einen markanten Einschnitt in der Stadtentwicklung stellten die Religionskriege dar. Die Machtübernahme durch die Hugenotten (1562) führte in Orléans dazu, daß die durch religiöse Bauten geprägte Stadtstruktur stark verändert wurde. DEBAL (1984) zählt im Atlas des Quartier Bourgogne 30 Pfarrgemeinden für die Mitte des 17. Jahrhunderts auf, wozu noch 12 Kapellen und 16 Klöster kamen. Ein Großteil dieser kirchlichen Bauten wurde durch die Hugenotten zerstört. Auch die Kathedrale Sainte-Croix wurde 1568 gesprengt, so daß nur die Apsis-Kapellen und zwei Joche des Kirchenschiffes erhalten blieben.

Das 17. Jh., das in Frankreich als das „grand siècle“ gilt, ist für die Stadtentwicklung von Orléans ohne große Bedeutung. Der Grundrißplan blieb unverändert erhalten, und nur der Aufriß wurde durch den Wiederaufbau der Kirchen mit neuen wuchtigen Türmen geprägt. In diesem Rahmen entstand auch östlich der Kathedrale das bischöfliche Palais, die heutige Stadtbibliothek.

Das 18. Jh. hat dagegen wichtige Spuren im Stadtgefüge von Orléans hinterlassen. Die wichtigste städtebauliche Maßnahme war die Verlegung der mittelalterlichen Loirebrücke etwa 100 m flußabwärts. An den Bau der Pont Royal von 1751-1760 schloß sich der Straßendurchbruch der Rue Royale (1754-1756) nach Norden an, die bis zum Märtyrer-Platz, dem Place du Martroi, führte. Die Rue Royale ist zwar im letzten Krieg weitgehend zerstört worden, sie hat aber ihre ursprüngliche klassische Form mit Laubengängen behalten.

Der Place du Martroi sollte nach den Plänen der Ingenieure des 18. Jh.s in großzügiger Weise umgestaltet werden und wichtige repräsentative öffentliche Bauten aufnehmen. Tatsächlich gebaut wurde aber nur der Pavillon de la Chancellerie (1759), der die Archive des Herzogs von Orléans aufnehmen sollte. Schließlich stammen aus dem 18. Jahrhundert eine ganze Reihe beachtenswerter Häuser, die breit gestreut in den Straßen der Altstadt ein begütertes Bürgertum repräsentierten mit aufwendig behauenen Steinfassaden und reichen Schmuckelementen – vor allem in Türoberlichtern und schmiedeeisernen Fensterbrüstungen zu erkennen.

Seit 1740 begann ein mehr als 100 Jahre dauernder Prozeß des Abbaus der Befestigungsanlagen. Zunächst wurden entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrsausbaus die Stadttore abgerissen und nach und nach Teile der Stadtmauer nivelliert, bis dann zu Beginn des 19. Jh.s (1810-1821) auch die Wassergräben verfüllt wurden. 1848 wurden schließlich die letzten Mauerreste beseitigt und die Promenaden angelegt, auf denen heute die breiten Boulevards verlaufen.

Bereits um die Mitte des 18. Jahrhunderts waren Planungen ins Auge gefaßt worden, um die Ost-West-Achse der Stadt neu zu organisieren. Die einzige Verbindung in dieser Richtung parallel zur Loire stellte der alte „decumanus maximus“ dar, die Rue de Bourgogne, die dem zunehmenden Verkehr nicht gewachsen war. Dabei war von Anfang an geplant, einen Straßendurchbruch auf der Höhe der Kathedrale zur ehemaligen „Porte Madelaine“ zu bauen. Diese Pläne wurden im Zuge der Revolution von 1789 zurückgestellt, und erst 1825 gelang es, das Projekt zum „öffentlichen Interesse“ zu erklären und damit die Voraussetzungen für umfangreiche Enteignungsmaßnahmen zu schaffen. Der Durchbruch erfolgte in den Jahren 1836-1841; 1846 wurde die neue Straße unter dem Namen „Rue de Jeanne d'Arc“ endgültig fertiggestellt. Die neuen gradlinigen Verkehrsachsen übernahmen sehr schnell die wichtigsten kommerziellen Funktionen, die bis dahin auf die alten und sehr engen Gassen innerhalb des gallo-römischen „castrum“ verteilt waren. Ebenso rasch setzte ein sozialer Entmischungspro-

zeß ein, der durch die Abwanderung des Bürgertums in der 1. Hälfte des 19. Jh.s in Gang gesetzt wurde und an dessen Ende entwertete mittelalterliche Stadtviertel entstanden.

3.4 Städtebauliche Entwicklung seit dem Industriezeitalter

Bis zur Mitte des 19. Jh.s hatten sich die wirtschaftlichen Strukturen der Stadt Orléans in ihrer vorindustriellen Form erhalten. Wichtigste Wirtschaftsgrundlage war die Loire geblieben; der Umschlag des Flußverkehrs, die Hafenfunktionen sowie verarbeitendes Gewerbe mit unmittelbarem Bezug zu den schifftransportierten Gütern (Essig-Herstellung, Tabakindustrie, spezielle Textilien) bildeten die Basis der Stadtkonomie.

Um diese Erwerbsquelle nicht zu gefährden, setzte sich die Stadt massiv gegen den direkten Anschluß an das überregionale Eisenbahnnetz ein. Als Ergebnis entstand eine sog. „embarcadère“, ein Kopfbahnhof, der die Verbindung zur Hauptlinie herstellte, die 10 km nördlich durch Fleury-les-Aubrais verlegt worden war. Die Eröffnung dieses Bahnanschlusses erfolgte 1843. Der Bahnhof wurde etwa 300 m westlich des alten Stadttores „Porte Bannier“ erbaut, gegenüber der „Rue des Gourdes“, wodurch zunächst ein verkehrsmäßig völlig unbrauchbarer Zugang zum Stadtzentrum entstand.

Wesentliche städtebauliche Maßnahmen wurden während der Amtsperiode des Bürgermeisters Charles SANGLIER (1878-1887) geplant und teilweise realisiert. Das eigentliche Konzept bestand darin, eine großzügige Verbindung zwischen den „Hauptverkehrsträgern“ Bahn und Fluß herzustellen, womit die längst zum Untergang verurteilte Loire-Schifffahrt fälschlicherweise zum Planungsansatz erhoben wurde. Als erste Baumaßnahme ließ SANGLIER das Projekt „nouveaux marchés“ (Neumarkt) in den Jahren 1882-1886 realisieren. Dabei wurde das Quartier Châtelet radikal verändert; durch den Einbau einer großflächigen Markthalle, die im historisierenden Stil des V. BALTARD als Eisenkonstruktion errichtet wurde. Neben der römischen Toranlage wurde eine Vielzahl historischer Gebäude

ein Opfer dieser „Flächensanierung“. Nur einzelne Renaissancebauten (z. B. das sehenswerte, aber verfallene Gebäude „Maison de la Coquille“ in der Rue de la Pierre-Percée) blieben in einer städtebaulich unbefriedigenden Situation erhalten. Das Portal der St.-Jakobs Kapelle im spätgotischen Stil wurde umgesetzt und ist heute an falschem Ort im Garten des Rathauses (Hôtel Grosnot) aufgestellt.

Das großspurige Projekt einer Nord-Süd-Achse wurde nach dem Tod von Ch. SANGLIER nicht weiter verfolgt. Statt dessen griff man auf die bescheidenere Lösung zurück, die Rue des Gourdes auf 17 m zu verbreitern und damit eine direkte Sichtverbindung vom Bahnhof zur Reiterstatue der Jeanne d'Arc auf dem Martroi-Platz herzustellen. Die Arbeiten an diesem Unternehmen begannen 1894; die neue Straße, Rue de la République, wurde 1897 dem Verkehr übergeben. Die Bebauung zog sich bis in die ersten Jahre des 20. Jh.s hin; sie wurde zeittypisch im teilweise sehr überladenen Stil der Gründerzeit ausgeführt. Die architektonischen Anleihen an verschiedene historische Baustile haben sich bis heute erhalten und repräsentieren eine sehr geschlossene städtebauliche Einheit aus der Zeit der Jahrhundertwende. Etwa zur gleichen Zeit wurde die östlich von der Rue de la République abzweigende Rue d'Alsace-Lorraine angelegt, um damit Raum für bürgerliche Wohnansprüche in einem bislang sehr heterogen genutzten und zunehmend entwerteten Stadtviertel in Bahnhofsnähe zu schaffen.

Stadtplänen aus dem letzten Drittel des 19. Jh.s ist zu entnehmen, daß die Stadt Orléans bis in diese Zeit hinein weitestgehend auf den Raum innerhalb der Befestigungsgrenzen des 16. Jh.s begrenzt blieb. Die städtebauliche Entwicklung „extra muros“ beschränkte sich auf die Randbebauung des Boulevard-Rings und auf Ansiedlungen entlang der wichtigsten Ausfallstraßen. Lediglich vor dem Bannier-Stadttor hatte sich westlich des Bahnhofs entlang der Straße nach Paris (heute R N 20) ein vorstädtischer Ausbau entwickelt. Bis zum Ersten Weltkrieg wohnten noch mehr als vier Fünftel der knapp 70.000 Einwohner innerhalb der Altstadt. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges kam es bei stagnierenden Bevölke-

rungszahlen zu einer bemerkenswerten Verlagerung der Wohnbevölkerung in die auf 2.000 ha erweiterte Stadtfläche. Diese konnte durch den städtischen Zuerwerb des südlichsten Stadtteils von La Source im Jahre 1959 auf 2.750 ha vergrößert werden. Die starke Bevölkerungszunahme seit 1960 bis zum Maximum von 106.000 im Jahre 1975 führte zu einer Umkehr der demographischen Stadtteile im Zuge von Suburbanisierungsprozessen: 1975 lebten 83 % der Bewohner der Stadt Orléans außerhalb des Altstadtgürtels.

4. Aktuelle Fragen der Stadtentwicklung

4.1 Stadterneuerung im Stadtzentrum

Die vom Zweiten Weltkrieg unbeschädigten Stadtviertel des antiken „Castrum“ waren seit den 50er Jahren einem verstärkten sozialen und ökonomischen Erosionsprozeß ausgesetzt. Aber trotz der vielfältigen Verfallserscheinungen blieb das originale Straßennetz in seinem orthogonalen Gefüge weitgehend unversehrt. Erst durch die Eingriffe in den 60er und 70er Jahren wurden flächenhaft Veränderungen durchgesetzt, die auch das ursprüngliche Straßennetz teils empfindlich zerstörten. Beispiel für diese Flächensanierungen ist das Charpentier-Quartier, wo aufwendige Markteinrichtungen installiert wurden.

Die Fragen der Stadterneuerung im Stadtzentrum von Orléans sollen an folgenden Beispielen und Sachbezügen exemplarisch behandelt werden:

- Quartier Bourgogne: allgemeine Probleme eines Altstadtviertels
- Stadtsanierung: Quartier Saint-Pierre-le-Puellier
- Bahnhofsviertel-Projekt.

4.1.1 Quartier Bourgogne

Dieses Viertel (vgl. Abb. 6) umfaßt die östliche Hälfte der Altstadt und wird begrenzt von der Loire, den Boulevards und der Rue Royale; damit werden zwar recht unterschiedliche Teilräume zusammengefaßt, aber es treten dennoch für den gesamten Altstadtbereich typische Erscheinungen auf.

Insgesamt lebten im Quartier Bourgogne 1982 8.300 Einwohner. Damit ergab sich eine relativ hohe Bevölkerungsdichte von 117 Einwohnern je Hektar, wobei die niedrigsten Dichtewerte unter 100 E/ha in den Teilvierteln um die Kathedrale auftreten, wo eine Vielzahl von Verwaltungsgebäuden die Wohnfunktion einschränkt (vgl. Abb. 6a u. Tab. 2). Seit 1968 ist die Bevölkerungsdichte erheblich gesunken, weil eine starke Abwanderung die Zahl der Einwohner um rund 40 % reduziert hat. Das gilt insbesondere für den Straßenkomplex westlich des

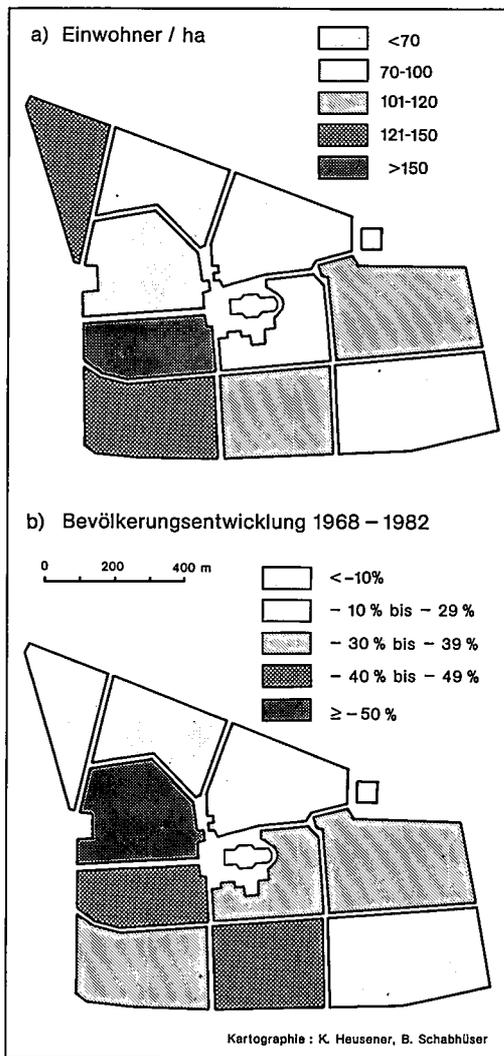


Abb. 6: Orléans: Bevölkerungsdichte und Bevölkerungsentwicklung 1968–1982 im Quartier Bourgogne

Tabelle 2 Bevölkerungsstrukturen im Raum Orléans und in Frankreich 1968–1982

Gebiet	Bevölkerungsentwicklung		Bevölkerungsdichte		
	% Veränderungen/Jahr		E/ha		
	1968–1975	1975–1982	1968	1975	1982
Quartier Bourgogne	-2,4	-3,5	179	148	117
Orléans	+1,5	-0,5	35	39	37
Agglomération Orléans	+3,0	+0,7	6	7	8
Frankreich	+5,5	+3,1	1	1	1

Quelle: Ville d'Orléans: Atlas de quartier

Rathauses (Hôtel Groslot), wo heute nicht einmal die Hälfte der Einwohner von 1968 wohnt (vgl. Abb. 6b). Darüber hinaus läßt sich eine starke Überalterung sowie ein Defizit an Jugendlichen in der Wohnbevölkerung feststellen. Verglichen mit der Gesamtbevölkerung sind die über 60jährigen um 20 % im Quartier Bourgogne überrepräsentiert. Lediglich der westliche Abschnitt Saint-Euverte paßt mit seiner jungen Bevölkerung nicht in das typische Bild des Stadtzentrums.

Diese demographischen Strukturen sind durch zwei sehr unterschiedliche Ursachen-Komplexe bedingt. Zum einen führen Verfallserscheinungen und ungesunde Lebensverhältnisse in überalterter Bausubstanz zur Abwanderung vor allem der jüngeren Bevölkerung. Andererseits läuft parallel zu Entwertungsprozessen ein beachtlicher Aufwertungsprozeß ab, der durch eine zunehmende Konzentrierung wichtiger Einrichtungen von Verwaltung, gehobenen Dienstleistungen und Kommerz gekennzeichnet ist. Dadurch entsteht ein Verdrängungseffekt, der ebenfalls die Wohnfunktion reduziert. Neben traditionell hier verstandorteten zentralen Einrichtungen, wie z. B. Rathaus, Präfektur (des Département Loiret) sowie Industrie- und Handelskammer, sind in der jüngeren Zeit wichtige neue Institutionen angesiedelt worden wie z. B. die Verwaltung der Großregion Centre, „Établissement public régional“, oder die regionale Planungsbehörde, „Service Régional de l'Équipement“. Hinzu kommt, daß im Quartier Bourgogne eine Vielzahl von sozialen und kulturellen Einrichtungen angesiedelt ist, die zum großen Teil überregionale Bedeutung haben (z. B. Konservatorium, Kunstakademie, Rektorat: Verwaltungssitz der Akademie von Orléans/Tours). Damit hat sich innerhalb eines Radius von

ca. 300 m um die Kathedrale eine Standortgemeinschaft von hochrangiger Qualität herangebildet. Die kommerziellen Aktivitäten sind dagegen am westlichen Rand des Quartier Bourgogne konzentriert.

Tabelle 3 Anzahl und Größe kommerzieller Einrichtungen im Raum Orléans 1982

Gebiet	Geschäfte Anzahl	Verkaufsfläche m ²
Quartier Bourgogne	680	47.420
„Centre Ville“	1.033	67.660
Stadt Orléans	1.706	101.850
Agglomerationsraum	2.490	209.870

Quelle: A. Metton, Le commerce urbain français, Paris (P.U.F.) 1984, S. 178

Die vier „Warenhäuser“ (Monoprix 2.800 m², Nouvelles Galeries 7.950 m², Printemps 850 m², C & A) sind hier ebenso vertreten wie das Einkaufszentrum Halles-Chatelet (6.300 m²). Tabelle 3 belegt die besondere Rolle des Quartier Bourgogne hinsichtlich der kommerziellen Aktivitäten in der Stadt Orléans: 70 % der Verkaufsflächen des Einzelhandels des gesamten Stadtzentrums und 47 % der gesamten Stadt Orléans haben hier ihren Standort. Damit wird die besondere zentrale Funktion dieses Viertels unterstrichen, wo nur 8 % der Wohnbevölkerung der Stadt und 3,8 % der Agglomeration von Orléans leben. Auch die Waren- und Dienstleistungsangebote sind überwiegend höherer Qualität und damit nur begrenzt auf die Ansprüche der hier wohnenden Bevölkerung ausgerichtet. Das gehobene Qualitäts-Image des Viertels wird insbesondere durch die Geschäftsreihe unter den Arkaden der Rue Royale geprägt, die einen Vergleich mit den kommerziellen Einrichtungen „unterm Bogen“ in Münster herausfordert.

Bei diesem zentralörtlichen Gewicht des Quartier Bourgogne kann es nicht verwundern, daß die Verkehrsprobleme besonders gravierend sind, unabhängig davon, daß der Durchgangsverkehr das Viertel nur randlich über die großen Boulevards im Norden und Westen bzw. über die Quais parallel zur Loire berührt. Das Hauptproblem stellt der ruhende Verkehr dar, zumal offiziell nur 2.540 Parkplätze unterschiedlicher Kategorien ausgewiesen sind.

4.1.2 Stadtanierung: Quartier Saint-Pierre-le-Puellier

Die Ansätze einer Stadtanierung in den 60er und frühen 70er Jahren waren ähnlich wie zeitgleiche Entwicklungen in bundesdeutschen Städten auf eine großflächige Erneuerung der Altstadt ausgerichtet. Erst dann setzte sich die Erkenntnis durch, daß die Erhaltung der gewachsenen Kleinstrukturen nicht nur kostengünstiger, sondern auch politisch wirkungsvoll und förderlich für das Stadt-Image sein konnte. Diesem Bewußtseinsumschwung ist es zu verdanken, daß auch in Orléans wichtige Zeugen des großen historischen Erbes erhalten geblieben sind. Das gilt vor allem für die Struktur des gallo-römischen Straßennetzes. Der Ausbau eines großen Teils des „decumanus“ (Rue de Bourgogne) als Fußgängerzone (als enge Geschäftsstraße mit großer Fußgängerdichte und nur zeitlich begrenztem Zugang für den Autoverkehr) ist eine entscheidende Sicherungsmaßnahme dieses alten Viertels. Von 1979-1984 wurden 17.500 m² Straßenfläche neu aufgepflastert (Kosten: 8.725.000 FF).

Eine umfassende Sanierungsmaßnahme ist im Quartier Saint-Pierre-le-Puellier durchgeführt worden. Dieses Quartier (vgl. Abb. 8) umfaßt 7,4 ha, liegt südlich der Kathedrale und reicht von der Rue de Bourgogne bis zur Loire und von der Rue de la Poterne im Westen bis zur Rue de la Tour Neuve im Osten, wobei im Nordwesten ein Auslieger, das „Ilot“ Etienne-Dolet, einbezogen ist.

Als erste Maßnahme hat die Stadt dieses Stadtviertel zur ZAD (= Zone d'aménagement différencié) erklärt und damit förmlich festgelegt, um so den Bodenmarkt zu kontrollieren (die Stadt erhält damit für acht

Jahre ein Vorkaufsrecht auf alle Immobilien). Als zweiter Schritt wurde 1976 die Planungsgesellschaft SEMAREVO („Société d'Economie Mixte d'Aménagement, de Rénovation et de Restauration Immobilière“) gegründet, die von der Planaufstellung über die Erstellung eines Sozialplans bis zur Finanzierungsberatung und Baubetreuung aktiv geworden ist. Als wesentlich für das Gelingen dieser Sanierungsmaßnahme haben sich die bewußte Nähe der Planungsgesellschaft SEMAREVO zu den Bürgern des Sanierungsviertels und die intensive Beratung herausgestellt. Als weiteres wichtiges planungsmethodisches Verfahren erwies sich die sukzessive Bearbeitung von kleineren Sanierungseinheiten: als Modellfall wurde 1978 mit der Renovierung von 23 Wohnungen im Bereich der Kirche Saint-Pierre-le-Puellier begonnen; zwischen 1979 und 1981 wurde ein Komplex von 42 Wohnungen im „Ilot de la Tour“ restauriert und rekonstruiert. Als letztes Teilprojekt wurde 1983 die „Maßnahme Charpenterie“ realisiert. Insgesamt wurden bis 1985 380 Wohnungen in das Sanierungsprogramm einbezogen.

Am Anfang der Sanierungsarbeiten hatte eine Bestandsaufnahme der baulichen und sozioökonomischen Verhältnisse des Quartier Saint-Pierre-le-Puellier gestanden. 192 Gebäude waren in die Untersuchung einbezogen worden; 12 % der Gebäude wurden als „gepflegt“, 80 % als „verwahrlost“ und 8 % als „nicht erhaltungsfähig“ eingestuft. Bei 75 Gebäuden war die Bausubstanz so schlecht, daß eine vollkommene innere Entkernung unvermeidbar erschien, wollte man modernen Ansprüchen genügende Wohnungen einrichten. Wie ungenügend die Ausstattung der 414 untersuchten Wohnungen war, läßt sich damit belegen, daß 274 (= 66 %) ohne eigenes WC waren und daß 302 (= 73 %) nicht über Dusche oder Bad verfügten.

Hinsichtlich der sozioökonomischen Gegebenheiten zeigten sich im Quartier Saint-Pierre-le-Puellier ebenfalls ungünstige Strukturen. So lagen die monatlichen Haushaltseinkommen außerordentlich niedrig: 23 % der Haushalte verfügten über monatliche Einkünfte unter 800 FF, 31 % über 800-1.500 FF und 29 % über 1.500-2.300 FF.

Diese unterdurchschnittliche finanzielle Ausstattung der im Viertel lebenden Personen war eng verknüpft mit der Tatsache, daß eine überdurchschnittlich hohe Zahl alter Menschen und Ausländer hier lebten: 30 % waren älter als 65 Jahre, und 12 % waren Ausländer, überwiegend Portugiesen. Angesichts des schlechten Ausstattungsstandards der Wohnungen verwundert es nicht, daß der Mietzins extrem niedrig lag. Von den 243 Personen, die in Mietwohnungen lebten, mußten 71,5 % zwischen 50 und 150 FF, 22 % zwischen 150 und 300 FF und nur 6,5 % über 300 FF zahlen.

Dieses niedrige Mietniveau dürfte mit dafür verantwortlich sein, daß nahezu alle Bewohner ihr Interesse bekundeten, auch nach der Sanierung im Quartier wohnen bleiben zu wollen; nur 3 % der Haushalte wollte nicht hier wohnen bleiben. Tatsächlich konnte erreicht werden, daß nahezu alle Betroffenen nach den Erneuerungsmaßnahmen im Quartier ihren Wohnplatz behielten. Maßgeblich hierfür war das Mietbeihilfe-Programm APL (Aide Personnalisée au Logement), das durchschnittlich die Hälfte der Mehrkosten für die Mieten nach der Wohnungserneuerung erstattete.

Für die Hauseigentümer waren von der ANAH (Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat) ebenfalls Subventionshilfen bereitgestellt, die als Investitionsanreize dienen sollten. Diese bezogen sich sowohl auf Modernisierungsmaßnahmen im Innern als auch auf Verbesserungen im Außenbereich; beispielsweise wurde die Fassadenerneuerung mit bis zu 50 FF je m² gefördert. Von 1978-1981 schüttete die ANAH Subventionen in Höhe von 3.996.000 FF aus.

Obgleich noch eine ganze Reihe von baulichen Problemen im Sanierungsbereich ungelöst geblieben sind, läßt sich doch bereits heute feststellen, daß die Erneuerungsmaßnahmen insgesamt positiv zu bewerten sind und einen wichtigen Altstadtbereich in Orléans nicht nur vor weiterem Verfall gerettet haben, sondern in gelungener Weise die kleinteilige Struktur erhalten und die lokale Identität dieses Quartiers mit verhältnismäßig bescheidenem Mittelaufwand gesichert haben.

4.1.3 Bahnhofsviertel-Projekt

Die Neuplanung des engeren Bahnhofsbereichs ist eine wichtige Erneuerungsmaßnahme, die seit über 30 Jahren diskutiert worden ist und endlich seit 1986 realisiert wird. Die hohen Kosten dieses heute auf gut 4 ha Fläche verkleinerten Projektes hatten zu immer neuen Verzögerungen geführt. Die „Lösung“ der finanziellen Probleme konnte dadurch erreicht werden, daß das Projekt weitgehend privatisiert wurde und so die Hauptlast des Finanzrisikos zunächst einmal nicht bei der Stadt Orléans liegt.

Die verhältnismäßig anspruchsvolle Neuplanung verfolgt folgende Zielsetzungen:

a) Stärkung des kommerziellen Gewichts des gesamten Stadtzentrums

Seit den 70er Jahren hat sich in Orléans wie in fast allen größeren französischen Städten eine auffallende Verlagerung der geschäftlichen Aktivitäten in den suburbanen Raum, meist außerhalb der Stadtgemeinde, ergeben. Dies gilt auch für die neue Standortbildung von Verbrauchermärkten („hypermarchés“) in der städtischen Peripherie von Orléans:

- „Carrefour“ in Saran, nördlich von Orléans, wurde 1971 gebaut und umfaßt eine Verkaufsfläche von 15.400 m² (52 Kassen, 360 Beschäftigte, 2.300 Parkplätze), zuzüglich Konzessionsgeschäfte und eine Cafeteria.
- „Auchan“ in Saint-Jean-de-la-Ruelle, im Westen von Orléans, wurde 1971 geschaffen und 1974 modernisiert; die Verkaufsfläche umfaßt knapp 10.000 m² (36 Kassen, 230 Beschäftigte, 2.000 Parkplätze), zuzüglich einer Cafeteria und angeschlossene Konzessionsgeschäfte.
- „Auchan“ in Olivet, im Süden der Stadt, wurde 1970 errichtet und 1976 ausgebaut auf eine Verkaufsfläche von 8.000 m² (35 Kassen, 250 Beschäftigte, 1.000 Parkplätze) sowie eine Cafeteria und angeschlossene Konzessionsgeschäfte.
- „Centre Leclerc“ in Olivet, im Süden der Stadt, wurde 1982 eröffnet auf einer Verkaufsfläche von 3.000 m² (650 Parkplätze).

Als Gegensteuerungsmaßnahme wird im Bahnhofsviertel-Projekt ein Einkaufszentrum mit einer Brutto-Fläche von 26.300 m² errichtet, wovon 13.000 m² Verkaufsfläche ausgewiesen sind mit einem Supermarkt, der 6.000 m² Verkaufsfläche umfassen soll. Innerhalb der Stadt Orléans soll dieser kommerzielle Pol im Norden der Kernstadt als komplementärer Punkt zu den Chatelet-Hallen im Süden fungieren; zugleich wird angenommen, daß diese Pol-Struktur die gesamte Verbindungsachse einschließlich des Martroi-Platzes weiter aufwertet.

b) Stärkung des Bahnhofsbereichs über gehobene Verwaltungsfunktionen

Innerhalb der letzten Jahre hat sich um den Bahnhof bereits eine Konzentration von Bürostandorten ergeben, insbesondere in der Av. de Paris unmittelbar westlich des Bahnhofs. Allein in den Jahren 1982 und 1983 wurden hier 11.800 m² Büroflächen neu geschaffen. Als eine Förderungsmaßnahme dieser Entwicklung ist die Einrichtung von Büroflächen in der Größenordnung von 10.000 m² in das Bahnhofsviertel-Projekt integriert. Diese werden zusammenhängend im Winkel der Straßen Emile Zola und Marcel Proust ausgebaut.

c) Verbesserung des Personenverkehrs

Durch eine enge räumliche Verknüpfung von Bahnhof (SNCF), zentrale Stadtbus-Station (halte urbain) und Überlandbus-Bahnhof (gare routière) soll eine bessere Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel erreicht werden. Die bisherige provisorische Raumlösung soll zu einem integrierten Verkehrssystem entwickelt werden. Die Stadt erhofft sich durch bessere Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel eine höhere Attraktivität, um die Bevölkerung aus der entfernteren Agglomeration enger an die Stadt zu binden.

d) Verbesserung des innerstädtischen Straßenverkehrs

Einen Brennpunkt des Verkehrs in Orléans bilden die Kreuzungen auf dem Ringsystem der Boulevards im Bahnhofsbereich. In den Stoßzeiten des Verkehrs kommt es hier immer wieder zu Verstopfungen. In beiden Richtungen werden zu den Hauptverkehrs-

zeiten mehr als 2.500 Fahrzeuge pro Stunde gezählt. Die Projekt-Planung sieht deshalb vor, den Straßenverkehr unterirdisch am Bahnhof vorbeizuleiten und so für die Fußgänger einen störungsfreien, niveaugleichen Zugang aus der Rue de la République zum Bahnhof zu ermöglichen.

e) Verbesserung der Parkmöglichkeiten

Mit der Realisierung des Bahnhofs-Projekts soll die Parkplatzsituation neu geordnet werden, um 1. für die zahlreichen Tagespendler, die mit dem Pkw zum Bahnhof fahren und per Bahn (größtenteils nach Paris) auspendeln, die erforderlichen Langzeitparkmöglichkeiten zu schaffen und um 2. in Bahnhofsnähe eine Parkmöglichkeit für die Besucher der Innenstadt bereitzustellen. Vor allem mit Hilfe von Tiefgaragen werden 1.150 Parkplätze ausgebaut. Ferner werden die vorhandenen Parkplätze zusätzlich in verbesserter Erreichbarkeit neu geordnet.

f) Zusätzliche Maßnahmen

Die Attraktivität des Bahnhofsviertels soll schließlich durch flankierende Maßnahmen belebt werden. Neben dem Neubau des Fremdenverkehrsamtes, dem Ausbau des Naturkundemuseums auf 4.000 m², der Errichtung eines Filmtheaters und eines Restaurants sollen etwa 80 Wohnungen in Baumaßnahmen integriert werden.

4.2 Ville Nouvelle: La Source

4.2.1 Städtebauliche Konzeption

Die geringe Ausdehnung der Stadtgemeinde Orléans hatte seit den 50er Jahren zur Folge, daß in zunehmendem Maße wirtschaftliche Aktivitäten vor allem in die nördlichen Randgemeinden abwanderten. Um hier gegensteuern zu können, kaufte die Stadt (wobei der Bürgermeister R. SECRETAIN sich in dieser Angelegenheit besonders engagierte) im Jahre 1959 im Süden ein Gelände von ca. 700 ha Fläche auf, das, jenseits des Flusses Loiret und des Blumenparks (Parc floral) gelegen, nur über einen schmalen Korridor an die Stadtgemeinde angeschlossen und etwa 6 km vom Stadtzentrum entfernt war. Die renommierten Architekten L. ARRETCHÉ und O.-C. CACOUB legten 1962 einen Bebauungsplan vor, der einen Universitäts-Cam-

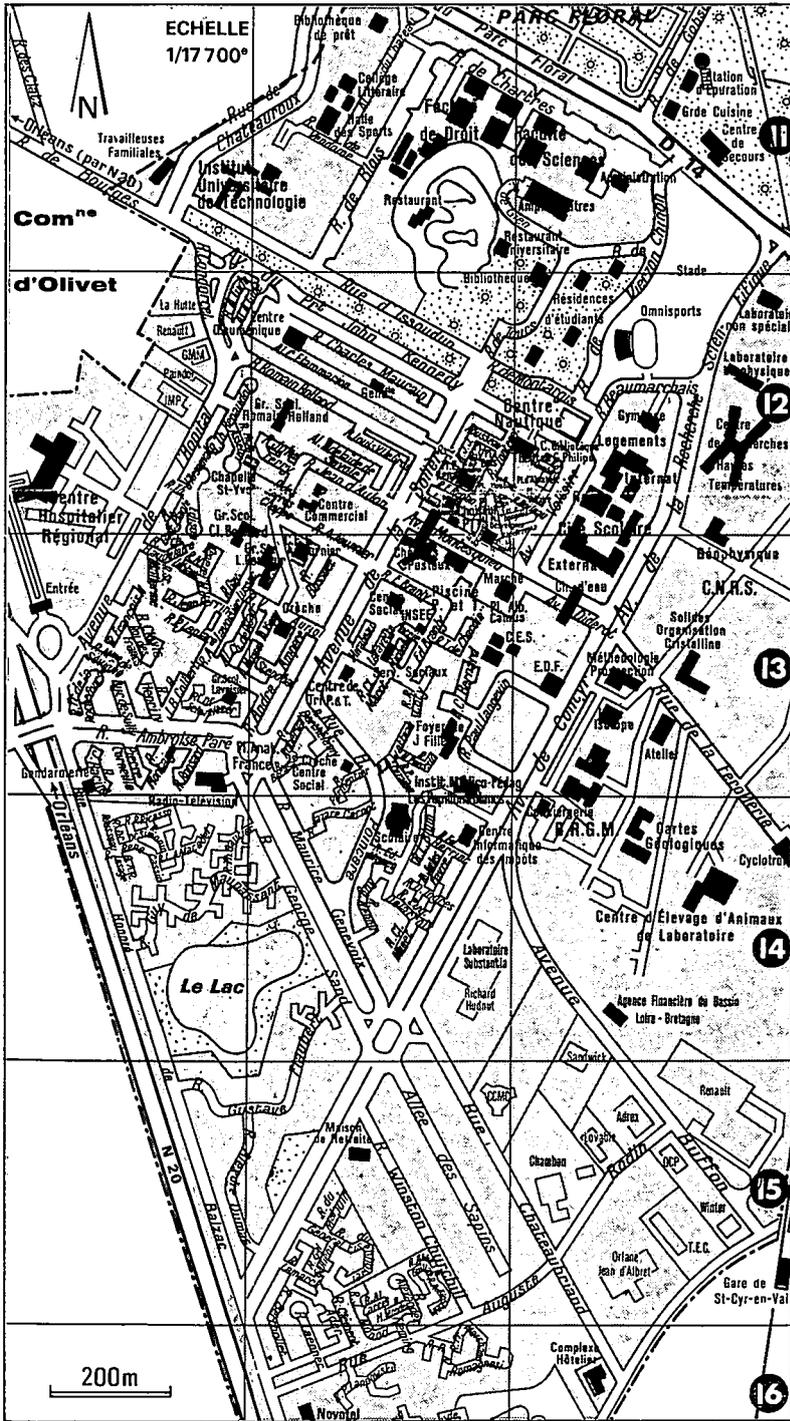


Abb. 7: Orléans: Ville Nouvelle La Source (Ausschn. aus Stadtplan)

pus von 100 ha mit einer „ville nouvelle“ von 570 ha verknüpfte und so der Zielsetzung folgte, einen eigenständigen urbanen Komplex erstehen zu lassen von hinreichender Größe, von funktionaler und ökonomischer Differenziertheit und mit soziokulturellen Infrastrukturen so ausgestattet, daß er für dezentralisierte Betriebe der Verwaltung und gehobene Dienstleistungen attraktiv war. Hinzu kam das Gartenschau-Gelände des „Parc floral“ mit einer Fläche von 30 ha. Der Plan von La Source (Abb. 7) läßt diese räumliche Zonierung in „Parc floral“, „Campus“ und „Quartier“ erkennen. Die funktionale Differenzierung ist aber auch innerhalb der Teilbereiche bewußt und unter Berufung auf die „Charta von Athen“ geplant und größtenteils verwirklicht worden.

Der Universitäts-Campus, im nördlichen Bereich von La Source gelegen, gruppiert um einen See die zentralen Einrichtungen von Mensa und Bibliothek, um die sich – räumlich deutlich voneinander abgehoben – die Fakultäts-Einrichtungen verteilen. 1984 waren 7.112 Studenten eingeschrieben, wobei der wirtschafts- und rechtswissenschaftliche Fachbereich (U. E. R. de Droit et Sciences Économiques) mit 2.581 der zahlenmäßig größte war. Die Studentenheime (872 Wohnplätze) sind ebenso wie die Sporteinrichtungen in den Außenbereichen im Westen und Osten verstandortet.

Der zentrale Siedlungsbereich von La Source schließt sich nach Süden an. Auch hinsichtlich der Wohnformen läßt sich eine deutliche Zonierung erkennen. Nach Norden (im Anschluß an den Campus) und um das Zentrum (Centre Urbain) sind Großwohn-Komplexe („logement collectif“) konzentriert mit 6.188 Wohneinheiten, während die Einfamilien- und Reihenhäuser mit 1.613 Wohneinheiten randlich nach Süden angeordnet sind. Mit den nördlichen Großwohnkomplexen ist das Stadtteilzentrum verbunden: neben hochverdichtetem Geschoßwohnbau (1.551 Wohnungen) treten zentrale Versorgungseinrichtungen, die einen Einkaufskomplex mit 30 Geschäften („Centre commercial 2002“), Stadtbibliothek, Rathaus, Post und Versammlungsräume umfassen, deutlich orientiert auf die großen Erschließungsstraßen Av. de la Boilière und Av. Kennedy.

Andererseits sind teilweise auch größere Dienstleistungsbetriebe in die Wohngebiete integriert; so findet sich südlich des Stadtzentrums in exponierter Zentrallage eine Bürostandortkonzentration, die rund 3.500 Arbeitsplätze anbietet, darunter das französische Postscheckamt mit 2.250 Beschäftigten. Der größere Teil an Gewerbebetrieben, Verwaltungs- und Dienstleistungseinrichtungen ist jedoch räumlich getrennt von den Wohnquartieren im Osten angesiedelt, während im Westen als größere Versorgungseinrichtung lediglich das Regionale Klinikzentrum, das „Centre Hospitalier Régional“, mit 1.450 Beschäftigten und 1.250 Betten errichtet worden ist.

Trotz der relativ hohen Verdichtung städtischer Funktionen hat die „ville nouvelle“ La Source den Charakter einer weitläufigen und durchgrüneten Gartenstadt bewahrt, an die sich nach Süden unmittelbar die waldreiche und sehr dünn besiedelte Sologne als attraktives Naherholungsgebiet anschließt.

4.2.2 Sozioökonomische Struktur

Die stadtplanerische Zielsetzung, mit La Source eine „neue“ Stadt zu schaffen, die eine eigenständige wirtschaftliche Stellung mit einem anspruchsvollen, gehobenen Tertiärsektor aufweisen und auf keinen Fall zur reinen „Schlafstadt“ verkümmern sollte, ist – trotz gewisser Einschränkungen – gelungen.

Die ökonomische Bedeutung von La Source kann unmittelbar aus Tabelle 4 abgeleitet werden, wenn man in Betracht zieht, daß die Zahl der Arbeitsplätze mit 12.900 um fast 4.000 über der Zahl der in La Source wohnhaften Erwerbspersonen liegt. Es kommt hinzu, daß der Ausbau von La Source einen beachtlichen Förderungseffekt auf die Wirtschaftsentwicklung der Nachbargemeinden ausgeübt hat. So hat sich in Olivet die „Zone commerciale de Bourges“ seit 1972 am Zubringer der RN 20 zur A 71 entwickelt mit einer Mischung kleiner industrieller, handwerklicher und kommerzieller Unternehmen.

In St.-Cyr-en-Val ist seit 1973 ein „Industriepark“ entstanden mit 110 ha Fläche, wovon 1985 aber immer noch 50 ha ungenutzt geblieben waren. Damit stellt der

Tabelle 4

Vergleich Orléans – La Source 1. 1. 1982

Gebiet	Fläche ha	Bevölkerung	Wohnungen	Erwerbs- stellen	Erwerbs- tätige
Orléans gesamt	2740	103.660	45.500	59.000	45.020
La Source	700	21.116	7.500	12.900	9.000
%-Anteil L. S. an Orléans	25,5	20,4	16,5	21,9	19,9

Quelle: A.U.A.O.: Un nouveau paysage urbain à la Source, 1985, S. 12

Tabelle 5

ErwerbSPersonen in La Source 1982

Wirtschaftliche Aktivität	wohnhafT in La Source %	davon erwerbStätig in La Source %
Landwirtschaft	0,7	0,0
Industrie	21,7	5,4
Tertiärer Sektor	77,6	44,1
davon: Handel	6,2	0,8
Postverkehr	24,9	19,4
Dienstleistungen	46,5	33,9
Total	100,0	49,5

Quelle: INSEE – RP 1982

neue Stadtteil von La Source mit seiner nahen Umgebung den einzigen Wirtschaftspol auf der südlichen Loire-Seite dar, der für die starke und wachsende Konzentration von Arbeitsplätzen im Norden ein Gegengewicht bildet.

Mit annähernd 13.000 Arbeitsplätzen im Jahre 1984 war La Source der zweitwichtigste Wirtschaftsstandort in der Agglomeration von Orléans, gefolgt von Fleury-les-Aubrais (10.000 Arbeitsplätze), St.-Jean-de-la-Ruelle (7.700 Arbeitsplätze) und St.-Jean-de-Braye (7.000 Arbeitsplätze). Nur im zentralen Altstadtbereich von Orléans war eine größere Konzentration von Arbeitsplätzen (21.000) zu finden. Da etwa 8.500 Erwerbstätige in La Source nicht in La Source wohnhaft sind, kann die „ville nouvelle“ sogar als Einzpendlerzentrum angesehen werden. Andererseits haben nur 49 % der in La Source wohnenden Erwerbspersonen ihren Arbeitsplatz in der „ville nouvelle“. Aus Tabelle 5 ist zu ersehen, daß vor allem die im industriellen Wirtschaftssektor Arbeitenden, die immerhin mehr als ein Fünftel aller Erwerbstätigen ausmachen, nur zu 5,4 % ihren Arbeitsplatz in La Source finden.

Die eindeutige tertiäre Struktur der „ville nouvelle“ ist nicht nur aus der hohen Dienstleistungsorientierung der in La Source wohnenden Erwerbspersonen (mit 78 %) ableitbar, sondern wird auch deutlich aus der Struktur der Arbeitsplätze, die in La Source angeboten werden: 1982 wurden 84 % der Erwerbsstellen dem tertiären Wirtschaftssektor zugeordnet. Wichtigste Arbeitgeber des Dienstleistungsbereichs sind: die Post mit verschiedenen Aktivitätsbereichen (3.100 Beschäftigte), das Regionale Klinikzentrum (1.450 Beschäftigte), die Forschungseinrichtungen B.R.G.M. (Bureau de Recherches Géologiques et Minières, 1.200 Beschäftigte) und CNRS (Centre National de Recherches Scientifiques, 350 Beschäftigte) sowie die Universität (1984: 7.112 Studenten und ca. 900 Beschäftigte). Unter den wenigen Betrieben der verarbeitenden Industrie finden sich nur vier mit mehr als 100 Beschäftigten: Chambon (Papierherstellung), Satnam (Büromaschinen), Substantia (Pharmazeutische Produkte) und d'Albert (Parfumerie).

In Anpassung an die dominierende Dienstleistungsstruktur in La Source ist das sozio-professionelle Gefüge der Bevölkerung

Tabelle 6 Sozioprofessionelle Gliederung der Erwerbstätigen in La Source 1975 und 1982

Berufliche Stellung	Erwerbstätige in %			
	La Source		Rest Orléans	
	1975	1982	1975	1982
Selbständ. Landwirte	0,0	0,1	0,5	0,4
Selbständ. in Handwerk, Handel, Industrie	1,1	1,6	5,2	4,6
Leitende Angestellte u. Beamte („Cadres“)	11,8	13,0	9,0	12,0
Mittl. Beamte u. Angestellte („cadres moyens“)	26,0	26,4	18,0	20,2
Einfache Angestellte („employés“)	33,6	35,3	30,4	33,7
Arbeiter	24,8	23,6	33,2	29,1
Sonstige	2,7		3,7	
Total Anzahl	7.447	9.276	49.476	49.172

Quelle: INSEE

durch einen hohen Anteil an Angestellten und Beamten geprägt (vgl. Tab. 6). Dabei sind die oberen Kategorien der Angestellten und Beamten („cadres“) ebenso wie die mittleren Kategorien hier stärker vertreten als in den übrigen Gebieten der Stadt Orléans. Andererseits ist der Anteil der Arbeiter in La Source deutlich niedriger als in der Gesamtstadt. Allerdings läßt sich allgemein eine Tendenz der Angleichung beim Vergleich der Jahre 1975 und 1982 feststellen.

Trotz der bemerkenswerten ökonomischen Entwicklung der „ville nouvelle“ La Source sind einige Planungsziele nur unvollkommen erreicht worden. Das gilt insbesondere für den Ausbau der Universität und des Campus. Der Plan des Architekten CACOUB hatte eine Auslastung des Campus mit 20.000 Studenten vorgesehen, wobei von Norden nach Süden eine hohe Konzentration der universitären Einrichtungen erreicht werden sollte, während in der Ost-West-Achse ein offener Übergang von Sporteinrichtungen in die freie Natur ermöglicht werden sollte. Der Campus sollte so attraktiv sein, daß er als Entlastung und Dekonzentrationsmaßnahme für die Pariser Universitäten fungieren konnte. Trotz großer finanzieller Leistungen der Stadt für den Ausbau von La Source, wodurch im übrigen die städtischen Erneuerungsaktivitäten im alten Stadtzentrum erheblich eingeschränkt wurden (vgl. VASSAL 1976, S. 19), konnten die hochgesteckten Ziele nicht vollkommen verwirklicht werden. Seit 1985 sind Planungen angestellt worden, die Teile des universitären Campus für städtische

Belange umwidmen wollen. Seit Mai 1985 sind die Arbeiten für eine Modifizierung der Flächennutzung im Gange, wobei ein neuer P.O.S. (Flächennutzungsplan = „Plan d'Occupation des Sols“) bis Oktober 1987 rechtskräftig sein soll.

In ein konkretes Stadium der Planung ist der Ausbau einer sieben Hektar großen Fläche im Nordwesten des Campus getreten, um hier einen Technologie-Park einzurichten: „Technoparc Orléans Innov'Espace“. Davon sollen belebende Innovationen für eine tertiärwirtschaftliche Weiterentwicklung von La Source ausgehen. Als Planungsverfahren hat die Stadtverwaltung das Entwicklungsgebiet zur Z.A.C. („Zone d'aménagement concertée“) erklärt, wodurch eine Nutzung erst möglich wird, wenn nach offizieller Untersuchung und Abwägung aller geltend gemachten Interessen ein Bauleitplan aufgestellt worden ist. Mit der Vermarktung dieser Flächen ist die private Gesellschaft „Europarc“ beauftragt worden, die ähnliche städtische Entwicklungsprojekte in einer ganzen Reihe französischer Städte durchgeführt hat; sie will in jedem Jahr eine Fläche von einem Hektar mit Infrastrukturen ausstatten und an technisch anspruchsvolle Unternehmen vermarkten.

5. Exkursionsroute

Der im folgenden vorgeschlagene Stadtrundgang beschränkt sich auf 20 sehenswerte Standorte innerhalb der Altstadt von Orléans, die wichtige Entwicklungsaspekte

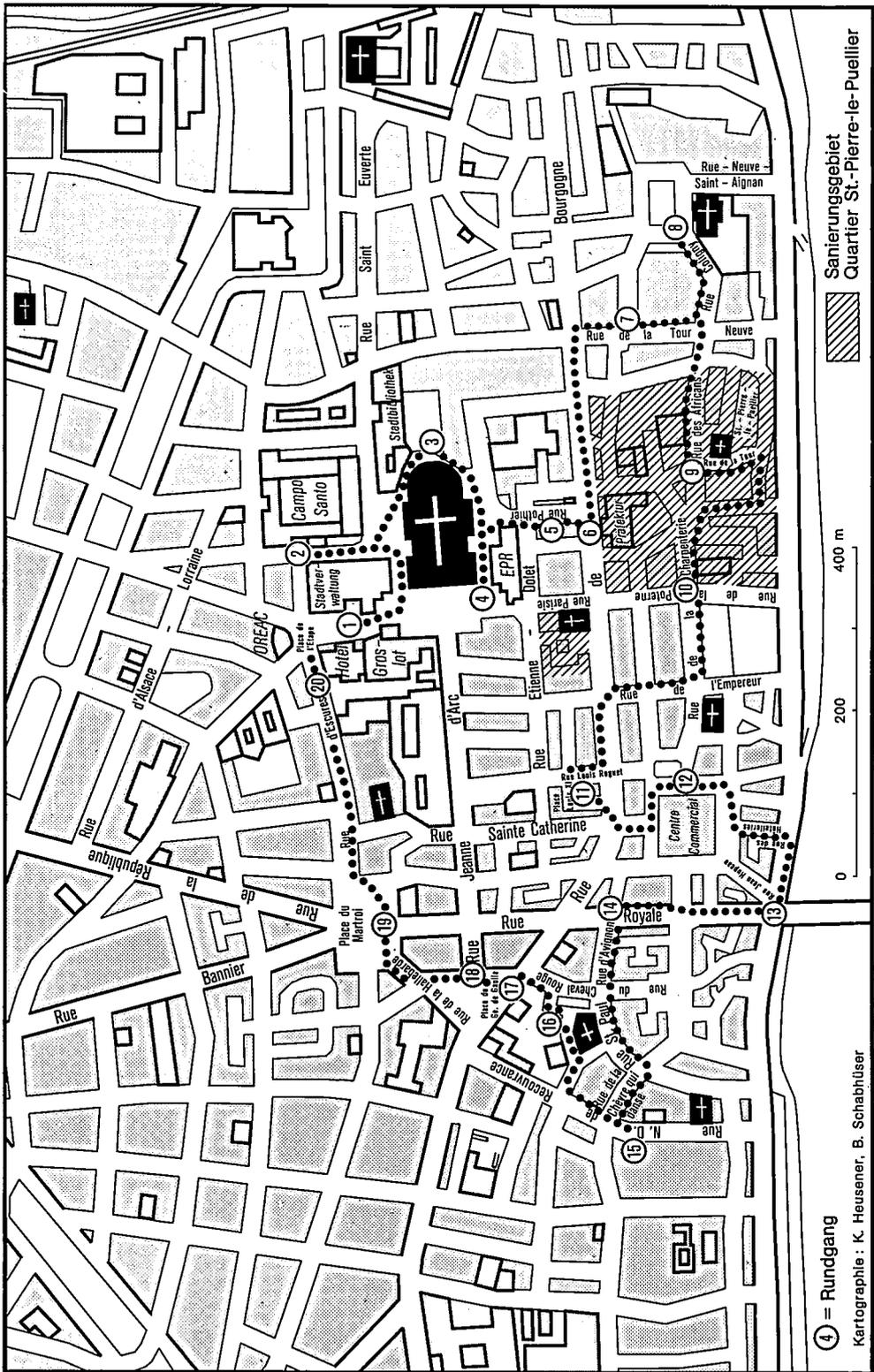


Abb. 8: Orléans: Innenstadt mit Exkursionsroute

Orléans



Bild 1: Altstadt mit Kathedrale
(Foto: M. G. Berger, 38.53.89.39)



Bild 2: Ville Nouvelle La Source (Ausschnitt)
(Foto: M. G. Berger, 38.53.89.39)

Orléans



**Bild 3: Jeanne d'Arc-Denkmal
(Place du Martroi)**

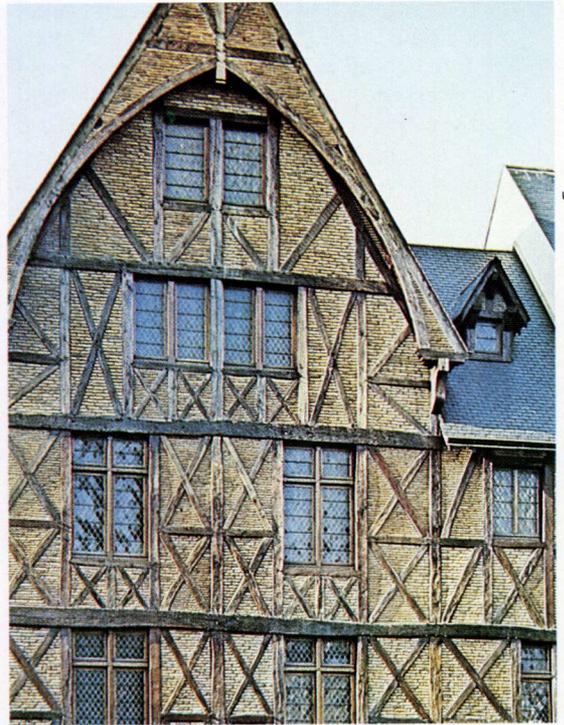


Bild 4: Jeanne d'Arc-Haus



Bild 5: Hôtel Groslot (altes Rathaus)

der Stadtgeschichte repräsentieren, wobei historische Anknüpfungspunkte und städtebauliche, aktuelle Fragestellungen miteinander verbunden sind (vgl. Abb. 8 und Bilder 1-6).

(1) Rathaus: Hôtel Groslot

Am Ausgangspunkt des Stadtrundgangs bildet das Hôtel Groslot die bemerkenswerte westliche Kulisse des Place de l'Etape. Dieser Platz hatte im 16. Jh. eine zentrale und kommerzielle Funktion, was aus der Tatsache abgeleitet werden kann, daß König Ludwig XII. den Weinmarkt hierhin verlegte. Der Bau des Hôtel Groslot, aus der Mitte des 16. Jh.s, weist die typischen Stilelemente eines Renaissance-Stadthauses auf. Vom Place de l'Etape durch ein prächtiges Gitter abgetrennt entsteht ein geschlossener Ehrenhof („Cour d'honneur“), eingerahmt vom rückwärtigen „Corps de logis“ mit einer doppelläufigen Freitreppe und von den seitlich vorgezogenen Flügelbauten. Die Fassaden mit den hohen schlanken Steinkreuz-Fenstern weisen noch gotische Bautradition auf. In diesem Stadthaus des Jacques Groslot hielt sich 1560 der junge König François II. auf, und hier starb er auch am 6. Dezember 1560 an einer Ohrinfektion. Das Hôtel Groslot wurde 1850 – 1854 teils historisierend restauriert und diente bis 1982 als Rathaus. Seitdem wird es – neben wenigen verbliebenen administrativen Funktionen – für repräsentative Zwecke von der Stadtverwaltung genutzt.

(2) Ehemaliger Friedhof: „Campo Santo“

Nördlich an der Kathedrale entlang der seit 1977 ergrabenen Stadtmauer, die im unteren Mauerabschnitt spätrömische Teile des 4. Jh.s enthält (wozu auch ein gallo-römischer Turm gehört), mit charakteristischem Wechsel aus Natursteinen und ausgleichenden Ziegelsteinbändern. Die jüngsten Mauerteile reichen bis ins 16. Jh. Nördlich schließt sich hinter der modernen Fassade der Kunstakademie der große mittelalterliche Friedhof an, der volkstümlich „Campo Santo“ bezeichnet wird. Nachdem die Einbauten entfernt wurden, sind die spätgotischen Galerien des 15. und 16. Jh.s (teils restauriert) in ihrer ursprünglichen Form erkennbar und und bilden einen eindrucksvollen

vollen Rahmen für einen begrünten Innenhof. Unterirdisch ist ein Parkplatz mit ca. 400 Plätzen angelegt, von denen die Stadtverwaltung innerhalb der Dienstzeiten die Hälfte in Anspruch nimmt.

(3) Ehemaliges Bischofs-Palais

Der Weg östlich um die Kathedrale führt vorbei am ehemaligen beschöflichen Palais. Die klassische, sehr geschlossen gestaltete Südfront öffnet sich zu einer Gartenanlage. Das Palais zählt zu den wenigen Bauten des 17. Jh.s in Orléans; der Bau wurde 1632 begonnen und 1706 unter dem Kardinal Coislin fertiggestellt. Seit der Säkularisierung („Séparation“) ist die Stadt-Bibliothek darin untergebracht. Die Bibliothek bewahrt wertvolle Sammlungen auf, die z. T. aus den berühmten Beständen der Abtei St.-Benoît-sur-Loire stammen.

(4) Kathedrale „Sainte Croix“

Von der Südseite aus lassen sich die Bauabschnitte der Kathedrale gut nachvollziehen (vgl. Bild 6). Von den frühen Vorläufern des heutigen Kirchenbaus ist wenig bekannt. Es wird angenommen, daß im Gefolge der Ausbreitung des Kreuz-Kults in Gallien im 7. Jh. eine karolingische Basilika auf den Resten einer gallo-römischen Kirche errichtet wurde. Diese wurde durch einen Stadtbrand 989 vernichtet. Die romanische Kathedrale des 12. Jh.s stürzte Ende des 13. Jh.s zusammen.

Im Jahr 1287 wurde mit dem Bau der gotischen Kathedrale begonnen, von der sich der Kapellenkranz um die Apsis im Osten erhalten hat. Dieser vielfach unterbrochene Kirchenbau war noch nicht fertiggestellt, als die Hugenotten 1568 den Bau sprengten. Die Grundsteinlegung für den Wiederaufbau nahm König Heinrich IV. 1601 vor. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß mitten in der Zeit des Barock der Neuaufbau nach den Stilvorstellungen der Hochgotik vorgenommen wurde. Fast durch das ganze 18. Jh. wurde an der West-Fassade gebaut: 1790 endlich wurden die Kronen-Engel der Türme in 78 m Höhe aufgestellt. Im 19. Jh. schließlich wurde die Verbindung zwischen Hauptschiff und Nartex hergestellt. Zu den sehenswerten Ausstattungen im Innern der Kathedrale zählen die Holzschnitzarbeiten

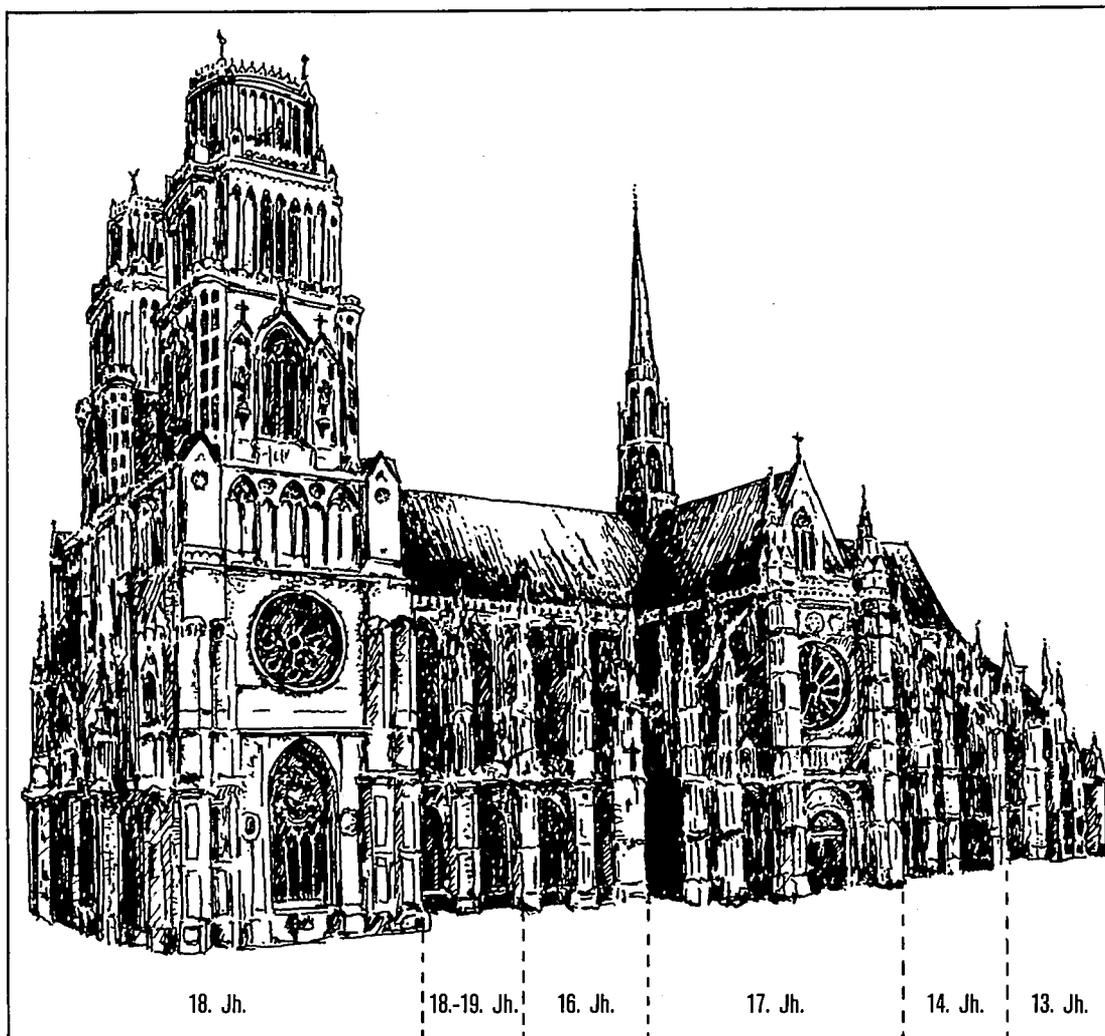


Bild 6: Orléans: Kathedrale Sainte-Croix Südseite) mit Bauphasen (nach DEBAL u. a. 1985; Zeichnung: P. Weber)

des Chorgestühls von Jules DEGOULLONS (1701-1706).

Auf der Südseite der Kathedrale sind seit den 1970er Jahren wichtige städtebauliche Maßnahmen durchgeführt worden. Die Verwaltungszentrale der Region „Centre“ („Etablissement Public Régional“) wurde an diesem historisch zentralen Standort unmittelbar an dem alten römischen „Cardo“ (Rue Parisie) angesiedelt. Das Gebäude ist trotz einiger neo-klassisch wirkender Bauelemente sehr eng und geschickt an die Randbebauung des Kathedralen-Vorplatz angepasst. Der Bewältigung des ruhenden Verkehrs dient auf der Südseite der Kathe-

drale eine Tiefgarage mit ca. 400 Plätzen, von denen allerdings 100 für die besondere Nutzung durch das „Etablissement Public Régional“ vorbehalten sind.

(5) Salle des Thèses (Alte Universität)

Durch die Rue Pothier gelangt man zur „Salle des Thèses“ (Nr. 2). Das Gebäude entstand in der Mitte des 15. Jh.s (1445-1465) und diente zunächst als Bibliothek der Universität von Orléans, die von Papst Clemens V. 1306 gegründet worden war. Zugleich war es der Versammlungsort für die Abnahme von Promotionen, d. h. hier mußten die Kandidaten vor einer Jury ihre

Doktorarbeiten („Thèses“) verteidigen. Die gotische Halle mit Spitzbogengewölben, die mittig auf drei schlanken achteckigen Säulen aufliegen, dient heute der Archäologischen Gesellschaft als Versammlungsraum. In den Schlußsteinen der Gewölberippen sind die Embleme der wichtigsten Herkunftsländer der Studenten abgebildet; darunter ist auch – mit Doppeladler symbolisiert – die „Nation germanique“ vertreten. Das Innere ist für die Öffentlichkeit leider nicht zugänglich.

(6) Präfektur des Département Loiret

Südlich der Salle des Thèses verläuft die alte Ost-West-Verbindung, die heutige Rue de Bourgogne, die im Straßensystem der gallo-römischen Anlage als „decumanus“ bezeichnet wurde. Nach Westen ist sie heute als Fußgängerzone ausgebildet. Durch eine behutsame Sanierung mit einer Vielzahl von freigelegten Fachwerkhäusern aus dem 15. – 17. Jh. hat die Rue de Bourgogne einiges von ihrer früheren Bedeutung zurückgewonnen. Die Präfektur ist in einem klassischen Gebäude des 18. Jh.s untergebracht, das durch seine Größe innerhalb der kleinteiligen Struktur dieses Stadtviertels auffällt. Teile des Gebäudes gehörten ursprünglich zur Benediktiner-Abtei „Bonne Nouvelle“.

(7) „Quartier Dessaux“: Ausgrabungen an der Rue de la Tour Neuve

Über die Rue de Bourgogne nach Osten bis zur Rue de la Tour Neuve, auf dieser ca. 100 m nach Süden in Richtung Loire: 1984 haben Ausgrabungen begonnen im Zusammenhang mit der Umnutzung der ehemaligen Weinessig-Fabrik Dessaux, nach der dieses Quartier benannt ist. Die Ausgrabungen gestatten Einblicke in die spätrömische bis mittelalterliche Situation an der östlichen gallo-römischen Stadtmauer. Letztere ist nur ansatzweise im Mauerwerk mit einfacher Steinsetzung der ehemaligen Dessaux-Fabrik auszumachen. Vor der Stadtmauer des 4. – 15. Jh.s, d. h. außerhalb der Befestigung, sind die Fundamente der mittelalterlichen Kirche Saint-Flou ergraben. Weiter zur Loire finden sich eine Reihe von runden, ca. 4 m tiefen Silos, die als Holzfässer in den Boden eingelassen waren. Sie dienten vermutlich zum Speichern von Korn für die

zahlreichen Mühlen, die unweit an der Loire standen. Seit dem 13. Jh. sind diese Silos nachweislich nicht mehr genutzt worden.

(8) Saint-Aignan

Über die Rue Coligny zur Saint-Aignan-Kirche. Hier lag das Zentrum einer sehr alten vorstädtischen Siedlung („burgus“), die sich um die Basilika des hl. Aignan, Schutzpatron der Stadt und einer der ersten Bischöfe im 5. Jh., entwickelt hatte. Diese vorstädtische Siedlung wurde erst in der 2. Hälfte des 15. Jh.s in das Befestigungssystem einbezogen. Die dann neu erbaute Kirche im spätgotischen Stil wurde während der Religionskriege des 16. Jh.s erneut stark beschädigt und ist nie vollständig wieder aufgebaut worden. Vom mittelalterlichen Kirchenbau des 10. und 11. Jh.s ist die Krypta mit eindrucksvollen Kapitellen erhalten, die von der Rue-Neuve-Saint-Aignan aus zugänglich ist.

(9) Saint-Pierre-le-Puellier

Zurück über die Rue Coligny geradeaus nach Westen der Rue des Africains folgend bis zum Platz St.-Pierre-le-Puellier. Die Kirche, erbaut im 12. und 13. Jh., hat im Gang ihrer Geschichte sehr verschiedene Funktionen gehabt: vom Mädkloster (Sanctus Petrus Puellarum) über die Universitätskirche bis zur Pfarrkirche eines kleinen Sprengels, in dem die Loire-Schiffer und die Weinessig-Arbeiter lebten, von der Salz-Lagerhalle nach der Revolution 1789 bis zum heutigen Kulturzentrum der Altstadt. Von 1967 – 1976 wurde das verfallene Kirchengebäude restauriert; dabei waren sehr aufwendige Arbeiten zur statischen Sicherung des Innenraumes erforderlich. Teilweise mußten die unter den Pfeilern stehenden Wände, die bis zu 8 m tief bis auf den gewachsenen Kalkfelsen reichen, erneuert werden. Das ursprüngliche Niveau des Innenraumes lag ca 1 m tiefer und wurde im Zuge der Restaurierung um die Pfeiler freigelegt, so daß die ursprünglichen Pfeilerbasen durch eine Glasabdeckung wieder sichtbar geworden sind. Der schlichte, harmonische Kircheninnenraum wird für kulturelle Veranstaltungen/Ausstellungen genutzt.

Saint-Pierre-le-Puellier bildete dann seit Ende der 70er Jahre den Kristallisationskern für eine Sanierung dieses Quartiers (vgl. Abschnitt 4.1.2). Hier setzte 1978 als Modellfall die Altstadtansanierung an einem Hauskomplex mit 23 Wohnungen unmittelbar um die Kirche an. Nachdem inzwischen ca. 380 Wohnungen saniert worden sind, kann das Viertel in seiner baulichen Substanz und in seinem sozialen Gefüge als gesichert angesehen werden.

(10) Quartier Charpenterie

Über die Rue de la Tour in Richtung Loire bis zur Rue des Tanneurs; westlich die Rue des Bouchers zurück nach Norden bis auf die Rue de la Charpenterie, dieser westlich folgend bis zur Kreuzung der Rue de la Poterne. Dieser Gang durch das verwinkelte Quartier Saint-Pierre-le-Puellier zeigt unterschiedliche Sanierungslösungen von erschlossenen und begrüntem Hinterhöfen bis zu aufwendigen Restaurierungen von Resten der Tür- und Fenstergewände.

Der Charpenterie-Komplex muß als ein Beispiel mißlungener Flächensanierung aufgefaßt werden. Entgegen frühen Planungen, die von 1958 – 1963 die Konzeption einer erhaltenden Erneuerung realisieren wollten, wurde seit 1967 eine vollständige Neuordnung durchgesetzt, die gänzlich losgelöst von der gewachsenen kleinteiligen Struktur dieses sehr alten Stadtviertels operierte. Nach der Niederlegung des Baubestandes von der Rue Charpenterie bis zur Loire wurde im oberen Teil ein Großhandels-Markt errichtet, dessen Dachplatte als Parkplatz dient. Zur Loire hin wurde eine Doppelreihe von Dach-Schirmen aus einer Holzlamellen-Konstruktion für die Abhaltung des Wochenmarktes aufgestellt. Diese sehr fremdartigen Bauformen treten besonders nachteilig hervor, weil die Häuserreihe an den Quais der Loire unterbrochen wurde.

(11) Platz Louis XI

Über die Rue de l'Empereur nach Norden bis zur Rue de Bourgogne, dort links nach Westen einbiegen bis zur Rue Louis Roguet, nach rechts zum Place Louis XI. Dieser Platz ist als moderner Annex zur Fußgängerzone der Rue de Bourgogne 1982-1984

geschaffen worden. Er liegt unmittelbar an der gallorömischen Stadtmauer des 4. Jh.s östlich der Rue Sainte Cathérine. Nachdem die westliche Vorstadt, der „burgus dunensis“, im Zuge der Stadterweiterung der 1. Hälfte des 14. Jh.s in die Befestigung einbezogen worden war, wurde die alte innere Stadtmauer niedergerissen. Um die Mitte des 14. Jh.s wurde auf der ehemaligen gallorömischen Mauer die Kirche Sainte Cathérine gebaut, die sich auch über die aufwendigen Kellerbauten eines Privathauses erstreckte. Die Erneuerungsmaßnahmen 1982-1984 umfaßten:

- Ein Immobilienprojekt, das den Platz nach Norden (zum ehemaligen Museum) und nach Westen (zur Rue Sainte Cathérine) abschließt. Es enthält 18 Wohnungen mit einer Netto-Wohnfläche von 1.410 m² sowie im Erdgeschoß hinter einem Arkadengang 6 Geschäfte. Schließlich ist unterirdisch ein Parkplatz mit 26 Einstellplätzen entstanden.
- Die Rekonstruktion bzw. Restaurierung der Kelleranlagen des 13. Jh.s. Dabei wurden Teile der alten Stadtmauer restauriert und die gotischen Spitzbögen (die ja nicht mehr erhalten waren) durch vorgefertigte Betonbögen ersetzt. Zur Belichtung wurden fünf Lichtschächte eingebaut, die als stumpfe Pyramiden auf dem Platz Louis XI sichtbar werden.
- Die Platzgestaltung als Fußgängerzone mit unterschiedlichen Pflasterungen, die eine Gliederung des Platzraumes erzeugen. Aufgemauerte Pflanzbeete unterstützen die Ruhefunktion. Als Beleuchtungskörper wurden Stillaternen aufgestellt.

Insgesamt bildet die Erneuerung des Place Louis XI eine nicht un diskutabile, aber vertretbare Lösung für ein Innenstadtquartier, das im Laufe einer 2000jährigen Geschichte vielfältige Kulturschichten bis zur Unkenntlichkeit ineinander verbaut hatte und dringend einer Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten bedurfte.

(12) Chatelet: Einkaufszentrum

Zurück zur Rue de Bourgogne weiter zur Rue Sainte Cathérine nach links zum Einkaufszentrum Chatelet. Die Eisenkonstruktionen der Markthallen des 19. Jh.s wurden

1973 abgebaut, um einen Hallenbau zu errichten, der 1975 fertiggestellt wurde mit einem Raumprogramm von 6.300 m². Neben einer anspruchsvollen Lebensmittel-Markthalle sind Einzelhandelsbetriebe mit breitem und gehobenem Angebot zu einem „Centre Commercial“ zusammengeschlossen. 1976 wurde das integrierte Parkhaus eröffnet mit 700 Einstellplätzen. Als problematisch muß die gestalterische Qualität dieses Einkaufszentrums angesehen werden. Der ungegliederte Kubus mit einer aluminium-verkleideten Fassade wirkt in jeder Hinsicht unpassend und stört empfindlich die verbliebene, historisch gewachsene Bausubstanz.

(13) Loire-Brücke Pont George V

Südlich des Place du Chateau zur Rue des Hôtelleries. Der Blick in die alte (tieferliegende) Rue de la Pierre-Percée, die durch die Rue Jean Hupeau nach Westen abgeschnitten wurde, läßt das „Muschel-Haus“ (Maison de la Coquille) erkennen, das hier mit seiner reichen Renaissance-Fassade verfällt. Entlang des Loire-Quais zur Brücke George V. Diese Loire-Brücke hieß ursprünglich (passend zur Rue Royale) „Pont Royal“. Sie wurde 1751-1760 von Ludwig XV. gebaut, etwa 100 m westlich der mittelalterlichen Brücke, deren Fundamente bei Niedrigwasser heute noch erkennbar sind.

(14) Rue Royale

Von der George V-Brücke nach Norden bis zur Einmündung der Rue d'Avignon. Die Rue Royale wurde 1754-1756 durch die alte Vorstadt des „burgus Avenum“ gebrochen, wobei das Leitbild des klassischen Städtebaus symmetrische, regelmäßige Straßenfronten und klare, wenig gegliederte Häuserfassaden entstehen ließ. Die Häuser der Rue Royale sind durch Kriegseinwirkungen 1940 größtenteils ausgebrannt, so daß die Fassaden teilweise, das innere Gefüge aber gänzlich erneuert werden mußten. Beim Wiederaufbau konnte die Beibehaltung des klassischen Bauplans durchgesetzt werden. Verändert wurde nur die Fahrbahnbreite, indem die Fußwege, die seit dem 18. Jh. vor den Häusern verliefen, nun unter die Arkaden verlegt wurden. Bis zur Zerstörung 1940 waren diese Erdgeschoßflächen unter

den Bögen weitestgehend der privaten Nutzung vorbehalten und zugemauert.

(15) Renaissancehof „Hôtel Toutin“

Nach Westen durch die Rue d'Avignon (= Hinweis auf die Vorstadt Avenum), die Rue St. Paul und die Rue de la Chèvre qui danse bis zur Kreuzung mit der Rue N. D. de Recouvrance. Das Viertel St.-Paul-Recouvrance ist ein sozial schwaches Wohnviertel, das trotz relativer Nähe zum Stadtzentrum kaum zentrale Funktionen hat. Dennoch finden sich hier einzelne bemerkenswerte Gebäude, z. B. das „Hôtel Toutin“: Dieser Bau gilt als gutes Beispiel der italienischen Renaissance und wurde 1540 gebaut als „Maison François I“. Typisch ist der Innenhof mit doppelter Arkadenreihe.

(16) Kirchturm Saint-Paul

Zurück über die Rue N. D. de Recouvrance nach Norden, am Cloître Saint-Paul rechts zum Kirchturm Saint-Paul. Der Kirchturm (1624) ist der Rest einer Kirchenanlage, die 1940 durch Kriegseinwirkung zerstört worden ist. Unmittelbar südlich wurden 1973 bei Baumaßnahmen Reste der Stadtmauer von 1300-1330 aufgefunden, die in spätere Hausbauten eingebaut worden waren. Diese Mauerreste konnten restauriert und erhalten werden. Eine Tafel weist auf die historische Situation hin.

(17) Jeanne d'Arc-Haus

Über die Rue du Cheval Rouge nach Norden zum Place du Gé. de Gaulle. Das Haus, in dem der Schatzmeister des Herzogs von Orléans, Jacques Boucher, 1429 Jeanne d'Arc für 10 Tage wohnen ließ, wurde ebenfalls im Jahre 1940 zerstört. Beim Wiederaufbau wurde versucht, möglichst authentisch den historischen Bau wiederherzustellen, in dem das Jeanne d'Arc-Museum untergebracht ist. Im Garten südlich des Jeanne d'Arc-Hauses befindet sich der Pavillon des Colas des Francs, ein Renaissance-Bau aus dem Jahre 1550, der als Archiv diente.

(18) Rue Jeanne d'Arc

Vom Place du Gé. de Gaulle führt die Rue Jeanne d'Arc direkt auf die Kathedrale zu. Der ältere Straßenabschnitt von der Kathedrale bis zur Rue Royale wurde nach langen

Vorplanungen des 18. Jh.s, die infolge der Wirren der Revolution nicht realisiert werden konnten, von 1836-1841 durch Stadtquartiere gebrochen, die innerhalb der gallo-römischen Stadt lagen. Die im klassizistischen Stil errichtete Randbebauung erreichte allerdings nicht mehr die überzeugende Schlichtheit und symmetrische Geschlossenheit der Rue Royale. Beim Wiederaufbau nach 1945 wurde die Rue Jeanne d'Arc über die Rue Royale bis zur Place du Gé. de Gaulle verlängert.

(19) Place du Martroi (Märtyrer-Platz)

Die Rue de la Hallebarde führt direkt zum Märtyrer-Platz, dem eigentlichen Mittelpunkt von Orléans.

Mit der Stadterweiterung in der ersten Hälfte des 16. Jh.s wurde der Place du Martroi zum wichtigsten stadtzentralen Platz. Die Bemühungen eines repräsentativen Ausbaus im 18. Jh. konnten nur zum kleinen Teil verwirklicht werden. Lediglich die alte „Chancellerie“ zwischen Rue Royale und der westlich einmündenden Rue de la Hallebarde konnte 1759 fertiggestellt werden. Dieser Bau brannte 1940 völlig aus, konnte aber nach ursprünglichem Plan wiederaufgebaut werden. Das Gebäude der Handelskammer auf der anderen Seite der Rue Royale ist mit seinem dreizonigen Mittelrisalit im Jahre 1865 errichtet worden in sehr enger Anlehnung an den Pavillon de la Chancellerie. Mittelpunkt des Platzes ist das Reiterstandbild der Jeanne d'Arc, 1855 von Foyatier erstellt. Die Reliefs am Sockel der Statue repräsentieren Szenen aus dem Leben der Jeanne d'Arc.

Zusammen mit der Neugestaltung des Bahnhofsviertels wird gegenwärtig auch der Martroi-Platz umgebaut; zukünftig soll er insgesamt als Fußgängerzone eingerichtet werden mit einem unterirdischen Parkhaus. Die im Zusammenhang mit diesen Baumaßnahmen durchgeführten Grabungen haben neue Erkenntnisse sowohl über die gallo-römische Epoche als auch über das Verteidigungssystem des 14. Jh.s gebracht.

(20) Rue d'Escures

Die Stadterweiterung des 16. Jh.s schuf die Voraussetzung für großzügige Wohnanla-

gen. In der Rue d'Escures finden sich mehrere solcher großbürgerlicher Bauten des beginnenden 17. Jh.s. Der Name der Straße geht auf den Bürgermeister Fougeu d'Escures zurück, der 1613 die Straße nach sich benannte. Die eleganten Gebäude haben heute vielfach nicht-private Funktionen: neben Geldinstituten (Trésorerie générale du Loiret) ist hier das Verwaltungsgericht („Tribunal administratif“) ansässig. In einer kleinen Gartenanlage hinter dem Hôtel Groslot ist die spätgotische Fassade der ehemaligen Saint-Jacques-Kapelle aus dem Chatelet-Viertel aufgestellt.

6. Zusammenfassung

In seiner über 2000jährigen Geschichte hat Orléans stets aus der zentralen Lage innerhalb Frankreichs die wichtigsten Impulse für seine städtische Entwicklung erhalten. Die Position am nördlichsten Bogenstück der Loire kam schon zu römischer Zeit zum Tragen und führte zum Ausbau eines Heerlagers, dessen regelhafte Ordnung noch heute das Straßennetz der Altstadt bestimmt. Nicht zufällig fand auch im 15. Jh. die entscheidende Auseinandersetzung zwischen Frankreich und England in Orléans statt, wobei Jeanne d'Arc, die „Jungfrau von Orléans“, hier zur Retterin der Nation wurde.

Die Stagnation in der Stadtentwicklung des 19. Jh.s beruhte letztlich auf einer ungewollten Mißachtung der Lagegegebenheiten, indem der Anschluß an das überregionale Eisenbahnnetz verpaßt wurde. Durch staatliche Maßnahmen einer Regionalpolitik, welche durch Dezentralisierung ein übermäßiges Wachstum der Metropole Paris einschränken wollte, konnte Orléans seit den 50er Jahren dieses Jahrhunderts eine neue Wachstumsphase beginnen, die zu einer beachtlichen städtebaulichen Entwicklung geführt hat mit einer deutlichen Aufwertung seiner Altstadt und einer modernen Konzeption seiner Stadtrandzone in Form der „ville nouvelle“ in La Source.

So stellt sich Orléans heute als ein wichtiges Zentrum vor den Toren von Paris dar mit einer beachtlichen Bedeutung sowohl im Dienstleistungs- und Verwaltungssektor (Zentrum der Région Centre, des Département Loiret, Universität) als auch im industriell-gewerblichen Sektor.

Résumé

Le site privilégié de la ville d'Orléans en bordure de la Loire au point le plus nord de la fleuve majestueuse a marqué la ville à travers l'histoire et s'est maintenu jusqu' à aujourd'hui. Par la politique de décentralisation Orléans est devenue la capitale de la Région Centre, ce qui se manifeste dans le domaine économique (avec un rythme très élevé de créations d'emplois industriels) comme dans la croissance démographique (avec 220 000 habitants dans l'agglomération). Le Centre-ville a pu garder de nombreux vestiges de l'histoire. Des projets en matière d'urbanisme ont commencé à changer l'image d'Orléans en conservant en grande partie son cachet architectural. Sur la rive gauche de la Loire la ville d'Orléans a

décidé dans les années soixantes l'implantation d'un Campus universitaire (7.500 étudiants) accolé à la „ville nouvelle“ La Source (de huit mille logements).

Literatur

- Debal, J.** éd. (1983): Histoire d'Orléans et de son terroir. Vol. 3: De 1870 à nos jours. Orléans
- Debal, J.** (1980): Le plan d'Orléans à travers les siècles. Orléans
- Debal, J., D. Dastarac, Cl. Breteau** (1985): Le Loiret. Paris
- Metton, A.** (1984): Le commerce urbain français. Paris (P.U.F.)
- Mirloup, J.** (1984): Le Centre. La naissance d'une région aux portes de Paris. Montreuil
- Pletsch, A.** (1978): Frankreich. Stuttgart (= Klett/Länderprofile)
- Rabonnaux, Y.** (1966): Villes et régions de la Loire moyenne (Touraine, Blésois, Orléanais). Fondements et perspectives géographiques. Thèse d'Etat. Editions Sabri
- Vassal, S.** (1976): Orléans d'hier à aujourd'hui. Orléans

Kristiansand und sein südnorwegisches Hinterland

von Ewald Gläßer, Köln

1. Einführung

Die meisten nordeuropäischen Städte, vielleicht mit Ausnahme Dänemarks und der nordischen Hauptstädte, sind nicht mit den Maßstäben zu messen, die wir gewöhnlich an den mittel-, west- oder südeuropäischen Stadttypus anlegen; und das weder in formal-physiognomischer noch in funktional-struktureller und historisch-genetischer Sicht. Insbesondere ist es das durchweg junge Alter, das die Mehrzahl der nordeuropäischen Stadtsiedlungen von denen Kontinentaleuropas unterscheidet. Dieses Faktum trifft auch für die südnorwegische Stadt Kristiansand zu, die als streng planmäßige Gründung des 17. Jhs. wenigstens in historisch-genetischer Sicht keineswegs mit der westfälischen Metropole Münster zu vergleichen ist. Auch formal-physiognomisch zeigen sich dem Betrachter nur wenige gemeinsame Züge; genannt seien in diesem Zusammenhang etwa die heutigen Bevölkerungszahlen, nämlich ca. 62 000 für die Stadtgemeinde Kristiansand und rd. 270 000 für Münster. Am ehesten sind Gemeinsamkeiten in der heutigen Zentralität der beiden Partnerstädte zu sehen, denn beide verfügen besonders als Dienstleistungsorte über einen weiten Einzugsbereich.

In Norwegen lassen sich nur 24% aller Städte bzw. mit Stadtrechten versehene Siedlungen ¹⁾ auf die Zeit vor 1580 zurückführen (Abb. 1), in Finnland lediglich 17% und in Schweden 38%. Nur Dänemarks Städte sind zu etwa 80% mittelalterlichen Ursprungs. Als alte Städte mit entsprechenden Rechten und überregionalen zentralen Funktionen schon in mittelalterlicher Zeit können für Norwegen neben den Metropo-

len Bergen, Trondheim und Stavanger an der Westküste die heutige Landeshauptstadt Oslo sowie einige benachbarte, kleinere Zentren entlang des Oslofjordes bzw. -grabens (z. B. Tönsberg und Sarpsborg) genannt werden.

Die meisten dieser alten, küstenorientierten Zentren verzeichnen ihrem Ursprung nach Vorläufer in Form von Handelsplätzen, Häuptlingssitzen u. ä. m., die bis in vor- und frühgeschichtliche Zeiten zurückreichen. Bedeutende Innovationsprozesse erfuhren die zentralen Orte des Nordens mit den Aktivitäten der norddeutschen Kaufmanns- und Städtehanse sowie dann vor allem im 17. und 18. Jh. durch den Absolutismus und Merkantilismus. So entfallen – wie ENEQUIST (in SÖMME 1967, S. 78) betont – von den Gründungsdaten norwegischer Städte allein 34% auf die Zeit 1580–1700; ebenso ist es bei den finnischen Städten, während es in Schweden 26% sind.

Der Absolutismus manifestierte sich auch in Nordeuropa, d. h. in den damaligen Herrschaftsbereichen Dänemark-Norwegen ²⁾ (einschließlich Island) einerseits und Schweden-Finnland andererseits, in einer zentralistischen Staatsverwaltung, wirtschaftspolitisch in Form des Merkantilismus mit der damit verbundenen Förderung des Handels und der gewerblichen Produktion sowie geopolitisch in zahlreichen Festungsbauten. Gerade letztere gingen mit den neuen Stadtgründungen meist Hand in Hand. Für die Obrigkeit bzw. Krone wurde die Stadt praktisch ein Glied in der staatlichen Organisation, in der jede Bevölkerungsschicht ihren angemessenen Platz haben sollte. Zugleich verband man mit den neuen Stadtanlagen die Vorstellungen einer

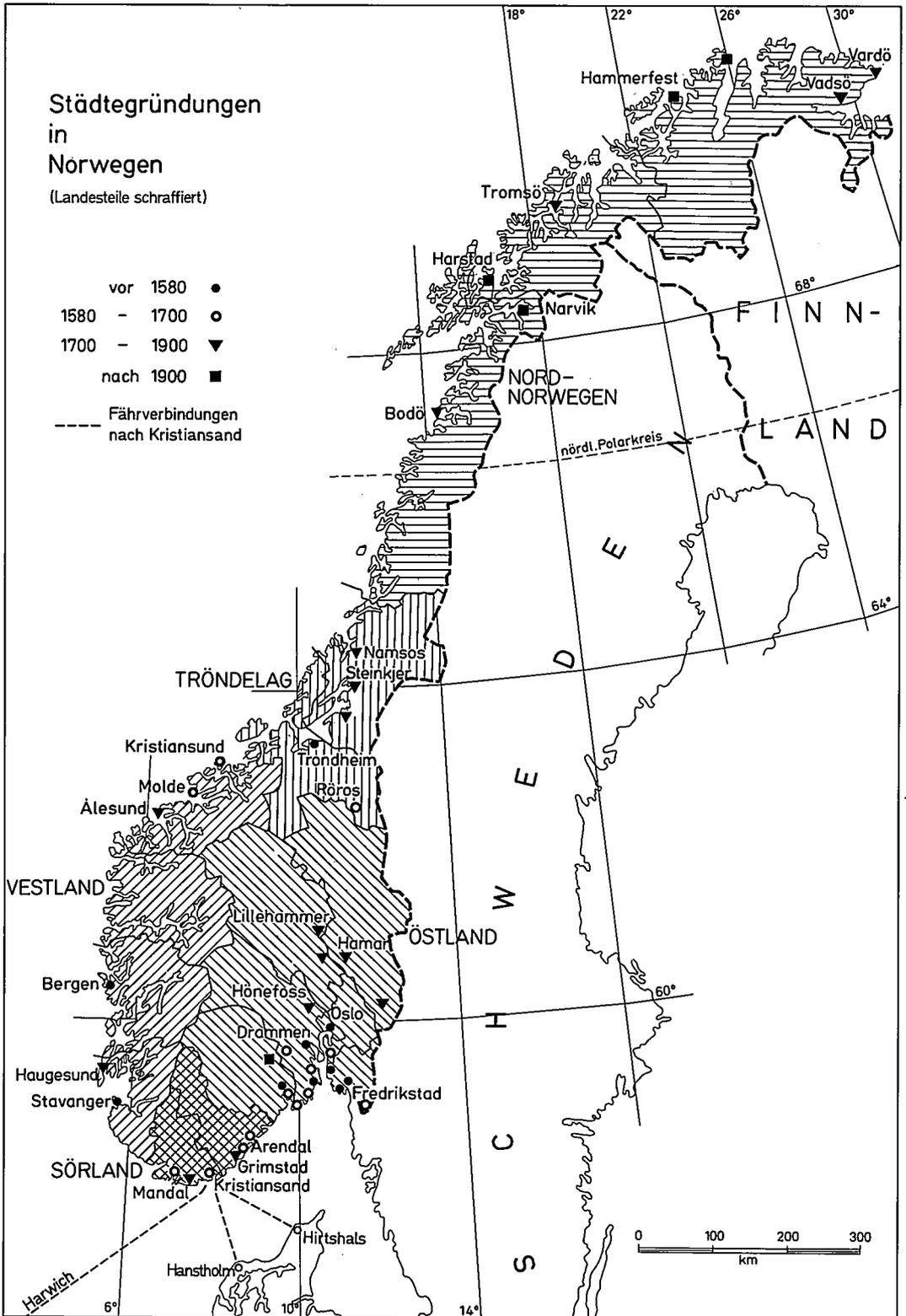


Abb. 1: Gründungszeit der Städte in Norwegen (veränd. nach ENEQUIST in SÖMME 1967)

samteinwohnerschaft von 15000–20000 Menschen ausgegangen. Allerdings zählte die Stadt 25 Jahre nach ihrer Gründung erst 230 Wohnhäuser mit ca. 1550 Bewohnern. Sehr bemerkenswert für die ersten Jahrzehnte der jungen Stadt ist auch die Tatsache, daß von der Peripherie aus die Quartiere bebaut wurden; also nicht etwa von dem zentralen großen Marktplatz aus, dessen in der Regel ja begehrte Anliegerstücke lange unbebaut blieben. Da sich das neue Stadtgebilde an drei Seiten dem Wasser zuwandte, waren seine Baumeister – wie EIMER (1961, S. 160) vermutet – allem Anschein nach bestrebt, zuerst die regelmäßige Stadtkontur hervorheben zu lassen, während das Innere aufgrund der mangelnden Ansiedlungsbereitschaft zunächst siedlungsleer war. Die Gründungsbestimmungen sahen u. a. vor, daß die dem Wasser zugewandten Flächen, also die Areale außerhalb der Vestre Strandgate (heutiger Vestre havn sowie Terrain der Sörlandbahn), der Östre Strandgate (heutiger Östre havn) und der Elvegaten (entlang der Otramündung), für alle Zeit Gemeinschaftsbesitz bzw. Allmende bleiben sollten. Nach und nach gingen diese Flächen jedoch größtenteils in Privatbesitz über.

3. Entwicklung von Siedlung und Wirtschaft in den ersten zwei Jahrhunderten

Mit dem Gründungsakt von 1641 erhielt Kristiansand von der dänischen Krone zugleich das Handelsmonopol für ein weites Hinterland, das sich ungefähr mit dem heutigen Sörland, also den beiden Provinzen (fylker) Vest- und Aust-Agder, deckt. Um ein rasches Wachstum der neuen Stadt zu forcieren, wurde den Bürgern anderer Siedlungen stadtartigen Charakters an der Sörlandküste, so von Risør über Arendal, Mandal bis Flekkefjord, regelrecht befohlen, nach Kristiansand umzusiedeln. Diese Maßnahme hatte zunächst allerdings wenig Erfolg, auch wenn auf königlichen Befehl hin zahlreiche Häuser jener Umzusiedelnden niedergerissen wurden. Im Jahre 1666 erhielt Kristiansand zugleich den Charakter einer Garnisonstadt; es entstanden die mit mächtigen Mauerwerken versehene Befestigung auf Christiansholm sowie kleinere Fortifikationen auf Langmannsholmen und Odderöya (vgl. Abb. 2). Nach den Fe-

stungen Akershus (Christiania bzw. Oslo) und Bergenhus (Bergen) entwickelte sich Christiansholm zur drittgrößten Fortifikation des Landes. Schließlich wurde Kristiansand 1682 Bischofssitz, nachdem dieser von dem historischen Zentrum Rogalands, nämlich Stavanger, nach hierher verlegt worden war. Demzufolge sollte von nun an das alte Bistum Stavanger (Stavanger stift) den Namen „Christiansand stift“ tragen. Ein weiterer Schritt, Siedlergruppen nach Kristiansand zu locken und damit dessen Wirtschaftskraft zu stärken, erfolgte kurz darauf im Jahre 1686, als der jungen Stadt erneut Sonderrechte zugesprochen wurden. Danach sollten alle ständig in Kristiansand wohnenden Bürger in den ersten 20 Jahren nach ihrem Zuzug höchstens die Hälfte der Steuern zahlen, während die außerhalb, in anderen Handelsplätzen der Sörlandküste Wohnenden nach Ablauf einer Jahresfrist den doppelten Steuersatz zu entrichten hätten.

Aber alle diese Maßnahmen zur Stärkung Kristiansands hatten zunächst wenig Erfolg, denn die Stadt wuchs nur sehr langsam. In den Jahren 1666 und 1700 soll die Einwohnerzahl ca. 1550 bzw. 2260 betragen haben. Für 1661 wird die Zahl der Häuser in Kristiansand mit 230, für 1700 mit 400 und 1722 mit 640 angegeben (nach KRISTIANSEN 1977, S. 443 f.).³⁾ Mit anderen Worten: es war nur ein Teil der Quadratur bebaut; die Stadtmitte und die Nordflanke waren noch siedlungsleer. Es wird sogar überliefert, daß Reste des ursprünglichen Waldes auf der Sandebene (Kiefern, deren Symbol auch im heutigen Stadtwappen Kristiansands) noch in den 1680er Jahren in der Stadtmitte gestanden hätten.

Obwohl seinerzeit etwa 10% der Bevölkerung Kristiansands zur Beamtschaft der dänischen Krone zählten, war das Wirtschaftsleben der Stadt von Anfang an auf den Handel, und zwar vornehmlich auf die Handelsschiffahrt und die damit verbundenen Handwerkszweige, konzentriert. Die Ressourcen des wald- und erzeichen Hinterlandes boten hierfür natürlich eine gute Voraussetzung. Nach STEEN (1948, Bd. 2, S. 10) betrug der Holzexport von Kristiansand zu Beginn des 19. Jh.s etwa 16–17000 lester bzw. 63–67000 m³ pro Jahr. Da jene Han-

delsaktivitäten besonders auf Mittel- und Westeuropa ausgerichtet wurden, waren die progressiven und regressiven Entwicklungstendenzen der Hafenstadt eng mit dem geopolitischen und ökonomischen Geschehen in Europa insgesamt verflochten. So spiegeln sich z. B. die Wirren des Nordischen Krieges (1700–1721) oder die Napoleonischen Kriege zu Beginn des 19. Jh.s im sozio-ökonomischen Bild Kristiansands deutlich wider. Besonders letztere mit den Kriegsjahren 1807–1814 und der Kontinentalsperre gegen England bedeuteten für Kristiansand eine Zeit der wirtschaftlichen Hochkonjunktur (Aufblühen der Schifffahrt und des Schiffbaus), was sich jedoch nach 1814 wieder ins Gegenteil umkehrte (vgl. Abb. 3). Die ersten Jahre nach 1800 waren demnach auch mit einer regen Bautätigkeit verbunden, denn noch immer lag eine Reihe von Vierteln innerhalb der Quadratur unbebaut. In das Jahr 1810 fällt zudem die Errichtung einer ersten festen Brücke über die Otra. Andererseits sind neben den weltpolitischen Ereignissen aber auch lokale Geschehen, so der große Stadtbrand von 1734, bei dem mehr als 50% der Gebäude, d. h. 328 Häuser sowie Domkirche, Rathaus und Schule, den Flammen zum Opfer fielen, für den recht diskontinuierlichen Entwicklungsprozeß Kristiansands verantwortlich.

4. Der Weg zum wichtigsten Stadtzentrum des Sörlandes seit dem 19. Jahrhundert

Die zunehmende Bedeutung der Handels-schifffahrt und die Industrialisierung im 19. Jh. markieren zugleich einen Wendepunkt in der sozio-ökonomischen Entwicklung Kristiansands. Denn nun begann eine entscheidende Wachstumsphase und damit die Entwicklung zu jener überregionalen Zentralität in diesem Jahrhundert, die ihr Gründer Christian IV. der Stadt schon 300 Jahre vorher zugebracht hatte. Wachstumsimpulse gaben die Dampfschifffahrt (1839 Anbindung Kristiansands an die Route London – Petersburg, dem heutigen Lenin-grad) und die Niederlassung verschiedener Industriezweige um 1850 (Spinnerei, Seifen- und Tabakfabriken u. ä. m.). So soll die Stadt bereits 1855 über 40 Fabriken und 5 Schiffswerften gezählt haben. Neben den bislang bevorzugten Handelsaktivitäten mit dem benachbarten Ausland richtete sich

das wirtschaftliche Interesse der Stadt jetzt auch auf ihr weites Hinterland. Damit erfolgte eine engere Verknüpfung nicht nur mit anderen Handels- und Fischereiplätzen an der Sörlandküste, sondern auch mit den Wald- und Landwirtschaftsregionen der Talzüge im inneren Agder. Allerdings wurde dieser Aufstieg Kristiansands zum bedeutendsten zentralen Ort des Sörlandes wiederum mehrfach unterbrochen. Als Hauptursachen hierfür sind Stadtbrände in der zweiten Hälfte des 19. Jh.s, weiterhin Krisen in der küstennahen Makrelenfischerei sowie die seinerzeitigen Auswanderungswellen nach Nordamerika zu nennen. So war vor allem der Zeitraum 1875–95 durch Stagnation und Regression geprägt. Beispielsweise zählte Kristiansand 1875 ca. 12 400 Einwohner, 1885 rd. 13 000 und 1890 rd. 12 800 Menschen (vgl. Abb. 3).

Der seit der Jahrhundertwende zu verzeichnende rapide Aufschwung, welcher nur eine kurzfristige Unterbrechung während des Ersten Weltkrieges erfuhr, ist zu einem großen Teil auf den nunmehrigen Einsatz der Hydroelektrizität zurückzuführen, womit eine entscheidende Voraussetzung für die Ansiedlung moderner, stromintensiver Industriezweige im Raum Kristiansand gegeben war. Wachstumsimpulse brachten darüber hinaus die Fertigstellung der Setesdalbahn 1895 (diese ist allerdings seit 1962 stillgelegt), eine beträchtliche Erweiterung der Hafenanlagen sowie die erste feste Fährverbindung (vgl. Abb. 1) nach Dänemark. Waren es bislang kleinere Industrie- und Handwerksbetriebe gewesen, die in Kristiansand Fuß gefaßt hatten, so hielt nun die Großindustrie, insbesondere die stromintensiven Zweige, ihren Einzug. Diesbezüglich ist zunächst das „Kristiansand Nickelwerk“ zu nennen, das 1910 gegründet wurde, und zwar auf der Basis des hohen Wasserkraftpotentials im Hinterland und der Nickelerzgruben bei Evje im unteren Setesdalen. Das Werk selbst firmiert seit 1929 unter dem Namen „Falconbridge Nickelwerk“, wobei es sich hierbei um eine Tochtergesellschaft des kanadischen Konzerns „Falconbridge Nickel Mines Limited“ handelt. Noch heute spielt dieser Industriebetrieb eine große Rolle im Wirtschaftsleben Kristiansands, auch wenn die Nickelgruben bei Evje längst aufgegeben sind; die

benötigten Nickelerze werden heute gänzlich eingeführt und auch die Produkte nahezu vollständig exportiert. Weitere großindustrielle Unternehmen folgten der Niederlassung des Falconbridge-Werkes. Genannt sei vor allem das 1918 gegründete und gleichfalls auf Hydroelektrizität basierende "Fiskå Vaerk" (heute Elkem A/S Fiskå Verk) mit seiner Ausrichtung speziell auf die Ferrosiliziumproduktion.

Neben dem industriellen Wachstum traten nun auch die Verkehrs- und Dienstleistungsfunktionen mehr und mehr in den Vordergrund. Das entscheidende historische Faktum für das Werden Kristiansands zu dem bedeutendsten sörländischen Verkehrsknotenpunkt war neben den Hafenanlagen mit deren Fähr- und Handelsfunktionen die Eröffnung der Sörlandbahn zwischen Oslo und Kristiansand im Jahre 1938. Die Weiterführung dieser für das südliche Norwegen äußerst relevanten Eisenbahnlinie nach Stavanger konnte dann 1944 abgeschlossen werden.⁴⁾ Ein Jahr nach Eröffnung der Sörlandbahn wurde der Flughafen Kjevik im Nordosten der heutigen Stadtgemeinde Kristiansand in Betrieb genommen. Inzwischen hatte auch das Straßennetz eine dem Autoverkehr entsprechende Verbesserung und Ausweitung erfahren; nicht nur die alte Ost-West-Tangente, die heutige E 18 zwischen Oslo-Kristiansand-Stavanger, sondern auch eine bessere straßenmäßige Anbindung des weiten Hinterlandes. Was letztere betrifft, so wäre hier besonders die Trasse durch das von Süden her lange Zeit schwer zugängliche Setesdal zu nennen, der jetzige Riksvei 12 (vergl. u. a. Abb. 6), welcher im Norden auf den alten Haukeliweg stößt und somit auch für den Raum Kristiansand eine bessere Verknüpfung mit Hardanger und Telemark zur Folge hatte.

Zu Beginn der 1920er Jahre war die Quadratur Kristiansands vollständig bebaut. In ihrem nördlichen Teil bestimmte noch die traditionelle Holzhausbebauung das Stadtbild (Reste davon sind bis heute noch erhalten); im südlichen, dem Meer zugewandten Stadtteil dominierte dagegen die z. T. mehrstöckige Steinbauweise. Eine erste Stadterweiterung von 1921 hatte dazu geführt, daß Kristiansand ein ca. 2,75 km² großes Areal östlich der Otra, die sog. „Lundsida“, zuge-

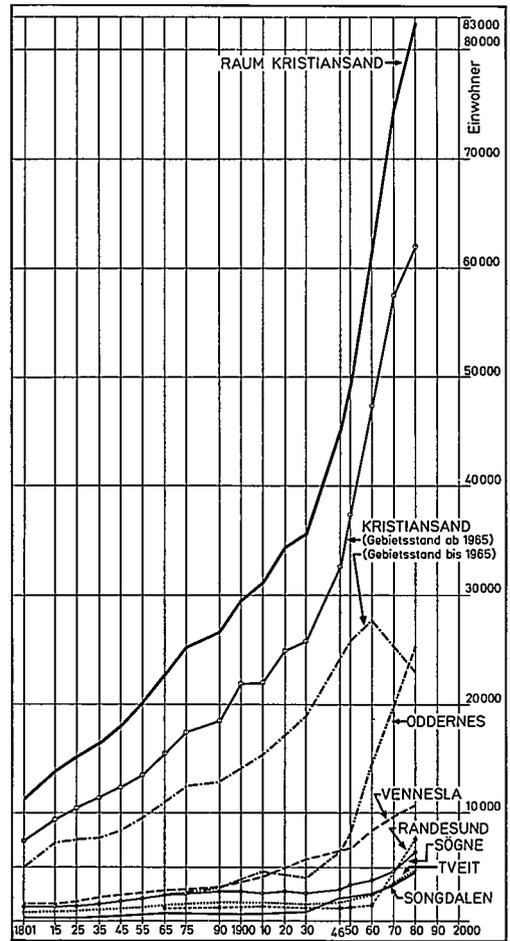


Abb. 3: Bevölkerungsentwicklung im Handelsdistrikt Kristiansand mit Vennesla, Songdalen und Søgne sowie in den ehemaligen Gemeinden Kristiansand-Stadt, Randesund, Oddernes und Tveit (1801–1980) (Quellen u. a.: FOSSEN 1979, MYKLEBOST 1960 und 1970, STEEN 1948, FOLKE-OG BOLIGTELLING 1970 und 1980)

schlagen wurde. Hier entstanden nun rasch neue Wohnviertel. Das nahezu fingerförmige Wachstum der Stadt auch in westlicher und nördlicher Richtung während der nächsten Jahrzehnte, das nur im Zweiten Weltkrieg kurzfristig unterbrochen wurde, sollte dann 1965 zu einer weiteren kommunalen Neugliederung führen, indem nun die restlichen Teile der Gemeinde Oddernes sowie die östlichen Nachbarkommunen Randesund und Tveit eingemeindet wurden. Die daraus resultierende Großgemeinde Kri-

stiansand mit einer Fläche von 276 km² zählte 1965 nahezu 51 000 und Anfang 1985 über 62 000 Einwohner (vgl. Abb. 3).

5. Kristiansand heute: siedlungsgeographische und sozioökonomische Fakten

Das momentane Siedlungsbild Kristiansands läßt sich in physiognomisch-formaler und funktionaler Sicht in etwa wie folgt charakterisieren. Die Quadratur, d. h. ihr Grundriß und Straßenverlauf, ist im großen und ganzen noch die gleiche wie in den Gründungsjahren um die Mitte des 17. Jahrhunderts. In einigen Vierteln bzw. Quartieren findet man noch ältere, wenn auch restaurierte Holzhäuser, die heute unter Denkmalschutz stehen. Andere Viertel sind durch Geschäfts- und Bürohäuser oder Hotelbauten im Neoklassizismus oder im nachkriegszeitlichen Betonbaustil gekennzeichnet. Einige dieser Bauten, etwa das Handelenshus, das Tinghus oder das Caledonien-Hotel im Hochhausstil haben dem Stadtzentrum wenigstens teilweise ein neues Profil gegeben (Bild 2). In der Zentrumsmitte stehen die Domkirche (nach den Stadtbränden im neugotischen Stil um 1885 wiedererrichtet) und das Rathaus (Ziff. 2 in Abb. 2), die von einem kleinen Park umgeben sind. Einige der benachbarten Straßen in der Quadratur sind mittlerweile Fußgängerzonen mit spezialisierten Einkaufs-, Handels- und anderen Dienstleistungsbranchen.

Somit präsentiert sich Kristiansand heute als das wichtigste Einkaufs- bzw. Dienstleistungszentrum im Sörland und damit als eine Großstadt nach norwegischen Verhältnissen. Immerhin wohnen ca. 130 000 Menschen weniger als eine Autostunde vom Stadtzentrum entfernt. Etwa zwei Drittel der erwerbstätigen Bevölkerung Kristiansands arbeiten heute im tertiären Sektor. Die herausragenden verkehrsgeographischen Funktionen mögen folgende Zahlenangaben verdeutlichen. Bis zu siebenmal täglich verkehren Fährschiffe (Fred. Olsen Lines) mit Passagieren, PKW's, Lastwagen und Eisenbahnwaggons zwischen Kristiansand und Nordjütland. Nur 4–4,5 Stunden beträgt die Überfahrtszeit. Weiterhin wird in den Sommermonaten eine direkte Fährverbindung zu dem englischen Harwich betrie-

ben (Überfahrtszeit ca. 22 Stunden). Die modernen Häfen Kristiansands (u. a. mit drei Roll-on-roll-off-Anlagen) verzeichnen ca. 5000 Schiffsanläufe pro Jahr; die Passagierzahlen sollen 500 000–600 000 und die Frachtgutmengen über eine Milliarde Tonnen jährlich betragen (Angaben von Kristiansand Naeringsråd). Vom Flughafen Kjevik gibt es mehrere Verbindungen pro Tag nach Oslo und Stavanger sowie nach Kopenhagen und Ålborg. Im Landverkehr spielen die bereits genannte Sörlandbahn (Reisezeit nach Oslo fünf sowie nach Stavanger 3,5 Stunden), die Europastraße 18 und der Riksvei 12 (durch das Setesdal über eine ganzjährig befahrbare Trasse des Haukelifjells in Richtung Bergen) eine tragende Rolle.

Der enorme Anstieg im Dienstleistungssektor (Tab. 1 u. Abb. 4) ist in erster Linie auf das Anwachsen der staatlichen, provinziellen und kommunalen Verwaltungseinrichtungen, aber auch auf den Ausbau des Schul- und Gesundheitswesens zurückzuführen. Immerhin verfügt Kristiansand u. a. über eine Pädagogische Hochschule (1984 ca. 700 Studenten), mehrere Fachhochschulen sowie die „Agder Distrikthøgskole“ (ADH; in etwa unserer Fachhochschule vergleichbar) mit heute rd. 1100 Studenten und einem Studienangebot auf Hochschulniveau besonders in EDV, Mathematik, Physik und mehreren Fremdsprachen. In Kristiansand ist man darum bemüht, daß der ADH in Zukunft der Universitätsstatus verliehen wird, womit die „Sörlandhauptstadt“ nach Oslo, Bergen, Trondheim und Tromsø zugleich Norwegens fünfte Universitätsstadt würde.

Es versteht sich beinahe von selbst, daß mit dem Zentralitätszuwachs auch eine bedeutende bauliche Entwicklung, und zwar besonders in den Stadtteilen Randesund und Oddernes (Abb. 5), verbunden war und ist. So galt Kristiansand in den 1950er und 1960er Jahren als die am raschesten wachsende größere Stadt (tettsted) in Norwegen. Allerdings hat sich dieser Prozeß etwa seit Mitte der 1970er Jahre deutlich abgeschwächt, was wohl in erster Linie auf das heute vielerorts zu beobachtende Phänomen des sog. „urban turn around – Trends“ zurückgeführt werden kann. Auf den damit verbundenen demographischen Wandel im

Kristiansand



Bild 1: Innenstadt (Straßennetz-Quadratur)



Bild 2: Stadtzentrum mit Marktplatz, Teilen der Kommunalverwaltung (Bildmitte) und Tinghus (Hochhaus im Hintergrund)

Kristiansand



Bild 3: Das obere Setesdalen zwischen Valle und Bykle (1973)



Bild 4: Bykle im oberen Setesdalen (1979)

Tabelle 1

Erwerbstätige in Kristiansand 1958–1980

Wirtschaftszweig	Erwerbstätige		
	1958	1968	1980
Land- und Waldwirtschaft	416	263	
Fischerei	256	220	342
Bergbau, Industrie	6085	6928	6769
Bauwesen	2189	2538	2065
Handel, Banken u. ä.	3146	4206	7777
Verkehrswesen	1406	1690	3028
Öffentl. u. priv. Dienstleistungen	4468	5993	10300
Sonstiges			162
Insgesamt	17966	21838	30443

(Veränd. nach Angaben in „Kristiansand: Økonomisk oversikt 1981–82“, Kristiansand 1983, S. 14)

Direkt vergleichbares Zahlenmaterial für die 1980er Jahre liegt nicht vor. Nach Angaben der „Kristiansand Handelskammer“ (Økonomisk oversikt for Kristiansand 1983 og 1984) waren 1984 von den insgesamt 26 950 Erwerbstätigen nur noch 110 Personen im primären Sektor (Land- und Forstwirtschaft, Fischerei) tätig gegenüber 6150 in der Industrie, 1690 im Bauwesen, 5450 im Handel (incl. Hotel- und Restaurationsbetriebe), 2450 im Verkehrswesen, 2000 im Bereich Banken, Versicherungen u. ä. m. sowie 9100 in den öffentl. und priv. Dienstleistungsbranchen (vgl. Abb. 5).

Raum Kristiansand wird noch weiter unten etwas detaillierter zurückzukommen sein. Aber auch in den letzten 20 Jahren sollen jährlich noch etwa 600–700 neue Wohnungen im Stadtgebiet Kristiansand errichtet worden sein (Angaben von Kristiansand Naeringsråd). Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang zudem die Tatsache, daß die Bauwirtschaft im Raum Kristiansand wie in vielen anderen norwegischen Landesteilen infolge der naturräumlichen Voraussetzungen mit beträchtlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hat; denn meist muß man die Fundamente in den unmittelbar anstehenden Grundgebirgskörper mit seinen Tiefengesteinen (Granite und Gneise des Baltischen Schildes) setzen.

Eine Skizzierung des heutigen Stadtbildes darf selbstverständlich nicht die gewerblich-industrielle Situation außer acht lassen. Einige wenige Angaben mögen an dieser Stelle genügen, zumal schon weiter oben z. B. auf den Einzug der modernen, stromintensiven Industriezweige verwiesen wurde. Gemessen an den Umsatzzahlen spielt auch heute noch die Metallindustrie die größte Rolle im sekundären Sektor (Tab. 2). An dem Produktionswert aller gewerblich-industriellen Branchen in Kristiansand war sie 1980 mit etwa 50 % (= 2,65 Mrd. norw. Kronen) beteiligt (nach „Kristiansand: Økonomisk oversikt 1981–1982“). Im Stadtbereich liegen vier Metallhütten, nämlich

die bereits genannten „Falconbridge Nickelverk A/S“ und „Elkem A/S Fiskå Verk“ sowie die beiden kleineren Betriebe „Vigeland Metal Refinery“ und „Kristiansands Jernstøperi A/S“ (Eisengießerei). Im Jahre 1984 hatten die beiden ersteren ca. 890 bzw. 430 Personen beschäftigt, die letztgenannten rd. 100 bzw. 145 (Zahlen nach Kristiansand Handelskammer). Das Nickelwerk mit einer Umsatzsteigerung 1983–84 von 20% auf 361 Mio. nKr schloß in jüngster Zeit ein Rohstofflieferungsabkommen mit Botswana ab. Allerdings hat das Werk seine Mitarbeiterzahl infolge Rationalisierungsmaßnahmen stark verringert, und zwar von 1230 im Jahre 1981 auf 890 in 1984. Neben diesen stromintensiven Werken spielen noch die Werftindustrie und auch holzverarbeitende Branchen eine bedeutende, exportorientierte Rolle. Insgesamt gesehen ist auch in Kristiansand der Anteil der im sekundären Sektor Erwerbstätigen während der letzten Jahre mehr und mehr zurückgegangen; betrug er 1958 noch 33,8% aller Erwerbstätigen, so waren es 1980 ca. 22%. Heute erhofft die Stadtverwaltung allerdings eine größere Partizipation an dem Öl- und Gasboom im norwegischen Nordseeschelf. In den ersten Jahren der Off shore-Tätigkeit waren die entsprechenden Versorgungs- und Industrieaktivitäten weitgehend an Kristiansand vorbeigegangen. Aber schon 1982 wurden 41 Firmen in Vest-Agder (davon liegen die allermeisten im Raum

Tabelle 2

Die gewerblich-industrielle Situation in Kristiansand 1976–1980

Gewerbebereich	Zahl der Betriebe		Brutto- produktionswert in Mill. norw. Kr.		Beschäftigte		
	1976	1980	1976	1980	1976	1978	1980
Nahrungs- und Genußmittel	23	22	361	470	931	990	1019
Textilien, Bekleidung, Leder	15	14	117	151*	493*	472*	559
Holzwaren	14	14	102	153	455	449	460
Graphische Produktion, Verlagswesen	8	12	50	81	550	643	687
Chemie, Mineralöl- industrie u. ä.	11	9	124	182	401	350	337
Mineral. Produkte	6	6	27	39	87	72	55
Metallproduktion	4	3	1346	2655	1981	1576	1757
Metallverarbeitung, Schiffsbau, Werkzeug- und Maschinenbau	38	39	464*	631*	1855*	1893*	2055
Kristiansand insgesamt	122	122	2612	4450	6894	6584	6983

* Unvollständige Angaben

(Veränd. nach Angaben in „Kristiansand: Økonomisk oversikt 1981–1982“, Kristiansand 1983, S. 57)

Kristiansand) registriert, die direkt oder indirekt mit der Öl- und Gasförderung in der Nordsee tangiert waren. Bei diesen Firmen handelt es sich um den Schiffsbau (drei Werften liegen allein in Kristiansand) und vor allem um Betriebe mit Versorgungsfunktionen bezüglich der Plattformen. Dazu zählen zumeist kleinere Firmen, die seit 1972 in der Gesellschaft „Oil Industry Services A/S“ zusammengeschlossen sind und ihren Verwaltungssitz in Vågsbygd, d. h. also im Südwesten der Stadtgemeinde Kristiansand, haben. Als dritte, mit dem Öl- und Gasboom verbundene Unternehmensgruppe wären die Berater- und Ingenieurbüros zu nennen.

Schließlich ist die große Bedeutung Kristiansands für den in- und ausländischen Tourismus hervorzuheben. Die reizvolle Küste mit ihren Buchten, Halbinseln und vorgelagerten Schärengruppen sowie die für nordische Verhältnisse günstigen klimatischen Gegebenheiten (Kristiansand gilt als die norwegische Stadt mit den meisten Sonnentagen im Sommerhalbjahr) geben diesbezüglich besondere Impulse. Hinzu kommen sowohl das wald- und seenreiche Hinterland wie die leicht erreichbaren Tal- und Fjell-Landschaften vor allem des Setesdalen, wobei letzteres auch heute noch zahlreiche Kulturerzeugnisse eines altbesiedelten Bauerntales aufweist. Kristiansand nennt sich stolz „Norwegens Ferien-

stadt Nr. 1“, die mittlerweile über mehr als 1600 Betten in Hotels der ersten Klasse sowie zahlreiche andere Übernachtungsmöglichkeiten in Pensionen u. ä. verfügt.

6. Aktuelle demographische Wandlungsprozesse in der Stadtgemeinde

Das demographische Geschehen in der Großgemeinde Kristiansand verläuft, und zwar bezogen auf die einzelnen Stadtteile, sehr unterschiedlich. So haben die einstigen Nachbargemeinden, also Oddernes, Tveit und Randesund, vor allem durch die Stadtrandwanderung in den letzten drei Jahrzehnten enorme Zuwachsraten erfahren, während die Stadt in ihren Grenzen vor 1965 eine Bevölkerungsabnahme verzeichnet (vergl. Abb. 3 u. Tab. 3). Daß auch in Kristiansand die Stadtrandwanderung primär von den jüngeren Altersgruppen, d. h. von jungen Familien, geprägt wird, zeigt eine genauere Analyse der Volkszählungsergebnisse von 1980 sehr deutlich. Denn in einzelnen statistischen Zählkreisen der Stadtperipherie (vgl. Abb. 4), vor allem in Randesund (Zählkreis 17-19) und in Teilen von Oddernes (Nr. 14, Justvik), wo in den letzten Jahren neue Wohnsiedlungsflächen ausgewiesen wurden, ist der Anteil der Altersgruppe 0-15 Jahre mit weit über 30% an der Gesamtbevölkerung vertreten.⁵⁾ Der entsprechende Anteil im Stadtkern Kristiansands (Zählkreis Nr. 08: Kvadraturen-

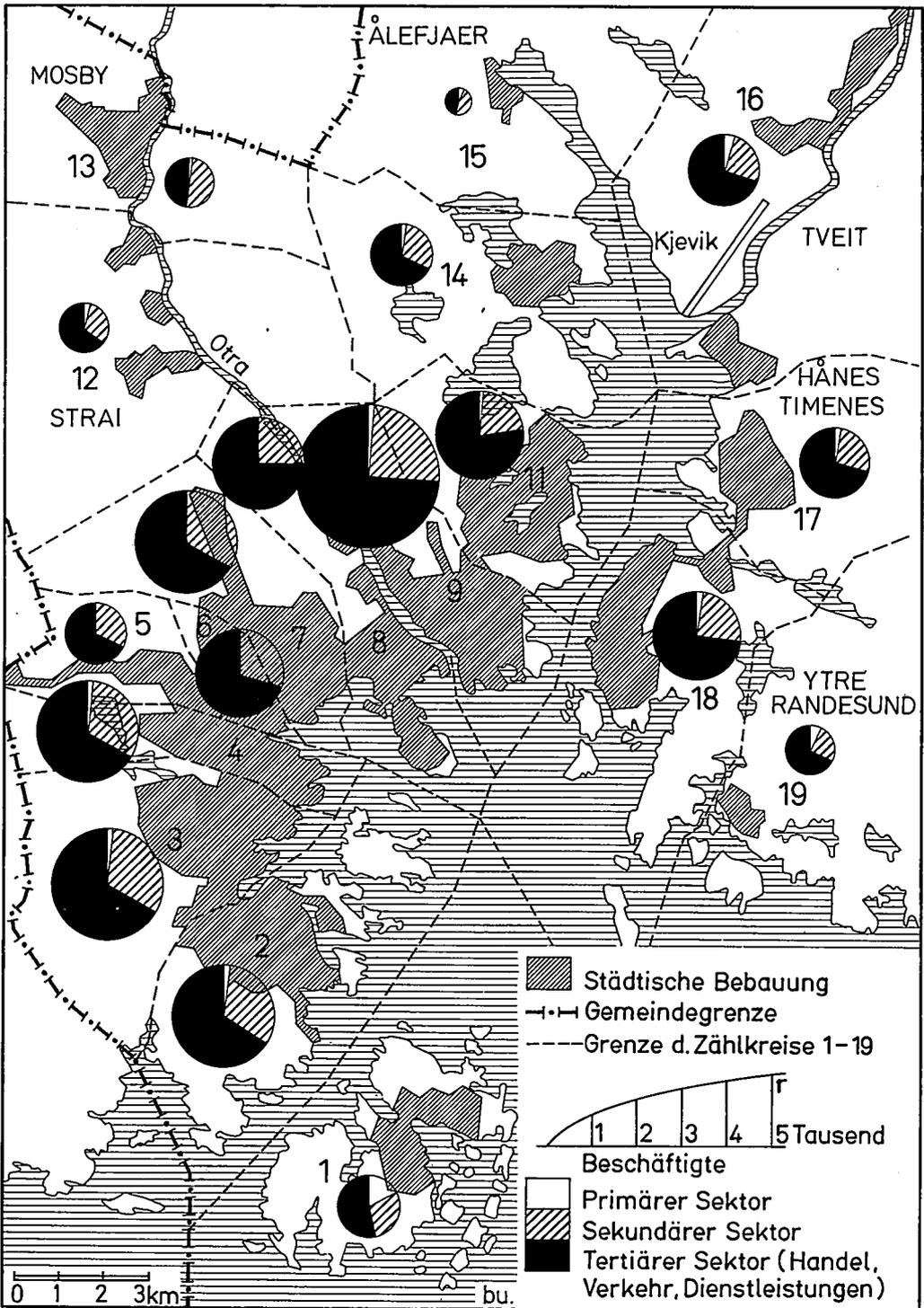


Abb. 4: Kristiansand: Erwerbssituation 1980
(vgl. Tab. 4)

Tabelle 3 Bevölkerungsentwicklung der Groß- bzw. Stadtgemeinde Kristiansand

Volkszählung	Kristiansand ¹⁾	Oddernes ¹⁾	Randesund ¹⁾	Tveit ¹⁾
15. 8.1769	rd. 3000			
1. 2.1801	4000			811
30. 4.1815	7190			841
27.11.1825	7486			930
29.11.1835 ^x	7665			
31.12.1845	8349			1078
31.12.1855 ^x	9521			
31.12.1865	10876	2401	1072	1471
31.12.1875 ^{xxx}	rd. 12400			
31.12.1890	12813	3076	1133	1718
3.12.1900				
1.12.1910	15291	4570	1264	1677
1.12.1920				
1.12.1930	18781	3986 ²⁾	1084	1505
3.12.1946	24343	6513	1130	1574
1.12.1950	25815	7984	1126	1848
1.11.1960	27700	14429	1374	2421
1.11.1970				
1.11.1980 ^{xxx}	ca. 22800 ³⁾	ca. 25150 ⁴⁾	ca. 7450 ⁵⁾	ca. 4500 ⁶⁾

1) Gebietsstand 1964; am 1.1.65 gingen Randesund, Tveit und der Rest von Oddernes in die neue Großgemeinde Kristiansand auf. 2) Stadterweiterung Kristiansands 1921 („Lundsida“). 3) Dem Gebiet der ehem. Gemeinde Kristiansand entsprechen die Zählkreise 05 – 0913 der Volkszählung 1980. 4) Dem Gebiet der ehem. Gemeinde Oddernes entsprechen die Zählkreise 01–04 und 0914–13 (VZ 1980). 5) Dem Gebiet der ehem. Gemeinde Randesund entsprechen ungefähr die Zählkreise 17–19 (VZ 1980). 6) Dem Gebiet der ehem. Gemeinde Tveit entsprechen ungefähr die Zählkreise 14–16 (VZ 1980).

(Quellen: Norge, Geografisk Leksikon, Bd. 2, Oslo 1963, Spalte 1189 f. x = Steen 1948, S. 7, 43, 224. xx = Myklebost 1960, Anhang. xxx = NOS: Folke og bolig telling 1980, Heft: Kristiansand, 1001)

Eg) liegt dagegen nur bei 8,5%; in den der Quadratur unmittelbar benachbarten Zählkreisen, nämlich Nr. 07 (Grim-Möllevann-Dalane) und Nr. 09 (Lund-Södal), zwischen 15 und 18%.

Im Verteilungsbild der Erwerbsverhältnisse zeigen sich ebenfalls markante regionale Unterschiede. Insgesamt gesehen waren im Jahre 1980 – wie bereits angedeutet – etwa 69% der knapp 30 500 erwerbstätigen Personen Kristiansands im tertiären Sektor (Handel, Verkehr und Dienstleistungen), 29% in Industrie und Bergbau sowie gut 1% im primären Sektor beschäftigt. Die primärwirtschaftliche Tätigkeit spielte nur noch in einigen Zählkreisen der Stadtperipherie eine größere Rolle, so auf der Inselgruppe von Flekkerøy (1980 insgesamt 73 Personen bzw. 13% der Erwerbstätigen in der Fischerei tätig) oder in Ålefjaer und Tveit am Nordostrand der Stadtgemeinde, wo noch 7 bzw. 3,5% ihren Lebensunterhalt aus der Landwirtschaft bestritten. Was den

industriell-gewerblichen Sektor betrifft, so konzentrieren sich die höchsten absoluten Werte auf die der Quadratur westlich benachbarten, küstenorientierten Zählkreise Voie-Mövig, Slettheia, Hellemyr-Fjellro und Grim-Möllevann-Dalane, in denen jeweils über 30% industriell-gewerblich Tätige gezählt wurden (Tab. 4). In den jüngeren Stadtausbaugebieten jenseits des Topdalsfjorden, also in der östlichen Peripherie (Zählkreise Hånes-Timenes, Söm-Torsvikheia und Ytre Randesund), betragen die entsprechenden Werte zwischen 25 und 27%, während sie im eigentlichen Stadtzentrum um bzw. unter 20% lagen. Der rapide wachsende tertiäre Sektor (Handel, Verkehr, Dienstleistungen) nahm und nimmt verständlicherweise eine beherrschende Rolle im inneren Stadtbereich ein, d. h. in der Quadratur (Zählkreis 08: Kvadraturen-Eg) und den Vierteln östlich der Otramündung (Zählkreise 09 und 11), wo er um die 75% aller Erwerbstätigen auf sich vereinigte (vergl. auch Abb. 4).

Tabelle 4

Die erwerbstätige Bevölkerung Kristiansands nach Stadtteilen 1980

Zählkreise	% Erwerbstätige in			Erwerbstätige gesamt
	Land- u. Forstw., Fischerei	Industrie, Bergbau	Handel- u. Dienstleistg.	
1 Flekkerøy	12,9	33,1	53,7	568
2 Voie – Mövig	0,8	33,1	65,8	2598
3 Midtre Vågsbygd	0,6	32,5	66,5	3084
4 Slettheia	0,4	31,8	66,9	2554
5 Hellemyr-Fjellro	0,1	32,2	67,4	910
6 Tinnheia	0,2	29,6	69,9	1894
7 Grim-Möllevann-Dalane	0,4	32,1	67,2	2582
8 Kvadraturen-Eg	0,1	23,9	75,2	2047
9 Lund-Södal	0,7	24,8	74,1	4844
10 (fehlt)	–	–	–	–
11 Kongsgård øvre-Gill	0,8	21,6	76,8	1907
12 Stray	2,3	31,7	65,3	524
13 Mosby	1,9	49,2	48,6	642
14 Justvik	0,3	30,5	68,2	931
15 Ålefjaer	7,1	45,5	46,8	156
16 Tveit	3,5	25,9	69,7	1186
17 Hånes-Timenes	1,2	27,2	71,1	1162
18 Søm-Torsvikheia	1,0	24,9	73,7	1900
19 Ytre Randesund	5,7	25,4	67,8	528
– (ohne Angabe des Wohnortes)	(1,2)	(27,9)	(69,7)	(426)
1–19 Kristiansand insgesamt	1,1	29,0	69,3	30443

(Veränd. nach „Folke og bolig telling 1980“, H. 1001 Kristiansand)

7. Kristiansand im Planungsgeschehen der nächsten Jahre

Der erste Generalplan für Kristiansand aus dem Jahre 1969 ging von der Prognose aus, daß die Stadtgemeinde 1990 eine Einwohnerzahl von 80 000–90 000 haben würde. Weil sich ein solches städtisches Wachstum mittlerweile als unreal herausgestellt hat, wurde bereits 1978 eine novellierte Fassung des Generalplanes für die Jahre 1979–1990 vorgelegt, auf die im folgenden kurz eingegangen sei. So prognostiziert man die Gesamteinwohnerzahl Kristiansands für 1990 auf etwa 64 000, was nur dem relativ geringen Wachstum von 4,2% gegenüber 1985 entsprechen würde. Bemerkenswert ist dabei, daß die zentralen Stadtteile beiderseits der Otramündung ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum haben sollen, was ja in den vergangenen Jahren keineswegs der Fall war. Was die äußeren Stadtteile betrifft, so erwartet man nur im Ostteil der Gemeinde, und zwar in Topdalsfjorden

Öst, eine starke Zunahme, die sicherlich in Zusammenhang mit den geplanten Wohn- und gewerblich-industriellen Flächen entlang der E 18 zu sehen ist (Abb. 5). Auch in den Altersstrukturen, auf die bereits an früherer Stelle auf der Basis der Volkszählung von 1980 kurz verwiesen wurde, sollen sich bedeutende Veränderungen ergeben, indem die Altersgruppe über 67 Jahre zunehmen und die Zahl der Kinder im Vorschulalter drastisch zurückgehen soll.

Der sekundäre Sektor konnte zwar in den letzten Jahren nicht Schritt halten mit den Wachstumsprozessen im Dienstleistungsbereich, jedoch erhofft man stärkere Impulse für den gewerblich-industriellen Bereich in nächster Zukunft. Zum einen mögen hier der Öl- und Gasboom in den Off shore-Feldern und die damit verbundenen Festlandsaktivitäten stimulieren, zum anderen bieten die günstigen Standortvoraussetzungen im Raum Kristiansand für manche Osloer Betriebe (hier sind die Flächenkonkur-

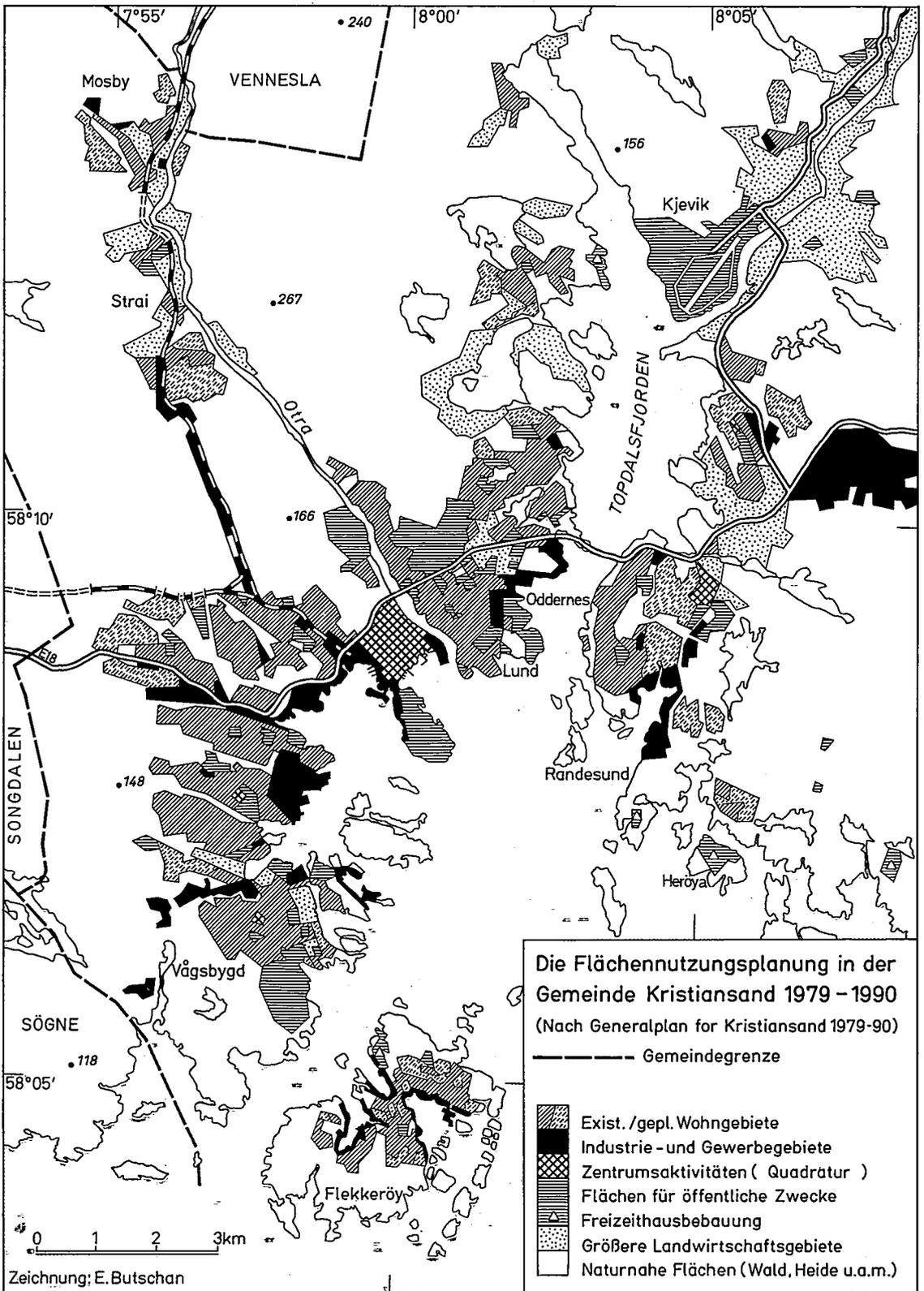


Abb. 5: Kristiansand: Flächennutzungsplanung 1979–1990

renzen bzw. Arealkonflikte besonders stark ausgeprägt) eine nicht zu übersehende Ansiedlungsalternative. Daneben spielen in der Arealplanung verständlicherweise die sog. naturnahen Gebiete, d. h. die attraktiven Küsten- und Schärensäume sowie die großen, das städtische Bebauungsareal halbkreisförmig umgebenden Wald- und Seenlandschaften, eine große Rolle. Denn diese Flächen nahmen in den 1970er Jahren immerhin noch knapp 90% der Stadtgemeinde Kristiansand ein; davon waren 47% produktiver Wald, 3,5% kultivierte Landwirtschaftsfläche, 33% weniger produktives Areal (schütterere Vegetationsgebiete bzw. Heiden auf anstehendem Grundgebirge) und der Rest Seen, Moore u. ä. m. Seitens der kommunalen und überregionalen Planung legt man zu Recht einen großen Wert auf den Schutz der kultivierten Agrarflächen (in Kristiansand 1047 ha und 249 Hofstellen im Jahre 1969), da Norwegen insgesamt gesehen diesbezüglich sehr arm ausgestattet ist. Nur 3% der riesigen Landesfläche von 324 000 km² sind kultiviertes Agrarareal.

Andere Planungsprobleme sind mit dem einzigartigen Schärenhof verbunden, der für die einheimische Bevölkerung wie für den in- und ausländischen Tourismus das wichtigste Freizeitareal während der Sommermonate verkörpert. Vor allem ist es der Freizeithausbau, der – wie in anderen norwegischen Landesteilen – mehr und mehr zu einem gravierenden Planungsproblem wird. Heute konzentrieren sich ca. 900 Ferienhäuser (hytter) auf den Schärenhof vor Kristiansand, und das Bestreben, ein Hüttenareal für die Errichtung eines solchen zweiten Wohnsitzes zu kaufen bzw. zu pachten, ist ständig größer geworden. Durch verschiedene Gesetze und Verordnungen versucht man hier wie in anderen attraktiven Erholungsräumen des südlichen Norwegen (Fjellzonen mit guten Wintersportmöglichkeiten, Seeufer etc.) die Entwicklung in den Griff zu bekommen. So hat Kristiansand in dem Generalplan 1979-90 kleinere Schärenflächen, z. B. auf Herøya und im nördlichen Teil von Flekkerøy (Lindébø), als zusätzliche Hüttenareale ausgewiesen, während andere Schären und Halbinseln davon strikt ausgenommen sind.

8. Das Hinterland von Kristiansand

Was die Abgrenzung des Kristiansander Um- und Hinterlandes nach ökonomischen Gesichtspunkten betrifft, so sei hier auf eine von „Norges geografiske oppmåling“ 1967 vorgelegte Einteilung der norwegischen Gemeinden in „Handelsfelder“ (handelsfelter), „Handelsgebiete“ (handelsområder) und „Handelsdistrikte“ (handelsdistrikter) Bezug genommen. Danach zählen zum Handelsdistrikt Kristiansand (HD Nr. 222; im folgenden auch Raum Kristiansand genannt) neben der Stadt selbst die drei nördlich und westlich angrenzenden Gemeinden Venesla, Songdalen und Søgne (Abb. 6). Der so gefaßte Raum Kristiansand bildet zusammen mit den Handelsdistrikten Lillesand, Mandal, Farsund und Setesdal das Handelsgebiet (HO) „Westliches Sørland“, das sich zum großen Teil mit der Provinz Vest-Agder deckt. Nur die westlichen Grenzgemeinden in Richtung Rogaland, nämlich Flekkefjord, Kvinesdal und Sirdal, werden aufgrund ihrer stärkeren Ausrichtung auf den Verdichtungsraum Stavanger-Jaeren nicht mehr zum Handelsgebiet „Westliches Sørland“ gerechnet.

Im Raum Kristiansand, der sich mit einem etwa 20 km weiten Radius um das Stadtzentrum erstreckt, wohnten schon 1970 nahezu alle Bewohner weniger als eine Dreiviertelstunde Autofahrt vom Stadtzentrum entfernt. Das bereits angesprochene fingerförmige Tettstedwachstum zeigt sich besonders markant in dem ca. 15 km langen städtischen Siedlungsband in nördlicher Richtung bis zum Gemeindezentrum von Venesla. Zur demographischen Situation des Raumes bzw. Handelsdistriktes Kristiansand ist hervorzuheben, daß im Jahre 1950 ca. 66% der Gesamtbevölkerung in der Stadtgemeinde Kristiansand ansässig waren, 1970 gut 77% und 1980 knapp 74%. Damit deutet sich auch hier jener, seit den 1960er Jahren zu registrierende Stadt-Umland-Wanderungsprozeß an, wie er schon für die einzelnen Stadtteile Kristiansands selbst skizziert wurde. Im Jahre 1980 betrug die Gesamtbevölkerungszahl im Raum Kristiansand rd. 82 500, wobei relativ hohe Wachstumsraten auf die Vorstadtgemeinden Venesla, Songdalen und Søgne entfielen, und zwar primär infolge beträchtlicher

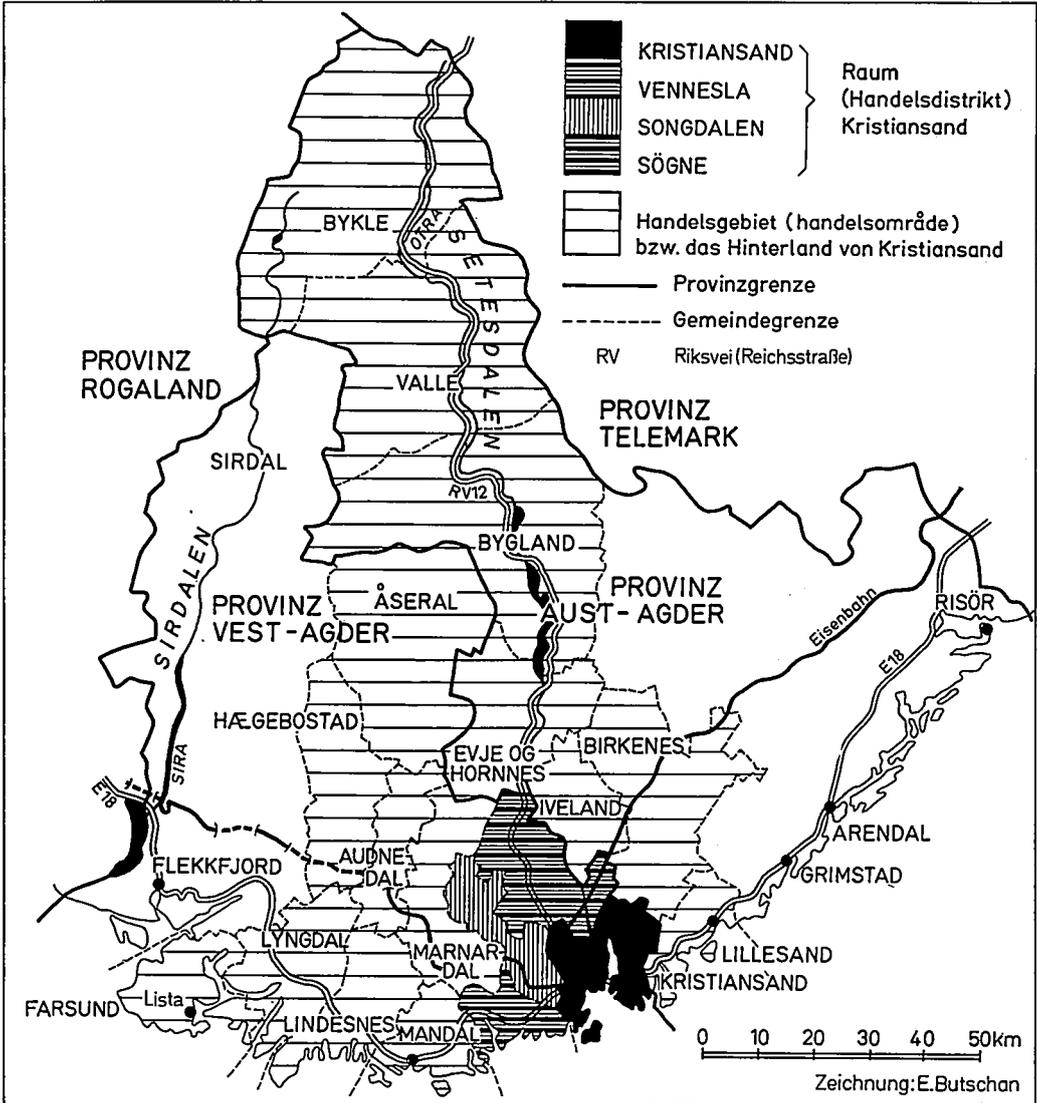


Abb. 6: Kristiansand: Stadt, Handelsdistrikt und Handelsgebiet

Zuwanderungsgewinne. Letztere sind wenigstens Anfang der 1970er Jahre interessanterweise zu einem relativ großen Teil auf Abwanderungen aus der Osloregion zurückzuführen (vgl. hierzu ausführlicher MYKLEBOST 1978, S. 123 ff.).

Mit der zunehmenden Stadtrandwanderung stiegen verständlicherweise auch die Pendlerzahlen, wobei hier nur der auf Kristiansand selbst gerichtete Einpendlerstrom hervorgehoben sei. So hatten bereits 1970 ca. 40% der Erwerbstätigen der Gemeinden

Songdalen und Søgne und etwa 25% der Gemeinde Vennesla ihren Arbeitsplatz in Kristiansand. Allein der von Vennesla nach Kristiansand gerichtete Pendlerstrom verdoppelte sich zwischen 1960 und 1970. Hinzu kamen für 1970 noch etwa 1100 weitere Einpendler aus anderen Nachbarkommunen, also außerhalb der Region Kristiansand, und zwar vornehmlich aus den östlich benachbarten Gemeinden Lillesand und Birkenes. Damit sind wir bereits bei dem weiteren Hinterland Kristiansands, also dem schon genannten Handelsgebiet (han-

delsområde), das im folgenden noch kurz angesprochen sei. Hier sollen neben den sozio-ökonomischen Strukturdaten auch einige Landschaftscharakteristika aufgezeigt werden, da diese auf den Werdegang Kristiansands zu einem der bedeutendsten norwegischen Fremdenverkehrszentren einen maßgeblichen Einfluß gehabt haben.

Das Hinterland von Kristiansand wird von drei unterschiedlichen Landschaftstypen Südnorwegens bestimmt: den Küstenregionen des Sörlandes, den produktiven Waldwirtschaftsgebieten im mittleren Agder und schließlich den binnenwärts anschließenden Tal- und Fjellregionen, wobei letztere im wesentlichen mit den beiden Setesdalgemeinden Valle und Bykle gleichzusetzen sind. Charakterisieren läßt sich die Sörlandküste, an der hier also neben Kristiansand auch die benachbarten Handelsdistrikte Lillesand, Mandal und Farsund Anteil haben, durch einen äußerst unregelmäßigen, felsigen Küstenverlauf mit zahlreichen Buchten, fjordartigen Einschnitten und vorgelagerten Schärenhöfen. Nur die zur Kommune Farsund gehörende Halbinsel Lista hebt sich als ein von Moränen und marinen Sedimenten bedecktes Flachland von den anderen Sörlandküsten markant ab. Auf diesen günstigen naturräumlichen Voraussetzungen basiert auch – ähnlich wie im rogaländischen Jaeren südlich der heutigen Ölmetropole Stavanger – die agrarwirtschaftliche Leistungsstärke des nur 15 km langen und 5 km breiten Küstenstriches Lista. Ansonsten werden die landwirtschaftlichen Aktivitäten, vor allem die Anbaumöglichkeiten, in den sörländischen Küstensäumen aufgrund der meist unmittelbar anstehenden Grundgebirgsgesteine sehr stark eingengt. Somit waren und sind die dortigen, selbst für Norwegen kleinen landwirtschaftlichen Betriebseinheiten eng verknüpft mit nichtagraren Erwerbszweigen, früher mit der Fischwirtschaft, dem Holzhandel u. ä. m., heute überwiegend mit Tätigkeiten im industriell-gewerblichen und auch im tertiären Sektor. Entsprechend hoch sind die Einpendlerzahlen, wie sie für Kristiansand bereits genannt wurden, aber auch für Tettsteder wie Mandal, Farsund u. a. m. charakteristisch sind.

Der zweite Landschaftstyp bzw. ländlich-

agrare Wirtschaftsraum des Kristiansander Hinterlandes, nämlich der der produktiven Waldgebiete, konzentriert sich in erster Linie auf die zur Provinz Aust-Agder zählenden Gemeinden des unteren Setesdalen. Wie sehr hier Forst- und Landwirtschaft – ähnlich wie in großen Teilen des Östlandes und Trøndelags – miteinander verknüpft sind, mag man schon daraus ersehen, daß sich der weitaus überwiegende Teil der Holzbodenflächen in privater, bäuerlicher Hand befindet. Daß der Aufstieg von Handelsplätzen entlang der Sörlandküste, so vor allem die Entwicklung Kristiansands, in besonderem Maße durch den Holzexport in den vergangenen Jahrhunderten beeinflußt wurde, fand bereits Erwähnung.

Dem dritten Landschaftstyp, nämlich den inneren Tal- und Fjellgebieten, ist in erster Linie das obere Setesdalen (Gemeinden Valle und Bykle) mit den umgebenden, weiten Hochfjellflächen (Setesdalheiane) zuzurechnen (Bild 3). Eine einheitliche Betrachtungsweise der schon rein physiognomisch konträren Landschaftseinheiten Tal und Fjell läßt sich u. a. dadurch rechtfertigen, daß beide seit jeher wirtschaftlich eng miteinander verflochten waren und sind. So ist die ländlich-agrar Kulturlandschaftsentwicklung in den norwegischen Bauerntälern nicht vorstellbar ohne die Ressourcen der Fjellhochflächen. Erinneert sei in diesem Falle nur an die mannigfaltigen Futtergewinnungsarten oder an die Fernweidewirtschaftsformen, wobei sich letztere sowohl auf die Alm- bzw. Seterwirtschaftssysteme als auch auf die transhumante Weidewirtschaft beziehen. Während die Seterwirtschaft in der Nachkriegszeit weitestgehend aufgegeben wurde, spielt die transhumante Schafweidewirtschaft heute noch, und zwar im gesamten südnorwegischen Raum, eine wichtige Rolle (vergl. GLÄSSER 1975). Generell gesehen sind allerdings die ländlich-agraren Regionen des oberen Setesdalen wie entsprechende Talabschnitte in anderen norwegischen Landesteilen als sozio-ökonomische Problemgebiete zu klassifizieren. Stark vereinfacht lassen sich folgende Faktorenkomplexe für diese Marginalräume herausstellen:

– Die kleinen landwirtschaftlichen Betriebsgrößen wenigstens hinsichtlich der

kultivierten und damit intensiver nutzbaren Wirtschaftsfläche;

– die einseitige und schwache Wirtschaftsgrundlage mit einer mehr oder minder marktwirtschaftlich unrentablen Agrarproduktion (Viehwirtschaft) auf sog. Grenzertragsböden;

– das relativ niedrige Einkommensniveau, das in den vergangenen Jahrzehnten zu einem regelrechten Bevölkerungsexodus geführt hat. (Durch das Abwandern vor allem der jugendlichen Arbeitskräfte in die küstennahen tettsteder während der vergangenen Jahrzehnte drohten manche der inneren Tal- und Fjellgebiete zu regelrechten „Altersheimen“ zu werden.);

– eine wenigstens nach heutigen Verkehrs- und Absatzmarktverhältnissen periphere Lage der meisten Fjellgebiete.

Die sozio-ökonomischen Disparitäten zwischen dem Raum Kristiansand und seinem weiteren Hinterland lassen sich u. a. auch anhand einer Gemeindeklassifizierung und -typisierung beleuchten. Dabei sei auf entsprechende Typisierungsversuche zurückgegriffen, wie sie 1979 vom Statistischen Zentralbüro in Oslo („Standard for kommuneklassifisering“) herausgegeben worden sind. Das Datenmaterial basiert auf den Volkszählungsergebnissen von 1970 (Folketellingene 1/11 1970).

Auf das Instrumentarium der Typisierungskriterien selbst kann hier nicht näher eingegangen werden. Vermerkt sei nur, daß auch bei der norwegischen Gemeindeklassifizierung ein Hauptgewicht den Erwerbsstrukturen zufällt; erst danach kommen Kriterien wie die Siedlungsdichte und der Zentralitätsgrad zum Tragen. Mit letzterem ist die topographisch-geographische Lage der jeweiligen Gemeinde zu einem oder mehreren zentralen Orten (tettsteder) zu verstehen, wobei sich diese wiederum nach den unterschiedlichen Zentralitätsgraden in drei Gruppen aufteilen. Insgesamt werden 9 Gemeindetypen differenziert (vgl. Übersicht), die mit Ausnahme der Typen 4 und 5 (Fischereigemeinden und weniger zentrale Industriegemeinden) auch in den Raum Kristiansand und seinem Hinterland (Handelsgebiet „Westliches Sörland“) vertreten sind (vgl. Abb. 7). Danach präsentie-

ren sich wenigstens im Jahre 1970 die bereits angesprochenen Hinterlandgemeinden, d. h. die des oberen Setesdalen sowie die meisten der produktiven Waldgebiete (Landschaftstyp 2), als sog. „landbrukskommuner“, in denen Land- und Forstwirtschaft im Erwerbsleben noch eine beträchtliche Rolle spielen (vgl. auch Erläuterungen in der Übersicht). Demgegenüber wird die agrarintensive und küstenorientierte Gemeinde Farsund mit dem Listaland zu den „übrigen gemischten Dienstleistungs- und Industriegemeinden“ gezählt. Den Typus der „zentral gelegenen Industriegemeinden“ verkörpern die zum Raum Kristiansand gehörenden Kommunen Vennesla und Søgne sowie das westlich anschließende Mandal. Schließlich werden Kristiansand selbst und das östlich benachbarte Lille-sand als „besonders zentrale, gemischte Dienstleistungs- und Industriekommunen“ ausgewiesen.

Interessant erscheint auch der Hinweis auf den Gemeindetyp 9, dem die Kommunen Evje og Hornnes sowie Bygland im unteren bzw. mittleren Setesdal zugehörig sind, wo schon 1970 der Dienstleistungsbereich eine bedeutende Rolle spielte. Diese Entwicklung der Setesdalgemeinden hin zum tertiären Sektor sollte sich in den folgenden Jahren fortsetzen. Somit liegt in der raum-zeitlichen Analyse der Dienstleistungsbranchen wohl der Hauptschlüssel zum richtigen Verständnis der jüngsten Entwicklungsprozesse in der Peripherie des Kristiansander Hinterlandes. Bei einem Vergleich des statistischen Materials von 1970 und 1980⁶⁾ läßt sich nämlich rasch feststellen, daß in den Peripheriegemeinden wenigstens des hier untersuchten Raumes nicht nur der Bevölkerungsrückgang zum Stillstand gekommen ist, sondern darüber hinaus der im Handel, Verkehrs- und Dienstleistungswesen Beschäftigtenanteil überproportional gestiegen ist. In den Setesdalgemeinden Bygland und Bykle liegt dieser 1980 zwischen 50 und 60% aller Beschäftigten, in Valle bei knapp 40%. Damit wäre eine Typisierung der oberen Setesdalkommunen als „Landwirtschaftsgemeinden“, wie für 1970 geschehen, heute zumindest in Frage zu stellen. Der Anteil der primärwirtschaftlich Tätigen beträgt 1980 in Valle und Bygland zwischen 20 bis 25% sowie in Bykle nur knapp 10%.

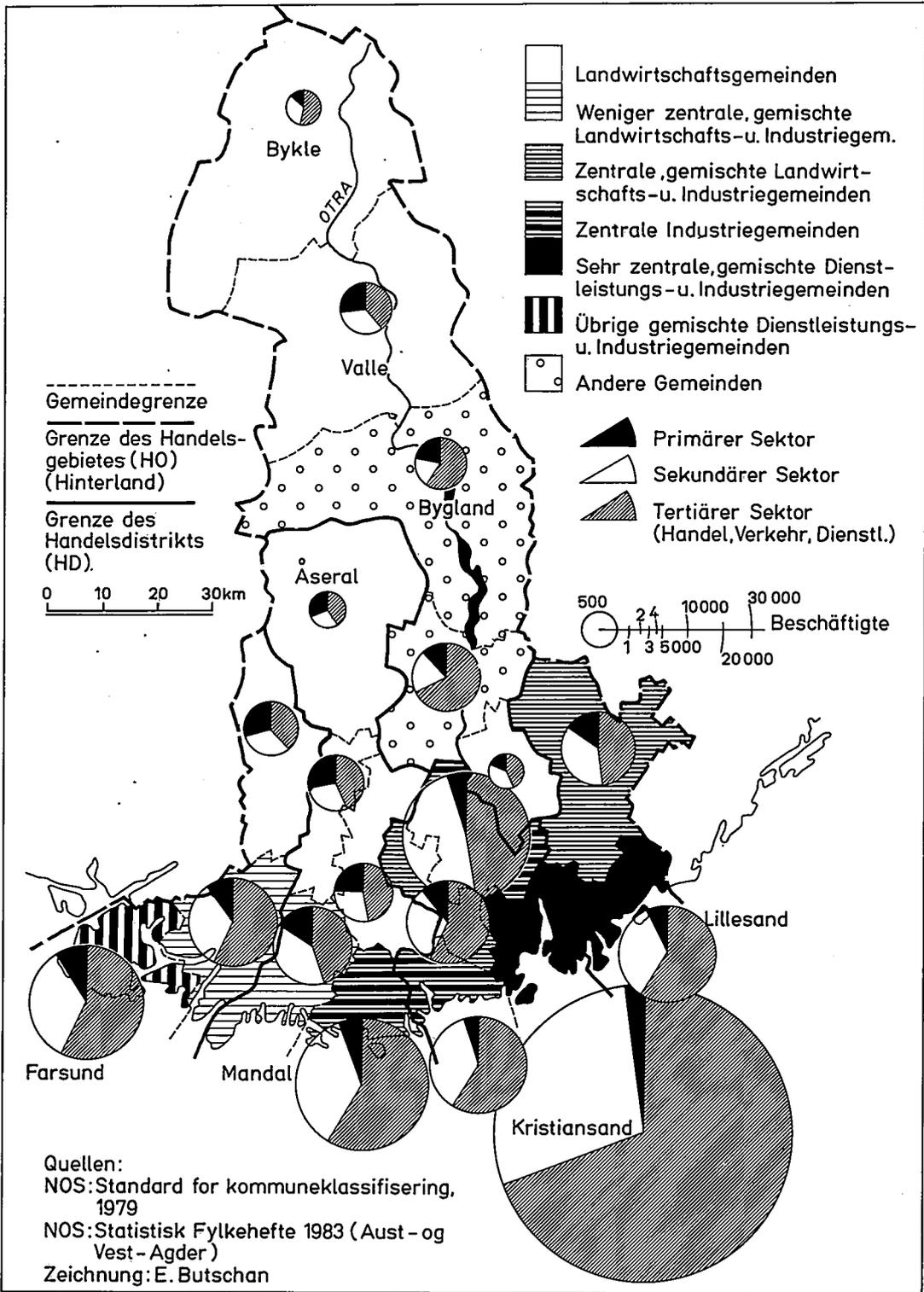


Abb. 7: Kristiansand: Gemeindetypen des Handelsgebietes um 1970

Übersicht: Norwegische Gemeindetypen 1970 und deren Hauptklassifizierungskriterien
(veränd. nach „Standard for kommuneklassifisering“, Statistisk Sentralbyrå, Oslo 1979)

Typ 1: Landwirtschaftsgemeinden

Die warenproduzierenden Erwerbszweige beschäftigen mehr Personen als die Dienstleistungssektoren; Land- und Waldwirtschaft verzeichnen mehr als zwei Drittel der Beschäftigtenzahlen im warenproduzierenden Bereich.

Typ 2: Weniger zentrale, gemischte Landwirtschafts- und Industriegemeinden

Die warenproduzierenden Erwerbszweige beschäftigen mehr als die Dienstleistungssektoren; die Gemeinde liegt weniger zentral zu den drei, auf unterschiedlichem Niveau liegenden Tettstedgruppen.

Typ 3: Zentrale, gemischte Landwirtschafts- und Industriegemeinden

Erwerbskriterien wie bei Typ 2; die Gemeinde liegt zentral oder sehr zentral.

Typ 4: Fischereigemeinden

Die warenproduzierenden Erwerbszweige beschäftigen mehr als die Dienstleistungssektoren; auf die Fischerei entfallen mehr Berufstätige als auf die Land- und Waldwirtschaft. Außerdem beschäftigt die Fischwirtschaft mindestens 50% der in der Industrie Erwerbstätigen.

Typ 5: Weniger zentrale Industriegemeinden

Die warenproduzierenden Erwerbszweige beschäftigen mehr als die Dienstleistungssektoren, und die in der Industrie Tätigen umfassen mehr als zwei Drittel der Beschäftigten in den warenproduzierenden Branchen. Die Kommune liegt weniger zentral.

Typ 6: Zentrale Industriegemeinden

Erwerbskriterien wie bei Typ 5; die Kommune liegt zentral oder sehr zentral.

Typ 7: Sehr zentrale, gemischte Dienstleistungs- und Industriegemeinden

Die Dienstleistungssektoren beschäftigen mehr als die warenproduzierenden Branchen; innerhalb der letzteren hat die Industrie den bedeutendsten Rang. Die Kommune liegt besonders zentral.

Typ 8: Übrige gemischte Dienstleistungs- und Industriegemeinden

Erwerbskriterien wie bei Typ 7; die Kommune liegt nicht sehr zentral.

Typ 9: Andere Gemeinden

Die Dienstleistungssektoren beschäftigen mehr als die warenproduzierenden Erwerbszweige; innerhalb der letzteren bilden die Land- und Waldwirtschaft oder Fischerei die Hauptgrundlage.

Die zunehmende Bedeutung des tertiären Sektors ist hier in besonderem Maße mit dem Ausbau des in- und ausländischen Sommer- wie Wintertourismus verbunden. So waren 1980 z. B. in der Gemeinde Bykle 24% aller Erwerbstätigen im Handel, Übernachtungs- und Gaststättengewerbe tätig, was auf die dortigen hervorragenden Rekreations-, vor allem Skimöglichkeiten auf den plateauartigen Fjellhöhen und das entsprechende touristische Angebot (Hotels, Pensionen, Freizeithäuser u. a. m.) zurückzuführen ist (vgl. Bild 4).

Für das Kristiansander Hinterland, d. h. hier für die Setesdalgemeinden mit ihren

meist altbäuerlichen Siedlungskernen in den Talausweitungen der Otra, lassen sich in den letzten Jahren also durchaus wieder positive Entwicklungstendenzen verfolgen, die entscheidend dazu beitragen können, wenigstens Teile der Peripherie wirtschaftlich und sozial am Leben zu erhalten. Eine Hauptrolle spielt dabei die Aktivierung des in- und ausländischen Sommer- und Wintertourismus, oft verbunden mit den einst rein agrarwirtschaftlich ausgerichteten ländlichen Siedlungen. Die verbleibenden, weidewirtschaftlich orientierten Agrarbetriebe vermögen an jener Entwicklung in mehrfacher Weise zu partizipieren, z. B. durch den Verkauf bzw. das Verpachten von

Hüttenareal auf nur extensiv nutzbaren Fjellflächen. Schon vor Jahren verfügte im Durchschnitt jeder fünfte norwegische Stadthaushalt über einen zweiten Wohnsitz (Freizeithaus) abseits der städtischen Verdichtungsräume. Die damit verbundene saisonale Rückwanderung in die sog. Abseitsräume und das Entstehen regelrechter „Hüttendörfer“, wie z. B. im Raum Hovden (Gemeinde Bykle), bringen aber auch zahlreiche Probleme mit sich, wie bereits weiter oben angedeutet.

Daß eine derartige Verbesserung der sozio-ökonomischen Situation mit Hilfe des Sommer- und Wintertourismus nur in bestimmten Tal- und Fjellbereichen Erfolgchancen hat, versteht sich beinahe von selbst. Jedenfalls erscheint das Setesdal dafür prädestiniert. Nicht von ungefähr wurde die Setesdalregion schon vor einer Reihe von Jahren von staatlicher Seite aus als sog. „prövefelt“ („Versuchsfeld“) für die Tourismusentwicklung ausgewiesen. Für eine derartige Maßnahme waren sicher nicht nur der landwirtschaftliche Reiz und die kulturhistorischen Besonderheiten dieses südnorwegischen Bauerntales maßgebend, sondern die mittlerweile engen Verflechtungen mit den städtisch-gewerblichen Verdichtungsräumen an der Sörlandküste, speziell mit deren Hauptzentrum Kristiansand.

9. Zusammenfassung

Kristiansand, mit heute ca. 62 000 Einwohnern größte Stadt im norwegischen Sörland, ist eine planmäßige Gründung, die auf Geheiß des Dänenkönigs Christian IV. 1641 nach dem absolutistisch-merkantilistischen Stadtbauideal in Form einer mathematisch exakten Quadratur unmittelbar westlich der Otramündung entstand. Trotz aller Bemühungen – Verleihung von Handelsmonopolen, Errichtung eines Bischofssitzes u. a. – wuchs die Stadt in den ersten 200 Jahren nur langsam. Erst die zunehmende Bedeutung der Handelsschifffahrt und die Industrialisierung im 19. Jh. bedingten eine entscheidende Wachstumsphase; weiterhin war es der Einsatz der Hydroelektrizität nach 1900, der moderne, stromintensive Industriezweige in den Raum Kristiansand brachte. Gleichzeitig traten aber auch die mittlerweile dominierenden Verkehrs- und

Dienstleistungsfunktionen in den Vordergrund. Mit seinen modernen Hafenanlagen sowie seinen Straßen- und Eisenbahnbauten gilt Kristiansand heute als der bedeutendste sörländische Verkehrsknotenpunkt. Damit bildet die Stadt auch für den ausländischen Tourismus eine der Haupteingangspforten nach Norwegen. Gefördert wird diese Situation durch die reizvolle Schärenküste, das für nordische Verhältnisse günstige Klima, aber auch durch die wald- und seenreiche Umgebung sowie die leicht erreichbaren Fjellhochflächen im Hinterland. Aus diesem Grunde sind in dem vorliegenden Beitrag neben der sozio-ökonomischen Analyse Kristiansands auch Grundzüge und Probleme des Um- und Hinterlandes, vor allem die des Setesdalen, skizziert worden.

Summary

Kristiansand is the largest city in the Norwegian region of Sörland, today it has approximately 62000 inhabitants. It was founded as a planned city immediately west of the mouth of the river Otra in 1641 by the Danish King Christian IV. In accordance with the absolutist-mercantile town planning ideal the town was laid out as an exact square. In spite of great efforts, e. g. the grant of trade monopolies, the establishment of a bishopric etc., the town grew very slowly during its first 200 years.

After all, it was the increasing importance of the maritime trade and the beginning of the industrialization in the 19th century that marked the first phase of growth. Furthermore, the establishment of hydroelectric power plants after 1900 caused the location of modern power-intensive industries in the Kristiansand area. At the same time effects of the increasing importance of traffic and service functions could be felt. The modern port facilities of the town and its location within the road and railway network have made Kristiansand to the centre of traffic in Sörland. This city is also one of the main entrance-gates to Norway for tourists who come to visit this country. This advantageous situation is further improved by the skerry coast, the relative mild climate (for Norway), the surroundings of the city, where lakes and forests dominate the landscape, and last but not least by the

bare Scandinavian „Fjell“ highlands, which are easily accessible. Therefore this article does not only present a socio-economic analysis of Kristiansand, but it also illustrates the structures and problems of its surroundings and its hinterland, especially that of Setesdalen.

Anmerkungen:

1) Gerade in Norwegen sollte man zwischen einer „Stadt“ im rechtlich-administrativen Sinn (norw. by) und zentralen Orten bzw. städtischen Siedlungen allgemein (tettsteder) unterscheiden. Der rechtlich-administrative Stadtstatus ist historischer Natur (Verleihung der Rechte einer sog. „kjøpstad“), nach der heutigen Zentralität oder nach der Einwohnerzahl wird er nicht bemessen. Unter einem „tettsted“ sind nach H. MYKLEBOST (1960) Siedlungen zu verstehen, die über 200 Einwohner, weniger als 50 m Häuserabstand und unter 25% primärwirtschaftlich Tätige aufweisen.

2) Im Jahre 1380 fiel Norwegen (und damit auch Island) an die dänische Krone. Erst nach den Napoleonischen Kriegen trat Dänemark im Kieler Vertrag von 1814 Norwegen an Schweden ab, was allerdings von der norwegischen Bevölkerung nicht anerkannt wurde (Eidsvoller Nationalversammlung 1814). Eine Volksabstimmung im Jahre 1905 führte schließlich zu einer Lösung der Union mit Schweden und wieder zu einem unabhängigen norwegischen Königreich und Nationalstaat.

3) E. JENSEN (Christiansands Krønike, zit. nach V. LORENZEN 1937, S. 293) bemerkt, daß in Kristiansand 1643 nicht mehr als 31 Häuser, und zwar in dem Winkel zwischen Küste und Flußmündung, also wahrscheinlich im Bereich des heutigen Østre havn, gestanden hätten. Im Todesjahr Christian IV. (1648) seien es „außer gemeinen kleinen Bauten von Handwerkern und Arbeitern“ (wörtl. übersetzt) 50 Bürgerhäuser gewesen.

4) Die 586 km lange Sørlandbahn Oslo – Stavanger verläuft größtenteils ein gutes Stück von der Küste entfernt durch die Wald- und Fjellregionen des südlichen Norwegen, so durch Telemark, die Sørlandprovinzen Aust- und Vest-Agder, die rauhe Fjellregion Dalane im südlichen Rogaland und schließlich den agraren Gunst- raum der Jaerebene bis zur heutigen Ölmetropole Stavanger. Aufgrund der eigenartigen Streckenführung, die u. a. eine Reihe von Tunnelbauten notwendig machte, besitzen mehrere städtische Zentren (tettsteder) an der Sørlandküste, z. B. die Kristiansand benachbarten Orte Mandal, Lillesand und Grimstad, keinen Eisenbahnanschluß. Andere bedeutende tettsteder an der Küste, so Kragerø, Arendal und Flekkefjord, sind durch kleine Nebenstrecken mit der Sørlandbahn verbunden.

5) Diese und die folgenden Angaben zur demographischen Situation basieren auf Umrechnungen nach „Folke – og bolig telling 1980“ (Heft 1001 Kristiansand).

6) Zahlen für 1980 aus der „Folke – og bolig telling 1980“ (H. II: Sysselsetningsstatistik, NOS B 299, Oslo) sowie der Reihe „Statistisk Fylkehefte 1983, Heft Aust- og Vest-Agder, Oslo).

Bei der Aufarbeitung des statistischen Materials war mir dankenswerterweise Herr **Peter Rotter** behilflich.

Literatur

Eimer, G. (1961): Die Stadtplanung im schwedischen Ostseereich 1600–1715. Lund

Gjessing, J. og H. Myklebost (1981): Kristiansand, eine Stadtgründung mit spätem Erfolg. In: Luftbildatlas Nordischer Länder, hsg. von W. Tietze, Neumünster, S. 111

Glåfer, E. (1957): Südnorwegische Agrarlandschaften. Struktur und neuzeitliche Entwicklungsprobleme ländlicher Siedlungs- und Wirtschaftsformen, gezeigt an Aktiv- und Passivräumen Rogalands und Agders. Wiesbaden (= Kölner Forsch. z. Wirtschafts- u. Sozialgeographie, Bd. XXII)

Glåfer, E. (1978): Norwegen. Darmstadt (Wissenschaftl. Länderkunden, Bd. 14)

Hagen, R. M., K. Johannessen, L. Marthinsen, E. Mikkelsen, H. F. Skram (Hg.): Norsk historisk atlas (Nr. 78: Kristiansand), Oslo

Hansen, J. Chr. (1970): Administrative grenser og tettstedsvekst. Oslo (= Ad Novas. Norw. Geogr. Studies, No. 9)

Informasjonsforlaget A/S (Hg.) (1985): Kristiansand veiviseren 85. Stavanger

Kristiansand Byplankontoret (Hg.) (1978): Generalplan for Kristiansand

Kristiansand Handelskammer (Hg.) (1983): Økonomisk oversikt for 1981–1982. Kristiansand

Dies. (Hg.) (1985): Økonomisk oversikt for Kristiansand 1983 og 1984. Kristiansand

Kristiansand Kommune (Hg.): Statistikk over befolkningen i Kristiansand 1984. Kristiansand o. J.

Dies. (Hg.) (1984): Beretning om virksomheten i perioden 1980–1983. Kristiansand

Dies. (Hg.) (1985): Finansrådmannens forslag til langtidsbudsjett 1986–1989. Kristiansand

Kristiansand Naeringsråd (Hg.) Kristiansand – en by med muligheter. Kristiansand o. J.

Kristiansen, A. (Red.): Agder. Oslo (Bygd og by i Norge)

Lorenzen, V. (1937): Christian IV's Byanlaeg og Andre Bybyggningsarbejder. København

Myklebost, H. (1960): Norges tettbygde steder 1875–1950. Oslo (= Ad Novas. Norw. Geogr. Studies, No. 4)

Myklebost, H. (1978): Bosetningsutviklingen i Kristiansandsregionen. In: Bosetningsutviklingen i Norge 1950–1975, S. 122–132. Oslo (= Ad Novas. Norw. Geogr. Studies, No. 14)

Norge: Geografisk Leksikon, Bd. 2, Spalte 1084 ff., Oslo 1963

Norges Offentlige Utredninger (NOU) (Hg.) (1973): Om- landsdelsplan for Agder og Rogaland. Oslo (= NOU 28)

Norges Offisielle Statistisk (NOS): Statistisk Årbok (Einzelne Jahrgänge). Oslo

NOS (1979): Standard for kommuneklassifisering, Statistisk Sentralbyrås Handbøker 35, Oslo

NOS: Folke – og bolig telling, 1980, H. 2 (B 299)

NOS: Statistisk Fylkehefte 1983, Hefte: Aust- und Vest-Agder. Oslo

Sömme, A. (Hg.) (1967): Die nordischen Länder, Braunschweig

Sömme, A., E. Langdalen, O. Einevoll u. a. (Hg.) (1965): Fjellbygd og feriefjell. Oslo

Stangeland, P. (1983) Getting rich slowly – the social impact of oil activities. Stavanger (= Arbeidspapirer fra Rogaland Distrikthøgskole)

Steen, S. (1948): Kristiansands historie. 2 Bde. Oslo

Tschudi, A. B. (1969): Turistressurser i Sörlandsheiane og deres utnyttelse. In: Fritid og feriemiljö, S. 145–153. Oslo (= Ad Novas, Norw. Geogr. Studies, No. 8)

Monastir

Stadtstrukturen und Kulturlandschaften im östlichen Küstentiefland Tunesiens

von Hermann Achenbach, Kiel

1. Einführung

Die Stadt Monastir ist in Europa in erster Linie als Seebad und Ferienziel bekannt. Sie reiht sich ein in eine Abfolge von größeren, meist alten Siedlungen, welche die flache Ostküste Tunesiens mit ihren weiten Sandstränden und Strandwällen begleiten (vgl. Bild 1). Nur an wenigen Stellen sind tiefere Fahrrinnen ausgebildet, die die Anlage von Häfen ermöglicht haben. Sieht man von dem nach Norden sich öffnenden Golf von Tunis ab, so beginnt die ‚Sonnenküste‘ Tunesiens im Golf von Hammamet auf der Ostseite der Halbinsel Cap Bon (vgl. Abb. 1). Sie setzt sich im Mittelabschnitt in den beiden Zentren Sousse und Monastir fort und endet im Südteil der Kleinen Syrte bei der Oase Gabès sowie der vorgelagerten flachen Insel Djerba, die durch einen Damm mit dem Festland verbunden ist.

Nicht die gesamte Ostküste kann indes für den Fremdenverkehr erschlossen werden, da sich vor allem im Golf von Gabès tonige Sedimentbereiche häufen. Mit aller Deutlichkeit zeigt sich das in dem wachsenden saharischen Einfluß nach Süden hin; denn die Sandwadis der Steppenzone vermögen selbst bei gelegentlichen Hochfluten nicht mehr bis zum Meer durchzustoßen. Sie enden in abflußlosen Salztonpfannen, deren größere Form den Namen Schott und deren kleinere die Bezeichnung Sebka führt. Während beim südlichen Typ binnenwärts die Sandfracht abgelagert wird, gelingt es den Abflüssen Nordtunesiens – vor allem der Halbinsel Cap Bon –, aufgrund der vermehrten winterlichen Feuchtigkeit die Verbindung zum Meer herzustellen. Wellengang, lokale Küstenwinde und sommerliche Passate verteilen den Sand über weite

Strecken, nicht selten unter Bildung von abgeschnürten Küstenlagunen.

Obgleich im Übergang vom mediterranen zum randsaharischen Klimaraum gelegen, fügt sich auch schon der Raum Monastir mit vielen Merkmalen in den Typus der südlichen Küstendynamik ohne Abflußverbindungen aus dem Inneren ein. Kleinere Sebkas stoßen bei Monastir und beim benachbarten Moknine bis in unmittelbare Küstennähe vor. Auf dem tischebenen Gelände der Sebka von Monastir konnte mit europäischer Entwicklungshilfe der Flugplatz für die Feriengäste angelegt werden, während ein kleinerer Teil noch heute der sommerlichen Salzgewinnung aus Meerwasser dient (Bild 2).

Alle genannten Schwerpunktgebiete des Fremdenverkehrs bieten für den interessierten Besucher sehr viel mehr als die Vorzüge moderner Hotellerie, klimatischer Beständigkeit und warmen Meerwassers. Vor allem die nord- und mitteltunesischen Ferienorte gehen über ihre Bedeutung als Knotenpunkte des modernen Flugtourismus weit hinaus:

– Stadtphysiognomie, Stadttopographie, Monumente und Kulturtraditionen repräsentieren in allen älteren Siedlungen Zeugnisse von geschichtlichen Entwicklungsphasen, die das vielseitig strukturierte Land Tunesien geprägt haben.

– Monastir und eine Reihe anderer Zentren sind Beispiele spezifischen nordafrikanisch-islamischen Wirtschaftslebens mit einer breiten Palette eigenständiger Erscheinungen, die der Europäer – auch der Südeuropäer – aus seinen Städten nicht kennt.

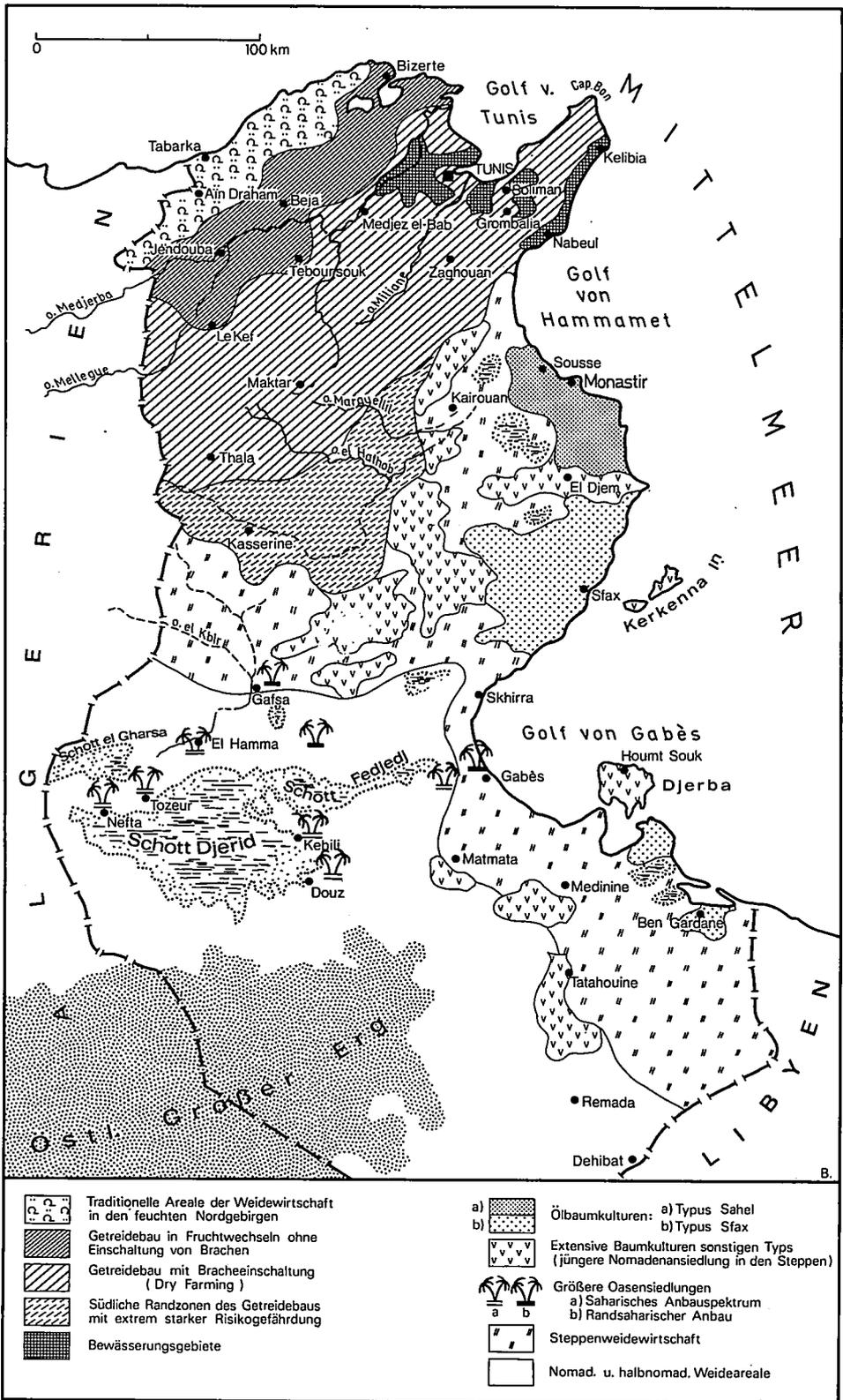


Abb. 1: Landwirtschaftliche Bodennutzung in Tunesien
(Quelle: ACHENBACH in SCHLEPHAKE [Hg.] 1984)

– In einer intensiven und vielschichtigen Form, wie sie im technisierten Europa nicht mehr auftritt, sind Stadt und Umland durch agrare Erzeugung und handwerkliche Produktion zu einer wirtschaftlichen Symbiose verwachsen. Vor allem das Hinterland der Städte Monastir und Sousse ist ein reichhaltiges Studienobjekt ökonomischer Austauschbeziehungen zwischen Stadt und Land.

– Schließlich ist Monastir im litoralen Mittelbereich Tunesiens ein vorzüglicher Standort für Exkursionen, sowohl in die randsaharischen Steppengebiete als auch in die feuchteren Mediterrangebiete des Nordens. In beiden Fällen üben ebenso alte Kulturzentren aus römischer und islamischer Zeit ihre Anziehungskraft aus wie die Begegnung mit den heutigen Problemen der tunesischen Wirtschaftsentwicklung und Siedlungsexpansion.

2. Monastir im Rahmen der geographischen Diversität des Landes

Tunesien liegt als kleinster der Maghrebstaaten im Schnittpunkt von westlichem und östlichem Mittelmeerbecken, nur knapp 100 km von Sizilien entfernt. Diese exponierte Lage hat zu äußerst vielseitigen kulturellen Beeinflussungen aus allen Richtungen geführt.

Tunesien ist ein Land mit starken natürlichen Gegensätzen, die auf engem Raum zusammengedrängt werden, stark beeinflusst durch die West-Ost verlaufenden Ketten des sich zur Küste verflachenden Atlas-Systems. Es repräsentiert ein Land, das sich mit doppelter Fassade dem Meer öffnet. Seit langem unterscheidet die Geographie der Maghrebstaaten daher ein „Tunisie maritime“ von einem „Tunisie continentale“, die der Einfluß des klimatisch mäßigenden und die Stadtentwicklung begünstigenden Meeres mit scharfen Grenzen und charakteristischen Kontrasten voneinander trennt. So hat im weiteren Hinterland von Monastir noch bis in unser Jahrhundert der fundamentale Gegensatz zwischen nomadisch lebender Stammesbevölkerung in den Steppen und sesshafter bäuerlicher Lebensform in den altbesiedelten Küstenzonen bestanden.

Der bäuerliche Lebensraum der Ostküste

wird seit der arabischen Invasion als Sahel bezeichnet, womit das Ufer oder der Rand gemeint ist, nämlich als Begrenzung der viehwirtschaftlich genutzten Steppe gegen das dicht besiedelte und intensiv bewirtschaftete Kulturland der Küstenzone. Der Sahel hat sich durch moderne landbautechnische Maßnahmen beträchtlich nach Süden ausgeweitet. Das Zentrum des neuen Sahel, hauptsächlich aus kolonialzeitlich angelegten, weitständigen Ölbaumpflanzungen bestehend, ist die Stadt Sfax, auch ein altes städtisches Zentrum des Landes (Abb. 1).

So wie sich in Tunesien auf engem Raum unterschiedliche klimatische Einflußkräfte verzahnen, so haben auch verschiedene geschichtliche Bewegungen das Land geistig und materiell geprägt. Gerne bezeichnet der ebenso in der islamischen wie europäischen Kulturtradition bewanderte Staatspräsident Habib BOURGUIBA sein Land als „carrefour des civilisations“, als Schnittpunkt und Kreuzung der Zivilisationen. Auch in dem Einzelbeispiel Monastir drängen sich auf engem Raum zahlreiche geschichtliche Einzelkräfte zusammen, die für den Werdegang des Landes kennzeichnend waren. So war auch die Ostküste in die urbane, wirtschaftliche und kulturelle Organisation der antiken Provinz Africa einbezogen. Die römische Siedlung Ruspina, ein befestigter Küstenort mit nur geringen Resten der alten Umwallung, leitet sich auf eine noch ältere punisch-karthagische Siedlung mit dem Namen Rus Penna zurück. Auch Hadrumetum, das spätere Sousse, und Thapsus, der Vorläufer von Mahdia, gehören in die Kette befestigter, Handel treibender Küstenplätze aus römischer Zeit. Die Wurzel Rus, die in den Namen Ruspina und Ruspe (heute Resfa) enthalten ist, bedeutet im Phönizischen Kap, arab. Ras (der Kopf). Gemeinsam ist den römischen Küstenstädten, daß sie meist bis auf die Grundmauern abgetragen sind. Es sind nicht Erdbeben gewesen wie in Griechenland, die die alten Tempel und Stadtanlagen zerstört haben, sondern die Araber, die als neue Herren des Landes die Zeugnisse der christlichen Antike ausgelöscht haben. Der Verkauf von Monumenten über See hat in der Renaissance schließlich den Küstenorten den Rest gegeben.

Generell wurde verwendbares antikes Baumaterial in die islamischen Stadtkörper eingefügt, die sich von den alten Vorbildern hauptsächlich durch die Preisgabe der rechtwinkligen Grundrißstruktur unterschieden und statt dessen das typisch arabische System der Sackgassenstadt einführen. In die Kultbauten, vor allem die großen, alten Moscheen – an erster Stelle ist Kairouan zu nennen – wurden wichtige antike Bauteile, so Säulen, Kapitelle, Architrave, eingefügt. Über die Bedeutung des alten Ruspina und die Funktion seines Hafens liegen keine näheren Kenntnisse vor.

Durch den Einsatz von Luftbildern für kulturgeschichtliche Forschungen – seit 1945 systematisch in Nordafrika angewendet – war man der Meinung, der gesamte Sahel sei in römischer Zeit – ähnlich wie heute – ein geschlossenes Ölbaumgebiet gewesen, dessen Ausdehnung sich bis weit in die heute baumlosen Steppen erstreckt habe. Dieses Urteil ist aufgrund der schriftlichen Quellen und der Steuerlisten inzwischen differenzierter: Der Sahel und mit ihm das Hinterland von Monastir waren in der Antike in erster Linie Getreidegebiet. Erst in arabischer Zeit ist es zu einer gewaltigen Verdichtung der Besiedlung gekommen und zu einer besonderen Förderung der Baumkultur in Anpassung an das semiaride Klima der Übergangsbereiche zwischen Norden und Süden (Abb. 2).

Monastir verdankt seine frühe Entstehung der Gründung eines der zahlreichen islamischen Wehrklöster, arab. ribat, die aus Furcht vor byzantinischer Rückeroberung entlang der Küste an den verschiedensten Plätzen errichtet wurden. Auch im Binnenland waren sie plaziert. So soll allein Kairouan, die heilige Stadt Tunesiens, ehemals sieben Ribats besessen haben. Außer in Sousse trifft man nur noch in Monastir auf ein so vorzüglich erhaltenes und ausge dehntes Bauwerk dieser Art, das den kulturgeschichtlichen Rang der Stadt entscheidend bestimmt (Bild 3). Man nimmt an, daß byzantinische Vorbilder hier in der arabischen Festungsarchitektur gewirkt haben.

Die lateinische Form ‚monasterium‘ oder die griechisch-byzantinische Form ‚monasterion‘ haben der Stadt ihren Namen gegeben. Warum nicht der arabische Name ‚ri-

bat‘, wie z. B. in der Stadt Rabat in Marokko, ausschlaggebend war, ist unbekannt. Die ältere These, daß ein christliches Kloster der Vorläufer des islamischen Wehrklosters gewesen sei, wird heute nicht mehr aufrechterhalten. Viel wahrscheinlicher ist, daß in Monastir wie in vielen Orten Tunesiens auch nach der arabischen Invasion noch eine gewisse Zeit von einzelnen Bevölkerungsgruppen lateinisch gesprochen wurde. Dieser Sachverhalt ist für die Oase Tozeur im Süden des Landes sogar bis ins 13. Jh. bezeugt.

Eine grundlegende und bis in die Gegenwart fortwirkende Änderung in der frühislamischen Siedlungsstruktur tritt im 11. Jh. ein. Schon vorher hatte sich der politische Schwerpunkt des Landes von Kairouan an die Küste nach Mahdia südlich Monastir verlagert, nachdem die schiitische Dynastie der Fatimiden von Ägypten aus versuchte, sich den Maghreb untertan zu machen. Mit der Absicht, ihre Macht zu sichern und Unabhängigkeitsbestrebungen der Maghrebstämme zu unterbinden, sandten die Fatimiden nomadische Invasionsarmeen nach Tunesien, die verheerende Auswirkungen durch die Vernichtung der alten Kulturlandschaft hatten. Der Einfall der Beni Hilal und Beni Solaym, beides Kamelnomaden aus Oberägypten, ist mit dem Einfall der Hunnen oder Tamerlans verglichen worden. „Wie Heuschreckenschwärme fielen sie über das Land her, alles plündernd und vernichtend, was sich ihnen in den Weg stellte“, so hat der große mittelalterliche arabische Gelehrte Ibn Khaldoun diese verhängnisvollen Einfälle von Osten charakterisiert.

Durch diese Ereignisse entstand die bis zur Gegenwart gültige kulturlandschaftliche Viergliederung des Landes: Der Norden als erste Zone blieb seßhaft besiedelt und wurde hauptsächlich als Getreideland genutzt. Die Steppen als zweiter Bereich gerieten in den Besitz der Nomaden, welche die Siedlungsareale der Seßhaften bis zur Küste hin extrem einengten. Der Sahel als drittes Element mit den Hauptorten Sousse, Monastir und Mahdia formierte sich als Abwehrfront gegen die anstürmenden Stämme. Die Städte erhielten mächtige Befestigungen, die ehemalige ländliche Streusiedlung wandel-

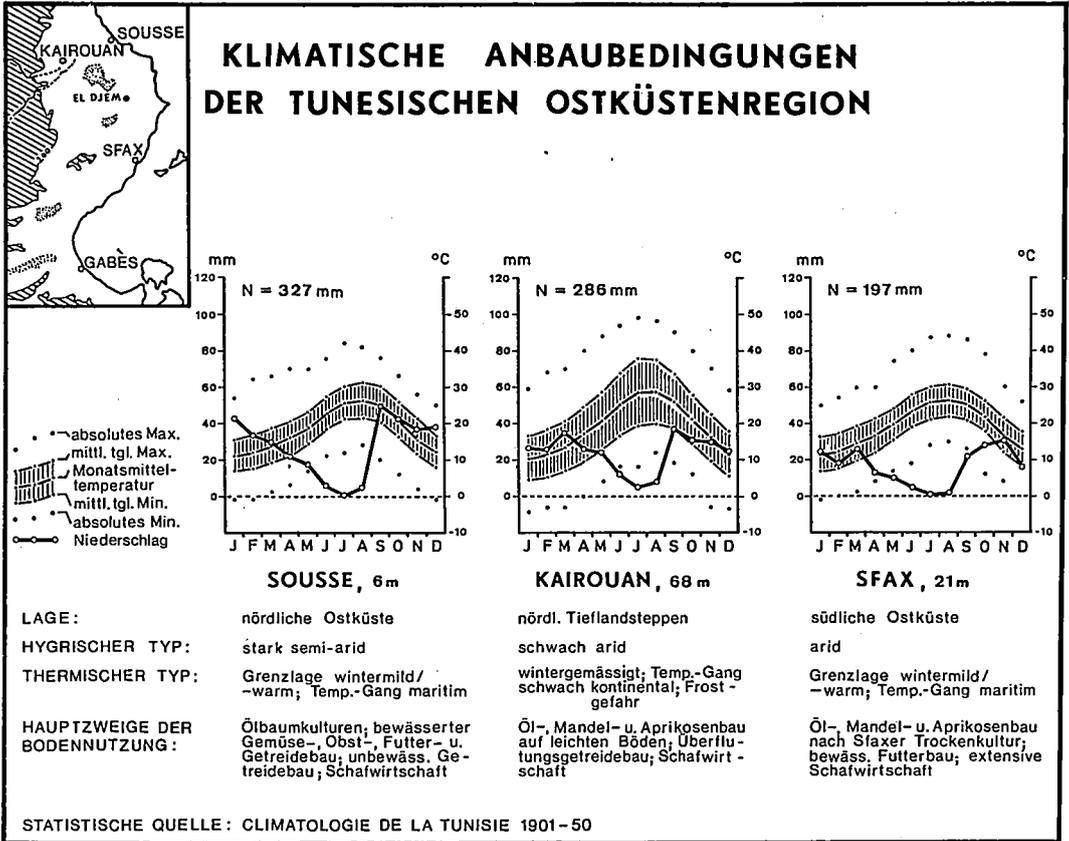


Abb. 2: Klimatische Anbaubedingungen der tunesischen Ostküstenregion

te sich zu eng gescharten Großdörfern defensiven Charakters, die Landwirtschaft stützte sich auf die Ölbaumkultur und strebte familiäre Autarkie an. Der vierte Großraum im Süden umfaßte die Oasen, an denen die Nomaden Anteile besaßen, sowie einige wenige berberische Rückzugsgebiete in abseitigen Bergländern. Alle Zwischen- teile wurden nomadisch kontrolliert und erst seit der Protektoratszeit, die 1883 begann, definitiv befriedet. Für Monastir bedeuteten diese Ereignisse, daß es bis auf eine geringe Bedeutungsstufe zurücksank, für die eher agrarische als städtische Merkmale kennzeichnend waren. Die Invasion von Süden bewirkte, daß sich der politische Schwerpunkt nach Norden verlagerte, indem Tunis unter der Hafsiden-Dynastie als neuer Mittelpunkt von Ifriquia aufstieg. Ifriquia ist die arabisierte Form des römischen Provinznamens Africa.

Sowohl die Türkenzeit als auch die Kolo-

nialzeit behalten diese gewandelte Schwerpunktverlagerung bei, wobei als wirtschaftliche und administrative Zentren im östlichen Tieflandbereich Sousse und Sfax sowie Kairouan im Bereich der Steppe aufsteigen. Monastir liegt abseits, es fungiert zwar als ländlicher Zentralort, aber es erhält weder einen Anschluß an die Nord-Süd-Bahn noch an die große Küstenstraße. Erste Anfänge von Fremdenverkehr beginnen sich in Hammamet, nicht aber im Sahel oder auf Djerba zu entwickeln.

Erst die Unabhängigkeit, die 1956 erreicht wird, leitet einen grundlegenden Wandel ein, da nunmehr neue Maßnahmen innerstaatlicher Entwicklung und selbständiger Wirtschaftsförderung an die Stelle europäischer Fremdformen treten. Im Aufbau und Reformwerk des Landes stellt nicht der Norden, sondern der Sahel die erste politische und ökonomische Pioniergeneration, deren Tätigkeit eng mit der Geschichte und

den Geschicken der Neo-Destour-Partei verbunden ist. Nicht unberechtigt hat man den Sahel mit seinen Städten und aktiven Großdörfern als „pépinière du cadre“, als Schule der Führungskräfte, bezeichnet. Am stärksten hat die Herkunft von Präsident BOURGUIBA gewirkt, der 1903 in Monastir geboren wurde, von dort seine erste politische Aktivität entfaltete und der Stadt aufgrund seiner gut 30jährigen Führungsrolle zu Neugestaltung und Expansion verholfen hat.

Neben ausgedehnten neuen Miethausvierteln sind es vor allem öffentliche Gebäude wie Kongreßhaus, Einrichtungen einer medizinischen Fakultät, Funkhaus und verschiedene Niederlassungen der Administration, die Monastir ein modernes, beinahe kosmopolitisches Aussehen verschaffen, das nicht – wie sonst in Tunesien – durch den Kontrast von Altstadt und kolonialer Neustadt vorgeprägt ist. Das Nebeneinander historisch-nordafrikanischer und postkolonial-funktionalistischer Architektur ist also ein Spezifikum von Monastir, das sich mit vergleichbarer Pointiertheit nirgends im

Land wiederholt. Monastir kann nach 30 Jahren Aufbauarbeit als Aushängeschild des modernen, unabhängigen Tunesien gelten.

3. Lagekriterien und Stadtbild

Vier Elemente prägen in charakteristischer Weise das aktuelle Monastir: die Einrichtungen und Begleiterscheinungen des modernen Massentourismus, die restaurierten Bestandteile einer alten arabischen Kleinstadt in direkter Nachbarschaft zur Küstenzone, bedeutende Baudenkmale aus früher islamischer Zeit und stürmisch gewachsene jüngere Viertel, mit denen der Stadt ein modernes Image und eine zukunftssichere Wirtschaftsbasis vermittelt werden sollen.

Das Wachstum der Stadt, die heute auf etwa 32000 E. angestiegen ist, wird durch die Konfiguration der Küste und die dort zu respektierenden Ansprüche des Badeverkehrs und der Hotelstandorte nach Süden gelenkt. Weite Teile des alten Ölbaumgürtels (ghaba), der ehemals die Stadt umgab, haben der Bebauung weichen müssen. Eine

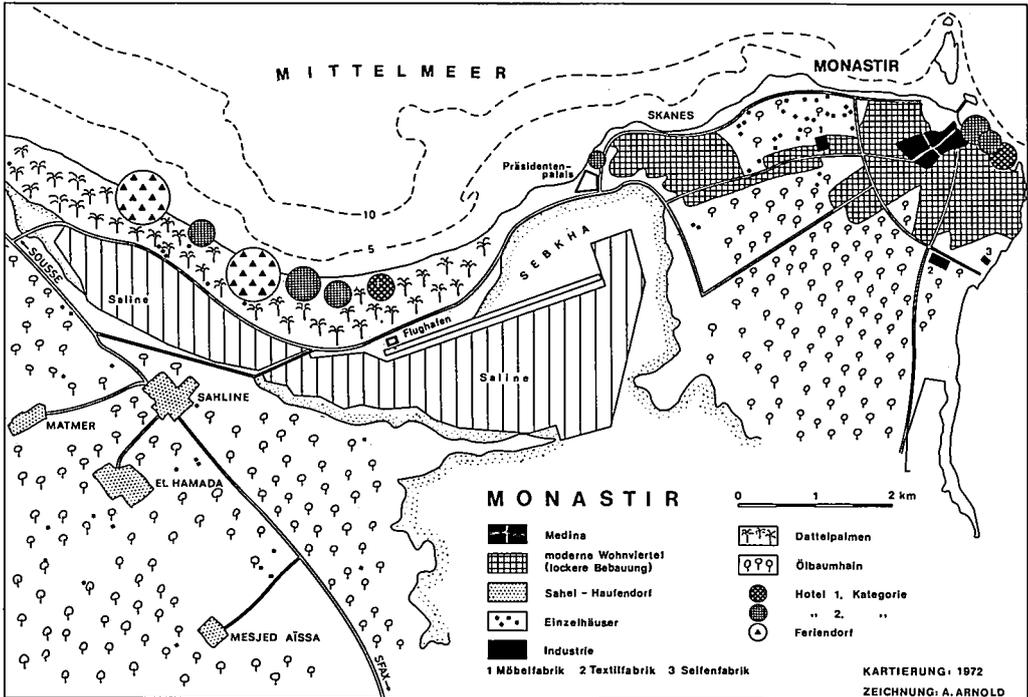


Abb. 3: Raum Monastir: Fremdenverkehr und Industrie 1972 (Quelle: ARNOLD 1979)

Besonderheit stellt die Kette der Küstenhotels im Vorort Skanès dar, die westlich des Präsidentenpalastes beginnt und in zusammenhängender Form die Bucht von Dkhila einnimmt (Abb. 3). Die Hotels sind im Gegensatz zu denjenigen in Monastir selbst meist neueren Datums und dem gehobenen Standard mit integrierten Freizeiteinrichtungen zuzurechnen. Die Tunesier als geschickte Gärtner haben der äußeren Umrahmung ein ansprechendes Gesicht zu geben vermocht. Auf diese Weise wird die Konzentration und Dimension der Baukörper gemildert.

Die Stadt Monastir überragt das Meer auf einer durchschnittlich 15 m hohen Terrasse, die sich im Laufe des Quartärs durch Hebungen – nicht, wie früher angenommen, durch Veränderungen des Meeresspiegels – herausgebildet hat. Die maximale Höhe des Sporns beträgt 37 m. Das schräge Einfallen der pliozänen Schichten kann man an den Kliffs und im Bereich einiger kleiner vegetationsloser Inseln sehr deutlich beobachten. Eine palmengesäumte Promenade (Corniche, Bild 4) gewährt einen vorzüglichen Überblick über die Küstenformen und die Lage der historischen Bauten auf erhöhtem Terrain.

Trotz der südlichen Lage ist das Klima von Monastir auch im Sommer erträglich. Durch den halbinselartigen Vorsprung und die starke Erhitzung des Binnenlandes stellt sich eine regelmäßige Küstenbrise ein, die der Ausübung des modernen Surf- und Segelsportes förderlich ist. Zwar können auch an der Küste Spitzentemperaturen über 35 Grad auftreten, aber diese liegen in der Regel immer noch 8–10 Grad niedriger als im binnenländischen Kairouan.

Der Niederschlag konzentriert sich ganz auf die winterliche Jahreshälfte und erreicht im langjährigen Mittel einen Betrag von 300 mm. Die Unterschiede von Jahr zu Jahr sind außerordentlich groß. Heftige Gewittergüsse treten in den Übergangsjahreszeiten regelmäßig auf. Monastir liegt geobotanisch ganz im Bereich des sog. Olivenklimas mit warmen und trockenen Spätsommer- und Herbstmonaten. Der Anbau von Getreide – überwiegend schnellreifende Gerste – ist bereits starkem Risiko ausgesetzt. Tiefwurzelnde Baumkulturen wie Ölbaum, Feige,

Mandel, Johannisbrotbaum und Aprikose vermögen die Unstetigkeiten der Wasserversorgung noch am besten auszugleichen. Für den Weinbau ist das Sahel-Klima zu trocken.

Grundwasser zur ergänzenden Bewässerung findet sich nur an wenigen Stellen. Die früher zahlreichen Ziehbrunnen sind inzwischen fast alle stillgelegt, da die leistungsfähige Dieselpumpe zwar mehr Wasser zu fördern vermag, den Grundwasserspiegel aber generell absinken läßt. So droht in der Nähe des Meeres die Gefahr, daß Salzwasser in die ehemals grundwasserführenden Speicherschichten eindringt und die Bewässerung somit ihre natürliche Grundlage verliert. Der Raum Monastir kann sich nicht aus eigenen Reserven mit Wasser versorgen. Wie überall an der tunesischen Ostküste nimmt der Fremdenverkehr der Landwirtschaft das dringend benötigte Wasser weg. Auch die Reserven aus dem Gebirge sind unzureichend. So ist zwar Monastir an die Versorgungsleitung der Talsperre am Oued Nebhana angeschlossen, aber auch diese Kapazitäten sind viel zu gering für die vielseitigen Wasseransprüche der dichtbesiedelten Sahel-Zone. Im Raum Monastir/Sousse konnte bei weitem nicht diejenige Erweiterung der Bewässerungskulturen ermöglicht werden, an die man zunächst gedacht hatte. Auch wasseraufwendige Industrie durfte nicht angesiedelt werden.

4. Monastir und seine großen Monumente

Mit Abstand ist der Ribat das wichtigste historische Gebäude der Stadt. Er liegt auf erhöhter Terrasse, dem Meer direkt zugewandt, vor dem altstädtischen Monastir. Wehrhafte Natursteinmauern aus ockerfarbenem Sandstein, gewonnen aus den harten Bänken des Kliffs und der vorgelagerten Insel Sidi el Ghadamsi, formen das rechteckige Wehrkloster mit seinen flankierenden Ecktürmen. Da der Bau frei steht – im Gegensatz zum Ribat von Sousse – kommt die defensive Wirkung trotz der etwas zu akkuraten Restauration voll zur Geltung. Im Innern ragt ein hoher, konischer Rundturm (arab. nador) auf, der als Beobachtungsplatz und erhöhter Standort für Lichtsignale diente. Ursprünglich wurde er zwecks Abwehr einer befürchteten Invasion

Monastir



Bild 1: Küstenterrasse mit den vorgelagerten Sandstränden von Dkhila



Bild 2: Salzgewinnung in der Küstenlagune

Monastir



Bild 3: Ribat mit Friedhof



Bild 4: Strandpromenade und Küstenhotels
(Foto: Office National du Tourisme)

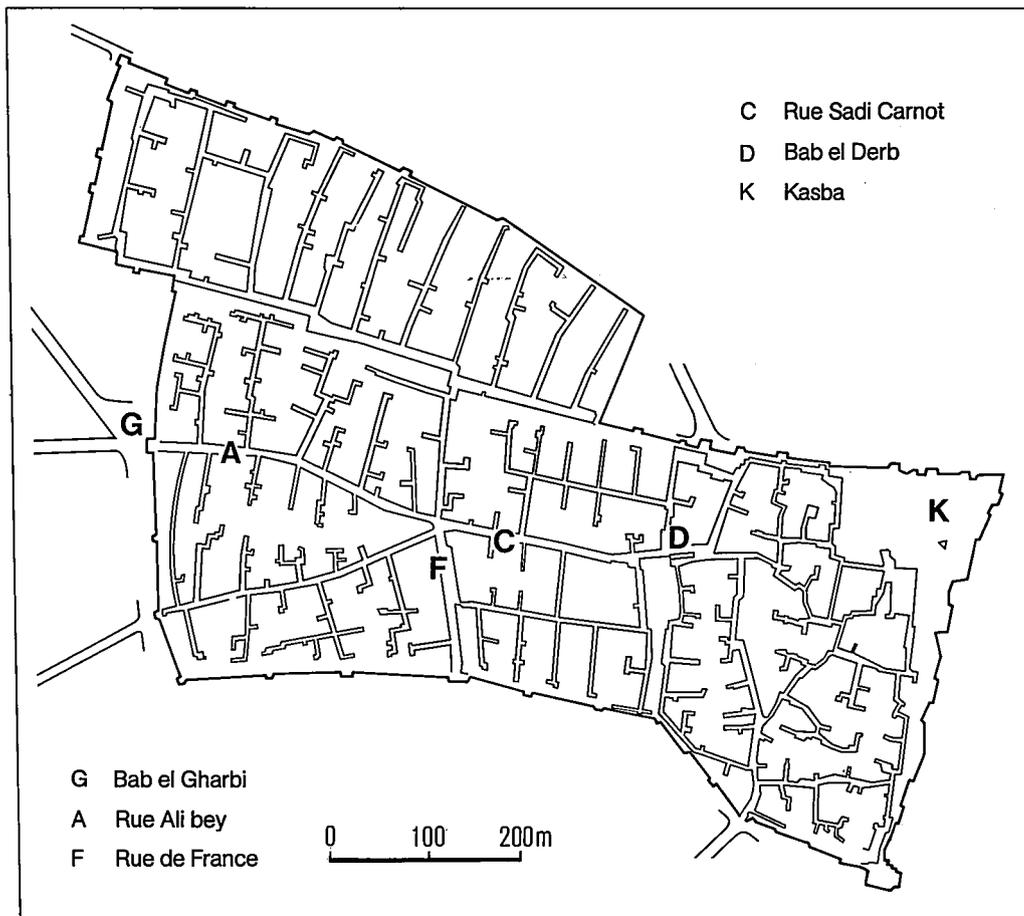


Abb. 5: Monastir: Ursprüngliche Grundrißgestaltung der Altstadt oder Medina (ca. 1900)
 Mittelalt. Altstadt (rechts), die zum Ribat gehörte, und 3 planmäßige Erweiterungen im 18. Jh. unter Beibehaltung des Sackgassenprinzips (Kasba = Fort, Bab = Stadttor). (Quelle: DESPOIS 1955)

vom expandierenden Tourismus unbeeinflusst, lagen um die ehrwürdigen alten Gebäude die weißgetünchten Gräberfelder und Begräbnisstätten islamischer Heiliger (arab. marabouts). Mit ihren viereckigen Sockeln, aufgesetzten achtseitigen Zwischengeschossen und einer mächtigen, krönenden Kuppel geben sie sich schon von weitem zu erkennen. Am bekanntesten ist der Kuppelbau (Kouba) des Sidi el Mezri aus dem 12. Jh. mit kufischen Inschriften auf dem westlichen Friedhof.

Zwischen Altstadt und Ribat wurden zwei neue Gebäude unter Verwendung älterer Vorbilder der religiösen islamischen Architektur errichtet. Es handelt sich um das

Mausoleum der Familie Bourguiba sowie die zu Bourguiba's 60. Geburtstag im Jahre 1963 eingeweihte Bourguiba-Moschee, die mit ihrem hohen achteckigen Turm an die Hamouda Pascha Moschee in Tunis erinnert. Alle Teile des Innenhofs und des 1000 Personen fassenden Gebetssaales sind in wertvollem Naturstein nach alten Vorbildern gearbeitet. Der typisch maurisch-andalusische Einschlag, der viele Bauten Tunesiens beherrscht, ist auch hier nachempfunden worden. Der Innenhof zeigt in Gestalt und Ornamentierung Anlehnung an den Löwenhof der Alhambra.

Wer das originäre Aussehen und Leben muslimischer Altstädte sucht, wird heutzutage

tage kaum noch ein vollständiges Spektrum aus Handwerk, Handel und Wohnfunktionen in der kleinen Medina (Abb. 5) von Monastir finden. Zu stark sind die restaurierenden und sanierenden Eingriffe in ihre alte Bausubstanz gewesen. Hier vermitteln die Altstadt von Sousse oder noch ausgeprägter die Medina von Sfax ergiebige, unverfälschte Eindrücke.

Trotz starker Restaurierungen und der Ansiedlung von Touristenläden, Restaurants und Unterhaltungseinrichtungen sind aber auch in Monastir Restelemente traditioneller Stadtstrukturen erkennbar. Dazu zählen die hohe Stadtmauer aus dem 18. Jh. mit ihrem Zinnenkranz, die massiven Tore mit ihren maurischen Überhalbkreisbögen, einige noch vorhandene Sackgassen des orientalischen Stadtgrundrisses und die weißen kubusförmigen Wohnhäuser mit Innenhöfen, Plattendach und fensterlosen Außenmauern, zumindest zu den Sonnenseiten hin. Kuppeln oder Tonnen überwölben meist die Schlafgemächer, um diese möglichst kühl zu halten. Der Blick in den Innenhof ist im Stadthaus klassischen Typs durch Sichtblenden oder einen abknickenden Zugang verwehrt. Schwere, mit handgeschmiedeten Nägeln ornamentierte blaue Holztüren, ein Erbe aus andalusischer Zeit, verschließen die Gebäude nach außen.

Abgeschlossenheit, Schutz der Familie und soziale Anonymität waren ehemals leitende Vorstellungen im Gliederungsgefüge und in der Physiognomie der Altstädte. Besser erhaltene Beispiele herkömmlicher ländlicher und halbstädtischer Wohnarchitektur können in den Großdörfern im Hinterland von Monastir, z. B. Moknine oder Ksar Hellal, beobachtet werden.

5. Das kulturelle und wirtschaftliche Hinterland von Monastir

Schon mehrfach wurde betont, daß Monastir einen ausgezeichneten Standort darstellt, um alte Kulturdenkmale und traditionelle Wirtschaftsformen kennenzulernen. Im Kranz der großen Dörfer, die Monastir und Sousse umgeben, ist trotz aller Modernisierungen und Mechanisierungen noch manches Element traditioneller handwerklicher Produktion und händlerischer Gepflogenheit erhalten geblieben. Besonders

die Herstellung textiler Erzeugnisse zählt zu den Besonderheiten des Sahel. Empfehlenswert sind die lebhaften und vielseitigen Landmärkte (souk), die an festliegenden Wochentagen in allen größeren Orten des Landes stattfinden.

Hinsichtlich der handwerklichen Traditionen ist besonders Ksar Hellal hervorzuheben (Küstenort, ca. 13 km südl. von Monastir), wo ursprünglich die Baumwollweberei dominierte, sich mit vermehrter Nachfrage aber auch ein Angebot von Seiden- und Wollstoffen eingestellt hat. Das nur drei Kilometer entfernte Moknine ist für seine Kunstschmiedearbeiten bekannt. Besonders Fenstervergitterungen werden hier nach Maß und Wunsch gearbeitet. Auch spielt die Herstellung von Silberschmuck, der sich aufgrund der Motive bis zu byzantinischen Vorbildern zurückleiten soll und ehemals ganz in der Hand von Juden war, dort eine wichtige Rolle. Die früher bedeutende Töpferei hat unter der Konkurrenz der florierenden Produktion von Nabeul gelitten.

Neben Kairouan ist in kleinerem Maßstab auch der Sahel ein Zentrum der Teppichherstellung. Eine Fahrt entlang dem Meer zeigt an den flachen Stränden südlich von Monastir das Waschen der Schafswolle im Salzwasser. Die Orte Khniss und Ksibet el Médiouni (zwischen Monastir und Ksar Hellal) sind als Zentren der individuellen und auch genossenschaftlichen Knüpferei, die immer durch Frauen geschieht, zu nennen. Daneben spielt auch hier die Weberei eine vorrangige Rolle. Weitere handwerkliche Sparten umfassen Matten- und Taschenflechterei aus Halfagras oder Binsen. Auch die festen Fasern der Zwergpalme werden zu speziellen Zwecken für Haustiere und Haushalt verarbeitet. Daneben werden allerlei Gerätschaften für die Tragtiere, Brunnen, Ölpresen und den sonstigen ländlichen Bedarf manuell hergestellt und in den Souks der Städte sowie auf den Wochenmärkten angeboten.

Ölgewinnung in kleinerem und größerem Maßstab, Seifenherstellung in Verbindung mit der Olivenölerzeugung und die Fischerei in den Küstenorten spielen seit jeher eine wichtige Rolle. In der Fischerei ist allerdings ein nachhaltiger Strukturwandel eingetreten, da sich Mahdia zum Zentrum

moderner Kutterfischerei entwickelt hat. Auch Monastir besitzt einen kleinen Fischerhafen.

Vom Standort Monastir sind als kulturgeschichtliche Ziele Sousse mit seiner bedeutenden Altstadt, Kairouan als heilige Stadt des Maghreb und schließlich El Djem mit seinem römischen Kolosseum besonders hervorzuheben. Aus einem ausgewogenen Wechsel zwischen Aufenthalten in Monastir selbst sowie seiner näheren und weiteren Umgebung können sich für einen Besucher vielfältige Anschauungen und Erfahrungen ergeben, die ebenso für die reiche Kulturtradition wie auch für die Leistungen bei der neueren wirtschaftlichen Inwertsetzung des Landes repräsentativ sind.

6. Zusammenfassung

Monastir, Verwaltungssitz eines gleichnamigen Gouvernorats, weist als Partnerstadt von Münster in Westfalen hinsichtlich seines Werdegangs, seiner wirtschaftlichen Bedeutung und seiner kulturellen Ausstrahlung nur wenige vergleichbare Merkmale und typologische Verwandtschaften auf. Selbst der Name, der eine Entstehung der Siedlung aus christlich-antiker Wurzel als möglich erscheinen läßt, ist von Anfang an mit der Kultur- und Religionsgeschichte des Islam verbunden.

Im Rahmen der tunesischen Städte stellt Monastir heute ein Mittelzentrum dar. Es ist durch rasches, planvolles Wachstum, durch eine sachlich-funktionalistische Bauweise und durch überörtliche Dienstleistungen gekennzeichnet. Als Geburtsort des Präsidenten Habib BOURGUIBA hat es eine besondere Förderung der urbanen Entwicklung und Gestaltung durch staatliche Zielvorstellungen und öffentliche Investitionen erfahren.

Tragende Wirtschaftssäulen sind der Bade- und Tourismus in Monastir selbst sowie im benachbarten Skanès, die in Monastir angesiedelten Verwaltungs-, Informations- und Ausbildungseinrichtungen sowie industriellen Fertigungsbetriebe im Bereich der Textil- und Möbelbranche.

Die geschichtlichen Blüteperioden verweisen vor allem auf die frühislamische Zeit, als Kairouan und später Mahdia die Macht-

zentren des Landes waren. Bedeutendste Monumentalbauten aus dieser Zeit sind der Ribat, ein Wehrkloster mit Aufgaben zur Bewachung der Küste, und eine benachbart gelegene große Moschee. Im Vergleich zu anderen, noch handwerklich und merkantil aktiven Altstädten hat die kleine Medina von Monastir zahlreiche Veränderungen und Verlagerungen der ehemaligen Tätigkeiten und Wohnfunktionen hinnehmen müssen.

Die Einbettung von Monastir in den dichtbesiedelten Ostküstenbereich des Sahel erzeugt auf geringe Distanz einen vielseitigen Kontakt mit handwerklich und landwirtschaftlich aktiven Großdörfern. In der Vielseitigkeit der wirtschaftlichen Tätigkeiten wird gleichermaßen die kulturelle Originalität des Sahel sichtbar wie die flexible Anpassung an die gewandelten Anforderungen einer technisierten Gütererzeugung.

Klassischer Traditionalismus und technokratischer Rationalismus stehen sich in Monastir wie auch in anderen Entwicklungspolen des Landes auf engem Raum gegenüber. Sie scheinen sich in Tunesien, diesem alten Schnittpunkt der Zivilisationen, eher auf eine langfristige Symbiose als auf eine unüberbrückbare Konfrontation der Anschauungen zuzubewegen.

Résumé

La ville de Monastir, centre administratif d'un Gouvernorat tunésien, est marquée par une croissance régulière et par des constructions modernes et fonctionnelles. Quant aux activités artisanales et commerciales la petite Médina n'a pu garder qu'une importance médiocre. Les efforts d'un renouvellement ont en partie changé la Médina aux dépens de son caractère traditionnel et oriental. Parmi les grands monuments, les fortifications du Ribat et le mausolée du Président Bourguiba sont remarquables.

Le dynamisme économique de Monastir base sur le tourisme international (surtout le long de la mer à Skanès), les activités tertiaires (administration, université) et le développement industriel (industries textiles, fabriques de meubles). L'insertion de Monastir dans le paysage densément peuplé du Sahel a pour conséquence un échange intensif et multiple avec les activités artisanales

*et agricoles des grands villages sahé-
liens. Il en résulte une structure ambivalen-
te de la ville de Monastir: elle est à la fois le
centre d'un rationalisme moderne et d'un
traditionalisme islamique.*

Literatur (Auswahl)

- Achenbach, H.** (1971): Agrargeographische Entwicklungsprobleme Tunesiens und Ostalgeriens. Hannover (= Jahrb. d. Geogr. Ges. Hannover)
- Achenbach, H.** (1976): Erläuterungen zur agrargeographischen Karte des Afrika-Kartenwerks der DFG. Berlin-Stuttgart
- Arnold, A.** (1979): Untersuchungen zur Wirtschaftsgeographie Tunesiens und Ostalgeriens. Hannover (= Jahrb. d. Geogr. Ges. Hannover)
- Arnold, A.** (1980): Erläuterungen zur wirtschaftsgeographischen Karte des Afrika-Kartenwerks der DFG. Berlin-Stuttgart
- Bierwirth, J.** (1985): Kulturgeographischer Wandel in städtischen Siedlungen des Sahel von Sousse/Monastir (Tunesien). München (= Arb. a. d. Fachgebiet Geographie d. Kathol. Univ. Eichstätt, Bd. 2)
- Despois, J.** (1955): La Tunisie Orientale. Sahel et Basse Steppe. Paris (= Publication de l'Institut des Hautes Etudes de Tunis)
- Despois, J.** (1966): La Tunisie, ses régions. Paris
- Ibrahim, F. N.** (1975): Das Handwerk in Tunesien, eine wirtschafts- und sozialgeographische Analyse. Hannover (= Jahrb. d. Geogr. Ges. Hannover)
- Mensching, H.** (1968): Tunesien. Darmstadt (= Wissenschaftliche Länderkunden, Bd. 1)
- Mensching, H. und Wirth, E.** (1973): Nordafrika und Vorderasien. Frankfurt/M. (= Fischer Länderkunde, Bd. 4)
- Pischel, B.** (1979): Tunesien. Reiseführer und Länderkunde. Tübingen-Basel
- Revault, J.** (1967): Arts traditionnels en Tunisie. Tunis (= Publications de l'Office National de l'Artisanat de Tunisie)
- Schliephake, K.** (Hg.) (1984): Tunesien. Geographie – Geschichte – Kultur – Religion – Staat – Gesellschaft – Bildungswesen – Politik – Wirtschaft. Stuttgart
- Statistisches Bundesamt Wiesbaden** (Hg.) (1986): Länderbericht Tunesien 1986. Stuttgart-Mainz
- Taubert, K.** (1967): Der Sahel von Sousse und seine Randlandschaften. Hannover (= Jahrb. d. Geogr. Ges. Hannover)
- Wagner, H.-G.** (1983): Erläuterungen zur siedlungsgeographischen Karte des Afrika-Kartenwerks der DFG. Berlin-Stuttgart

Rishon le Zion

Spiegelbild der Entwicklung Palästinas und des Staates Israel

von Siegfried Winter, Münster

1. Vorbemerkung

Im Kontext einer Beschreibung der Partnerstädte Münsters in ihrer Entstehung, ihrem Werdegang, ihrer gegenwärtigen Existenz sowie ihrer partnerschaftlichen Bedeutung für eine in vielen Jahrhunderten wechselvoller Geschichte gewachsene, von Religion, Wissenschaft und Kultur geprägte mittlere Großstadt im westlichen Deutschland und ihre Bevölkerung muß bei Rishon le Zion auf gravierende Unterschiede zu Orléans, York, Kristiansand und Monastir hingewiesen werden, desgleichen zu Beaugency, Fresno und anderen befreundeten Städten. Sie ergeben sich aus einer besonderen Pflicht, die wir Deutsche dem jüdischen Volk und dem jungen israelischen Staat gegenüber bleibend und bewußt zu erfüllen haben. Kein anderes partnerschaftliches Bündnis bedarf so stark der Sorge um humane Erfüllung, beständige Sicherung und Entwicklung; und auch keine andere, von Bürgern ausgehende und kommunalpolitisch gewollte Verbundenheit zu Bürgern einer anderen Stadt ist so sehr von Bereitschaft zu und Vertrauen auf menschliche Versöhnung und eine friedliche Zukunft abhängig.

Sinn, Inhalte und Ziele der Freundschaft zwischen Münster und Rishon le Zion sind in der Urkunde, unterzeichnet am 19. 01. 1981 im Friedenssaal des Rathauses zu Münster, deshalb auch in ganz anderer Weise dokumentiert, als es für die anderen Partnerstädte zutrifft, zumal mit dem einzelnen Gemeinwesen Rishon le Zion immer auch die Gesamtheit des israelischen Staates und des Volkes der Juden als Partner angesprochen ist.

2. Unentbehrliche Grundkenntnisse

Mit den ersten, aus dem Ausland kommenden, siedlungswilligen Juden nimmt die Entwicklung in Palästina hin zum demokratischen Judenstaat ihren Anfang. Das Siedlungsgebiet, nahe der Mittelmeerküste und südöstlich des ältesten Hafens in Israel, Jaffa, gelegen, nannten sie nach Jesaia, Kap. 41, Vers 27, Rishon le Zion, die Erste in Zion.

Entstehung und Werdegang einer Siedlung in Israel und die Lebensauffassung der Menschen in diesen Gemeinwesen lassen sich kaum darstellen oder gar verstehen, ohne ein gewisses Maß von Allgemeinwissen religionsgeschichtlicher, völkerkundlicher, geo- bzw. machtpolitischer Natur aus der Vergangenheit und ebenso bedeutsamer zeitgeschichtlicher Fakten gleicher Art aus der unmittelbaren Gegenwart zu haben. Bibel und Archäologie, Geschichtsschreibung und Staatenkunde, weltpolitische Ereignisse der Vergangenheit und Gegenwart im Nahen Osten sind Quellen dafür. Sie umfassen das Schicksal eines Glaubensvolkes seit 3000 Jahren v. Chr., den ersten Versuch zur Vernichtung jüdischer Identität im Jahre 70 n. Chr. durch die Römer, die Zerstreuung der Menschen jüdischen Glaubens über alle Völker, ihre permanente Glaubensverfolgung (Progrome) und unbeugsame Glaubensbehauptung mit nie versiegender Hoffnung auf Einheit von Volk und Land in Israel, die erschütternde Katastrophe einer „Endlösung der Judenfrage“ nationalsozialistischen Ursprungs in der 1. Hälfte des 20. Jhs. und schließlich die Geschichte eines jungen jüdischen Staates seit UN-Beschluß nach Ende des 2. Weltkrieges im Mai 1948.

Israel ist heute ein Staat der Juden mit moslemischen und christlichen Minderheiten, verfaßt nach Grundsätzen jüdischer Glaubenslehre und demokratischen Prinzipien, offene Heimstatt für alle Juden der Welt. Seine Begründung beendete zunächst einen unsäglichen Leidensweg großer Teile des jüdischen Volkes und schloß zugleich durch seine geopolitische Lage und seinen weltweiten Bevölkerungszustrom Keime ständiger außenpolitischer Konflikte und innenpolitischer Spannungen mit ein.

Israel steht, ob es will oder nicht, im Brennpunkt der Weltöffentlichkeit, bewundert oder kritisiert, unterstützt oder befehdet ob der Art seiner Existenz und Selbstbehauptung. Glaubenszentrum der Juden und Hauptstadt ist die „Stadt des Friedens“ = Ir-Shalom, Jerushalaim, behaftet mit dem tragischen Schicksal, daß es den ersehnten, erbetenen Frieden für sie und Palästina über Jahrtausende hinweg nie gegeben hat. Die Pharaonen und David, Noahs Söhne, Semiten und Hamiten, Nebukadnezar und Alexander der Große, Ptolomäus und Herodes, die Pharisäer und die Sadduzäer, die Kreuzritter, die Tarmalen und Saladin, die Osmanen und die Briten, alle haben sie in den vergangenen Jahrhunderten um den Besitz dieser Stadt gerungen, in deren Mauern, Tempeln, Moscheen und Kirchen sich die Gedanken und Gebete der drei großen monotheistischen Weltreligionen Judentum – Islam – Christentum auf den Frieden Gottes mit den Menschen richteten – vergeblich bis auf den heutigen Tag.

Die Hoffnung der Juden auf Rückkehr in die Heimat ihrer Urväter – „und nächstes Jahr in Jerusalem“ – erfüllte sich zwar in unserem Jahrhundert; aber ein anderes Volk, das seit Jahrhunderten nach der Vertreibung der Juden in Palästina siedelte, ohne allerdings je als Staat organisiert und regiert zu werden, mußte erst be- und in gewisser Weise wohl auch verdrängt werden, um Raum zu haben für den neuen, den jungen Staat der Juden, für Israel. Zwei Völker, Juden und Palästinenser, man hat sie auch „Söhne Abrahams“ und „Feindliche Vettern“ genannt, erheben Anspruch auf das gleiche Land und auf die gleiche Stadt (Jerusalem). Dieser älteste Konflikt der Weltgeschichte besteht bis in die jüng-

ste Zeitgeschichte hinein. Niemand kann sich diesem Konflikt entziehen, die Juden nicht und nicht die arabisch-islamische Welt, Deutschland und Europa nicht, schon gar nicht die Weltmächte. Von der Art seiner Lösung wird möglicherweise das Schicksal nicht nur der Menschen dort, auch das der Völker dieser Erde bestimmt sein.

Eingebettet in zumindest allgemeine Kenntnisse wird die ideelle und praktische Wiederbesiedlung der von den Römern in Erinnerung an die Philister benannten Region Palästina durch Menschen jüdischen Glaubens im 19. und dann vor allem im 20. Jh. verständlicher und problembewußter, wird das Selbstverständnis der Juden in ihrem jungen Staat und der Selbstbehauptungswille in jedem seiner Gemeinwesen, so auch in Rishon le Zion, begreiflicher und lebendig.

Das Schicksal der Zerstreung des jüdischen Volkes hat in 2000 Jahren zwangsläufig zur Bildung verschiedener Glaubensgruppen in aller Welt geführt, die kulturell und sprachlich immer von jenen Regionen und Ländern geprägt wurden, in denen sie sich bildeten. Zwei große Gruppen sind es vor allem, die sich charakterisieren lassen, wobei jede wiederum eine Vielzahl von Untergruppen hat:

1. die *Askenasim* = Juden aus dem ost-europäischen Raum, auch „weiße Juden“ genannt;
2. die *Sfardim* = Juden aus den Regionen der Iberischen Halbinsel und Nordafrikas sowie Ländern des Nahen Ostens.

Ideen und praktischer Vollzug einer Wiederbesiedlung Palästinas als dem „versprochenen Land“ nahmen ihren Ausgang in der Volksgruppe der *Askenasim*. Noch vor Theodor HERZEL, dem ideologischen Vater und Vorkämpfer für einen Juden-Staat, war es Moses LILIEBLUM, ein Lehrer, der sich nach dem verheerenden Program in Odessa 1881 der nationalen Idee einer Besiedlung Palästinas durch Juden verschrieb und dazu auch realistische Vorstellungen zur Bildung eines Nationalfonds entwickelte, aus dem der notwendige Landkauf in Palästina finanziert werden sollte. Bedürfnisse und Entschlußkraft, sich dem Getto-Leben und

den Progromen zu entziehen, wuchsen vor allem in jenen Glaubensgemeinschaften, die inmitten von Russen, Polen, Litauern, Letten, Rumänen und Ungarn siedelten. Wenige Jahre später sprang der Funke auf Gruppen in Deutschland, Österreich und der Schweiz über. Schon vor dem ersten Kongreß der Zionisten 1897 in Basel kamen bereits 1881 vereinzelt osteuropäische Juden nach Palästina. Dabei waren ihre Kenntnisse über das Land, seine topographische, geographische, klimatische Lage und über die Art seiner Besiedlung außerordentlich gering. Diese Menschen hatten jedoch eine Überzeugung: Es müßte möglich sein, im Land der Väter nicht besiedeltes Land zu kaufen, es im sozialistisch-orientierten Kollektiv zu bewirtschaften und in Folge daraus zur Grundlegung weiterer jüdischer Siedlungen und über den Weg einer jüdisch-sozialistischen Gesellschaft zu einem künftigen eigenen Staat zu kommen. Die Vorstellung, mit einer solchen Absicht eine in Palästina lebende Bevölkerung moslemischen oder christlichen Glaubens zu verdrängen oder gar zu bekämpfen, war den selbst verfolgten Juden absolut fremd.

Hingegen machten die ersten, aus Osteuropa kommenden Juden die für sie erstaunliche Erfahrung, daß sie bei jenen kleinen, streng orthodoxen jüdischen Glaubensgruppen, die z.B. in den heiligen Städten Jerusalem, Zfad, Hebron und Tiberias von Spenden aus der Diaspora lebten und Palästina aus Glaubensgründen während der Jahrhunderte eigentlich nie verlassen hatten, keineswegs gern gesehen waren.

3. Entstehung und Werdegang von Rishon le Zion

Für jene kleine Gruppe aus Rußland kommender Juden, die sich 1882 „Vorstand des Einwanderungsbeschlusses“ nannte und der es gelang, nach ihrer Ankunft in Jaffa Land von arabischen Scheichs in einer hügeligen Landschaft 12 km südöstlich von Jaffa und dem Meer relativ nah gelegen zu kaufen, war es ein Glück, die erste landwirtschaftliche Siedlung einheimischer Juden aus Jerusalem, die sich bereits 1878 begründete und Petah Tiquva (Tor zur Hoffnung) nannte, in erreichbarer Nachbarschaft zu haben.

Es stellte sich heraus, daß arabische Scheichs und zugleich auch türkische Paschas ihr Geschäft mit dem Landverkauf machten, zumal die an die Juden veräußerten Böden überwiegend trocken und sandig, in der Regel unfruchtbar waren. Lebensnotwendiges Wasser gab es nicht. Mit Pioniergeist errichtete man Zelte und Hütten, bezog Wasser und einfache Lebensgüter mit Maultier- und Eseltransporten zunächst aus Petah Tikva oder durch Ankauf bei arabischen Siedlern von Bet Dagon und machte sich daran, das Land zu erkunden und zu bearbeiten. Anfangsgründe für landwirtschaftliche Arbeit erlernte man auf der Farm Mikwe Isarel bei Jaffa.

In kurzer Zeit hatten sich etwa 100 Menschen zusammengefunden, überwiegend Bauern, die Rishon le Zion zum ersten Siedlungsflecken auswärtiger Juden in Zion machten. Damit hatte die erste sogen. Alijah (Einwanderungswelle) von Juden nach Palästina eingesetzt.

Interessant sind die sogen. Grundparagrafen, die sich diese erste Siedlungsgemeinschaft durch den in freier Wahl eingesetzten Vorstand gab:

- Schutz der Familie und ihrer Entwicklung
- Ernährung durch eigene Arbeit und durch Zusammenarbeit aller Siedler
- Verbindung zur Diaspora über ein Mitteilungsblatt und über Briefe
- Freie und friedliche Beziehungen mit arabischen Nachbarn.

Wesentliche Elemente für die Entwicklung Palästinas durch jüdische Siedlungen bis hin zur Begründung des Staates Israel und seiner Existenzsicherung sind und waren somit Wasser – Erziehung – Frieden.

Genießbares Wasser in der Dünenlandschaft südlich von Jaffa zu finden, war für die Siedler von Rishon le Zion 1882 das größte Problem. Lasttiertransporte waren auf Dauer zu weit, durch Beduinenübergriffe ständig gefährdet und zu unwirtschaftlich. Die erworbenen Böden wucherten voller Dornen und Disteln, Dünen des nahegelegenen Meeres überwanderten die Flächen, es kam zur ersten absoluten Mißernte. Verzweifelt suchten die schon entmutigten Siedler nach Wasser, immer vergeblich und

so lange, bis für die erste, auf 20 m Tiefe gelangende Brunnenbohrung das Geld ausging.

In nahezu auswegloser Lage kam den Rishon-Siedlern eine Verbindung zu dem in Frankreich lebenden und der Wiederbesiedlung Palästinas durch Juden von Beginn an förderlich gesonnenen Baron ROTHSCHILD zugute. Der französische Baron investierte weitblickend zusätzliches Geld, er entsandte zugleich Instruktooren und Beamte nach Rishon le Zion. Zur gleichen Zeit, ebenfalls 1882, galt die Förderung des Barons auch Siedlern im Carmel-Gebiet, die ihren Ort später Sichron Jaakov nannten.

Der Überlebenswille der Siedler, gepaart mit europäischem Sachverstand und planvoller beharrlicher Arbeit, prägte den Ausbau eines noch heute erkennbaren Ortskerns und führte vor allem in der fortgesetzten Brunnenbohrung endlich bei 50 m Tiefe zum Erfolg; man fand Wasser (heute kleine Museumsstätte).

Mit dem „weißen Gold“ Palästinas, dem lebensspendenden Wasser, war die Existenz des Siedlungsflecks gesichert, die Voraussetzung für eine landwirtschaftliche und weitere Menschen anziehende Entwicklung gegeben. Die Siedler schufen sich auf schmalen, langen Grundstücken entlang rechteckig angelegter Wege ihre aus Lehm, Sandstein und Häcksel errichteten Häuser, wobei Größe und Komfort sich nach dem Bedarf der einzelnen Familien richteten. Es gelang den Bauern, den jahrhundertlang unbearbeitet und unfruchtbar gebliebenen Boden fruchtbringend zu bearbeiten. Siedler mit anderen beruflichen Qualitäten, wie Handwerker und Händler, kamen auf Dauer hinzu und ergänzten das Gemeinschaftsleben des kleinen Ortes bedarfsgerecht. Ein erster, für das Land geeigneter Pflug wurde in Rishon konstruiert und produziert, Getreide und Sesam wurden angebaut, es entstanden Zitrus-Plantagen, und auch der Weinbau wurde eingeleitet. Gerade dieser entwickelte sich rasch. 1887 bereits begann Baron Rothschild, den Grundstein für eine Weinkellerei zu legen.

Das Wappen der Stadt Rishon le Zion versinnbildlicht diesen Werdegang deutlich. Es zeigt symbolisch den Brunnen mit einem

Schriftzug „Wir haben Wasser gefunden“, ein Orangenbaum steht für Plantagen, ein Gebäude verweist auf industrielle Entwicklung.

Während man in der Landwirtschaft jüdische und arabische Bewohner der Region um Rishon le Zion miteinander arbeiten und ihr Brot verdienen ließ, beschäftigte man bei der 1889 in Betrieb gehenden Weinkellerei und im Weinanbau selbst, aus religiösen Gründen, nur jüdische Bürger. Heute ist die Carmel-Weinkellerei-Cooperative eine weltberühmte Produktions- und Vertriebsorganisation, die mehr als 16 Mio. Flaschen verschiedener Traubenprodukte – vom Traubensaft über Wein bis hin zu gebranntem bzw. destilliertem Alkohol – jährlich herstellt und weltweit vertreibt. Die damals in friedlicher Nachbarschaft mit arabischen Einwohnern sich vollziehende Entwicklung der kleinen jüdischen Siedlung Rishon le Zion bestärkte den Baron Rothschild zu permanenter Unterstützung. Beamtenhaus und Stallungen legen noch heute Zeugnis dafür ab.

Insgesamt übte das Geschehen in Rishon le Zion Sogwirkung aus auf den Ort selbst und für weitere Einwanderer nach Palästina. Die Realisierung der „Grundparagrafen“, die Praxis der Selbstverwaltung, die Erfahrungen und Erfolge in der Wiederbesiedlung käuflich erworbenen Landes, die Pflege kultureller Lebensformen in der Siedlung machten sie im Laufe der Jahre und im Anschwellen der ersten großen Einwanderungswelle nach Palästina zu einer Art Ausbildungsstätte für Immigranten aus Europa, Nordafrika, dem Kaukasus und den Wüsten Arabiens.

Die Organisationsbildung für Arbeitergruppen (Vorläufer der Histadrut) vor allem war es, die in Rishon le Zion den Einwanderern erste Erfahrungen für Besiedlungsprojekte vermittelte. Von hier aus wurden in den 80er/90er Jahren viele weitere Siedlungen in Palästina begründet, so z. B. die Kibbuzim am Kinereth. Auch David BEN GURION durchlief Rishon le Zion nach seiner 1907 erfolgten Einwanderung. Er selbst berichtet darüber und erzählt von der Gründung des ersten Arbeiterschutzbundes in Rishon le Zion. Die heute den Staat Israel umfassend strukturierende Hi-

stradrut = Allgemeiner Verband der Arbeiter in Israel entstand wegen bestehender innenpolitischer Spannungen in Palästina erst 1920.

1922 war es dann so weit, daß der Siedlungsflecken Rishon le Zion zum Landort erhoben wurde.

Der Pioniergeist der Gründer von Rishon le Zion – und damit auch der zeitgleich oder unmittelbar nachfolgenden Wiederbesiedler Palästinas mit dem Ziel der Errichtung eines jüdischen Staates – war auf kollektives Arbeiten und kollektives Leben ausgerichtet, basierend auf Glauben und Geist der Tora. Es waren fromme Menschen, die sich von Anbeginn mit der ersten hebräischen Talmud-Tora-Schule in einem Privathaus eine Erziehungs- und Bildungseinrichtung schufen und bereits nach 3 Jahren, also 1885, ihre große, noch heute erhaltene Synagoge am höchsten Punkt des Ortes errichteten. Das ist um so erstaunlicher, als es unter türkischer Herrschaft verboten war, eine Synagoge zu haben und zu besuchen. Man half sich und tarnte das Gebäude als Lagerhalle. Heute gibt es in Rishon le Zion insgesamt 116 kleinere Synagogen mit ihren vielfältigen Traditionen und Kultformen aus unterschiedlichen Herkunftsländern der Gemeindegruppen, die in dieser Stadt leben. Die Frömmigkeit heute ist vergleichbar mit jener der Bevölkerung christlicher Städte in Deutschland.

Inmitten von Rishon le Zion liegt heute ein grüner, blühender Park, eine Art „grüne Lunge“ und Erholungsanlage. Ihren Ursprung hat diese Anlage als Einrichtung eines Bauern aus der Gründerzeit, der hier nach dem Wasserfund experimentell verschiedene Kulturen anlegte und über Schädlingsbekämpfung arbeitete. Die Stadt verfügt heute in allen Stadtteilen über ähnliche Grünflächen, 62 an der Zahl. Der Erholung, dem Raum für Spiel und Freizeit für Kinder, Familien und ältere Menschen innerhalb ihrer Grenzen widmet sie große Aufmerksamkeit.

1886 bereits entstand in Rishon le Zion die erste jüdische nationale Schule der Welt, in der nur Hebräisch unterrichtet wird. Zunächst ohne Bücher, denn es gab sie nicht. Neuerungen, die der Hebräisch-Wiederbeleber BEN JEHUDA in die Sprache einbrach-

te, wurden an dieser Schule in Rishon erprobt.

1898 schafften sich die Siedler den ersten jüdischen Kindergarten. Bis dahin oblag die Kindererziehung ausschließlich den Familien, während die Siedlergemeinschaft für religiöse Feste und Kinderfeiern sorgte. Ein für eine solche Feier im Jahre 1885 entworfenes Gebetstuch (Tallid = schalförmiges weißes Tuch mit 2 blauen Streifen an den Längsseiten und darin der Davidstern in der Mitte) – so weist es die Stadtgeschichte aus – wurde in gleicher Form durch den Zionistenführer David WOLFFSSOHN auf dem ersten Zionisten-Kongreß 1897 in Basel als Symbol verwandt und im Oktober 1948 durch den Zeitweiligen Staatsrat zur Nationalflagge des israelischen Staates bestimmt. Auch die Nationalhymne der Israelis, die Ha Tikwa (Hoffnung), hat durch nach Rishon le Zion eingewanderte rumänische Juden hier ihre eigentliche Wurzel.

Die Entwicklung des Gemeinwesens Rishon le Zion kann beispielhaft für die Wiederbesiedlung Palästinas stehen: Sie vollzog sich langsam, erforderte Solidarität und Selbstbehauptungswillen der Siedler, sie war geprägt vom ständigen Kampf gegen unfruchtbare Böden, gegen natürliche oder von Gegnern verursachte Gefahren, aber sie führte in Rishon le Zion wie auch anderswo durch harte Arbeit zum Erfolg im Agrar-, Obst- und Weinanbau, zur Organisation der Arbeit und zu demokratischen Lebensformen, zum Aufbau eines Erziehungs- und Schulwesens, zur Pflege von Sprache und Kultur, zur Befestigung der Glaubensgemeinschaften und zur Sicherung der Siedlungen.

Mit ‚10 Siedlern‘ und dann mit weiteren Familien begann es 1882 in Rishon le Zion. 1897 waren es 500 Einw., 1917 etwa 2000 Einw., aber welche Leistungen waren bereits erbracht! Schon um 1900 wurde in Rishon le Zion durch OSSISKIN die Idee eines jüdischen Nationalfonds verwirklicht. Nun ging es darum, mit den Mitteln dieses Fonds und den Erlösen aus den landwirtschaftlichen Produkten, den Zitrusfrüchten und dem Weinanbau, weiteres Land anzukaufen, um damit die Siedlung zu entwickeln und weiteren Einwanderern den Zuzug zu ermöglichen. Noch unter türkischer

Herrschaft, zu Beginn des Ersten Weltkrieges, überließ man den Rishon-Siedlern, in Anerkennung ihrer Leistungen, die Dünenlandschaft in Richtung Meer. Durch entsprechende Maßnahmen konnte man zwar die Dünenwanderungen bremsen, aber alle Versuche, das Land mit Rizinusstauden oder Eukalyptusbäumen zu bebauen, schlugen fehl.

Nach dem Ersten Weltkrieg, z. Z. des britischen Mandates über Palästina, teilte man dieses Dünenland in einen Streifen für militärische Übungszwecke und überließ einen etwas fruchtbareren Teil den Siedlern zur Beackerung bzw. zur Bebauung (Ramat Eliyyahu). Hier entstand auch das einzige Wasserregenerierungswerk Israels, dessen Bedeutung für die Abwasserwirtschaft des gesamten Ballungsgebietes um Tel Aviv erheblich ist.

Heute entstehen in dieser Dünenlandschaft zwischen dem alten Stadtkern von Rishon le Zion und dem Mittelmeer moderne Wohn- und Industriegebiete. Der Flächennutzungsplan der Stadt hat seine Entwicklungsrichtung eindeutig nach Westen zum Mittelmeer hin. Ein herrlicher Badestrand bildet dort die Stadtgrenze.

4. Rishon le Zion heute

Rasches Wachstum und differenzierte Bevölkerungsstrukturen mit überwiegend jungen Menschen werfen große Probleme für die soziale und wirtschaftliche Infrastruktur auf. Die Daseinsvorsorge der Stadt für Wohnungen und Arbeitsplätze, für Kindergärten und Schulen, für soziale Einrichtungen, Erholungs- und Sportanlagen, für das Gesundheitswesen u.a.m. mußte vor allem seit 1948, auch wegen der unausweichlich fast periodisch wiederkehrenden Kriegsergebnisse, einem außerordentlich starken Druck standhalten. Von den Anstrengungen dazu wurde und wird die kommunale Entwicklung und die Lebensqualität für die Menschen in Rishon le Zion bestimmt.

24 000 Einwohner haben derzeit ihren Arbeitsplatz außerhalb der Stadt; Tel Aviv vor allem bietet hier noch Chancen in der Verwaltung, im Handwerk, in der Industrie und im Handel. Für etwa 7000 Kinder hält die Stadt 182 Kindergarteneinrichtungen vor. 20 000 Schülerinnen und Schüler besuchen

29 Grundschulen, 8 Realschulen und 8 Gymnasien; eine Schulreform führte letztlich u.a. zum politischen Führungswechsel vom ehem. Bürgermeister Chanania GIBSTEIN (Likud) zum heutigen Bürgermeister Meir NITZAN (Mapai). Schulpflicht besteht in Israel für 9 Jahre, davon 6 im Grundschulbereich, 3 im weiterführenden Schulwesen. Für den Schulbesuch ihrer Kinder zahlen die Israelis Schulgeld. Das Abitur kann nach 12 Jahren abgelegt werden. Für die Aufnahme eines Studiums an der Universität ist noch eine besondere Prüfung erforderlich. Wehrpflichtig sind in Israel Männer nach Schulabschluß für 3 Jahre, Frauen für 2 Jahre. Ein Gesetz für Zivildienstleistende gibt es nicht.

Der kommunale Haushalt ist gerade durch die jugendliche Bevölkerung stark belastet. Wenn 40% der Bevölkerung Kinder und Jugendliche sind, dann umfaßt allein der Erziehungssetat 52 Prozent des Gesamtfinanzvolumens des städtischen Haushaltes.

Für den Entwicklungsprozeß im Städtebau von Rishon le Zion charakteristisch ist es, daß die verschiedenen Untergruppen von Einwanderern, vornehmlich die russischen, die rumänischen, die deutschen, aber auch die jemenitischen, marokkanischen oder iranischen Juden, zunächst jeweils eine Art stadtteilorientierte Bauweise entwickelten; d. h. es entstanden Wohnviertel mit charakteristischen Merkmalen der Herkunftsländer. Inzwischen verwischen sich solche Merkmale mehr und mehr, weil Bodenknappheit und Bodenpreise zu höhergeschossigen Fertighäusern führten, in denen oft Familien aus den unterschiedlichsten Ländern wohnen. Auch durch Heirat nimmt eine Vermischung der Volksgruppen untereinander ständig zu.

Neben einem unaufhörlichen Wohnungsbau und der Vorsorge für Kinder und Schuljugend gelten große Anstrengungen der Stadt der Schaffung von Arbeitsplätzen und der Einrichtung von Erholungs-, Spiel- und Sportanlagen. Jüngstes Beispiel dafür ist ein in den Jahren 1982-86 entstandenes Schulzentrum am Stadtrand in Richtung Rehovot mit einem integrierten städtischen Sportzentrum. Der repräsentative Bau einer Großsporthalle hatte seinen ideellen Ursprung bei den Begründern der Partner-

Rishon le Zion



Bild 1 (oben):
Neues Sportzentrum
Errichtet mit Hilfe der Stadt Münster

Bild 2 (mitte):
Strand mit Blick auf Bat Yam

Bild 3 (links):
„Spanische Siedlung“ in Strandnähe

schaft beider Städte. Die Idee führte auf Initiative des ehemaligen Oberbürgermeisters, Dr. PIERCHALLA, zur Begründung eines Fördervereins „Freunde für Rishon le Zion“ in Münster und zur Überweisung einer beachtlichen Spende an die Partnerstadt.

Größter Arbeitgeber in Rishon le Zion ist nach wie vor der Öffentliche Dienst mit etwa 1800 Beschäftigten. 800 Arbeitsplätze bietet eine aufstrebende Elektroindustrie, weitere 800 eine Sportartikelfirma. Neue Arbeitsplätze schuf in jüngster Zeit eine Schokoladenfabrik. Die Carmel-Weinkellerei beschäftigt 250 Mitarbeiter. In der heimischen Bau- und Kleinindustrie gibt es jeweils 250 Arbeitnehmer. Von den außerhalb der Stadt arbeitenden Menschen sind etwa 3000 in der Flugzeugbauindustrie tätig, und 3000 dienen bei der Armee.

Die Ausweitung für industrielle Betriebe soll sich vor allem im Bereich zwischen Stadt und Mittelmeer vollziehen. Die hier vorhandenen Flächen bieten Platz für Trabantsiedlungen ebenso wie für immisionsarme Betriebe aller Art. Die Stadt hofft, Niederlassungen des Flughafens und auch eines Seehafens zu gewinnen; sie ist an Investitionen ausländischer Firmen, vor allem aus den USA und Mexiko, aber auch aus Europa, interessiert und beabsichtigt selbst, einen Freizeitpark zu bauen. Auf Dauer wird sich damit das gesamte Stadtgebiet strukturell verlagern, so daß aktuelle Pläne bestehen, in zentraler Lage einen repräsentativen Baukomplex für Verwaltung und Bürgereinrichtungen zu schaffen.

5. Rishon le Zion als Partnerstadt

Die Nähe zu Tel Aviv, dem „Hügel des Frühlings“, das 1909 gegründet wurde und als Stadt eine Entwicklung bis zur Weltgeltung nahm, warf und wirft einen starken Schatten auf Rishon le Zion, das sich, trotz aller Ursprünglichkeit und historischer Bedeutung für die Staatswerdung Israels in Palästina, im öffentlichen Bekanntheitsgrad des Auslandes noch nicht hat durchsetzen können. Nicht einmal in den bekanntesten und viel gekauften Reiseführern findet man die Stadt oder höchstens nur am Rande erwähnt (Weinkellerei).

In Israel selbst hat Rishon le Zion allerdings

einen hervorragenden Ruf wegen seiner enormen Aufbauleistungen und Initiativen, die von hier ihren Ausgang genommen haben und weiterhin erfolgen. Auch das Bildungswesen und die kulturelle und sportliche Leistungskraft sind in Israel hoch angesehen. Über die Grenzen des Landes hinaus aber verblieb die Stadt bis heute im Schatten der attraktiven Metropole Tel Aviv; sie gilt als deren Schlafstadt und entbehrt touristischer Anziehungskraft, zumal sog. christliche Stätten, bedeutende archäologische Funde, staatliche Einrichtungen repräsentativer Art und auch Hotels noch fehlen.

Es stellt sich die Frage, ob es dieser Attribute bedarf, um Rishon le Zion zu einer Partnerstadt Münsters zu machen. Die Bürger beider Städte und ihre politischen Repräsentanten haben entschieden: Nein! Das mag jene verwundern, die Kenntnisse über Land und Leute in Israel nur aus der Ferne, über Literatur, Massenmedien oder Tourismuswerbung haben. Das mag auch jene ins Erstaunen setzen, die mit dem Gedanken an Israel Namen wie Jerusalem, Tel Aviv oder Haifa, vielleicht auch noch Naharia oder Sfad, Bethlehem, Nazareth, See Genezareth, Totes Meer, Eilat oder Rotes Meer verbinden.

Wer aber die Menschen in Rishon le Zion kennen lernt, ihre Schicksale erfährt, ihre Verbundenheit mit der Geschichte ihrer Stadt und dem Wesen ihres Landes spürt, wer ihre Fähigkeit und Bereitschaft zur Versöhnung und auch zur Freundschaft mit uns Deutschen erlebt, wer ihre Hoffnung und Zuversicht für ein friedvolles Leben im eigenen Staat und mit anderen Völkern in ihrer Nachbarschaft begreift, wer ihre Gastfreundschaft erlebt, ihre Offenheit erfährt in persönlichen Kontakten, der wird bestätigen, was in den seit 1971 auf inzwischen vielfältige Weise erfolgten Begegnungen an menschlichen, partnerschaftlichen Prozessen sich vollzogen und zur Beurkundung der Freundschaft zwischen Münster und Rishon le Zion geführt hat.

Unter Hinweis auf die Vorbemerkung und mit dem Anspruch auf Grundkenntnisse über historische Entwicklungsprozesse in Palästina, aber auch mit der Verpflichtung, das Kennenlernen-Wollen Israels und seiner Bürger in Bezug zur eigenen Person und

deutschen Gesellschaft zu stellen, die eigene Herkunft und deutsche Geschichte im Verhältnis zum jüdischen Volk zu sehen, muß wohl gelten, daß es sich um eine von Anfang an ernstgenommene und ernsthaft bleibende partnerschaftliche Beziehung beider Städte zueinander handelt. Sie dokumentiert gleichzeitig eine humane, demokratische und tolerante Gesinnung gegenüber dem jüdischen Staat und dem Volk der Juden in aller Welt, wie umgekehrt auch die Versöhnungsbereitschaft und Freundschaftsfähigkeit der Juden und Deutschen gegenüber.

In diesem Sinne trifft zu, was die heute in Israel lebende kritische Journalistin Inge DEUTSCHKRON meint: Aussöhnung – Verständigung – Zusammenarbeit zwischen Deutschen und Israelis müssen vor allem auf dem Boden menschlicher, persönlicher Kontakte wachsen, diese Verbindungen muß man gegenseitig suchen und pflegen, bis Verbundenheit entsteht und sich bewährt. Ihr gegenüber haben Münsteraner Bürger – stellvertretend für Deutsche allgemein – allerdings den Anspruch geltend gemacht, die Information innerhalb Israels über die Pflege der kommunalen Partnerschaften gewollt und gezielt zu verbessern.

Seit 1971 begegnen einander Menschen beider Städte in diesem Sinne, Jugendliche und Erwachsene, Schulklassen, Sportler, Gewerkschaftsjugend, kulturelle Gruppen, Lehrer, Verwaltungskräfte und Kommunalpolitiker. Jede Begegnung ist auf Rückbegegnung und Fortführung angelegt. Hinzu kommt selbstverständlich noch eine Vielzahl privater Besuche. Alle wohnen in Familien und gewähren über eine herzliche Gastfreundschaft hinaus offen einen Blick in die persönlichen wie gesellschaftlichen Lebensverhältnisse. Je sachkundiger die sich begegnenden Menschen sind, um so deutlicher werden Gemeinsamkeiten oder auch grundverschiedene Auffassungen entdeckt, werden gegenseitige Einstellungen und Erwartungen diskutiert, Vorurteile abgebaut, Eigenarten verstanden und toleriert. Die ernsthafte Begegnung, das Aufeinander-Zugehen braucht eine ständige Reflexion der eigenen Situation und eine vertrauensvoll-kritische Auseinandersetzung mit der Situation des Partners.

Rishon le Zion – offiziell Partnerstadt Münsters seit 1981 – bietet folglich an Stelle der fehlenden touristischen Attraktionen durch seine Einwohner und seine politisch Verantwortlichen, durch seine Stadtgeschichte, dynamische Entwicklung und selbstverständlich auch als Ausgangspunkt für Erkundungsfahrten und weitere Begegnungen innerhalb der Grenzen eines jungen, selbstbewußten und immer neu gefährdeten Staates Israel den Bürgern Münsters und damit allen Deutschen die Hand zur Versöhnung, die Freundschaft unter Menschen, die den Frieden suchen und für den Frieden eintreten.

Rishon le Zion, ein Spiegelbild Palästinas und Israels, eine menschliche Stadt, unsere Partnerstadt im Zentrum des Staates Israel!

Conclusion

Rishon le Zion, whose relationship to its twin town Münster was officially sealed in 1981, has little touristic infrastructure and attractions, but it offers an interesting urban history, a dynamic development and last but not least its function as a starting-point for excursions and further meetings within the boundaries of the young, self-confident but always new endangered state of Israel. Of special significance is the extremely large willingness of its citizens and responsible politicians for reconciliation with the citizens of Münster, and beyond that with all Germans in order to intensify the friendship between people who seek for and take up the cause of freedom.

Rishon le Zion, that shows itself as a picture of Palestine and Israel, is a human city; it is our twin town in the centre of Israel.

Quellen

- Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.) (1981): Informationen zur politischen Bildung, 3. ver. Aufl., H. 140 (Geschichte des jüdischen Volkes), H. 141 (Der Staat Israel). Bonn
- Orni, E. (1970): Städtische Siedlungen Israels. In: Geogr. Rundschau, S. 165–174
- Stadt Rishon le Zion (Hg.) (1982): Rishon le Zion 1882–1982 (Farbbroschüre)
- Stadt Rishon le Zion (Hg.) (1985): Rishon le Zion 1985 (Farbprospekt)
- Stadt Rishon le Zion (Hg.) (o. J.): Ein Weg zu historischen Sehenswürdigkeiten im Zentrum von Rishon le Zion aus der Gründerzeit
- State of Israel, Central Bureau of Statistics (Hg.) (1985): Localities and Statistical Areas. Jerusalem

Rishon Le Zion

Entwicklung einer jüdischen Agrarkolonie zur Wohn- und Industriestadt

von Werner Richter, Bornheim-Merten

1. Die Gründungssituation

Die Ende des Jahres 1886 über 120 000 Einwohner zählende Stadt Rishon le Zion – seit 1981 in einer Partnerschaft mit der deutschen Universitätsstadt Münster verbunden – entwickelte sich aus einer am 25. 7. 1882 gegründeten landwirtschaftlichen Ansiedlung zu einer modernen, überwiegend durch Industrie geprägten Mittelstadt am Südrand der israelischen Metropole Tel Aviv. Die Gründung fällt in die Anfangsphase der jüdischen Kolonisationsbewegung in Palästina, die mit der Errichtung der landwirtschaftlichen Kolonie Petah Tiqva¹⁾ am 8. 8. 1878 eingeleitet wurde (BEIN 1952). Als Vorläufer dieser Agrarkolonisation kann die Gründung der südlich von Jaffa gelegenen landwirtschaftlichen Schule Mikwe Israel (= Hoffnung Israels) durch Charles NETTER bezeichnet werden, der im Auftrag der Alliance Israelite Universelle im Jahre 1870 mit der Ausbildung der zukünftigen jüdischen Siedler begann, nicht zuletzt, um die bisherige einseitige Berufsstruktur der Juden (gemeint ist der Handel) mit ihren schädlichen Folgen zu verändern (BONNE 1935).

Auch in früheren Zeiten hatte es gelegentlich Auswanderungen jüdischer Bevölkerungsgruppen aus Europa nach Palästina gegeben. Jedoch siedelten diese zumeist tief religiösen Juden nahezu ausschließlich in

den Städten Jerusalem, Safed und Tiberias. Ihre materielle Existenz basierte überwiegend auf Spenden des Weltjudentums. Am wirtschaftlichen und politischen Geschehen Palästinas nahm diese wenig beachtete Minderheit nicht teil (RICHTER 1979). Erst im letzten Drittel des 19. Jhs. wanderten der Realität verhaftete, aktive jüdische Siedler nach Palästina ein.

Ausgelöst durch die sich in West- und Mitteleuropa verstärkende Assimilation der Juden in die Kultur und Religion der jeweiligen Gastländer und der damit verbundenen Auflösung der religiös-nationalen jüdischen Identität, bzw. durch die zunehmenden Pogrome in Osteuropa, entstanden vornehmlich in Rußland und Rumänien Kolonisationsvereine, deren meist studentische Mitglieder sich die Aufgabe gestellt hatten, Pioniere der Palästinakolonisation zu sein. Diese Biluvereine (Bilu ist die hebräische Abkürzung von Hans Jacob, laßt uns gehen) – der erste Verein wurde 1882 in Odessa gegründet, weitere Vereine entstanden u. a. in Deutschland und England – begannen sofort ihre Tätigkeit und schickten Mitglieder nach Palästina, um das Siedlungs- bzw. Kolonisationswerk in Gang zu setzen.

Die Standorte der ersten landwirtschaftlichen Kolonien, u. a. Petah Tiqva und Rishon le Zion, waren fast ausschließlich durch die Möglichkeit des Landkaufs bestimmt. Sie beschränkten sich zunächst nahezu ausschließlich auf die siedlungsarmen Regionen der Küstenebene, der Yezre'el-Ebene und des Jordantals und hier wiederum auf die versumpften und nach damaliger Auffassung mit minderwertigen Böden ausgestatteten Ländereien, da allein diese Flä-

¹⁾ Die bereits im Jahre 1878 von Jerusalemer Juden östlich von Jaffa errichtete landwirtschaftliche Kolonie wurde infolge großer Anfangsschwierigkeiten wieder aufgegeben und erst 1882 erneut besiedelt. So kann Rishon le Zion (= die 1. in Zion) mit Recht für sich in Anspruch nehmen, die erste jüdische Siedlungsgründung in Palästina zu sein, die ohne Unterbrechung bis heute Bestand hat.

chen von den arabischen Großgrundbesitzern an Juden verkauft wurden (SEIBT 1933). Die zentrale Küstenebene war in den 80er und 90er Jahren des 19. Jhs. auch deshalb bevorzugtes Siedlungsgebiet der jüdischen Kolonisten, weil man hier nicht nur Land kaufen, sondern sich auch in unmittelbarer Nachbarschaft des Ankunfthafens Jaffa niederlassen konnte. Zudem suchten die jüdischen Siedler in der schwierigen Gründungsphase Hilfe bei den in der Küstenebene bereits seit 1869 Kolonien unterhaltenden deutschen Templern (CARMEL 1973; vgl. Abb. 1).

Die genannten Gründe veranlaßten auch die ersten Siedler von Rishon le Zion – eine aus 10 Personen bestehende russische Kolonisationsgruppe der Bilu, die ihr Studium vorzeitig abgebrochen hatte –, 12 km südöstlich von Jaffa 334 ha Land zu erwerben (ORNI 1970). Unmittelbar östlich der Küstendünen, ca. 8 km östlich des Mittelmeeres, errichteten die Kolonisten in einem leicht welligen, 50 bis 80 m hohen Gelände an der alten Karawanenstraße von Jaffa nach Gaza in Nachbarschaft der parallel verlaufenden elektrischen Telegraphenleitung eine landwirtschaftliche Kolonie. Das nähere Umland von Rishon le Zion war zu Beginn der 80er Jahre des 19. Jhs. weitgehend unbewohnt, landwirtschaftlich nicht genutzt und nur über schlecht ausgebaute Verkehrswege erreichbar. Die nächsten (arabischen) Siedlungen Lod und Ramla befanden sich 8 bzw. 7 km östlich der neuen jüdischen Kolonie.

Da die jüdischen Kolonisten in Rishon le Zion anfangs noch keine eigene Vorstellung von der Form ihrer zu errichtenden Siedlung besaßen, griffen sie auf europäische Siedlungsmuster zurück. Als Grundriß wählten sie ein rechtwinkliges Straßennetz, wobei sich in Nachbarschaft der zentralen Straßenkreuzung allmählich das Siedlungszentrum entwickelte. Die mit Bäumen bepflanzten Straßenränder, die lockerständige Bauweise der ein- bis zweigeschossigen Steinhäuser europäischer Provenienz und die zu jedem Haus gehörenden Vorgärten erinnern mehr an den europäischen Typ der Gartenstadt denn an landwirtschaftliche Siedlungen (vgl. Bild 1). Im Gegensatz zu den sich später entwickelnden ländlichen

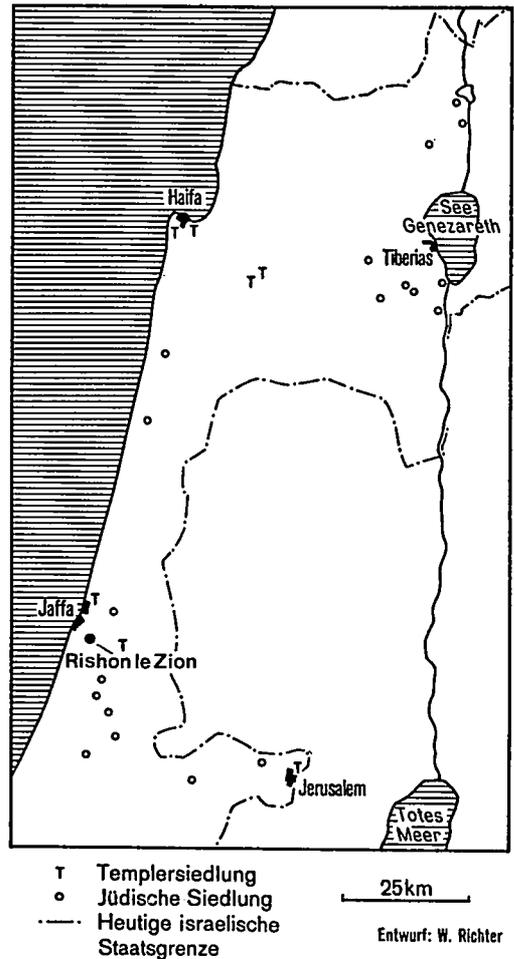


Abb. 1: Ländliche Siedlungen der Templern und Juden in Palästina zu Ende des 19. Jhs.

Siedlungstypen (u. a. Kibbutz, Moshav) entsprach die soziale Gliederung der Bevölkerung in Rishon le Zion und den anderen Moshavot überwiegend europäischem Vorbild. Ferner bestand bei diesem Siedlungstyp nur ein geringes Maß an gemeinsamer Kooperation. Jeder Kolonist war Besitzer des Landes, das er eigenverantwortlich bewirtschaftete.

Trotz der relativ raschen Bevölkerungszunahme – im Jahre 1883 zählte Rishon le Zion bereits 100 Einwohner (ORNI 1970) – war die Gründungsphase der Agrarkolonie mit erheblichen Schwierigkeiten belastet. Zum einen handelte es sich bei den ersten Siedlern meist um Städter, die keine handwerklichen Berufe ausgeübt hatten und da-

her weder Erfahrungen im Hausbau noch in landwirtschaftlichen Tätigkeiten aufwiesen. Zum anderen besaßen sie keine Sprach- und Landeskenntnisse und verfügten in der Regel auch nicht über ausreichende finanzielle Mittel, einen landwirtschaftlichen Betrieb aufzubauen. Ferner wurden sie durch zahlreiche Krankheiten, u. a. Malaria, sowie feindliche Nachbarn und Schikanen der türkischen Behörden in ihrem Kolonisationswerk behindert.

Auch die reliefabhängigen Bodenarten (wasserdurchlässige Rotsande auf den Hügeln; zur Versumpfung und Staunässe neigende Pseudogleye in den tiefergelegenen Partien) erwiesen sich für den im Gründungsjahr betriebenen Getreideanbau als wenig günstig (KARMON 1983). Letztendlich behinderte der gravierende Wassermangel in den Sommermonaten (keine ganzjährig schüttenden Quellen, sehr tief gelegener Grundwasserhorizont) die wirtschaftliche Entwicklung von Rishon le Zion erheblich. Die Kolonisten standen daher ein Jahr nach der Gründung vor der Alternative, den Ansiedlungsversuch aufzugeben oder sich nach einer wirkungsvollen finanziellen und technischen Hilfe umzusehen.

2. Die Rothschild-Ära

In dieser katastrophalen, wenn nicht aussichtslosen Situation nahm sich der in Frankreich lebende Baron Edmond de ROTHSCHILD der Siedlung Rishon le Zion an. Ähnlich wie bei den in den folgenden Jahren gegründeten Agrarkolonien gewährte er Rishon le Zion nicht nur finanzielle Unterstützung, sondern er schickte geschulte Verwaltungsbeamte nach Palästina, um ein Sanierungskonzept für die bedrängte Siedlung zu erstellen. Als erste Hilfsmaßnahme ließ er einen Tiefbrunnen graben, mit dessen Hilfe die Wasserversorgung von Rishon le Zion auch in den trockenen Sommermonaten gewährleistet wurde. Ferner ersetzte er den bisherigen Getreideanbau durch Weinkulturen und später auch durch Agrumen und andere Obstarten, da nicht nur die Böden für diese Kulturen besser geeignet, sondern auch gute Absatzchancen für diese Agrarprodukte zu erwarten waren. Des weiteren errichtete er in Rishon le Zion große Weinkellereien (1887) – heute die

bedeutendsten in Israel (vgl. Bild 3) – und baute auch die Siedlung weiter aus. Auf der Grundlage einer patriarchalisch geführten strengen Verwaltung, die den Siedlern von Rishon le Zion wenig eigenen Entscheidungsspielraum ließ, ja sie sogar teilweise nur noch zu Befehlsempfängern degradierte, gelang es in wenigen Jahren, die Agrarkolonie zu sanieren (BEIN 1952). Zeichen eines beginnenden Wohlstandes dieser ersten Gründerjahre waren die Errichtung einer Dorfschule (1886), der ersten in Palästina, in der hebräisch als Unterrichtssprache eingeführt wurde, und einer Synagoge (1885) im östlichen Teil der späteren Rothschildstraße. Letztere mußte jedoch als Lagerhaus getarnt werden, da die türkischen Behörden die jüdischen Siedler nach wie vor schikanierten und u. a. den Bau von Synagogen verboten hatten.

Nach vorübergehenden wirtschaftlichen Rückschlägen, die durch Rebkrankheiten und Absatzprobleme hervorgerufen waren, ging es mit Rishon le Zion Ende der 80er Jahre weiter aufwärts. Im Jahre 1898 lebten in der Agrarkolonie bereits 531 Personen. Die landwirtschaftliche Nutzfläche umfaßte 680 ha, die größtenteils mit Wein, Orangen und anderen Obstarten bestellt waren (NAWRATZKI 1919). Da jedoch durch die diktatorischen und häufig auch unsachgemäßen Anordnungen der Rothschild'schen Verwaltungsbeamten die Siedler immer unselbständiger, antriebsschwächer und auch unzufriedener wurden, übergab Rothschild im Jahre 1899 die Verwaltung von Rishon le Zion und der anderen Agrarkolonien an die im Jahre 1891 gegründete Jewish Colonization Association.

3. Die Entwicklung bis zum Ende des Britischen Mandats 1900–1948

Diese Kolonisationsgesellschaft verbesserte den schwerfälligen, den Siedler entmündigenden Rothschild'schen Verwaltungsapparat. Die Bewohner von Rishon le Zion wurden jetzt zur Selbsthilfe ermuntert und die verschiedenen von Rothschild geschaffenen Einrichtungen, u. a. die Weinkellereien, in Verantwortung weitergeführt. Ferner erfolgte eine Abkehr von der risikoreichen, weitgehenden Weinmonokultur zugunsten einer die Agrarkolonie auf eine solidere

wirtschaftliche Grundlage stellende Gemischtwirtschaft. Die Siedler begannen jetzt, den Anbau von Mandeln, Oliven, Äpfeln, Pfirsichen, Kirschen, Pflaumen und insbesondere von Agrumen auf Kosten der Rebflächen auszuweiten und auch den Gemüseanbau einzuführen. Der ehemals vorherrschende Getreide- und Futteranbau beschränkte sich nur noch auf geeignete edaphische Standorte östlich von Rishon le Zion.

Sichtbarer Ausdruck des stetigen Aufschwungs der Siedlung in der ersten Hälfte des 20. Jhs. waren u. a. die sich durch Schenkung und Kauf rasch ausdehnenden Ländereien. Vor Beginn des Ersten Weltkriegs gehörten zu Rishon le Zion bereits 1020 ha Land, von denen die Hälfte von Reben, ein Viertel von Mandeln und anderen Fruchtbäumen und der Rest von Getreide und Futterpflanzen eingenommen wurden (PRESS 1912). Nach PRESS (S. 171) hatte sich Rishon le Zion knapp 30 Jahre nach der Gründung zur ‚Perle der Kolonien von Judäa‘ entwickelt: „Die Kolonie macht mit ihren gepflasterten Straßen und Baumalleen sowie den mit Blumen und Baumgärten versehenen Landhäusern einen vorzüglichen Eindruck und besitzt sämtliche zu einem geordneten Gemeinwesen gehörenden Einrichtungen“.

So bestand schon vor dem Ersten Weltkrieg ein regelmäßiger Busverkehr nach Jaffa. Ferner existierten Niederlassungen der österreichischen und deutschen Post in Rishon le Zion. Auch der Landbesitz erhöhte sich beachtlich. Im Jahre 1914 besaß die Agrarkolonie bereits 1100 ha Land. In diesem Jahr übereignete die türkische Regierung der Siedlung aufgrund ihrer Kolonisationsverdienste zudem 2000 ha Dünengelände. Wenn auch Versuche, diese Fläche mit Rizinus und Eukalyptus aufzuforsten, ebenso fehlschlagen wie eine wirtschaftlich rentable Nutzung mit Citrus- und anderen Obstkulturen, so sollte sich das Dünengelände nach der Staatsgründung als Landreserve für den Wohnungsbau und Industrieanlagen doch als äußerst wertvoll erweisen. 1932 verfügte die Siedlung neben dieser Dünenezone über 1700 ha Land (ORNI 1970), das einen 500–2000 m breiten Streifen um die Agrarkolonie bildete und überwiegend

von Citrus, Wein und anderen Obstsorten bestanden war.

Parallel mit der Ausdehnung der landwirtschaftlichen Nutzfläche bzw. der Entwicklung der Landwirtschaft verzeichnete Rishon le Zion bis zur israelischen Staatsgründung auch einen beachtlichen Bevölkerungszuwachs, verbunden mit einer Verdichtung und Ausweitung des Baubestandes. Lebten im Jahre 1907 ca. 900 Personen in der Agrarkolonie, so erhöhte sich die Bevölkerungszahl bis zum Jahre 1913 auf 1400 Personen, nicht zuletzt durch die Ansiedlung von Arbeitern aus dem Jemen und aus Osteuropa, die in einem nördlich der Kernsiedlung errichteten Wohngebiet (Nahalat Yehuda) untergebracht wurden. Im Jahre 1917 lebten bereits 2134 Personen in Rishon le Zion, und bis zum Jahre 1941 erhöhte sich die Bevölkerungszahl u. a. durch den Zuzug von Kolonisten, zum Teil aus dem Deutschen Reich, auf 7000 Personen (ORNI 1970). Die im Jahr der israelischen Staatsgründung durchgeführte Volkszählung (8. 11. 1948) erfaßte in Rishon le Zion 10400 Personen (Statistical Abstract of Israel 1985, Jerusalem 1986; vgl. Abb. 5).

Die vor allem seit den 20er Jahren zunehmende Ausdehnung der Siedlung erfolgte zunächst im wesentlichen parallel einer die Hauptstraße Tel Aviv-Gaza bildende, in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Entwicklungsachse (vgl. Abb. 5 und Bild 2), so daß Rishon le Zion in den frühen 40er Jahren schon eine Längserstreckung von nahezu 3 km aufwies.

Positiv auf die Entwicklung der Siedlung wirkte sich auch die Nähe der Großstadt Tel Aviv/Jaffa aus. Rishon le Zion konnte infolge der erheblichen Bodenreserven und ausreichenden Grundwasservorräte nicht nur einen beachtlichen Beitrag zur Versorgung der Stadtbevölkerung mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen leisten, sondern die nahe Großstadt stellte auch einen bedeutenden Markt für Industrie- und Konsumgüter dar, die zum Teil in Rishon le Zion produziert wurden.

So entstanden in der Siedlung in Ergänzung zur noch dominierenden Landwirtschaft rasch auch ein gewerblich industrieller Sektor auf der Basis der Ziegelherstellung,

der Metall- und Holzverarbeitung sowie der Getränkeindustrie.

4. Die Entwicklung seit der Gründung des Staates Israel 1948–1986

4.1 Einordnung in das israelische Städtesystem

Durch die mit der Gründung Israels im Jahre 1948 gewonnene Staatlichkeit und der damit einhergehenden Masseneinwanderung sah sich der junge Staat genötigt, die Siedlungstätigkeit sowohl den sozio-ökonomischen Wandlungen von der Agrar- zur Industriegesellschaft als auch den Veränderungen im demographischen Bereich anzupassen (allein von 1948–1951 verdoppelte sich die jüdische Bevölkerung in Israel von 700 000 auf über 1,4 Millionen Personen; nach: Statistical Abstract of Israel 1985, Jerusalem 1986).

Die von Theodor HERZL im letzten Jahrzehnt des 19. Jhs. entwickelte zionistische Idee, alle nach Palästina einwandernden Juden in landwirtschaftlich ausgerichteten Siedlungen unterzubringen (RICHTER 1979), ließ sich nicht weiter verwirklichen. Der bereits in den 20er und 30er Jahren vornehmlich in der zentralen Küstenebene, d. h. im Ballungsraum Tel Aviv/Jaffa beginnende Urbanisierungsprozeß (vgl. Abb. 2) setzte sich nach der Staatsgründung verstärkt fort, so daß die israelische Regierung die weitere städtische Ansiedlung durch vorausschauende Planung kanalisieren mußte. Als erstes bot sich die Ansiedlung der Einwanderer in den bereits bestehenden Großstädten Haifa, Tel Aviv und Jerusalem sowie in anderen arabischen und jüdischen Städten an (u. a. Ramla, Lod, Akko, Tiberias, Nazareth).

Um aber einer weiteren Bevölkerungsverdichtung bzw. Städteballung, vor allem in der Küstenebene, mit allen ihren sozioökonomischen und strategischen Nachteilen entgegenzuwirken, entschloß man sich in einem 2. Schritt, durch die Gründung von 30 gleichmäßig im ganzen Land zu errichtenden Städten unerwünschte Bevölkerungskonzentrationen für weitere, urbanem Leben verhaftete Einwanderergruppen zu schaffen (SPIEGEL 1966; RICHTER 1981).

Die dritte Möglichkeit, Einwanderer in ländlichen Siedlungen unterzubringen, be-

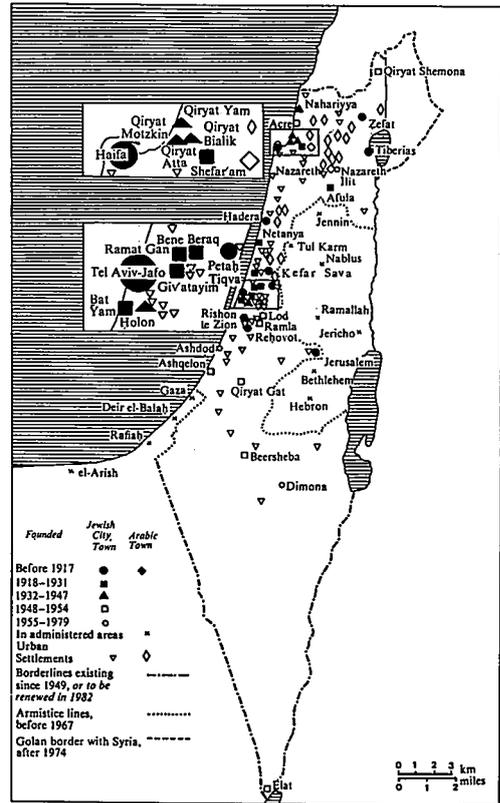
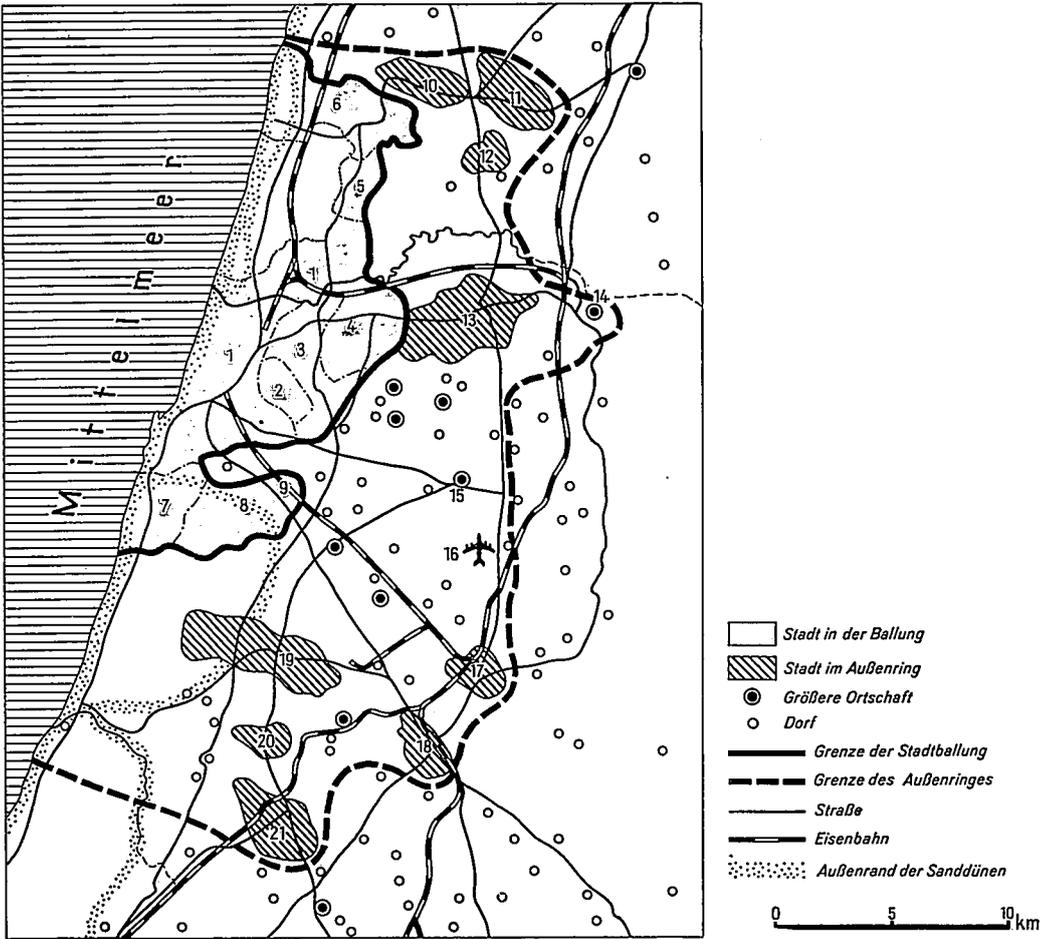


Abb. 2: Städtische Siedlungen in Israel um 1980 (Quelle: ORNI/EFRAT 1980)

schränkte sich in nennenswertem Umfang nur auf die vor allem in der Küstenebene gelegenen, bereits Verstädterungsansätze zeigenden Moshavot. Das Ansiedeln von städtisch geprägten Einwanderergruppen, die auch typische städtische Berufe ausüben wollten, in anderen ländlichen Siedlungstypen, insbesondere in den Kibbutzim, war in den 50er Jahren ideologisch nicht durchsetzbar und auch wirtschaftlich wenig sinnvoll.

Von einer Verstädterung ehemaliger Agrarkolonien wurden die in der Nachbarschaft Tel Avivs gelegenen Moshavot, u. a. Petah Tiqva und Rishon le Zion, besonders erfaßt (vgl. Abb. 3). Bereits am 13. 8. 1950 erhielt Rishon Le Zion Stadtrecht verliehen und hatte damit die Entwicklung zur Kleinstadt vollzogen, in der immer mehr nicht-agrarer Lebens- und Wirtschaftsformen die formale und funktionale Struktur der ehemaligen Agrarkolonie veränderten.



1 Tel Aviv-Jaffa; 2 Giv'atayim; 3 Ramat Gan; 4 Bene Beraq; 5 Ramat Ha-Sharon; 6 Herzliyya; 7 Bat Yam; 8 Holon; 9 Azor; 10 Ra'anana; 11 Kefar Sava; 12 Hod Ha-Sharon; 13 Petah Tiqwa; 14 Rosh Ha-Ayin; 15 Yehud; 16 Flughafen Lod; 17 Lod; 18 Ramla; 19 Rishon le Zion; 20 Nes Ziona; 21 Rehovot

Abb. 3: Die Konurbation von Tel Aviv und ihr Außenring
(Quelle: RICHTER in Geogr. Rundschau 5, 1970)

4.2 Die Verkehrslage

Beschleunigt wurde dieser Urbanisierungsprozeß bzw. das damit verbundene Wachstum von Rishon le Zion durch die sich seit den 50er Jahren weiter verbessernde verkehrsgeographische Lage (Abb. 4). Die Stadt liegt nicht nur im Kernraum des Staates Israel am Südrand des Ballungszentrums von Tel Aviv bzw. im Städtedreieck Rehovot-Ramla-Lod, sondern ist auch durch ein ständig weiter ausgebautes Fernstraßennetz mit dem Norden (Haifa), Süden (Beerscheba) und Osten (Jerusalem) des Landes verbunden. Hinzu kommen auch eine

günstige Verkehrsanbindung an die Häfen Jaffa und Ashdod, der Eisenbahnanschluß und die Nachbarschaft zum internationalen Flughafen ‚Ben Gurion‘ (vgl. Abb. 3).

Diese Verkehrsgünstigkeit war und ist für viele Israelis eines der Hauptmotive, nach Rishon le Zion überzusiedeln, und zwar vor allem für diejenigen Bevölkerungsgruppen, die in den großen Städten Israels arbeiten, aber u. a. aus finanziellen Gründen in Rishon le Zion ihren Wohnsitz nehmen.

4.3 Die Bevölkerung

Auswirkung dieser Verkehrsgünstigkeit von

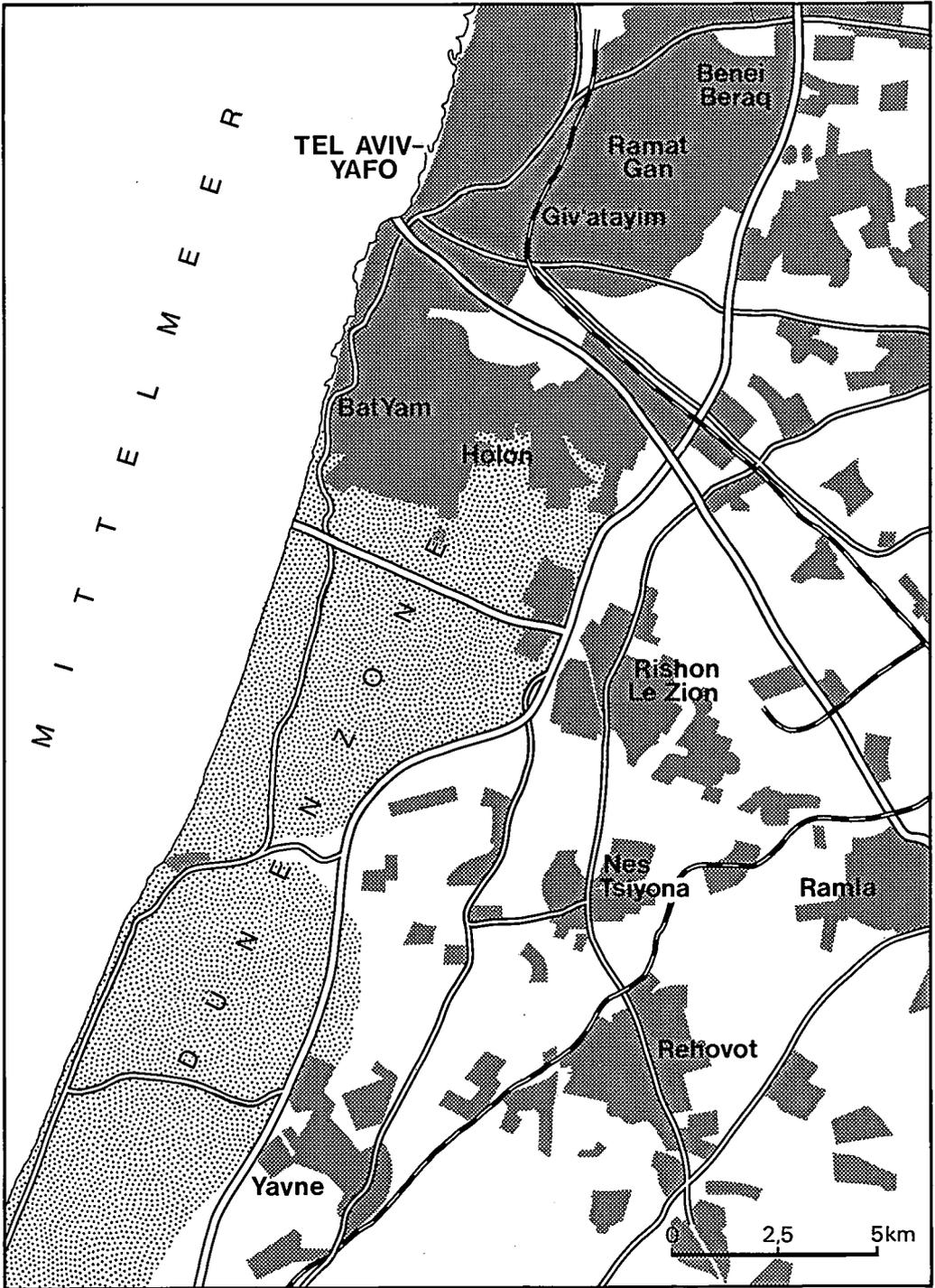


Abb. 4: Rishon le Zion: Verkehrsgeographische Lage

Rishon le Zion ist ein bis heute anhaltendes beachtliches Bevölkerungswachstum bzw. eine jährliche Bevölkerungszuwachsrates, die zu den höchsten in Israel gehört. Nach einer Verdoppelung der Bevölkerung in den Jahren der Masseneinwanderung (1948–1951) von 10400 auf 20000 Personen (vgl. Abb. 5) folgte, abgesehen von den Jahren 1952–1960, in denen die Bevölkerungszahlen infolge wirtschaftlicher Stabilitätsprobleme weitgehend stagnierten, seit den 60er Jahren ein kontinuierlicher Bevölkerungsanstieg.

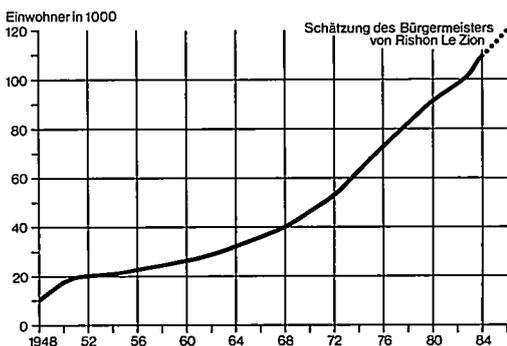


Abb. 5: Rishon le Zion: Bevölkerungsentwicklung 1948–1986
(Quelle: Stat. Abstracts of Israel, 1948–85)

Im Jahre 1968 konzentrierten sich in Rishon le Zion bereits 40000 und 15 Jahre später (1983) 102000 Personen. Bis zum Jahre 1984 erhöhte sich die Zahl auf 109000. Bei einer geschätzten jährlichen Zuwachsrates von ca. 6 Prozent dürfte die Bevölkerung nach Aussagen der Stadtverwaltung Ende des Jahres 1986 auf ca. 120000 Personen angewachsen sein. Das Zahlenverhältnis zwischen männlicher und weiblicher Bevölkerung bleibt in der Stadt seit der Staatsgründung weitgehend ausgeglichen: Im Jahre 1961 lebten in Rishon le Zion 13973 männliche und 13914 weibliche Personen. Auf 1004 Männer entfielen jeweils 1000 Frauen. Auch im Jahre 1983 blieb dieses Verhältnis weitgehend bestehen, wenngleich sich zu diesem Zeitpunkt ein geringfügiger Frauenüberschuss eingestellt hatte (50624 Männer; 51558 Frauen).

Der Altersaufbau der Bevölkerung entwickelte sich ähnlich wie in den meisten jungen israelischen Städten nach der Staatsgründung relativ günstig, da das tra-

ditionelle generative Verhalten der in den frühen 50er Jahren verstärkt aus Afrika und Asien nach Israel übersiedelnden jüdischen Einwanderer eine hohe Geburtenrate begünstigte.

Im Jahre 1961 waren 35,6 Prozent der Bevölkerung unter 15 Jahre alt; 1983 gehörten 34,5 Prozent der Bevölkerung (= 35309 Personen) zu dieser Altersgruppe (Abb. 6). In der Altersgruppe der 15–44jährigen lag der Anteil im Jahre 1961 bei 39 Prozent und 1983 sogar bei 45 Prozent, nicht zuletzt eine Folge der bis 1961 nach Rishon le Zion mit ihren Eltern eingewanderten zahlreichen Kinder und Jugendlichen, die in den folgenden Jahrzehnten eigene Familien gründeten. So belief sich im Jahre 1983 die Zahl der bis 4 Jahre alten Einwohner auf 12041, die der 5–9jährigen auf 13237 Personen. Die Altersgruppe der 45–64jährigen erreichte nur 13,2 Prozent (= 13544 Personen) und die der über 65jährigen sogar nur 7,2 Prozent (= 7186 Personen).

Insgesamt gehört Rishon le Zion heute zu den Städten mit einem sehr niedrigen Durchschnittsalter der Bevölkerung. Diese sehr junge und rasch wachsende Bevölkerung stellt die Verwaltung der Stadt ständig vor das Problem, für die auf den Arbeitsmarkt drängende junge Generation neue Arbeitsplätze zu schaffen oder eine verstärkte Abwanderung gerade der aktivsten Bevölkerungsgruppe in Kauf zu nehmen.

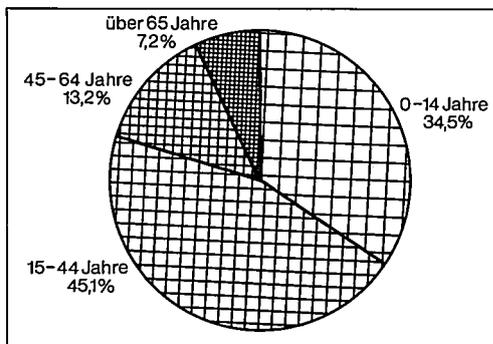


Abb. 6: Rishon le Zion: Bevölkerung nach Altersgruppen 1983 (Quelle: Stadtverw.)

Problematisch wirkte sich in diesem Zusammenhang auch der ständig steigende Anteil der aus Afrika und Asien stammenden Einwanderer mit ihrem traditionellen, d. h. eine hohe Kinderzahl aufwei-

Tabelle 1

Herkunft der Bevölkerung von Rishon le Zion 1961

Herkunft	Einwanderer		gesamt
	bis 1947	1948-61	
Asien	754	3.636	4.390
Jemen/Aden	525	1.489	2.014
Irak	35	950	985
Türkei/Iran	194	1.197	1.391
Afrika	101	1.858	1.959
Ägypten/Libyen	86	684	770
Marokko/Algerien/Tunesien	15	1.174	1.189
Europa	3.191	5.555	8.746
UdSSR/Finnland	2.097	2.423	4.520
Deutschland/Österreich	464	191	655
ČSSR/Ungarn	200	408	608
Rumänien	363	2.294	2.657
Bulgarien/Griechenland	67	239	306
Andere Länder	390	1.098	1.488
Insgesamt	4.436	12.147	16.583
In Israel geboren			11.317
Rishon Le Zion 1961			27.900

Quelle: Central Bureau of Statistics

a) The Settlements of Israel Part III, Jerusalem 1963, b) Population and Housing Census 1961, Jerusalem 1963

senden, generativen Verhalten aus. So erhöhte sich in den Jahren 1961-1983 der Anteil der aus diesen Kontinenten nach Rishon le Zion einwandernden Juden von 22,7 auf 38,6 Prozent der Gesamtbevölkerung (vgl. Tab. 1 und 2). Gleichzeitig verringerte sich der Anteil der in Israel geborenen Bevölkerung von ca. 40 auf 20 Prozent.

Das Spektrum der Herkunftsländer innerhalb der verschiedenen Auswanderungskontinente veränderte sich gegenüber 1961 ebenfalls erheblich. Während bis zu diesem Zeitpunkt die aus Asien übersiedelnden Juden vornehmlich aus dem Jemen, der Türkei und dem Iran stammten, wanderten in den folgenden 25 Jahren auch beachtliche Kontingente aus Irak, Indien, Pakistan, Syrien und Libanon nach Rishon le Zion ein. Aus Nordafrika übersiedelnde Juden stammten verstärkt aus Marokko, Tanger und dem Sudan. Von den aus Europa einwandernden Juden blieb der Zustrom aus der Sowjetunion und Rumänien auch nach 1961 beachtlich. Erstmals wurde in diesen Jahren polnischen Juden die Ausreise nach Israel erlaubt, von denen sich 10383 Personen in Rishon le Zion ansiedelten.

Tabelle 2

Herkunft der zugewanderten Bevölkerung von Rishon le Zion 1983

Herkunft	Personen
Asien	23.810
Jemen/Südjemen	7.174
Irak	5.733
Iran	3.746
Türkei	4.134
Indien/Pakistan	1.609
Syrien/Libanon	1.414
Afrika	14.881
Ägypten/Sudan	2.317
Libyen	1.786
Algerien/Tunesien	2.046
Marokko/Tanger	8.732
Europa	37.960
UdSSR	8.753
Deutschland/Österreich	2.701
ČSSR/Ungarn	2.172
Rumänien	11.319
Bulgarien/Griechenland	2.632
Polen	10.383
Amerika	2.303
Nord	527
Süd	1.776
Gesamt	78.954

Quelle: Stadtverwaltung von Rishon le Zion

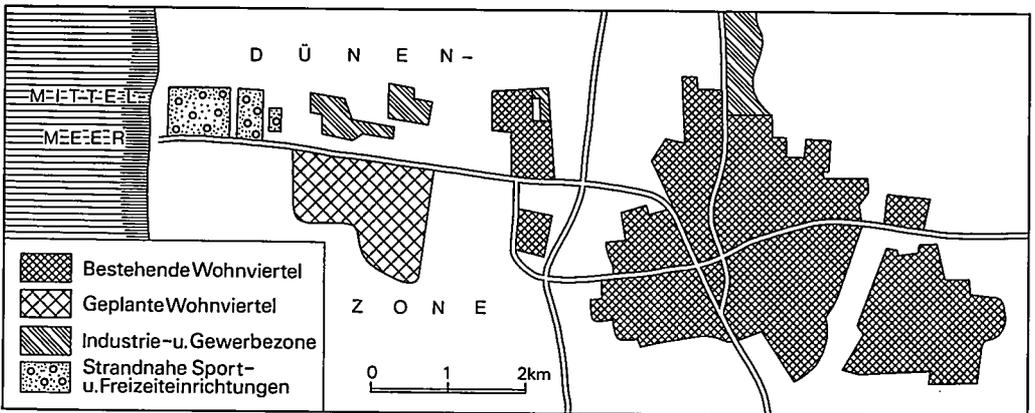
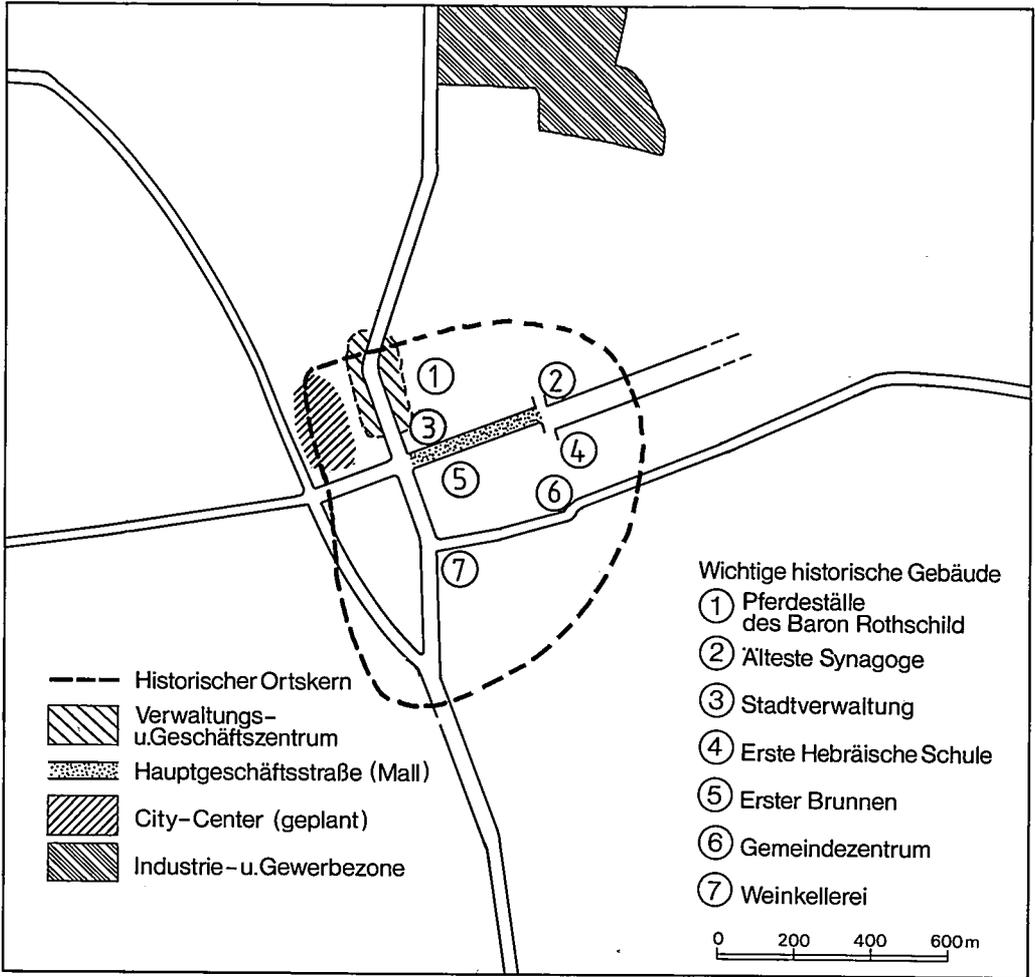


Abb. 7: Rishon le Zion: Auszug aus Innenstadtplan und funktionsräumliche Gliederung des Stadtgebietes 1983

4.4 Die Stadtstruktur

4.4.1 Die Stadtteile

Die durch verstärkte Einwanderung und hohe natürliche Zuwachsrate seit der Staatsgründung verursachte Bevölkerungsexplosion in Rishon le Zion führte auch zu erheblichen Veränderungen in der Form, Größe und Funktion der ehemaligen Agrarkolonie.

Ein Vergleich der Luftbilder des Jahres 1918 und der 1970er Jahre sowie des Stadtplans von 1983 (vgl. Bild 1 u. 2; Abb. 7) läßt nicht nur eine beachtliche Flächenausdehnung in N-S-Richtung und seit 1948 vor allem in W-O-Richtung erkennen, sondern zeigt auch eine Verdichtung des Baubestandes im Stadtzentrum; diese setzte zu Beginn der 60er Jahre ein. Bis zu diesem Zeitpunkt fand in Rishon le Zion, ähnlich wie in den anderen, sich zu Städten entwickelnden Moshavot eine Verdichtung des Baubestandes zunächst nur an der Peripherie statt, während im Siedlungskern die lockerständige Bauweise der ländlichen Siedlung erhalten blieb. Die hier lebenden ‚Alteingesessenen‘, d. h. die Nachfahren der Gründergeneration, im wesentlichen eine der Mittel- und Oberschicht zugehörnde, landbesitzende Gruppe mit bedeutenden Machtpositionen in Politik, Wirtschaft und Verwaltung, betrachteten die seit den dreißiger Jahren verstärkt in die Siedlung drängenden Einwanderer als Menschen zweiter Klasse, die man zwar als billige Arbeitskräfte in den Citrusplantagen dringend benötigte, sie aber möglichst nicht in der eigenen Nachbarschaft ansiedeln wollte. Die Altsiedler verkauften daher Bauland zur Errichtung neuer Arbeiterwohnviertel nahezu ausschließlich am Außenrand der Siedlung, insbesondere im Norden, Westen und Osten der Moshava.

Die Bebauungs- und Bevölkerungsdichten erreichten in diesen neuen Stadtvierteln in den 40er und 50er Jahren oft höhere Werte als im eigentlichen, lockerständig bebauten Ortskern. Erst seit den 60er Jahren setzte auch hier ein Verdichtungsprozeß ein, letztlich eine Folge zunehmend geringer werdenden Einflusses der Altsiedler und deren Erben auf die Entscheidungen der Stadtplaner (GREICZER 1978).

Das mit 4400 ha eine der größten Gemarkungen aller Klein- und Mittelstädte aufweisende Rishon le Zion, das durch Nord-Süd verlaufende Überlandstraßen gegliedert ist, läßt sich von West nach Ost in vier Stadtbezirke unterteilen (vgl. Abb. 7):

1. Die westlich der Schnellstraße Tel Aviv-Ashdod gelegene, noch weitgehend unbebaute Dünenzone mit Industriebetrieben im Norden, Freizeiteinrichtungen in Küstennähe und den jungen Stadtvierteln Ramat Eliyyahu und Qiryat Rishon. In diesen in den 50er Jahren errichteten Stadtvierteln konzentrierten sich im Jahre 1961 bereits 3400 Personen, die sich auf 819 Haushalte verteilten (4,1 Personen je Haushalt). Bis zum Jahre 1972 stieg hier die Bevölkerung auf 11200 Personen an, die in 3200 Haushalten lebten. Die Zahl der Personen je Haushalt konnte bis zu diesem Zeitpunkt durch lebhafte Bautätigkeit im Wohnungssektor von 4,1 auf 3,6 reduziert werden (Population in Conurbations, Quarters and Subquarters, Jerusalem 1972). Der Baubestand dieser Wohnviertel umfaßte 1972 bereits 10,6 Prozent der gesamten Bausubstanz von Rishon le Zion.

Über die Aufteilung der Bevölkerung nach Herkunftsländern und Altersgruppen liegen exakte Angaben nur aus dem Jahre 1961 vor, die aber in ihrem Aussagewert weitgehend auch heute Gültigkeit haben. Zu diesem Zeitpunkt waren über 60 Prozent der Bewohner von Ramat Eliyyahu und Qiryat Rishon (= 2430 Personen) außerhalb Israels geboren und zwar überwiegend in Nordafrika (579), in der Sowjetunion und Polen (573), in Rumänien (347) und im Jemen (241). Die beachtliche natürliche Zuwachsrate bzw. der Kinderreichtum der meist jungen Bevölkerung dieser Stadtteile zeigte sich an der großen Zahl der bis 15 Jahre alten Kinder und Jugendlichen (1351 Personen), die hier ca. 40 Prozent der Gesamtbevölkerung ausmachten (Settlement of Israel 1961, Part I and II, Jerusalem 1963).

2. Der zwischen dem östlichen Dünenrand und der Herzl-Straße gelegene westliche Teil der Kernsiedlung mit dem nördlich anschließenden ältesten Arbeiterwohnviertel Nahalat Yehuda zählte 1961 ca. 6300 Personen und 1200 Haushalte (5,3 Personen je Haushalt) und im Jahre 1972 ca. 18000 Per-

Rishon le Zion

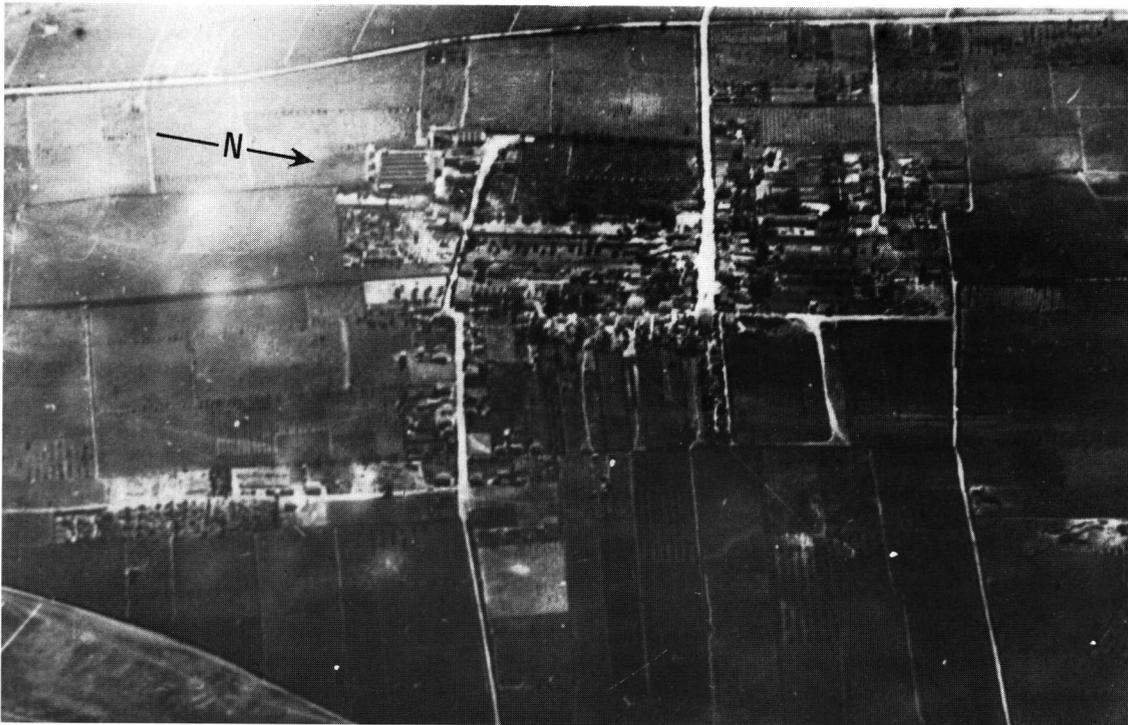


Bild 1: Luftbild 1918
(Copyright: Bayer. Hauptstaatsarchiv München)

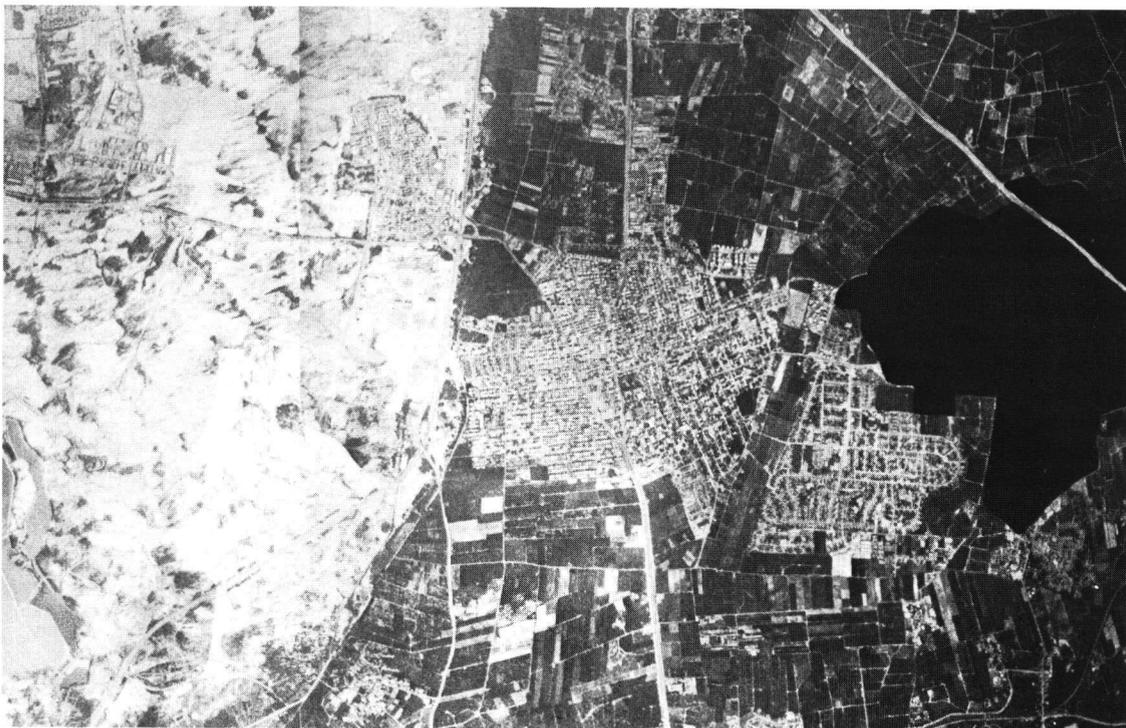


Bild 2: Luftbild um 1977
(Foto: Siedlungsarchiv. Links: Dünenzone mit Neubauvierteln und Industrieanlagen. Rechts: die von landwirtsch. Nutzflächen begrenzte Kernstadt mit den nördl. und östl. anschließenden Wohnvierteln Nahalat Yehuda u. Shikunei Ha Mizrah)

Rishon le Zion



Bild 3: Rathaus und Fußgängerzone in der Rothschildstraße



Bild 4: Hauptsynagoge (errichtet 1889)

sonen bzw. 5400 Haushalte (3,3 Personen je Haushalt).

In diesem die höchsten Einwohnerzahlen und die größte Bebauungsdichte aufweisenden Stadtviertel, in dem sich bereits im Jahre 1972 über 44 Prozent des Baubestandes der Gesamtstadt konzentrierten, liegt der Anteil der außerhalb Israels geborenen Juden mit über 50 Prozent etwas niedriger als in den Wohnvierteln der Dünenzone. Jedoch stammten die meisten Einwanderer dieses nach dem Stadtkern ältesten Viertels, abgesehen von der vorwiegend jemenitischen Bevölkerung des Arbeiterviertels Nahalat Yehuda, nicht aus dem orientalischen Kulturkreis, sondern in erster Linie aus Ost- und Südosteuropa, Deutschland und Österreich. So erklärt sich auch das gegenüber dem Orient abweichende generative Verhalten dieser Bevölkerungsgruppen mit einem deutlich geringeren Anteil der unter 15-Jährigen, die hier knapp über 30 Prozent der Gesamtbevölkerung ausmachen.

3. Der östlich der Herzl-Straße gelegene, den historischen Siedlungskern der ehemaligen Agrarkolonie einschließende, älteste Teil von Rishon le Zion, der bis vor wenigen Jahren in seiner Physiognomie eher einer durchgrünten Gartenstadt mit ländlichem Charakter als einem Stadtkern einer über 100 000 Einwohner zählenden Mittelstadt entsprach, weist bis heute eine lockerständigere Bebauung auf als der westliche Teil der Kernstadt. Der Gebäudebestand umfaßte im Jahre 1972 nur 33,5 Prozent der gesamten städtischen Bausubstanz. Bis heute hat sich dieser Prozentsatz trotz des kontinuierlichen Ausbaus des Geschäfts- und Verwaltungszentrums und der Errichtung neuer Wohnviertel nur unwesentlich erhöht, da die noch immer einflußreichen Altsiedler den ländlichen Charakter des historischen Siedlungskerns so lange wie möglich erhalten wollen.

Die absoluten Bevölkerungszahlen und die Bevölkerungsdichte liegen deutlich niedriger als in der Weststadt. So lebten im Jahre 1961 nur 8700, im Jahre 1972 13700 Personen im Kernraum der Stadt, die sich auf 4200 Haushalte verteilten, 1961 waren es 2500 Haushalte. Die Haushaltsgröße verringerte sich infolge des zunehmenden Wohnungsangebots und der hier niedrigeren na-

türlichen Zuwachsrate sogar von 3,4 auf 3,3 Personen (Population in Conurbations, Quarters and Subquarters, Jerusalem 1972). Der Anteil der unter 15-Jährigen erreicht mit ca. 20 Prozent den niedrigsten Prozentsatz aller Stadtteile, während der Anteil der über 40-Jährigen die höchsten Werte einnimmt.

Dieses demographische Phänomen erklärt sich einmal durch die hohen Miet- und Baulandpreise, die in der Regel nur von den besser verdienenden, meist älteren Bevölkerungsgruppen aufgebracht werden können. Die erheblich am Bevölkerungsanstieg beteiligten jüngeren Familien sind hingegen auf preiswertere Wohnlagen am Stadtrand angewiesen. Auch die gegenüber den orientalischen Einwanderungsgruppen hier deutlich niedrigere Kinderzahl der meist aus der Sowjetunion, Polen und Rumänien eingewanderten Juden wirkt sich hemmend auf den Bevölkerungsanstieg aus.

4. Der östlichste Stadtteil von Rishon le Zion – Shikunei Ha Mizrah – inmitten landwirtschaftlicher Nutzflächen, meist Agrumenkulturen, 2 km vom Stadtzentrum in den 50er Jahren errichtet, wies aufgrund der unzureichenden Verkehrsanbindung zur Innenstadt und der großen Überlandstraßen sowie der mangelhaften Wohnqualität zwischen 1961 und 1972 ein negatives Bevölkerungssaldo auf. In dieser Zeitspanne reduzierte sich die Bevölkerung von 2100 auf 1900 (Population in Conurbations, Quarters and Subquarters, Jerusalem 1972). Die überwiegend aus orientalischen Ländern eingewanderte Bevölkerung (Jemeniten, Türken, Iraner, Iraker) mit traditionell hoher Geburtenrate blieb häufig nur einige Jahre in diesem wenig attraktiven Wohnviertel und übersiedelte in nördliche oder westliche Stadtviertel bzw. kehrte Rishon le Zion gänzlich den Rücken.

Erst mit der Verbesserung der Infrastruktur und der Errichtung komfortablerer Wohnhäuser konnte die Abwanderung in den späten 70er Jahren gestoppt und bis heute sogar ein leichter Bevölkerungsanstieg verzeichnet werden. Ein weiterer flächenmäßiger Ausbau von Shikunei Ha Mizrah ist nach den Vorstellungen der Stadtverwaltung zumindest für die nahe Zukunft nicht vorgesehen, da er nur auf Kosten der von

Baumkulturen und Feldfrüchten bestanden fruchtbaren Landnutzungsflächen erfolgen könnte. Daher soll die in diesem Ballungsraum ohnehin von Landverlusten bedrohte Landwirtschaft in ihrer Fläche nicht noch weiter eingeschränkt werden.

4.4.2 Das Geschäfts- und Verwaltungszentrum

Das im historischen Siedlungskern der alten Moshava zwischen der Herzl-Straße im Westen und der Hagdud Haivri-Straße im Osten gelegene Geschäfts- und Verwaltungszentrum zeigt sowohl in der Physiognomie als auch im Warenangebot, der Art der Kulturveranstaltungen sowie der Qualität der Hotels und Restaurants kleinstädtischen Charakter und läßt noch Züge der landwirtschaftlichen Siedlungskolonie erkennen.

Erste Ansätze einer Citybildung bzw. eines Central Business District finden sich lediglich im östlichen Teil der Rothschild-Straße, die, in Nachbarschaft der meisten historischen Sehenswürdigkeiten gelegen (Synagoge, Weinkellerei, Rathaus; vgl. Abb. 7), heute die Hauptgeschäftsstraße von Rishon Le Zion bildet. Durch die hier erfolgte Anlage von Straßencafés, die Aufstellung repräsentativer Straßenlampen und die Begrünung der weitgehend verkehrsberuhigten Straße soll der Stadtkern nicht nur für Touristen, sondern auch für die verstärkt in die Innenstadt übersiedelnde jüngere Generation ein attraktives Kommunikationszentrum werden. Im Zuge der ‚Citysierung‘ beabsichtigt die Stadtverwaltung, am Westrand der ‚Mall‘ zwischen Jabotinsky- und Herzl-Straße auf einer Fläche von 17 ha ein repräsentatives City-Center zu errichten, in dem u.a. die Verwaltung, Kultureinrichtungen und Geschäfte des gehobenen Bedarfs ihren Platz finden sollen.

Durch diese und andere infrastrukturelle Maßnahmen (Wohnungsbau, Freizeiteinrichtungen) erhofft sich die Stadtverwaltung eine Belebung des Stadtkerns, insbesondere im wirtschaftlichen Bereich, damit die bislang die Güter des gehobenen Bedarfs weitgehend in Tel Aviv einkaufenden Bevölkerungsgruppen das verbesserte Warenangebot in Rishon le Zion nutzen und auch Zahl und Verweildauer der Touristen

durch ein attraktives Stadtzentrum beachtlich gesteigert werden.

4.4.3. Industrie und Gewerbe

Entscheidend für ein anhaltendes Wachstum bzw. einen kontinuierlich wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt ist jedoch vor allem die verstärkte Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben, die das Steueraufkommen der Stadt erhöhen und den ständig steigenden Bedarf an Arbeitsplätzen befriedigen sollen. Die günstige Standortsituation der Stadt für eine industrielle Entwicklung, insbesondere die Nähe zum Ballungsraum Tel Aviv, die ausgedehnten Landreserven in der Dünenzone sowie die gute Verkehrsanbindung an Straße, Schiene, Flug- und Seehafen ermutigte Investoren bereits vor der israelischen Staatsgründung, verstärkt aber seit den 50er Jahren, hier Industrie- und Gewerbebetriebe zu errichten.

Entstanden bis zum Jahre 1948 vornehmlich im Stadtkern bzw. an seiner Peripherie Industrie- und Gewerbebetriebe (Weinkellerei, Bierbrauerei, Kleineisenindustrie), so entwickelte sich seit den 50er Jahren ein ausgedehntes Industriegebiet nördlich der Stadt in Nachbarschaft des Arbeiterviertels Nahalat Yehuda mit in erster Linie pharmazeutischen und elektronischen Betrieben. Sei den 60er Jahren erfolgte die Ansiedlung weiterer Industriebetriebe nahezu ausschließlich im Dünengürtel zunächst östlich und westlich des Stadtteils Ramat Eliyahu, da hier im Gegensatz zu den anderen Randbereichen von Rishon le Zion ausreichende und geeignete Reserverflächen zur Verfügung stehen. Vorgesehen waren und sind hier bzw. im mittleren und südlichen Dünengebiet schadstoffarme Industrien, um den sich verstärkt entwickelnden Tourismus im Strandbereich nicht zu gefährden und bei den vorherrschenden Westwinden eine Luftverschmutzung der Stadt zu vermeiden. Gedacht ist in erster Linie an den Bau eines auf wissenschaftlicher Grundlage arbeitenden 10 ha großen umweltfreundlichen Industrieparks, der der Kern eines bedeutenden nationalen Technologiezentrums werden soll.

Insgesamt verfügte Rishon le Zion nach Aussagen der Stadtverwaltung im Jahre 1986 über mehr als 600 Gewerbe- und Indu-

strieetriebe – 1965 waren es erst 213 –, in denen neben pharmazeutischen Produkten und elektrischen bzw. elektronischen Geräten und Bauteilen u.a. Baustoffe, Möbel, Sportartikel, Textilien, Getränke und Genußmittel hergestellt werden. Die Zahl der in diesen Branchen Beschäftigten erhöhte sich von 2421 Personen im Jahre 1965 (Atlas of Industry and Crafts 1965, Jerusalem 1967) auf über 5000 Personen im Jahre 1986. Jedoch reicht das Angebot an Arbeitsplätzen in Industrie und produzierendem Gewerbe bei weitem nicht aus, allen Einwohnern in erwerbsfähigem Alter einen Arbeitsplatz zur Verfügung zu stellen. Da auch im öffentlichen Dienst, dem größten Einzelarbeitgeber mit über 1800 Beschäftigten, im Handel, in der Landwirtschaft und in den Fremdenverkehrseinrichtungen nur eine begrenzte Zahl von Arbeitsplätzen verfügbar ist, müssen derzeit 24 000 Einwohner der Stadt außerhalb arbeiten und zwar vornehmlich in Tel Aviv; davon haben 3000 einen Arbeitsplatz in der Flugzeugindustrie und weitere 3000 bei den israelischen Streitkräften gefunden.

4.4.4. Die Landwirtschaft

Die bis zur Staatsgründung den bedeutendsten Wirtschaftszweig der Moshava einnehmende Landwirtschaft spielt heute nur noch eine untergeordnete Rolle. Auch ihr öffentliches Image ging erheblich zurück, wird doch die Landwirtschaft in neueren Werbebroschüren der Stadt nicht mehr erwähnt. Allein das Wappen von Rishon le Zion enthält noch landwirtschaftliche Symbole, u. a. Wein und Citrus. Nur der Anbau von Citruskulturen, insbesondere nordöstlich und südwestlich der Siedlung, ist noch von wirtschaftlichem Interesse. Aufgrund der günstigen ökologischen Voraussetzungen (poröse, gut durchlüftete Böden, ausreichende Niederschläge – mit 600 mm/Jahr – und Grundwasservorkommen, hohe jährliche Durchschnittstemperaturen von 20 Grad) erreichen die Ernteerträge der überwiegend bewässerten Agrumenkulturen mit 32-35 Tonnen/ha Höchstwerte im gesamten Citrusgürtel der Küstenebene (REINHOLD 1975). Aus diesem Grund zählte Rishon le Zion noch in den 60er und 70er Jahren zu den Regionen des Citrusgürtels, in denen der Anteil der Agrumenkulturen 71,5-73,5

Prozent der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche erreichte. In der Region ‚Rishon le Zion‘, zu der außer der Gemarkung der Stadt noch die Gemarkungen der Siedlungen Be'er Ya'aqov und Nes Ziyvona gehören, umfaßte im Jahre 1971 die landwirtschaftliche Nutzfläche 3740 ha, von denen 2750 ha (= 73,5 Prozent) mit Citruskulturen, 390 ha mit Obstbäumen und Wein sowie 600 ha mit Feld- und Gemüsekulturen bestanden waren (Census of Agriculture 1971, Jerusalem 1972).

Die Viehwirtschaft (440 Milchkühe, 1.382 Millionen Hühner, davon 244 000 Legehennen) spielte hingegen in den frühen 70er Jahren nur noch eine sehr untergeordnete Rolle in der Region Rishon le Zion (Census of Agriculture 1971, Jerusalem 1972) und ist heute zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken. Die Zahl der in der Landwirtschaft Beschäftigten belief sich hier 1971 nur noch auf 1033 Personen, von denen knapp die Hälfte auf die Stadt Rishon le Zion entfielen. Auch heute liegt die Zahl der in der Landwirtschaft tätigen Einwohner Rishon le Zions in ähnlicher Größenordnung: Nur etwa 4 Prozent der Arbeitsbevölkerung der Stadt sind noch im primären Sektor beschäftigt.

4.4.5 Kultur – Freizeit – Tourismus

Den Bereichen Erziehung, Unterhaltung, Kultur, Sport und Erholung kommen infolge des sehr hohen Anteils der jungen Bevölkerung – 40 Prozent der Einwohner Rishon le Zions waren Ende 1986 Kinder und Jugendliche – eine von Jahr zu Jahr wachsende Bedeutung zu. Eine ständig steigende Zahl von Arbeitskräften im Öffentlichen Dienst wird daher vor allem in der Erziehung benötigt. Bereits heute müssen über 52 Prozent des jährlichen Gesamtetats der Stadt für die Bereitstellung der Personal- und Sachmittel der von 7000 Kindern besuchten 182 Kindergärten und der 29 Grundschulen, 8 Realschulen und 8 Gymnasien mit ca. 20 000 Schülern aufgewendet werden.

Auch das Angebot an Sport- und Erholungseinrichtungen ist in den letzten Jahren ständig erweitert worden. Im Anschluß an das 1982-1986 am südlichen Stadtrand fertiggestellte Schulzentrum sind auch im Strandbereich große Sportzentren errichtet

worden, die u.a. die Sportarten Schwimmen, Basketball, Fußball, Tennis, Gymnastik, Modellsegelflug, Surfen und Reiten anbieten.

In den letzten Jahren entstandene Jugendclubs, Freilufttheater, Kinos, Orchestergruppen, Bibliotheken und Tanzschulen ergänzen das reichhaltige Freizeitangebot. Um die Attraktivität der Stadt weiter zu erhöhen, hat die kommunale Verwaltung am Strand auf einer Fläche von nahezu 50 ha ein zusätzliches großes Freizeitzentrum mit Hotels, Restaurants, Unterhaltung, Wasserspielen und Geschäften geplant. Inmitten eines 130 ha großen benachbarten, noch auszubauenden Parks mit einem 10 ha großen künstlichen See sollen weitere Sportmöglichkeiten für Windsurfer, Segler und Wasserskiläufer geschaffen sowie Tennisplätze und Reitwege angelegt werden.

Die Stadt erhofft sich, durch diese Aktivitäten einer verstärkten Abwanderung der bereits außerhalb arbeitenden Bevölkerungsgruppen zu begegnen sowie die Wirtschaftskraft bzw. das Steueraufkommen zu erhöhen, da nicht nur die Einwohner der Siedlung, sondern auch die zahlreich erwarteten Touristen die Sehenswürdigkeiten der Kernstadt und das Freizeitangebot der Strandzone nutzen sollen.

4.5 Zukünftige Aufgaben und Probleme

Bei weiter steigender Bevölkerung in den nächsten Jahrzehnten sieht sich Rishon le Zion vor die Aufgabe gestellt, zusätzlichen Wohnraum bereitzustellen und auch die Zahl der Arbeitsplätze, insbesondere im industriellen Sektor, beachtlich zu erhöhen. Neuer Wohnraum soll in erster Linie in der Dünenzone geschaffen werden durch Ausbau der bestehenden Wohnviertel Ramat Eliyyahu und Qiryat Rishon sowie durch die Errichtung eines weiteren 200 ha umfassenden Wohnkomplexes südlich der west-östlich verlaufenden Strandstraße (vgl. Abb. 7).

Wirtschaftlich-industriell hofft Rishon le Zion auf Niederlassungen des Flughafens Ben Gurion, des Seehafens Ashdod, vor allem aber auf die Ansiedlung amerikanischer und europäischer Firmen im Dünengelände, die hier nicht nur ausgedehnte Industrieflächen vorfinden, sondern auch mit Steuererleichterungen ermutigt werden sollen, im

Stadtbereich Zweigbetriebe zu errichten.

Der weitere Ausbau des Dünengeländes mit Wohnvierteln, Freizeiteinrichtungen und Industrie wird jedoch durch zwei Interessenkonflikte mit der Großstadt Tel Aviv behindert. Einmal bestehen Überlegungen seitens der Tel Aviver Stadtverwaltung, den südöstlich ihrer Stadt gelegenen internationalen Großflughafen Ben Gurion wegen der mit steigendem Verkehrsaufkommen zunehmenden Lärmbelastigung in das noch weitgehend unerschlossene Dünengelände der Gemarkung Rishon le Zions zu verlegen. Zum anderen beabsichtigt Tel Aviv, die städtischen Abwasser verstärkt in die bereits bestehenden Kläranlagen und Rieselfelder des Dünengürtels zu leiten.

Beide Maßnahmen bzw. Bauvorhaben würden zu empfindlichen Flächenverlusten in dieser für Rishon le Zion wirtschaftlich so bedeutenden Dünenzone führen; zudem sind gesundheitliche und landwirtschaftliche Folgeschäden zu befürchten. Die Stadt wehrt sich daher gegen diese umweltfeindlichen und auch ihren wirtschaftlichen Interessen zuwiderlaufenden Pläne. Sie möchte eine eigenständige, zunehmend attraktive und wirtschaftlich aufblühende Kommune bleiben und nicht zu einer abhängigen Satelliten- bzw. Schlafstadt Tel Avivs absinken.

5. Zusammenfassung

Die im Jahre 1882 von 10 russischen Juden 12 km südöstlich von Jaffa errichtete Agrarkolonie entwickelte sich nach einer schwierigen Gründungsphase rasch zu einer blühenden landwirtschaftlichen Siedlung im zentralen Citrusgürtel der Küstenzone. Bereits 1917 konzentrierten sich in Rishon le Zion über 2000 Einwohner, die überwiegend in der Landwirtschaft, aber auch in der allmählich entstehenden Industrie (Bierbrauerei, Weinkellerei, Metall- und Holzverarbeitung) beschäftigt waren. Im Zuge der nach der israelischen Staatsgründung einsetzenden Masseneinwanderung stieg die Bevölkerung von 10 000 Personen im Jahre 1948 auf ca. 120 000 Personen im Jahre 1986 an. Dank ihrer günstigen verkehrsgeographischen Lage im Zentrum des Landes wandelte sich die Agrarkolonie zu einer überwiegend industriell geprägten Mittelstadt, deren Beschäftigte nur noch zu

einem geringen Anteil in der Landwirtschaft tätig sind.

Da die Stadt bislang jedoch nicht in der Lage ist, für die verstärkt auf den Arbeitsmarkt drängende, im Durchschnitt sehr junge Bevölkerung eine ausreichende Zahl von Arbeitsplätzen bereitzustellen, muß mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen außerhalb von Rishon le Zion, vornehmlich in Tel Aviv, arbeiten. Eine Lösung dieses Problems, das gerade zur Abwanderung des aktivsten Teils der Bevölkerung führt, erhofft sich Rishon le Zion durch die verstärkte Ansiedlung von Industrie und den Ausbau von Fremdenverkehrseinrichtungen im Westen des Stadtgebietes, insbesondere in der Dünenzone. Als flankierende Maßnahme ist die Errichtung attraktiver Wohnviertel in der Weststadt und die Sanierung der Neubauviertel im Norden und Osten der Kernstadt vorgesehen.

Summary

After a difficult period of foundation the agrarian colony, that had been founded by 10 Russian Jews 12 km south-east of Jaffa in 1882, very soon grew up to a prosperous rural settlement in the central citrus-belt of the coastal area. Already in 1917 about 2000 persons settled at Rishon le Zion; most of them were employed in the agricultural sector but also in the gradually rising industries (brewery, winery, metal- and wood-working). In the course of the mass immigration, that started shortly after the foundation of the State of Israel, the population increased from 10 000 persons in 1948 to about 120 000 persons in 1986. As a result of the convenient geographical location in the centre of the country the agrarian colony changed into a medium sized town of mainly industrial character; a development that was paralleled by a reduction of the number of employees in the agricultural sector.

Up to now, however, the town has not been able to provide a sufficient number of jobs for all – on the average very young – citizens who storm on the labor-market; and thus more than half the employees has to work outside of Rishon le Zion, especially in Tel Aviv. A solution to this problem, that inevitably leads to the drift of the most active

part of the population, is expected with regard to the intensified location of diverse industrial plants and the expansion and improvement of special facilities to activate the tourist trade in the western part of the town, especially in the dune area. The establishment of more attractive residential areas in the so called 'west town' and the restoration of the new building quarters in the north and east of the central core are intended as supported measures to heighten the attraction of Rishon le Zion.

Literatur

- Bein, A. (1952): The Return To The Soil. A History of Jewish Settlement in Israel, Jerusalem
- Bonne, A. (1935): Palästina. Land und Wirtschaft. Berlin
- Carmel, A. (1973): Die Siedlungen der württembergischen Templer in Palästina 1868–1918. Stuttgart
- Central Bureau of Statistics (1972): Census of Agriculture 1971. Jerusalem
- Central Bureau of Statistics (1967): Atlas of Industry and Crafts, 1965. Jerusalem
- Central Bureau of Statistics (1972): Population in Conurbations, Quarters and Subquarters. Jerusalem
- Central Bureau of Statistics (1963): The Settlements of Israel, Part I-IV. Jerusalem
- Central Bureau of Statistics (1950/86): Statistical Abstract of Israel, 1949–1985. Jerusalem
- Conder, C. R., a. H. H. Kitchener (1882): The Survey of Western Palestine, Vol. II, Samaria. London
- Greiczer, J. (1978): Spatial Patterns and Residential Densities in Israeli 'Moshavot' in Process of Urbanization. In: Geo Journal, Vol. 2, No. 6, p. 533–537
- Hillels, S. (1931): Mikveh-Israel. Tel Aviv
- Jewish National Fund (1949): Jewish Villages in Israel. Jerusalem
- Karmon, Y. (1983): Israel. Eine geographische Landeskunde. Darmstadt
- Nawratzki, C. (1919): Das neue jüdische Palästina. Berlin
- Orni, E. (1970): Städtische Siedlungen Israels. In: Geograph. Rundschau, 5, S. 165–174
- Orni, E., a. E. Efrat (1980): Geography of Israel. Jerusalem
- Preß, S. (1912): Die jüdischen Kolonien Palästinas. In: Zs. d. Deutschen Palästina-Vereins, Bd. XXXV, S. 161–185. Leipzig
- Reinhold, H. G. (1975): Citruswirtschaft in Israel. Heidelberg (= Heidelberger Geograph. Arb., H. 43)
- Richter, W. (1979): Israel und seine Nachbarräume. Ländliche Siedlungen und Landnutzung seit dem 19. Jahrhundert. Wiesbaden (Erdwiss. Forschung, Bd. XIV)
- Richter, W. (1981): Neue Wege der Stadtplanung in ariden Räumen des Nahen Ostens. Bonn-Bad Godesberg
- Ruppin, H. (1937): Dreißig Jahre Aufbau in Palästina. Berlin
- Seibt, H. (1933): Moderne Kolonisation in Palästina. Leipzig
- Spiegel, E. (1966): Neue Städte in Israel. Stuttgart
- Weintraub, D. et al. (1969): Moshava, Kibbutz and Moshav. New York
- Werhebroschüre der Stadt Rishon Le Zion, 1985

Karten, Atlanten und Luftbilder

Amiran, D. H. K. et al. (edit.) (1970): Atlas of Israel. Jerusalem

Conder, C. R., a. **H. H. Kitchener** (1978): Map of Western Palestine. Sheet XIII, 1:63.360. London

Senkrechtluftbild: Rishon Le Zion, ca. 1975. Archiv der Siedlung

Schrägluftbild: Rishon Le Zion, 25. 7. 1918. Bayerisches Hauptstaatsarchiv München

Stadtplan Rishon Le Zion 1:12.500, ca. 1983. Stadtverwaltung

TK 1:20 000 (Palästina), Sheet 13-15. Dep. of Surveys. Tel Aviv 1934

TK 1:50.000, Sheet 7-V. Dep. of Surveys. Tel Aviv 1975

TK 1:100.000, Sheet 7-8. Dep. of Surveys. Tel Aviv 1985

Danksagung

Für die Überlassung von Materialien zur Stadt- und Bevölkerungsentwicklung Rishon le Zions danke ich Herrn Siegfried Winter, Leiter des Sportamtes der Stadt Münster, und der Israelischen Botschaft in Bonn-Bad Godesberg herzlich.

Beaugency

Eine Kleinstadt an der Loire

von Peter Weber, Münster

1. Einführung

Für Beaugency ist die Lage an der Loire auf halbem Wege zwischen Orléans und Blois der wichtigste Faktor der Siedlungsentwicklung. Diese Lagegunst findet ihren Ausdruck einerseits in den verkehrsräumlichen Gegebenheiten. Uralte Straßenverbindungen, die am Rand der trockenen Kalkplateaus dem rechten Ufer der Loire folgen, sind seit keltischen Zeiten nachweisbar und setzen sich in ihrer Trassierung fort über die römische „Via Romana“, den „Chemin Rémi“ als große Pilgerstraße nach Santiago (Spanien) bis zur modernen Autobahn A 10 (vgl. Abb. 1). Selbst die Eisenbahnlinie von Paris in den Südwesten Frankreichs paßt sich dieser Wegtrassierung an. Andererseits bedingt die Brückenkopflage an der Loire eine Verbindungsfunktion und verknüpft vier sehr unterschiedliche Naturlandschaften diesseits und jenseits des Flusses: die „Beauce“ als reiche Kornkammer im Norden, die Talhanglandschaft der „Coteau“ am rechten Loireufer mit früher intensivem Weinanbau, die weiten Talauenbereiche des „Val“ mit feuchten Wiesengründen und intensivem Feldanbau und schließlich die südliche „Sologne“ als Wald- und Jagdgebiet. Sinnbild dieser regionalen Verflechtung bildet die einzige erhaltene mittelalterliche Loire-Brücke mit mehr als 20 steinernen Bögen.

2. Historische Siedlungsentwicklung

Zahlreiche Grabungen haben mit ihren Ergebnissen bewiesen, daß der Raum Beaugency mindestens seit der Jungsteinzeit kontinuierlich besiedelt gewesen ist. Die wasserführenden Taleinschnitte in die trockenen Terrassenflächen am rechten Loire-

ufer bildeten besonders günstige Siedlungsstandorte. So konnten in Beaugency selbst, insbesondere in den südwestlichen Stadtgebieten von „Hauts de Lutz“, oder – weiter nach Südwesten – in Tavers reiche Grabungsfunde die frühe Besiedlung belegen.

Das hohe Alter von Beaugency wird ebenfalls durch den Ortsnamen bestätigt: Die Namensdeutung geht aus von einer gallorömischen (ländlichen) Siedlung, die wohl nach einem Gallier mit dem latinisierten Namen „Balgentiacus“ benannt wurde. Der Ortsname Beaugency in seiner latinisierten Form taucht jedoch in der Textüberlieferung erst im 11. Jh. auf. Der (bisher) früheste Namensbeleg stammt von einer Münze aus dem Beginn des 10. Jh.s.

Das Recht, Münzen zu prägen, war an einen befestigten Platz mit (teil-)städtischen Funktionen gebunden, was auch durch die frühmittelalterliche Beschreibung des Siedlungsplatzes als „castellum“ (= Burganlage) bestätigt wird. Dieser befestigte Platz befand sich (vgl. Abb. 2) auf dem Sporn unmittelbar oberhalb (westlich) der Loire-Brücke und umfaßte eine Fläche von 3,5 ha. Das Wahrzeichen von Beaugency, der – irreführenderweise – als „Tour de César“ bezeichnete Stadtturm gehörte, in das Befestigungssystem der ersten Ummauerung. Nach seinen baustrukturellen Merkmalen muß er in das 11. Jh. datiert werden. Dieser romanische Bau, dessen ursprüngliche Funktion die militärische Sicherung und Überwachung des Schiffsverkehrs auf der Loire gewesen ist, mit der Grundfläche von 24 mal 20 m und einer Höhe von 36 m ist jedoch durch Veränderungen im 16. Jh. (nach einem Brand von 1567) mit großen Steinkreuzfenstern im Renaissancestil versehen

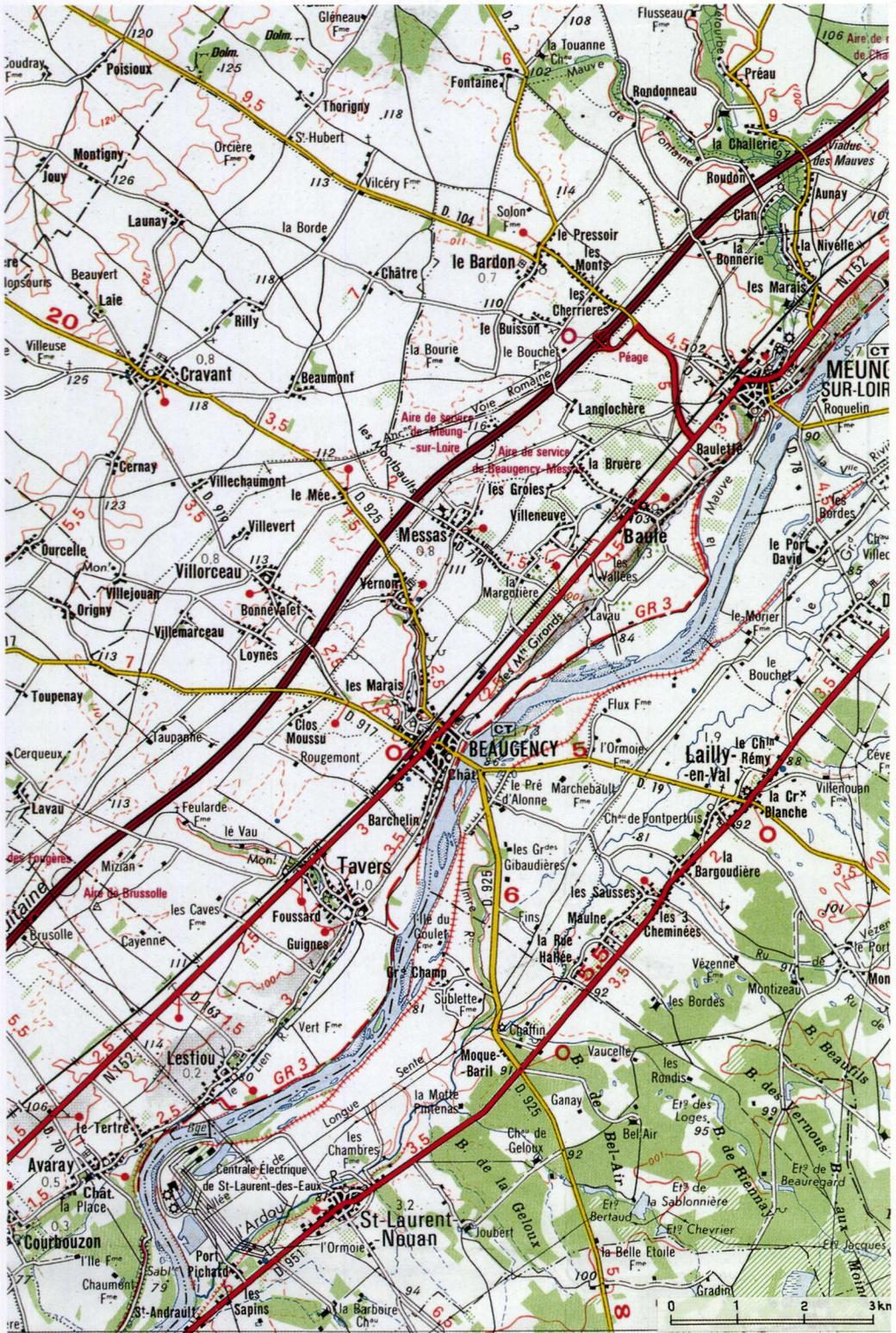


Abb. 1: Beaugency und Umgebung (Ausschn. aus amtl. Top. Karte, Ausg. 1987)

worden, die dazu dienten, den Turm für Wohnfunktionen nutzen zu können.

Zum Kernbereich der ersten Befestigungsanlage gehört die Abteikirche Nôtre-Dame, die seit der Revolution zur Pfarrkirche von Beaugency wurde, nachdem die Kirchen Saint Fermin und Saint Nicolas zerstört worden waren. Die Abteikirche ist im 12. Jh. entstanden und kann in Teilen als typisches Beispiel romanischer Kirchenbaukunst des mittleren Loiretals gelten. Merkmal dafür ist das nicht-vorspringende Querschiff. Die bescheidene Fassade kontrastiert mit der stilreinen und aufwendigen Gestaltung des Innenraumes. Vor allem der Chor mit seinen reichgeschmückten Säulenkapiteln, die mit naiven Skulpturen ausgestattet sind, beeindruckt ebenso wie die rundbogigen Blendarkaden, die den Chor in der Höhe umlaufen.

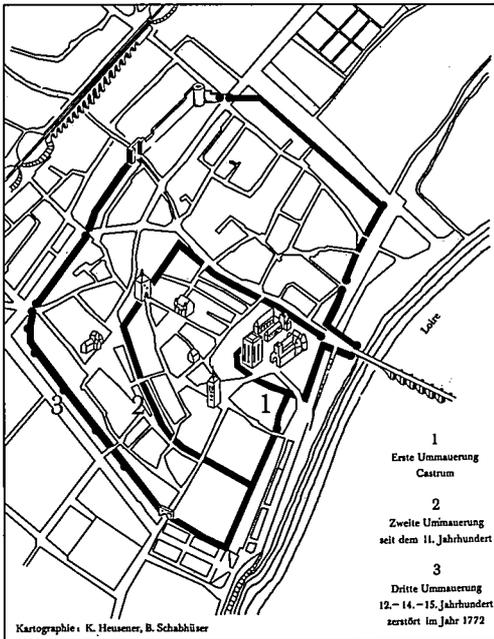


Abb. 2: Beaugency: Stadtentwicklung
(Quelle: BEZARD/VANNIER)

Zur Loire hin schließt sich die ehemalige Klosteranlage an. Die ursprüngliche Anlage der Abtei des 12. Jh.s war schon durch einen Brand während der Religionskriege 1567 zerstört worden. Die heutigen Bauten sind im wesentlichen nach den Zerstörungen im Gefolge der Revolution 1791 im klassischen Stil wieder aufgebaut worden.

Der dritte bedeutende Baukomplex innerhalb der ersten Stadtbefestigung ist die Schloßanlage „Château Dunois“. Dieser Bau des 15. Jh.s hat vielfältige Veränderungen im Laufe der Jahrhunderte erfahren und basiert in seinen Grundmauern auf den frühmittelalterlichen Befestigungsanlagen, deren Ursprünge im Detail bis heute ungeklärt sind. Seit dem 19. Jahrhundert im Besitz des Département Loiret wurde das Château Dunois 1928 zum Regional-Museum eingerichtet und bietet heute in seinen acht Abteilungen eine beachtenswerte Dokumentation der lokalen und regionalen Kultur und Geschichte. Sehenswert ist der als Schiffsrumpf gezimmerte Dachstuhl über dem Hauptgebäude aus Kastanienholz, dessen besondere Eigenschaft, sich auch unter starken Klimaschwankungen kaum zu verziehen, die konstruktive Stabilität und Maßhaltigkeit über Jahrhunderte gesichert hat.

Der mittelalterliche Siedlungsausba im Westen führte vermutlich im 12. Jh. zum Bau eines zweiten Befestigungsringes. Dieser schloß eine Fläche von ca. 14 ha ein. Der Befestigungsverlauf ist bruchstückhaft durch Mauerfundamente nachgewiesen. Als wichtige Toranlage im Nordwesten (Rue du Change) ist der „Tour de l’Horloge“ aus dem 12. Jh. erhalten geblieben, der seinen Namen als „Uhren-Turm“ aus der Tatsache herleitet, daß hier im Spätmittelalter die Stadtuhr mit einem Läutewerk von 1511 eingerichtet wurde. Zu den ältesten Zeugen dieser hochmittelalterlichen Stadt zählt der in der Rue Cordonnerie erhaltene Steinbau des Tempelritter-Hauses (vgl. Abb. 2) aus dem 12. Jh. mit einer Reihe romanischer Rundbogenfenster. Die Tatsache, daß der im 13. Jh. vor allem in Frankreich so mächtige Ritterorden der Tempelherren in Beaugency ein Haus unterhielt, deutet auf die Wichtigkeit dieses Platzes hin.

Bedeutendes Merkzeichen dieses Innenstadtbereichs und prägend für die Silhouette der Stadt insgesamt ist der Turm St. Firmin, der zu einer Kirche gehörte, die im 16. Jh. neu erbaut worden war und in den Wirren der Revolution am Ende des 18. Jh. zerstört wurde. Diese ehemalige Pfarrkirche war mit dem Patrozinium des hl. Firmin, des ersten Bischofs von Amiens, verse-

hen, der seit dem frühen Mittelalter eine besondere Verehrung in Beaugency genoß.

Die Residenzfunktion seit dem 15. Jh. brachte nicht nur den Neubau des Dunois-Schlusses mit sich, sondern führte in der Folgezeit auch zu einer Stärkung der bürgerlichen Stadtsiedlung. Zeuge dieses Bedeutungsgewinns bildet das Rathaus, das bis zum Beginn des 16. Jh.s in unmittelbarer Nähe des Tour de l'Horloge gestanden hatte und 1525 am heutigen Standort erbaut wurde. Obgleich von relativ bescheidenen Ausmaßen wird es als ein hervorragendes Beispiel profaner Renaissance-Baukunst eingeordnet. Der besondere Reiz der Fassade beruht auf dem Gegensatz zwischen dem italienisch beeinflussten, breit gelagerten und leicht asymmetrischen Erdgeschoß und der klar gegliederten, reich ausgestatteten und französisch inspirierten Gestaltung des Obergeschosses. Unter den drei großen Steinkreuzfenstern befinden sich friesartig angeordnete Wappenskulpturen der Herrschaft von Dunois sowie das Wappentier des Königs François I., der Salamänder. Auch die feine Bearbeitung der flach vorgelegten Pilaster und deren Kapitelle ist bemerkenswert. In den Sälen des Obergeschosses werden acht gestickte wertvolle Wandteppiche aus dem 17. Jahrhundert aufbewahrt, die aus der Abtei Nôtre-Dame stammen.

Die dritte Befestigungsanlage (vgl. Abb. 2) ist offenbar nicht zusammenhängend ausgebaut worden, sondern setzt sich aus mehreren Teilstücken zusammen, die zwischen dem 12. und 15. Jh. errichtet wurden. Sie umschloß einen Raum von ca. 45 ha und führte nicht nur zu einer (geringen) Erweiterung nach Westen, sondern bezog auch die zwischenzeitlich entstandenen Vorsiedlungen im Norden ein, die auf dem linken Ufer des Rû-Bachs lagen. – Dieser Rû-Bach kommt von Nordwesten aus der kalkigen Beauce und fließt in einem weiten Trokentale zumeist als nur wenig Wasser führender Bach, der heute im Stadtgebiet größtenteils unterirdisch geführt wird. Bei plötzlicher Schneeschmelze hat er jedoch die Bewohner von Beaugency immer wieder vor große Probleme gestellt, weil er dann zu einem reißenden Fluß werden konnte und häufig große Zerstörungen angerichtet hat.

Der Verlauf der dritten Stadtmauer kann durch drei Bauwerke bestimmt werden: Im Norden ist ein Teil der Stadtmauern in einer kleinen Grünanlage erhalten geblieben; im Süden zeigt die „Porte Tavers“, das Tavers-Stadttor, die Grenze an, und nach Südwesten ist mit der Promenade „Grand mail“ und der Gartenanlage „Petit mail“ das zur Befestigung gehörende Grabensystem nachgezeichnet.

Schon lange vor der Einbeziehung in das dritte Befestigungssystem waren vor der zweiten Ummauerung Siedlungsansätze vorhanden. Erhalten hat sich an der Place du Martroi, die ursprünglich als Friedhof gedient hat, die Saint-Etienne-Kirche. Sie hieß dementsprechend bis ins 16. Jh. „Grab-Kirche“ (Saint-Sépulcre). Dieser Kirchenbau aus dem 11. Jh. wird zu Unrecht kaum erwähnt. Tatsächlich repräsentiert er eine romanische Kreuzanlage (mit kleinen Apsidoiden an den Querschiffarmen und mit einem quadratischen Vierungsturm), die durch ihre Schlichtheit beeindruckt.

Sehr früh bereits setzte die Niederlegung der dritten Ummauerung ein. Der Prozeß begann mit dem Aufschütten des Grabens im Südwesten in den Jahren 1733-1734 und dem Ausbau einer öffentlichen Promenade; seit 1767 wurden die Stadtmauern eingerissen, um die Fernstraße (spätere RN 152) durch die Stadt leiten zu können. Trotz dieser gezielten städtebaulichen Maßnahmen blieb die bauliche Entwicklung von Beaugency bis in die Mitte des 19. Jh.s – abgesehen von geringen Erweiterungen entlang der Nationalstraße – auf den mittelalterlichen Kern beschränkt. Auch die Fertigstellung der Eisenbahnlinie Paris-Bordeaux im Jahre 1846, die den Bau des großen Viadukts über das Tal des Rû-Bachs erforderlich machte, hatte zunächst eher negative als positive Effekte. Vor allem wirkte sich der Eisenbahnbau auf die Flußschiffahrt der Loire aus, die in kurzer Zeit vollständig zusammenbrach und damit den in Beaugency ansässigen Handel und auch das mit der Schifffahrt verknüpfte Handwerk zum Erliegen brachte. Ebenso wurden die traditionellen Versorgungsstrukturen von den veränderten Verkehrsverhältnissen in Mitleidenschaft gezogen. Das beachtliche Mühlen-gewerbe verschwand genau so schnell wie der zumftmäßige organisierte Gemüsean-

bau („Corporation des maraîchers des Mairais et du Pissot“). Von nicht geringer Bedeutung war schließlich die Aufgabe des bis zum Ende des 19. Jh.s stark verbreiteten Weinbaus in der unmittelbaren Umgebung von Beaugency.

3. Stadtentwicklung seit 1945

Nach der Beseitigung der Kriegszerstörungen – 1945 waren 120 Häuser ganz oder teilweise zerstört – setzte in den 50er Jahren eine beachtliche Bevölkerungs- und Wohnungsentwicklung ein, die aus Tabelle 1 ersehen werden kann.

Die Wohnbevölkerung ist nach dem Krieg 1946-1962 von 3.373 auf 4.401 angewachsen, was einem jährlichen Wachstum von 1,9 % entspricht. In den 20 Jahren von 1962-1982 nahm die Bevölkerung um 3,1 % jährlich zu; allerdings zeigt Tabelle 1, daß die Zuwachsraten deutlich abnehmen und zwischen den Zählungen von 1975-1982 nur noch eine Steigerungsrate von 1,4 % erreicht werden konnte. Entsprechend den wachsenden Wohnansprüchen konnte der Wohnungsbestand überproportional gesteigert werden und nahm in den letzten 20 Jahren bis 1982 um jährlich 3,4 % zu. Da die Summe der neugebauten Wohnungen erheblich über dem Wachstum des Netto-Wohnungsbestandes lag, kann zugleich auf eine beachtliche Dynamik beim Austausch alter gegen neue Wohnungen geschlossen werden.

Die demographischen Prozesse stehen in enger Beziehung zu den ökonomischen Rahmenbedingungen. Letztere sind nach dem Krieg durch die Schaffung von industriellen Arbeitsplätzen erheblich verbessert worden. Allein die Ansiedlung von zwei Betrieben (TRECA: Produktion von Matratzen und Autositzen; S.E.V.: Produktion technischer Apparate) erhöhte das industrielle Arbeitsplatzpotential um ca. 1.400 Erwerbsstellen. Beide Betriebe repräsentierten 1978 37 % aller Erwerbsplätze in Beaugency. 1982 fanden jedoch nur 61,7 % der in Beaugency wohnenden Erwerbspersonen ihren Arbeitsplatz am Wohnort. Der größte Teil des Auspendlerstroms war in die Agglomeration Orléans gerichtet, und immerhin 7,2 % fanden als Fernpendler in der

Quelle: INSEE

Tabelle 1 Entwicklung von Bevölkerung und Wohnungen in Beaugency 1962 – 1982

	1962	1968	1975	1982
Wohnbevölkerung	4401	5530	6534	7201
Wohnungen (Erstwohnsitze)	1519	1772	2195	2564
Bevölkerungswachstum (%)	4,2	2,5		1,4
Wohnungsneubauten	305	574		600
Erhöhung des Netto-Wohnungsbestandes	253	432		369

Tabelle 2 Berufsstruktur der Erwerbsbevölkerung von Beaugency 1982

Wirtschaftssektor	Erwerbspersonen		davon Arbeitnehmer	davon ausländ. Arbeitnehmer
	abs.	%	abs.	abs.
Landwirtschaft	80	2,9	8	–
Industrie	1484	53,6	1400	176
davon: Bauwirtschaft	224	8,0	180	24
Tertiärer Sektor	1204	43,5	1064	24
davon: Handel	248	8,9	188	4
Transport/				
Telekommunikation	136	4,9	126	–
Dienstleistungen	826	29,6	748	20
Total	2768	100,0	2472	200

Quelle: INSEE

Beaugency



Bild 1: Abtei Notre-Dame und Loire-Brücke

Region Paris ihren Arbeitsplatz. Die Berufsstruktur der Erwerbsbevölkerung von Beaugency kann der Tabelle 2 entnommen werden.

Neben dem für eine kleine Stadt im ländlichen Raum erstaunlich niedrigen Anteil von Erwerbstätigen im primären Wirtschaftssektor fällt die sehr hohe Zahl von Industriebeschäftigten auf. Der Anteil der ausländischen Arbeitnehmer mit 7,2 % kann als normal angesehen werden, ebenso ihre Verteilung auf die Erwerbsbereiche: 88% der Ausländer arbeiten in der Industrie. Dem hohen Anteil des sekundären Sektors entsprechend ist der Anteil des tertiären Sektors mit 43,5 % für französische Verhältnisse sehr niedrig, zumal wenn man berücksichtigt, daß Beaugency zentralörtliche Funktionen ausübt. 1977 umfaßte der eindeutige Einflußbereich bezüglich der Versorgung mit Handelsgütern und Dienstleistungen den kantonalen Verwaltungsbezirk (Cravant, Villorceau, Messas, Baule, Tavers und Lailly) zuzüglich der Ortschaft Josnes im Westen. Der weitere – nicht eindeutige – Einflußbereich, der hauptsächlich auf der Basis der Pendlerbeziehungen ermittelt wurde, greift nach Westen und Südosten in die Sologne relativ weit aus, während im Loiretal schnell die Einzugsbereichsgrenzen erreicht werden.

Die räumliche Entwicklung der Stadt ist vor allem seit Ende der 60er Jahre weit über den historischen Siedlungsbereich hinausgewachsen. Während sich eine industriell-gewerbliche Standortkonzentration nach Nordosten und Südwesten im Bereich zwischen der Nationalstraße RN 152 und dem Gleiskörper der Linie Paris-Bordeaux entwickeln konnte, verlagerte sich der Schwerpunkt der Wohnbevölkerung auf den Bereich nordwestlich des Gleiskörpers, wo 1982 3.548 Personen wohnten, während im historischen Altstadtbereich (innerhalb der dritten Ummauerung) nur 1.507 Einwohner lebten. Als weiterer Schwerpunkt der jüngeren Besiedlung ist das Gebiet südlich der Altstadt mit dem Schwerpunkt „Hauts de Lutz“ hervorzuheben; hier wohnten 1982 insgesamt 1.694 Personen.

Als jüngstes Stadtentwicklungsprojekt wurde der Bereich des Nordwestens planerisch neu geordnet. Die Siedlungsansätze

zwischen den beiden Ausfallstraßen nach Westen (Avenue de Vendôme = N 817) und nach Norden (Rue de Châteaudun in Richtung Vernon) sollen durch den Bau von 450 Wohnungen miteinander verknüpft werden. Als planerisches Instrumentarium hat man eine sog. Z.A.C. („Zone d'aménagement concertée“) gebildet, in welcher auf der Basis eines gültigen Flächennutzungsplanes die Stadt den Bodenmarkt steuern und ihre Planungsvorstellungen umsetzen kann. Hier soll in Nähe des Rû-Baches eine zentrale Fußgängerachse eingerichtet werden, um die auch die verschiedenen Versorgungseinrichtungen für dieses neue „Nord-Viertel“ angeordnet werden sollen.

4. Zusammenfassung

Beaugency, die kleine Stadt mit der mittelalterlichen Loire-Brücke, kann auf eine lange Geschichte zurückblicken, die eindrucksvolle kunsthistorische Zeugnisse im Stadtbild hinterlassen hat. Die Lagegunst an den wichtigsten Verkehrsträgern, bis ins 19. Jh. die schiffbare Loire, seit 1846 die Eisenbahntrasse Paris-Bordeaux und heute die Autobahn A 10, hat die Entwicklung von Beaugency wesentlich beeinflusst und eine differenzierte Wirtschafts- und Sozialstruktur mit stetig wachsender Bevölkerung (1986 ca. 7.500 Einwohner) ermöglicht.

Résumé

Beaugency, à mi-chemin entre Orléans et Blois, représente le type même des villes petites de la vallée de la Loire. Le site sur lequel la ville s'est développée depuis la plus haute Antiquité est caractérisé par la situation géographique en bordure de la Loire entre la Beauce au nord et la Sologne au sud. La qualité de ce site comme point de passage s'exprime par le pont sur la Loire datant du Moyen Age, par la voie ferrée Paris-Bordeaux et par l'autoroute A 10. L'histoire a laissée des vestiges remarquables; il y a eu pourtant aussi un certain dynamisme économique pendant les dernières décennies qui a pu engendrer un développement urbanistique ainsi qu'une croissance démographique (avec une population actuelle de 7500 habitants).

Literaturhinweis

Bezard, A. u. D. Vannier: Beaugency sur la Loire en Orléanais. Paris o. J. (Les Editions Nouvelles)

Fresno

Ein regionales Dienstleistungs- und Agrarwirtschaftszentrum im Kernraum Kaliforniens

Von Alois M a y r , Münster

1. Einführung: Stellung Fresnos unter den Partnerstädten Münsters und Konzeption des Beitrags

Münsters jüngste Partnerstadt, die in den Vereinigten Staaten gelegene Großstadt Fresno im Zentrum Kaliforniens, weist im Vergleich zur Hauptstadt Westfalens manche ähnlichen Strukturen und Funktionen, aber auch beträchtliche Unterschiede auf. Mit rd. 284500 Einwohnern (1986) zählt sie zu den kleineren Großstädten, deren Stellung freilich in den USA angesichts eines völlig andersartigen Städtensystems sehr viel unbedeutender ist. Sie ist darüber hinaus wie Münster ein wichtiges Verwaltungs-, Handels- und Dienstleistungszentrum in einem überwiegend landwirtschaftlich geprägten Umland. Wesentliche Unterschiede ergeben sich indessen aus der Breitenkreislage - Fresnos Lage entspricht derjenigen Nordafrikas, z. B. derjenigen von Monastir-, der großräumigen Lage in einem sehr breiten, von zwei markanten Gebirgszügen eingerahmten Längstal und insbesondere dem im Vergleich zu Orléans, York und auch Münster extrem „jugendlichen“ Alter, von dem her die Stadt eher mit der Entwicklung von Kristiansand, Monastir und Rishon Le Zion gleichgesetzt werden kann. Deutlich anders sind auch das Bevölkerungswachstum und das städtebauliche Erscheinungsbild zu sehen; in dieser Hinsicht ist Fresno eine typisch amerikanische Stadt. Schließlich ist Fresno Münsters einzige Partnerstadt, deren Bevölkerungszahl diejenige der westfälischen Metropole übertrifft - als Stadtgemeinde zwar nur geringfügig, als Verdichtungsraum jedoch sehr beträchtlich.

Der vorliegende Beitrag enthält zunächst

Grundinformationen zur historischen und administrativen Einordnung Kaliforniens und Fresnos sowie zur naturräumlichen Situation der Stadt innerhalb der kalifornischen Großlandschaften (Kap. 2-3). Bestandsaufnahmen der Strukturen, Funktionen und ausgewählter Planungsprobleme bilden den Hauptteil der Abhandlung (Kap. 4-7). Abschließend wird - was für Besucher nicht uninteressant sein dürfte - das engere und das weitere touristische Umfeld von Fresno vorgestellt (Kap. 8).

2. Historische und administrative Einordnung

In ihrer Entwicklung ist zwar nicht die Stadt Fresno unmittelbar, wohl aber der State of California insgesamt eingebunden in die Geschichte eines größeren Kalifornien, das 1539 durch Spanier von West-Mexiko aus entdeckt wurde und anfangs spanische Besetzung war, dann 1821 an das selbständig gewordene Mexiko fiel. Seit 1769 wurde das von Indianern nur dünnbesiedelte Gebiet durch die Anlage von 21 Missionsstationen entlang der Küste zwischen San Diego und San Francisco erschlossen, ehe einige russische Fang- und Handelsstationen (1812 Fort Ross nördlich von San Francisco als südlichster Vorposten) sowie im Auftrage der Hudson Bay Company angelegte kanadische Trappersiedlungen hinzukamen und danach verstärkt auf verschiedensten Routen amerikanische Siedler von Norden und Osten einwanderten. Aber noch heute trägt „kein Land der Erde... in den Namen seiner Städte, Berge und Flüsse so unauslöschlich den Stempel (spanisch-) franziskanischer Mis-

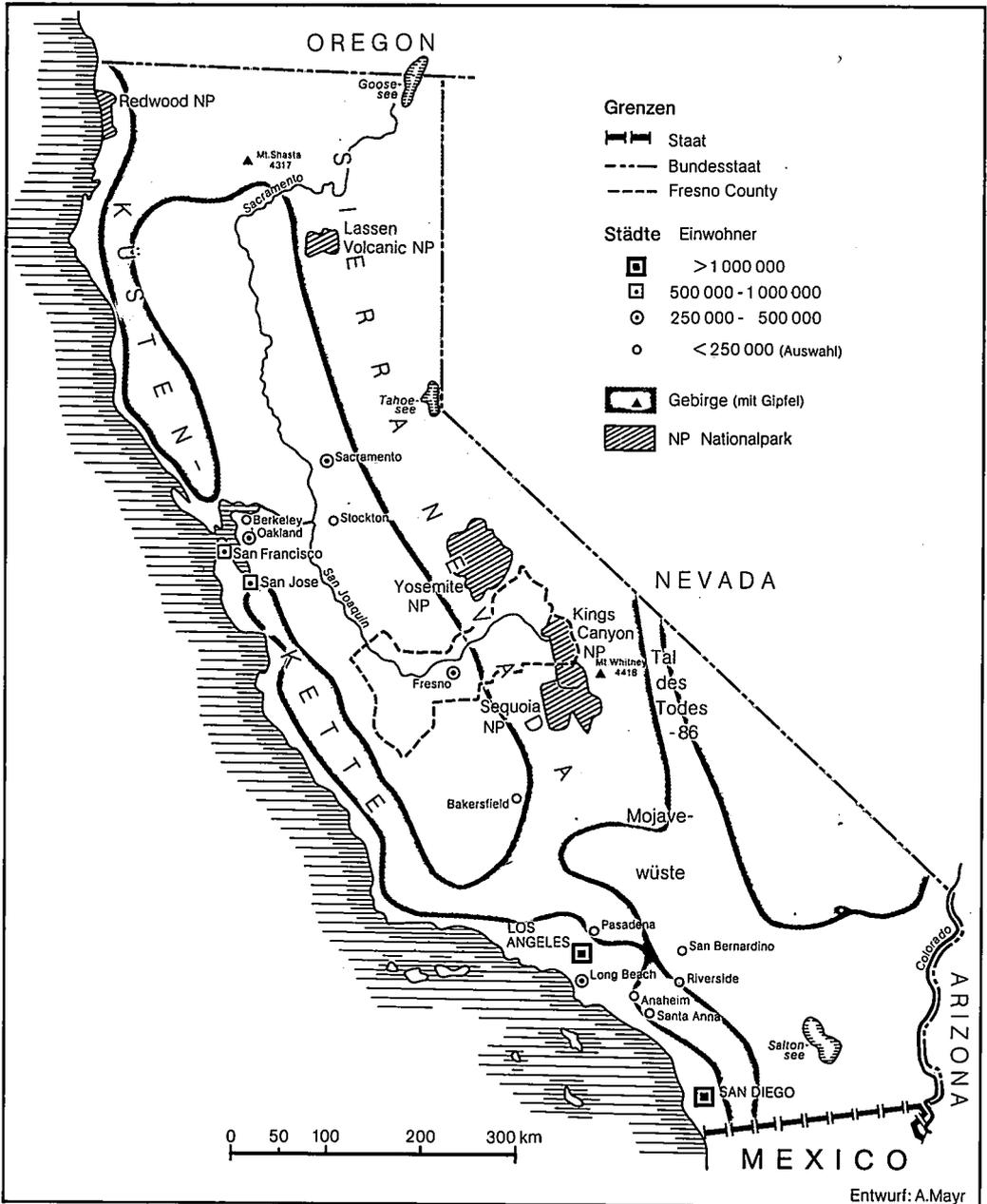


Abb. 1: Fresno: Lage innerhalb Kaliforniens

sionstätigkeit an sich wie Kalifornien“ (HEISING 1958, S. 81; s. auch ebd. S. 116, Tab. 7 u. Abb. 1). 1846 durch Hissen der US-amerikanischen Flagge in verschiedenen Küstensiedlungen von den Vereinigten Staaten beansprucht, wurde nach dem zweijährigen Mexikanischen Krieg (1846-1848) der Landesteil Alta California (Upper California) offiziell gegen 15 Mill. \$ an die USA abgetreten, während die Halbinsel Baja California (Lower California) bei Mexiko verblieb.

Im gleichen Jahr 1848 setzten nach den ersten Goldfunden auf dem Landgut Nueva Helvetia im oberen Sacramento-Tal mit dem bis in die 60er Jahre anhaltenden Goldrausch Zuwanderungen größten Umfangs in den „goldenen Westen“ ein, die die landwirtschaftliche Inbesitznahme ergänzten. Das schon 1850 als sklavenfreier 31. Staat in die Union aufgenommene „California“ - im folgenden stets mit deutschem Namen bezeichnet - bildet seither einen der drei (mit Alaska und Hawaii fünf) pazifischen Staaten der USA, der nach seiner Fläche von rd. 411 000 qkm drittgrößter Bundesstaat und mehr als 1½mal so groß wie die Bundesrepublik Deutschland ist. Mit rd. 26,6 Mill. Einwohnern (1986) ist Kalifornien zugleich der volkreichste Staat der USA (California Statistical Abstract 1986, S. 20); diese Position hat bis 1962 der im Nordosten gelegene Staat New York gehalten.

Der Name des erst in den 1870er Jahren gegründeten Ortes Fresno ist spanischen Ursprungs, bedeutet „Esche“ und geht auf die entsprechenden Bäume zurück, die ursprünglich an den Ufern des San Joaquin River und seiner Nebenflüsse Kings River und Fresno River besonders zahlreich angetroffen wurden. Die Bezeichnung wurde zunächst für einen ab 1856 neu geschaffenen Verwaltungsbezirk (County) gleichen Namens eingeführt, dessen Sitz ursprünglich Millerton ca. 40 km nördlich der heutigen Stadt Fresno war; von hier wurde er mit dem Bau einer Eisenbahnlinie 1874 an einen „in der Wildnis“ errichteten Haltepunkt Fresno verlagert, die Keimzelle der heutigen Stadt. Angesichts des Namens vermutete spanische oder mexikanische Wurzeln fehlen. Wenngleich auch am - weiter nördlich gelegenen - Fresno River Goldgräber-

Camps existierten, so beginnt die Geschichte der Stadt erst ab ca. 1860 nach der „Goldrausch“-Zeit und ist in ihren Anfängen fast ausschließlich durch landwirtschaftliche und verkehrliche Erschließung geprägt. Bereits 1885 erhielt die Agrarsiedlung Stadtrechte (HART 1978, S. 150 u. umfassend WAICZIS 1985).

Fresno County bildet lediglich einen - jedoch überdurchschnittlich großen - von 58 kalifornischen Verwaltungsbezirken, der mit 5998,2 Quadratmeilen oder rd. 15535 qkm knapp die Hälfte der Größe Nordrhein-Westfalens erreicht (California Statistical Abstract 1980, S. 1). Innerhalb des County existieren weitere 14 zumeist kleinere Städte und weitere ländliche Gemeinden.

Hinsichtlich der in den USA üblichen Verdichtungsraumbegriffe war Fresno County bis 1984 mit SMSA Fresno (Standard Metropolitan Statistical Area) gleichzusetzen und entspricht seither der MSA Fresno (Metropolitan Statistical Area¹). Die absolute Gleichsetzung von Verstädterungsraum und dem sehr großen Fresno County, das etwa zur Hälfte Anteil an der siedlungsarmen Sierra Nevada hat, ist nicht sehr sinnvoll, aus Gründen der Verfügbarkeit statistischer Daten jedoch notwendig. Innerhalb des Fresno County existiert für planerische Belange die Fresno-Clovis Metropolitan Area (FCMA), die Fresno selbst, die zu beachtlicher Größe herangewachsene Nachbarstadt Clovis (1986: rd. 40 000 Einwohner) und „unincorporated portions“ zusammenfaßt (Fresno Statistical Abstract 1986, S. 5, 15, 97 f.).

3. Lage und Stellung Fresnos im Rahmen der naturräumlichen Gegebenheiten

Das kalifornische Staatsgebiet kann in vier Großlandschaften gegliedert werden, von denen drei weitgehend küstenparallel angeordnet sind (vgl. im folgenden Abb. 1, BLUME II 1979, S. 130-134 u. 142 f.; HAHN 1981, S. 211 ff., u. a. mit Profil). Die Stadt Fresno liegt in der Zentrallandschaft etwa 200 km von der Pazifikküste entfernt.

Unmittelbar entlang dem Pazifischen Ozean erstrecken sich in rd. 1200 km Länge die zumeist bis 1000 m hohen, vereinzelt 2000 m überragenden Küstenketten (Coast Ranges), deren zwei Abschnitte durch die sehr verzweigte Bucht von San Francisco getrennt werden. Ausläufer und Fortsetzungen liegen östlich und südlich der von der südkalifornischen Agglomeration Los Angeles eingenommenen Ebene. Das in Einzelketten gegliederte Küstengebirge bricht zum Meer hin überwiegend in Form von Steilküsten ab; Flachküsten sind nur dort entstanden, wo breitere Täler ins Meer einmünden. Der pazifische Küstensaum liegt darüber hinaus tektonisch im Zuge der sog. „San-Andreas-Bruchzone“, einer recht gefährdeten Zone häufiger Erdbeben (vgl. GEIPEL 1977)²⁾.

Zweiter morphologischer Großraum ist das nach Osten anschließende Große Kalifornische Längstal, das von den Tälern des Sacramento im Norden sowie des San Joaquin im Süden eingenommen wird. Beide münden östlich von San Francisco in einem durch Marschen und Deiche geprägten „Deltaland“ in die San Pablo Bay. Ein hydrologisch dritter Bereich ist das abflußlose Tulare-Becken im südlichsten Abschnitt. Das Kalifornische Längstal (Central Valley oder auch Great Central Valley) stellt eine rd. 700 km lange und meist 80 km breite Geosynklinale dar, die sich parallel zur Heraushebung der östlich benachbarten Sierra am Ausgang des Tertiärs abgesenkt hat. Sie ist mit bis zu 600 m mächtigen Ablagerungen der Sierraflüsse und Binnendünen ausgefüllt und bildet eine durchschnittlich um 100 m hoch gelegene Ebene; die Stadt Fresno liegt im mittleren Bereich dieses Längstals 328 Fuß oder rd. 100 m ü. NN. Der Abschluß des Tales nach Süden erfolgt durch die Tehachapi Mountains, Transverse Ranges und südlichen Küstenketten südlich von Bakersfield sowie im Norden durch die Vereinigung von Küstenkette und Sierra Nevada bei Redding.

Die Gesamtfläche des Großen Kalifornischen Längstals erreicht mit rd. 25000 Quadratmeilen bzw. 65000 qkm fast die Größe Bayerns. Dieser Zentralraum wird im Osten von der als außerordentliche Barriere ausgeprägten, stark zerklüfteten und im Nor-

den z. T. von Vulkanen (Mt. Shasta, Lassen Peak) durchsetzten Sierra Nevada begrenzt; diese erreicht 130 km ost-südöstlich von Fresno im Mt. Whitney mit 4418 m Höhe nicht nur den höchsten Gipfel Kaliforniens, sondern der gesamten USA innerhalb des zusammenhängenden Staatsgebietes (ohne Alaska). Die Sierra Nevada stellt eine besonders ausgeprägte Natur- und Wirtschaftslandschaft dar, jenseits derer mit dem Großen Becken die Trockengebiete der USA beginnen.

Den Südosten Kaliforniens nehmen die Mojave-Wüste (Mojave Desert) und andere wüstenähnliche Gebiete als vierte Großlandschaft ein; diese besteht aus einer Anzahl rd. 600 m hoch gelegener abflußloser Becken, die durch niedrige Bergketten voneinander getrennt sind. Zu ihr gehört auch das südöstlich der Sierra Nevada gelegene, bereits dem Großen Becken zuzuordnende Tal des Todes (Death Valley), das teilweise unter dem Meeresspiegel liegt. Die Salzpfanne des Bad Water (- 86 m) ist zugleich der tiefste Punkt der USA und liegt nur 67 km Luftlinie vom Mt. Whitney, der höchsten Erhebung, entfernt.

Kalifornien ist mit seiner Lage zwischen 42° und 33° n.Br. ein Staat, der klimatisch überwiegend als subtropisches Winterregengebiet charakterisiert werden kann (abgesehen von den nördlichen Bergen und der Mojave-Wüste). Die Breitenkreislage sowie die beiden begrenzenden Bergketten beeinflussen entscheidend Temperaturen, Niederschlagsverteilung und Verdunstung. Unter dem Einfluß des Aleutentiefs fallen im Winter die Hauptniederschläge mit deutlich abnehmender Menge von Nord nach Süd, während im Sommer nach dessen Verlagerung nach Norden das Hawaii-Hoch wetterbestimmend ist und dem Land Trockenheit beschert, die nach Süden deutlich zunimmt (vgl. COLE/JOHNSON 1967, S. 41-43 sowie HENNING 1984, S. 43 ff. u. Karten 19-24). Die Niederschläge nehmen generell von Westen nach Osten ab - von 1250 mm an den Westhängen der Küstenketten auf weniger als 125 mm östlich des Hauptkammes der Sierra - und werden dabei durch Luv-Lee-Effekte weiter differenziert. Im Norden des Landes erhalten nördliche Coast Ranges und Sacramento-River-Becken 73 % des

Oberflächenwassers, das mittlere und südliche Kalifornien dagegen nur 27 % bei insgesamt deutlich besseren Böden. Dieses Problem des ungleichgewichtigen Wasserdargebots ist durch sehr kostspielige und immer wieder erweiterte Wasserausgleichsprojekte gelöst worden, die auch für Fresno County entscheidende Bedeutung erlangten.

Fresno erhält durchschnittlich nur ca. 250 mm Niederschlag im Jahr, d. h. ein knappes Drittel der Regenmenge Münsters; von Juni bis September fällt kaum Niederschlag (vgl. auch COLE/JOHNSON 1967, S. 43 u. Diercke Weltatlas 1974, S. 150). Die täglichen Durchschnittstemperaturen liegen im 30jährigen Mittel im Sommer bei über 20° C, die Maximaltemperaturen von Juni bis September zwischen 32 und 37° C bei jährlichen Spitzenwerten um 40° C; der langjährige Jahresdurchschnitt beträgt 17,3° C. Die Sonnenscheindauer in der Zeit, in der die Sonne über dem Horizont steht, erreicht das hohe Jahresmittel von 83 % und von März bis Oktober sogar Werte von über 90 % (National Weather Service; umgerechnet nach Fresno County and City Chamber of Commerce 1986, S. 9). Das San Joaquin-Tal wird angesichts seiner milden Winter und heißen Sommer in vielen Schriften als „Sonnengarten“ Kaliforniens bezeichnet. Die Verdunstung ist den ganzen Sommer hindurch weit höher als der Niederschlag, das Klima folglich semiarid (Steppen- und Wüstenklima).

Wenn Kalifornien heute eines der bedeutendsten Agrarländer der Erde und den diesbezüglich bedeutendsten Staat der USA darstellt, so war dies nur auf der Grundlage eines intensiven Bewässerungsfeldbaus möglich (vgl. 6.2).

4. Erreichbarkeit und Verkehrslage

Wegen seiner Lage im Zentralraum Kaliforniens besitzt Fresno eine insgesamt gesehen relativ gute Erreichbarkeit (vgl. im folgenden auch City of Fresno 1983, S. 60-71).

Im Straßennetz, dem hinsichtlich der Verkehrserschließung in den USA die höchste Bedeutung zukommt, nehmen Stadt und

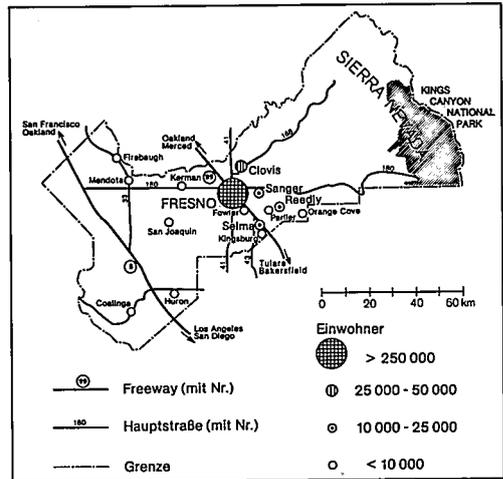


Abb. 2: County of Fresno: Siedlungen und übergeordnetes Straßennetz

County Fresno eine günstige Stellung ein (vgl. Abb. 2). Der Westteil von Fresno County wird von dem wichtigen mehrspurigen Interstate Highway Nr. 5 (Freeway) durchquert, der, von Oregon kommend, ganz Kalifornien von Nordwesten nach Südosten innerhalb des Großen Längstales durchzieht; die Stadt selbst liegt an dem gleichfalls mehrspurigen Staats-Highway Nr. 99, der östlich davon verläuft. Die Schnellstraßenentfernung beträgt bis San Francisco ca. 296 km (184 Meilen), bis Los Angeles ca. 357 km (222 Meilen). In der Stadt Fresno selbst kreuzen sich die als West-Ost-Spange der beiden Highways fungierende und in die Sierra Nevada weiterführende wichtige Straße Nr. 180 und die ebenfalls gut ausgebaute Nr. 41 als zusätzliche Nord-Süd-Verbindung mit weiteren Abzweigen in das östliche Gebirge und seine touristischen Ziele.

Eisenbahnverbindungen der Southern Pacific Railroad und Santa Fe Railroad führen auf unterschiedlichen Strecken jeweils nordwärts nach Oakland und südwärts nach Los Angeles. Die erste, für die Landeserschließung und Stadtentwicklung Fresnos bedeutendere Trasse dient heute ausschließlich, die zweite überwiegend dem Güterverkehr. Auf der Santa Fe-Strecke werden von der Amtrak-Gesellschaft, einer amerikanischen Eisenbahngesellschaft für Personenverkehr, noch zweimal täglich in jede Richtung Linienverbindungen für Pas-

sagiere angeboten. Der Eisenbahnpersonenverkehr ist damit sehr unbedeutend und nicht sehr attraktiv, insbesondere wegen der langen Fahrzeiten.

Darüber hinaus ist die Stadt Fresno in das überregionale Busnetz der Gesellschaften Greyhound und Continental Trailways eingebunden, die Passagier- und Güterlinien innerhalb Kaliforniens und der gesamten USA unterhalten.

Schließlich besitzt Fresno zwei städtische Flughäfen, von denen Chandler Downtown Airport mit seiner 1.829 m langen Start- und Landebahn jedoch nur von kleinem privaten Fluggerät angefliegen wird. Der bedeutendere Fresno Air Terminal mit 4 km langer Start- und Landebahn wird dagegen von kommerziellen Luftverkehrsgesellschaften bedient, bietet Möglichkeiten für den Geschäftsreiseverkehr und ist Standort zweier militärischer Einheiten. Ca. 800 000 - 1 000 000 Passagiere nutzen jährlich insbesondere die Linienflüge mehrerer Luftverkehrsgesellschaften (United Airlines, Pacific Southwest Airlines, Air California, Golden Gate, Republic Airlines u. a.), die mit überwiegend mittelgroßem Fluggerät Fresno mit etwa 15 Flugzielen in Kalifornien und im mittleren Westen der USA verbinden (Fresno County and City Chamber of Commerce o. J., S. 19 f.).

Trotz der insgesamt guten Verkehrsanbindungen ist die Kennzeichnung der Stadt Fresno als „a U.S. Port-of Entry“ und als „hub of transportation facilities of all kinds, connecting Central California to destinations anywhere in the world“ (Fresno County and City Chamber of Commerce 1984, Sp. 5) sicherlich überzogen, da Fresno im Bereich des Verkehrs keinerlei überstaatliche Bedeutung hat und auch innerhalb Kaliforniens deutlich hinter den großen Zentren und auch der Regierungshauptstadt Sacramento zurücksteht.

5. Bevölkerungs- und Stadtentwicklung

5.1 Siedlungsanfänge und frühe städtische Entwicklung (1872-1920)

Als das heutige Fresno County 1856 aus Teilen benachbarter Verwaltungseinheiten

errichtet wurde, war das Gebiet der Stadt gleichen Namens noch gänzlich unbesiedelt. Erst Ende der 1860er Jahre begann eine landwirtschaftliche Besiedlung der unfruchtbaren Ebene, wobei schon damals ein - vom Kings River abzweigender - Bewässerungskanal Grundlage des Anbaus, vor allem von Weizen, war (HART 1978, S. 150; WAICZIS 1985, S. 3).

Gründer der Siedlung wurde die Central Pacific Railroad (1899 übernommen von der Southern Pacific Railroad, SPRR), die in den 1870er Jahren ihre Schienenstränge südwärts in das Große Kalifornische Längstal vortrieb; 1872 wurden der Bahnhof Fresno und eine Eisenbahn-Telegrafestation errichtet, die bald durch ein Postamt, Geschäfte, Hotels und Saloons ergänzt wurden. Beständige Zuzüge von Siedlern, darunter auch von Ärzten und Rechtsanwälten, bedeuteten ein starkes Wachstum. 1874 wurde als Ergebnis einer Abstimmung der Verwaltungssitz des County von der 1851 gegründeten, im Niedergang befindlichen Goldbergbausiedlung Millerton nach Fresno verlegt, das durch diese Behördenfunktion einen erneuten Bevölkerungszuwachs erlebte. 1875 zählte Fresno bereits 600 Einwohner, darunter 200 Chinesen (Eisenbahnarbeiter). Größere Parzellen wurden geteilt und durch neue Siedlergruppen kolonisiert. Es entstanden eine Schule, Kirchen und weitere bescheidene Einrichtungen des Gemeinbedarfs. 1885 erfolgte die vom kalifornischen Staat bestätigte Konstituierung als Stadt mit Errichtung einer Stadtverwaltung. Der Eisenbahnhaltepunkt wuchs nunmehr zu einer Kleinstadt heran, deren wirtschaftliche Grundlage wesentlich durch agrarwirtschaftliche Aktivitäten im Umland bestimmt war, darunter zunehmend durch Sonderkulturen (zur Bevölkerungsentwicklung vgl. Abb. 3).

Fresno entwickelte sich in der Folgezeit zu einem wahren Schmelztiegel von ca. 85 verschiedenen Volksgruppen. Besonders häufig vertreten waren Armenier³⁾, Wolgadeutsche, Dänen, Schweden, Engländer, Iren und Portugiesen, aber auch Ostasiaten. Die Zahl der Einwohner stieg von 3 464 im Jahre 1885 über 12 400 zur Jahrhundertwende auf 45 086 im Jahre 1920 an. Diese Entwicklung

war von einer beträchtlichen baulichen Expansion begleitet und betraf nicht nur Wohngebäude, sondern vor allem Geschäfts-, Bank- und Bürogebäude (allein drei Banken zwischen 1887 und 1890) im Gebiet der Innenstadt, die heute im Süden Fresno liegt.

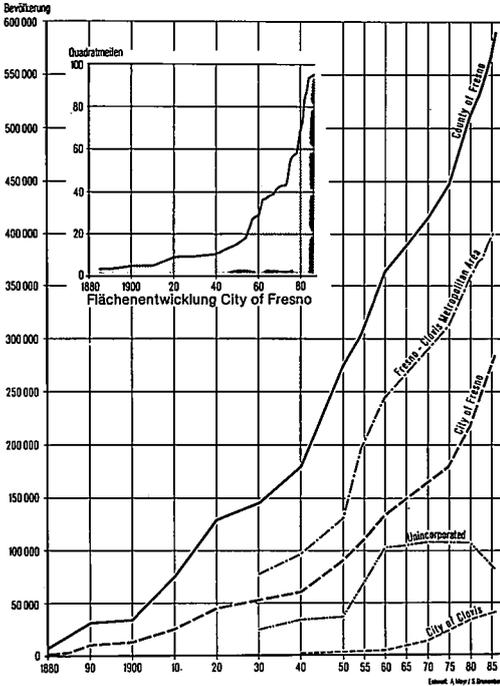


Abb. 3: Bevölkerungsentwicklung im Raum Fresno und Flächenentwicklung der Stadt 1880–1985

Innerhalb des durch schematische Schachbrettstrukturen geprägten Straßennetzes fällt die sog. Downtown (Stadtkern) deutlich heraus, weil ihre Straßen nicht von Nord nach Süd bzw. von West nach Ost verlaufen, sondern diagonal, nämlich parallel zur Southern Pacific Railroad von Nordwesten nach Südosten - teilweise nur mit Buchstaben benannt - bzw. rechtwinklig dazu von Südwesten nach Nordosten mit Fresno, Mariposa und Tulare Street als Hauptachsen (vgl. Abb. 4). Ein „historischer Rundgang“ durch Fresno (SELLAND o. J.) führt überwiegend durch den Nordostteil der Innenstadt und schließt u. a. einen alten Wasserturm (1894), die katholische St. John's Cathedral (1902), repräsentative Bürgerhäuser, z. T. mit Säulen oder Bogen-gängen, sowie den Bahnhof der 1896 eröff-

neten Santa-Fe-Eisenbahn ein, die der Stadt zusätzliche Entwicklungsimpulse brachte.

Die Wohnbebauung nach der Jahrhundertwende erfolgte überwiegend nach Norden und ergänzend nach Osten, wobei das weiterhin gitterförmige Straßennetz seither nordorientiert angelegt wurde. Nach 1900 erhielt Fresno eine Anzahl von weiteren Verwaltungsgebäuden sowie Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen, darunter die City Hall, weiterführende Schulen und kulturelle Einrichtungen, ein erstes Krankenhaus, Straßenbahnen (nicht mehr in Betrieb) und Erholungsparks.

5.2 Ausbau und Aufstieg zwischen den Weltkriegen (1920–1945)

In den frühen 20er Jahren führte die anhaltende wirtschaftliche Blüte - begünstigt durch die individuelle Motorisierung - zur schnellen Umgestaltung der Innenstadt durch zahlreiche große Gebäude (erster Wolkenkratzer bereits 1914) und zum Aufstieg zum größeren städtischen Zentrum. Die seit 1926 unterhaltenen regelmäßigen Luftverkehrsverbindungen (Flugfeld Chandler 1929) dokumentieren diese Stellung.

Im Schatten der Weltwirtschaftskrise von 1929 wuchs die Stadt in der Folgezeit zwar langsamer, jedoch kontinuierlich und erreichte 1930 ca. 53 000, 1940 rd. 61 000 Einwohner. Während der durch Firmenzusammenbrüche und hohe Arbeitslosigkeit bestimmten 30er Jahre profitierte sie von öffentlichen Baumaßnahmen (Memorial Auditorium, Hall of Records; neue City Hall 1941), die mit Hilfe der staatlichen Work Projects Administration in der Downtown realisiert wurden. Außerdem kamen der Stadt nunmehr die Aufträge und Auswirkungen des Central Valley-Projektes zugute, das als Hochwasserschutz- und vor allem Bewässerungs-Großbaumaßnahme den Zentralraum Kaliforniens entscheidend umgestaltete (ab 1939 Bau des nahegelegenen Friant Dam).

5.3 Entwicklung zur Großstadt und innerer Umbau (seit 1945)

Nach dem Zweiten Weltkrieg, der der Stadt u. a. drei militärische Übungsgelände

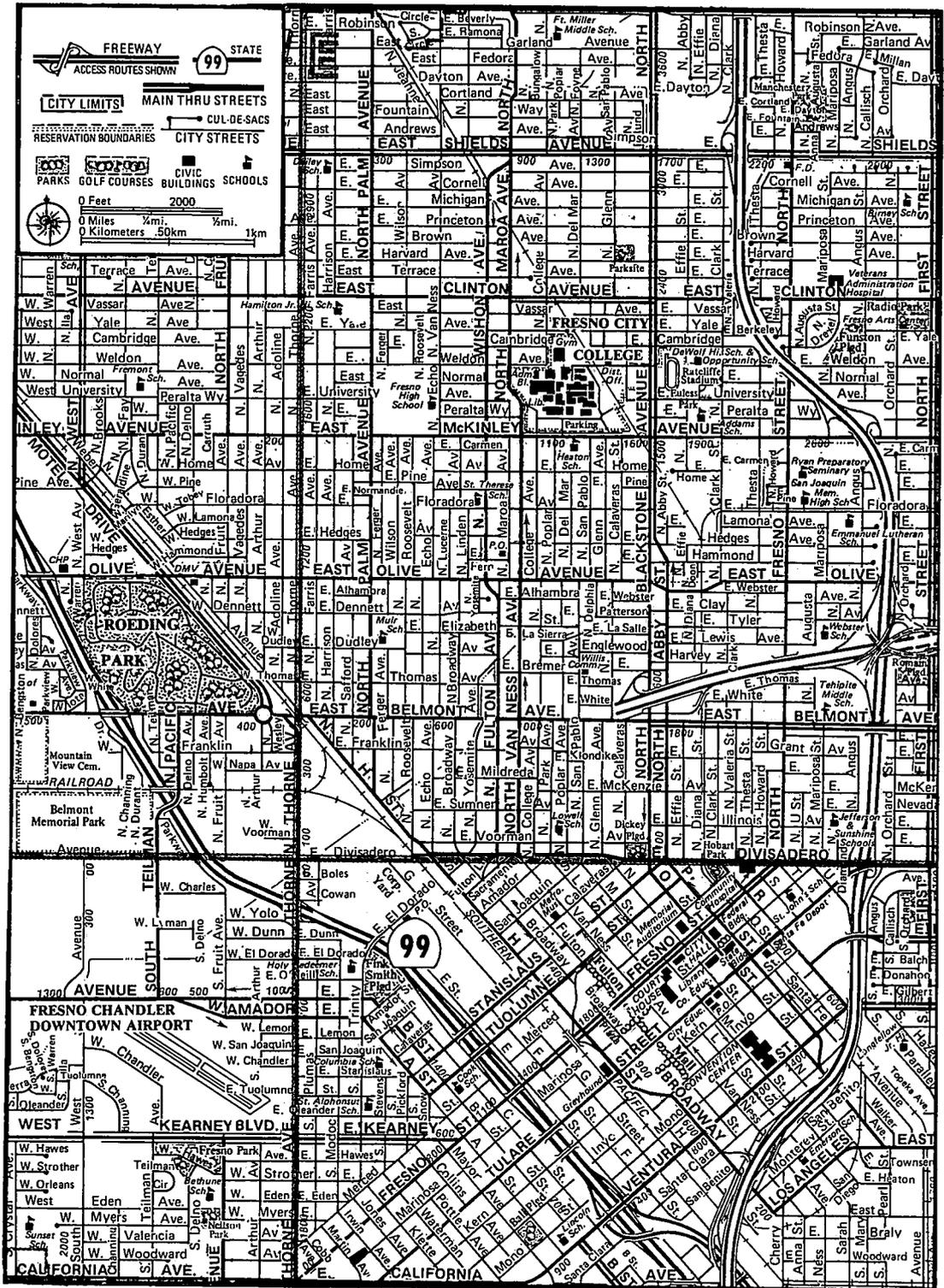


Abb. 4: Fresno: Auszug aus dem Stadtplan 1986

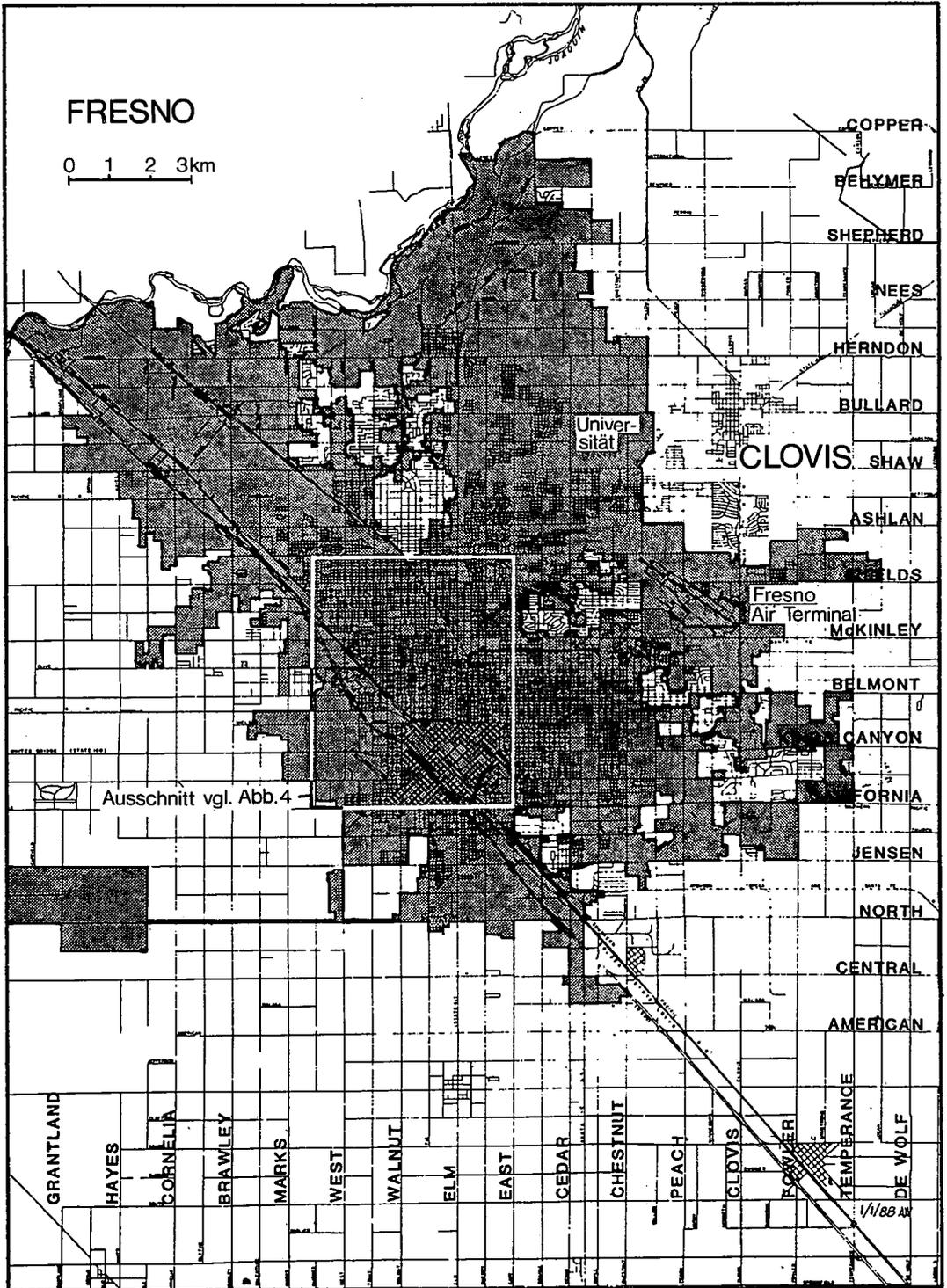


Abb. 5: Fresno: Gemeindefläche (Quelle: City of Fresno 1986)

Tabelle 1 Bevölkerungsentwicklung von Städten im Fresno County, von Sacramento und Kalifornien insgesamt

Jahr	Fresno City	Clovis City	Unincorporated ¹⁾	Fresno-Clovis Metropolitan Area	Fresno County	Anteil Fresno City an Fresno County in %	Sacramento City	Kalifornien insg.
1850	-	-	-	-	-	-	6820	92597
1860	-	-	-	-	4605	-	13785	379994
1870	-	-	-	-	6386	-	16283	560247
1880	1112	-	-	-	9478	11,7	21420	864694
1890	10818	-	-	-	32026	33,8	26386	1213398
1900	12470	-	-	-	37862	32,9	29282	1485053
1910	24892	-	-	-	75657	32,9	44696	2377549
1920	45086	1157	-	-	128779	35,0	65908	3426861
1930	52513	1316	24289	78118	144379	36,4	93750	5677251
1940	60685	1626	35193	97504	178565	34,0	105958	6907387
1950	91669	2766	36157	130592	276515	33,2	137572	10586223
1960	133929	5546	105637	245112	365945	36,6	191667	15717204
1970	165655	13856	109732	289243	413329	40,1	257105	19971069
1980	218202	33021	107600	358823	514621	42,4	275741	23667902
1986 ²⁾	284500	40350	80750	405600	580200	49,0	322500	26637000

1) Gemeindefreie Gebiete, die direkt der County-Verwaltung unterstehen

2) 1987 war die Bevölkerung von Fresno bereits auf 293951, diejenige von Clovis auf 42001 angewachsen. Der Anteil der Ost- und Südostastaten nahm – vor allem bedingt durch Flüchtlingzuwanderungen – zwischen 1980 und 1986 in Fresno City von 2,6 auf 11,2% zu (nach Unterlagen der Fresno County and City Chamber of Commerce).

Quellen: Fresno Statistical Abstract 1986, S. 5 (alle Daten für Fresno-Clovis Metropolitan Area) und eigene Berechnungen (Unincorporated); California Statistical Abstract 1986, S. 16–20 (1986); ANDRIOR o. J., S. 62–72 (alle übrigen Daten für 1850–1980)

brachte, erlebte Fresno den größten Boom seiner Geschichte. Zwischen 1940 und 1950 stieg die Einwohnerzahl um 50 % auf rd. 92 000 an, und Anfang der 50er Jahre wurde Fresno mit einer Bevölkerung von über 100 000 statistische Großstadt. Ein ehemaliger Truppenübungsplatz wurde 1946 zum Fresno Air Terminal umgebaut; neue Wohnsiedlungen, ausgelagerte Kultur- und neue Freizeiteinrichtungen sowie auch Bürostandorte entwickelten sich in den nördlichen Stadtbezirken, so daß Fresnos bebaute Fläche inzwischen nach Norden bis an den San Joaquin River reicht und im Nordosten mit der Nachbarstadt Clovis zusammengewachsen ist. Im nordöstlichen Stadtgebiet siedelte sich auf einem großen peripheren Campus 1958 die ausgelagerte California State University Fresno an.

Die gesamte städtebauliche Entwicklung der 50er und 60er Jahre ist einerseits geprägt durch das neue Wachstum in den Außenbezirken, wo ältere Ansätze kleiner Stadtteilzentren der Vorkriegszeit verdichtet wurden und mehrere große Einkaufszentren entstanden, die den Attraktivitätsverlust der Innenstadt verstärkten (u. a. 1954 Manchester Complex, 1970 Fashion Fair Shopping Center). Andererseits wurde die Downtown durch repräsentative neue Gebäude bereichert (1960 neues State Office Building und Polizeihauptquartier, 1966 Convention Center und neues Court House) - z. T. bei gleichzeitiger Zerstörung alter Bausubstanz (Abbruch des historischen Court House von 1875). Als Kernstück der Revitalisierung wurde ein Teil der Fulton Street zur Fußgängerzone umgebaut und mit Uhrturm, Brunnen, Skulpturen, Bäumen und Möblierung gestaltet (Eröffnung 1964). Die Fulton Mall als innerstädtisches Einkaufszentrum und gleichzeitige Aktionsfläche wurde außerordentlich akzeptiert und brachte Fresno den Preis einer „All American City“ und die Mitgliedschaft im USA-Bundesprogramm der Modellstädte ein (WAICZIS 1985, S. 155).

Gleichzeitig mit der Fußgängerzone wurde 1964 auch das private 22geschossige Del Webb Center eröffnet, Fresnos mit Abstand höchster „Wolkenkratzer“, der zuerst als riesiger Hotel-, Tagungs- und Bürostand-

ort-Komplex mit ergänzenden Restaurants und Läden konzipiert und zugleich als Beitrag zur Wiederaufwertung der Downtown gedacht war (WAICZIS 1985, S. 160). In seiner ursprünglichen Funktion konnte es sich jedoch nicht behaupten und beherbergt nun als Fresno Townhouse (Del Webb Center) zahlreiche Dienststellen der Stadtverwaltung sowie andere Büros (City of Fresno 1983, S. 89).

Schließlich begann eine neuerliche Überformung durch den - teils innerstädtischen - Autobahnbau. 1960 wurde nach mehrjährigen Bauarbeiten der Fresno im Westen tangierende, Nordwest-Südost verlaufende Freeway Nr. 99 eröffnet sowie ab 1972 der Freeway Nr. 41 begonnen, der die Stadt als breite Schneise von Süden nach Norden durchschneidet (vgl. Abb. 4) und eine schnelle Verbindung zwischen Downtown und nördlichen Stadtbezirken ermöglichen soll. Die südliche sog. „Eisenhower portion“ dieser Straße wurde 1981 eröffnet und inzwischen über ein Verteilerkreuz hinaus nach Norden verlängert (heute insgesamt Dwight D. Eisenhower Freeway).

5.4 Jüngste Dynamik, Rang innerhalb Kaliforniens und der USA

Fresno zählt zu den am schnellsten wachsenden Städten Kaliforniens und der gesamten USA. Zwischen 1960 und 1970 stieg die Einwohnerzahl von rd. 134 000 auf 166 000 an. Das Ende des Vietnam-Krieges führte ab 1975 zu einer großen Zuwanderung von Laoten und Vietnamesen, so daß 1977 bereits die Einwohnerzahl von 200 000 erreicht war. Bei der letzten Volkszählung 1980 wurden 218 202 Einwohner erfaßt, im Jahr des 100jährigen Stadtjubiläums 1985 274 800 und 1986 bereits 284 500 Bewohner geschätzt (Fresno Statistical Abstract 1986, S. 5).

Diese Bevölkerungszahlen sind indessen wegen der komplizierten kommunal-administrativen Gegebenheiten verzerrt und bei weitem zu niedrig. Innerhalb der Stadtfläche wie auch außerhalb der kommunalen Grenzen liegen längst bebaute und zusehends von der Suburbanisierung erfaßte

Bereiche - z. B. das Vorzugswohngebiet Old Fig Garden nordwestlich von Fresno -, die rechtlich gemeindefreie „unincorporated areas“ sind und unmittelbar der County-Verwaltung unterstehen. Auf ihnen lebten 1986 immerhin 80000 Einwohner (Fresno Statistical Abstract 1986, S. 98), die sich bislang wegen günstigerer Steuersätze und anderer Vorteile nicht zur Eingemeindung bereit gefunden haben. Das Maximum betrug 1970 vor größeren Zusammenschlüssen mit der Stadt Fresno sogar 110000 Einwohner (vgl. Tab. 1 sowie Abb. 3 u. 5).

Die Zunahme von Fresno City um jährlich über 10000 Menschen bzw. 4 - 5 % beruht vor allem auf inneramerikanischen Zuwanderungen und der weiteren, durch Klima und Bewässerungsfeldbau begünstigten Ansiedlung südostasiatischer Flüchtlinge - in Fresno County bereits 26000 -, daneben aber auch auf hohen Geburtengewinnen. So betrug 1980 die Geburtenrate der Stadt Fresno 28,7‰, die Sterberate dagegen nur 11,3‰; rd. 17 % aller Geburten entfielen auf Mütter, die unter 20 Jahre alt waren. Nur 59 % der Stadtbewohner waren 1980 in Kalifornien geboren (County and City Data Book 1983, S. 661).

Hinsichtlich der ethnischen Zusammensetzung waren 1980 62,7 % der Bewohner Fresnos Weiße (ohne Spanienstämmige), 23,6 % spanisch-mexikanischer Abstammung (mit dem insgesamt größten Wachstum), 9,2 % Schwarze (deutlich mehr als im übrigen County), 2,6 % Ostasiaten, 1,1 % Indianer und 0,8 % Sonstige. Schwarze und Ostasiaten (Chinesen, Japaner, Koreaner, Vietnamesen, Filipinos usw.) wohnen in hoher räumlicher Konzentration im Westen Fresnos; es gibt hier auch eine Chinatown (Fresno Statistical Abstract 1986, S. 79-84 und County and City Data Book 1983, S. 660). Die Anzahl der deutschstämmigen Bewohner Fresnos wird mit rd. 35 000 Personen angegeben (PIERCHALLA 1984, S. 9). Die verschiedenen Volksgruppen haben ihre ethnische Identität größtenteils gewahrt und unterhalten z. T. eigene kulturelle Einrichtungen (z. B. das Genealogical and Historical Library-Museum des Central California Chapter/American Historical Society of Germans from Russia).

Wie schnell sich das Siedlungsbild Fresnos verändert hat, geht auch aus dem Alter und der Struktur der Wohngebäude hervor. Von 88599 Wohneinheiten 1980 waren nur 12,8 % 1939 oder früher gebaut, aber 20,9 % 1960-1969 und 34,3 % 1970-1980. 64,1 % aller Baueinheiten hatten nur eine Wohneinheit (County and City Data Book 1983, S. 662); Einfamilienhäuser mit Gärten (teils mit Swimming Pools) herrschen bei den Gebäudetypen vor.

Am 1. Januar 1986 umfaßte die Stadt Fresno ein Areal von 94,6 Quadratmeilen (= 245 qkm) oder 32 % der 299 Quadratmeilen (= 774 qkm) großen Fresno-Clovis Metropolitan Area. Diese Fläche war 2¼mal so groß wie diejenige von 1970, 3¼mal so groß wie 1960 oder 32mal so groß wie die ursprüngliche Stadtfläche im Jahre 1885 von nur 2,94 Quadratmeilen (= 7,6 qkm).

Innerhalb von Fresno County konnte die Stadt ihren Bevölkerungsanteil von rd. 12 % im Jahre 1880 auf rd. 49 % im Jahre 1986 steigern und dominiert somit ganz eindeutig. Die übrige Bevölkerung des County verteilt sich auf 14 sehr viel kleinere Städte und Siedlungen in gemeindefreien („unincorporated“) Gebieten, wobei erstere allerdings z. T. deutlich höhere Steigerungsraten als Fresno selbst aufweisen. Dies gilt insbesondere für das 1986 40350 Einwohner (1920: 1157) zählende Clovis, das mit der Bezirkshauptstadt die Fresno-Clovis Metropolitan Area bildet. Auch die drei nächstgrößeren Städte Sanger, Selma und Reedley mit jeweils über 10 000 Einwohnern liegen nur wenig östlich von Fresno und somit in dessen engstem Ausstrahlungsbereich. Sie profitieren hinsichtlich ihres Wachstums sehr stark von den von Fresno ausgehenden Entwicklungsimpulsen.

Fresno ist mit seinem großen Bevölkerungswachstum und seinen seit 1960 jährlichen Eingemeindungen (vgl. Fresno Statistical Abstract 1986, S. 5 u. Abb. 3) eindeutig das dynamische Zentrum des südlichen Kalifornischen Längstals; es hat zudem den Abstand gegenüber der älteren Hauptstadt Sacramento als dem Zentrum des nördlichen Kalifornischen Längstals (1986: 322500 Einw.; vgl. BLUME II 1979, S. 310-313 mit

Karte der Flächennutzung) kontinuierlich verringert und hatte ferner – bezogen auf das Jahr 1900 – eine prozentual höhere Bevölkerungszunahme als Kalifornien insgesamt.

Trotz der beträchtlichen Steigerungen seiner Einwohnerzahl konnte Fresno jedoch seine Stellung im insgesamt schnell wachsenden Kalifornien (vgl. DE LANGE 1984, 1986) kaum verändern und rangierte 1986 nach Los Angeles, San Diego, San Francisco, San Jose, Long Beach, Oakland und Sacramento auf dem 8. Platz (Fresno Statistical Abstract 1986, S. 7).

Innerhalb des US-amerikanischen Stadtsystems konnte sich Fresno vom 111. Platz im Jahre 1950 kontinuierlich auf Rang 61 im Jahre 1985 verbessern (ebd.).

6. Die Wirtschafts- und Erwerbsstruktur von Stadt und County Fresno

6.1 Überblick

Eine exakte Analyse der Wirtschaftsstruktur der Stadt Fresno bzw. der Erwerbsstruktur ihrer Beschäftigten läßt sich nicht erarbeiten, da entsprechende Daten auf Gemeindebasis nicht komplett publiziert sind. Veröffentlichungen der Stadt Fresno, der Chamber of Commerce Fresno und des kalifornischen Staates beziehen sich fast ausschließlich nur auf Fresno County. Das „County and City Data Book“ der USA (1983) enthält nur ausgewählte Beschäftigtendaten der Volkszählung 1980 für die größeren Städte, darunter Fresno und Clovis. Die Stadtverwaltung Fresno hat neben Zahlen auf County-Ebene auch solche für die Fresno-Clovis Metropolitan Area vorgelegt, die im folgenden vorrangig – neben Angaben der Chamber of Commerce – Verwendung finden, da sie auch sachlich gerechtfertigt erscheinen. Eine Benutzung ausschließlich stadtbezogener Daten würde nämlich die Erwerbsstruktur derjenigen Berufstätigen, die außerhalb der Stadtgemeinde Fresno in den gemeindefreien Gebieten („unincorporated areas“) wohnen (vgl. 5.4), gänzlich unberücksichtigt lassen.

Fresno wird zumeist als landwirtschaftlich orientierte Stadt charakterisiert und bezeichnet sich selbstbewußt als „the nations' number one farm county“ (Fresno County and City Chamber of Commerce 1984, Faltblatt) oder gar als „Agribusiness Capital of the World“ (dies., Business Development, März 1987, S. 1). So wichtig der primäre Sektor auch sein mag, so gilt diese Stellung indessen nicht nach den Beschäftigtenzahlen 1980 (Tab. 2). Der Anteil von 11,8 % Erwerbstätigen 1980 in Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Gartenbau auf County-Ebene ist jedoch sehr beträchtlich und übertraf für dieses Bezugsjahr sogar noch geringfügig die Quote des produzierenden Gewerbes (11,6 %)! In den Städten Fresno und Clovis waren hingegen die meisten Erwerbspersonen eindeutig im tertiären Sektor tätig – vorrangig im Handel –, so daß Fresno als Dienstleistungsstadt bezeichnet werden muß. Dies wird man von Clovis nicht sagen können. Die sog. Beschäftigungs-/Einwohner-Rate, worunter in den USA das Verhältnis von in der Stadt Berufstätigen zu in ihr wohnenden Erwerbstätigen verstanden wird, betrug 1980 in Clovis nämlich 0,485, was sie als Wohnsitz- und Auspendlergemeinde kennzeichnet, in Fresno hingegen 1,359; dies bedeutet eine – wenngleich höher erwartete – Funktion als Einpendlerzentrum (County and City Data Book 1983, S. 663). Von den Beschäftigten aus Fresno waren immerhin 23,2 % außerhalb des Wohnortes erwerbstätig (Ziele leider unbekannt), von Clovis aber 83,5 % (!), was die Satellitenrolle im Verhältnis zu Fresno deutlich macht.

Tab. 3 und Abb. 6 enthalten annähernde und z. T. prognostizierte Angaben über alle Beschäftigten nach Wirtschaftsgruppen für die Fresno-Clovis Metropolitan Area in den Jahren 1975, 1985 und 2005. Bei Ausweisung aller Branchen wird das Übergewicht des tertiären Sektors noch deutlicher (1975: 76,2 %, 1985: 77,6%), das bis zum Jahr 2005 noch weiter ansteigen soll (81,0 %). Mit dieser Ausrichtung seiner Wirtschaftsstruktur sind Fresno und Münster sehr verwandt. Öffentliche Verwaltung (Staat, County, Stadt), Einzelhandel und Dienstleistungen im engeren Sinne sind mit Abstand am bedeutendsten und sollen quantitativ sehr be-

Fresno



Bild 1: Blick von SW auf den Stadtkern mit Hochhäusern
(u. a. Security Bank, 1; Court House, 2; Del Webb Town House (Bürogebäude), 3; Foto: The Fresno Bee)



Bild 2: Court House
(Foto: The Fresno Bee)



Bild 3: Fulton Mall
(Foto: Tidyman Studios)

Fresno

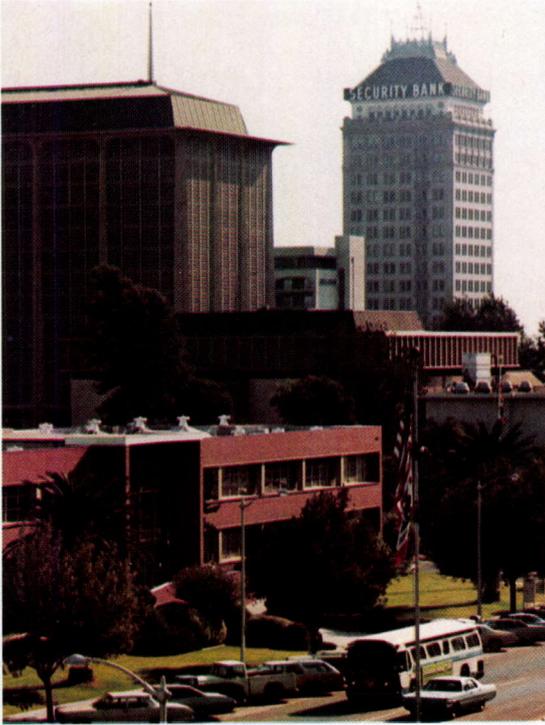


Bild 4: Civic Center mit Rathaus (Vordergrund)

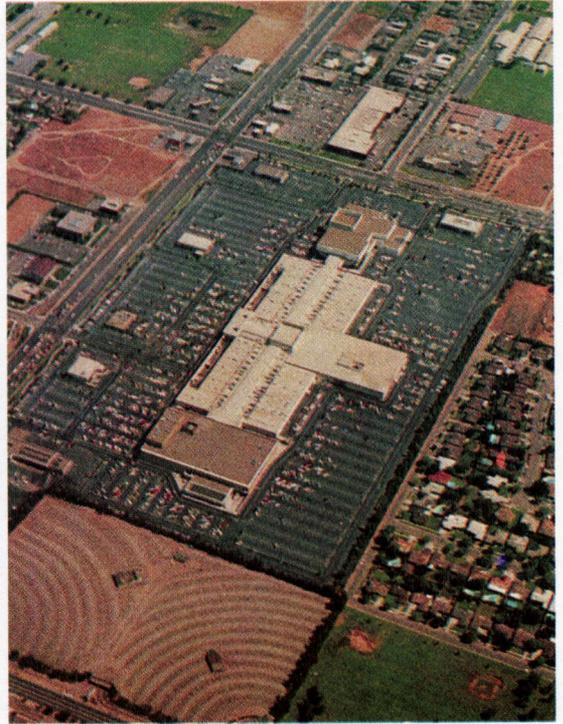
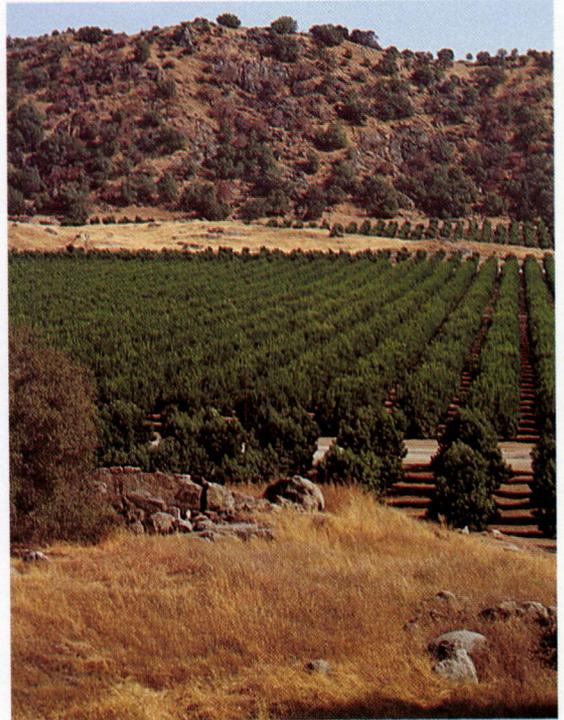


Bild 5: Fashion Fair Shopping Center



Bild 6: Japanischer Garten im Woodward Park



**Bild 7: Citruskulturen östl. Fresno
(Foto: W. Döhrmann)**

Tabelle 2 Ausgewählte Daten zur Beschäftigtenstruktur 1980 (Zivilbeschäftigte)

Beschäftigte / Erwerbspersonen	Fresno County	Fresno City	Clovis City
Beschäftigte insg. ¹⁾	214 038	93 714	15 764
davon in %:			
Produzier. Gewerbe	11,6	11,2	10,1
Groß- u. Einzelhandel	21,9	24,1	24,6
Dienstleistungen	21,0	23,1	20,6
Landwirtschaft	11,8	.	.
Öff. Verwaltung	.	8,0	.
Banken, Versicherungen, Immobilien	.	.	10,0
Erwerbspersonen insg.	235 077	101 675	16 774
davon in %:			
Frauen	41,0	44,1	44,0
Arbeitslose	8,9	7,8	6,0
Erwerbspersonen 1982 insg.	291 672	125 317	.
davon arbeitslos insg.	40 190	15 208	.
in %	13,8	12,1	.

. = keine Angaben.

¹⁾ Außer den drei erstgenannten Wirtschaftsbranchen wird für jede Gebietseinheit lediglich noch ein weiterer Erwerbszweig ausgewiesen.

Quelle: County and Data Book 1983, S. 52 f. (Fresno County) u. S. 664 (Fresno City u. Clovis City)

trächtlich wachsen, wobei vom Einzelhandel und den Dienstleistungen die stärksten Impulse erwartet werden. Auch hinsichtlich des sekundären Sektors (produzierendes Gewerbe, Bauwirtschaft) wird mit einer kontinuierlichen Zunahme der Beschäftigten gerechnet, während in der Landwirtschaft langfristig von weniger Arbeitsplätzen ausgegangen wird.

Die erhoffte Arbeitsplatzentwicklung erscheint jedoch sehr optimistisch. Die Zunahmen von rd. 120000 auf rd. 161000

(1975-1985) und weiter auf rd. 295000 (2005) bedeuten immerhin Wachstumsraten von 34 % und 83 % (!). Demgegenüber bleibt festzuhalten, daß die Arbeitslosenzahlen bereits 1980 in der Stadt Fresno bei rd. 8 % lagen (Clovis nur 6 %, County fast 9 %) und 1982 schon 12-14 % in Stadt und County ausmachten (vgl. Tab. 2). Im Durchschnitt des Jahres 1986 waren 12,5 % aller Erwerbsfähigen arbeitslos. Diese relativ hohen Daten wurden auch durch die hohen Zuwanderungsraten von Flüchtlingen mit beeinflußt und müssen die Verantwortlichen in Stadt und Region mit Sorge erfüllen.

6.2 Die Landwirtschaft

Kalifornien ist trotz z. T. ungünstiger physisch-geographischer Gegebenheiten eines der führenden landwirtschaftlichen Produktionsgebiete der Welt. Diese Charakterisierung gilt in besonderer Weise für das Central Valley und damit auch für Fresno County, das diesbezüglich nicht nur unter den kalifornischen Verwaltungsbezirken, sondern auch innerhalb der USA einen exponierten Spitzenplatz einnimmt. Aus dem

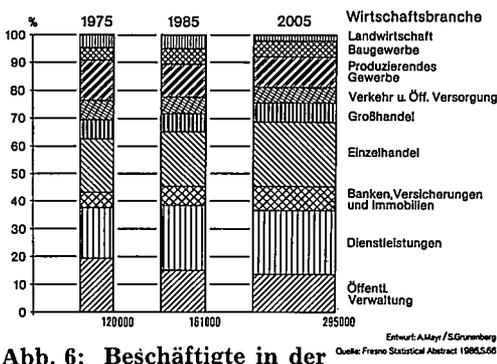


Abb. 6: Beschäftigte in der Fresno-Clovis Metropolitan Area nach Wirtschaftsbranchen 1975-2005

Tabelle 3 Beschäftigte nach Wirtschaftsbranchen in der Fresno-Clovis Metropolitan Area 1975-2005

Wirtschaftsbranche	1975		1985		2005		Zum Vergleich: Fresno County 1986 absolut
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	
Beschäftigte insg.	120020	100,0	161160	100,0	295060	100,0	-
Landwirtschaft	5700	4,8	8000	5,0	6400	2,2	.
Bergbau	20	0,02	60	0,04	60	0,02	.
Baugewerbe	5300	4,4	8800	5,5	16800	5,7	.
Produzierendes Gewerbe	17500	14,6	19300	12,0	32900	11,2	24300
Verkehr u. Öff. Versorgung	8200	6,8	9400	5,8	16300	5,5	10800
Großhandel	8500	7,1	10800	6,7	20000	6,8	50600
Einzelhandel	22900	19,1	31600	19,6	68200	23,1	
Banken, Versicherungen,							
Immobilien	6800	5,7	11100	6,9	26000	8,8	13600
Dienstleistungen	21900	18,2	37200	23,1	67800	23,0	45100
Öffentl. Verwaltung	23200	19,3	24900	15,5	40600	13,8	42100

. = keine Angaben. Die nicht stimmigen Summenzahlen wurden abgeändert (120020 statt 120000, 161160 statt 161200, 295060 statt 295000).

Quelle: Fresno Statistical Abstract 1986, S. 66 (nach Unterlagen des State of California Employment Development Department für 1975 und 1985 sowie des Council of Fresno County Governments für 2005), Fresno County and City Chamber of Commerce (letzte Spalte)

Tabelle 4 Bedeutende landwirtschaftliche Produkte im Fresno County

Produkte	Wert 1980 in 1000 \$	Rangziffer		Rangfolge der kalifornischen Counties 1979
		1980	1970	
Weintrauben	478 217	1	1	1
Baumwolle	443 066	2	2	1
Rinder/Kälber	140 011	3	3	.
Geflügel	121 156	4	6	.
Milch	96 088	5	5	.
Tomaten	65 857	6	15	4
Pflaumen	63 106	7	8	2
Luzerne (Alfalfa)	59 655	8	4	1
Nektarinen	49 959	9	12	1
Orangen	47 202	10	13	2

. = keine Angaben. Quellen: City of Fresno 1983, S. 11, California Statistical Abstract 1980, S. 96-97 (letzte Spalte).

nördlichen Central Valley liegt eine jüngere Studie über Voraussetzungen und Wandlungen in den landwirtschaftlichen Nutzungsmustern am Beispiel von Yolo County nordwestlich der kalifornischen Hauptstadt Sacramento vor (KÖNNECKE 1986).

Fresno County hatte bei der Volkszählung 1980 eine bäuerliche Bevölkerung von 25 082 und 6924 F a r m e n mit einer Durchschnittsgröße von ca. 119 ha (295 acres); nicht weniger als 56,4 % des Farmlandes wurden bewässert (County and City Data Book 1983, S. 58-59). Entsprechende Daten für die Stadt Fresno oder für Fresno-Clovis Metropolitan Area waren in verfügbaren Publikationen nicht nachgewiesen; es soll jedoch sowohl in der Stadt wie auch in den benachbarten gemeindefreien Gebieten nicht wenige landwirtschaftliche Betriebe geben. Wegen der Bedeutung der Agrarwirtschaft für die Entwicklung der Stadt Fresno wie auch für die Wirtschaftsstruktur des Umlandes erscheinen einige Ausführungen zur Struktur und Entwicklung der Landwirtschaft angebracht.

Die Verkaufserlöse für landwirtschaftliche Produkte sind im Fresno County von über 300 Mill. \$ (1956) zunächst kontinuierlich auf ca. 550 Mill. \$ (1972) und dann steil auf fast 2 Mrd. \$ (1980) angewachsen; nur 1977 und auch 1981-1983 waren Rückgänge zu verzeichnen. 1985 wurde mit 2,1 Mrd. \$ die bislang höchste Wertschöpfung erzielt (vgl. Tab. 7 in City of Fresno 1983, S. 11, und Graphik in Fresno Statistical Ab-

stract 1986, S. 62). Diese Erlöse resultieren überwiegend aus einem sehr spezialisierten Feldbau mit Dominanz von Sonderkulturen, daneben aus der Tierhaltung (vgl. Tab. 4; vergleichende Gegenüberstellung der jeweils wichtigsten Agrarprodukte für das gesamte Sacramento- und San Joaquin-Tal 1971 bei BLUME II 1979, S. 147).

Im einzelnen ist festzustellen, daß bei mehr als 75 landwirtschaftlichen Produkten jährliche Erlöse von jeweils über 1 Mill. \$ erzielt werden und daß 47 der 50 bedeutendsten kalifornischen Agrarerzeugnisse im Fresno County angebaut, gezüchtet bzw. erwirtschaftet werden; diese Daten belegen deutlich die ungeheuer große agrarstrukturelle Vielfalt (City of Fresno 1983, S. 11).

Unter den P r o d u k t e n stehen wertmäßig mit weitem Abstand Weintrauben und Baumwolle an der Spitze. Der seit Anfang des 19. Jhs. nachweisbare kalifornische Traubenanbau wird für die Erzeugung von Tafeltrauben, einer großen Fülle von Weinen und verwandten Getränken (85 % der USA-Produktion) sowie im San Joaquin Valley seit 1873 insbesondere für die Trocknung zu Rosinen betrieben. Dieser Vorgang erfolgt teils unmittelbar auf den Feldern, teils in speziellen Trocknungsanlagen. Fresno versteht sich als „Raisin Capital of the World“ und feierte von 1909-1931 sogar jährlich ein großes Raisin Day Festival (WACZIS 1985, S. 49). Westlich der Stadt werden weitflächig die Getreidearten Gerste, Weizen und Reis angebaut, dazu vor

allein die Luzerne als wichtige Futterpflanze für die Rindvieh- und Schafhaltung. Größere Anbauflächen entfallen auch auf die Süßkartoffel. Besonders vielfältig ist im gesamten County auf alluvialem Schwemmland und auch sehr harten Böden der Anbau von Citrusfrüchten, anderem Obst und Gemüse, der Orangen und Nektarinen, Zitronen, Grapefruit, Äpfel, Pflaumen, Pfirsiche, Aprikosen, Tomaten, Melonen, Salate, Knoblauch und Zwiebeln einschließt (vgl. HART 1978, S. 82 u. 151f., California Statistical Abstract 1980, S. 96f. und LANTIS/STEINER/KARINEN 1981, S. 304f.). Anbau und Erzeugung von Wein, Rosinen, Pistazien, Feigen und Melonen wurden und werden im St. Joaquin Valley besonders durch armenische Einwanderer und ihre Nachfahren betrieben.

Seit der Zeit des Eisenbahnbaus und in der folgenden Generation, als extensive Weidewirtschaft und Getreidebau noch dominierten, hat sich die Agrarlandschaft durch die kontinuierliche Zunahme der Bewässerungswirtschaft sehr geändert; ohne diese wären die oben dargestellten Sonderkulturen kaum denkbar (vgl. auch Diercke Weltatlas 1974, S. 150/151). Die meisten der kalifornischen Wasserbaugroßprojekte dienten allerdings vorrangig oder zugleich der Trinkwasserversorgung der wachsenden Verdichtungsgebiete, insbesondere des Großraumes Los Angeles (vgl. BLUME II 1979, S. 131-34 mit Karte u. HAHN 1981, S. 226-228). Zuerst wurde das für die Bewässerung benötigte Wasser ohne Stauanlagen unmittelbar aus den Bächen auf die Felder geleitet (bei Fresno ab 1871), wodurch ein Anbau feuchtigkeitsbedürftigerer Kulturen in mehreren Monaten möglich war. In den folgenden Jahren wurden Flüsse und Bäche aus der Sierra Nevada aufgestaut sowie Wasser aus dem Colorado und dem Sacramento River in das Wasserbedarfsgebiet des San Joaquin Valley hinübergeleitet. Kernstück des erstmals 1919 vorgeschlagenen und im wesentlichen 1935-1951 realisierten Central Valley Project (CVP) war die Abdämmung des in seinem Oberlauf sehr wasserreichen Sacramento River und seiner Nebenflüsse durch den Shasta Dam und die Ableitung eines Teils seines Wassers durch den 200 km langen Delta-Mendota-Kanal

nach Mendota nordwestlich der Stadt Fresno; hier gelangt das Sacramento-Wasser über den Fresno River in den San Joaquin River. Dieser wiederum wurde 32 km nordöstlich von Fresno durch den Friant Dam zum Millerton Lake aufgestaut; das Wasser dieses Stausees gelangt z. T. über den 260 km langen Friant-Kern-Kanal in das südliche Tulare-Becken im trockensten Teil des Tales, z. T. über den Madera-Kanal nach Nordwesten. In Verbindung damit entstand ein komplexes System von Dämmen, Stauteißen, Kanälen – davon einige im Stadtgebiet von Fresno –, Pumpstationen und Elektrizitätswerken (vgl. COLE/JOHNSON 1967, S. 42; Westermann Lexikon der Geographie II 1969, S. 292 u. HART 1978, S. 75, 150, 266 u. 471f.; nach BLUME II 1979, S. 132 Mitte der 1970er Jahre bereits 180 Stauseen). Noch ehrgeiziger ist der 1957 vorgeschlagene und 1960 begonnene California Water Plan, ein riesiges von Staat und Bund gemeinsam finanziertes Langzeitunternehmen mit zahllosen Wasserbaumaßnahmen. Der neu angelegte California Aquaeduct verläuft über rd. 805 km (500 Meilen) vom sog. Delta-Bereich durch den westlichen Teil des San Joaquin Valley an Fresno und Bakersfield vorbei bis in den Großraum Los Angeles (Lake Perris im Riverside County) und ermöglicht künstliche Bewässerungen in Zentral- und Südkalifornien (HART 1978, S. 62). Alle derartigen Projekte bringen die Neugewinnung landwirtschaftlicher Nutzflächen sowie die Sicherung weiteren Landes gegen Dürre und Ernteausfälle.

Trotz dieser deutlichen Verbesserungen muß jedoch in heißen Sommern, wenn die Kanäle teilweise oder sogar ganz trocken fallen, noch immer Wasser aus einer Vielzahl von Tiefbrunnen hinzugewonnen werden.

Die Landwirtschaft in Fresno zeichnet sich somit nicht nur durch eine hohe Produktivität, sondern zugleich durch eine ebenso hohe Kostenintensität aus.

6.3 Das produzierende Gewerbe

Der im Fresno County relativ schwach vertretene sekundäre Sektor umfaßt über 500 Unternehmen, die im März 1987 ca. 24 300 Mitarbeiter zählten (nach Angabe der

Tabelle 5

**Beschäftigte des produzierenden Gewerbes
in der Fresno Metropolitan Statistical Area (= County)**

Produkte	Beschäftigte in 1000		
	1980	1982	1985
Nahrungs- u. Genußmittel	8,4	7,8	7,2
Andere verderbliche Güter	4,1	3,6	4,1
Nutzholz- u. Holzprodukte	1,3	0,9	1,0
Möbel- u. Einrichtungsbedarf	0,4	0,4	0,4
Stein-, Ton- u. Glaswaren	1,6	1,3	1,2
Metallwaren	1,8	1,8	2,0
Maschinen u. Transportgüter	4,8	4,5	4,7
Sonstige dauerhafte Güter	1,1	0,9	1,0

Quelle: California Statistical Abstract 1986, S. 29

Chamber of Commerce). Für die Stadt Fresno wurden 1980 insgesamt 309 Betriebe mit rd. 8 400 Bediensteten ermittelt; nur etwa 27 % der Firmen sollen damals je mehr als 20 Beschäftigte gezählt haben (County and City Data Book 1983, S. 667); Klein- und Mittelbetriebe herrschen demnach vor.

Hauptindustriezweig ist die vor allem auf der Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte beruhende Nahrungs- und Genußmittelindustrie. Pflanzliche und tierische Erzeugnisse werden in rd. 200 Unternehmen getrocknet, gepreßt, gepökelt, tiefgefroren und/oder anderweitig verarbeitet sowie verpackt oder in Konserven eingefüllt. Zu den größten einschlägigen Betrieben gehören u. a. ein Geflügelverarbeitungsbetrieb, der mit rd. 1450 Beschäftigten größtes „produzierendes Unternehmen“ ist (Zacky Farms), und eine Fleischfabrik (Rinderschlachtereie) – beide außerhalb der Stadtgemeinde gelegen –, ferner ein Hersteller alkoholfreier Getränke, eine Molke- und Unternehmenseinrichtung für Baumwollölprodukte, Obst- und Gemüse tiefkühlkost und mehrere Weinkellereien; letztere erfreuen sich auch touristischer Beliebtheit und sind in verschiedenen Reiseführern erwähnt. Ein großes genossenschaftliches Verpackungsunternehmen für Rosinen, die 1913 gegründete Firma Sun-Maid (HART 1978, S. 170), hat ihre Betriebsanlagen Anfang der 70er Jahre in die südöstlich von Fresno gelegene Stadt Kingsburg verlegt.

Wie sehr von der Beschäftigtenzahl her die Nahrungs- und Genußmittelindustrie sowie die Produktion sonstiger verderblicher Güter (non durable products) dominieren, geht

aus Tab. 5 hervor. Die Angaben gelten für Fresno County insgesamt.

Im Bereich der nächstwichtigen metallverarbeitenden Produktion einschließlich Maschinen- und Gerätebau werden u. a. Warenautomaten und Karosserien für Lastkraftwagen sowie sonstige Autoteile fabriziert. Die entsprechenden Unternehmen zählen mit 1000 bzw. zweimal je 450 Beschäftigten zu den größeren Firmen Fresno. Darüber hinaus werden Container, Pumpen und landwirtschaftliche Geräte hergestellt.

Von Bedeutung für die Beschäftigtenstruktur Fresno sind sodann die Glasfabrikation (Flach- und Sicherheitsglas), die Bekleidungsindustrie (u. a. Jeans-Fertigung) und Teppichproduktion sowie die Herstellung von Keramik- und Kunstgewerbeartikeln. Die in der Staatsstatistik noch angeführte Möbelherstellung und Fabrikation von Einrichtungsgütern ist insgesamt unbedeutend und hat nur wenige Mitarbeiter.

Im Vergleich zur Pazifikküste sind Zahl und Anteil der Industriebeschäftigten Fresno äußerst gering; zugleich ist die industrielle Branchenstruktur, die in Kalifornien insgesamt vor allem durch Eisen- und Stahlproduktion, Flugzeugbau, Raumfahrt-, Computer-, Elektronikindustrie und Filmproduktion geprägt wird, sehr untypisch (vgl. BLUME I 1975, S. 267, II 1979, S. 137f.; HAHN 1981, S. 225f. u. ebd. S. 212, Abb. 37). Das Central Valley trägt zum industriellen Produktionswert Kaliforniens lediglich 8 % bei (BLUME II 1979, S. 147), wobei nicht nur im Raum Fresno, sondern in der gesamten Zen-

trallandschaft die Nahrungsmittelindustrie die führende Branche ist.

Die Industriegebiete Fresnos sind überwiegend im Westen und Südwesten lokalisiert; einige liegen im Bereich des Flughafens im Nordosten der Stadt und in dem südöstlichen Vorort Calwa. Insgesamt soll es in der Fresno-Clovis Metropolitan Area 18 Industrieparks oder Industriegebiete für weitere Ansiedlungen geben, in denen noch rd. 2 914 ha (rd. 7 200 acres) für Leicht- oder Schwerindustrie verfügbar sind. Als eine der ersten Städte Kaliforniens hat Fresno südlich der Downtown zwischen den Free-ways 99 und 41 eine verkehrsorientierte besondere „Enterprise Zone“ errichtet, in der ansiedlungswilligen Betrieben u. a. besonders günstige Grundstückspreise und Steuersätze gewährt werden sollen (Fresno County and City Chamber of Commerce 1986, S. 10, 12f.).

6.4 Der tertiäre Sektor und Fresnos Stellung als zentraler Ort

Gegenüber der Industrie kommt dem tertiären Sektor im weitesten Sinne ein ungleich größeres Gewicht zu, denn er prägt Fresno und bestimmt seinen Rang. Die Analyse der Wirtschaftszweige und ausgewählter größerer Arbeitsstätten wird im folgenden – soweit möglich – verbunden mit der Darstellung der jeweiligen Reichweiten und damit der entsprechenden zentralörtlichen Funktionen. An mehreren Beispielen wird zugleich auch die städtebauliche Problematik der Einrichtungen angesprochen.

6.4.1 Öffentliche Verwaltung

Die Stellung Fresnos wird in entscheidender Weise durch seine Verwaltungsfunktionen charakterisiert. Im gesamten County-Bezirk existierten 1986 rd. 42 100, in der Fresno-Clovis Metropolitan Area 1985 rd. 24 900 Arbeitsplätze bei Dienststellen der Nation (USA), des kalifornischen Staates, des County sowie der Stadtverwaltungen. Zu den absolut größten Arbeitgebern überhaupt zählten Fresno County mit rd. 5 700 Beschäftigten, das Washington unterste-

hende Finanzamt (Internal Revenue Service, abgekürzt IRS) mit ca. 3000 Mitarbeitern und die Stadtverwaltung Fresno mit rd. 2250 Bediensteten (nach Zusammenstellung der Chamber of Commerce vom März 1987).

Die Verwaltungsinstitutionen konzentrieren sich in einem nordöstlichen Bereich der Downtown zwischen Fresno Street und Tulare Street, der als „Civic Center“ bezeichnet wird (vgl. Abb. 4). Neben dem von einem kleinen Park umgebenen Court House als Sitz der County-Verwaltung (u. a. mit Gerichtsfunktionen) liegen hier die City Hall (Rathaus), das Polizeipräsidium, je ein Federal Building und State Building für vielfältige Verwaltungsaufgaben, eine große Bücherei und weitere Einrichtungen. Lediglich das Finanzamt (IRS) wurde rd. 6 km östlich der Innenstadt in einem dünn besiedelten Wohngebiet errichtet und zieht seit her weitere Wohnfolgenutzung nach sich.

Die Gerichtsbehörden sind überwiegend für das eigene County-Gebiet zuständig; einige Staats- und Bundesbehörden nehmen auch Aufgaben für benachbarte kleinere Counties wahr, und Staats- und Bundesgerichte der 2. Instanz (Courts of Appeals) haben das gesamte San Joaquin Valley als Zuständigkeitsbereich.

6.4.2 Verkehr und öffentliche Versorgung

In den Bereichen des Verkehrs und der öffentlichen Versorgung (public utilities) waren 1986 im Fresno County und 1985 in der Fresno-Clovis Metropolitan Area jeweils rd. 10 800 Beschäftigte tätig. Diese Übereinstimmung deutet bereits den Konzentrationsgrad der entsprechenden, überwiegend privatwirtschaftlichen Einrichtungen an.

Die Versorgungsunternehmen sind zumeist für größere Gebiete zuständig. Elektrizität und Gas werden durch die Pacific Gas and Electric Company (800 Beschäftigte) bereitgestellt (vorher San Joaquin Electric Company), die Wasserversorgung erfolgt über die Fresno City Utilities und die Fresno County Water Works; für die Abwässerbeseitigung sind die Fresno-Clovis Regional Waste Water Treatment Facilities zustän-

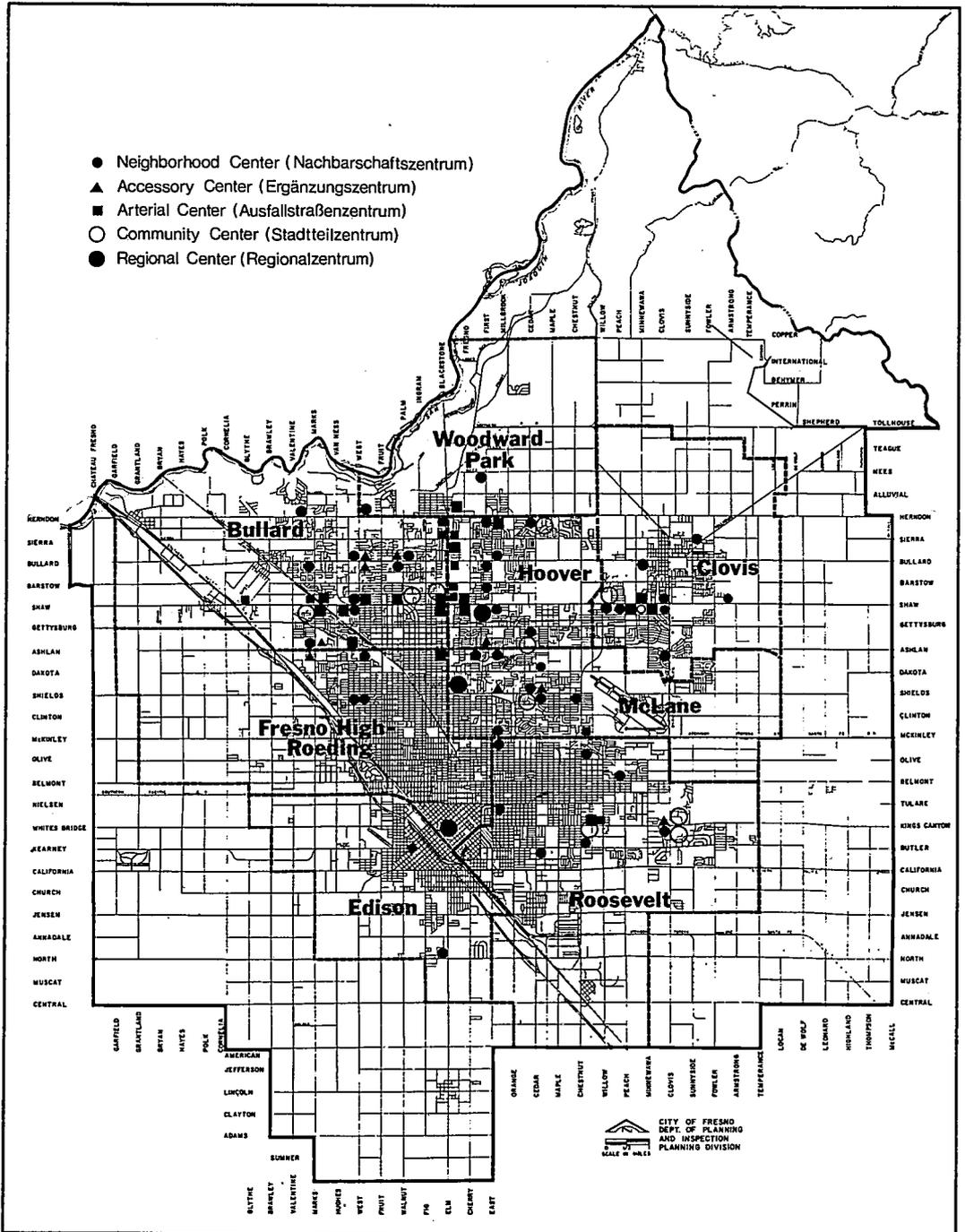


Abb. 7: Einkaufszentren in der Fresno-Clovis Metropolitan Area nach Plangebietern und Typen

dig, die westlich von Fresno große Kläranlagen betreiben (Chamber of Commerce 1986, S. 10).

Von den Verkehrsbetrieben und -einrichtungen wurden Eisenbahngesellschaften, Flugplätze und Luftverkehrsgesellschaften sowie überregionale Busgesellschaften bereits bei der Erläuterung der Erreichbarkeit Frenos erwähnt (Kap. 4). Wegen der hohen Motorisierung arbeiten County- und private lokale Busgesellschaften nicht sehr wirtschaftlich.

Rund 100 Güterspeditionen haben ihren Sitz in Fresno, davon z. T. am Flughafen, und garantieren u. a. Über-Nacht-Auslieferungen von Waren nach Los Angeles, San Diego, San Francisco, Sacramento und Reno. Die größere Anzahl hat ihren Aktionsradius innerhalb Kaliforniens, ein Drittel über die Staatsgrenzen hinaus (Fresno County and City Chamber of Commerce o. J., S. 19). Als Grund für die Existenz dieser zahlreichen Transportunternehmen wird in verschiedenen Druckschriften die besondere Verkehrsgunst innerhalb Zentralkaliforniens herausgestellt.

6.4.3 Banken, Versicherungen und Immobilien

Als Verwaltungs-, Verkehrs-, Handels- und Dienstleistungszentrum verfügen Stadt und County Fresno über eine Vielzahl an Banken (insgesamt 19 mit 75 Niederlassungen), Spar- und Hypothekenkassen (16 mit 45 Niederlassungen) sowie weiteren speziellen Kreditgenossenschaften und Finanzierungsgesellschaften, die insbesondere die Stadt zum führenden Finanzplatz des San Joaquin Valley machen. Zu ihnen gehören Niederlassungen der großen amerikanischen Geschäfts- und Handelsbanken (z. T. mit Sitz in Kalifornien, z. B. Bank of America) ebenso wie Filialen von kleinen Lokal- und Regionalbanken und japanischen Banken (nach Fresno County and City Chamber of Commerce 1986, S. 20, und Business Report, März 1987). Versicherungen und Maklerbüros sind zahlreich vertreten. Die Hochhäuser einiger Banken (z. B. Security Bank mit 15 Geschossen) und Versicherungsgesellschaften (Fresno Guarantee mit 12 Ge-

schossen) beherrschen neben Verwaltungsgebäuden Frenos Silhouette. Außer im Central Business District sind Banken, Versicherungen und Maklerbüros auch an den nach Norden führenden Ausfallstraßen errichtet worden (z. B. an der North Van Ness Avenue), die cityergänzende Funktionen übernommen haben, ferner auch an der das nördliche Stadtgebiet in West-Ost-Richtung querenden Shaw Avenue (vgl. dazu 7).

Einige Repräsentanten dieser Wirtschaftsgruppe zählen zu den größten Arbeitgebern in Fresno County (z. B. Bank of America 1100 Mitarbeiter, weitere Banken und Versicherungen bis zu 500 Beschäftigte). In der Fresno-Clovis Metropolitan Area waren 1985 rd. 11100 Erwerbstätige, im Fresno County 1986 ca. 12600 im Bereich Banken, Versicherungen und Immobilien (Finance, Insurance, Real Estate = FIRE) beschäftigt. Ein weiteres Mal wird der hohe Konzentrationsgrad im Zentrum des County deutlich. Inanspruchnahmen aus den kleineren Nachbar-Counties dürften gegeben sein.

6.4.4 Der Einzel- und Großhandel

Mit geschätzten 42400 Arbeitsplätzen in der Fresno-Clovis Metropolitan Area 1985 und 50600 im ganzen County 1986 entfielen auf den Handel mit deutlichem Abstand die meisten Beschäftigten unter allen Wirtschaftsgruppen. Von diesen Erwerbstätigen waren rd. drei Viertel im Einzelhandel und ein Viertel im Großhandel beschäftigt.

Als Großstadt besitzt Fresno im Bereich des Einzelhandels ein sehr differenziertes Angebot an Fach- und Spezialgeschäften, Kauf- und Warenhäusern. Nachdem schon in den 1870er Jahren großflächige „general stores“ errichtet worden waren, entstand 1904 das Warenhaus Gottschalk & Co., das heute mit 1200 Arbeitnehmern in mehreren Niederlassungen der größte Einzelhandelsbetrieb der Stadt mit Firmensitz in Fresno ist (WAICZIS 1985, S. 3 u. 49 u. Zusammenstellung der Fresno County and City Chamber of Commerce von März 1987).

Traditionelles Hauptgeschäftszentrum ist der Central Business District (CBD) in der Downtown von Fresno mit der

zur Fußgängerzone umgestalteten Fulton Mall. An Ausfallstraßen und in der Nachbarschaft neuer Wohn-, Gewerbe- und Hochschulkomplexe im Norden und Osten des Verdichtungsraumes Fresno-Clovis sind seit 1948 nicht weniger als 82 neue Einkaufszentren entstanden (vgl. Abb. 7), die zu außerordentlichen Kaufkraftabflüssen geführt und der Innenstadt damit beträchtlich geschadet haben. Es handelt sich dabei um

- 40 Nachbarschaftszentren zur bevorzugten Deckung von Gütern des täglichen Bedarfs (mit Lebensmittel-Supermarkt, Textilgeschäft, Drogerie, Friseurgeschäft, Wäscherei/Chem. Reinigung usw.) mit durchschnittlich 10-20 Geschäftseinheiten,
- 8 vergleichbare Ergänzungszentren (jedoch ohne Supermarkt),
- 22 spezialisiertere Ausfallstraßenzentren (mit zumeist 10-20 Geschäften für Bekleidung, Schmuck, Geschenke, Möbel und Einrichtungsbedarf),
- 10 Stadtteilzentren (mit kleineren Waren- und Kaufhäusern, Bekleidungsgeschäften, aber auch Angeboten für kurzfristige Güter, Restaurants, Büros usw.) mit zumeist über 20 Geschäftseinheiten sowie
- 2 Regionalzentren, in denen Warenhäuser mit Vollsortimenten, Bekleidungskaufhäuser, Spezialgeschäfte für Güter des mittel- und vor allem langfristigen Bedarfs, Banken und vielfältige Dienstleistungseinrichtungen existieren (vgl. Fresno Statistical Abstract 1986, S. 24 ff., Karte auf S. 30)⁴⁾. Als drittes Regionalzentrum ist der gewachsene Central Business District anzusehen.

Älteste der beiden vorgenannten neuen kommerziellen Einrichtungen mit jeweils großem Parkraumbangebot ist das 1954 eröffnete Manchester Shopping Center, auch Manchester Complex genannt, das rd. 4 km nördlich der Innenstadt im Straßenwinkel von North Blackstone Avenue und neuem Freeway 41 liegt. Auf einer Gebäudenutzfläche von rd. 75000 qm (= 811000 sq. feet) sind 91 Geschäftseinheiten untergebracht, die besonders aus dem nordöstlichen Stadtgebiet aufgesucht werden, während aus dem Umland noch der CBD bevorzugt wird.

Das 1970 fertiggestellte Fashion Fair Shopping Center liegt bereits 7 km nördlich der

Downtown südwestlich der Kreuzung von East Shaw Avenue und North First Street östlich des neuen Freeway 41. Die Shaw Avenue in einem Gebiet früher starker Grundstücksspekulation war ehemals eine deutliche Zäsur in der Nordwanderung von Fresnos Siedlungsausbau und begrenzt heute auch den nordöstlich von ihr gelegenen neuen Campus der California State University; an dieser wichtigen West-Ost-Straße liegen allein 24 neue Einkaufszentren! Fashion Fair ist ein sehr ansprechendes, geschlossenes, vollklimatisiertes Shopping-Center, das unter einem Dach auf rd. 86000 qm Nutzfläche (= 922000 sq. feet) 113 Geschäftseinheiten umfaßt, darunter vier größere Warenhäuser. Es hat ferner rd. 5000 PKW-Einstellplätze. Attraktivität, günstige Verkehrslage und Nachbarschaft zu den Vorzugswohngebieten mit Bewohnern hoher Einkommen haben bewirkt, daß dieses regionale Einkaufszentrum eine besonders gute Entwicklung nimmt, allerdings zu Lasten der gerade vier Jahre vorher umgestalteten Downtown (nach Fresno Statistical Abstract 1986, S. 25 u. 28 sowie CROSBY o. J., S. 2 u. 5).

Nach Planungen des bekannten Architekten Victor GRUEN wurde in Fresno als einer der ersten amerikanischen Städte zu Anfang der 60er Jahre eine Revitalisierung der Innenstadt beschlossen, die u. a. 1964 zur Eröffnung der Fußgängerzone Fulton Mall als eines innerstädtischen Einkaufszentrums führte (vgl. Abb. 4). In diesem Zusammenhang entstand schon vorher ein sog. Superblock (mehrere Baublöcke) zwischen Van Ness Avenue, Tuolumne, Broadway und Inyo Street. Er zählt 291 Einheiten des Einzelhandels, von Dienstleistungs-, Büro- und öffentlichen Verwaltungsbetrieben auf der sehr großen Nutzfläche von rd. 177000 qm (= 1907000 sq. feet); weitere Wohn-, Hotel- und Theaterflächen sind in diesen Daten noch nicht enthalten (Fresno Statistical Abstract 1986, S. 28). Trotz der gelungenen ästhetischen Gestaltung und der weiten Anerkennung in Kalifornien und den gesamten USA trat die erhoffte Wirkung nicht in vollem Umfang ein. Ungeachtet des multifunktionalen Gefüges und der Angebotsvielfalt gab es zahlreiche Geschäftsaufgaben oder -verlagerungen in das Fashion Fair Shopping Center; es fehlen vor

allen größere Warenhäuser als Magnetbetriebe (CROSBY o. J., S. 8) ⁵⁾.

Der Einzelhandel Fresnos, dessen stadtplanerische Problematik hier nur angerissen werden konnte, hat insgesamt eine große Anziehungskraft. Sein Einzugsgebiet umschließt fünf Counties mit rd. 1,2 Mill. Einwohnern (nach Auskünften der Fresno County and City Chamber of Commerce).

Noch bedeutender ist die Ausstrahlung des *Großhandels*, der insgesamt sogar acht Counties mit über 2 Mill. Einwohnern versorgen soll (ebd.). Unveröffentlichte geographische Erhebungen über die Inanspruchnahme des Großhandels im San Joaquin Valley zwischen den Räumen Modesto im Norden und Bakersfield im Süden haben je nach Warengruppen sehr differenzierte Einzugsbereiche ergeben, bei denen für manche Güter (z. B. Bekleidung, Möbel, Schmuck) die Großregionen San Francisco-Oakland, Los Angeles und selbst der Osten der USA als Lieferanten eindeutig wichtiger sind als Fresno. Am weitesten reicht die Versorgung von Fresno aus beim Lebensmittel-Großhandel, bei Brot, Getränken, Tabak, Drogerieartikeln, Fahrzeugen und Autozubehör sowie Elektrobedarf (nach Unterlagen von Prof. Dr. J. A. CROSBY, California State University, Fresno).

6.4.5 Dienstleistungen

Nächst dem Handel bildet der Dienstleistungsbereich im engeren Sinne in Stadt und County Fresno die wichtigste Wirtschaftsgruppe. In ihr gab es 1985 in der Fresno-Clovis Metropolitan Area 37200, 1986 im gesamten County 45100 Arbeitsplätze, d. h. mehr als 4/5 der in dieser Wirtschaftsgruppe Tätigen waren im zentralen Verdichtungsraum des County beschäftigt. Aus dem sehr breiten Dienstleistungsspektrum seien einige Bereiche herausgegriffen.

Für die Krankenversorgung existierten 1980 im Fresno County insgesamt 14 Hospitäler mit 1840 Betten, davon 6 mit 1507 Betten (= rd. 82 % der Belegkapazität) in der Stadt Fresno und eines mit 49 Betten in der Nachbarstadt Clovis (County and Ci-

ty Data Book 1983, S. 48 u. 661). Auch eine Anzahl Ärzte, Zahnärzte, des Krankenpflegepersonals und der Pflegeheime konzentrierte sich am Verwaltungssitz des County (ebd.).

Während das älteste der Krankenhäuser, das heutige Fresno Community Hospital, unweit der Verwaltungseinrichtungen in der Innenstadt verblieben ist (vgl. Abb. 4) und ein county-eigenes Hospital östlich der Downtown liegt, sind die anderen Krankenanstalten in den nördlichen Stadtteilen lokalisiert. Am weitesten vom Stadtzentrum entfernt, rd. 10 km an der nördlichen Peripherie, liegt das St. Agnes Hospital an der East Herndon Avenue, teilweise bedingt durch die günstigen Grundstückskosten und die Wohnnähe vieler Ärzte. Diese Standortwahl wird vermutlich eine weitere Siedlungsexpansion und eine Zunahme von Einzelhandelseinrichtungen nach sich ziehen (CROSBY o. J., S. 4).

Der Bereich Erziehung und Bildung ist in Fresno sehr vielfältig entwickelt. Der Fresno Unified School District mit breitem Angebot an Elementar- und Sekundarschulen einschließlich Berufs- und Berufsfachschulen umfaßt ausschließlich die öffentlichen Schulen und ist mit über 5500 Mitarbeitern nach dem County der zweitgrößte Arbeitgeber. Dieses Angebot wird ergänzt durch zahlreiche verschiedenartige Schulen von Religionsgemeinschaften.

Fresno besitzt drei öffentliche und mehrere private Hochschuleinrichtungen, die sowohl für den Arbeitsmarkt wie auch für das Image der Stadt von großer Bedeutung sind. Am wichtigsten ist zweifellos die California State University Fresno (CSUF), die ca. 8 km Luftlinie von der Downtown entfernt auf einem weitläufigen, rd. 89 ha (220 acres) großen Campus im Nordosten der Stadt liegt – im Winkel von North Cedar und East Shaw Avenue – und seit ihrer Lokalisierung an diesem Standort einen bedeutenden Faktor der Stadtentwicklung darstellt. Sie ist einer von 19 Standorten einer bereits 1857 zunächst als „Normal School“ in San Francisco gegründeten dezentralen Staatsuniversität (zu Geschichte und Standorten vgl. HART 1978,

S. 426), die 1911 eine Niederlassung in Fresno eröffnete. Diese hatte rangmäßig zunächst den Charakter einer Pädagogischen Hochschule (Fresno State College) und wurde kontinuierlich ausgebaut; 1972 wurde ihr der offizielle Status als Universität zuerkannt. Die CSUF enthält heute in 10 Fakultäten („schools“) Lehr- und Forschungseinrichtungen in Geistes-, Sozial-, Wirtschafts-, Natur-, Agrar- und Ingenieurwissenschaften, nicht jedoch in Medizin und Rechtswissenschaften. Sie hat bei rd. 800 hauptberuflich Lehrenden über 1 600 Bedienstete und ca. 16 700 eingeschriebene Studenten; neben den üblichen Kursen gibt es auch eigene Abend- und Fortbildungsprogramme. Der Universitäts-Campus enthält außer den Hochschulgebäuden mehrere Studentenwohnheime, Sport- und Freizeiteinrichtungen (darunter je ein Fußball- und Baseball-Stadion), ein Theater und ein Gesundheitszentrum; angeschlossen ist im Nordosten eine rd. 482 ha (= 1 190 acres) große Universitäts-Farm. Mit Studierenden aus 41 US-Staaten und 60 weiteren Ländern hat die California State University Fresno sicherlich eines der größten Einzugsgebiete von Einrichtungen in der Stadt Fresno (nach verschiedenen Informationsschriften von CSUF und Fresno County and City Chamber of Commerce). Die Westfälische Wilhelms-Universität Münster (WWU) hat mit der Universität in Fresno im Jahre 1984 einen Partnerschaftsvertrag geschlossen und den Austausch von Lehrenden und Studierenden vereinbart.

Außer der California State University mit vierjährigen Studienprogrammen gibt es in Fresno

- auf dem ehemaligen CSUF-Gelände das 1910 gegründete Fresno City College mit zweijährigen berufsorientierten Ausbildungsprogrammen, eingegliedert in das System der California State Center Community Colleges (rd. 14 000 Studierende, ca. 640 Beschäftigte),
- das Central Valley Regional Office der staatlichen University of California mit Fortbildungs- und Fernkursen sowie landwirtschaftlichen Forschungsprogrammen,
- das private Fresno Pacific College der Mennonitenbrüder mit rd. 1000 Studierenden

sowie weitere kleine private Hochschuleinrichtungen für Rechtswissenschaften, Psychologie, Management und Theologie (Fresno County and City Chamber of Commerce 1986, S. 19). Die gesamte Studentenzahl liegt mit rd. 33 000 jedoch deutlich unter derjenigen von Münster.

Im sonstigen kulturellen Sektor weist die Stadt Fresno ein breites Angebot auf. Unter den Museen gibt es u. a. das angesehene und in weitem Umkreis konkurrenzlose 1962 eröffnete Fresno Museum and Arts Center (bildende Kunst), das in einem früheren Zeitungsgebäude erst 1984 zur Hundertjahrfeier der Stadt eingerichtete Metropolitan Museum of Art, History and Science mit mehreren Schwerpunkten und das naturwissenschaftlich orientierte Discovery Center; es gibt Pläne für ein kalifornisches Landwirtschaftsmuseum. Darüber hinaus werden auch einige bedeutsame Bürgerhäuser im Stil der viktorianischen Architektur als Museen unterhalten (z. B. Meux House). Eine große öffentliche Bibliothek in der Downtown nahe Court House und City Hall wird vom County getragen. Ein Philharmonisches Orchester in freier Trägerschaft wird ebenso von der Stadt Fresno unterstützt wie zahlreiche private Theater-, Tanz-, Musik- und sonstige Kulturvereinigungen.

Von besonderer Bedeutung für die Stadt ist das 1966 eröffnete dreiteilige Kongresszentrum (Convention Center) in der südöstlichen Stadtmitte, das zur Belebung der Downtown beträchtlich beiträgt. Es besteht aus dem William Saroyan-Theater – ohne eigenes Ensemble – mit 2359 Sitzplätzen, einer Ausstellungshalle und einer Sportarena mit über 10 000 Plätzen. 1986 fanden 301 Kongresse mit rd. 151 000 Teilnehmern statt (Fresno County and City Chamber of Commerce 1986, S. 20). Diese Tagungen und Konferenzen, die z. T. auch auf dem Flughafen durchgeführt werden, verdankt Fresno seiner günstigen Zentrallage innerhalb Kaliforniens zwischen San Francisco/Oakland und Los Angeles/San Diego; es finden aber auch Veranstaltungen für den weiteren Westen der USA statt.

Die Funktionen als Kongress- und Touristenzentrum setzen ein entsprechendes An-

gebot an Hotels und Motels voraus. In Fresno gibt es etwa 25 Beherbergungsbetriebe mit über 2000 Betten, davon vier verkehrorientierte Motels und Motor Inns (u. a. ein neueres am Freeway 41); zwei der vier größten Hotels liegen in der Downtown, davon eins in unmittelbarer Nachbarschaft des Kongreßzentrums, und zwei weitere am Flughafen (nach California Hotel & Motel Association o. J.; dortige Angaben unvollständig). Hotellerie und Gastronomie sind ein wesentlicher Bestandteil des Dienstleistungssektors.

Sehr vielfältig organisiert ist das Kommunikationswesen. Es existieren eine große Tageszeitung (Fresno Bee, gegr. 1922, der Fa. Mc Clatchy Newspapers, 550 Mitarbeiter, Auflage werktäglich 137000, sonntags 170000), die Anfang der 80er Jahre in ein neues Verlags- und Redaktionsgebäude umgezogen ist, und eine täglich erscheinende Zeitung für Rechts-, Finanz- und Geschäftsmittelungen. Es gibt 58 Radiosender, von denen fünf national verbreiteten Rundfunkgesellschaften angehören. Die ersten Sender entstanden bereits 1925, 1938 und 1942 in unmittelbarer Nachbarschaft der Zeitung (WAICZIS 1985, S. 111, 125 u. 137). Ferner existieren neun Fernsehstationen, von denen wiederum drei in nationale Sender integriert sind. Telefonnetze werden schließlich von mehreren Unternehmen angelegt und unterhalten; die Firma Pacific Bell zählt mit ihren 1200 Bediensteten zu den größten Arbeitgebern in Fresno.

Nicht unbedeutend sind ferner die zahlreichen Freizeiteinrichtungen, auch wenn in ihnen vermutlich weniger Personen beschäftigt sind und sie nur aus Stadt und Region in Anspruch genommen werden. Die Stadt Fresno verfügt über zwei größere kommunale Freizeitparks: der ältere, ca. 65 ha (= 160 acres) große Roeding Park – 1903 in kleinerem Umfang gestiftet – im Westen der Stadt beherbergt u. a. einen Zoo, das Rotary Playland und das Storyland (Märchenpark) für Kinder; der ca. 12 km von der Innenstadt entfernt an der nördlichen Peripherie liegende, an den San Joaquin River angrenzende Woodward Park, in den frühen 70er Jahren eröffnet, enthält auf 97 ha (= 240 acres) u. a. einen größeren See und ei-

nen Japanischen Garten. Als besondere Attraktion sind in Reiseführern und auf Auto-karten fast regelmäßig die privaten Underground Gardens an der West Shaw Avenue angeführt, ein unterirdischer, aus insgesamt 65 Grotten, Gärten und Räumen bestehender Irrgarten. Daneben gibt es in der Stadt und den „unincorporated areas“ verschiedene städtische und private Golfplätze, Parks von Country Clubs und weitere Sport- und Freizeiteinrichtungen, von denen lediglich wegen seines außergewöhnlichen Charakters der Sierra Sky Park Airport erwähnt sei, der an der nordwestlichen Stadtgrenze nahe dem San Joaquin liegt. Mit diesem Sportflugplatz ist eine Wohnsiedlung verbunden, in der jedes Haus seinen eigenen Hangar für das Privatflugzeug hat (CROSBY o. J., S. 4).

Fresno County unterhält westlich der Stadt den größeren Kearney Park mit einem repräsentativen Bürgerhaus (Kearney Mansion, zugleich Fresno Historical Society Museum) und östlich der Downtown die für die Ausstellung von Vieh, anderen landwirtschaftlichen Produkten und als Volksfestplatz dienenden Fresno County Fair-Grounds mit Pferderennbahn⁶⁾. In der letztgenannten Einrichtung wird noch einmal die landwirtschaftliche Tradition Fresno und seine heutige Bedeutung als Zentrum eines weiten agrarwirtschaftlich geprägten Umlandes deutlich.

Manche sonstigen Dienstleistungen können nicht ausführlicher dargestellt werden. Dazu zählen vor allem die sog. Freien Berufe (z. B. Rechtsanwälte, Steuerberater, Architekten), Firmenvertretungen zur Wahrnehmung von Reparatur- und Wartungsfunktionen sowie die zahlreichen handwerklichen Dienste mit sicherlich beträchtlich hoher Anzahl von Beschäftigten.

Abschließend sei noch die kirchliche Betreuung erwähnt, die in fast 400 christlichen Kirchen und Versammlungshäusern, zwei Synagogen, einem buddhistischen Tempel und einer Moschee (ab 1988) ihren Ausdruck findet. Ein erheblicher Teil der Einwanderer gehört Religionsgemeinschaften (Sekten) an, die in der ursprünglichen Heimat verfolgt wurden, z. B. die Mennoniten oder armenischen Christen (vgl.

PIERCHALLA 1984, S. 7 f). Fresno ist Sitz eines römisch-katholischen und eines presbyterianischen Bischofs. Von Bedeutung erscheint in diesem Zusammenhang, daß die 1922 eingerichtete, von Los Angeles abgetrennte katholische Diözese Monterey-Fresno für lange Zeit den größten Zuständigkeitsbereich hatte; er umfaßte mit 113 219 qkm (= 43 714 sq. mi.) 12 Counties, d. h. eine Fläche von fast der halben Größe der Bundesrepublik Deutschland, und reichte dabei in einmaliger Weise quer durch Kalifornien vom Pazifischen Ozean über das Central Valley und die Sierra Nevada bis an die Grenze von Nevada (HEISING 1958, S. 100). Seit 1967 ist Monterey als eigenes Bistum für den pazifischen Küstensaum abgetrennt; zum Bistum Fresno gehören nunmehr lediglich noch 8 Counties im San Joaquin Valley und in der Sierra Nevada (93 666 qkm = 36 162 sq. mi.).

Zusammenfassend ist festzustellen, daß Fresno ein äußerst vielseitiges Dienstleistungszentrum ist; das differenzierte Arbeitsplatzangebot im tertiären Sektor prägt die Struktur der Stadt ganz entscheidend. Die Reichweite des zentralen Ortes dürfte dabei größtenteils den eigenen County-Bereich nicht überschreiten und sich nur in einigen Bereichen (Einzel- und Großhandel, spezielle Gerichtsfunktionen) auf benachbarte Bezirke oder das südliche Große Längstal erstrecken; in der katholischen Kirchenadministration (Bistum), bei der Organisation von Kongressen und beim Studenteneinzugsbereich der Universität sind Zuständigkeit bzw. Reichweite deutlich größer.

7. Ausgewählte aktuelle Probleme der Stadtplanung

Ein Vergleich der vorgelegten Darstellung von Bevölkerung, Siedlung, Verkehr und Wirtschaft Fresnos mit generellen Analysen der US-amerikanischen Städte (vgl. LICHTENBERGER 1975, 1983, CONZEN 1983 sowie zusammenfassend für die achtziger Jahre HOFMEISTER 1985 u. LEITNER 1987) läßt erkennen, daß Münsters Partnerstadt in Kalifornien in vielfältiger Weise ein typischer Repräsentant des nordamerikanischen Städtewesens ist. Unterschiede bestehen in-

sofern, als Fresno im Empfinden seiner Bewohner zweierlei miteinander verbindet: die Atmosphäre einer kleinstädtischen (!), landwirtschaftlich begründeten Gemeinschaft und die Vorzüge und Möglichkeiten einer größeren Stadt. Fresno hat Diskontinuitäten und Probleme vermeiden können, die die großen Verdichtungsräume (metropolitan areas) in Nord- und Südkalifornien durch extrem schnelles Wachstum zu bewältigen hatten und haben (City of Fresno 1983, S. 1). Trotz weiteren voraussehbaren Wachstums ist es – angeblich noch – überschaubar geblieben; seine diesbezüglichen Annehmlichkeiten sollen erhalten und gestärkt werden.

Planungen für den Raum Fresno erfolgen bereits seit 1918 und wurden vor allem durch zusammenfassende Pläne der Jahre 1958, 1964 und den „General Plan“ (Flächennutzungsplan) der Fresno-Clovis Metropolitan Area von 1974 sichergestellt (ebd., S. 24). Der Regional Planning Act von 1957 hat in den USA allgemein die gesetzliche Grundlage für die Bildung von Metropolitan Planning Agencies aus Mitgliedern der betroffenen Gebietskörperschaften geschaffen (HOFMEISTER 1985, S. 58). Nach längeren Vorarbeiten legte die Stadt Fresno 1983 einen neuen, von einem umfangreichen Text begleiteten „1983 Preliminary Fresno General Plan“ vor, der in Abstimmung mit der Nachbarstadt Clovis, Fresno County und anderen Dienststellen erarbeitet worden war (City of Fresno 1983). Dieser Plan ist nach Anhörungs- und Beratungsverfahren als „1984 Fresno General Plan“ genehmigt worden, hat jedoch in einer verbindlich abgesicherten offiziellen Ausfertigung dem Verfasser nicht vorgelegen (vgl. Abb. 8: stark verkleinerte Kartenwiedergabe nach Fresno Statistical Abstract 1986, S. 150, Figure C). Der Erläuterungsentwurf erfordert nach dem California State Planning Law (State Government Code, Section 65300) die Diskussion folgender Aspekte: Flächennutzung, Verkehr, Wohnungswesen, Freiräume, Stadterhaltung, Sicherheit einschl. Erdbebenvorsorge, Lärm sowie landwirtschaftlich herausragende Fern- und Schnellstraßen. Ergänzende Gesichtspunkte können nach Gutdünken der örtlichen Verwaltungen herangezogen werden und sind in der Tat auch berücksichtigt worden

(z. B. Umweltsicherung, öffentliche Versorgung, Verkehrsprobleme, Wirtschaft). Im folgenden seien einige, dem Verfasser wichtig erscheinende Problemfelder herausgegriffen.

Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung ist von einem weiteren beträchtlichen Wachstum auszugehen, das nach Prognosen des kalifornischen Finanzministeriums im Jahre 2020 für die Fresno-Clovis Metropolitan Area (FCMA) rd. 589 000 und für das County 841 000 Einwohner erwarten läßt unter der Annahme, daß weiterhin 70 % der County-Bevölkerung in der Kernregion (FCMA) leben werden. Die Zielprognose des Fresno General Plan rechnet bereits für das Jahr 2005 in den beiden angeführten Räumen mit rd. 588 000 bzw. 840 000 Einwohnern, d. h. 15 Jahre früher (Fresno Statistical Abstract 1986, S. 10). Diese Prognosen erfordern außergewöhnliche Bemühungen in der Beschäftigungspolitik. Bei seit 1979 ansteigenden Arbeitslosenquoten in den Vereinigten Staaten lagen diejenigen des County Fresno, bedingt durch hohe Anteile ethnischer Minderheiten, von Flüchtlingen (vgl. 5.4) und von landwirtschaftlichen Saisonarbeitern, durchschnittlich um 2,4 % über den entsprechenden Werten der USA insgesamt und auch über Werten Kaliforniens. Qualifizierungs- und Beschäftigungsprogramme im privaten und öffentlichen Bereich, Provisionen bei Firmenvergrößerungen, Vergünstigungen bei Ansiedlung in bestimmten Gewerbegebieten (Enterprise Zones, vgl. auch 6.3), aber auch die Notwendigkeit von Sonderaktionen zugunsten der im Winterhalbjahr vielfach arbeitslosen landwirtschaftlichen Arbeitnehmer werden diskutiert (City of Fresno 1983, S. 79 f.).

Von entscheidender Bedeutung sind Maßnahmen zur künftigen Steuerung des Siedlungsprozesses: Die Städte Fresno und Clovis sowie Fresno County müssen wohl davon ausgehen, daß der Suburbanisierungsprozeß schwerlich zu bremsen sein wird; andererseits soll die Zunahme des „urban sprawl“ so weit wie möglich in Grenzen gehalten werden, was sicherlich nicht leicht ist, nachdem mit Universität, neuem St. Agnes-Hospital und Finanzamt (IRS) bedeutende öffentliche und mit den

beiden regionalen Shopping-Centern Manchester Complex und Fashion Fair herausragende private Baumaßnahmen in beträchtlicher Distanz von der Downtown realisiert wurden, die die weitere Neubautätigkeit im Außenbereich fördern werden. Es wird u. a. generell die Entwicklung höherer Wohndichten vorgeschlagen, zusätzliche Bebauung auf Einfamilienhausparzellen gestattet und die Schließung von Baulücken empfohlen, um unnötigen Landverbrauch und überzogene Bau- bzw. Mietkosten einschränken und Dienstleistungen effizienter nutzen zu können (City of Fresno 1983, S. 76, 40 u. 1). Gleichwohl sind zusätzliche Areale für Wohnbebauung im Westen, Norden und Südosten der Stadt vorgesehen (vgl. Abb. 8).

In Randbereichen des Stadtkerns und insbesondere in den durch beträchtliche „Substandard“-Wohnbebauung gekennzeichneten Wohnquartieren westlich der Eisenbahn (Konzentration von Schwarzen und ethnischen Minderheiten) sind bereits beträchtliche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt worden und weitere vorgesehen. Restaurierung einerseits sowie Abbruch und Neuaufbau andererseits sollen die jeweilige Wohnqualität der Quartiere verbessern helfen (ebd., S. 86-89). Die Revitalisierung älterer Wohngegenden beinhaltet auch die Umnutzung einzelner Gebäude, die Förderung von Mischnutzungen und ggf. Wandlungen der Eigentumsstrukturen.

Die kommerziellen Knotenpunkte von vorhandenen oder zu entwickelnden Stadtteilzentren sollen gestärkt werden; für die sieben „Communities“ werden eigene Stadtteilentwicklungspläne vorgelegt (ebd., S. 35-39). Ein multizentrisches Konzept (Mehrkerne-Modell) der Stadtentwicklung mit bewußter, abgestimmter Förderung außerhalb der Downtown war erstmals 1974 beschlossen worden (ebd., S. 24).

Hochhäuser waren in Fresno bislang – von wenigen Ausnahmen abgesehen – fast nur im Kernbereich zugelassen. Von 27 vier- und mehrgeschossigen Gebäuden, davon sieben 10- und mehrgeschossige Bauten, existieren bislang nur fünf außerhalb der Downtown (vier Krankenhäuser und eine Versicherung). Künftig soll dieses grund-

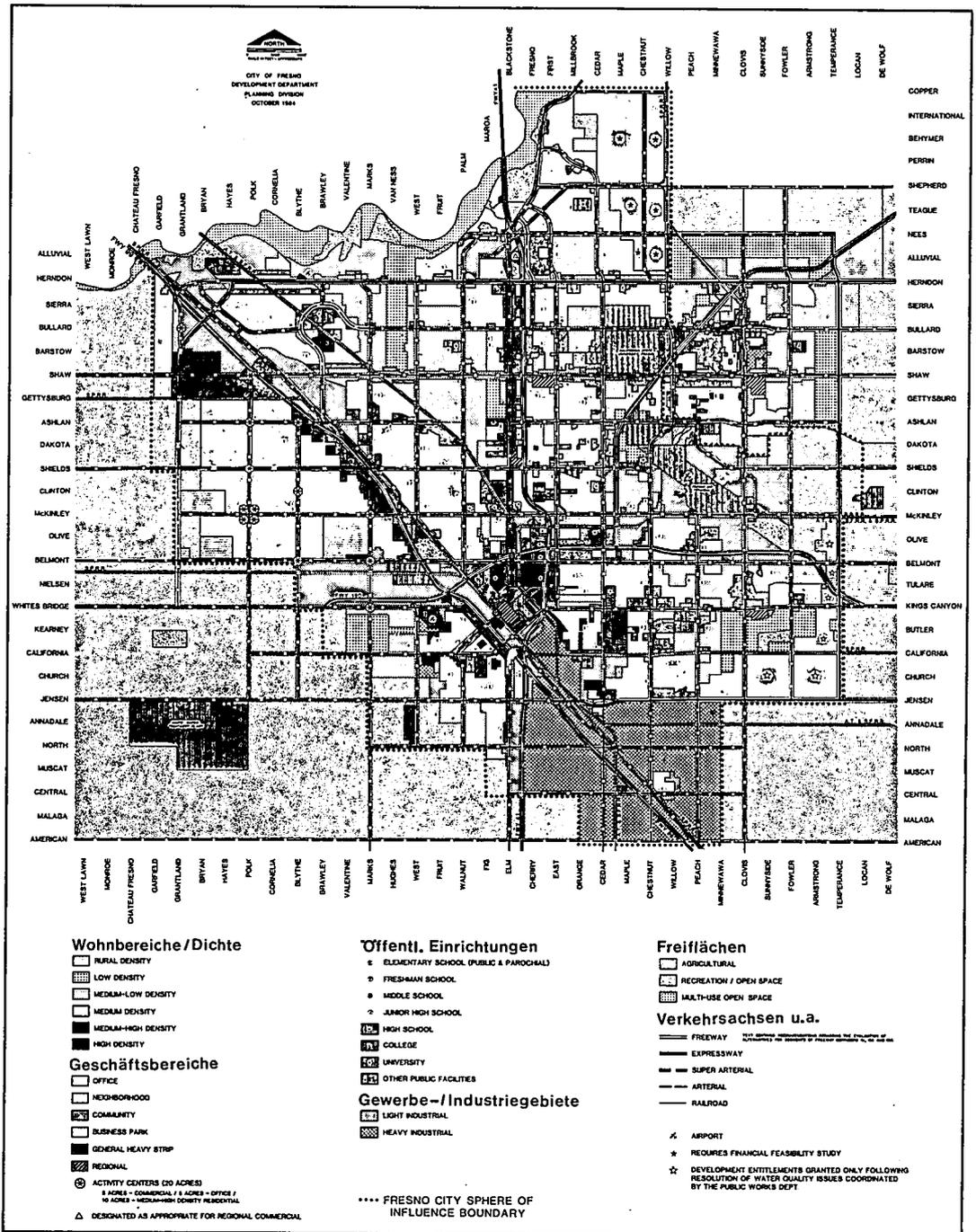


Abb. 8: Fresno: Flächennutzung (Fresno General Plan 1984)

sätzliche Errichtungsverbot nicht mehr bestehen, wobei jedoch denkbare Standorte insbesondere in den Stadtteilzentren empfohlen werden (ebd., S. 90).

Die Downtown selbst wird in ihrer Funktionsfähigkeit als stark bedroht hingestellt. Als eine völlig neue Geschäftssache in West-Ost-Richtung zwischen Freeway 99 und der Stadt Clovis sind insbesondere an der Shaw Avenue zahlreiche neue Einkaufszentren, Versicherungen, Geschäftsniederlassungen von Immobilien- und Börsenmaklern und andere Bürostandorte mit z. T. eigenwilliger moderner Architektur entstanden; eine ähnliche Entwicklung vollzieht sich derzeit weiter nördlich an der Herndon Avenue. So ist die Fertigstellung eines Planes, der Central Area-Projekte und -Strategien koordiniert, dringender denn je. Für das Civic Center wurde schon 1966 ein Master Development Plan und für das Gebiet des Kongreßzentrums 1982 ein Sanierungsplan aufgestellt, dem noch ein eigenes Entwicklungsprojekt für den Central Business District folgen soll (ebd., S. 86f.). Inwieweit der weitere Umbau der Innenstadt erfolgreich sein und zu einer effektiv höheren Akzeptanz beitragen wird, bleibt abzuwarten.

Hinsichtlich der Verkehrsplanung wird die erforderliche Fertigstellung der Stadtautobahnen und Schnellstraßen, die für viele amerikanische Großstädte charakteristisch sind und durch die Finanzierungsmodalitäten des Federal Aid Highway Act von 1962 sehr gefördert wurden (HOFMEISTER 1985, S. 57), ebenso herausgestellt wie die notwendige Suche nach neuen Alternativen. Während man einerseits angesichts der wachsenden Stadtregion Hauptkorridore in die „neuen Wachstumsgebiete“ und leistungsfähige Stadtverbindungen für erforderlich hält, soll eine vorgesehene Schnellstraße – die West-Ost verlaufende Herndon Avenue – zur Hauptverkehrsstraße zurückgestuft werden mit entsprechenden Änderungen der Kreuzungsbereiche. Ferner sollen die vorhandenen Bahnverbindungen reaktiviert sowie Chancen und Möglichkeiten eines innerstädtischen Schienenverkehrsmittels und andere Alternativen des öffentlichen Verkehrs diskutiert werden (City of Fresno 1983, S. 1, 60 ff.).

Schließlich sollen – geradezu überraschend für die USA – entsprechend einem Plan von 1975 weitere Fahrradwege errichtet und diese mit den vorhandenen zu einem System verknüpft werden. Es wird darauf hingewiesen, daß etwa 30 % aller innerstädtischen Autofahrten kürzer als zwei Meilen (rd. 3,2 km) sind, so daß die Benutzung des Fahrrades realistisch sei (City of Fresno 1983, S. 70).

Die natürliche Umwelt soll eine angemessene Beachtung ihrer Belange und den erforderlichen Schutz hinsichtlich der Luftqualität und Wasserreserven sowie bei der Lärmbekämpfung erfahren. Schattenspendende Baumanpflanzungen an Stadtstraßen sollen zugleich zur Annehmlichkeit beitragen und die Lufttemperatur vermindern helfen.

Zugleich wird die herausragende Bedeutung des Erhalts landwirtschaftlicher Nutzflächen für Wirtschaft und Zukunft der Region herausgestellt. Schätzungen gehen davon aus, daß in Kalifornien für jeweils 1000 neue Einwohner rd. 57 ha (142 acres) Land in Anspruch genommen werden, und zwar in der Regel beste landwirtschaftliche Kulturfläche; oft wird dabei der landwirtschaftliche Produktionsraum inselhaft von neuer Wohnbebauung durchsetzt und die Landwirtschaft auf minderwertige Böden in größere Entfernung von den Märkten abgedrängt. Stadt und County Fresno haben seit 1976 die städtische Entwicklung zum Schutz der Landwirtschaft zu begrenzen versucht (City of Fresno 1983, S. 1, 5 ff.).

Ein besonderes Problem ist in diesem Zusammenhang die künftige Festlegung der politischen Grenzen der Stadt Fresno. Da die Stadt auch mit Einverständnis des County für die Sicherstellung städtischer Dienstleistungen in allen verstäderten Gebieten (urbanized/developed areas) verantwortlich sein soll, bemüht sie sich nach einem Urban Unification Program von 1972 um eine Zusammenfassung (vgl. punktierte Außengrenze in Abb. 8). „The City boundary is so fragmented and irregular that the users (of urban services) and the jurisdictions both suffer“ (City of Fresno 1983, S. 24). Bis 1983 wurden bereits 46

Quadratmeilen mit 50 nicht eingegliederten „Inseln“ angeschlossen; langfristiges Ziel ist die weitestgehende Zusammenfassung der Metropolitan Area (ohne Clovis), um logische Grenzen und Zuständigkeitsbereiche herbeizuführen. Dieser Prozeß soll in behutsamer Abstimmung mit der Stadt Clovis, dem Fresno County und der Fresno Local Agency Formation Commission (LAF-CO) erfolgen, dem staatlichen Organ für die Errichtung von Behörden und die Änderung von Grenzen (City of Fresno 1983, S. 24 f. und gemeinsame Erklärung ebd., S. 92-94).

Grundlage für diese Gegebenheiten ist das in den 60er Jahren in Kalifornien entwickelte Konzept des Einflußbereiches („Sphere of Influence“), nach dem im konkreten Fall innerhalb der „City of Fresno Urban Line“ eine geordnete bauliche Entwicklung, eine sinnvolle und kostengünstige Vorsorge städtischer Dienste und der Erhalt der Agrarflächen sichergestellt werden soll. Gebiete zwischen politischer Stadt- und Einflußbereichsgrenze, für die zahlreiche Selbstversorgungs-Zweckverbände, z. B. Wasserverbände, begründet wurden, können in Kalifornien ebenso wie Enklaven innerhalb der Städte nur dann angegliedert werden, wenn die Mehrheit der Wahlberechtigten zustimmt (schriftliche Mitteilung der City of Fresno, Development Department). Um höheren Kosten für Dienstleistungen und mannigfachen Einschränkungen zu entgehen, widersetzen sich Bewohner der „unincorporated areas“ Annexionswünschen der Kernstadt. So laufen zur Zeit z. B. Kampagnen für die Gründung einer von Fresno umschlossenen eigenständigen Stadt Fig Garden mit rd. 16000 Einwohnern (nach The Fresno Bee vom 1. 11. 1987, A 3).

Zusammenfassend muß somit festgestellt werden, daß die Stadt Fresno erhebliche Planungsprobleme zu bewältigen hat, wobei Steuerungsmöglichkeiten offensichtlich relativ begrenzt sind (vgl. auch CROSBY o. J.). Im Vergleich zur Partnerstadt Münster sind die Gefährdung der Innenstadt, die Vielzahl neuer großflächiger Standorte des Einzelhandels und anderer kommerzieller Aktivitäten im Außenbereich, der unverändert anhaltende extreme Suburbanisierungsprozeß und die ungünstige kommu-

nalpolitische Zersplitterung als besonders gravierend einzustufen. Dabei wächst das Bewußtsein dafür, daß die hohe Bevölkerungszunahme und die geschilderte bauliche Expansion sich nur unter strengerer Achtung natürlicher Potentiale und Ressourcen vollziehen sollten (City of Fresno 1983, S. 1).

8. Das engere und weitere touristische Umfeld der Stadt

Besucher Fresnos werden sich in aller Regel nicht allein Münsters Partnerstadt und ihren Agglomerationsraum, die Metropolitan Area, anschauen, sondern auch bestrebt sein, andere attraktive Gebiete und berühmte Städte Kaliforniens kennenzulernen (vgl. Abb. 1). Zu letzteren zählen sicherlich zuerst die beiden führenden Metropolen, in denen bei An- und Rückflug ein Umstieg notwendig ist: das historisch bedeutsame und hinsichtlich Bekanntheit und Beliebtheit häufig als eigentliches Zentrum des pazifischen Westens angesehene San Francisco, die Hafenstadt auf den Hügeln westlich der Großen Bucht hinter dem Golden Gate zum offenen Meer (1980 : rd. 679000 Einw. auf sehr kleiner Stadtfläche, engere und weitere Bay-Area rd. 1,5 - 3,6 Mill. Einw.), oder das dynamische und extrem weitflächige Los Angeles (1980: ca. 2,9 Mill. Einw., engerer und weiterer Verstärkerungsraum rd. 7,5 - 11,5 Mill. Einw.), das nach New York den zweitgrößten Ballungsraum der USA bildet und kurz nach 1980 Chicago als zweitgrößte Stadtgemeinde überflügelt hat.⁷⁾ Zahlreich und sehr unterschiedlich sind die Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten der beiden Weltstädte: u. a. berühmte Brücken, spanisch-mexikanische Missionsstationen und Ortsbilder, Chinatown und Hollywood, Badestrände und Disneyland, Silicon Valley usw.

Empfehlenswert für kulturell wie wirtschaftlich interessierte Besucher sind auch Ausflüge in zahlreiche Städte des Kalifornischen Längstals. Bei Nordorientierung sind in erster Linie die Staatshauptstadt Sacramento (rd. 276000 Einw.) mit zahlreichen Dienstleistungseinrichtungen, Verkehrsverteilungsfunktionen und lokalen Freizeitangeboten sowie das südlich gelege-

Tabelle 6

Nationalparks in Kalifornien

Park	Gründung/ Erweiterung	Größe in qkm	Besucher in 1000				Übern. in 1000 1983
			1960	1965	1970	1983	
Yosemite	1890/1905	3081	1150	1635	2277	2500	1917
Sequoia	1890	1566	611	877	876	900	347
Lassen Volcanic	1916	433	402	400	467	.	.
Kings Canyon	1940	1864	760	849	1019	800	291
Redwood	1968/1978	235	.	.	34	.	.

. = keine Angabe

Quellen: Hart 1978, S. 490, 398 u. 223; Blume I 1987, S. 88 (Besucherzahlen 1960 u. 1970); Westermann Lexikon der Geographie, Bd. III, 1970, S. 470 (Besucherzahlen 1965); Statistical Abstract of the United States 1985, S. 222 (Daten für 1983).

ne bedeutende Verkehrs- und Handelszentrum Stockton zu nennen (rd. 150 000 Einw.). Am Tiden-Endpunkt des San Joaquin Rivers gelegen, bildet letzteres einen wichtigen Binnenhafen und zugleich ein Wassersportzentrum an einer rd. 120 km langen Tiefwasserstraße zur Bucht von San Francisco. Nach Süden ist insbesondere Bakersfield (rd. 106 000 Einw.) erwähnenswert, wie Fresno ein Verwaltungs- und Landwirtschaftszentrum, darüber hinaus aber seit den Erdölfunden ab 1860 auch von Ölgewinnung und -verarbeitung geprägt (mit sehenswertem pioneer village aus kalifornischer Siedlerzeit um 1880-1910). Einen bergbaulichen Schwerpunkt bildet auch das kleine, noch im südwestlichen Fresno County gelegene, schnell gewachsene Coalinga (ca. 6400 Einw.) mit bescheidenen Kohlelagerstätten im Stone Canyon und großflächigen Asbestvorkommen.

In Reiseführern wird das Central Valley meist kurz und bündig als vor Fruchtbarkeit strotzendes, aber eintöniges Durchreiseland charakterisiert. Als lohnendste Ausflugsziele Zentralkaliforniens werden hingegen die bekannten Nationalparks in der Sierra Nevada herausgestellt (vgl. Abb. 1). Nationalparks sind in den USA landschaftlich besonders eindrucksvolle zusammenhängende, unbewohnte und ungenutzte Gebiete im Eigentum des Staates, die zugleich dem Natur- und Artenschutz sowie ausschließlich der Erholung dienen (BLUME I 1978, S. 86-91).

Nächst dem berühmten, in den Rocky Mountains liegenden Yellowstone Park (Wyoming/Montana, errichtet 1872) zweit-

ältester der USA und mit Abstand größter Kaliforniens ist der nordöstlich von Fresno bzw. östlich von Merced gelegene Yosemite National Park, dessen namengebendes Tal vom kalifornischen Staat bereits 1864 unter Schutz gestellt und 1890 in unionsstaatliche Regie übernommen wurde. Hauptanziehungspunkte des waldreichen Parks sind die alpine Hochgebirgslandschaft mit Granitfelswänden (über 3000 m hohe Berge), eine Fülle großartiger Wasserfälle (darunter die Yosemite Falls als zweithöchste der Erde mit 740 m) und große Mammutbaumbestände, insbesondere am Südeingang (Mariposa Grove) (Tab. 6).

Näher an Fresno gelegen und unmittelbar aneinandergrenzend sind die beiden Naturschutzgebiete Sequoia und Kings Canyon. Zum gleichfalls 1890 begründeten Sequoia National Park gehören u. a. das Bergmassiv des Mt. Whitney (4418 m), eine Gruppe riesiger Mammutbäume (Giant Forest: *Sequoia gigantea*) – der größte, 83 m hoch, wird auf ein Alter von 3000 Jahren geschätzt – sowie mächtige Felsblöcke (u. a. Arch Rock, durch den ein Highway führt). Der 1940 errichtete Kings Canyon Park beeindruckt durch die namengebende tief eingeschnittene Talschlucht – durchflossen vom Südarm des Kings River – und durch großartige Redwood-Baumbestände (Cedar Grove) und Wasserfälle, insbesondere in der General Grant Grove Section.

Außer den in den Sommermonaten stark überlaufenen Nationalparks, die mit Besucherzentren und verschiedenartigen Übernachtungsangeboten ausgestattet sind und

– soweit es die beiden letzteren betrifft – im Sommer ab Fresno auch mit einer Buslinie angefahren werden können, existieren sehr viel großflächigere, von Seen durchsetzte National Forests, die praktisch die gesamte Sierra Nevada einnehmen. Als zumeist kleinere Landschaftsschutzgebiete treten vereinzelte National Monuments hinzu (z. B. Devils Postpile National Monument südlich des Yosemite Park). In einigen Nationalwäldern sind Wintersportzentren, in den tiefländischen Bereichen des Längstals und in anderen Regionen als spezielle Schutzareale für Tier- und Pflanzenwelt National Wildlife Refuges errichtet worden; letztere gibt es auch um Fresno und in benachbarten Counties. Sämtliche Schutzgebiete unterstehen dem National Park Service des US Dept. of the Interior.

Schließlich seien als Exkursionsziele besonderer Art historische oder ethnologisch interessante Plätze angeführt. Dazu zählen beispielsweise verlassene Goldgräber-Camps, die teilweise noch als „Geisterstädte“⁽⁸⁾ oder in Form von erkennbaren Relikten existieren, sowie Reserven und andere Wohngebiete der indianischen Urbevölkerung (z. B. Tule River Indian Reservation nordöstlich Bakersfield oder Mono-Indianer in North Fork nordöstlich von Fresno im Westen des Sierra National Forest).

So ist Fresno insgesamt gesehen ein sehr geeignetes, zentral gelegenes Standquartier eines vielfältigen touristischen Umlandes, dessen landschaftlich schönste Ziele jedoch eindeutig im Osten liegen; bei Anreisen ist zu beachten, daß die für amerikanische Verhältnisse „relative Nähe“ immerhin Entfernungen von 100-150 km (Nationalparks) oder gar 300-350 km (San Francisco, Los Angeles) bedeuten.

9. Zusammenfassung

Münsters US-amerikanische Partnerstadt Fresno liegt in der Mitte des San Joaquin-Tales, des südlichen Teilabschnitts des Großen Kalifornischen Längstals, ungefähr 200 km von der Pazifikküste entfernt und ist über Los Angeles und San Francisco ver-

kehrsmäßig gut zu erreichen. Die Stadt ist wie Münster ein wichtiges Verwaltungs-, Handels- und Dienstleistungszentrum in einem überwiegend agrarisch geprägten Umland. Bevölkerungswachstum und städtebauliches Erscheinungsbild entsprechen dagegen einer typisch amerikanischen Stadt.

Fresno entstand in den 1870er Jahren an der ersten Eisenbahnlinie, die von Nord nach Süd durch Kalifornien vorangetrieben wurde. Beständige Zuzüge von Siedlern ließen den Eisenbahnhaltdepot bald zur Kleinstadt heranwachsen (Stadt seit 1885), die auch Sitz des neuen Verwaltungsbezirks Fresno County wurde. Der Grundriß der Stadt ist auf dem Reißbrett entworfen; die Straßen sind rechtwinklig, gerade und breit angelegt und viele Kilometer lang.

Fresno wuchs beständig weiter und reihte sich nach dem Zweiten Weltkrieg statistisch in die Reihe der kalifornischen Großstädte ein. Diese Entwicklung führte nicht nur zu einer Siedlungsexpansion in den Außenbezirken, sondern auch zu einer Umgestaltung der Downtown, z. B. durch den Bau von Hochhäusern und den Ausbau der Fulton Street zur Fußgängerzone. Die Errichtung zahlreicher z. T. größerer Shopping-Center in den Außenbereichen (z. B. Manchester Shopping-Center und Fashion Fair Shopping-Center) bewirkte allerdings einen Attraktionsverlust der Downtown.

Fresnos Einwohnerzahl betrug 1986 rd. 284 500. Über die Hälfte der Wohngebäude ist erst nach 1960 gebaut worden, wobei Einfamilienhäuser mit Gärten vorherrschen. Die im Nordosten unmittelbar angrenzende Stadt Clovis mit über 40 000 Einwohnern, eine bevorzugte Wohn- und Auspendlergemeinde, sowie weitere Siedlungen bilden mit Fresno die Fresno-Clovis Metropolitan Area, die als Verdichtungsraum 1986 über 400 000 Einwohner zählte.

Da die meisten Beschäftigten im tertiären Sektor, v. a. im Handel und in der öffentlichen Verwaltung tätig sind, muß Fresno als Dienstleistungszentrum bezeichnet werden. Die Umgebung der Stadt ist eines der führenden landwirtschaftlichen Produktionsgebiete Kaliforniens und der USA insge-

samt. Dank intensiver Bewässerungswirtschaft gedeihen bei nordafrikanischer Breitenkreislage und Mittelmeerklima (milde Winter, heiße niederschlagsarme Sommer) Baumwolle sowie alle Sorten Obst – v. a. Weintrauben – und Gemüse hervorragend. Die landwirtschaftlichen Produkte werden in einer bedeutenden Nahrungs- und Genußmittelindustrie direkt weiter verarbeitet.

Ungefähr 10 km von der Downtown entfernt liegt auf einem weitläufigen Campus die California State University Fresno, die 1984 mit der Westf. Wilhelms-Universität Münster eine Partnerschaft geschlossen hat. Weitere Hochschulen, Museen, Bibliotheken, ein Orchester, ein Kongreßzentrum und viele Vereinigungen bereichern das kulturelle Leben der Stadt.

Die zentrale Lage Fresnos ermöglicht seinen Besuchern die Besichtigung anderer großer kalifornischer Städte sowie dreier bekannter Nationalparks in der nahen Sierra Nevada (Kings Canyon, Yosemite und Sequoia Nationalpark).

Summary

Fresno, the US-American sister city of Münster, lies almost in the heart of the San Joaquin Valley, the southern part of the big California Central Valley, just about 200 km from the Pacific Coast. The existence of various transportation facilities guarantees a satisfying attainability, especially via Los Angeles and San Francisco. One important parallel to Münster can be seen with regard to Fresno's position as an important administrative, trade and service center for its mainly agrarian structured environment. Population-growth and townscape, however, are in line with a typical American town.

Fresno, situated on the first railroad running from the north to the south just straight through California, was founded in the 70ies of the last century. Very soon the railway station developed into a provincial town (town by-law since 1885), and by this it also became the seat of the new established Fresno County. The ground plan of the town was projected on the drawing board; the streets are laid out rectangular, straight and wide, and they are many kilometers in length.

Fresno expanded constantly, and after World War II it advanced to an important position among the other municipalities of California. This development did not only lead to an expansion of settlement in the outskirts, but it also caused a transformation of the downtown, for example by the building of skyscrapers and the reformation of Fulton Street into a pedestrian mall. The construction of numerous shopping centers – partly large in size – in the outskirts of the town (e. g. Manchester Shopping Center and Fashion Fair Shopping Center), however, caused a loss of the downtown attractiveness.

Fresno's population came to about 284 500 inhabitants in 1986. More than half of the dwelling-houses were built later than 1960, and most of them are single-family houses with little gardens. Clovis, a town with more than 40 000 inhabitants, is immediately adjacent to Fresno in the north-east; it is a preferred residential area for commuters. Together with Fresno and unincorporated settlements it forms the so-called Fresno-Clovis Metropolitan Area (FCMA), which has more than 400 000 inhabitants (1986).

As most of the employees work in the tertiary sector, especially in the trade sector or in government, Fresno is a typical service center. Fresno County became one of the most important agribusiness centers of California and also of the United States. Irrigation leads to the extraordinary growth of cotton as well as of all kinds of fruits (especially grapes) and vegetables in a geographical position comparable to that of North Africa and in Mediterranean climate, that is characterized by mild winters and hot summers with a minimum of rain. The agricultural products are directly processed by an important food and luxury foodstuffs industry.

The California State University Fresno, which entered into partnership with the Westfälische Wilhelms-Universität Münster in 1984, is situated on a large campus about 10 km from the downtown. Besides it, there are other colleges, museums, libraries, an orchestra, a convention center, and a lot of cultural art activities and groups that enrich cultural life in this town.

Last but not least it is the central location of Fresno that enables its visitors to make ex-

cursions to other Californian cities as well as to three well-known national parks in the neighbouring Sierra Nevada (Kings Canyon, Yosemite and Sequoia National Park).

Anmerkungen

- 1) Vgl. u. a. California Statistical Abstract 1980, S. 12, u. Karte S. IX, ebd. 1986, S. VIII sowie State and Metropolitan Data Book 1986, Karte S. XVI, u. S. XIX (Definitionen). Außer in den Neu-England-Staaten, wo Metropolitan Statistical Areas durch Städte definiert werden, werden MSA's ausschließlich „defined in terms of whole counties“ (S. XIX). Große Verstädterungsgebiete werden seit dem 12. Oktober 1984 in mehrere Teilkomplexe aufgegliedert und letztere als Primary, die erstgenannten als Consolidated Metropolitan Statistical Areas bezeichnet (PMSA's, CMSA's).
- 2) Außer dem katastrophalen Erdbeben von San Francisco 1906 gab es im 20. Jh. weitere Beben u. a. in den Jahren 1925 (Santa Barbara), 1933 (Long Beach), 1952 (Bakersfield südlich von Fresno), 1971 (San Fernando) und 1983 (Coalinga südwestlich von Fresno).
- 3) Einer der berühmtesten Nachkommen armenischer Einwanderer war der aus Fresno stammende Schriftsteller William Saroyan (1908-1981).
- 4) Üblicherweise werden in den USA bei den neuen Einkaufszentren nur die Typen der neighborhood, community und regional shopping centers unterschieden. Die Stadtplanung von Fresno hat ergänzend accessory und arterial shopping centers ausgewiesen.
- 5) Bemühungen der Stadt Fresno, den Betreiber des zuletzt im Fashion Fair Center eröffneten vierten Warenhauses, eines New Yorker Unternehmens, zur Ansiedlung in der Downtown zu bewegen, führten zu der Reaktion, daß man in diesem Falle überhaupt nicht nach Fresno kommen werde. 1988 soll in der Nachbarstadt Clovis das Sierra Vista Shopping Center mit rd. 13000 qm Geschäftsfläche (= 140000 sq. feet) und drei Warenhäusern eröffnet werden, das sicherlich weitere Kundenverluste für Fresnos Downtown bewirken wird.
- 6) Hier findet jährlich im Oktober eine 14tägige Spezialausstellung zusammen mit Fresnos größtem Volksfest und Pferderennen statt. In der Nachbarstadt Clovis werden jährlich im April Rodeo-Wettbewerbe durchgeführt.
- 7) Gemäß California Statistical Abstract 1986 wurden für dieses Jahr bereits folgende Bevölkerungszahlen geschätzt: Los Angeles 3215500, San Diego 1002900, San Francisco 741600 (a.a.O., S. 17-19).
- 8) Erwähnt seien: „Gold County“ am Highway 49 westlich der Sierra (Mariposa, Sonora, El Dorado/Placerville östlich Sacramento, Nevada City), der Ghost Town Bodie Historical Park bei Bridgeport mit etwa 150 Gebäuden (nicht restauriert, nur z. T. erhalten; 1879-1881 über 10000 Einwohner) östl. des Yosemite National Park nahe der Grenze zu Nevada und Calico Ghost Town bei Barstow (Mojave-Wüste). Bereits in Nevada liegt das einst von Silbergruben geprägte Virginia City südlich von Reno (früher 30000, heute noch 700 Einwohner).

Literatur

1. Abhandlungen

- Blume, H.** (1978/79): USA. Eine geographische Landeskunde. 2 Bde. Darmstadt (= Wissenschaftliche Länderkunden, Bde 9/I, 9/II)
- Burdack, J.** (1985): Entwicklungstendenzen der Raumstruktur in Metropolitan Areas der USA. Bamberg (= Bamberger Geogr. Schriften, 2)
- City of Fresno, Development Department, Planning Division (Hg.)** (1983): 1983 Preliminary Fresno General Plan. Fresno
- Cole, Ch. F. und A. H. Johnson** (1967): Die Landwirtschaft Kaliforniens. In: Geogr. Rundschau, 19, S. 41-47
- Conzen, M.** (1983): Amerikanische Städte im Wandel. Die neue Stadtgeographie der achtziger Jahre. In: Geogr. Rundschau, 35, S. 142-150
- Crosby, J. (o. J.):** Self guided tour of Fresno. Masch. verv. Fresno County and City Chamber of Commerce (o. J.): Fresno. Profile of Economic Facts. O. O.
- Dies.** (1984): Fast Facts about Fresno, California. April
- Dies.** (1986): Economic Profile. O. O. (Fresno) 9/86
- Dies.** (1987): Business Development. Fresno Profile. March
- Geipel, R.** (1977): Erdbebenrisiko in Kalifornien. In: Geogr. Rundschau, 29, S. 2-9
- Hahn, R.** (1981): USA. Stuttgart (Länderprofile)
- Hart, J. D.** (1978): A Companion to California. New York
- Heising, H.** (1958): Missionierung und Diözesanbildung in Kalifornien. Münster (= Westf. Geogr. Studien, 14)
- Henning, I. u. D.** (1984): Die klimatologische Wasserbilanz der Kontinente. Ein Beitrag zur Hydroklimatologie. Paderborn (= Münstersche Geogr. Arb., 19)
- Hofmeister, B.** (1967): Die City der nordamerikanischen Großstadt (Downtown) im Wandel. In: Geogr. Rundschau 19, S. 457-465
- Ders.** (1969): Entwicklungsmerkmale und gegenwärtiger Strukturwandel nordamerikanischer Städte. In: 36. Deutscher Geographentag Bad Godesberg 1967, Tagungsbericht und wiss. Abhandlungen. Wiesbaden, S. 105-120
- Ders.** (1970a): Nordamerika. Frankfurt
- Ders.** (1970b): Gegenwärtige Struktur und „Metropolitan Planning“ in nordamerikanischen Großstädten. In: Aktuelle Probleme geographischer Forschung. Festschrift f. J. H. Schultze. Berlin, S. 345-363 (= Abh. d. 1. Geogr. Inst. d. FU Berlin, 13)
- Ders.** (1971): Stadt und Kulturraum Angloamerika. Braunschweig
- Ders.** (1985): Die US-amerikanischen Städte in den achtziger Jahren – Probleme und Entwicklungstendenzen. In: Festschrift für E. Lichtenberger. Klagenfurt, S. 53-71 (= Klagenfurter Geogr. Schriften, 6)
- Könnecke, M.** (1986): Jüngere Veränderungen landwirtschaftlicher Nutzungsmuster im nördlichen Central Valley/Kalifornien unter besonderer Berücksichtigung des naturgeographischen Potentials. Dargestellt am Beispiel Yolo County. Düsseldorf (= Düsseldorfer Geogr. Schriften, 25)
- de Lange, N.** (1984): Das Bevölkerungswachstum der USA in den siebziger Jahren – sechs demographische Überraschungen. In: Zs. für Bevölkerungswissenschaft, 10, S. 53-73

Ders. (1986): Die regionale Entwicklung der USA im Umbruch: die Umkehr traditioneller Wachstumstrends in den 70er Jahren. In: Erdkunde, 40, S. 111-125

Lantis, D. W., R. Steiner and A. E. Karinen (1981): California: Land of Contrast. Rev. 3rd ed., Belmont, California

Leitner, H. (1987): Investitionen in den Downtowns US-amerikanischer Großstädte. Das Beispiel Minneapolis/St. Paul. In: 45. Deutscher Geographentag Berlin 1985, Tagungsbericht und wiss. Abhandlungen. Stuttgart, S. 290-297

Lichtenberger, E. (1975): Die Stadterneuerung in den USA. In: Berichte z. Raumordnung u. Raumforschung, 6, S. 3-16

Dies. (1981): Die europäische und die nordamerikanische Stadt – ein interkultureller Vergleich. In: Österreich in Gesch. u. Lit., S. 224-251

Selland, M. (o. J.): A Historic Walking Tour of Fresno. Published by Fresno County and City Chamber of Commerce. Fresno

Vollmar, R. (1983): Bevölkerungsgeographische und soziale Veränderungen in den USA. Der Census von 1980. In: Geogr. Rundschau, 35, S. 152-160

Waiczis, M. R. (Project Manager) (1985): A Portrait of Fresno 1885 - 1985. A Publication of the Centennial History Committee. Fresno

Westermann Lexikon der Geographie. Bd. II, Braunschweig 1969 (Artikel „Kalifornien“)

Windhorst, H.-W. (1987): Konzentrationsprozesse in der US-amerikanischen Agrarwirtschaft und ihre räumlichen Konsequenzen. In: Geogr. Rundschau, 39, S. 474-480

Unmittelbar vor dem Druck dieses Beitrags wurden dem Verfasser folgende Veröffentlichungen zugänglich gemacht:

City of Fresno, Development Department (Hg.) (1984): 1984 Fresno General Plan. November. Fresno

Fresno County and City Chamber of Commerce (1988): Industrial Directory Economic Profile 1988. Fresno

2. Faltblätter, Verzeichnisse

Fresno Education (Editor: Fresno County and City Chamber of Commerce): California State University Fresno

California Hotel & Motel Association (o. J.): California Hotel & Motel Directory. Sacramento, California

City of Fresno (o. J.): Guide to Fresno City Government Services. O. O. (Fresno, ca. 1986)

3. Statistiken

Andriot, J. L. (ed.) (o. J. nach 1980): Population Abstract of the United States. Mc Lean, Virginia

City of Fresno, Development Department (ed.) (1986): Fresno Statistical Abstract. A Data Resource Book on Fresno, Fresno November (zit.: Fresno Statistical Abstract 1986)

State of California, Department of Finance (ed.): California Statistical Abstract 1980 (25th edition), 1985 (26th edition), 1986 (27th edition). Sacramento, California (zit.: California Statistical Abstract)

Statistical Abstract of the United States 1985. 105th Edition. Washington 1984

Statistisches Bundesamt Wiesbaden (Hg.) (1986): Länderbericht Vereinigte Staaten. Mainz (= Statistik des Auslands)

U. S. Department of Commerce (ed.) (1983): County and City Data Book 1983. States, Counties, Cities of 25 000 or More, Places of 2500 or More. Washington DC (zit.: County and City Data Book)

U. S. Department of Commerce (ed.) (1986): State and Metropolitan Area Data Book 1986. Metropolitan Areas, Central Cities, States. Washington, DC, April (zit.: State and Metropolitan Area Data Book)

Danksagung

Der vorliegende Beitrag mußte bedauerlicherweise ohne Landeskenntnis und Ortsanschauung ausschließlich nach der Literatur geschrieben werden. Für die Vermittlung und Überlassung von Abhandlungen und Statistiken sowie für förderliche Hinweise danke ich den Herren Ted C. Wills, Mayor Pro Tem (1969-77) der City of Fresno, und George A. Kerber, City of Fresno, Director, Development Department; der Fresno County and City Chamber of Commerce, Business Development; Prof. Dr. Stanley F. Norsworthy und Prof. Dr. John A. Crosby, Fresno (California State University Fresno, School of Social Sciences, Department of Geography); Prof. Dr. Peter Klassen, Fresno (California State University Fresno, Dean, School of Social Sciences, Chairman des Fresno-Münster Sister Cities Committee) und vor allem Prof. Dr. Warren Ernest Gade, Fresno (California State University Fresno, School of Social Sciences, Department of History; Vice Chairman des Fresno-Münster Sister Cities Committee und Gastprofessor am Historischen Seminar der Westf. Wilhelms-Universität Münster im Wintersemester 1987/88); ihm bin ich insbesondere für verschiedene Gespräche und eine kritische Lektüre des gesamten Manuskriptes sehr verbunden. Ferner danke ich den Herren Dr. Johannes Slawig, Münster (ehem. Dezernat IV der Stadt Münster); Priv.-Doz. Dr. Norbert de Lange, Münster (Institut für Geographie der Westf. Wilhelms-Universität Münster) und Prof. Dr. Hans-Wilhelm Windhorst, Vechta (Universität Osnabrück, Abt. Vechta, Fach Geographie, Sprecher des Arbeitskreises USA des Zentralverbandes der Deutschen Geographen).

LANDSCHAFTSVERBAND WESTFALEN-LIPPE

Geographische Kommission für Westfalen

VERÖFFENTLICHUNGEN

Selbstverlag

ARBEITEN DER GEOGRAPHISCHEN KOMMISSION (1938 - 1942)

- * 1. Riepenhausen, H.: Die bäuerliche Siedlung des Ravensberger Landes bis 1770. 1938
- * 2. Krakhecken, M.: Die Lippe. 1939
- * 3. Ringleb, Fr.: Klimaschwankungen in Nordwestdeutschland (seit 1835). 1940
- * 4. Lucas, O.: Das Olper Land. 1941
- * 5. Uekötter, H.: Die Bevölkerungsbewegung in Westfalen und Lippe 1818 - 1933. 1941
- * 6. Heese, M.: Der Landschaftswandel im mittleren Ruhr-Industriegebiet seit 1820. 1941
- * 7. Bertelsmeier, E.: Bäuerliche Siedlung und Wirtschaft im Delbrücker Land. 1942
- * 14. Heising, P. H.: Missionierung und Diözesanbildung in Kalifornien. 1962
- 15. Entwicklungshilfe und Entwicklungsland. Begriff, Probleme und Möglichkeiten. Beiträge von A. Antweiler, W. Manshard, R. Mohr, G. Pfeifer, E. Sarkisyans, O. Timmermann. 1962 7,00
- 16. Dege, W.: Zur Kulturgeographie des Nördlichen Gudbrandsdals. 1963 7,00
- 17. Fröhling, M.: Die Bewässerungslandschaften an der spanischen Mittelmeerküste. 1965 6,00
- 18. Hambloch, H.: Der Höhengrenzsäum der Ökumene. 1966 10,00
- 19. Bronny, H. M.: Studien zur Entwicklung und Struktur der Wirtschaft in Finnisch-Lappland. 1966 7,00
- 20. Giese, E.: Die untere Haseniederung. 1968 10,00
- 21. Beyer, L.: Der Siedlungsbereich von Jerzens im Pitztal. 1969 9,00

WESTFÄLISCHE GEOGRAPHISCHE STUDIEN

- * 1. Müller-Wille, W.: Schriften und Karten zur Landeskunde Nordwestdeutschlands 1939 - 1945. 1949
- 2. Müller-Temme, E.: Jahrgang der Niederschlagsmenge in Mitteleuropa. 1949 1,00
- * 3. Müller, H.: Die Halterner Talung. 1950
- * 4. Herbot, W.: Die ländlichen Siedlungslandschaften des Kreises Wiedenbrück um 1820. 1950
- 5. Fraling, H.: Die Physiotope der Lahntalung bei Laasphe. 1950 1,50
- * 6. Schuknecht, F.: Ort und Flur in der Herrlichkeit Lembeck. 1952
- * 7. Niemeier, G.: Die Ortsnamen des Münsterlandes. 1953
- * 8. Eversberg, H.: Die Entstehung der Schwerindustrie um Hattingen 1847 - 1857. 1955
- * 9. Pape, H.: Die Kulturlandschaft des Stadtkreises Münster um 1828. 1956
- * 10. Hessberger, H.: Die Industrielandschaft des Bekkumer Zementreviers. 1957
- * 11. Pfaff, W.: Die Gemarkung Ohrsen in Lippe, 1957
- 12. Denecke, K.: Flüsse und Wasserwirtschaft, Wasserbiologie und Wasserkrankheiten in Mesopotamien. 1958 2,00
- 13. Timmermann, O., L. Hempel und H. Hambloch: Zur Kulturgeographie der Ötztaler Alpen. 1958 2,50
- * 28. Sedláček, P.: Zum Problem intraurbaner Zentralorte - am Beispiel der Stadt Münster. 1972
- 29. Treude, E.: Nordlabrador. Siedlung und Wirtschaft in einem polaren Grenzsäum der Ökumene. 1974 12,50
- * 30. Müller-Wille, L.: Lappen und Finnen in Utsjoki, Finnland. 1974
- 31. Thannheiser, D.: Vegetationsgeographische Untersuchungen auf der Finnmarksvidda. 1975 10,00
- 32. Rinschede, G.: Die Transhumance in den französischen Westalpen und in den Pyrenäen. 1979 17,50
- 33. Festschrift für Wilhelm Müller-Wille: Mensch und Erde. Mit 22 Beiträgen. 1976 20,00
- 34. Werner, J.: Kraftwerksabwärme in der Hydrosphäre. 1977 15,00

* vergriffen

35. Jäger, H.: Zur Erforschung der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Müller-Wille, W.: Gedanken zur Bonitierung und Tragfähigkeit der Erde. Brand, Fr.: Geosphische Aspekte und Perspektiven zum Thema Mensch – Erde – Kosmos. 1978 15,00
36. Quartärgeologie, Vorgeschichte und Verkehrswasserbau in Westfalen. 46. Tagung der AG Nordwestdeutscher Geologen in Münster 1979. Mit 19 Beiträgen. 1980 17,50
37. Westfalen – Nordwestdeutschland – Nordseesektor. W. Müller-Wille zum 75. Geburtstag. Mit 29 Beiträgen. 1981 20,00
38. Komp, Kl. U.: Die Seehafenstädte im Weser-Jaderaum. 1982 9,00
39. Müller-Wille, W.: Probleme und Ergebnisse geographischer Landesforschung und Länderkunde. Gesammelte Beiträge 1936 – 1979. Erster Teil. 1983 15,00
40. Müller-Wille, W.: Probleme und Ergebnisse geographischer Landesforschung und Länderkunde. Gesammelte Beiträge 1936 – 1979. Zweiter Teil. 1983 15,00
41. Kundenverhalten im System konkurrierender Zentren. Fallstudien aus dem Großraum Bremen, dem nördlichen Ruhrgebiet und Lipperland. Mit Beiträgen von H. Heineberg/N. de Lange und W. Meschede. 1985 25,00
42. Mayr, A., Kl. Temnitz (Hg.): Erträge geographisch-landeskundlicher Forschung in Westfalen. Festschrift 50 Jahre Geographische Kommission für Westfalen. Mit 34 Beiträgen. 1986 48,00
43. Mayr, A., Fr.-C. Schultze-Rhonhof (Hg.): Münster und seine Partnerstädte: York, Orléans, Kristiansand, Monastir, Rishon le Zion, Beaugency, Fresno. Mit 10 Beiträgen. 1988 38,00

WESTFÄLISCHE GEOGRAPHISCHE STUDIEN, BEIHEFTE

- * 1. Kleinn, H.: Entwurf und Anwendung von Karten. 1970
2. Haller, B. und G. Tiggesbäumker: Die Kartensammlung des Freih. A. v. Haxthausen in der Universitätsbibliothek Münster. 1978 10,00

SPIEKER –

LANDESKUNDLICHE BEITRÄGE UND BERICHTE

1. Bertelsmeier, E., W. Müller-Wille: Landeskundlich-statistische Kreisbeschreibung in Westfalen. 1950 2,00
2. Wehdeking, R.: Die Viehhaltung in Westfalen 1818 – 1948. 1. Folge: West- u. Ostmünsterland. Müller-Wille, W.: Der Viehstapel in Westfalen. 1950 2,00
- * 3. Schneider, P.: Natur und Besiedlung der Senne. 1952.
- * 4. Wehdeking, R.: Die Viehhaltung in Westfalen 1818 – 1948. 2. Folge: Kernmünsterland und Hellwegbörden. Müller-Wille, W.: Die Schweinehaltung in Westfalen. 1953
- * 5. Gorkj, H. F.: Die Grundrisse der städt. Siedlungen in Westfalen. Timmermann, O.: Grundriß und Altersschichten der Hansestadt Soest. Steiner, G.: Funktionales Gefüge der Großstadt Gelsenkirchen. 1954
6. Taschenmacher, W.: Die Böden des Südergebirges. 1955 3,00
- * 7. Lucas, O.: Die Sauerland-Höhenstraße Hagen-Gießen. Sommer, R.: Die Industrie im mittleren Lennetal. 1956
- * 8. Hoffmann, G.: Funktionale Bereichsbildung im Raume Emsland-Südoldenburg. Müller-Wille, W.: Erreichbarkeit und Einkaufsmöglichkeit. 1957
9. Stork, Th.: Das Flußtal der Hönne. Hambloch, H.: Naturräume der Emssandebene. Ringleb, F.: Das phänol. Jahr in Westfalen. 1958 5,00
10. Böttcher, G.: Die agrargeographische Struktur Westfalens 1818 – 1950. 1959 6,00
11. Feige, W.: Talentwicklung und Verkarstung im Kreidegebiet der Alme. Kleinn, H.: Die Schledden auf der Haarfläche. 1961 6,00
- * 12. Hempel, L.: Das Großrelief am Südrand der Westfälischen Bucht. Seraphim, E. Th.: Glaziale Halte im südlichen unteren Weserbergland. Wölcken, K.: Regenwetterlagen in Argentinien. 1962
13. Schäfer, P.: Die wirtschaftsgeographische Struktur des Sintfeldes. Engelhardt, H. G. S.: Die Hecke im nordwestl. Südergebirge. 1964 7,00
14. Müller-Wille, W.: Bodenplastik und Naturräume Westfalens. Textband und Kartenband. 1966 14,00
- * 15. Rack, E.: Besiedlung und Siedlung des Altkreises Norden. 1967
- * 16. Kluczka, G.: Zum Problem der zentralen Orte. Wissenschaftsgeschichtl. Entwicklung in Deutschland und Forschungsstand in Westfalen. 1967

17. Poeschel, H.-Cl.: Alte Fernstraßen in der mittleren Westfälischen Bucht. 1968 8,00
18. Ludwig, K.-H.: Die Hellwegsiedlungen am Ostrand der Dortmunds. 1970 6,50
19. Windhorst, H. W.: Der Steweder Berg. 1971 6,50
20. Franke, G.: Bewegung, Schichtung und Gefüge der Bevölkerung im Landkreis Minden. 1972 7,50
21. Hofmann, M.: Ökotope und ihre Stellung in der Agrarlandschaft. Werner, J. und J. Schweter: Hydrogeographische Untersuchungen im Einzugsgebiet der Stever. 1973 12,50
- * 22. Hüls, H.: Heiden in Lippe. Zur Genese und Struktur eines dörflichen Lebensraumes. 1974
23. Ittermann, R.: Ländliche Versorgungsbereiche und zentrale Orte im hessisch-westfälischen Grenzgebiet. 1975 10,00
24. Ballmann, W.: Der Hafen Oldenburg. Temnitz, Kl.: Gestaltanalyse der Stadt Gronau/Westfalen. 1976 12,50
25. Westfalen und Niederdeutschland. Festschrift 40 Jahre Geographische Kommission für Westfalen. 2 Bände mit 28 Beiträgen. 1977
I: Beiträge zur speziellen Landesforschung 15,00
II: Beiträge zur allgemeinen Landesforschung 15,00
26. Der Hochsauerlandkreis im Wandel der Ansprüche. Vorträge auf der Jahrestagung 1978. Mit 10 Beiträgen. 1979 12,50
27. Müller-Wille, W.: Beiträge zur Forstgeographie in Westfalen. 1980 8,00
28. Stadt und Dorf im Kreis Lippe in Landesforschung, Landespflege und Landesplanung. Vorträge auf der Jahrestagung 1980. Mit 6 Beiträgen. 1981 10,00
29. Becks, Fr.: Die räumliche Differenzierung der Landwirtschaft in der Westfälischen Bucht. 1983 10,00
30. Westmünsterland – Ostniederlande. Entwicklung und Stellung eines Grenzraumes. Vorträge auf der Jahrestagung 1983. Mit 6 Beiträgen. 1984 30,00
31. Westbeld, H.: Kleinwasserkraftwerke im Gebiet der oberen Ems. Nutzung einer vernachlässigten Energiequelle. 1986 20,00
32. Der Raum Dortmund – Entwicklung, Strukturen und Planungen im östlichen Ruhrgebiet. Vorträge auf der Jahrestagung 1985. In Druckvorbereitung.

SIEDLUNG UND LANDSCHAFT IN WESTFALEN

- * 1. Müller-Wille, W., E. Bertelsmeier: Der Stadtkreis Münster 1820 – 1955. 1955.
- * 2. Wöhlke, W.: Die Kulturlandschaft des Hardehausener und Dalheimer Waldes. 1957
3. Platt, R. S.: A Geographical Study of the Dutch-German Border. Dt. von E. Bertelsmeier. 1958 5,00
- * 4. Ringleb, A.: Dörfer im oberen Weserbergland. Hambloch, H.: Einödgruppe und Drubbel. 1960
5. Müller-Wille, Mich.: Die eisenzeitlichen Fluren in den festländischen Nordseegebieten. 1965 14,00
6. Brand, Fr.: Zur Genese der ländlich-agraren Siedlungen im lippischen Osning-Vorland. 1967 11,00
7. Sönnecken, M.: Die mittelalterliche Rennfeuerhüttung im märkischen Sauerland. 1971 17,50
8. Burrichter, E.: Die potentielle natürliche Vegetation in der Westfälischen Bucht. 1973. Nachdruck 1981 35,00
9. Temnitz, Kl.: Aaseestadt und Neu-Coerde. Bildstrukturen neuer Wohnsiedlungen und ihre Bewertung. 1975 12,50
10. Lievenbrück, Br.: Der Nordhümmling. Ländliche Siedlungen im Grenzbereich von Moor und Geest. 1977 15,00
11. Walter, H.-H.: Padberg. Struktur und Stellung einer Bergsiedlung in Grenzlage. 1979 25,00
12. Flurbereinigung und Kulturlandschaftsentwicklung. Tagung des Verbandes deutscher Hochschulgeographen. Mit 5 Beiträgen. 1979 8,50
13. Sieverding, W.: Benstrup und Holtrup – Zur Genese bäuerlicher-trup-Siedlungen in Altwestfalen. 1980 12,50
14. Bertelsmeier, E.: Bäuerliche Siedlung und Wirtschaft im Delbrücker Land. 1942. Nachdruck 1982 7,50
15. Nolting, M.: Der öffentliche Personennahverkehr im nordwestdeutschen Küstenland. 1983 11,00
16. Steinberg, H. G.: Das Ruhrgebiet im 19. und 20. Jahrhundert – Ein Verdichtungsraum im Wandel. 1985 30,00
17. Vegetationsgeographische Studien in Nordrhein-Westfalen. Wald- und Siedlungsentwicklung – Bauerngärten – Spontane Flora. Von R. Pott, A. Sternschulte, R. Wittig/E. Rückert. 1985 22,00
18. Siekmann, M.: Die Struktur der Stadt Münster am Ausgang des 18. Jahrhunderts – Ein Beitrag zur historisch-topologischen Stadtforschung. In Druckvorbereitung.

19. **Riepenhausen, H.:** Die bäuerliche Siedlung des Ravensberger Landes bis 1770. 1938. Mit Nachtrag von A. Schüttler: Das Ravensberger Land 1770 – 1986. Nachdruck 1986 24,00

DIE LANDKREISE IN WESTFALEN

1. Der Landkreis Paderborn. Von G. v. Geldern-Crispendorf. 1953 11,00
2. Der Landkreis Münster. Von W. Müller-Wille, E. Bertelsmeier, H. F. Gorki, H. Müller. 1955 14,00
3. Der Landkreis Brilon. Von A. Ringleb. 1957 14,00
4. Der Landkreis Altena. Von E. Wagner. 1962 14,00
5. Der Landkreis Wiedenbrück. Von W. Herbort, W. Lenz, I. Heiland. G. Willner. 1969 14,00

BODENPLASTIK UND NATURRÄUME WESTFALENS 1:100 000 IM FÜNFARBENDRUCK

1. Blatt Kreis Paderborn (1953), 2. Blatt Kreis Münster (1953), 3. Blatt Kreis Brilon (1957), 4. Blatt Kreis Altena (1962), 5. Blatt Kreis Wiedenbrück (1968)

GEOGRAPHISCH-LANDESKUNDLICHER ATLAS VON WESTFALEN

(Redaktion: A. Mayr, K. Temnitz, E. Bertelsmeier, B. Fistarol, H. Fr. Gorki, H. Pape, J. Werner; Schriftleitung: K. Temnitz)
Ca. 100 Doppelblätter und Begleittexte aus 10 Themenbereichen. 1985 ff

1. Lieferung 1985, 4 Doppelblätter: 46,40
1. Relief (Themenbereich Landesnatur) von W. Müller-Wille (Entwurf) u. E. Th. Seraphim (Text)
 2. Spät- und nacheiszeitliche Ablagerungen/Vegetationsentwicklung (Themenbereich: Landesnatur). Von E. Th. Seraphim u. E. Kramm (Entwurf u. Text)

3. Florelemente (Themenbereich: Landesnatur) Von Fr. Runge (Entwurf u. Text)
4. Fremdenverkehr-Angebotsstruktur (Themenbereich: Fremdenverkehr u. Erholung). Von. P. Schnell (Entwurf u. Text)

2. Lieferung 1986, 5 Doppelblätter: 58,00

1. Begriff und Raum (Themenbereich: „Westfalen-Begriff und Raum“). Von W. Müller-Wille, K. Temnitz, W. Winkelmann, G. Müller (Entwurf) u. W. Kohl (Text)
2. Niederschläge in raum-zeitlicher Verteilung (Themenbereich: Landesnatur). Von E. Müller-Temme (Entwurf u. Text) u. W. Müller-Wille (Entwurf)
3. Pflanzenwachstum und Klimafaktoren (Themenbereich: Landesnatur). Von Fr. Ringleb, J. Werner (Entwurf u. Text) u. P. Hofste (Entwurf)
4. Verbreitung wildlebender Tierarten (Themenbereich: Landesnatur). Von R. Feldmann, W. Stichmann (Entwurf u. Text) u. M. Berger, W. Grooten (Entwurf)
5. Fremdenverkehr – Nachfragestruktur (Themenbereich: Fremdenverkehr u. Erholung). Von P. Schnell (Entwurf u. Text)
6. Verwaltungsgrenzen (Transparentfolie)

3. Lieferung 1987, 4 Doppelblätter 46,40

1. Lagerstätten/Gesteinsarten/Karst (Themenbereich: Landesnatur). Von H. Reiners, H. Furch, E. Th. Seraphim, W. Feige, K. Temnitz (Entwurf u. Text)
2. Waldverbreitung und Waldschäden (Themenbereich: Landesnatur). Von W. Grooten (Entwurf u. Text)
3. Elektrizität – Versorgung und Verbrauch (Themenbereich: Gewerbliche Wirtschaft). Von D. Filt-haut u. J. Werner (Entwurf u. Text)
4. Wandern/Naherholung und Kurzzeittourismus (Themenbereich: Fremdenverkehr u. Erholung). Von A. Freund (Entwurf u. Text)

Einzelpreis je Doppelblatt und Begleittext: 19,80

