

KA

WALTER CHRISTALLER

WZ. DIE ZENTRALEN ORTE
IN SÜDDEUTSCHLAND

Eine ökonomisch-geographische Untersuchung
über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung
der Siedlungen mit städtischen Funktionen



1980

WISSENSCHAFTLICHE BUCHGESELLSCHAFT
DARMSTADT

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

1. Gibt es Gesetze, die die Anzahl, Verteilung und Größe der Städte bestimmen?	11
2. Bemerkungen über Anlage und Quellen der vorliegenden Untersuchung	15

I. Theoretischer Teil:

Ökonomisch-theoretische Grundlagen der Stadtgeographie.

A. Grundlegende Begriffe.

1. Zentral als Ordnungsprinzip	21
2. Zentrale Orte	23
3. Bedeutung und Zentralität	26
4. Zentrale Güter und Dienste	27
5. Das Ergänzungsgebiet	30
6. Die wirtschaftliche Entfernung und die Reichweite eines Gutes	31

B. Beziehungen der Statik.

1. Der Verbrauch von zentralen Gütern und die Entwicklung der zentralen Orte	33
2. Die Verteilung der Bevölkerung und die zentralen Orte.	33
a) Kein zentraler Ort vorhanden. — b) Kleiner zentraler Ort. — c) Großer zentraler Ort. — d) Mehrere zentrale Orte. — e) Exzentrischer zentraler Ort. — f) Ergebnis. — g) Die dispersen Orte.	
3. Die Dichte und die Struktur der Bevölkerung.	39
a) Volksdichte. — b) Soziale und berufliche Struktur der Bevölkerung. — c) Höhe und räumliche Verteilung der Einkommen.	
4. Die zentralen Güter.	40
a) Hauptgüterarten. — b) Güter gegebener Menge mit festem Preis. — c) Güter gegebener Menge mit Marktpreis. — d) Beliebig vermehrbare Güter mit festem Preis. — e) Beliebig vermehrbare Güter mit Marktpreis. — f) Ergebnis. — g) Allgemeines über den Preis zentraler Güter. — h) Mehrere Güterarten. — i) Produktionskosten.	
5. Das Gebiet	48
a) Die Größe des Gebiets. — b) Wegsamkeit des Gebiets. — c) Natürliche Ausstattung des Gebiets. — d) Sonderfälle.	
6. Der Verkehr	52
a) Allgemeine Bedeutung des Verkehrs. — b) Geringere und bessere Verkehrsmöglichkeit im Personenverkehr. — c) Desgleichen im Güterverkehr.	
7. Die Reichweite der zentralen Güter	54
a) Einfluß der Bevölkerungsverteilung. — b) Einfluß der Bevölkerungsstruktur. — c) Einfluß der wirtschaftlichen Entfernung. — d) Einfluß der Hauptgüterarten und der Preise der Güter. — e) Obere und untere Grenze der Reichweite. — f) Zentrale Güter höherer und niederer Ordnung. — g) Konkurrierende zentrale Orte.	
8. Das System der zentralen Orte	63
a) Die Problemstellung. — b) Entwicklung des Systems der zentralen Orte. — c) Fortsetzung. — d) Einwände. — e) Das Verkehrsprinzip und das Schema der zentralen Orte. — f) Das Absonderungsprinzip und das Schema der zentralen Orte.	

C. Vorgänge der Dynamik.

1. Die dynamische Betrachtungsweise	86
2. Die Bevölkerung	86
a) Gleichmäßige Zunahme. — b) Ungleichmäßige Zunahme. — c) Ergebnis. — d) Wandlungen in der Struktur der Bevölkerung. — e) Rückläufige Bewegungen.	
3. Die zentralen Güter	91
a) Vermehrung der Nachfrage. — b) Vermehrung des Angebots. — c) Rückläufige Bewegungen. — d) Preiswandlungen. — e) Mehrere Güterarten.	
4. Produktionskosten, technischer Fortschritt	96
a) Bedeutung der Produktionskosten. — b) Kapitalkosten. — c) Lohnkosten. — d) Grundrente. — e) Sonstige Kostenfaktoren. — f) Technischer Fortschritt.	
5. Das Gebiet	103
a) Änderung der Größe des Gebiets. — b) Änderung der Wegsamkeit. — c) Änderung der natürlichen Ausstattung.	
6. Der Verkehr	105
a) Allgemeine Bedeutung des Verkehrs in der Dynamik. — b) Spezielle Probleme des Eisenbahnverkehrs. — c) Desgleichen des Autoverkehrs.	
7. Die Reichweite der zentralen Güter	108
a) Hemmungen. — b) Änderung von Größe und Bedeutung eines zentralen Orts. — c) Änderung der Preiswilligkeit der Käufer. — d) Änderung der subjektiven wirt- schaftlichen Entfernung. — e) Änderung des Preises und der Menge der zentralen Güter. — f) Änderung der unteren Grenze der Reichweite.	
8. Das System der zentralen Orte in der Dynamik	113
a) Einleitung. — b) Änderung der Lage: die Konkurrenz der drei Prinzipien. — c) Änderung der Anzahl der zentralen Orte. — d) Änderung der Abstände. — e) Än- derung der Größentypen. — f) Die historische Entwicklung. — g) Die territoriale Entwicklung. — h) Die Wirtschaftspolitik und die Planung.	
9. Konjunkturprobleme	129

D. Schluß.

Allgemeine und besondere ökonomische Theorie.	134
---	-----

II. Verbindender Teil:

Anwendung der Theorie auf die siedlungsgeographische Wirklichkeit.

Einleitung: Die Aufgabe	137
-----------------------------------	-----

A. Die Methode zur Bestimmung der zentralen Orte.

1. Die Bedeutung eines Ortes	138
a) Konkreter Inhalt der Bedeutung. — b) Problem der Quantifizierung der Bedeu- tung. — c) Eine brauchbare Methode. — d) Fehlerquellen der Telefonmethode.	
2. Die Zentralität eines Ortes	146
a) Umrechnung der Bedeutung in Zentralität. — b) Rohe und spezifische Zentralität. — c) Problem des Gebiets. — d) Die Gruppenbildung.	

B. Erste Ergebnisse.

1. Die zentralen Orte	150
a) Die hilfszentralen Orte. — b) Die Typen der zentralen Orte. — c) Die L-Orte in Süddeutschland.	
2. Die sonstigen Elemente der Systeme	157
a) Die typischen Gebiete. — b) Die Abstände. — c) Die Richtungen.	
3. Die Systeme	162

III. Regionaler Teil:

Anzahl, Verteilung und Größe der zentralen Orte in Süddeutschland.

A. Das L-System München.

I. Die Grundtatsachen.

1. Die L-Zentrale	165
2. Die L-Richtungen	166
3. Die P-Orte	166
4. Die G-Orte	168

II. Analyse der einzelnen G-Systeme.

1. P-System München	170
a) G-System München. — b) G-System Ingolstadt. — c) G-System Landshut. — d) Osten von München. — e) G-System Rosenheim. — f) Südwesten von München.	
2. P-System Augsburg	174
a) G-System Augsburg. — b) G-System Kempten.	
3. Die Alpensysteme	176
a) G-System Innsbruck. — b) G-System Bozen. — c) G-System Salzburg.	
4. Die östlichen G-Systeme	178
a) G-System Passau. — b) G-System Straubing.	

III. Ergebnis.	179
------------------------	-----

B. Das L-System Nürnberg.

I. Die Grundtatsachen.

1. Die L-Zentrale	182
2. Die L-Richtungen	182
3. Die P-Orte	183
4. Die G-Orte	184

II. Analyse der einzelnen G-Systeme.

1. P-System Nürnberg	187
a) G-System Nürnberg. — b) G-System Bamberg. — c) G-System Bayreuth. — d) G-System Amberg. — e) Südwesten von Nürnberg. — f) G-System Ansbach.	
2. P-System Würzburg	191
a) G-System Würzburg. — b) G-System Schweinfurt. — c) B-System Neustadt a. S.	
3. P-System Regensburg	194
a) G-System Regensburg. — b) B-System Cham.	
4. Sonstige G-Systeme	195
a) G-System Weiden. — b) G-System Eger. — c) G-System Hof. — d) G-System Koburg-Sonneberg.	

III. Ergebnis	197
-------------------------	-----

C. Das L-System Stuttgart.

I. Die Grundtatsachen.

1. Die L-Zentrale	200
2. Die L-Richtungen	201
3. Die P-Orte	201
4. Die G-Orte	203

II. Analyse der einzelnen G-Systeme.

1. P-System Stuttgart	206
a) G-System Stuttgart. — b) G-System Heilbronn. — c) G-System Göppingen. — d) G-System Reutlingen-Tübingen. — e) G-System Pforzheim.	

2. P-System Ulm	210
3. G-Systeme am Bodensee.	211
a) G-System Ravensburg. — b) G-System Konstanz.	
4. Der Südwesten des L-Systems.	212
a) B-System Villingen-Donaueschingen und Tuttlingen. — b) B-System Sigma- ringen. — c) B-System Freudenstadt.	
5. Der Nordosten des L-Systems	213

III. Ergebnis. 214

D. Das L-System Straßburg.

I. Die Grundtatsachen.

1. Die besondere Problematik der Analyse des oberrheinischen L-Systems	217
2. Die P-Orte	217
3. Die G-Orte	219
4. Die Bestimmung des oberrheinischen L-Systems durch die benachbarten L-Systeme	222

II. Analyse der einzelnen G-Systeme.

1. P-System Straßburg	223
a) G-System Straßburg und angeschlossene Hilfsysteme. — b) Teilsystem Offenburg. — c) G-System Saarburg.	
2. P-System Basel	225
a) G-System Basel und B-System Waldshut. — b) G-Systeme Mülhausen und Colmar. — c) G-System Freiburg.	
3. P-System Karlsruhe	228
4. P-System Mannheim	228
a) G-System Mannheim-Heidelberg. — b) G-System Heustadt a. H.-Landau. — c) G-System Kaiserslautern.	
5. P-System Saarbrücken	231
a) G-System Saarbrücken. — b) G-System Pirmasens.	

III. Ergebnis. 232

E. Das L-System Frankfurt.

I. Die Grundtatsachen.

1. Die besondere Stellung des L-Systems Frankfurt.	236
2. Die L-Zentrale	237
3. Die L-Richtungen	238
4. Die P-Orte	238
5. Die G-Orte	241

II. Analyse der einzelnen G-Systeme.

1. P-System Frankfurt	243
a) G-System Frankfurt mit Hanau. — b) G-System Darmstadt. — c) G-System Aschaffenburg mit B-System Miltenberg.	
2. P-System Mainz-Wiesbaden	245
a) G-System Mainz-Wiesbaden. — b) G-System Worms. — c) G-System Bingen- Kreuznach mit B-System Oberstein. — d) B-System Limburg.	
3. Zwischensysteme	248
a) G-System Gießen mit Wetzlar und Marburg. — b) G-System Fulda.	
4. P-System Kassel	249

III. Ergebnis. 249

IV. Schluß.

A. Verifikation der Theorie.

1. Die Verteilungsgesetze	252
a) Primäres Verteilungsgesetz. — b) Sekundäre Deviationsgesetze.	
2. Tertiäre ökonomisch erklärbare Abweichungen.	254
a) Regionale. — b) Lokale.	
3. Ökonomisch nicht erklärbare Abweichungen	257
a) Historisch erklärbare. — b) Physisch-geographisch erklärbare. — c) Sonstig erklärbare.	

B. Methodisches Ergebnis für die Siedlungsgeographie.

1. Ökonomische Methode der Siedlungsgeographie.	259
2. Andere siedlungsgeographische Methoden	260
3. Nationalökonomie oder Wirtschaftsgeographie	262

Anhang:

Tabellenwerk über die zentralen Orte in Süddeutschland	263
--	-----

Literaturverzeichnis.

Beilagen: Figuren im Text.

Fig. 1: Das System der zentralen Orte, nach dem Versorgungsprinzip	66
Fig. 2: Die Ergänzungsgebiete im System der zentralen Orte	71
Fig. 3: Die Verkehrswege im System der zentralen Orte	78
Fig. 4: Ein System der zentralen Orte, aus dem Verkehrsprinzip entwickelt	80
Fig. 5: Die Verwaltungsgliederung im System der zentralen Orte	83
Fig. 6: Ein System der zentralen Orte, dem Absonderungsprinzip entsprechend	84

Graphische Darstellungen: Die Besetzungszahlen der zentralen Typen. 326

Kartenbeilagen: am Schluß des Buches.

- Karte 1: Die Verteilung der Bevölkerung in Süddeutschland
- Karte 2: Die Verteilung der zentralen Einrichtungen in Süddeutschland
- Karte 3: Die zentralen Orte in Süddeutschland und ihre M-Gebiete
- Karte 4: Die Systeme der zentralen Orte
- Karte 5: Die drei Prinzipien der ökonomischen Lage der zentralen Orte