



MÜNSTERSCHE GEOGRAPHISCHE ARBEITEN

Bernhard Butzin (Hrsg.)

Entwicklungs - und Planungsprobleme
in Nordeuropa

SCHÖNINGH

ENTWICKLUNGS – UND PLANUNGSPROBLEME IN NORDEUROPA

Bernhard Butzin (Hrsg.)

FERDINAND SCHÖNINGH · PADERBORN · 1981

Alle Rechte, auch das der auszugsweisen photomechanischen Wiedergabe, vorbehalten.

© 1981 by Ferdinand Schöningh, Paderborn, ISBN 3 - 506 - 73212 - 9

Gesamtherstellung: Buchdruckerei Regensberg, Daimlerweg 58, 4400 Münster

Vorwort des Herausgebers

Die nordeuropäischen Länder genießen allgemein den Ruf moderner, hochentwickelter, politisch, wirtschaftlich und sozial stabiler Wohlfahrtsstaaten, angeführt von Schweden, das sich international als Modellfall profiliert hat. Gemessen am Pro-Kopf-Bruttoinlandprodukt (US Dollar 1977) rangieren Schweden (9474 \$), Dänemark (9047 \$), Norwegen (8809 \$), Island (8715 \$) und Finnland (6365 \$) unter den bestgestellten Ländern der Welt (zum Vergleich: Schweiz (9570 \$), USA (8665 \$), Bundesrepublik Deutschland (8406 \$), vgl. SÖS 1980, S.528).

Mit ihnen teilen sie strukturelle Merkmale hochentwickelter Gesellschaften, wie niedrige, teils weiter sinkende Anteile im Primärsektor, stagnierende oder rückläufige im sekundären und rapide steigende im tertiären Sektor; ein geringes natürliches Bevölkerungswachstum, einen hohen Lebens- und Ausbildungsstandard, eine weitgehende Verstädterung. Sie besitzen eine diversifizierte Industriestruktur (Ausnahme: Island) mit hohem Veredlungswert, wobei bestimmte hochspezialisierte und know-how-intensive Produktbereiche Spitzenpositionen auf dem Weltmarkt behaupten (Eisbrecher, Papiertechnologie, Elektronik, Motor- und Kraftfahrzeugbau, Ölexploration, Designwaren usw.).

Auch auf einer differenzierteren Beurteilungsbasis, wie sie in dem von KING konstruierten Index mit 17 Variablen für "sozialen Fortschritt", vorgestellt wird, erhalten die nordischen Wohlfahrtsstaaten erwartungsgemäß noch bessere Positionen: In der Reihenfolge Finnland, Kanada, Schweden, Norwegen, USA, Dänemark, stehen die nordischen Länder im Jahr 1969 an der Spitze (KING 1974, nach SMITH 1977, S. 224).

Mit den meisten wirtschaftlich und sozial hochentwickelten Staaten teilen die nordischen Länder aber auch einige ihrer Probleme: starke Abhängigkeit vom Außenhandel, hohe Umweltbelastung, selektive Abwanderung und "Vergreisung" der Passivräume, wachsende räumliche Trennung von Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitstätten, zunehmender Rationalisierungs- und Konzentrationsdruck mit der Folge regionaler und nationaler Disparitäten.

Darüber hinaus haben die nordischen Länder mit spezifischen Sonderproblemen zu kämpfen: Es sind - mit der Ausnahme Dänemarks - flächenmäßig große, aber bevölkerungsarme Staaten. Sieht man von den Hauptstadtregionen ab, so sind die zentralen Orte im Durchschnitt wesentlich kleiner, ihr Netz sehr viel weitmaschiger als in Mitteleuropa. Als "Last des leeren Raumes" durchdringen die damit zusammenhän-

genden Probleme fast alle wirtschaftlichen, sozialen und regionalpolitischen Bereiche. Die Last wird erschwert durch den Sachverhalt, daß die nordischen Länder monozentrisch auf eine alles beherrschende Großstadt hin organisiert sind, die allen Dezentralisierungstendenzen zum Trotz, nach wie vor ihre politische und wirtschaftliche Leitungsfunktion verstärken konnte. Zur "Last des leeren Raumes" tritt aber nicht nur dieses großräumige Nord-Süd-Ungleichgewicht, das in Europa seinesgleichen nur noch in der "meridionalen Frage" Italiens findet. Dieses Ungleichgewicht - angelegt in extremer Differenzierung der naturräumlichen Gunstfaktoren - hat sich in einem geradezu dramatischen Tempo entwickelt. Der strukturelle Wandlungsprozeß von der Agrar- zur Industrie- und schließlich zur Dienstleistungsgesellschaft ist auf wenige Jahrzehnte zusammengedrängt. Die je entsprechenden siedlungsräumlichen Organisationsmuster - durch geänderte Standortansprüche der wachstumstragenden Wirtschaftsktätigkeiten deutlich unterschieden - erforderten von der Bevölkerung ein hohes Maß an Mobilität.

Die Phase der hochgradig "mobilen Gesellschaft" gehört jedoch der Vergangenheit an. Ein Wandel hat auch in den Einstellungen, im raumwirksamen Verhalten eingesetzt: "Wir wollen hier bleiben! Hier in Überkalix wollen wir leben und wohnen, genau hier!" (HUIJER 1970, S. 23). Mag diese Einstellung auch eher symptomatisch als repräsentativ zu werten sein, sie ist als Forderung der Bevölkerung an die Politiker gerichtet und nimmt den Wohlfahrtsstaat in die Pflicht. Als Preis des Wachstums, der Standortkonzentration und des Weltmarktanschlusses hatten sich die Arbeitsplätze und Versorgungseinrichtungen, die Lebensqualität vom Land zur Stadt, vom Inland zur Küste, vor allem aber vom Norden zum Süden zurückgezogen. Gleichzeitig haben sich aber Wohlstanddenken und wohlfahrtsstaatliche Ansprüche bis in die entferntesten Landesteile ausgebreitet. Mit dieser Diskrepanz zwischen Anspruch und Lebenswirklichkeit wuchs der Bedarf an Raumordnungspolitik.

In dem Spannungsfeld zwischen der "Last des leeren Raumes", dem großräumigen Ungleichgewicht, dem rapiden wirtschaftsstrukturellen und räumlichen Wandlungsprozeß, dem hohen Anspruchsniveau der Politiker, Planer und Betroffenen und schließlich unsicher werdenden Wachstumspfaden seit der Ölkrise bewegen sich die gegenwärtigen "Entwicklungs- und Planungsprobleme in Nordeuropa".

Staffan HELMFRID geht in bewußter Anlehnung an seinen Vortrag zum Kieler Geographentag "Der Norden heute" (HELMFRID 1969) den neueren, teils grundlegend ver-

änderten Entwicklungstendenzen in Schweden nach. Obgleich typisch für Schweden, sind die wesentlichen Wandlungsprozesse und Folgeprobleme in ihren Grundstrukturen mit gewissen graduellen und zeitlichen Unterschieden auf die anderen nordischen Länder übertragbar, Island ausgenommen.

Der Entwicklungsgang Islands wird von Peter SEDLACEK untersucht. Im Rahmen der Kontroverse zwischen dissoziativen und assoziativen Entwicklungsstrategien sieht er im Wachstumspfad der isländischen Wirtschaft einen "dritten Weg", der einerseits eine autozentrierte Entwicklung ausschloß, andererseits eine fremdbestimmte Abhängigkeit und Unterentwicklung umgehen konnte.

Auch Dänemark kommt eine gewisse Sonderstellung unter den nordischen Staaten zu, wie im Beitrag von Ruth BONNING und Rolf LINDEMANN deutlich wird. Gerade die hier angesprochene Inselproblematik teilt jedoch typische Merkmale der peripheren Gebiete mit den nördlichen Nachbarländern. Isolation, langjähriger - seit kurzem aufgefangener - Bevölkerungsrückgang, Mangel an Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen sind Probleme, für die man vom Tourismus eine gewisse, durchaus zweischneidige Lösung erwartet.

Eine völlig gegensätzliche raumplanerische Frage untersucht Friedhelm PELZER. Die Verbindung der Ballungsräume Kopenhagen und Malmö durch Brücke oder Tunnel würde die Integration eines Wirtschaftsraumes mit nahezu 2 Mio., im Einzugsbereich sogar 3 Mio. Menschen bedeuten. Trotz enger innernordischer Zusammenarbeit zeigt dieses Beispiel grenzübergreifender Planung Schranken, die in einem Interessendefizit begründet sind: Das unterschiedliche Versorgungs- und Lohnniveau läßt eine allzu starke Belastung des Kopenhagener Raumes vermuten.

Uuno VARJOS Beitrag belegt, wie vielschichtig die Auseinandersetzung um die Verteilung von Entwicklungspotentialen zwischen dem Landesnorden und -süden ist: Unterhalb der greifbaren entwicklungspolitischen Maßnahmen verbirgt sich eine Art "Verteilungskampf" um Land- oder Seeverkehr, um die Bevorzugung süd- oder nordfinnischer Hafenstädte zur Zeit der winterlichen Vereisung im Bottenvik. Verbunden damit ist die Frage nach der Konkurrenzfähigkeit, vielleicht auch Lebensfähigkeit vieler nordfinnischer Industriezweige.

Die zumindestens für Schweden und Finnland typische Ursache-Wirkungsverkettung des sog. Streusiedlungsproblems untersucht Annette BERGMANN am Beispiel einer nordschwedischen Gemeinde. Die Auflösung der sich saisonal ergänzenden agrar-forstwirtschaft-

lichen Mischbetriebsform schuf in Verbindung mit der küsten- und südwardigen Orientierung der Industriebetriebe einen Abwanderungsdruck, der mannigfaltige Folgeprobleme für die peripheren binnenländischen Gemeinden mit sich bringt. Zwar scheint der Tourismus einen Ausweg zu weisen, er stößt aber im Norden - auch das ist typisch - auf weit größere Widerstände als etwa in Dänemark.

Rolf LINDEMANN wendet sich am Beispiel Norwegen dem für ganz Nordeuropa charakteristischen Phänomen der Bevölkerungskonzentration, ihrer "Trendwende" in den letzten Jahren und der mit diesen Prozessen eng verbundenen Entwicklung der norwegischen Regionalpolitik zu. Neben dieser großräumigen Perspektive dient die Fallstudie Røros/Südostnorwegen dazu, auch die intraregionalen Entwicklungen eines zunehmenden Zentrum-Peripherie-Gefälles aufzuzeigen.

Ein Beispiel aus extrem peripherer Lage schließt die Reihe der Einzeluntersuchungen ab. Dietbert THANNHEISER und Erhard TREUDE weisen im Strukturwandlungsprozeß der Lappensiedlung Masi/Nordnorwegen nach, daß hier neben typischen tourismus- bzw. freizeitorientierten Entwicklungen insbesondere kontroverse Planungsinstrumente der Wirtschaftsförderung und Bauverbote im Zuge einer projektierten Wasserkraft-/Stauseeanlage entwicklungshemmend gewirkt haben.

Bernhard BUTZIN gibt eine vergleichende, exemplarisch auswählende Übersicht der räumlichen Planungsstrategien und ihres Entwicklungsprozesses in Finnland, Norwegen, Schweden und fallweise in Dänemark. Eine Abkehr von der räumlichen Makrostrukturplanung und ein Bedarf an neuen Leitbildern und Instrumenten deuten sich an.

Den Herausgebern der Münsterschen Geographischen Arbeiten sei für die Aufnahme dieses Bandes gedankt, der sich in die langjährige Tradition der Nordeuropaforschung am Institut für Geographie der Universität Münster einreicht.

Münster, im August 1981
Bernhard Butzin

Literatur

- HELMFRID, Staffan: Der Norden heute. Deutscher Geographentag Kiel 1969, Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. Wiesbaden: Steiner 1970, S. 39-49. = Verhandlungen des Deutschen Geographentages 37.
- HÖIJER, Björn-Erik: Har Norrbotten någon framtid? Malmö: Bonniers 1970.
- SMITH, David M.: Human Geography. A Welfare Approach. London: Arnold 1977.
- S O S Sveriges officiella statistik, Stockholm: Liber 1980.

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Staffan Helmfrid Schweden - neue Tendenzen des geographischen Wandels	9
Peter Sedlacek Island - integrative und dissoziative Elemente der Entwicklung in der europäischen Peripherie	19
Ruth Bünning und Rolf Lindemann Tourismus als Mittel zur Lösung der dänischen Inselproblematik? Das Beispiel Bornholm	43
Friedhelm Pelzer Regional- und Kommunalplanung in der Hauptstadtregion Kopenhagen und die Probleme der festen Öresundverbindung	61
Uno Varjo Die ganzjährige Schifffahrt als Voraussetzung der nordfinnischen Industrie	83
Annette Bergmann Der sozioökonomische Strukturwandel im Abwanderungsgebiet Nordschwedens	97
Rolf Lindemann Sozioökonomischer Strukturwandel und Regionalpolitik in Norwegen in der Nachkriegszeit. Das Fallbeispiel Røros	113
Dietbert Thannheiser und Erhard Treude Masi (Nordnorwegen) - jüngere Strukturwandlungen in einem lappischen Dorf	135
Bernhard Butzin Regionalplanung in Nordeuropa - Entwicklung von der sektoralen Wirtschafts- zur regionalen Wohlfahrts politik	153

Staffan Helmfrid

Schweden

Neue Tendenzen des geographischen Wandels

Aus:

Bernhard Butzin (Hrsg.):
Entwicklungs- und Planungsprobleme in Nordeuropa
Paderborn: Schöningh 1981
= Münstersche Geographische Arbeiten 12

Inhalt

	Seite
Der Umbruch zur postindustriellen Gesellschaft	11
Die Umverteilung der Bevölkerung	11
Die Regionalpolitik	12
Phasen des Strukturwandels und der Urbanisierung	13
Eine Auswertung der Regionalpolitik	16
Eine neue Phase des geographischen Strukturwandels?	16

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Staffan Helmfrid
Dep. of Human Geography
University of Stockholm
Norr tullsgatan 2
S-Stockholm
Schweden

Der Umbruch zur post-industriellen Gesellschaft

Als erstes europäisches Land hat Schweden, kriegsunversehrt und reich an begehrten Rohstoffen wie Holz und Erz, das Wirtschaftswachstum bis zum materiellen Überfluß durchgemacht. Seine Bevölkerung, die bis in die 1940er Jahre hinein noch uralte Armut kannte, erlebte als erste in Europa bis in die breiten Schichten hinein die "Lust und Qual" dieses Wandels, damals noch oft als "Amerikanisierung" verrufen. Verlängerte Freizeit, Familienauto, Freizeithaus, Freizeitboot, Wintersportwoche, Auslandsreisen, Haushaltsmaschinen, größere Wohnflächen, Fernsehen, veränderten in den 1950er Jahren in besonders schnellem Tempo die Lebensführung der Schweden.

Nach und nach, von den Politikern eigentlich erst in der ersten Hälfte der 1960er Jahre wurden auch die Begleiterscheinungen in der sozialen Struktur, im Arbeitsleben, in der Umwelt, vor allem aber die mit dem Wirtschaftswachstum verbundene Umsiedlung der Bevölkerung in wenige, stark expansive Ballungszentren wahrgenommen. Die Entvölkerung griff schon von den Landgemeinden auf kleinere städtische Siedlungen über. Ganze Landesteile ohne eigene Wachstumszentren wurden betroffen und stellten zunehmend schwierige Probleme der materiellen und sozialen Versorgung der Restbevölkerung. Um die Wachstumszentren herum entstanden im Eiltempo die Hochhausvororte für junge Familien, im Volksmund bald Menschensilos genannt - und Jugendprobleme. Die staatliche Politik förderte zielbewußt in allen Sektoren den schnellen Zuwachs und damit die Konzentration der Arbeitsstellen und der Wohnbevölkerung. Große Mittel wurden eingesetzt um die Umsiedlung und die Umschulung der Arbeitskräfte zu fördern.

Ich habe vor nunmehr zwölf Jahren diese Vorgänge und ihre geographisch relevanten Konsequenzen in einem dünnbesiedelten Raum wie der Norden am Deutschen Geographentag in Kiel übersichtlich behandelt. Inzwischen haben andere Länder Europas gleiche Erfahrungen. Ein Rückblick auf den Strukturwandel Schwedens ist nun deswegen von Interesse, weil in großen Teilen der industrialisierten Welt in den 1970er Jahren wieder andersartige Tendenzen beobachtet wurden.

In Schweden wie anderswo wurde deshalb oft die Frage gestellt, ob ein Trendbruch im säkularen Urbanisierungsprozess eingetreten ist, bzw. ob das Wirtschaftswachstum auf längere Sicht zum Stillstand gekommen ist. Für Schweden stellt sich auch die interessante Frage, ob die umfangreiche staatliche Regionalpolitik seit etwa 1965 sowie die Maßnahmen zur Begrenzung der Umweltschäden dabei eine Rolle gespielt haben. Viel diskutiert sind auch die Auswirkungen der zunehmend politisch artikulierten und im Konsumprofil

nachweisbaren Reaktion sehr sichtbarer Bevölkerungsgruppen gegen die negativ bewerteten Folgeerscheinungen des Wirtschaftswachstums bis hin zu den "Aussteigern". Die geographische Mobilität der Arbeitskraft auch bei starker Nachfrage in Kombination mit regional konzentrierter Arbeitslosigkeit hat deutlich abgenommen, trotz verstärkter Werbemittel. Bei diesem Rückblick auf die Entwicklung in Schweden geht es nun darum festzustellen, ob die langfristigen Trends durch die Wirtschaftskrisen der 1970er Jahre hindurch zu verfolgen sind, ob eine logisch zu erwartende neue Phase des säkularen Urbanisierungsprozesses eingetreten ist, oder ob ganz neue Faktoren hinzugekommen sind, welche es berechtigt machen, von einem "Trendbruch" zu sprechen.

Die Umverteilung der Bevölkerung

Der deutlichste Ausdruck des geographischen Wandels durch das wirtschaftliche Wachstum war bisher die Bevölkerungsumschichtung. In den Jahren starken Wirtschaftswachstums vor der ersten Ölkrise konnte man eine wahre "Völkerwanderung" aus allen Teilen des Landes in die drei größten Stadtregionen, Stockholm, Göteborg und Malmö, beobachten. Der Sog dieser damals sehr expansiven Regionen führte auch einen mächtigen Einwandererstrom aus Finnland und den Mittelmeerländern ins Land. Es gibt Gemeinden mit über 60 Einwanderersprachen! Etwa jeder achte Einwohner Schwedens ist eingewandert oder in einer Einwandererfamilie geboren. Ohne die Einwanderer und ihre Geburtenzahl wäre die Bevölkerungszahl des Landes im Absteigen.

Schon in vorindustrieller Zeit bestand eine beachtliche, jedoch meist lokale Mobilität der Bevölkerung. Mit der Industrialisierung entstanden regelmäßige und gerichtete "Nettoströme" aus ländlicher Gegend zunächst in naheliegende Industrieorte. Im Zuge der fortschreitenden Industrialisierung ging die Wanderung über zunehmend größere Entfernungen in weniger, größere Zielorte. Die Entvölkerung ländlicher Gemeinden und kleinerer Orte war bis in die Nachbarschaft der Großstadtvororte spürbar, wenn sie nicht durch ein wachsendes Autopendlerertum überdeckt wurde. Die Volkszählung 1970 konnte im ganzen Lande eine Bevölkerungsabnahme bis hinauf zu Ortsgrößen von mehreren Tausend Einwohnern nachweisen. Der Konzentrations- und Kontraktionsprozeß war nun hauptsächlich überregional gerichtet.

Die Bevölkerungsumschichtung war noch durchgreifender als diese aus der bloßen Wanderungsbilanz abzulesen ist. Durch die altersselektive Wanderung wurde die demographische Struktur der Bevölkerung stark gestört. Die Restbevölkerung in den Abwanderungsgebieten hat

ein hohes Durchschnittsalter und wenig Reproduktion. In den Vororten der Großstädte war die Wachstumsrate durch Geburtenüberschuß entsprechend übermäßig hoch. Die zahlenmäßige räumliche Umverteilung der Bevölkerung müßte also auch dann weitergehen, wenn die Binnenwanderung zum Stillstand käme. Es zeichnete sich Anfang der 1970er Jahre eine soziale und wirtschaftliche Katastrophe zahlreicher Kommunen ab. Ein schneller Zuwachs der ohnehin schon über 30 % der Landfläche Schwedens, mehr als die Hälfte der BRD, die als siedlungsleer bezeichnet wird, war abzusehen. Schier unlösbare Probleme zeichneten sich im nordländischen Inland ab, wo Existenzmöglichkeiten auch nicht mit Fernpendeln zu sichern waren.

Ober die verschiedensten Aspekte dieses Geschehens liegt eine sehr umfangreiche wissenschaftliche Literatur aus verschiedenen Disziplinen vor, auch viele geographische Originalarbeiten. Dazu gesellt sich eine Flutwelle meist stark emotional geprägter Schriften, Gesänge, Schauspiele und Gedichte in Protest gegen das Geschehen. Ihnen gemeinsam ist die Neigung zur Erklärung durch politische Konspirationstheorien. Die Protestbewegung ging auch auf die Straße und in die "grüne Welle".

Die Regionalpolitik

In der zweiten Hälfte der 1960er Jahre hat der Reichstag, nach Vorarbeiten, an denen Geographen beteiligt waren, die entscheidenden Beschlüsse zu einer sektorübergreifenden Regionalpolitik gefasst. Verschiedene Unterstützungs- und Förderungsmittel wurden eingeführt um die Wirtschaft der entwicklungschwachen, d. h. der von vorwiegend Land- und Forstwirtschaft lebenden Landesteile zu entwickeln. Die größten Beträge gingen als kommunaler Einkommenssteuerausgleich den Gemeindekassen der betroffenen Regionen zu. Trotz hoher Besteuerung konnten diese oft nur die Hälfte ihrer Kosten für die durch Gesetze ihnen auferlegten Dienstleistungen decken. Das wichtigste regionalpolitische Entwicklungsmittel sollte die Industrieetablierung sein. Die Industrieförderung enthielt günstige Anleihen und Zuschüsse zu Investitionen, Subventionen, Ausbildungsförderung u. a. m. Ganz Norrland und das Innere von Svealand wurden als Förderungsgebiet abgegrenzt, dazu die großen Ostseeinseln Gotland und Öland.

Entgegen ausgesprochener Absichten und Expertenvorstellungen, die regionalpolitischen Mittel auf wenige zukunftssträchtige Zentren der betroffenen Provinzen zu konzentrieren, führte der politische Pro-

zess zu einer zunehmenden Streuung des Einsatzes über das Ortsnetz. Im Zuge der Wirtschaftskrisen der 1970er Jahre wurden auch große Industriezentren im südlichen Teil des Landes Empfänger der regionalpolitischen Unterstützung. Sogar in Stockholm wurden Rufe nach regionalpolitischer Hilfe wach!

Eine besondere Art regionalpolitischer Eingriffe stellten um diese Zeit die Aussiedlung einer Reihe zentraler staatlicher Ämter und Behörden aus Stockholm dar. Zielorte waren vorwiegend mittelgroße Industriestädte in Mittelschweden, in einem Umkreis von 200 km um Stockholm, wie Norrköping, Örebro, Eskilstuna, Gävle, Borlänge. Sie sind heute an der Hauptstadtfunktion beteiligt. So umstritten wie diese Maßnahme war, scheint sie nicht ganz erfolglos gewesen zu sein. Jedoch ist in Stockholm inzwischen die Lücke in den Reihen staatlich Angestellter wieder ausgefüllt. Auch die Errichtung der Universität Umeå und später der Universität Linköping waren regionalpolitisch erfolgreich. Luleå bekam eine Technische Hochschule. Ab 1977 kamen eine ganze Reihe von Zwerghochschulen ohne eigene Forschung hinzu in Växjö, Kalmar, Borås, Jönköping, Karlstad, Västerås/Eskilstuna, Falun/Borlänge, Gävle/Sandviken, Östersund und Sundsvall.

Die direkte staatliche, regionalpolitische Unterstützung von Kommunen und Industrien werden für die Periode 1965-75 auf etwa 30 Mrd Skr berechnet. Ab 1970 war der Einsatz erheblich gestiegen. In den fünf Jahren 1976-80 erhielt die Industrie eine weitere regionalpolitische Stütze von knapp 6 Mrd Skr, davon knapp die Hälfte in reinen Zuschüssen. In dieser Periode der beginnenden Wirtschaftskrisen bei geschwächter internationaler Konkurrenzskraft wurden weitere rd 27,5 Mrd Skr in Krisenbranchen überall im Lande gesteckt um die Beschäftigung aufrechtzuhalten.

Im Kieler Vortrag 1969 habe ich behauptet, daß "die regionale Entwicklungspolitik in den nordischen Ländern eine große politische Frage der 1970er Jahre sein wird. Die Aussichten, gegen die Konzentration von Wirtschaft und Bevölkerung gegenanzukommen, scheinen dabei nicht allzu überzeugend zu sein". Der erste Satz wurde zweifellos erfüllt. Wie war es nun mit dem zweiten?

Wenn man nach Ende des Jahrzehnts feststellt, daß die größten Stadtregionen in dieser Zeit eine gewisse Bevölkerungsabnahme verzeichnen mußten, und daß die Bevölkerungszahlen bisheriger Abwanderungsprovinzen etwas zugenommen haben, stellt sich die Frage nach der Rolle der aktiven Regionalpolitik an dieser regionalen Stabilisierung. Ist sie nicht nur

das Begleitphänomen der wirtschaftlichen Stagnation und Rezession, deren Ursachen weltweit zu suchen sind? Dafür spricht die Tatsache, daß dieselben Erscheinungen in verschiedenen Ländern zu verzeichnen waren.

Es besteht ein klarer Zusammenhang zwischen Binnenwanderung und Wirtschaftskonjunktur. In guter Konjunktur wurden bisher immer die Wanderungsströme belebt, so daß ein Nettostrom in Regionen mit expansiven Wirtschaftszweigen entstand, in schlechter Konjunktur für die Wirtschaft läßt die Wanderung nach, und die Rückwanderung kann überwiegen. Statistisch läßt sich der Zusammenhang besonders gut bei der Emigration/Immigration nachweisen. Die Nettoeinwanderungskurve und die Konjunkturkurve decken sich mit kleiner zeitlicher Verschiebung sehr genau. Bei der Binnenwanderung kommen andere Faktoren hinzu, wie die Arbeitslosenunterstützung, die Berufstätigkeit von mehr als einem Familienmitglied u.s.w., Faktoren, die der Beweglichkeit entgegenwirken. Es bleibt festzustellen, ob nicht eine neue, starke Wirtschaftskonjunktur den traditionellen Wanderungsvorgang wieder beleben wird. Fraglich ist nur, ob die Wirtschaftskonjunktur der Nachkriegsjahrzehnte wiederkommen kann, oder gar, ob solche Wachstumsraten überhaupt erstrebenswert sind. Die Erfahrung der letzten 30 Jahre berechtigt die Hypothese, daß die offene, demokratische Gesellschaft weder eine zu hohe Wachstumsrate noch eine Stagnation oder Rezession ohne beunruhigende Störungen verkraften kann. Bei Wachstumsraten über etwa 5 % im Jahr bzw. unter etwa 1 % im Jahr verstärkten sich jedenfalls regelmäßig die sozialen und politischen Spannungen und Auseinandersetzungen.

Phasen des Strukturwandels und der Urbanisierung

Die seit Anfang der Industrialisierung vor etwa 110 Jahren fortgehende Umverteilung der berufstätigen Bevölkerung zwischen den Wirtschaftssektoren ist ohne Unterbrechung bis heute weitergegangen, auch bei der heutigen Stagnation der gesamten Bevölkerungszahl. Die Beschäftigung im Primärsektor (Land- und Forstwirtschaft, Fischerei), schon 1960 unter 15 %, ist von 1970 bis 1980 weiterhin von 8,5 auf 5,7 % gesunken und nähert sich einem stabilen Niveau. Der Sekundärsektor (Industrie, Bergbau, Bau- und Gewerbe, Handwerk) erreichte in den 1950er Jahren seinen höchsten Anteil mit etwa 43 %. In den 1970er Jahren ist der Anteil von 40,7 auf 33,8 % geradezu dramatisch gesunken. Es wurde schon von einer "Entindustrialisierung" geredet. Dagegen stieg der Anteil des tertiären Sektors (Dienstleistungen, Han-

del, Verkehr), den schon in den 1950er Jahren der Industriesektor überholt hatte, in den 1970er Jahren von etwa 50 % auf volle 60 %! Der größte Teil entfällt auf die öffentlichen Dienstleistungen, Ausbildung und Forschung, Kranken- und Altersversorgung, Kinderpflege, Sozialpflege, Verteidigung.

Hier ist keinesfalls von einem Trendbruch die Rede, eher ist eine wirtschaftlich kaum vertretbare, wirtschaftspolitisch hervorgerufene Beschleunigung eingetreten. Dieser für alle Industrieländer gemeinsame Wandel zur post-industriellen Gesellschaft bildet den bedenklichen Hintergrund zu einer Regionalpolitik, deren Ziel es war, durch Industrieentwicklung den Niedergang der Beschäftigung im Primärsektor in industrieschwachen Landesteilen aufzufangen. So überstürzt und schwach vorbereitet wie sie beschlossen wurde, war die Aussiedlung aus Stockholm von staatlicher Verwaltung ein regionalpolitisch aussichtsvolleres Unterfangen! Auch erfolgreiche Industrieetablierungen mit Hilfe regionalpolitischer Mittel haben nur kurzfristig die örtliche Beschäftigung zu einem Punkt, von dem sie wieder infolge fortschreitender Automation absinkt.

Auch die langfristige Umverteilung der Beschäftigung innerhalb der Industrie, zwischen den Industriezweigen, ist ununterbrochen weitergegangen. Der Schwerpunkt industriellen Wachstums verlagerte sich im Laufe der Industrialisierung von technisch einfachen, rohstofforientierten Branchen, deren bescheidenen Anlagen meist über sehr viele kleine Standorte verteilt waren, zu immer qualifizierteren und komplizierteren Produktionseinheiten für hochwertige, technisch avancierte Güter, bis hin zu den forschungsintensiven und großstadtorientierten modernsten Industriezweigen der Elektronik/Elektrotechnik und Biotechnik. In dem Maße, wie die älteren Industrien durch die Konkurrenz von außen, aber auch durch die Konkurrenz um die einheimische Arbeitskraft zum Stillen gebracht wurden, konnten immer neue Produkte auf den Weltmarkt gebracht werden. Im Laufe der 1950-60er Jahre kamen Branchen wie Textil (Borås, Norrköping, Malmö), Schuhe (Örebro, Kumla), Steine (Bohuslän, Blekinge) fast völlig zum Erliegen. In den 1970er Jahren folgten unter dem Konkurrenzdruck der NIC-Länder (Newly Industrialised Countries) Schiffbau (Göteborg, Uddevalla, Malmö, Landskrona), Stahl (Oxelösund, Luleå, Borlänge, Bergslagen) und Bergbau. Kurz war die Blütezeit der Werftindustrie. Drei schwedische Werften gehörten in den 1960er Jahren regelmäßig zu den zehn größten der Welt, gemessen an der gebauten Tonnage. Sie entwickelten auch neue Produktionsmethoden. Um 1980 liegt die Werftindustrie trotz massiver staatlicher Unterstützung im Sterben. Die eben modernisierten

sierte und ausgebaute Stahlindustrie wurde Opfer dieses Niedergangs und der internationalen Überproduktion an Stahl. In Bergslagen ging eine tausendjährige Tradition der Stahlherstellung zu Ende. Mit der Stahlindustrie wurde auch der Eisenerzbergbau betroffen. Heute ist nicht einmal mehr der Bergbau in Kiruna rentabel.

Anfang der 1980er Jahre ist sogar der Kern schwedischer Industriewirtschaft, die Autoherstellung, durch japanische Konkurrenz bedroht. Diese war, zusammen mit dem Schiffbau, in der Nachkriegszeit geradezu Paradebeispiel expansiver Branchen. Zentrum der Expansion war die weitverzweigte mechanische Industrie, Maschinenbau und Fahrzeugbau in der Mittelschwedischen Industrieregion zwischen Stockholm und Göteborg. Die relativ stärkste Expansion verzeichneten die Herstellungen moderner und modernster Produkte der Elektrotechnik und Elektronik, mit Zentren in Stockholm und Västerås, die Computer-Technik in Linköping, aber auch die Petrochemie in Stenungsund an der Westküste. Sehr stark und wirtschaftlich durchgreifend war der Aufbau der Kernkraft mit starker Beteiligung einheimischer Forschung und Technik. In den 1960er Jahren wurde ein 12-Reaktoren-Programm aufgestellt, das noch im Bau ist. Eine große Bedeutung kam in den 1950-60er Jahren auch dem Baugewerbe und der Baumaterialindustrie bei der Verwirklichung des zehnjährigen "Millionenprogramms" für den Wohnungsbau zu. Die expansive Industrie Mittel- und Südschwedens hat bis zu den Wirtschaftskrisen der 1970er Jahre an Arbeitskräftemangel gelitten.

Deutlich war in der starken Wachstumsphase auch eine relative Verlagerung großer Industriestandorte nach Südschweden, vor allem in Küstenlagen. Dies gilt für die Anlagen der Papiermasse- und Papierindustrie in Mönsterås (Ostküste), Bromölla (Südküste) und Väröbacka (Westküste). Der eisfreie kürzere Winter, Häfen, das dichtere Straßennetz und der schnellere Waldwuchs bieten Vorteile gegenüber Nordschweden. Die Petroindustrie nördlich von Göteborg wurde schon erwähnt. Die Kernkraftwerke in Ringhals bei Värö, Barsebäck bei Malmö, Oskarshamn und Forsmark an der Ostküste ergänzen die einheimische Wasserkraft aus Nordschweden.

Die Basis der traditionellen schwedischen Industrie ist durch den weltweiten Strukturwandel betroffen. Wie andere ältere Industrieländer kann Schweden aus dieser Krise nur eine Weg über neue Produkt- und Prozeßentwicklungen suchen, die den technischen Vorsprung wiederherstellt. Es gehört zum Problem der Krisenbewältigung, daß die Spitzen schwedischer technischer und wissenschaftlicher Kompetenz auf Gebieten liegen, die heute von der eigenen Bevölkerung lebhaft in Frage ge-

stellt werden: Kernenergie, Computertechnik, Kampfflugzeuge, Waffensysteme, Arzneimittel. Welche neue Wege bieten Erfolgchancen?

Die Krise der 1970er Jahre hat den fortschreitenden Wandel der Branchenstruktur schwedischer Industrie beschleunigt. Der Trend war schon lange deutlich und ist nicht unterbrochen. Ob die Gesamtleistungskurve der Industrie ihren Höhepunkt passiert hat, bleibt bei besserer internationaler Konjunktur und besserer Konkurrenzlage festzustellen.

Ein weiterer, geographisch überaus wichtiger Aspekt des säkularen Industrialisierungs- und Urbanisierungsprozesses ist der Strukturwandel innerhalb der einzelnen Produktionszweige. Er steht im Zeichen der 'scale economy'. Die Geschichte kennt zweifellos wichtige technische Fortschritte zugunsten kleinmaßstäbiger Produktion, das Auto oder das Fernsehen sind einige Beispiele solcher Produkte, verglichen mit Eisenbahn und Kino. Die Masse der technischen Hilfsmittel begünstigen aber Spezialisierung, große Serien und Kombinationen von vielen Spezialisten an derselben Arbeitsstelle. Technische Neuigkeiten führten regelmäßig zum Strukturwandel der Produktion, des Transports und der Distribution. Aus einer großen Anzahl kleiner Einheiten überlebten wenige bei starker Vergrößerung ihrer Produktion und Produktivität.

Die Mechanisierung und der daraus erzwungene Strukturwandel der Landwirtschaft ist in den 1950-60er Jahren besonders intensiv betrieben worden. Durch Aufgabe einer Mehrzahl ehemaliger Kleinhöfe konnte die Betriebsstruktur verbessert werden. Die Produktivität ist stark gestiegen bei schnell abnehmender Beschäftigtenzahl. In den 1970er Jahren ist der Prozeß bei nur etwa 100 000 verbliebenen Höfen verlangsamt. Die letzte Phase der Betriebsstillegungen hat besonders die Waldregionen betroffen.

Die "grüne Welle", welche eine Anzahl junger Familien aus der Großstadt ins Ländliche gezogen hat, dürfte langfristig keinen meßbaren Einfluß auf Agrarstruktur oder Bevölkerungsverteilung haben.

In der Forstwirtschaft wurden im Laufe der 1950-60er Jahre die Pferde durch Maschinen, die Flösserei durch Autotransport und die saisonarbeitenden Kleinbauern durch Facharbeiter ersetzt. In den 1970er Jahren ist die großmaßstäbige Technik in vollem Umfang eingesetzt worden mit dem Ziel der Rationalisierung, aber auch der Erhöhung der Hektarerträge und der Gesamtrohstoffproduktion. Durch Einsatz von vollmechanisierten Prozessoren, Düngung, Großkahlschlägen, neuem Saatgut, Herbizid- und Insektizidbespritzung von Flugzeugen u.a.m. wollte man die durch kräftigen Ausbau der Holz-

verarbeitenden Industrie knapp gewordene Rohstoffbasis erweitern. Die wegen Umweltsorgen und Beeinträchtigungen in der freien Waldnutzung für Erholung, Beeren- und Pilzesammeln ausgelösten Konflikte führten zur Modifikation der Methoden. Die intensivste Forstwirtschaft mußte auf die abgelegenen Forste verlagert werden. Das Waldland war in den 1960-70er Jahren durch ein dichtes Netz von Forstwegen durchzogen und somit auch für den Urlauberverkehr erschlossen.

In Wellen ging der Strukturwandel infolge technischen Fortschritts durch die Industrie. Beginnend mit der alten Stahlindustrie in Bergslagen, deren zahllose Hütten und Hämmer in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts eingegangen sind, wenn sie nicht auf neue Materialien wie Glas, Leder, Holz umgestiegen sind oder durch große Investitionen ihre Leistungen kräftig steigern konnten, ging der Wandel der Betriebsstruktur nach und nach durch die Industriezweige. In den 1920er Jahren setzte der "Sägewerks-tod" ein. Von den unzähligen Sägewerken blieben nur noch einzelne Großanlagen. In der Nachkriegszeit kamen auf einmal viele Industriebranchen in die Phase verstärkten Strukturwandels. Sehr spürbar für ländliche kleine Orte war der Strukturwandel der Lebensmittelindustrie, der Meiereien, Schlachtereien, Bäckereien, Brauereien, Mühlen, Brennereien, die auf wenige Großanlagen in größeren Städten konzentriert wurden.

Besonders intensiv war die Welle strukturbedingter Stilllegungen kleiner Anlagen und der Ausbau moderner Großanlagen in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre. Der Strukturwandel ist damals zum Tagesthema der Massenmedien geworden, wobei allerdings die Stilllegungen weit mehr Aufmerksamkeit erhielten als der Ausbau bestehender Anlagen. Unzählige Industrieorte verloren ihre Arbeitsstellen und verkümmerten, andere wurden zu reinen Pendlerwohnsiedlungen.

Der Wandel der Industriestruktur hat überall im Lande Spuren hinterlassen, wie verlassene und verfallene Siedlungen, Industrieruinen, überwachsene Gleise, Halden und Erdwerke. Sogar große Industriestädte wie Norrköping sind im Kern zu industriearchaeologischen Relikten geworden, Industriereviere wie das klassische Ådalen in Ångermanland sind vom Verfall der Bausubstanz gestempelt. In Schonen stehen auf dem Lande Fabrikrüinen aus der frühen ländlichen Industrialisierung. Bergslagen, der Bergbau- und Stahlbezirk Mittelschwedens mit prähistorischen Ahnen gehört zu den an Industriedenkmalern aus verschiedenen Zeiten reichsten Gebieten in Europa. Die Entvölkerung und der schnelle Verfall der Anlagen stellt ein beängstigendes Problem der Kulturpflege dar. In ganz entvölkerten Gegenden

verfallen nicht nur Fabrik, Häuser, Eisenbahnstation, Schule und Kirche. Sogar das Heimatmuseum wird leicht zum Opfer der Entwicklung!

Die Konjunkturen der 1970er Jahre haben keinesfalls dem Strukturwandel Einhalt geboten. Der Bedarf nach Strukturrationalisierung wurde durch die verschärfte Konkurrenz eher verstärkt. Bloß der Investitionswille war geschwächt. Die größten besitzmäßigen Fusionen in schwedischer Industriegeschichte wurden erst vor kurzem durchgeführt.

Im privaten wie im öffentlichen Dienstleistungssektor sind sehr empfindliche Strukturveränderungen im Zeichen der 'scale economy' im Laufe der 1950-60er Jahre eingetreten. Die Restbevölkerung der großen Räume außerhalb der Ballungsgebiete, etwa eine Million auf der doppelten Fläche der BRD, mußte immer weitere Entfernungen überwinden. Die Fahrwege der Schulbusse wurden immer weiter. Die Gemeindereformen bestätigten den Siegeszug der 'scale economy' in Verwaltung und öffentlicher Dienstleistung. Von 1952 bis 1974 wurde die Zahl der weitgehend selbstverwalteten Kommunen von etwa 2 500 auf etwa 280 reduziert. Die neuen kommunalen Zentren wurden stark ausgebaut und die Gemeindepolitik professionalisiert. Die Entfernung peripherer Gemeindeteile zum Zentrum konnten im norrländischen Inland auf über 200 km wachsen. Die 1970er Jahre sind durch den weiteren Ausbau der kommunalen Verwaltung und der kommunalen Dienstleistungen gekennzeichnet gewesen.

Im Transportwesen zeigte sich der Strukturwandel der 1950-60er Jahre im Autobahnbau, dem Umbau der Städte für den Autoverkehr, der Reduzierung des Eisenbahnverkehrs auf schnelle Fernverbindungen und im Ausbau eines auf die Hauptstadt gerichteten Flugnetzes. Die Zahl der Seehäfen wurde reduziert. Der Gedanke an Göteborg als Zentralhafen für den gesamten Seeverkehr ist schon aufgrund der Erfahrungen von Arbeitskonflikten in den Häfen aufgegeben worden.

Im Einzelhandel wurden die 1960er Jahre durch den Ausbau von Kaufhäusern und Lebensmittelhallen in allen Orten über 10 000 Einwohnern sowie den allgemeinen Übergang zur Selbstbedienung gekennzeichnet. In den 1970er Jahren ging der Prozess verlangsamt weiter.

Die stärkste Reaktion des Publikums auf die Negativseiten der Großanlagen erfolgte auf dem Gebiet der Krankenpflege. Kein Teil des Strukturwandels in Schweden ist so heftiger Kritik ausgesetzt worden, wie die "Zentrallazarette" der 1960er Jahre, selbst nicht die großen "Zentralschulen".

Trotz des Slogans 'small is beautiful' besteht aber

kein Zweifel, daß auf den Gebieten der Produktion und des Transports, wenn auch weniger im Distributionsnetz, der Strukturwandel weitergeht und weitergehen wird. Die technischen Neuerungen kommen in zunehmendem Tempo und es zeichnen sich heute auf den meisten Gebieten geradezu revolutionierende Entwicklungen ab. Manches davon kann durchaus der großmaßstäbigen Produktion entgegenwirken, aber im Haupttrend bleibt eine starke Produktivitätssteigerung je Arbeitsstunde und somit eine verstärkte Umverteilung der Zeitanwendung mit geographisch wirksamen Folgen, die heute kaum zu überblicken sind. Es sei hier vor allem die Computertechnik genannt, die eine bisher kaum geahnte Automatisierung von sowohl Fabrik- wie Kontorarbeit ermöglichen wird, und die Teletechnik, die eine Revolution von geographisch ähnlich durchgreifender Art ermöglicht.

Bevor wir uns zum Schluß die Frage nach dem eventuell langfristig relevanten Trendbruch in dem Urbanisierungsprozeß stellen, wollen wir nochmals auf die Erfolge des regionalpolitischen Einsatzes zurückkommen.

Eine Auswertung der Regionalpolitik

Bei der Komplexität des wirtschaftlichen Verlaufs ist die Auswertung der regionalpolitischen Maßnahmen mit vielen methodischen Problemen verbunden. Es wurden aber verschiedene Ansätze gemacht, sodaß wir gegen Ende der 1970er Jahre einen gewissen Überblick bekamen. Ob Erfolg oder Mißerfolg bleibt aber umstritten, ebenso wie die Frage, ob unnützlich oder nur unzureichend.

Im Jahre 1978 hat die regionalpolitische Expertengruppe (ERU) eine Auswertung der bisherigen Regionalpolitik gemacht. Es wurde dabei festgestellt, daß in der Periode 1965-75 bei einer Verminderung der Industriebeschäftigung im ganzen Lande um 12 % ein Zuwachs der Industriebeschäftigung im Inneren Norrlands zu verzeichnen war. Der Anteil der industriell Beschäftigten blieb in diesem dünnbesiedelten Raum trotzdem weit unter dem Landesdurchschnitt. Die größten Einbußen hatten die Großstädte. Es wurde aber auch klar, daß ein erheblicher Teil der regionalpolitisch unterstützten bzw. hinzugezogenen Industrien sehr kurzlebig waren. Einige neuetablierte Industrien konnten weiterleben und Rentabilität aufweisen. Man hat den Schluß gezogen, daß die Regionalpolitik positive Ergebnisse verbuchen konnte, aber daß künftig wachsende Einsätze erforderlich sind, um einen regionalen Ausgleich zu erreichen. Die generellen Transportsubventionen erwiesen sich weniger erfolg-

reich als die gezielte Unterstützung des einzelnen Unternehmens, etwa bei Investitionen. Es wurde aber gleichzeitig von anderer Seite darauf hingewiesen, daß 15 Jahre Regionalpolitik nicht einmal in der Region verstärkter Unterstützung die Probleme der Beschäftigung wirklich gelöst haben. Gleichzeitig wurde die Regionalpolitik auf neue Problemgebiete im südlichen Teil Schwedens gerichtet. Für das Überleben der nordschwedischen Inlandkommunen ist die bisherige Regionalpolitik bei weitem nicht ausreichend. Die 1980er Jahre werden kritisch für Kommunen, die sich heute schon hauptsächlich mit der Altersversorgung beschäftigen. In der Tat verbirgt sich auch unter der scheinbaren Bevölkerungsstabilität der 1970er Jahre eine weitergehende Umverteilung. So hat man zeigen können, daß in den letzten 10 Jahren die Bevölkerung im aktiven Alter in sämtlichen "län" des inneren Mittelschwedens und Norrlands abgenommen hat. Dafür nahm die Altersgruppe 15-65 Jahre in den bisherigen Zuwanderungszonen zu.

Es wurde sogar von einem Zusammenbruch der Regionalpolitik gesprochen. Der Grund für ihr Scheitern wäre der, daß sie auf Konzeptionen der 1960er Jahre baut, aber daß die wirtschaftlichen Verhältnisse der 1970er Jahre grundlegend verändert wurden. Der Einsatz ist demnach zunehmend verfehlt. Die Konzeption der Regionalpolitik war die Industrialisierung unterindustrialisierter Regionen. Seitdem die Industriebeschäftigung allgemein immer schneller abnimmt, sind die Industrieregionen selbst zu regionalpolitischen Problemgebieten geworden! Eine völlige Umorientierung der Regionalpolitik wäre folglich notwendig. Die wachsenden Kosten der Regionalpolitik selbst können zu neuen regionalen Problemen beitragen, indem Kapital für zukunftssträchtige Investitionen in expansiven Branchen und Regionen knapper wird.

Eine neue Phase des geographischen Strukturwandels?

Ich glaube, man muß die unter Politikern beliebte Hypothese fallen lassen, daß der politische Wille einen Trendbruch in den nachträglich so negativ beurteilten Entwicklungen der 1950-60er Jahre herbeigeführt hat. Es bleibt dann die Frage, ob die Tendenzen der 1970er Jahre nur auf kurzfristige Störungen in der Weltwirtschaft zurückzuführen sind, oder ob die hochentwickelten Länder eine Phase der technischen und sozialen Entwicklung erreicht haben, wo die geographischen Folgen des Wandels andersartig werden als bisher. Beide Auffassungen lassen sich durch Beobachtungen bekräftigen.

Es konnte im Veränderungsverlauf der grundlegenden Faktoren zur bisherigen Urbanisierung kein Trendbruch beobachtet werden. In den wirtschaftlich besseren Jahren des letzten Jahrzehnts zeigte die räumliche Verteilung der Arbeitslosigkeit und des Angebots an Arbeitsstellen dieselben Hauptzüge wie vorher, nur daß die Arbeitslosigkeit weiter verbreitet wurde. Die Wachstumsbranchen, die avancierte Industrie, die qualifizierten Dienstleistungen, die Forschung und technische Entwicklung ist weiterhin auf wenige große Orte konzentriert.

Ein wichtiger Faktor, der die Tendenz zur Konzentration fördert, ist ein steigender Energiepreis. Transport- und Wärmekosten können durch Konzentration begegnet werden.

Andererseits hat die wirtschaftlich-technische Entwicklung zu immer freierer Standortwahl für eine wachsende Anzahl der Bevölkerung geführt. In einem Stadium, wo die standortmäßig gebundenen Tätigkeiten im primären und sekundären Sektor eine Minderzahl der Bevölkerung binden, wäre der Spielraum für staatliche Standortlenkung der Tätigkeiten im tertiären Bereich erweitert. Auch im tertiären Sektor bedeutet die neue Teletechnik wachsenden Standortspielraum. In der regionalpolitischen Expertengruppe wurde auch die Einbeziehung des tertiären Sektors in die aktive Regionalpolitik diskutiert.

Noch zwei Faktoren werden von Bedeutung für die künftige geographische Verteilung der Bevölkerung sein. Einerseits wird die Länge und Verteilung der "Nichtarbeitszeit" bedeutsam sein für die Wahl des "ständigen" Wohnorts der berufstätigen Bevölkerung, andererseits wird ein wachsender Anteil von Pensionären in der Bevölkerung einen maßgeblichen Einfluß haben. Es konnte in den USA gezeigt werden, daß eben die Wohnortpräferenzen der Ruheständler einen bedeutenden Teil des neuen Trends in der Bevölkerungsverteilung erklären können.

Schweden steht auch in dieser Hinsicht an der Schwelle der vollgereiften post-industriellen Gesellschaft.

Peter Sedlacek

Island

Integrative und dissoziative Elemente
der Entwicklung in der europäischen Peripherie

Aus:

Bernhard Butzin (Hrsg.):
Entwicklungs- und Planungsprobleme in Nordeuropa
Paderborn: Schöningh 1981
= Münstersche Geographische Arbeiten 12

I n h a l t

	Seite
Einleitung	21
1. Integration und Dissoziation: einige Erläuterungen	21
2. Autonomie und Abhängigkeit: die politisch-geschichtlichen Rahmenbedingungen der isländischen Entwicklung	24
3. Integrative und dissoziative Elemente der Entwicklung Islands	25
3.1 Der Entwicklungsabschnitt von 1874 - 1914	25
3.2 Der Entwicklungsabschnitt von 1914 - 1939	27
3.3 Die Entwicklung seit dem Zweiten Weltkrieg	29
4. Der isländische Entwicklungsweg: Selbstbestimmte Integration ohne Unterentwicklung	36
Literatur	38
Tabellenanhang	41

Anschrift des Verfassers:

Dr. Peter Sedlacek
Westfälische Wilhelms-Universität
Institut für Geographie
Robert-Koch-Str. 26
D-4400 Münster

Einleitung

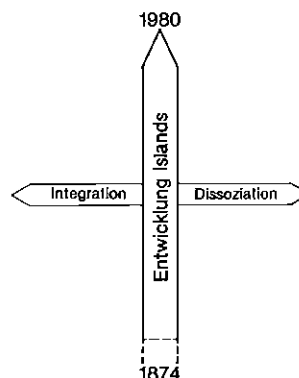
"At the turn of the tenth century, more than a hundred years after the first settlement, the Icelandic population is estimated at around 70.000. More than 850 years later, or around 1870, the size of the population was virtually the same. Moreover, in the latter half of the 19th century the Icelanders were still a nation of poor peasants and fishermen. In those days the economy could be described as a primitiv barter economy based on agriculture, which employed about 80 per cent of the population although the division of labour between agriculture and fishing was somewhat unclear. At the time Iceland was probably one of the poorest countries in Europe and with some simplifications it can be said that the work force was still using similar tools and technology in agriculture and fishing as had been used for the past one thousand years. But this was the dawn of a new age... In less than a century Iceland became an export-orientated, mixed economy and a welfare state with a high national per capita income" (SIGURDSSON 1977, 4 f.).

Der hier von SIGURDSSON knapp umrissene Gegensatz und der Entwicklungsweg Islands von einer dänischen Kolonie zu einem europäischen Wohlfahrtsstaat innerhalb eines Jahrhunderts bildet den zeitlichen Spannungsbogen der folgenden Untersuchung. Der thematische Spannungsbogen, unter dem diese Untersuchung erfolgt, wird durch die Ausdrücke "Integration" und "Dissoziation" bezeichnet (Abb. 1). Hiermit soll die Untersuchung in den aktuellen Zusammenhang der sozialwissenschaftlichen und entwicklungspolitischen Kontroverse um integrative und dissoziative Entwicklungsstrategien gestellt werden. Durch die Analyse des isländischen Entwicklungsweges sollen Aufschlüsse über Bedingungen und Wirksamkeit von integrativen und dissoziativen Elementen der Entwicklung und damit eine Beurteilung der gegenwärtig kontrovers diskutierten Vorschläge gewonnen werden.

Im weiteren sollen zunächst "Integration" und "Dissoziation" als theoretische Konzepte der Untersuchung erläutert werden. Anschließend wird kurz die politische Vorgeschichte der jüngeren Entwicklung Islands skizziert, um diese - in drei Epochen unterteilt - nach integrativen und dissoziativen Elementen zu befragen. Abschließend soll ein Resümee hinsichtlich der angesprochenen Konzepte versucht werden, wobei das Interesse vorwiegend einer Beurteilung der dis-

soziativen Entwicklungsstrategie gilt.

Abb. 1: Thematischer und zeitlicher Spannungsbogen



Island scheint als Beispiel auch deshalb interessant, da seine Entwicklung unter schwierigen Bedingungen recht erfolgreich zu sein scheint, - ohne indes alle Probleme bewältigt zu haben. So erfolgt die Untersuchung zu einem Zeitpunkt, der für die weitere Entwicklung des kleinen Inselstaates von Wichtigkeit ist. Als Island 1970 nach längerem Zögern der EFTA beitrug, erhielt es eine zehnjährige Übergangsfrist für seine Industrie. Während dieser Zeit wurden die Zollschränken innerhalb der EFTA etappenweise abgebaut. Ab 1980 wird sich die isländische Wirtschaft nun voll dem internationalen Wettbewerb stellen müssen, und welche Wirkung dies auf die weitere Entwicklung zeitigen wird, läßt sich derzeit nur schwer voraussehen.

1. Integration und Dissoziation: einige Erläuterungen

In der gegenwärtigen sozialwissenschaftlichen und politischen Diskussion um die Entwicklung von Ländern der Dritten Welt sowie um die Neue Weltwirtschaftsordnung wird vor allem um zwei entwicklungspolitische Strategien kontrovers gestritten, die mit den Stichworten "Integration" (Eingliederung) und "Dissoziation" (Ausgliederung) bezeichnet werden. Sie beschreiben das Verhältnis der betroffenen Länder zum Weltmarkt.

Die Empfehlung an die unterentwickelten Länder durch eine verstärkte Integration in den Weltmarkt und den

Welthandel eine Entwicklung in Gang zu setzen, beruht wesentlich auf dem Theorem komparativer Kostenvorteile. Ausgehend von einem klassischen und funktionierenden Weltmarkt und einem internationalen Freihandel soll dabei jedes Land sich auf die Produktion von Waren spezialisieren, für die es die beste Faktorausstattung hinsichtlich Boden, Kapital, Arbeitskraft, technisches know-how etc. besitzt und demgemäß einen komparativen Kostenvorteil gegenüber anderen Ländern besäße. In der gegenwärtigen Situation hieße das etwa, daß sich die Entwicklungsländer vor allem auf rohstoff- und arbeitsintensive Produktion einstellen sollten, während kapitalintensive und technologisch weiterentwickelte Erzeugnisse in den Industrieländern hergestellt würden. Diese in der Kolonialzeit angelegte komplementäre internationale Arbeitsteilung soll nach diesen Vorstellungen langfristig in eine substitutive Arbeitsteilung überführt werden, wie sie gegenwärtig unter den Industrieländern bereits besteht. Substitutive Arbeitsteilung bezeichnet dabei eine Situation, in der die Produktionsstrukturen aller Länder relativ ähnlich sind. Hinsichtlich der einzelnen Gesellschaften stellt sich die Umformung der Weltwirtschaftsordnung dar als ein Prozeß der Modernisierung, wobei das Leitbild des Aufstiegs von der Traditionalität zur Modernität gemäß den Wachstumsstadien von ROSTOW o.ä. (1960) in den westlichen kapitalistischen Gesellschaften gesehen wird. Deren historische Entwicklung wird räumlich projiziert, so daß sich der gesellschaftliche Modernisierungsprozeß als ein räumlicher Diffusionsvorgang darstellt. Der Entwicklungsstand der betreffenden Länder wird hier wesentlich verstanden als materielle Armut, die durch eine zu geringe oder nicht effiziente Produktion von Gütern bedingt ist. Der Entwicklungsgrad eines jeden Landes wird daher am Bruttosozialprodukt, d.h. am Wert aller Güter und Dienstleistungen, die innerhalb eines Jahres produziert werden, gemessen.

Als Weg zu "höherer" Entwicklung erweist sich somit wirtschaftliches Wachstum. Wachstum wiederum erfordert eine entsprechende Produktivität, die nur mit moderner Technologie erreichbar ist. Daher ist es notwendig, eine Modernisierung der Produktionstechnologie vorzunehmen, wozu allerdings in der Regel nicht die notwendigen Voraussetzungen, nämlich eine ausreichende Kapitalakkumulation gegeben ist. Sofern das betreffende Land nicht selbst in der Lage ist, ausreichend Kapital zu bilden und die Technologieentwicklung eigenständig voranzutreiben, ist es auf Deviseneinnahmen angewiesen und muß sich dabei in den Weltmarkt eingliedern. Hinsichtlich der Landwirtschaft bedeutet dieses, Exportprodukte, etwa

Kaffee, Bananen etc., anzubauen und damit die eigene Ernährungsbasis zu schwächen. Häufig ist damit der Import von Grundnahrungsmitteln verbunden. Daneben können Deviseneinnahmen durch Rohstoffexporte erzielt werden, deren Erlöse aber stark schwanken. Um vor allem die Abhängigkeit von Rohstoffexporten zu verringern, werden die größten Erwartungen allerdings in die Industrialisierung gesetzt, die ebenfalls auf den Weltmarkt ausgerichtet und somit exportorientiert sein müßte. Die Vertreter einer Integrationsstrategie sehen hierin die Möglichkeit, die Beschäftigungsprobleme in den unterentwickelten Ländern zu verringern, die technische Ausbildung zu verbessern und mit den Deviseneinnahmen Infrastrukturmaßnahmen durchzuführen, um so Wachstumsimpulse zu einer langfristigen Hebung des Lebensstandards zu schaffen. Gegenüber solcher Auffassung wird kritisch eingewandt, daß im Effekt die Arbeitsteilung lediglich auf eine höhere Stufe gestellt wird, die alte Ungleichheit aber beibehalten bliebe. Auch wird verwiesen auf die Ungleichheit der Handelspartner, auf die Asymmetrie in den Handelsbeziehungen, die die Abhängigkeit des Schwächeren von dem Stärkeren verlängere. Kritisch anzumerken bleibt auch, daß die volkswirtschaftliche Gesamtbetrachtung die soziale und politische Ungleichheit innerhalb der Gesellschaften übersieht und damit auch, daß der Nutzen einer solchen Entwicklung nicht unbedingt auch der armen Bevölkerung zugute kommt. Für die politische Durchsetzung ist im übrigen Voraussetzung, daß die Industrieländer ihre Märkte für die Einfuhren aus der Dritten Welt öffnen, was angesichts der politischen Situation in diesen Ländern selbst kaum durchsetzbar sein wird. Was einzelne Effekte angeht, so wird eingewandt, daß etwa hinsichtlich der Ausbildung diese Effekte nur gering sein können, da nur einfache Tätigkeiten verlagert werden. Auch die Beschäftigungseffekte dürften in Relation zu dem Arbeitskräftepotential und der faktisch bestehenden Arbeitslosigkeit in der Dritten Welt minimal sein. Im übrigen werden, sobald die Löhne ein höheres Niveau erreichen, die Produktionen häufig in andere Billiglohnländer weiterverlagert. Außerdem wird häufig eingewandt, daß die Handels- und Zahlungsbilanzgewinne durch Folgekosten für Infrastrukturansprüche und ähnliches der Fremdinvestoren aufgezehrt werden.

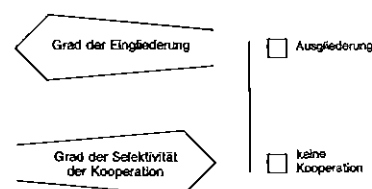
Die Dissoziationsaufforderung der Gegenpartei in der derzeitigen Kontroverse knüpft an der Theorie des peripheren Kapitalismus an. Demnach ist Unterentwicklung als Prozeß das Ergebnis der historisch-politischen Eingliederung der Kolonien in den Weltmarkt durch die nördlichen Metropolen, in der die komplementäre Arbeitsteilung, wie sie oben bereits

erläutert wurde, geschaffen wurde. Die Entwicklungsländer bzw. Kolonien wurden so zur Peripherie, in der es zu einer Deformierung und Desintegration der Wirtschafts- und Gesellschaftsstruktur kam, in dem auf den Weltmarkt ausgerichtete Enklavenwirtschaften und elitäre Brückenköpfe implantiert wurden, und sich somit ein Antagonismus zwischen reicher Oberschicht und verarmten Massen, sowie modernen Produktionssektoren und traditionellen Wirtschaften mit geringer Produktivität ergab. Indem die Struktur dieser Länder an den Interessen und dem Bedarf der Metropolen ausgerichtet worden sei (inklusive des Wirtschafts-, Bildungs- und Herrschaftssystems), seien die peripheren Gesellschaften in eine strukturelle Abhängigkeit von den Metropolen gebracht worden. Darauf aufbauend werden dann für die Überwindung der Unterentwicklung folgende Vorschläge abgeleitet, nämlich primär eine Dissoziation der Peripheriegesellschaften aus dem kapitalistisch dominierten Weltmarkt, um so die Ausrichtung auf die Interessen der Metropolen zu verhindern. Die Dissoziationsforderung wird allerdings insofern relativiert, als damit nicht die völlige Abkapselung gemeint ist. Vielmehr soll die Zusammenarbeit mit den Metropolen selektiv im Hinblick auf die eigene Binnenmarktentwicklung und die Befriedigung von Massenbedürfnissen betrieben werden. Mit der Forderung nach einer autozentrierten Entwicklung ist gemeint, daß ausgehend von eigenen Ressourcen nun komplexe Produktionsverflechtungen und Warenaustausch im Binnenmarkt aufgebaut werden soll und dadurch ein sich selbst tragendes und selbst verstärkendes Wirtschaftswachstum zu erzeugen ist. Dazu gehört auch, Landwirtschaft und Industrie aufeinander zu beziehen und gleichermaßen zu entwickeln. Da das einzelne Entwicklungsland kaum allein über alle notwendigen Ressourcen verfügt, empfehlen die Dissoziationisten die kollektive self-reliance, d.h. die Verstärkung des Warenaustausches zwischen den Ländern der Dritten Welt, Aufbau einer gemeinsamen Infrastruktur und ähnliches. Unter Berücksichtigung dieser drei Imperative meinen die Dissoziationisten einen Weg zur Überwindung der Unterentwicklung gefunden zu haben, wobei einige zusätzliche Rand- und Folgebedingungen wie soziale Reformen u.a. hier nicht ausführlich erwähnt werden sollen.

Auf verschiedene Kritikpunkte an der Dissoziationsstrategie, etwa die Frage nach den Trägern autozentrierter Entwicklung, den Möglichkeiten der kollektiven self-reliance angesichts zunehmender Machtzentren innerhalb der Dritten Welt und anderes soll hier verzichtet werden, weil es im vorliegenden Zu-

sammenhang lediglich auf die Hintergründe für die Analyse zur Entwicklung Islands ankommt. Erwähnt werden jedoch sollte der zentrale Kritikpunkt an der Position der Dissoziationisten, als der zweifellos der Widerspruch in der Dissoziationsforderung selbst angesehen werden muß. Eine Ausgliederung aus dem Weltmarkt kann nur total sein, andernfalls handelt es sich um eine gering ausgeprägte Eingliederung. Die Vertreter der Dissoziation ihrerseits stellen klar, daß eine völlige Abkapselung des Landes nicht gemeint ist und plädieren daher für eine selektive Kooperation. Wie Abbildung 2 zu verdeutlichen sucht, bezeichnen Eingliederung und selektive Kooperation aber im Grunde den gleichen Sachverhalt, dessen graduelle Abstufung lediglich von den Endpunkten aus gegenläufig fixiert wird. Der Ausdruck der selektiven Kooperation aber bietet einen realistischen Ansatzpunkt, Strategieelemente einer wirtschaftlichen Entwicklung zu betrachten, denn für den Erfolg und die Wirksamkeit eines Entwicklungskonzeptes werden weniger die schroffen Gegensätze von Eingliederung und Ausgliederung entscheidend sein, sondern vielmehr mit welchen sektoralen und graduellen Differenzierungen unter konkreten Situationsbedingungen eingegliedert wird. Berücksichtigt man ferner, daß für eine autozentrierte Entwicklung keineswegs in allen Staaten die Voraussetzungen gegeben sind, und vor allen Dingen die kleinen Länder dürften sich in dieser Frage schwer tun, so kann man innerhalb des Kriteriums der Autozentrierung vor allen Dingen den Aspekt der Autonomie besonders betonen, so daß wir in der Art und Weise autonomer selektiver Kooperationen gegebenenfalls den Schlüssel für eine entsprechende Entwicklung sehen können. Dieser Gedanke autonom-selektiver Kooperation als einer streng kontrollierten Zusammenarbeit wird die folgende Untersuchung zur Entwicklung Islands leiten.

Abb. 2: Das Verhältnis von Eingliederung, selektiver Kooperation und Ausgliederung



2. Autonomie und Abhängigkeit: die politisch-geschichtlichen Rahmenbedingungen der isländischen Entwicklung

In dem peripher-kapitalistischen Theorieansatz spielen die begrifflichen Kategorien "Autonomie" und "Abhängigkeit", wie wir gesehen hatten, eine zentrale Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes. Um über einen integrativen oder dissoziativen Entwicklungsweg in bzw. außerhalb einer kapitalistischen Weltwirtschaft überhaupt entscheiden zu können, ist zumindest eine politische Unabhängigkeit notwendig. In dem folgenden Abschnitt soll daher nach den politischen Rahmenbedingungen für Island gefragt werden. Allerdings werden sich die Ausführungen nicht auf politische Herrschaftsverhältnisse beschränken lassen.

Der Wunsch nach Autonomie war der wohl entscheidende Antrieb gesellschaftlich hochstehender Norweger am Ende des 9. Jahrhunderts, ihre Heimat zu verlassen und in Island neu zu siedeln. Denn 872 war in Norwegen die Reichssammlung beendet, die den Landesfürsten ihre traditionelle Stellung zugunsten des Königs beschneidete und einen Teil zur Auswanderung trieb. Die Auswanderer teilen ihren neuen Lebensraum politisch und verfassungsmäßig in Thingkreise auf, die jeweils von einem Häuptling geleitet werden. 930 entsteht ein gemeinsames Althing in Thingvellir, das eine für das gesamte europäische Mittelalter einmalige Gewaltenteilung praktiziert: Die "Gesetzeshüterin", die Versammlung der Häuptlinge als Legislative, und das Althingsgericht als Jurisdiktion. Der freien Bauernpolitik fehlt freilich eine Exekutive, was zu jahrhundertelangen Geschlechterfehden führt.

Doch nicht hierin liegt das Ende des Freistaates im Jahre 1262 begründet, sondern in seiner wirtschaftlichen Abhängigkeit. Island unterhielt während all dieser mehr als dreihundert Jahre intensive Handelsbeziehungen zum "Mutterland" Norwegen, und es war vor allem auf die Getreide- und Brennstoffeinfuhren angewiesen, da die natürlichen Bedingungen der Insel im wesentlichen nur eine Weidewirtschaft erlauben und die Holzbestände durch Raubbau in der kurzen Zeit vernichtet worden waren (HESMER 1978). Die gesamte Schifffahrt aber befand sich in norwegischer Hand. Das wirtschaftliche Mittel - "Weizen als Waffe" ist also keine Erfindung unserer Zeit - wurde dann im dreizehnten Jahrhundert vom norwegischen König eingesetzt, als der politische Wille die Unterwerfung forderte. Dem vorausgegangen war bereits die Unterstellung der 1055 und 1106 gegrün-

deten Bistümer Skalholt und Holar unter das Erzbistum Lund, nachdem auf Beschluß des Althing im Jahre 1000 die Christianisierung der Insel begonnen hatte. Nach der Trennung von Schweden und Norwegen wurde Island im Jahre 1237 norwegische Kirchenprovinz und verlor seine kirchliche Selbständigkeit völlig.

Im Jahre 1380 geriet Island mit Norwegen unter dänische Oberhoheit, doch bestand seitens der dänischen Krone wenig Interesse an der Insel am Polarkreis, außer daß die traditionellen Steuern weiter eingetrieben wurden. Wie wenig der dänischen Krone an Island gelegen war, ist auch daraus zu ersehen, daß sie zu Beginn des 16. Jahrhunderts aus Geldmangel die Insel an England zu verkaufen suchte. Doch auch die Briten hielten dies wohl für keine rentable Investition.

Das dänische Interesse an Island verstärkte sich erst während der Zeit des Merkantilismus. Die staatlichen Förderungsmaßnahmen für Handel und Gewerbe konzentrierten sich - wie auch in anderen Staaten - wesentlich auf das "Mutterland", während die peripheren Gebiete als Quelle für den erstrebten Reichtum durch Handel genutzt wurden (bzw. sofern vorhanden wurden auch Rohstoffe ausgebeutet).

Das primäre Ziel der merkantilistischen Wirtschaftspolitik war bekanntlich eine positive Handelsbilanz, um den Reichtum des eigenen Landes zu mehren. Eine Schlüsselfunktion fiel damit dem Außenhandel zu, wobei die Prinzipien der internationalen Arbeitsteilung, wie sie in modifizierter Form die Weltwirtschaft bis in die Gegenwart prägen, bereits angelegt waren. Denn die Ausfuhr mußte möglichst aus verarbeiteten Produkten, die Einfuhr dagegen aus Rohstoffen bestehen, die durch das heimische Gewerbe und den entstehenden Manufakturen für den Verkauf an das Ausland und damit für Deviseneinnahmen weiterverarbeitet wurden. Ähnlich wie in Deutschland oder Frankreich waren auch in Dänemark Handelsgesellschaften durch den Staat gegründet und/oder gefördert worden. 1602 wird durch Christian IV. als eine solche merkantilistische Maßnahme eine dänisch-isländische Kompanie errichtet, die das Handelsmonopol für die Insel erhält. Damit ist die fremdbestimmte Integration der isländischen Wirtschaft und ihre Abhängigkeit vom Kernland Dänemark in einer frühen Phase der Ausbildung eines kapitalistischen Weltmarktes vollzogen. Die wirtschaftliche Entwicklung Islands in den nächsten 250 Jahren wird damit von außen, orientiert an Interessen des dänischen

Mutterlandes gesteuert. Denn das dänische Handelsmonopol bleibt bis 1787 voll und bis 1854 in abgewandelter Form wirksam.

Diese Fremdbestimmung der isländischen Wirtschaft vor allem durch das Handelsmonopol hatte verschiedene weitreichende Wirkungen auf die weitere Entwicklung des Landes. So blieb mangels anderer Erwerbsmöglichkeiten die Landwirtschaft dominierender Wirtschaftszweig, wobei anzumerken ist, daß die Fischerei nur nebenbei betrieben werden konnte. Denn zur Sicherung des Handelsmonopols war es den Isländern verboten worden, eigene Schiffe zu bauen, was nicht nur dazu führte, daß Fischerei nur in kleinen Booten als Küstenfischerei möglich war, sondern auch das notwendige know how sowohl im Schiffsbau als auch in der Hochseefischerei verloren ging. Da gleichzeitig die städtebildenden Handelsfunktionen auf der Insel entfielen, blieb auch die Siedlungsstruktur agrarisch geprägt.

"Diese zweieinhalb Jahrhunderte ließen Island ganz in die wirtschaftliche Abhängigkeit vom Mutterland geraten. Andererseits vermochte das kleine Volk während der schon ein halbes Jahrtausend andauernden Fremdherrschaft seine eigene Sprache und seine besondere Kultur ohne Bruch in der Tradition seit der Sagazeit zu bewahren. Die dänische Epoche drang hier nicht so tief wie in Norwegen ein. Priester, Bischöfe und Beamte waren - außer einem obersten dänischen Amtmann - gewöhnlich Isländer. Diese eigenständige Kultur war ein guter Nährboden, als die aus Kopenhagen zurückkehrenden isländischen Studenten und Wissenschaftler in den 1830er und 40er Jahren neues Gedankengut auf die entlegene Insel brachten. Es entwickelte sich in einer Linie mit den nationalen und liberalen Strömungen im übrigen Norden eine isländische Freiheitsbewegung" (IMHOFF 1970, 154 f.). Diese führte zu einer schrittweisen Entwicklung der politischen Unabhängigkeit, die im Jahre 1944 mit der Gründung der Republik ihren Abschluß fand. Der erste Schritt auf diesem Wege war beinahe ein Jahrhundert zuvor getan worden. Denn nachdem 1834 im Mutterland Dänemark ratgebende Provinzialstände eingeführt worden waren, wurde 1843 auch das Althing als ratgebende Versammlung wiedererrichtet. Das alte Althing war mit beginnendem Absolutismus 1665 auf seine gerichtliche Funktion reduziert und 1800 völlig aufgelöst worden.

Nach dem Ende des Absolutismus regte sich in Island das Streben nach einer größeren Selbstverwaltung. Ein weiterer Schritt über das ratgebende Althing

hinaus war die Verfassung von 1874, die dem Althing legislative Vollmachten in isländischen Angelegenheiten zurückgab. Der isländische Wunsch nach einem eigenen Kabinettsminister in Kopenhagen, der ausschließlich dem Althing verantwortlich sein sollte, wurde allerdings erst 1903 erfüllt. Gleichzeitig erhielt Island eine begrenzte Selbstverwaltung.

Wie auch in anderen kolonialisierten Ländern stellten auch in Island die Weltkriege entscheidende Etappen auf dem Weg zur politischen Unabhängigkeit dar. Die Verbindungen zu Dänemark wurden durch den Krieg stark gelockert. Angesichts des Seekrieges war Island auch hinsichtlich seiner materiellen Versorgung weitgehend auf sich gestellt. 1915 schon wurde daher eine Verfassung eingeführt, die den Isländern eine eigene Regierung gab. 1918 erhielt Island dann schließlich den Status eines freien und unabhängigen Landes in Personalunion mit Dänemark. Diese isländisch-dänische Unionsakte sollte für 25 Jahre gelten. Die dänische Regierung übernahm dabei für Island die außenpolitische Vertretung, die Verteidigungsaufgaben und den Schutz der Fischerei. Diese Vereinbarung wurde 1944 vorzeitig und einseitig von Island gekündigt und nach einem Plebiszit die Republik errichtet.

3. Integrative und dissoziative Elemente der Entwicklung Islands

Als Beginn der neuzeitlichen Entwicklung Islands wird meist das Jahr 1874 genannt, in welchem das isländische Althing die gesetzgebende Gewalt zurückerhielt. Geht man von diesem Datum einmal aus, so läßt sich die isländische Entwicklung seitdem in drei größere Zeitabschnitte unterteilen, deren Zäsuren durch die Weltkriege gekennzeichnet sind. Der erste Zeitabschnitt reicht demnach von 1874 bis zum Ersten Weltkrieg, der zweite bis zum Zweiten Weltkrieg und der dritte bis in die Gegenwart. Die Weltkriege besitzen für die isländische Entwicklung keineswegs (nur) negative Effekte, sondern bilden - ähnlich wie in der politischen Geschichte des Landes - z.T. auch Impulse für die weitere Entwicklung. Trotz möglicher Widersprüche werden die Kriegsjahre daher im folgenden dem jeweils späteren Zeitabschnitt zugerechnet.

3.1 Der Entwicklungsabschnitt von 1874 - 1914

Der erste Entwicklungsabschnitt von 1874 bis 1914 ist keineswegs durch eine kontinuierliche Entwicklung charakterisiert. Vielmehr ist die erste Hälfte

noch durch tiefe Armut der Bevölkerung geprägt, während sich um die Jahrhundertwende erst wirtschaftliche Fortschritte zeigen.

Die Ausgangssituation des Landes war nicht günstig. Die dänische Kolonialzeit hatte ein reines Bauernland hinterlassen, in dem weder ein Handels- noch ein Gewerbestand von erwähnenswerter Größe vorhanden war. Die schon 1854 vorgenommene Aufhebung des Handelsmonopols war praktisch bis in die siebziger Jahre hinein noch nicht sonderlich wirkungsvoll und hatte noch zu keiner nennenswerten Arbeitsteilung geführt. Denn die Isländer verfügten weder über das notwendige know how und eigene Handelsbeziehungen, noch über die notwendigen Transportkapazitäten. Und auch das notwendige Kapital, in diese Bereiche zu investieren, war nicht vorhanden.

Die Folgen der dänischen Kolonialzeit zeigen sich noch bis in dieses Jahrhundert. So nehmen Industrie- und Handwerk ebenso wie Handel und Verkehr - wie Tabelle 1 zeigt - noch 1920 nur je etwas mehr als ein Zehntel der Erwerbstätigen ein, während ihr Anteil 1880 kaum erwähnenswert ist.

Auch in den Außenhandelsbeziehungen ist die Orientierung auf Dänemark noch bis zum Ersten Weltkrieg dominierend. Nach SAPPER (1907, S. 321) bezieht Island noch im Jahre 1904 62,77 % seiner Importe aus Dänemark, weitere 25,28 % aus Großbritannien, - Zahlen, die deutlich Spuren einer abhängigen Entwicklung dokumentieren.

Es ist bereits darauf hingewiesen worden, daß die Lebensverhältnisse in Island bis etwa 1890 noch durch große Armut gekennzeichnet waren. BJÖRNSSON (1936, S. 110) spricht etwa von einer "Bettler- und Landstreicherplage". Auch die große Auswanderungswelle nach Nordamerika zwischen 1880 und 1890 vermag die Lebenssituation auf der Insel in jenen Jahren ebenso zu verdeutlichen wie der absolute Bevölkerungsrückgang. Gründe dafür sieht PREUSSER (1976)

1. in der Vernichtung großer Weidegebiete für mehrere Jahre im Nordosten des Landes durch den Tephrafall von der Askja (1875),
2. in den geringen Heuernten der Jahre 1881 und 1882, die den Viehbestand stark dezimierten und eine Hungersnot auslösten, sowie
3. in den hohen Geburtenquoten seit der Mitte der sechziger Jahre und sinkende Sterberaten seit Anfang der siebziger Jahre.

Hierbei dürfte es sich freilich nur um die auslösenden Momente für die Migrationen gehandelt haben, während die eigentlichen Gründe eher in dem durch die dänische Herrschaft verhinderten sozialen Wandel zu suchen sind.

Eine Änderung trat erst in den neunziger Jahren ein. "Die isländische Wirtschaft, die sich atomistisch aufbaute, einen vorwiegend naturalwirtschaftlichen Charakter hatte und eigentlich nur ein Teil der dänischen Wirtschaft war, entwickelte sich plötzlich zu einer Verkehrswirtschaft, die sich in das System der Weltwirtschaft einreichte" (BJÖRNSSON 1936, S. 111). Die einsetzende Entwicklung läßt sich im wesentlichen auf folgende Punkte zurückführen:

1. Entscheidend war zunächst die Freigabe des Handels und die Entwicklung eines eigenständigen Handelsstandes auf Island. Über das Aufblühen des Handels berichtet etwa SAPPER (1907, S. 321): "... im Jahre 1801 gehörten nur 79 Personen (0,2 % der Bevölkerung) dem Handelsstande an, im Jahre 1901 aber 3 117 Personen (fast 4 % der Bevölkerung), und es ist bemerkenswert, daß die Isländer, die so lange Zeit künstlich vom Handel ferngehalten worden waren, jetzt bereits wieder die führende Rolle übernommen haben. Von den 1904 bestehenden Handelsgeschäften sind 284 isländische (darunter 35 Landhandelsgeschäfte) neben 55 dänischen und ausländischen;...".
2. Mit der Gründung isländischer Banken - 1885 wurde die Landesbank und 1904 die Bank of Iceland gegründet - erhielten die Isländer auch das notwendige Instrument, um das vorhandene Kapital sowohl im Lande zu halten als auch in die ihnen volkswirtschaftlich sinnvollen Sektoren lenken zu können. Einer der diesbezüglich entscheidenden und von den Banken stets vorrangig (d.h. etwa im Vergleich zur Landwirtschaft) behandelten war
3. die Fischereiwirtschaft. "Am Anfang des 19. Jahrhunderts lebten kaum 1/2 % der Bevölkerung vom Fischfang, der ausschließlich in offenen Booten ausgeübt wurde und daher sehr gefährlich war; 1901 lebten 8 959 Personen ausschließlich vom Fischfang, während 12 381 Personen teils vom Fischfang, teils von der Landwirtschaft lebten, so daß also 27,2 % der Isländer ganz oder teilweise von der Fischerei abhingen. Neben dem Fischfang in offenen Booten ist seit der Mitte des 19. Jahrhunderts auch die Hochseefischerei

durch Segelschiffe in stets wachsendem Maße getreten; damit ist nicht nur die Ausbeute viel größer geworden, sondern es ist auch die Gefährlichkeit des Gewerbes stark herabgesetzt worden. Im gleichen Sinne wirkt auch die neuerdings immer häufigere Verwendung von kleinen Motorbooten. Entsprechend der Zunahme der Segelfischerboote nimmt die Zahl der offenen Boote rasch ab: 1901 waren 130 Segelschiffe mit 1 727 Mann Besatzung neben 2 165 offenen Booten und 2 729 Mann Besatzung vorhanden; 1905 war die Zahl der Segelschiffe auf 159 gestiegen (mit 7 388 t Gehalt und 2 183 Mann Besatzung), die Zahl der offenen Boote war 1904 auf 1 758 gefallen (mit 2 865 t Gehalt und 2 386 Mann Besatzung)" (SAPPER 1907, S. 322). Der Ausbau der Fischereiflotte ermöglichte nicht nur eine Ausweitung der Fanggebiete, sondern auch die Beteiligung am Herings- und Walfang (bis dahin wurde fast nur Dorsch gefangen), was bislang vor allem den Norwegern vorbehalten war. Die Entwicklung der Fischereiwirtschaft und damit verbunden der Fischverarbeitung hinterließ deutliche Spuren im volumensmäßig ausweiteten Außenhandel. Nach BJÖRNSSON (1964, zit. nach BUCHMANN 1974, S. 122) stieg der wertmäßige Anteil von Fisch und Fischprodukten am isländischen Export zwischen 1901/05 und 1916/20 von 59,3 % auf 74,6 %, wobei erhebliche jährliche Schwankungen in den verglichenen Zeitabschnitten auftreten (SAPPER 1907 nennt etwa für das Jahr 1904 einen Anteil von 69 %). Hier werden bereits in der frühen Entwicklungsphase jene Probleme sichtbar, die den wirtschaftlichen Aufschwung Islands bis in die Gegenwart begleiten.

4. Schließlich bleiben die Veränderungen in der Landwirtschaft nachzutragen, vor allem die Veränderungen in den Besitzverhältnissen. Während die Betriebsflächen ausgeglichener wurden und die Produktion allgemein intensiviert wurde, verringerte sich gleichzeitig die Zahl der Pächter und die der Eigentümer nahm zu.

Diese wirtschaftlichen Strukturveränderungen führen räumlich zu einer stärkeren Städtebildung und einer regionalen Konzentration in dem Inselstaat, in deren Verlauf während dieses Zeitabschnittes vor allem die Stadt Reykjavik entscheidend wächst. Mit der Fischerei entstehen zugleich gewisse Folgebetriebe wie Schiffbau und -reparatur und erste Ansätze zu einer Fischverarbeitung. Diese Ansätze erfahren dann in dem folgenden Zeitabschnitt ihren weiteren Ausbau.

Fragen wir abschließend nach integrativen und dissoziativen Elementen in diesem ersten Entwicklungsabschnitt, so muß dieser insgesamt als integrativ bezeichnet werden (siehe auch die Beurteilung von BJÖRNSSON hier, S. 26). Der Ausbau der Fischerei und Fischverarbeitung ist seit seinem Beginn exportorientiert und stützt sich zudem auf ausländische Kredite. In der räumlichen Exportorientierung bleibt es bei der Konzentration auf Dänemark und Großbritannien, so daß sowohl sektoral als auch regional eine erhebliche Abhängigkeit festgestellt werden muß. Erste Heringsmehl- bzw. -ölfabriken werden 1910 von Norwegern erbaut (BUCHMANN 1974, S. 117), sind also ebenfalls nicht in isländischer Kontrolle, so daß die Integration teilweise fremdbestimmt ist. Allerdings werden mit der Gründung von Banken erste Schritte zu einer größeren Selbstbestimmung im wirtschaftlichen Bereich ebenso erreicht wie durch die Übernahme des Handels durch isländische Kaufleute (mit den o.g. Einschränkungen im Außenhandel).

3.2 Der Entwicklungsabschnitt von 1914 - 1939

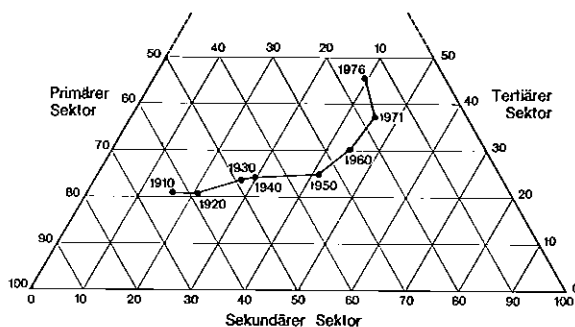
In der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung Islands stellt der erste Weltkrieg eine entscheidende Zäsur dar. Am Ende dieses Krieges war Island nicht nur ein souveräner Staat. Wichtiger war, daß während des Krieges Island eine zentrale Rolle bei der Fischversorgung der kriegsführenden Länder zugefallen war, insbesondere für Großbritannien. Die dabei gemachten Gewinne waren mehrfach höher als in Friedenszeiten und haben die Kapitalbildung in Island wesentlich gefördert.

Mit den während des Krieges angesammelten Devisenbeständen gelingt den Isländern in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen ein Ausbau und die Modernisierung der Fischereiflotte. Zugleich werden erste eigene Schritte in der Fischverarbeitung in Angriff genommen. Vor allem die Zahl der Heringsmehl- und -ölfabriken wird in der zweiten Hälfte dieses Abschnittes erheblich vergrößert. Nach BUCHMANN (1974) befanden sich 1925 fünf solcher Fabriken an der Nord- und zwei an der Südwestküste. "Lediglich eine Fabrik befand sich zu dieser Zeit in isländischem Besitz, während eine weitere in dänischer und 5 in norwegischer Hand waren ... Dennoch bewegte sich die Mehl- und Ölproduktion in bescheidenen Grenzen, um zu Beginn der dreißiger Jahre sprunghaft zu steigen, nachdem der isländische Staat eine Heringsmehlfabrik in Siglurfjörður erbaut hatte ..." (BUCHMANN 1974, S. 117).

Im Jahre 1940 dann waren bereits siebzehn Fabriken vorhanden, von denen außer einer sich alle in isländischer Hand befanden.

Der Ausbau der Fischereiwirtschaft und Fischverarbeitung mit entsprechenden Folgewirkungen im Schiffs- und -reparaturbereich ebenso wie Effekte durch Zulieferungen für die Fischverarbeitung z.B. eine Kartonindustrie, führten zwischen 1920 und 1940 (vgl. Abbildung 3) zu einem beachtlichen Anstieg der industriell-gewerblichen Beschäftigung. Die Unternehmen waren dabei häufig von Produktions- und Vermarktungsgenossenschaften getragen. Verbunden damit war freilich eine wirtschaftliche Einseitigkeit, die sich vor allem außenwirtschaftlich bemerkbar machte. So stieg der wertmäßige Anteil von Fisch und Fischproduktion bis zum Zweiten Weltkrieg auf 85-90 % (BJÖRNSSON 1964). "Die Fischereiprodukte stellten am Ende der sogenannten Dampf- und Motorschiffperiode aber nicht nur die wichtigsten Ausfuhrartikel schlechthin dar, sondern erst ihr Verkaufserlös ermöglichte eine enge wirtschaftliche Beziehung zu anderen (Industrie-)Nationen, so daß der Lebensstandard der Isländer jenem vergleichbarer Länder zu entsprechen vermochte" (BUCHMANN 1974, S. 122). Erkauft wurde dieses jedoch durch eine Exportmonostruktur, wie sie nur wenigen Ländern eigen ist, denn alle wichtigen Ausrüstungsgüter und selbst Lebensmittel mußten importiert werden.

Abb. 3: Verteilung der Beschäftigten nach Wirtschaftssektoren in Island 1910 - 1976 (Ausschnitt aus dem Dreieckskoordinatendiagramm)



Quelle: NORDAL/KRISTINSSON 1974, S. 178, ergänzt nach: National Economic Institute 1979, Tab. 24

Die Probleme der Weltmarktabhängigkeit werden dabei durch die regionale Diversifizierung der Exporte nur wenig gemildert. Durch den Ersten Weltkrieg war die dominante Orientierung auf Dänemark verloren gegangen (vgl. auch Tabelle 2), zugunsten einer breiteren Streuung auf die Nordseeanrainer (und zeitweilig auf das katholische Spanien), aber die sektoral bestimmten Probleme können damit nicht gelöst werden.

Neben der Aufrüstung der Fischerei- und Fischverarbeitungswirtschaft vollzog Island während dieses Entwicklungsabschnittes aber bereits erste Maßnahmen in einem Bereich, der die Importabhängigkeit der Insel langfristig und in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg entscheidend zu mindern vermochte. Die um 1930 verstärkt eingeleitete Nutzung eigener Ressourcen an Wasserkraft und geothermischer Energie hat einen deutlich importsubstituierenden Charakter. Entscheidend in diesem Zusammenhang ist allerdings nicht so sehr die Elektrifizierung, die bereits 1901 in der Region Reykjavik mit einem kleinen Wasserkraftwerk begonnen wurde. Die langfristig bedeutsame Wirkung ist vielmehr in der Ausnutzung geothermischer Energie zu Heizzwecken vor allem der privaten Haushalte zu sehen. So wurden 1928 in der Umgebung von Reykjavik Bohrungen vorgenommen, und 1930 konnte in der isländischen Hauptstadt erstmals geothermisches Wasser zur Raumheizung von Haushalten genutzt werden. An diesem ersten Heizsystem waren siebzig Häuser angeschlossen (KAMPP 1968, S. 76).

Heißes Wasser aus Bohrlöchern wurde zudem zur Beheizung öffentlicher Schwimmhallen genutzt. Die dritte Anwendung fand es in Glashauskulturen, so daß auch durch den Gartenbau von Gemüse und Blumen noch eine zusätzliche indirekte importsubstituierende Wirkung hinzukam (neben dem direkten energetischen Ersatz im Brennstoffsektor). Denn die Landwirtschaft besaß (und besitzt) auf der von der Kältegrenze beeinflussten Insel wesentlich weidwirtschaftliche Grundzüge (TAUBMANN 1969), während Anbaufrüchte weitgehend eingeführt werden müssen. Erste Glashauskulturen, durch geothermisches Wasser beheizt, entstanden 1924 im Raum Reykjavik (zur Entwicklung siehe auch Tabelle 3) und tragen zur Versorgung mit manchen Gemüsesorten und mit Blumen bei.

Im Hinblick auf die Siedlungsstruktur läßt sich während des zweiten Entwicklungsabschnittes ein weiterer Konzentrationsprozeß feststellen, der zum einen die regionalen Zentren anwachsen läßt (durch kleinräumige Migrationen, die sich im interregionalen

statistischen Vergleich nicht niederschlagen), zum anderen aber die weitere Zunahme der Hauptstadt fördert. Dieses ist zugleich mit einer regen Bautätigkeit verbunden. In Ermangelung eigener Baustoffe wie Holz oder Ziegel werden nun in wachsendem Maße Wellblech verwendet (anstelle der früheren Grassoden), was sich allerdings wieder negativ auf die Handelsbilanz auswirkt.

Resümierend läßt sich für diesen Entwicklungsabschnitt ein steigender Wohlstand durch den Ausbau der Fischerei und Fischverarbeitung feststellen, der Island tiefer in die Weltwirtschaft integriert und aufgrund der einseitigen Exportstruktur zugleich erheblich abhängig werden läßt. Verstärkt wird dieser Trend durch die wegen der zunehmenden Landflucht regen Bautätigkeit in den "städtischen" Zentren, die den Import von Baumaterial ansteigen läßt.

Vermindernd auf die zunehmende Abhängigkeit wirkt einerseits der Bau weiterer Verarbeitungsstufen in der Fischverarbeitung durch inländische Unternehmen (bei staatlicher Förderung), sowie die verstärkte Nutzung eigener Ressourcen zur Beheizung von Wohn- und Gewächshäusern, was zu einer unmittelbaren und mittelbaren Importsubstitution führt.

3.3 Die Entwicklung seit dem Zweiten Weltkrieg

Der Zweite Weltkrieg hinterließ in der Geschichte Islands zweifellos einen tieferen Einschnitt als der erste, und dieses sowohl politisch als auch wirtschaftlich. Obwohl das Land sich als neutral erklärte, wurde es wegen seiner strategischen und logistischen Bedeutung 1940 zunächst von den Briten und 1941 von amerikanischen Truppen besetzt. Sowohl höhere Preise für Fisch und Fischprodukte als auch die Ausgaben der amerikanischen Besatzungstruppen schufen in kürzester Zeit ungeahnten Wohlstand - und eine hohe Inflation, da der Nachfrage kein entsprechendes Angebot gegenüber stand.

Die vorhandenen Dollars ließen die Importe aus den USA erheblich anschwellen, aber nicht entsprechend sinken, als nach dem Abzug der Amerikaner 1947 die angesammelten Devisenbestände erschöpft waren. An einen neuen Lebensstandard gewöhnt, blieben die Importe auf einem hohen Niveau, die Inflation blieb ungebrochen und die Zahlungsbilanz geriet zunehmend in die roten Zahlen. Weil mit den im Kriege erwirtschafteten Devisen zahlreiche Investitionsvorhaben begonnen, aber noch nicht abgeschlossen waren, und im Zuge der Beendigung dieser Vorhaben weitere Inve-

stitutionen und Importe anfielen, wurde eine Angleichung von Ein- und Ausfuhr verhindert (vgl. WANDER 1950, S. 6).

Die schwierige Lage der Nachkriegszeit, in der auch die Zahl der Arbeitslosen nach der Räumung der amerikanischen Militärbasis wieder deutlich anstieg, entspannte sich teilweise, als im Zuge des kalten Krieges die strategische Lage der Insel 1951 zu einer Rückkehr der Amerikaner nach Keflavik führte, nachdem Island 1949 der NATO beigetreten war. "During the reactivation of Keflavik in 1951 no new construction took place, and by the following winter unemployment reached a postwar peak in Iceland, with nearly 700 jobless in Reykjavik alone. In 1952 however, contracts for over 1.5 million \$ were let for new construction, and hirings began to pick up. In 1953 nearly \$ 12 million was poured into new construction, and by the autumn of that year over 3000 icelanders - about 5 per cent of the total labor force - were employed at the base ... Although United States expenditures for construction tapered off somewhat in subsequent years, the annual rate of investment at Keflavik continued in excess of \$ 9 million. Then, in the period from July 1951 to June 1956 the United States spent a total of more than \$ 51 million at the airport, or about \$ 360 for every man, woman, and child in Iceland. By the end of the same period, the cost of living index was 7,5 times higher than it had been in 1939, and wages paid for unskilled labor were 12 times higher than their prewar levels" (MALMSTRÖM 1965, S. 105 f.). Der Wiederaufbau und Ausbau der Air Base trieb in Island nicht nur Löhne und Preise in die Höhe, sondern beseitigte auch zugleich die Arbeitslosigkeit auf der Insel. Faröer, Dänen und Deutsche wurden als Gastarbeiter ins Land geholt (für 1956 nennt MALMSTRÖM (a.a.O.) die Zahl von 1 200, davon die Hälfte von den Faröer). Der gestiegene Wohlstand läßt sich auch daran erkennen, daß Mitte der sechziger Jahre 111 von Tausend Isländern einen Pkw besaßen, 1940 waren es erst 16 von Tausend gewesen. (1971: 22,5%; 1977: 30,8%; zum Vergleich für 1977: BR Deutschland: 30,8%; Griechenland: 5,5%; Irland: 17,5%; Portugal: 10,7%; Dänemark: 26,5%; nach OECD 1979).

In den fünfziger Jahren allerdings wuchs in Island der Widerstand gegen den US-Stützpunkt. Das Handelsdefizit wurde immer größer, die Inflationsrate höher, und der Arbeitskräftemangel hatte das Lohnniveau außerordentlich hoch getrieben im internationalen Vergleich. Zudem nahmen die sozialen Spannungen zwischen der heimischen Bevölkerung und den aus-

ländischen Truppen zu. Wie tiefgehend aber deren Anwesenheit auf die Wirtschaft des Landes wirkte, zeigte sich daran, daß die 1956 gewählte Koalitionsregierung aus Progressiven und Labor, die im Wahlkampf die Ausweisung der Amerikaner versprochen hatte, wegen der abzusehenden verheerenden Folgen für die Wirtschaft und die Beschäftigungslage im Lande diesen Schritt nicht zu tun wagte. Die Niederschlagung des Aufstandes in Ungarn durch sowjetische Truppen war daher der willkommene Anlaß für die neue isländische Regierung, auf die Auflösung der US-Base zu verzichten.

Die bisherigen Ausführungen sollten nicht den Eindruck vermitteln, daß die höheren Einnahmen der Kriegs- und Nachkriegsjahre in Island lediglich im konsumtiven Bereich verwendet worden seien. Vielmehr wurden erhebliche Mittel investiert. Dabei lassen sich für die fünfziger Jahre Ansätze einer importsubstituierenden Industrialisierungsstrategie erkennen. Dazu zählt etwa der Bau einer Kunstdüngerfabrik bei Gufunes, der 1952 begonnen wurde. 1954 konnte die Produktion mit 90 000 jato aufgenommen werden, die Island lange Jahre zum Selbstversorger auf diesem Gebiet machte. Der Übergang in der Landwirtschaft zur Stallhaltung und die Schaffung von Mähweiden führten vermehrt zu einem stärkeren Kunstdüngerverbrauch (Verbunden mit der Umstellung in der Landwirtschaft waren weitere Verarbeitungsschritte in der Milchverarbeitung und Fleischproduktion, die ebenfalls zur Selbstversorgung in einigen Bereichen führte. Entsprechende Überschüsse wurden in den sechziger Jahren durch staatliche Subventionen auf den Weltmarkt gebracht, da die Kosten über dem Weltmarktniveau lagen). Auch die 1958 in Betrieb genommene Zementfabrik bei Akranes zählt zu den Maßnahmen einer importsubstituierenden Industrialisierung. Zu diesem Beispiel ist anzumerken, daß die weitere territoriale Konzentration mit Schwerpunkt in der Region Reykjavik und auf Reykjanes (vgl. auch PREUSER 1976 und von BÜVENTER 1978) zu einer weiteren regen Bautätigkeit geführt hatte. Dabei löste nun die Betonbauweise früher verwendete Baumaterialien ab wie die traditionellen Grassoden, Holz oder das seit dem Ersten Weltkrieg verwendete Wellblech und belastete die isländische Handelsbilanz. In den Jahren 1947-49 wurden immerhin im jährlichen Durchschnitt je ca. 55 000 t Zement eingeführt.

Seit 1958 ist Island dagegen auch hierbei Selbstversorger und kann gelegentlich sogar Zement exportieren. Die Fabrik mit einer Kapazität von 120 000 jato verarbeitet Muschelkalk aus 30-40 m unter dem Was-

serspiegel liegenden Lagerstätten vor der isländischen Küste.

Sowohl die Zementfabrik als auch die Kunstdüngerfabrik können sich dabei auf die heimischen Energiequellen stützen und zählen, wie Tabelle 4 zeigt, neben der im weiteren noch vorzustellenden Aluminiumschmelze bis in die Gegenwart zu den Großverbrauchern.

An erster Stelle bei den Investitionen standen allerdings wiederum die Fischereiflotte und die fischverarbeitende Industrie. So wurde die Fischereiflotte bis 1951 wieder aufgebaut und insbesondere neue Trawler gekauft. In der fischverarbeitenden Industrie wurden die Entwicklungen der Vorkriegsjahre wieder aufgenommen und fortgeführt und dabei vor allem die Zahl der Tiefkühlfabriken vermehrt. Bereits im Zeitraum von 1930 bis 1948 waren 72 Schnellgefrieranlagen errichtet worden (WANDER 1950, S. 13 ; die Zahl wurde bis 1972 noch auf 94 vergrößert; nach BUCHMANN 1974). Die Devisenbestände in den USA erlaubten im übrigen auch den Bau isländischer Tiefkühlfabriken in Nordamerika. Dieser Kontinent ist heute der wichtigste Absatzmarkt der isländischen Fischindustrie für tiefgefrorenen Fisch.

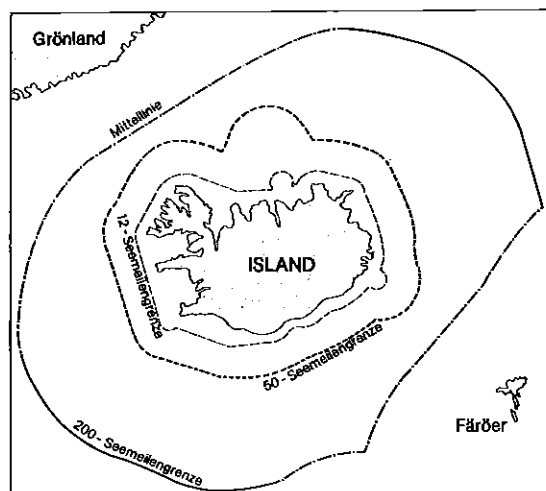
Als Folge dieser Maßnahmen wurde die Abhängigkeit der isländischen Wirtschaft und des isländischen Wohlstandes vom Fisch immer größer. Fisch und Fischprodukte stärkten ihren Anteil an den Exporten mehr und mehr und machten bis in die zweite Hälfte der sechziger Jahre hinein über 90 % des Exportwertes aus. Wie anfällig die isländische Exportmonostuktur geworden war, läßt sich allein daran erkennen, daß der Biafra-Krieg - als 1967 die katholischen Ibo aus dem nigerianischen Staatsverband separieren wollten und während des Krieges als Käufer von isländischem Trockenfisch ausfielen - noch zu erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten in Island führte. Als in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre leistungsfähige Fabrikschiffe anderer Nationen, vor allem aus Großbritannien und der Bundesrepublik, die Konkurrenz vergrößerten und die Heringschwärme in einem Jahr ausfielen, war die Krise der isländischen Wirtschaft da. Verschärfte Zahlungsbilanzprobleme, negative terms of trade führten um 1960 zu einer Wirtschaftsreform, die eine neue Entwicklungsphase einleitete, deren Maßnahmen im weiteren verfolgt werden sollen.

Der Ausbau der Fischereiwirtschaft integrierte das Land zweifellos tiefer in die Weltwirtschaft und schuf bedeutende Abhängigkeiten. Im Bewußtsein, daß

der Wohlstand der Inselbevölkerung entscheidend mit diesem Wirtschaftszweig verbunden sei, trafen die Isländer allerdings nach dem Zweiten Weltkrieg auch immer wieder energische Maßnahmen, um diese Lebensgrundlage zu schützen und in eigener Kontrolle zu halten. Insbesondere die Regelungen um die Fischereischutzzonen wurden mehrfach gegen die Interessen und Widerstände anderer europäischer Industrieländer durchgesetzt.

Im Jahre 1901 hatten Dänemark, durch das Island damals außenpolitisch vertreten war, und Großbritannien eine Vereinbarung über eine Drei-Meilen-Zone abgeschlossen. 1948 wurde vom Althing ein Gesetz verabschiedet, die Zone auf vier Meilen von der "Grundlinie" auszudehnen. Aufgrund dieses Gesetzes sperrte die isländische Regierung dann 1951 mehrere breite Buchten, auch solche, deren seewärtige Öffnungen mehr als 15 Meilen betragen, und legte 51 Punkte fest, die gradlinig miteinander verbunden wurden. Von dieser Grundlinie aus wurde eine Vier-Meilen-Zone bestimmt (vgl. STOCKS 1961 und Abbildung 4).

Abb. 4: Die Fischereigrenzen um Island



Quelle: SCHUTZBACH 1976, S. 217

Die Briten reagierten auf diese Maßnahme mit einem Anlandeboykott isländischer Schiffe. Die Absatzschwierigkeiten förderten die Anstrengungen in Island, Kühlhäuser zu bauen, um die Haltbarkeit der

Fische zu verlängern und besser auf Weltmarktpreisschwankungen reagieren zu können. Als Island 1958 - in einer äußerst prekären wirtschaftlichen Situation - seine Fischereizone auf 12 Seemeilen von der Grundlinie ausdehnte, kam es zu einem längeren "Kabeljau-Krieg" mit Großbritannien, das Kriegsschiffe zum Schutz der Fischereiboote in isländische Gewässer entsandte. Der cod-war wurde erst 1961 mit einer bilateralen Vereinbarung abgeschlossen, nachdem Großbritannien auf den internationalen Seerechtskonferenzen politisch unter den Druck der Länder der Dritten Welt wegen seiner Haltung in Island geraten war. Die internationalen Seerechtskonferenzen von 1958 und 1960 sowie auch die spätere von 1974 verdeutlichten im Übrigen eine Interessenübereinstimmung zwischen Island und den Ländern der Dritten Welt über die Nutzung und Kontrolle der Fischressourcen in den Schelfgebieten.

Im Jahre 1972 erweiterte Island schließlich die Fischereischutzzone auf 50 Seemeilen, nachdem die Gefahr des Überfischens durch die technischen Verbesserungen der Fangmethoden auf modernen Trawlern unübersehbar geworden war. "The present foreign policy of Iceland is first and foremost designed to ensure Iceland's sovereignty and security" (NORDAL KRISTINSSON (eds.) 1975, S. 167). Die Ausweitung der Schutzzone muß als ein entschiedener Schritt gewertet werden, die Selbstbestimmung über die eigenen Ressourcen zu erhalten. Es zählt dieses zu den flankierenden Maßnahmen der einseitigen Ausrichtung der Wirtschaft und der so betriebenen Integration in die Weltwirtschaft.

Die Fischwirtschaft Islands hat ihren hohen wirtschaftlichen Stellenwert bis in die Gegenwart erhalten. Allerdings haben andere Entwicklungen seit der Wirtschaftsreform von 1960 ihren Exportanteil und ihren Beschäftigungsanteil vermindert. Heute bringt die Fischwirtschaft "nur" noch 75-80 % des Exportwertes ein. Bei den Beschäftigten waren es 1976 noch 13,4 % (National Economic Institut 1979). Da auf Island aber nur etwa 1,87 % (eig. Berechnung nach Diercke Weltstatistik 80/81, 1980, S. 223) der gesamten Fischanlandungen auf der Erde im Jahre 1977 entfielen, ist es allen Preisbewegungen auf dem Weltmarkt ohne Einflußmöglichkeiten ausgesetzt.

Bezeichnend für die Entwicklung der isländischen Fischwirtschaft ist, daß stets weitere Verarbeitungsstufen im Lande aufgebaut sowie eine Diversifizierung der Produktpalette vorgenommen wurden. "Am auffallendsten scheint die zunehmende Ausfuhr

von vollverarbeiteten teuren Produkten wie Kummer, gefrostete Garnelen, oder Konserven bzw. Präserven und darüber hinaus die Aufnahme von Spezialitäten und Delikatessen in den Export-Warenkorb..." (BUCHMANN 1974, S. 290).

Die jährlich recht großen Schwankungen für Fisch und Fischereiprodukte auf dem Weltmarkt sucht man in Island seit 1969 durch den "Fisheries Price Equalisation Fund" (FPET) zu begegnen. "On the basis of a reference price set by the Board of the FPET at the beginning of each production period, part of the prices increases is paid into the Fund, forming the basis for partial compensations out of the Fund in periods of falling prices" (OECD 1979, 34). Mit dieser Maßnahme konnte nicht nur eine Stabilität in der Fischwirtschaft, sondern dadurch bedingt auch für die ganze Wirtschaft des Landes erreicht werden.

Vor allem seit der Wirtschaftsreform von 1960, in der man mit der Abwertung der isländischen Krona, deutlichen Importzöllen und Abgaben auf im Lande hergestellte Luxusgüter (ELISSON 1960, S. 49) die Zahlungsbilanzprobleme lösen sowie notwendiges Kapital zur Unterstützung der krisengeschüttelten Fischwirtschaft abschöpfen wollte, nimmt das Bemühen um die weitere Industrialisierung des Landes in anderen Wirtschaftszweigen zu. Eine exportorientierte Industrialisierung wird zugleich zum leitenden Gesichtspunkt der weiteren Entwicklung. Das erste mittelfristige Wirtschaftsprogramm Islands von 1963-66 macht als Zielvorgabe "to diversify the economy and to create new export industries" (NORDDAL/KRISTINSSON (ed.) 1974, S. 240).

In Ermangelung anderer Ressourcen außer dem Fisch, der von eigenen Unternehmen verarbeitet wurde, konnte eine exportorientierte Industrialisierung größeren Ausmaßes nur am Faktor billiger elektrischer Energie aus der Ausnutzung der vorhandenen Wasserkraft und des geothermischen Wassers anknüpfen. "Der Ausbau der Wasserkraft und der Erdwärme und der gleichzeitige Aufbau großer Industrien verlangt aber eine enorme Investierung von Kapital, einem Kapital, das unter keinen Umständen im Lande selbst aufgebracht werden kann - auch wahrscheinlich nicht als Anleihen vom Ausland. Der einzige Weg zur Durchführung dieser Projekte scheint der zu sein, ausländischen Interessen die Erlaubnis zu erteilen, Industrien aufzubauen und zu betreiben, eventuell auch Kraftwerke" (VESTDAL 1960, S. 47).

Aber bereits bei den ersten Ansätzen, ausländische Direktinvestitionen ins Land zu holen, regte sich "der eingewurzelte Unwille der Isländer, ...ausländische Interessen zu dauernder wirtschaftlicher Position im Lande Fuß fassen zu lassen" (ebd.). Dennoch wurden Projekte exportorientierter Industrialisierung seit der zweiten Hälfte der sechziger Jahre realisiert.

Das erste Projekt dieser Art war ein Kieselgurwerk, das mit Hilfe von Dampf Diatomite vom Grund des Laxe Myvatn im nördlichen Island verarbeitet und exportiert. Bei dem Unternehmen, der Kisilidjan Ltd., das 1966 gegründet wurde, handelt es sich um ein joint venture, an dem die isländische Regierung mit 51 % und die amerikanische Johns-Manville Corporation mit 49 % beteiligt sind. Dabei blieb die isländische Kontrolle erhalten. Es war wohl deshalb so konzipiert, um erste Erfahrungen mit Fremdinvestoren zu sammeln, ohne die eigene Souveränität einzubüßen und eine irreversible Situation zu schaffen.

Das nächste und bislang größte Projekt exportorientierter Industrialisierung griff allerdings schon tiefer in die Ökonomie des Landes ein. Es handelt sich dabei um die Ansiedlung einer Aluminiumschmelze durch die Islandic Aluminium Corporation (ISAL), einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft des Schweizerischen Alu-Multis Aluisse. Nach ersten Kontakten zwischen der Aluisse und der isländischen Regierung bestätigte das Schweizer Unternehmen 1960 brieflich, bei entsprechenden Bedingungen an einer Ansiedlung in Island interessiert zu sein. Die weiteren Verhandlungen, in der Öffentlichkeit heftig umstritten, wurden vor den isländischen Wahlen unterbrochen, anschließend - nach der Fortführung der Koalition aus Konservativen und Sozialdemokraten - aber fortgeführt und 1966 mit mehreren Verträgen abgeschlossen (zu den ökonomischen Grundlagen und anderen Aspekten des Projektes, siehe auch SEDLACEK 1981). Nach einer zweijährigen Bauzeit konnte schon 1969 die Produktion teilweise aufgenommen werden. 1972 wurde die geplante Kapazität von 72 000 t Jato erreicht.

Bereits hinsichtlich der Standortwahl konnte sich die isländische Regierung in diesem Fall nicht durchsetzen. Sie hatte einen Standort im Norden des Landes in der Nähe von Akureyri vorgeschlagen, um die Agglomeration um Reykjavik und auf Reykjanes zu stoppen. Die durch diese Agglomeration gegebenen Vorteile dagegen wollte die ISAL eben für sich nut-

zen, Außerdem bestanden auf Seiten des Unternehmens Bedenken wegen möglicher winterlicher Vereisungen an der Nordküste.

In den angesprochenen, im Jahre 1966 auf zunächst 25 Jahre abgeschlossenen Verträgen (die zweimal um jeweils zehn Jahre verlängert werden können), wird in dem ersten, dem sog. Master Agreement zwischen der Alusuisse und der isländischen Regierung dem Unternehmen bzw. der isländischen Tochterunternehmen Islandic Aluminium Co. Ltd. (ISAL) eine Sonderstellung bezüglich von Importzöllen auf Ausrüstungsgegenstände, Umsatzsteuer und Geschäftsbesteuerung eingeräumt. So werden etwa Importzölle auf Waren, die zum Bau und Betrieb der Aluminiumhütte benötigt werden, "praktisch erlassen. ISAL ist, abgesehen von einigen Sonderregelungen und von Käufen und Verkäufen auf dem isländischen Markt auch von der Umsatzsteuer befreit" (MÖLLER u.a. 1970). Stättdessen hat die ISAL für jede verschifftete Tonne Rohaluminium einen festen Betrag, die sog. Produktionsabgabe (20 US \$), und einen Zusatzbetrag, der sich nach dem Weltmarktpreis für Aluminium bestimmt, zu zahlen.

Weitere Verträge regeln die Stromlieferungen durch die Landsvirkjun (National Power Company), die ein Kraftwerk an der Thjorsa bauen und betreiben muß. Für den Kraftwerksbau stellte die Weltbank einen Kredit zur Verfügung, mit der Auflage, daß ein kWh mindestens 2,5 Mio. (= den zweieinhalbtausendstel Teil eines US-Dollars) zu betragen habe. Die Verhandlungen ließen die betroffenen Parteien bei drei Mio übereinkommen, doch wurde dieser Betrag zwischenzeitlich dem Verfall des US-Dollars und der isländischen Kronar laufend angepaßt. Bis zum 31.12. 1975 galten 3,0 Mio, dann vom 1.1.1976 bis zum 30.6.1976 3,5 Mio. Anschließend wurde der Preis bis zum 30.6.1977 auf 4 Mio erhöht, im zweiten Halbjahr 1977 auf 4,5 Mio. Seit dem 1.1.1978 orientiert sich der Strompreis am Weltmarktpreis für Aluminium und betrug im August 1979 5,4 Mio (IBSEN 1979).

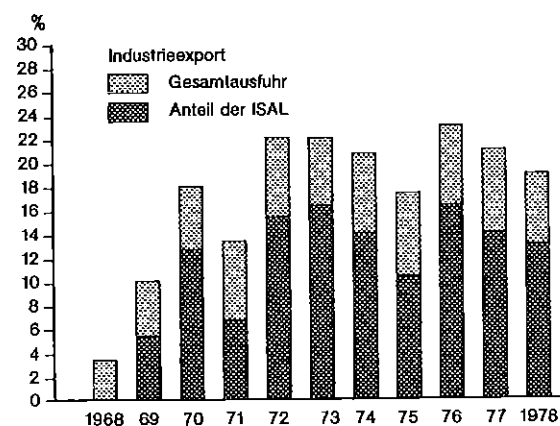
In einem anderen Vertrag verpflichtet sich die Gemeinde Hafnarfjörður, einen Hochseehafen zu bauen und zu betreiben, bei dessen Nutzung der ISAL eine Priorität eingeräumt wird. Das Werksgelände wurde der ISAL ebenfalls von der Gemeinde Hafnarfjörður zur Verfügung gestellt. Andere Abmachungen betreffen Bauvorschriften, Wasserversorgung oder Straßenanschlüsse.

Als Gegenleistung verpflichtete sich die Alusuisse, die ISAL zum Bau, zur Ausrüstung und zum Betrieb einer Elektrolyseanlage zu veranlassen, der Lands-

virkjun eine Mindestmenge Strom abzunehmen und während der Vertragszeit eine Mindestmenge Aluminium zu erzeugen. Ferner hat die Alusuisse der ISAL das notwendige know how sowie Unterstützung in den Bereichen Engineering, technischen und administrative Betriebsführung sowie Vertrieb zu gewähren. Vertraglich abgesichert ist ebenfalls, daß die Alusuisse ohne Genehmigung der isländischen Regierung keine Anteile an der ISAL an Dritte veräußern kann.

Die Wirkungen der ISAL-Ansiedlung zeigen sich vor allem in der Exportstruktur des Landes, wie Abbildung 5 verdeutlicht. Die dargestellten starken Schwankungen des Gesamtanteils der Industrieproduktion (ohne Fischverarbeitung) sind Ergebnis der jährlichen Schwankungen im Fischsektor. Immerhin beträgt der Anteil von Aluminium um 13 % am gesamten Exportwert des Landes im langjährigen Mittel. Nach Fisch und Fischprodukten, die traditionell über den größten Anteil an den Exporten verfügen, nimmt damit Aluminium den zweiten Rang auf der Exportwertskala ein. Neben dem erheblichen Einfluß, der damit einem einzigen Unternehmen zufällt, bedeutet dieses auch nur eine äußerst begrenzte Diversifizierung für die Exportstruktur, doch ist eine stabilisierende Wirkung auf die Handels- und Zahlungsbilanz durchaus spürbar, zumal mit der ISAL eine jährliche Mindestproduktion vertraglich vereinbart ist. Die positiven terms of trade während des letzten Jahrzehnts sind auch als ein Resultat der ISAL-Ansiedlung zu werten.

Abb. 5: Exportanteil der Industrieproduktion (ohne Fischverarbeitung) und des Aluminiums von 1968 - 1978 in Prozent



Quelle: ISAL 1979

Auch für die Einnahmen der öffentlichen Hand hat sich die Ansiedlung positiv ausgewirkt. ISAL war bereits unmittelbar nach Inbetriebnahme des Werkes der größte Steuerzahler der Insel. In Relation zum Umsatz, verglichen mit anderen Unternehmen, zahlt die ISAL sogar überproportional hohe Abgaben (IBSEN 1979, S. 9). Neben dem isländischen Staat kann sich vor allem die Gemeinde Hafnarfjörður an dem Steuerzahler erfreuen. Erst 1978 schafften es 330 andere Unternehmen in der Gemeinde zusammen, die ISAL als Steuerzahler zu übertreffen.

Aber auch bei den Einkommen der Beschäftigten sind positive Effekte festzustellen. So sind etwa die Spareinlagen bei der Sparkasse in Hafnarfjörður im vergangenen Jahrzehnt wesentlich stärker angestiegen als in anderen Gemeinden.

Die Beschäftigungseffekte der ISAL sind allerdings nur mäßig. Mit 706 Beschäftigten (für 1977 nach IBSEN 1979) - das entspricht etwa 6 % der Einwohner der Standortgemeinde - sind durch dieses Großprojekt nicht einmal die Hälfte der Industriebeschäftigten der Gemeinde erfaßt. Selbst wenn man berücksichtigt, daß es sich um für diese Region wichtige ganzjährige Arbeitsplätze handelt (die Fischerei im Süden unterliegt noch immer jahreszeitlichen Schwankungen), kann von einer bedeutenden Wirkung nicht die Rede sein. Auch die erhofften Effekte auf die Entstehung und Entwicklung einer Leichtmetallindustrie im Lande sind - wie HAMAR (1979) feststellt - nicht eingetroffen, wofür einerseits wiederum der fehlende Binnenmarkt und andererseits die große Entfernung zu den Märkten der Industrienationen maßgeblich sind.

Als "motorischer Bereich" für einen sich selbsttragenden Industrialisierungsprozeß im Sinne der Polarisierungstheorie (PERROUX 1964) scheint die Aluminiumindustrie ohnehin nur begrenzt verwendungsfähig.

Die Hoffnung, nach der ISAL-Ansiedlung leichter als zuvor weitere Fremdinvestitionen nach Island zu holen, erfüllte sich nur in bescheidenem Umfang. Erst 1976 konnte mit einem norwegischen Unternehmen ein weiterer Vertrag über die Ansiedlung eines Ferro-Silikon-Werkes bei Hvalfjörður unterzeichnet werden. Am 20. Juni 1979 ging die erste Ladung über 805 t Kieseisen in den Export. Pro Monat ist eine Produktion von 800-1000 t vorgesehen (schriftliche Mitteilung von PREUSSER, H. (1980)).

Seit dem Ende der sechziger Jahre fördert und unterstützt die isländische Regierung darüber hinaus auch inländische Ansätze zu einer exportorientierten In-

dustrialisierung. Dieses gilt einerseits für den Schiffbau, dem Kredite für die Umstellung und Entwicklung spezieller Schiffstypen gewährt wurden. 1969 hob die Regierung auch das Verbot von Nerzfarmen auf, um eine exportorientierte Pelzindustrie zu ermöglichen. Beachtenswert sind ferner die Exportzuwächse der wollverarbeitenden Industrie, die damit die Verarbeitung der Schafswolle (in Island gab es 1977 896 000 Schafe nach Yearbook of Nordic Statistics 1978, S. 82) im Lande ausgebaut hat. Tabelle 5 verdeutlicht die gestiegene Bedeutung dieses "wachsenden Exportzweiges" seit 1970.

Um die Zuwächse für den Exportwert bei Häuten, Pelzwaren und Strickbekleidung wegen der hohen Inflationsraten deutlicher werden zu lassen, ist jeweils die Relation zum jährlichen Aluminiumexportwert angegeben. Dabei zeigt sich immerhin eine Steigerung um etwa 10 %.

Den wesentlichen Faktor für die Integration Islands durch eine exportorientierte Industrialisierung stellt die Energieversorgung, vor allem durch den Ausbau der Wasserkraftwerke dar, die mit internationalen Krediten erheblich ausgebaut wurden. Dennoch besteht bis in die Gegenwart ein weit größeres Potential als genutzt wird. "The total potential energy of the water resources is estimated at 35.000 GWh per annum - a power equivalent to 4 million KW - of which some 80 per cent is economically harnessable for low cost electricity. However, due to ecological and environmental considerations this figure may be down to 60 per cent. While fishing has been the mainstay of economic development in Iceland, the abundant hydro- and geothermal power resources still remain untapped. As yet less than 10 per cent of the hydro-energy potential has been utilized, half of which is sufficient for the electrification of almost the whole country, while the other half is utilized by energy-intensive industry, in particular for the production of aluminium. The geothermal sources have at present only to a minor degree been utilized, mainly for domestic heating and green house farming" (SIGURDSSON 1977, S. 2 f.). Gerade die beiden letztgenannten Maßnahmen, die Bemühungen aus den dreißiger Jahren fortzuführen, haben zu einer größeren Unabhängigkeit in der Energieversorgung beigetragen.

"Heating with natural hot water is 90 % cheaper than with fuel oil and 65 % cheaper than electricity. In 1966, the use of natural hot water in Iceland (15,7 mill m³) corresponded to 65 000 metric tons

of fuel oil. About 55 000 persons lived in houses which were heated from hot springs (6 240 houses with a total volume of 7 200 000 m³)" (KAMPP 1968, S. 76). Nach Angaben von SIGURDSSON (1977, S. 3) sind die kommunalen Heizsysteme während der letzten Jahre, ausgelöst durch den Ölpreisschock von 1973 nochmals erheblich ausgeweitet worden. "At present some 58 per cent of the population benefit from geothermal heating as compared with 45 per cent in 1972 and in the most next few years this share is expected to rise to about 80 per cent". Immerhin nahm Fernwärme in der gesamten Energiebilanz Islands im Jahre 1977 bereits 21 % des Gesamtverbrauchs in Anspruch, 22 % werden durch Strom gedeckt und weitere 57 % durch Öl (Yearbook of Nordic Statistics 1978), daß vor allem aus der Sowjetunion geliefert wird.

Auch der Ausbau von Gewächshäusern hat mit zur Selbstversorgung der Inselbevölkerung bei verschiedenen Gemüsesorten und Blumen beigetragen. Ein Drittel der Glashaufflächen befinden sich in Hvíraagerdi, deren Bevölkerung nahezu ausschließlich vom Gartenbau lebt.

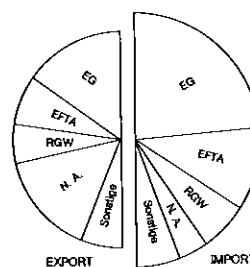
Während die Möglichkeit, Devisen durch Fremdenverkehr ins Land zu holen, trotz gewisser Steigerungen in den letzten Jahren insgesamt begrenzt bleibt, da für einen umfassenderen Fremdenverkehr nicht ausreichend Bettenkapazitäten vorhanden sind, deren Vergrößerung aber angesichts einer nur zwei- bis dreimonatigen Saison unrentabel wäre, hat der Dienstleistungsexport vor allem der beiden zusammengeschlossenen isländischen Luftfahrtgesellschaften Loftleidir und Icelandair sowie der ihnen gehören Bahama Airlines ein wenig zur Verbesserung der Zahlungsbilanz beigetragen. Nach einem erfolgversprechenden Aufschwung zu Beginn der siebziger Jahre kam allerdings 1974 und 1975 ein herber Rückschlag. Die gesamte Dienstleistungsbilanz des Landes wies nach 5,9 Mill. \$ Überschuß im Jahre 1973 im folgenden Jahr ein Defizit von 8,3 Mill. \$ auf, ist seit 1976 aber wieder positiv.

Die mit der exportorientierten Industrialisierung schon bezeichnete Entwicklungsstrategie wurde politisch unterstützt durch den Beitritt zur EFTA im Jahre 1970. Island hat mit dem Anschluß an eine der westeuropäischen Wirtschafts- und Handelsgemeinschaften lange gezögert, da es darin eine Gefährdung der eigenen Selbstbestimmung sah, zumal aufgrund der geringen Bevölkerungszahl sein politischer Einfluß nur gering einzuschätzen ist. Erst als Großbritannien in Verhandlungen über einen Beitritt zur EWG eintrat,

schloß sich Island der EFTA an, weil dieses einerseits der offenere Zusammenschluß von Staaten war, andererseits aber durch Assoziationsverträge der EFTA-Reststaaten nach dem Beitritt Großbritanniens zur EG der Zugang zu den europäischen Märkten gesichert blieb. Ohne den Eintritt in die EFTA wäre Island sicher Gefahr gelaufen, durch die EG-Handelsschranken den europäischen Markt zu verlieren. Das Assoziationsabkommen Islands mit der EG wurde 1972 geschlossen.

Wie Abbildung 6 für das Jahr 1977 verdeutlicht, nehmen die EG-Staaten 30,03 % der isländischen Exporte auf und weitere 14,62 % gehen in die EFTA-Länder. Der wichtigste Markt für isländische Erzeugnisse, insbesondere für Fisch und Fischprodukte ist allerdings die USA, die nahezu den gesamten Export nach Nordamerika aufnimmt. In die osteuropäischen Staaten gehen dagegen nur 12,14 % der isländischen Exporte. Bei den Importen dominieren die EG-Staaten und die EFTA-Länder, während die USA hier nur einen recht bescheidenen Anteil besitzt. Unter den 12,29 % der Einfuhr aus den osteuropäischen Ländern sind die Ölimporte aus der Sowjetunion am wichtigsten.

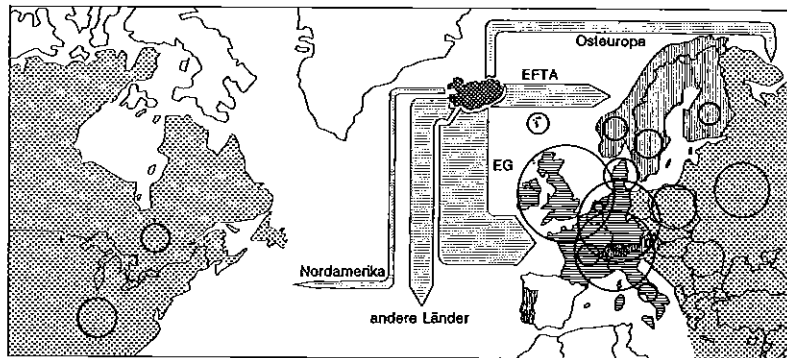
Abb. 6: Export und Import 1977



Quelle: eigene Berechnungen nach Yearbook of Nordic Statistics 1978, S. 164 ff)

Beobachtet man die regionale Exportstruktur Islands nur für die Industrie (ohne Fischverarbeitung), so ergibt sich - wie Abbildung 7 zeigt - eine engere Orientierung auf Westeuropa. Allein die EG-Staaten nehmen 43,45% der industriellen Exporte Islands auf. Weitere 20,14% der Ausfuhren fließen in die EFTA-Länder. Die Bedeutung der nordamerikanischen Märkte für industrielle Exportgüter aus Island dagegen ist stark verringert. Nach Nordamerika gehen in diesem

Abb. 7: Regionale Exportstruktur für industrielle Güter 1978



Quelle: Sedlabank Íslands/Félag Íslenskra Idnrekenda 1979

Sektor nur noch 5,24% der isländischen Industrieexporte. 10,90% fließen nach Osteuropa, die restlichen 20,08% verteilen sich auf sonstige Staaten.

Bei dem Beitritt zur EFTA wurde, wie bereits einleitend angesprochen, den Isländern für eine Übergangszeit von zehn Jahren die Beibehaltung von Schutzzöllen für die eigene Industrie zugestanden, die aber während dieser Zeit bereits schrittweise abgebaut werden mußten und seit 1980 ganz entfallen. Eine vergleichbare Regelung enthält auch das Assoziationsabkommen mit der EG. Nach Ablauf dieser Übergangsfrist ist damit auch zollpolitisch die Integration vollzogen.

Zusammenfassend läßt sich für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg eine verstärkte Integration Islands in den Weltmarkt feststellen. Dabei ist das Land aber stets darauf bedacht gewesen,

1. wenn möglich, die außenwirtschaftliche Abhängigkeit durch die Nutzung eigener Ressourcen zu vermindern, wie die Importsubstitutionsmaßnahmen bei der Industrie, Energiewirtschaft und im Gartenbau zeigen, sowie
2. möglichst weitere Produktionsstufen im eigenen Lande aufzubauen und
3. eine möglichst weitreichende Kontrolle über Ressourcen und Fremdinvestitionen zu erhalten.

Seit den sechziger Jahren werden aber angesichts der wirtschaftlichen Situation, die nicht zuletzt durch

die Integration hervorgerufen war, exportorientierte Entwicklungsmaßnahmen vor allem zur Ausnutzung von Energiequellen vorangetrieben, sei es durch Förderung heimischer Exportindustrien oder - angesichts fehlenden Kapitals - durch Fremdinvestitionen, wobei man sich jedoch stets vertraglich einen entsprechenden Einfluß zu sichern sucht. Doch allein die Einseitigkeit und das für den heimischen Markt zu große Volumen der Fischereiwirtschaft, die andererseits zur Devisenbeschaffung dringend benötigt wird, da Island sowohl aufgrund seiner natürlichen Bedingungen auf die Einfuhr von Grundversorgungsgütern als auch aus Gründen der economies of scale auf Importe von Ausrüstungsgütern angewiesen ist, zwangen das Land zur Integration in den Weltmarkt, wenn man einen den europäischen Verhältnissen entsprechenden Lebensstandard halten wollte.

4. Der isländische Entwicklungsweg:
Selbstbestimmte Integration ohne Unterentwicklung

Der isländische Entwicklungsweg, der zu einem anderen Industrieländern vergleichbaren, wenngleich nicht unanfälligen und ungefährdeten Wohlstand der Bevölkerung geführt hat (vgl. dazu Tabelle 6), ist deutlich geprägt durch eine Integration der Wirtschaft des Landes in die Weltwirtschaft, ohne daß dieses zu einer Unterentwicklung geführt hätte. Dabei kann im Rückblick auf die Entwicklung und die Entwicklungsmöglichkeiten festgestellt werden, daß diesem Lande ein dissoziativer Entwicklungsweg nicht möglich gewesen wäre, weil

1. eine Selbstversorgung mit allen notwendigen Le-

bensmitteln aufgrund der Verhältnisse an der Polargrenze nicht möglich scheint,

2. die notwendigen Rohstoffe für eine gewerblich-industrielle Entwicklung nicht vorhanden sind,
3. das notwendige Bevölkerungspotential für den Aufbau einer diversifizierten Industrie nicht gegeben war und ist, um im Vergleich zu Weltmarktpreisen angemessene economies of scale erreichen zu können,
4. auch die Möglichkeit einer kollektiven Self-Reliance ausgeschlossen scheint, denn die Entfernung zum nächsten Nachbarn Grönland beträgt immerhin 800 km und der Aufbau eines regionalen Wirtschaftssystems bietet sich aus strukturellen Gründen kaum an (zum Problem einer selbstbestimmten Entwicklung in Grönland siehe im übrigen BUTZIN 1980).

Einige dieser Punkte haben sicherlich auch dazu geführt, daß während und nach der Kolonialzeit in Island keine wesentliche Penetration von Wirtschaft und Gesellschaft erfolgte, wie dieses heute für große Teile der Länder der Dritten Welt festgestellt werden kann. Fehlende Rohstoffe (abgesehen von denen in den Schelfgebieten, die aber durch die Fischerei fremder Länder ohne isländische Stützpunkte genutzt werden) und das unbedeutende Marktpotential Islands ließen in den europäischen Industrienationen kein tiefergehendes Interesse an Island entstehen (letzteres, weil die meisten Auslandsinvestitionen absatzorientiert sind; vgl. SEDLACEK 1980).

Auch innerhalb des Landes waren die Ausgangsbedingungen anders als in vielen jüngeren Entwicklungsländern:

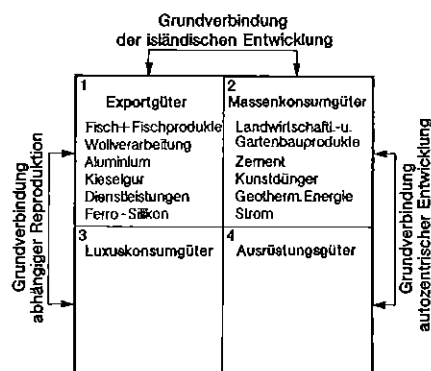
- Island ist ein Land mit langer kultureller Tradition, die erhalten blieb, und das Bildungsniveau und der Alphabetisierungsgrad waren zu Beginn der jüngeren Entwicklung bereits recht hoch.
- Die Kolonialphase hinterließ eine relativ homogene Agrargesellschaft. Großgrundbesitzer waren im wesentlichen Staat und Kirche (vgl. auch TAUBMANN 1969).
- Island besitzt eine lange demokratische Tradition, und die Gewerkschaftsbewegung gewann schon in einer frühen Entwicklungsphase entscheidende Bedeutung.

Dieses trug dazu bei, in allen Integrationsbestrebungen "isländische Interessen" als die der breiten Bevölkerung und nicht die einer kleinen Elite zum Maßstab zu machen. Das gilt sowohl für die Verteidigung der marinen Ressourcen, als auch für die Versuche, ausländische Investoren unter Kontrolle zu halten. Zudem wurde im Laufe der Jahre verstärkt und relativ erfolgreich versucht, höhere Produktionsstufen im Lande aufzubauen. Dieses wird nicht nur in der Fischverarbeitung, sondern auch in der Wollverarbeitung u.a. deutlich, und ist ein Zeichen für die Selbstbestimmung und die Verringerung der Abhängigkeit auf ihrem integrativen Entwicklungsweg.

Ein entscheidendes Merkmal dieses Entwicklungsweges läßt sich zeigen, wenn wir das von AMIN (1974) vorgestellte Schema von Ökonomien zugrundelegen. AMIN teilt die Wirtschaft eines Landes in die folgenden Sektoren auf (siehe Abbildung 8).

1. Exportgüter
2. Güter für den Massenkonsum
3. Güter für den Luxuskonsum
4. Ausrüstungsgüter.

Abb. 8: Grundverbindungen ökonomischer Sektoren in der isländischen Entwicklung in Anlehnung an AMIN (1974)



Als entscheidend für eine autozentrierte Entwicklung, wie sie die Industrieländer genommen haben, sieht er dabei die Verbindung des 2. und des 4. Sektors an. Die unterentwickelten Peripherökonomien der Dritten Welt dagegen sieht er gekennzeichnet durch die Verbindungen

dung von 1. und 3. Sektor (sog. Grundverbindung abhängiger Reproduktion).

Unsere Untersuchung des isländischen Entwicklungsweges hat ergeben, daß aufgrund der spezifischen Bedingungen eine Grundverbindung autozentrierter Entwicklung kaum möglich war und ist, daß aber eine Grundverbindung abhängiger Reproduktion für Island ebenfalls nicht zutrifft.

Die spezifische Grundverbindung der isländischen Entwicklung ist vielmehr die des 1. und des 2. Sektors, Exportgüter und Güter für den Massenkonsum unter Ausnutzung heimischer Energieressourcen bestimmen die isländische Ökonomie, die damit integrativ, aber selbstbestimmt und an den Interessen der eigenen Bevölkerung ihre Entwicklung vorangetrieben hat.

In dieser Grundverbindung könnten die Erfahrungen Islands als Beispiel nicht nur dazu beitragen, über falsch zugespitzte entwicklungspolitische Alternativen nicht länger zu streiten, zumal insbesondere kleinen Staaten auf der Erde diese kontrovers diskutierte Strategiealternative faktisch nicht zur Verfügung steht, sondern auch Entwicklungsmöglichkeiten für solche kleinen Staaten, die bislang in der Diskussion und sozialwissenschaftlichen Forschung weitgehend übersehen wurden, oder denen einfachheitshalber das Besetzen von Restnischen empfohlen wird, aufzuzeigen.

Literatur

- ADDICKS, G., H.-H. BONNING, 1979:
Strategien der Entwicklungspolitik. Stuttgart/
Berlin/Köln/Mainz = Urban Tb. 523
- AMIN, S., 1974:
Zur Theorie von Akkumulation und Entwicklung
in der gegenwärtigen Weltgesellschaft. In: SENG-
HAAS, D. (Hrsg.), 1974, S. 71-97
- AMIN, S., 1975:
Die ungleiche Entwicklung. Essay über die Ge-
sellschaftsformation des peripheren Kapitalis-
mus. Hamburg
- ARMSTRONG, T., G. ROGERS, G. ROWLEY, 1978:
The circumpolar north. A political and economic
geography of the arctic and sub-arctic. London
- ARNORSSON, S., J. JONSSON, J. TOMASSON, 1969:
General aspects of thermal activity in Iceland.
XXIII. International Geological Congress 1B,
S. 77-86
- BACHMANN, F., 1956:
Heiße Quellen als Gestaltungsfaktor der islän-
dischen Kulturlandschaft. Geogr. Helvetica 11
(1), S. 59-68
- BJÖRNSSON, B.L., 1936:
Der Strukturwandel der isländischen Volkswirt-
schaft. Island 21 /4), S. 107-115
- BJÖRNSSON, B., 1951:
Iceland. An economic survey. Reykjavik
- BJÖRNSSON, B., 1964:
Iceland, a geographical, political, and economic
survey. (Reprinted from Vidskiptaskráin 1964,
S. 677-692). Reykjavik
- BJÖRNSSON, O., ²1964:
Thjodarbúskapur Íslendinga. Reykjavik.
- BJÖRNSSON, S., 1967:
Manufacturing industry. In: NORDAL, J., V. KRI-
STINSSON (eds.), 1967, S. 183-189
- BLOM, G.A. (Hrsg.), 1977:
Urbanisierungsprozessen i Norden, 3: Industrial-
seringens første fase. Oslo/Bergen/Tromsø
- BÜVENTER, E. von, 1978:
Konkurrenz zwischen kleinen Regionen: Theoreti-
sche Probleme und empirische Anwendungen auf
Island. In: BUHR, W., P. DIEORICH (Hrsg.),
1978, S. 71-103
- BOHNET, M. (Hrsg.), ²1971:
Das Nord-Süd-Problem. Konflikte zwischen Indu-
strie- und Entwicklungsländern. München = PSW 8
- BOHNET, M., 1971:
Die Entwicklungstheorien - ein Überblick.
In: BOHNET, M. (Hrsg.), 1971, S. 49-64
- BRATZEL, P., 1976:
Theorien der Unterentwicklung. Eine Zusammenfas-
sung verschiedener Ansätze zur Erklärung des ge-
genwärtigen Entwicklungsstandes unterentwickel-
ter Regionen mit einer ausführlichen Literatur-
liste. Karlsruhe = Karlsruher Manuskripte zur
Mathem. u. theoretischen Wirtschafts- u. Sozial-
geographie 17
- BUCHER, D., 1976:
Binnenmarkt und Außenwirtschaftsorientierung im
Entwicklungsprozeß. Grundlagen einer zukünftigen
Entwicklungsstrategie Indonesiens. Tübingen
= Bochumer Materialien zur Entwicklungsforschung
und Entwicklungspolitik 4
- BUCHMANN, E., 1974:
Die Fischereiwirtschaft Islands unter besonderer
Berücksichtigung ihrer Entwicklung seit dem Ende
des II. Weltkrieges. Diss. Mainz
- BUHR, W., P. DIEORICH (Hrsg.), 1978:
Konkurrenz zwischen kleinen Regionen. Baden-Baden
= Schriften zur öffentlichen Verwaltung und öf-
fentlichen Wirtschaft 23
- BUTZIN, B., 1980:
Selbstverwaltung in Grönland. Zwischen Moderni-
sierungszwang und Wohlstandsdictatur. GR 32 (3),
S. 92-98
- CENTRAL BANK OF ICELAND, 1977:
The economy of Iceland. o.O. (Reykjavik)
- DIERCKE WELTSTATISTIK 80/81, 1980:
Diercke Weltstatistik 80/81. Staaten, Wirtschaft,
Bevölkerung, Politik. München/Braunschweig =
dtv 3401

- EFTA, 1976:
EFTA. Tatsachen und Zahlen. Genf
- ELISSON, M., 1961:
Die isländische Wirtschaftsreform 1960. Island-Jahrbuch 1960/61, S. 49-54
- FRITZSCHE, K., 1981:
Geothermische Energie - weltweite Verwendung. Ztschr. f. Wirtschaftsgeographie 25 (2), S. 43-47
- GLASSER, E., 1978:
Nordeuropa. In: SPERLING, W./A. KARGER (Hrsg.), 1978, S. 159-200
- GLISMANN, H.H. u.a., 1980:
Weltwirtschaftslehre. Eine problemorientierte Einführung. München = dtv 4331
- GRIMM, K., 1979:
Theorien der Unterentwicklung und Entwicklungsstrategien. Eine Einführung. Opladen = Studienbücher zur Sozialwissenschaft 38
- HAGVANGUR, H.F., 1974:
Opinberar Adgerdir og atvinnulid 1950-1970. Reykjavik
- HAMAR, H.J.H., 1978:
Die isländische Industrie wird vielseitiger. EFTA Bulletin 19 (2), S. 7-9
- HANDEL ISLANDS, 1914:
Der Handel Islands. GZ 20, 168
- HARBORTH, H.-J., 1977:
Dissoziation - mit welchem Ziel? E+Z 1977 (7/8), S. 17-18
- HESMER, H., 1970:
Waldvernichtung und Walschaffung auf Island. Island-Jb. 6, S. 7-34
- HOTTES, K. (Hrsg.), 1979:
Geographische Beiträge zur Entwicklungsländerforschung. Bonn = OGFK-Hefte 12
- ICELANDIC ALUMINIUM CO. LTD., 1970:
Die Icelandic Aluminium Co. Ltd. (ISAL) in Straumsvik. Island-Jb. 6, S. 35-40
- IMHOF, A.E., 1970:
Grundzüge der nordischen Geschichte. Darmstadt = Grundzüge 19
- IBSEN, Th., 1979:
Islenzka Alfelagid h.f. og Hafnarfjörður. In: ISAL 1979, Straumsvik
- ISAL, 1979:
Islenzka Alvinnsla 10 ára. 1969-1979. Straumsvik
- IWAN, W., 1935:
Island. Studien zu einer Landeskunde. Stuttgart = Berliner Geogr. Arbeiten 7
- JUNNE, G., S. NOUR, 1974:
Internationale Abhängigkeiten. Fremdbestimmung und Ausbeutung als Regelfall internationaler Beziehungen. Frankfurt = FAT 4039
- KALUS, P., 1953:
Island, Struktur und Probleme einer aufstrebenden Volkswirtschaft. Frankfurt/M.
- KAMPP, Aa., 1972:
The fishing industry of Iceland. Inter Nord (12), 1972, S. 35-38
- KAMPP, Aa., 1974:
Iceland and the Faroes, a comparative demographic study covering the period 1900 - 1970. Internord, S. 13-14 u. 285-302
- KJARTANSSON, H.S., 1977:
Urbanisierungen på Island ca. 1865 - 1915. In: BLOM, G.A. (Hrsg.), 1977
- KNEBEL, W. von, 1912:
Island. Eine naturwissenschaftliche Studie. Stuttgart
- KUHN, H., 1971:
Das alte Island. Düsseldorf/Köln
- LEGGEWIE, C., 1975:
Theoretische und empirische Aspekte des Abhängigkeitsverhältnisses der mediterranen Peripherie vom westeuropäischen Zentrum. Ein Überblick. In: LEGGEWIE, C.M., M. NIKOLINAKOS (Hrsg.), 1975, S. 13-94
- LEGGEWIE, C., M. NIKOLINAKOS (Hrsg.), 1975:
Europäische Peripherie. Zur Frage der Abhängigkeit des Mittelmeerraumes von Westeuropa. Tendenzen und Entwicklungsperspektiven. Meisenheim = Dritte Welt. Sonderheft 1975
- MAGNUSSON, G., 1979:
Die isländische Industrie am Scheideweg. EFTA-Bulletin 20 (4), S. 6-9
- MAGNÚSSON, M., 1980:
Günstigere Zukunftsaussichten durch Anreize für Islands Industrie. EFTA-Bulletin 21 (2), S. 4-5
- MALMSTRÖM, V.H., 1965:
Norden: crossroads of destiny and progress. Princeton/Toronto/New York/London
- MATTHIES, V., 1978:
Integration in den Weltmarkt oder Dissoziation? Wege der Entwicklungsländer. Gegenwartskunde 27 (3), S. 275-286
- MOGH, E., 1905:
Island und seine Bewohner. GZ 11, S. 629-637
- MOLLER, Ph., A. STREICHENBERG, P. REINERT u. K. FORRER, 1970:
Die Aluminiumhütte der Icelandic Aluminium Co. Ltd. in Straumsvik (Island), Schweizerische Bauzeitung 88, S. 1-23
- NATIONAL ECONOMIC INSTITUTE OF ICELAND, 1979:
The Icelandic economy. Developments 1978-1979. Reykjavik
- NIZARD, J., 1968:
Iceland: The main factors which have contributed to population increase since 1860. Inter Nord 10, S. 84-104
- NOHLEN, D., F. NUSCHELER (Hrsg.), 1974-1978:
Handbuch der Dritten Welt (4 Bde.). Hamburg
- N.N., 1970:
Die Icelandic Aluminium Co. Ltd. (ISAL) in Straumsvik. Island-Jb. 6, S. 35-40
- NORDAL, J., V. KRISTINSSON (eds.), 1967:
Iceland 1966. Handbook. Reykjavik
- NORDAL, J., V. KRISTINSSON (eds.), 1975:
Iceland 1874-1974. Reykjavik

- NORDIC COUNCIL OF MINISTERS, 1978a:
The Nordic Council of Minister's Programm.
People and Resources in the Nordic Countries.
Signed on May 30th, 1978, o.O.
- NORDIC COUNCIL OF MINISTERS, 1978b:
Governmental cooperation activities. o.O.
- NORDIC STATISTICAL SECRETARIAT (ed.):
Yearbook of Nordic Statistics. Stockholm
(verschiedene Jg.)
- OECD, 1975:
Iceland (November 1975). Paris = Economic
Surveys
- OECD, 1978:
Iceland (Dezember 1977). Paris = Economic
Surveys
- OLAFSSON, D., 1962/63:
Die isländische Fischerei und ihre Bedeutung
für die isländische Volkswirtschaft. Island-
Jahrbuch 1962/63, S. 86-89
- PERROUX, F., ²1964:
L'économie du XXème siècle. Paris
- PHILLIPPSON, A., ²1906:
Europa. Leipzig/Wien
- PREUSSER, H., 1976a:
The landscapes of Iceland: types and regions.
The Hague
- PREUSSER, H., 1976b:
Entwicklung und räumliche Differenzierung der
Bevölkerung Islands. Geografiska Annaler 58
(2), B, S. 116-144
- RECK, H., 1926:
Island und die Färöer. Leipzig/Wien = Enzyklo-
pädie der Erdkunde
- ROSTOW, W.W., 1960:
Stadien wirtschaftlichen Wachstums. Eine Altern-
ative zur marxistischen Wirtschaft. Göttingen
- SAPPER, K., 1907:
Island. GZ 13, S. 225-243 u. 316-329
- SCHAMP, E.W., 1979:
Die modernisierungs- und dependenztheoretische
Bedeutung von Abhängigkeiten im Industrialisie-
rungsprozeß Schwarzafrikas am Beispiel franko-
phoner Staaten. In: HOTTES, K. (Hrsg.), 1979,
S. 109-121
- SCHEU, E. u.a., 1938:
West- und Nordeuropa in Natur, Kultur und
Wirtschaft. Potsdam
- SCHMIOT, A. (Hrsg.), 1976:
Strategien gegen Unterentwicklung. Zwischen
Weltmarkt und Eigenständigkeit. Frankfurt/
New York
- SCHUTZBACH, W., ²1976:
Island. Feuerinsel am Polarkreis. Bonn
- SEDLABANKI ISLANDS, FELAG ISLENSKRA IDNREKENDA,
1979:
Myndrit um idnad. o.O., Reykjavik
- SEDLACEK, P., 1980:
Deutsche Auslandsinvestitionen. Die Entwick-
lung und ihre Wirkung auf die inländische Be-
schäftigungslage. Gegenwartskunde 29 (3),
S. 321-331
- SEDLACEK, P., 1981:
Ökonomische Grundlagen und Wirkungen der Alu-
miniumverhüttung auf Island. Zeitschr. f.
Wirtschaftsgeographie 25 (2), S. 60-63
- SEEBASS, F., 1938:
Island. In: SCHEU, E. u.a., 1938, S. 446-464
- SENGHAAS, D. (Hrsg.), 1974a:
Peripherer Kapitalismus. Analysen über Abhän-
gigkeit und Unterentwicklung. Frankfurt = edit-
tion Suhrkamp 652
- SENGHAAS, D., 1974b:
Elemente einer Theorie des peripheren Kapita-
lismus. In: SENGHAAS, D. (Hrsg.), 1974a,
S. 7-36
- SENGHAAS, O., 1977:
Weltwirtschaftsordnung und Entwicklungspolitik.
Plädoyer für Dissoziation. Frankfurt = edition
Suhrkamp 856
- SENGHAAS, D., 1978:
Gibt es eine entwicklungspolitische Alternati-
ve für die Dritte Welt? Aus: politik und zeit-
geschichte B 7/78, S. 3-18
- SENGHAAS, D. (Hrsg.), 1979a:
Kapitalistische Weltökonomie. Kontroversen
über ihren Ursprung und ihre Entwicklungsdyna-
mik. Frankfurt = edition Suhrkamp 980
- SENGHAAS, D., 1979b:
Dissoziation und autozentrierte Entwicklung.
Eine entwicklungspolitische Alternative für
die Dritte Welt. In: SENGHAAS, D. (Hrsg.),
1979, S. 376-412
- SIGURDSSON, J., 1977:
The Icelandic economy. Riches under ræisk.
Reykjavik
- SOMME, A. (Hrsg.), ²1974:
Die nordischen Länder. Dänemark Finnland Is-
land Norwegen Schweden. Braunschweig
- SPEHLING, W., A. KARGER (Hrsg.), 1978:
Europa. Frankfurt = Fischer Taschenbuch 6127
- STATISTICAL BUREAU OF ICELAND/CENTRAL BANK OF
ICELAND (eds.), 1979:
Statistical Bulletin (verschiedene Ausgaben)
- STATISTISCHES BUNDESAMT (Hrsg.), 1971:
Allgemeine Statistik des Auslands. Länderkurz-
berichte. Island. Stuttgart und Mainz
- STOCKS, Th., 1960:
Island. Geogr. Tb. 1960/61, S. 321-326
- SUOING, H., 1975:
Zur politisch-ökonomischen Situation Islands.
GR 27 (12), S. 514-517
- TAUBMANN, W., 1969:
Islands Landwirtschaft. Grundzüge und neuere
Wandlungen. Erdkunde 23, S. 30-47
- THORARINSSON, S., ²1974:
Island. In: SOMME, A. (Hrsg.), ²1974, S. 199-227
- TIBI, B., BRANDES, V. (Hrsg.), 1975:
Handbuch 2: Unterentwicklung. Frankfurt/Köln
- VERLEGER, H., 1937:
Island, die natürlichen Grundlagen und die
Probleme der Wirtschaft. GZ 43, S. 241-253

VESTDAL, J., 1961:
Die Grundlagen der Wirtschaft Islands. Ztschr.
f. Wirtschaftsgeographie V, S. 193-198

VESTDAL, J.E., 1961:
Grundlagen der Wirtschaft und die technische
Entwicklung in Island. Island-Jahrbuch 1960/61,
S. 30-48

WANDER, H., 1950:
Strukturwandlungen und Nachkriegsprobleme der
Wirtschaft Islands. Kiel = Kieler Studien 10

WILLE, V., 1980:
Die räumliche Planung in Island. RR 38 (5/6),
S. 233-240

Tab. 1: Anteil der Personen nach Wirtschaftsgruppen
1880 und 1920 (in %)

	1880	1920
Landwirtschaft	73,2	46,2
Fischerei	12,0	19,8
Industrie und Handwerk	2,1	11,8
Handel und Verkehr	3,6	13,2
sonstige	9,1	9,0

nach BJÖRNSSON 1936, ergänzt

Tab. 2: Die regionale Struktur des isländischen Außenhandels 1913 - 1979
(Haupthandelsländer und -ländergruppen)

EXPORT	1913	1920	1930	1938	1944	1949	1959	1969	1979
Dänemark	38,7	13,7	4,6	9,8	0,2	2,9	2,7	6,8	1,8
Norwegen	11,6	10,8	8,2	8,5	-	0,2	2,4	1,9	2,0
Schweden	3,2	6,0	6,2	9,7	0,1	1,8	7,9	6,2	2,6
Finnland	-	-	-	-	-	2,6	3,0	2,4	2,0
Großbritannien	17,3	18,7	15,5	20,5	89,5	36,0	8,5	13,9	19,2
Deutschland ¹⁾	1,3	0,5	8,2	16,1	-	22,8	5,1	8,6	8,4
Italien	9,8	11,3	12,6	8,2	-	5,4	1,9	3,3	3,6
Spanien	12,3	35,8	34,0	5,0	0,4	-	2,0	1,1	3,2
UdSSR	-	-	1,1	-	-	2,3	18,3	8,8	3,9
übriges Osteuropa ²⁾	-	0,1	1,1	1,1	-	7,5	15,3	11,3	8,1
U.S.A.	-	1,6	2,6	9,1	9,4	6,2	16,9	27,6	28,0
Kanada	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5
übrige	5,8	1,5	8,0	11,0	0,4	12,3	16,0	8,1	16,7
IMPORT									
Dänemark	38,0	31,9	28,1	14,9	0,0	10,4	7,9	9,6	8,8
Norwegen	6,1	2,7	10,8	8,7	-	2,1	3,4	6,4	8,4
Schweden	3,5	4,1	4,8	8,2	0,0	4,6	4,2	4,9	7,5
Finnland	-	0,1	0,0	0,2	-	4,4	3,8	2,7	2,4
Großbritannien	34,9	38,7	26,9	28,1	20,7	27,1	9,0	12,7	11,1
Deutschland ¹⁾	9,6	2,3	15,9	23,6	-	1,0	10,1	16,8	10,7
Italien	-	0,1	0,2	8,8	-	4,8	1,9	1,9	2,1
UdSSR	-	-	-	-	-	0,0	16,1	8,0	11,2
übriges Osteuropa ²⁾	-	-	1,8	1,8	-	8,5	14,7	12,3	12,6
U.S.A.	-	14,9	3,2	1,2	66,7	16,8	15,7	8,6	6,5
Kanada	-	-	0,2	0,2	11,1	2,3	0,2	0,2	0,6
Übrige	7,9	5,2	8,1	4,3	1,5	20,0	13,0	15,9	18,1

Quelle: Nizzard 1968, ergänzt nach Yearbook of Nordic Statistics 1970 und 1980

1) ab 1949 nur BR Deutschland

2) Albanien, Bulgarien, CSSR, DDR, Ungarn, Polen, Rumänien

Tab. 3: Entwicklung von Glashauskulturen 1929 - 1972
(Flächen in qm)

Jahr	1929	1939	1949	1955	1972
Flächen in qm	1.200	9.300	67.600	77.000	113.000

Quelle: NORDAL, J./V. KRISTINSSON (eds.), 1975, S. 187

Tab. 4: Stromverbrauch großer Einzelverbraucher, 1978

Unternehmen	1978	
	Million kWh	%
Aluminiumschmelze	1.192	44,6
Kunstdüngerfabrik	160	6,0
Zementfabrik	15	0,6
Keflavik Flughafen	73	2,7
sonstige	1.234	46,1
zusammen	2.674	100,0

Quelle: Ministry of Foreign Affairs, Basic Statistics of Iceland 1979

Tab. 5: Entwicklung der Ausfuhr ausgewählter Industriezweige und Veränderungen in Relation zum Aluminiumexportwert 1970, 1974, 1978

	1970		1974		1978	
	absolut	Veränderung in Relation zum Alu-Exp.	absolut	Veränderung in Relation zum Alu-Exp.	absolut	Veränderung in Relation zum Alu-Exp.
Aluminium	1.708	= 100 %	4.789	= 100 %	23.652	= 100 %
gegerbte oder bearbeitete Häute u. Pelzwaren	69	4,04 %	439	9,17 %	2.130	9,01 %
Strickbekleidung hauptsächlich aus Wolle und Wollwaren	121	7,08 %	767	16,02 %	4.235	17,91 %

Quelle: nach MAGNUSSON 1979 und eigenen Berechnungen

Tab. 6: Wohlstands-/Entwicklungsindikatoren: Island und ausgewählte internationale Vergleiche

	Däne- mark	BR Dtl.	Griechen- land	Ice- land	Ir- land	Ita- lien	Nor- wegen	Portu- gal	USA
BIP zu Marktpreisen/E. (1979) in US \$	12.940	12.450	4.060	10.980	4.390	5.690	11.360	2.070	10.650
Privater Verbrauch/E. (1977) in US \$	7.280	6.810	2.610	6.700	2.760	3.480	5.560	1.500	6.860
Pkw /1000 E. (1977)	271	326	66	315	180	289	273	104	505
Fernsehgeräte /1000 E. (1977)	338	308	127	214	193	224	270	76	571
Ärzte /1000 E. (1976)	1,9	2,0	2,1	1,7	1,2	2,2	1,8	1,2	1,6
Säuglingssterblichkeit (1978) (Todesfälle im 1. Lebensjahr pro 1000 Lebendgeburten)	8,9	15,5	20,3	10,1	15,7	17,6	10,5	38,9	14,0

Quelle: OECD Economic Surveys 1981

Ruth Bünning und Rolf Lindemann

Tourismus als Mittel
zur Lösung der dänischen Inselproblematik ?

Das Beispiel Bornholm

Aus:

Bernhard Butzin (Hrsg.):
Entwicklungs- und Planungsprobleme in Nordeuropa
Paderborn: Schöningh 1981
= Münstersche Geographische Arbeiten 12

Inhalt

	Seite
1. Regionale Ungleichgewichte in Dänemark seit dem Zweiten Weltkrieg	45
1.1 Die Verhältnisse in Dänemark im nordeuropäischen Kontext	45
1.2 Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in Dänemark nach Siedlungs- größenklassen	45
1.3 Die Inselproblematik	47
2. Regionalplanung und Regionalförderung am Beispiel von Bornholm	49
2.1 Der Regionalplan von Bornholm	49
2.2 Der Beitrag des Fremdenverkehrs zur Regionalentwicklung	51
Literatur	55
Tabellenanhang	56

Anschrift der Verfasser:

Ruth Bünning

Zur Gräfte 4

D-4401 Nienberge

Dr. Rolf Lindemann

Westfälische Wilhelms-Universität

Institut für Geographie

Robert-Koch-Str. 26

D-4400 Münster

1. Regionale Ungleichgewichte in Dänemark seit dem Zweiten Weltkrieg

1.1 Die Verhältnisse in Dänemark im nordeuropäischen Kontext

Die Betrachtung der regionalen Ungleichgewichte in Dänemark und damit des Ansatzpunktes jeder Gebietsentwicklungspolitik muß von zwei wichtigen Unterschieden in der sozioökonomischen Struktur des Landes gegenüber dem übrigen Nordeuropa ausgehen, die letztlich in der geographischen Lage und der naturgeographischen Ausstattung Dänemarks begründet sind.

Zum einen liegt kein Bereich Dänemarks am Rande der Ökumene, wie das im Norden Finnlands, Schwedens und Norwegens - wo auch die Gebirgsbereiche des Südens zu den Randzonen der Ökumene gerechnet werden müssen - der Fall ist. Das bedeutet, daß es in Dänemark keine Räume gibt, die durch die gegenwärtig vielfältig zu beobachtende Kontraktion der Ökumene marginalisiert werden. Ein weiterer Gesichtspunkt kommt hinzu: Auf der Wirtschaftsstufe weitgehender Subsistenz ist menschliche Existenz in den Randzonen der Ökumene nur in und mittels enger Anpassung an die ökologischen Gegebenheiten des Raumes möglich. Neben die traditionelle Landwirtschaft müssen in räumlich, aber auch wegen der hier wirtschaftlich bedrohenden Variabilität des Klimas von Jahr zu Jahr wechselndem Ausmaß andere Erwerbsquellen treten, wie auf einer vormodernen Stufe Jagd und Fischfang, später dann Waldarbeit, Flößerei u.ä. Die verschiedenen Erwerbsquellen wurden im Arbeitskalender und in der Wirtschaftsweise integriert, und nur ihre Kombination ermöglichte ein Überleben. Gerade diese Kombination erweist sich aber in der Gegenwart als existenzgefährdend: Jede der miteinander verwobenen Erwerbskategorien verlangt den vollen, ganzjährigen Einsatz des wirtschaftenden Menschen, den er aber aus Kapazitäts- und/oder Ausbildungsgründen nicht zu leisten in der Lage ist. Mit der notgedrungenen Aufgabe der Kombination von Erwerbszweigen bricht aber die Existenzgrundlage für den Menschen an der Grenze der Ökumene zusammen. Diese für weite Teile Nordeuropas typische und hier exemplarisch zu verfolgende strukturelle Marginalisierung tritt also in Dänemark nicht auf.

Zum anderen ist Dänemark ein für nordeuropäische Verhältnisse sehr dicht besiedeltes Land. Mit einer Bevölkerungsdichte von 119 E/km^2 liegt Dänemark (hier und im folgenden stets ohne die Färöer und Grönland gerechnet) weit über den Einwohnerdichten von Schweden (18 E/km^2), Finnland (14), Norwegen (13) oder gar Island (2) (Zahlen für 1978). Auch in dieser Hinsicht erweist das Land seine Brücken- und

Übergangsfunktion zwischen dem "eigentlichen" Nord- und Mitteleuropa. Da zudem die regionalen Unterschiede in der Bevölkerungsdichte Dänemarks längst nicht so gravierend sind wie bei den übrigen Staaten Nordeuropas, treten jene Strukturmerkmale, die als "Last des Raumes" beschrieben worden sind, in Dänemark in weit geringerem Maße auf als weiter nördlich. Dieses Strukturproblem äußert sich im Norden Skandinaviens in einem Rückgang des Versorgungsniveaus sowohl mit privaten wie mit öffentlichen Einrichtungen. Es läßt sich - verkürzt - durch die fehlende Kundenunterlage innerhalb der Erreichbarkeitszone darstellen (vgl. zum Stand der Forschung die gute deutsche Zusammenfassung von MALCHUS 1979). In Dänemark gibt es keine Landesteile, die nicht innerhalb eines 20 km-Radius' eines Zentralortes von mehr als 5000 E liegen. Mit diesen Überlegungen soll nicht etwa die Existenz von Versorgungsdefiziten in ländlichen Gebieten Dänemarks und eine zunehmende Verschlechterung der Versorgungslage in diesen Regionen geleugnet werden; es gilt nur, darauf zu verweisen, daß sie von einer ganz anderen Dimension sind als in Nordskandinavien.

1.2 Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in Dänemark nach Siedlungsgrößenklassen

Wie in allen Industriestaaten, so gibt es auch in Dänemark eine Land-Stadt-Wanderung, die eine Folge des Übergangs größerer Teile der Erwerbsbevölkerung aus dem primären in den sekundären und tertiären Sektor ist. 1950 waren noch 28% aller Erwerbstätigen in Landwirtschaft und Fischerei beschäftigt, 1976 nur noch 9%. Dagegen war der Anteil der "städtischen" Berufe in Handwerk und Industrie mit 36 bzw. 34% fast konstant geblieben, derjenige des tertiären Sektors dagegen von 36% auf 57% gestiegen. Besonders stark wuchs der Anteil der Beschäftigten im öffentlichen Dienst. Ihre Zahl liegt heute bei 600 000, das sind rund 24% aller Erwerbstätigen (1960 erst 253 000).

Im Gefolge des sozioökonomischen Wandels verschob sich auch das Siedlungsmuster. Das allzu einfache Bild einer generellen Verstädterung Dänemarks läßt sich anhand von Tabelle 1 etwas differenzieren.

Vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg wandert die Bevölkerung Dänemarks also rasch aus den ländlichen Räumen ab, aber nicht so sehr in das eigentliche Kopenhagen, das den Höhepunkt seines Bevölkerungsanteils bereits 1950 überschreitet, sondern in die Vororte der Hauptstadt (zur demographischen Entwicklung des Großraums Kopenhagen s. MATTHIESEN 1980). Die gleiche Entwicklung läßt sich auch an den Vororten der Provinzstädte zeigen. Beachtlich ist auch

das Wachstum der "sonstigen städtischen Siedlungen", worunter man zusammenhängende Bebauungen von mindestens 200 Einwohnern versteht, die keinen baulichen Zusammenhang mit einer Provinzstadt (=Städte mit dem rechtlichen Status einer "köbstad") haben.

Im Gegensatz zu anderen Industriestaaten ist nun in Dänemark eine soziodemographische Erosion der ländlichen Gebiete kaum festzustellen. Ein häufig benutzter Indikator für diese Erosion ist die Alterszusammensetzung der Bevölkerung. Sie läßt sich über den Altersindex messen. Er berechnet sich (BACKE 1971) nach der Formel

$$AI = \frac{K}{A} \times M,$$

wobei aber im Gegensatz zu anderen Veröffentlichungen (LINDEMANN 1979 und der Beitrag in diesem Band) die Altersklassen aus Gründen der vorliegenden Statistiken anders definiert werden müssen. Sie lauten: K = alle Personen der Altersklassen 0 bis 14 Jahre, M = alle Personen von 15 bis 64 Jahren, und A = solche über 65 Jahre. Je geringer der AI, desto stärker ist die Überalterung einer Region. Dann ergeben sich folgende Altersindizes (Tab. 2):

Nach dieser Tabelle sind Kopenhagen und die Kleinstädte überaltert, nicht aber die ländlichen Gebiete. Das liegt vor allem daran, daß Familien mit einer großen Kinderzahl in Dänemark überwiegend auf dem Lande leben. So waren in Kopenhagen von allen Familien mit Kindern 1970 nur 14% solche mit 3 und mehr Kindern, in den ländlichen Gebieten betrug dieser Anteil aber 30% (im Durchschnitt Dänemarks 21%) (LEVEVILKÄR I DANMARK 1976, S. 56).

Geht man von der Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung nach Siedlungsgröße zu derjenigen der Beschäftigten im sekundären und tertiären Sektor über, so zeigt sich auch in Dänemark eine Entwicklung, die für viele westliche Industrieländer und für Japan typisch ist: das Wachstum in diesen Wirtschaftssektoren verlagert sich mehr und mehr in die kleineren Orte. Für Dänemark liegt dazu eine Untersuchung von ILLERIS (1979) vor, aus der die Tab. 3 zusammengestellt wurde.

Die Aussage der Tabelle ist deutlich. Es zeigt sich - betrachtet man sie vor dem Hintergrund der gesamten Entwicklung seit dem Zweiten Weltkrieg - eine ebenso unerwartete wie bisher unerklärliche Trendwende. Die Industrie wandert deutlich von den größeren Ortsklassen in die kleineren hinein. Dabei ließ sich diese Wanderung, die in Dänemark zugleich räumlich eine Wanderung von Kopenhagen nach Westen, nach Jütland, bedeutet, schon gegen Ende der 60er Jahre

für die Niedriglohnzweige nachweisen. Sie entsprach damit zunächst der geläufigen Theorie, wonach industrielle Niedriglohnzweige von Hochlohnzweigen von den Zentren in die Peripherie gedrückt werden. Seit dem Beginn der 70er Jahre folgen die lohnintensiven Zweige jedoch auf dem Marsch nach Westen wie auf dem Weg das Ortsgrößenklassenmuster hinunter nach. Damit läßt sich eine Erklärung dieses Umbaus der dänischen Industriestruktur mit Hilfe der "spill-over" Theorie nicht mehr halten.

Nun hat TAUBMANN (1979) zeigen können, daß die Dezentralisierung der Industrie sich in Dänemark und vor allem in dem von ihm näher untersuchten Jütland an der Gesamtzahl der Industriebeschäftigten und ihrer Branzenzugehörigkeit nachweisen läßt, nicht aber, wenn man die Erwerbstätigen nach ihrer Stellung im Beruf differenziert. So ist der Angestelltenanteil in den peripheren Ämtern Jütlands nach wie vor unterdurchschnittlich niedrig, ebenso wie das durchschnittliche industrielle Einkommen (ib., S. 165). Dies läßt den Schluß zu, daß die leitenden und steuernden Funktionen in der dänischen Industrie weiterhin in den Zentren, und das heißt vor allem in Kopenhagen, konzentriert sind. Ähnliche Schlüsse lassen sich - mit aller Vorsicht - auch wohl für den öffentlichen Sektor ziehen. Zwar zeigt Tab. 3 ein weit überdurchschnittliches Wachstum der Beschäftigten im öffentlichen Dienst gerade in den kleinsten Gemeinden, doch läßt eine Analyse der von ILLERIS (1979, S. 52, Tab. 5) gegebenen Werte erkennen, daß dieses Wachstum nur auf Gemeindebeamte und -angestellte zurückgeht, deren Zahl von 38 000 (1972) auf 61 000 (1978) anstieg. Die Zahlen der Staats- und Amsangestellten (bei den Amsangestellten handelt es sich überwiegend um Krankenhauspersonal) blieben dagegen konstant. Das dürfte so zu deuten sein, daß eine Verlagerung höherrangiger Verwaltungsfunktionen in die Peripherie nicht stattgefunden hat.

Während also früher in Dänemark ein Gradient vom Zentrum zur Peripherie in der Art der Beschäftigung und in der Branchenstruktur zu erkennen war, so wird dieser offenbar gegenwärtig ersetzt durch einen Funktionengradienten, der dem Zentrum die mehr leitenden, der Peripherie dagegen die ausführenden Funktionen zuschreibt. Damit ist also das "schiefe Dänemark" mit seinem alles überschattenden Zentrum Kopenhagen nicht beseitigt, sondern ersteht auf einem anderen Niveau neu.

Dieses Funktionengefälle läßt sich auch mit Hilfe des Bildungsgefälles erläutern: 1970 hatten in der Stadt Kopenhagen 15% aller Personen einen Schulbesuch von 11 Jahren und länger absolviert, im umlie-

genden Amt Kopenhagen 14%. In den peripheren Ämtern SüdJütland, Ringkøbing und Bornholm lag dieser Prozentsatz bei 3%, im dänischen Landesdurchschnitt bei 8% (LEVEVILKÅR I DANMARK 1976, S. 108). Da für die Vergangenheit wie für die Gegenwart bei dem gut ausgebauten Schulwesen Dänemarks nicht davon ausgegangen werden kann, daß der Abiturientenprozentsatz eines jeden Jahrgangs innerhalb Dänemarks regional stark differiert, geben diese Zahlen Zeugnis ab von einem beträchtlichen "brain drain" in der Peripherie und einer "brain accumulation" im Zentrum.

Der Dezentralisierung der Industrie folgt bereits deutlich erkennbar eine Strukturveränderung im Siedlungsmuster. Während der 60er Jahre wuchsen die großen Stadtregionen mit mehr als 100 000 E (inkl. Pendlerbereich) stärker als der Landesdurchschnitt, während die mittelgroßen Orte (zwischen 20 000 und 100 000 E) geringeres Wachstum aufwiesen und die kleinsten Orte sogar Bevölkerung verloren, und das in steigendem Maße. Die erste Hälfte der 70er Jahre wird durch Rückgang des Wachstums der großen Städte gekennzeichnet, Groß-Kopenhagen gibt seit 1973 sogar im Saldo Bevölkerung ab. Der Zuwachs konzentrierte sich auf die mittelgroßen Städte, in schwächerem Maße auch auf die Kleinstädte. Nach 1975 erreicht auch das Wachstum der Kleinstädte den Landesdurchschnitt (EKESTAM 1979, S. 10).

1.3 Die Inselproblematik

Die bisherige Betrachtung des sozioökonomischen Wandels im Dänemark der Nachkriegszeit beruhte auf der administrativen Grundeinheit der Gemeinden. Nun sind aber Gemeinden auch in Dänemark oft aus einem städtischen Kern und einem ländlichen Umland zusammengesetzt. Daher wird eine solche Betrachtung auch nur in begrenztem Maße die Veränderungen im ländlichen Raum Dänemarks erfassen können.

Es gibt allerdings auch in Dänemark einen Regiontyp, in dem sich die für Nordskandinavien charakteristischen Strukturschwächen und Entwicklungen ebenfalls bemerkbar machen und vielerorts eine vollständige Abwanderung der Bevölkerung befürchten lassen, und das sind die - vor allem kleineren - Inseln. Die sog. Inselproblematik gründet auf dem gleichen Paradox, das BYLUND (1972, S. 32) als charakteristisch für das nordschwedische Abwanderungsgebiet (schwed. glesbygd) herausgestellt hat:

Das norrländische glesbygd-Problem ist ein Paradox. Auf der einen Seite wird es durch einen Überschub an Arbeitskräften und Arbeitslosigkeit charakterisiert: allzu viele Menschen; auf der anderen Seite durch ein Bevölkerungs- und Konsumdefizit: allzu wenig Menschen.

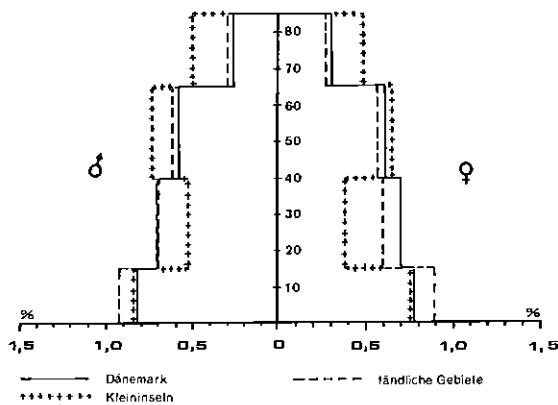
Zu Dänemark gehören neben der Halbinsel Jütland etwa 490 Inseln, von denen aber nur 108 bewohnt sind. Nach der Größe reichen sie von Seeland (7434 km² = 17% der Gesamtfläche des Landes) und Fünen (3 482 km² = 8% der Landesfläche) bis hinunter zu kleinsten Schären der Bornholm vorgelagerten Inselgruppe Ertholmene. Dementsprechend ist auch das Auftreten und die Ausprägung des Inselproblems in den verschiedenen Größenklassen der Inseln sehr unterschiedlich. Am deutlichsten ist es wohl bei jenen 65 Inseln ausgeprägt, die in einem Bericht einer vom dänischen Kulturministerium 1970 herausgegebenen Studie eingehend behandelt werden (DANMARKS SMÅ ØER 1970). Sie haben Größen zwischen 50 und 5 000 ha und machen zusammen 230 km² aus (0,5% der Fläche Dänemarks). Auf ihnen wohnten 1968 nur knapp 8 000 Personen, das sind 0,16% aller Dänen. Die Inseln sind also deutlich unterbevölkert, wenn man sie mit dem übrigen Dänemark vergleicht. Diese Gruppe von 65 Inseln ist allerdings keineswegs homogen: 45 hatten 1968 weniger als 100 Einwohner, 9 waren sogar gänzlich unbewohnt. Die restlichen 20 werden von mehr als der Hälfte aller Inselbewohner Dänemarks bewohnt.

Alle Inseln weisen einen Bevölkerungsrückgang auf, der z.T. schon lange anhält. Bereits im Jahre 1921 hatten 34 dieser 65 Inseln ihren Bevölkerungskulminationspunkt überschritten. Besonders kräftig war der Bevölkerungsrückgang in den 50er Jahren. Das läßt sich auch generell für die übrigen ländlichen Gebiete Dänemarks sagen. Doch der Bevölkerungsrückgang schwächte sich in den 60er Jahren in den Landdistrikten ab, während er sich für die Inseln noch verstärkte. Die Inseln und die Landdistrikte stimmen also in Art und Richtung des sozioökonomischen Wandels überein, nicht aber in seiner Intensität. So lag der Wanderungssaldo der Inseln in der Periode 1963-67 (s. Tab. 4) mit -1,5% pro Jahr um etwa 50% höher als in den übrigen ländlichen Gebieten Dänemarks. Diese wiesen im Zeitraum 1921-65 "nur" einen Bevölkerungsrückgang von 21,9% auf, der dem der größeren Inseln (über 500 E) entspricht, der jedoch von den Werten der kleineren Inseln weit übertroffen wird. Wie die Tabelle deutlich zeigt, korreliert das Ausmaß der Abwanderung sowohl länger- wie kurzfristig mit der Größe der jeweiligen Insel: Je kleiner die Insel ist, desto stärker ist die Abwanderung.

Ein charakteristisches Merkmal für Passivräume ist neben der Bevölkerungsabwanderung die ungünstige Altersklassenverteilung. Abb. 1 zeigt die Bevölkerungspyramiden Gesamt-Dänemarks, der ländlichen Gebiete und der 65 Inseln im Jahre 1965, also während des Abwanderungsmaximums. Die jüngeren Gruppen im ar-

beitsfähigen Alter von 15 - 39 Jahren machen auf den Inseln nur 23% der Gesamtbevölkerung aus, in Dänemark dagegen etwa 35%. Besonders gravierend ist der Mangel an Frauen in dieser Altersstufe. Ihr Anteil lag auf den Inseln bei etwa 9,5%, in ganz Dänemark bei 17%. Die Überalterung der kleinen dänischen Inseln hält bis in die Gegenwart hinein an. Betrachtet man etwa die Verhältnisse 1975, so ergibt sich für 26 dänische Kleininseln zwischen 19 und 817 Einwohnern ein Altersindex von 44 (berechnet nach Angaben bei MEESENBURG u.a. 1978, S. 18). Nicht nur, daß dieser Wert so weit unter dem dänischen Durchschnitt von 113 liegt, ist erschreckend, sondern auch, daß der AI auf einigen Inseln, so auf Strynø mit 233 E, bis auf 22 hinuntergeht. Dort sind dann ein Drittel aller Bewohner über 65 Jahre alt. Diese Insel, die 1950 noch 500 Einwohner hatte, erreichte 1976 ihren Tiefpunkt mit nur noch 225 Einwohnern.

Abb. 1: Bevölkerungspyramiden für Dänemark, die ländlichen Gebiete und die dänischen Kleininseln im Jahre 1965



Quelle: DANMARKS SMÅ ØER 1970

Das Versorgungsniveau auf den dänischen Inseln ist erstaunlich gut, fast alle sind mit Funktionen der untersten Stufe (Kaufmann) ausgestattet. Diese Versorgungseinrichtungen sind aber in ihrer Existenz bedroht, weil ihre Kundenunterlage viel zu gering ist (vgl. Tab. 5). Das Faktum, daß Geschäfte bei einer so geringen Kundenunterlage überhaupt existieren können, erklärt sich einmal wiederum durch die Überalterung der Inselbevölkerung: vielfach handelt es sich bei den Geschäftsinhabern um alte Leute, die das Geschäft mehr im Nebenerwerb neben ihrer Rente betreiben, also nicht unbedingt darauf angewiesen sind, auch einen Gewinn zu erwirtschaften. Zum anderen genießen diese Läden einen gewissen Schutz

vor der Konkurrenz dadurch, daß diese Konkurrenz ja auf dem Festland sitzt, der Kunde also seine Fahrkosten noch zum Preis einer Ware addieren muß. Und drittens liegt die tatsächliche Kundenunterlage eines Geschäftes oft erheblich über der in Tab. 5 angegebenen, denn diese Rechnung berücksichtigt nur die Wohnbevölkerung der Inseln, nicht aber die Touristen, die im Sommer die Kundenzahlen oft erheblich anschwellen lassen. Davon profitieren vor allem die Geschäfte des täglichen Bedarfs, da die sommerlichen Touristen ihren höherwertigen und längerfristigen Bedarf an ihrem Heimatort oder schon während der Anreise decken. So wird man einer dänischen Studie zustimmen können, die resümierend feststellt, daß nur für wenige Inseln der Tourismus eine Bedeutung als Beschäftigungs- und Einkommensquelle hat, daß er aber fast überall dazu beiträgt, das Serviceniveau auch bei abnehmender Bevölkerung aufrechtzuerhalten (DE DANSKE ØER 1973, S. 4).

Der längerfristige Bedarf der Inselbevölkerung muß auf dem Festland gedeckt werden. Dazu ist die Benutzung der Fähre notwendig. Und gerade die Fähren stellen einen Faktor dar, der die Inselproblematik entscheidend beeinflusst. Sie verteuern das Leben der Bevölkerung. Sie führen oft zu einer Extensivierung der Landwirtschaft, da eine intensive Landwirtschaft auf zugekauften Futtermitteln beruht, diese aber mit den Fahrkosten belastet sind. Auch die Produkte der Landwirtschaft erfahren natürlich diese Kostenbelastung. Das drängt die Betriebe ebenfalls in die Extensivierung, denn der Verdienst an der Milch z.B. wird ja auch durch die Fahrkosten belastet. Zusammen mit dem hohen Durchschnittsalter der Betriebsinhaber und ihrer Unwilligkeit, größere Investitionen vorzunehmen, führt dies dazu, daß die Erträge der Landwirtschaft, dem immer noch wichtigsten Erwerbszweig auf den Inseln, gering sind. So liegt denn auch das Durchschnittseinkommen der Inselbewohner erheblich unter dem der Festländer. Als Beispiel kann die Insel Sejerø nordwestlich von Seeland (515 Einwohner 1975) dienen (WICHMANN 1976). Dort lag das Durchschnittseinkommen pro Einwohner 1972 bei 16 368 Kr., in der Gemeinde Bjergsted, zu der Sejerø gehört, betrug es 20 412 Kr. und in ganz Dänemark 23 000 Kr. Mit einem so geringen Durchschnittseinkommen ist auch die Steuerkraft der Inseln gering, so daß sie oft eine erhebliche Belastung für ihre Gemeinden darstellen, die gesetzlich gezwungen sind, bestimmte Versorgungsfunktionen auf der Insel zu unterhalten.

Eine dieser Belastungen ist die Fähre selbst, die erhebliche Subventionen verlangt. Sie sind besonders

hoch, weil die Kapazitäten der Fähren auf den sommerlichen Touristenverkehr abgestellt sein müssen. Da die Touristensaison aber nur wenige Wochen währt, liegt die Kapazität während des übrigen Jahres brach. So wurden von den 61 000 Passagieren der Fähre nach Sejerö im Jahre 1974 allein 12 000 im Juli befördert, im Januar dagegen nur etwa 1 500 (WICHMANN 1976, S. 10-12).

Eine der wichtigsten Forderungen des Zusammenschlusses der dänischen Kleininseln, der 1974 entstand, war denn auch die nach staatlicher Unterstützung im Hinblick auf die Fährkosten. 1975 bewilligte der dänische Staat erstmals 12 Mio. Kr. jährlich, zunächst versuchsweise, zur Subvention von 27 Fährverbindungen zu Kleininseln.

Der Wandel in der dänischen Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, der seit etwa 1975 zu einem raschen Wachstum der kleinsten Siedlungsgrößenklassen führte, machte auch vor den Inseln nicht halt. Strynø z.B. registrierte zum ersten Mal seit 60 Jahren ein Wachstum der Bevölkerungszahl von 225 (1976) auf 246 (1978). Es scheint, daß veränderte Wohnpräferenzen größerer Teile der dänischen Bevölkerung zusammen mit hoher Mobilität und niedrigen Fährkosten zur vermehrten Ansiedlung führen. Hier scheinen die Entwicklungslinien von Kleininseln und ländlichen Gebieten zu konvergieren; doch ist es noch zu früh, über Stärke und Permanenz dieses Wandels Aussagen zu machen.

Der Bericht des dänischen Kulturministeriums über die Situation der Kleininseln (DANMARKS SMÅ ØER 1970) bewirkte in Dänemark eine lebhafte öffentliche Diskussion der Inselproblematik. Umstritten waren dabei vor allem die Abgrenzungskriterien für die Kleininseln. Der Bericht war etwas unglücklich von der Flächengröße der Inseln ausgegangen, eine zweite Untersuchung (DE DANSKE ØER 1973) kombinierte Flächengröße (mind. 200 ha) und Einwohnerzahl (mind. 100 E) und schließt selbst Inseln von der Größe Bornholms (588 km²) ein. Als Indikator für die Inselproblematik wird die Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum 1960-70 benutzt. Sie zeigte für die so ausgedehnten 37 Inseln einen Rückgang von 6%, während Gesamt-Dänemark eine Steigerung der Bevölkerung um 8% aufwies. Interessant ist dabei, daß der Rückgang der nur per Fähre zu erreichenden Inseln (- 7%) fast identisch ist mit dem Wert der durch Brücken mit der Umwelt verbundenen Inseln (- 6%), unter denen sich auch Lolland und Falster befinden. Dies zeigt wiederum, daß die Distanzvergrößerung, als die man ja die Fähren ansehen muß, zwar die Inselproblematik verschärft, jedoch nicht hervorruft. Dafür dürften

vielmehr die mangelhafte Diversifikation des Arbeitsplatzangebots und die fehlenden Versorgungseinrichtungen der höheren Stufen, wie sie nun einmal mit höherrangigen Zentren verbunden sind, verantwortlich sein. So zeigen die größten dänischen Inseln, Seeland und Fünen mit ihren Zentren Kopenhagen und Odense, keinerlei Anzeichen der Inselproblematik, wohl aber Bornholm, dem ein solches Zentrum fehlt.

2. Regionalplanung und Regionalförderung am Beispiel von Bornholm

2.1 Der Regionalplan von Bornholm

Der dänische Staat hat sich im Rahmen seiner regionalen Entwicklungspolitik der Probleme der ländlichen Gebiete und der Inseln in besonderem Maße angenommen. Die Entwicklung der Regionalpolitik in der Nachkriegszeit ist u.a. von MÖLLGAARD (1977) und - kritisch - von DUEHOLM (1980) dargestellt worden; auf ihre Ausführungen sei hier verwiesen. Eine referierende Zusammenfassung der wichtigsten Beiträge zu diesem Thema ist von der Nordischen Arbeitsgruppe für regionalpolitische Forschung veröffentlicht worden (NDRDREFO 1976). Das wichtigste Glied des derzeit gültigen Planungssystems ist das "Gesetz über Landes- und Ortsplanung" von 1973 mit Änderungen von 1975. Es schreibt den 15 Ämtern des Landes die Erstellung von Regionalplänen vor, die mit den betreffenden Gemeinden abgestimmt und vom zuständigen Ministerium genehmigt sein müssen. Solche regionalen Entwicklungspläne schreibt auch der Artikel 6 (1) der Verordnung der EG Nr. 724/75 von 1975 über die Errichtung eines Europäischen Fonds für die regionale Entwicklung vor, damit sich der Fond an der Entwicklung der Regionen beteiligen kann.

Das erste Amt, das einen solchen Plan vorlegte, war Bornholm. Der Entwurf wurde im September 1977 nach einer umfangreichen Vorarbeit veröffentlicht (REGIONPLAN FOR BORNHOLM, RAPPORT Nr. 6). In einer vorbildlich durchgeführten viermonatigen Öffentlichkeitsphase (u.a. Telefonfragestunden, die im lokalen Radiosender übertragen wurden) meldeten sich zahlreiche Bürger und Institutionen zu Wort, deren Äußerungen ebenfalls vollständig publiziert wurden (REGIONPLAN FOR BORNHOLM, RAPPORT Nr. 7). Da der Regionalplan inzwischen vom Ministerium genehmigt ist, kommt ihm nach Aufbau und Inhalt innerhalb Dänemarks eine gewisse Pilotfunktion zu. Er ist, wie nach den Vorgaben des Gesetzes nicht anders zu erwarten, vor allem ein Flächennutzungsplan, der sich die Aufgabe stellt, das zukünftige Siedlungsmuster zu bestimmen. So entzündete sich der größte Teil der Diskussionen auch vor allem an den Absichten des Plans, in der

kleinen Siedlung Aarsdale im Osten der Insel kein weiteres Wachstum mehr zuzulassen. Darüber hinaus enthält der Plan aber auch sektorielle Entwicklungsperspektiven der Bornholmer Wirtschaft, die ihn im Zusammenhang mit der Fragestellung dieses Beitrags interessant machen.

Da über Bornholm eine ausführliche landeskundliche Darstellung (BLOTHGEN 1975) vorliegt, sollen hier nur einige Charakteristika aufgeführt werden, die die oben skizzierte Inselproblematik kennzeichnen. Bornholm liegt für Dänemark äußerst peripher etwa 150 km östlich von Seeland. Die 588 km² große Insel (1,37% Dänemarks) ist mit 47 253 Einwohnern (1970), das waren 0,97% der dänischen Gesamtbevölkerung, unterbevölkert. Die Einwohnerzahl hat in den letzten 40 Jahren zwischen 46 000 und 49 000 stagniert; dadurch sank der Anteil der Insel an der dänischen Gesamtbevölkerung von 1,21% (1940) auf 0,94 (1972) zurück. Der Wanderungssaldo des Zeitraums 1946 bis 1974 belief sich auf - 9 300 Personen. Er wurde bis etwa 1966 durch einen hohen Geburtenüberschuß ausgeglichen. Erst in den allerletzten Jahren zeigt auch Bornholm den für die ländlichen Gebiete und die Inseln typischen positiven Wanderungssaldo, allerdings in sehr bescheidenem Umfang. Viele der Abwandernden sind im Alter 15-24 Jahre (Ausbildungsphase); sie kehren jedoch meist nach nur kurzem Aufenthalt zurück. Dennoch ist die Überalterung der Bornholmer Bevölkerung deutlich spürbar.

Im Altersaufbau der Bevölkerung zeigt Bornholm die typischen Kennzeichen eines Periphererraumes. So lag der Anteil der über 65-jährigen 1970 bei 15%, der Durchschnitt aller dänischen Ämter aber bei 11,8%. 1975 betrug dieser Anteil in Bornholm immer noch 15%, der Durchschnitt aller Ämter 11,9%. Umgekehrt war die Geburtenrate Bornholms 1970 mit 13,0% die niedrigste aller dänischen Ämter (Durchschnitt 15,7%). Zwar hatte sich 1975 der Abstand Bornholms zu den übrigen dänischen Ämtern etwas verringert (Bornholm 13,0%, alle dänischen Ämter 14,6%), doch war der Abstand zu den übrigen als unterentwickelt geltenden Ämtern etwa des nordwestlichen Jütlands konstant geblieben. Gerade bei den Geburtenraten macht sich die Sonderstellung Bornholms bemerkbar: während die übrigen Rückstandsgebiete eine für dänische Verhältnisse hohe Geburtenrate aufweisen, liegt sie in Bornholm extrem niedrig (NU A 1978: 12).

Die Bornholmer Bevölkerung zeigte 1970 einen Altersaufbau, der mit dem Kopenhagens verglichen werden kann (Altersindex Bornholm 105, Kopenhagen 103, Gesamtdänemark 125).

Geht man von der aufgrund von Trendfortschreibungen derzeit als realistisch angesehenen Annahme aus, daß im Jahre 1990 etwa 48 000 Personen auf Bornholm leben werden, so kann man daraus und aus der zu erwartenden Alterszusammensetzung dieser Bevölkerung eine Zahl von 20-22 000 Vollarbeitsplätzen zu diesem Zeitpunkt berechnen. Der Regionalplan teilt nun diese Arbeitsplätze in Anlehnung an das bekannte Basic-Non-basic Konzept der Wirtschaftsgeographie in "Basiszweige" und "Abgeleitete Zweige" auf (in der Veröffentlichung der Kommission der EG über Regionale Entwicklungsprogramme in Dänemark wird diese zweite Gruppe fälschlich als "Nebenerwerbszweige" bezeichnet). Die Verteilung der Arbeitsplätze 1975 (Istwert) und die erwartete Verteilung 1980 und 1990 zeigt Tab. 6.

Danach erwartet man einen starken Rückgang des primären Sektors, der heute in Bornholm die höchsten Werte aller dänischen Ämter aufweist, und eine Stagnation im sekundären Sektor, bei dessen Anteil Bornholm das Schlußlicht aller dänischen Ämter bildet. Stark ansteigen sollen dagegen die Verwaltungs- und Bildungsberufe und die unspezifizierten "sonstigen abgeleiteten Zweige".

An dieser Konzeption sind erheblich Zweifel angebracht. Zwar ist die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe auf Bornholm von 4 000 (1950) bis 1975 auf 2 200 zurückgegangen, so daß der nur noch mäßige Fall auf etwa 1 500 im Jahre 1990 auf den ersten Blick wahrscheinlich erscheint; eine genaue Analyse zeigt jedoch, daß die Bornholmer Landwirtschaft weit stärker rationalisieren muß als das im Regionalplan vorausgesetzt wird. Sie verliert derzeit nämlich ständig an Boden gegenüber dem Rest Dänemarks. Das liegt sicherlich an den traditionell kleinen Betrieben der Insel. So betrug 1955 der Durchschnittsrinderbesatz pro Betrieb auf Bornholm 75% des dänischen Durchschnitts, 1971 aber nur noch 59% (berechnet nach DE DANSKE ØER 1973, Tab. 11). Die nach dem EG-Beitritt des Landes günstige Wirtschaftslage der dänischen Landwirtschaft mag die notwendigen Betriebsvergrößerungen zwar hinausschieben, bis 1990 werden sie aber sicherlich zu einem größeren Rückgang der Beschäftigten in der Landwirtschaft führen müssen als der Regionalplan voraussetzt. Auch die Lage der Fischerei dürfte angesichts der Aufteilung der Ostsee in Schutzzonen zu optimistisch gesehen sein. Sehr starke Zweifel sind auch gegenüber dem starken Wachstum des öffentlichen Sektors angebracht. Diese Annahme beruht wohl auf der starken Ausweitung dieses Sektors in den 60er und 70er Jahren. Ein solches Wachstum ist aber angesichts der - sicherlich noch

längere Zeit anhaltenden - schlechten Lage der dänischen Staatsfinanzen wohl nicht für die Zukunft zu erwarten.

2.2 Der Beitrag des Fremdenverkehrs zur Regionalentwicklung

Es bleibt als wesentlicher Faktor der Fremdenverkehr. Er beschäftigt gegenwärtig - umgerechnet auf Jahresarbeitskräfte - etwa 800 Personen, dazu kommen noch etwa 100-200 Nichtbornholmer, die während der Saison zuwandern. In keinem anderen dänischen Amt spielt der Tourismus eine so große Rolle, sowohl für den Umsatz als auch für die Beschäftigungslage.

Nach dem Regionalplan gab es gegen Mitte der 70er Jahre etwa 250 000 Touristen pro Jahr auf der Insel, von denen 50 000 Schulkinder u.ä. waren. Von den übrigen 200 000 Personen kamen 90% in der kurzen Saison der Monate Juni bis September, 60% konzentrierten sich auf die zwei Monate Juli und August. In der Hochsaison sind 38 000 Touristen gleichzeitig auf der Insel.

Nach einer unveröffentlichten Untersuchung, die vom Regionalplan zitiert wird, wohnten etwa 25% der Touristen bei Familienangehörigen und Freunden. Dabei dürfte es sich fast ausschließlich um Dänen gehandelt haben. Weitere etwa 25% wohnten in Hotels und Pensionen. Die Zahl der Betten in dieser Unterkunftsart war mit 4 000 während der gesamten 60er Jahre konstant. Seit 1973 ergab sich durch den Bau einiger neuer großer Hotels jedoch eine rasche Zunahme, die bis 1977 mit 8 200 Betten zu einer Verdoppelung führte. Während der Saison hat Bornholm etwa die Hälfte der gesamten Bettenkapazität dieser Übernachtungsart Dänemarks - ein weiterer Beweis für die große Bedeutung des Fremdenverkehrs für die Insel. 35% der Hotelgäste sind Dänen, 11% Schweden und 52% Deutsche. Damit unterscheidet sich in dieser Übernachtungsart die Zusammensetzung der Touristen nach Herkunftsländern besonders stark vom Durchschnitt. Denn von allen Touristen sind 59% Dänen, 11% Schweden und 26% Deutsche. Aus einer Stichprobenanalyse des Jahres 1969 (TURISTANALYSE PÅ BORNHOLM 1970, S. 12) ergibt sich für damals eine Verteilung von 70% Dänen, 7% Deutschen und 21% Schweden. Die aus dem Vergleich dieser Zahlen hervorgehende Verlagerung der Herkunftsländer der Touristen mit der starken Ausweitung des deutschen Anteils auf Kosten des schwedischen und z.T. auch des dänischen entspricht den Beobachtungen, die langjährige Bornholmbesucher machten. In Deutschland hat sich für den Bornholmer Fremdenverkehr ein wichtiger Markt gebildet.

Die übrigen 50% der Touristen verteilen sich jeweils

zur Hälfte auf Ferienhausbewohner (1977 gab es etwa 2 450 Ferienhäuser auf der Insel) und auf Camper, Jugendherbergsbesucher u.a. Eine Aufteilung nach Herkunftsländern liefert der Regionalplan für diese Übernachtungsarten nicht.

Da die Deutschen die teureren Übernachtungsarten wie Hotels und Pensionen bevorzugen, geben sie pro Tag auch mehr Geld aus als Dänen und Schweden. Das wird aus Tab. 7 deutlich.

Die Gesamtausgaben der Touristen auf Bornholm werden für 1976 mit 200 Mio. Kr. berechnet (ohne Transport zur und von der Insel). Zum Vergleich: 1977 betrug die vom dänischen Staat geleistete Regionalentwicklungshilfe für Bornholm 8 Mio. Kr. Daraus wird wiederum deutlich, welch wichtigen Wirtschaftsfaktor der Fremdenverkehr für Bornholm darstellt.

Über die Ausweitung des Fremdenverkehrs macht der Regionalplan nun höchst widersprüchliche Angaben. Auf der einen Seite wird gefordert:

Im Hinblick auf die Bedeutung, die der Fremdenverkehr für Bornholm schon hat, muß es eines der Hauptziele des Regionalplans sein, daß Bornholm seinen Anteil am wachsenden Touristenstrom bekommt (RAPPORT Nr. 6, S. 5.47).

Auf der anderen Seite sollen keine neuen Flächen für Hotel- und Ferienhausbebauung mehr ausgewiesen werden. Eine Steigerung der Kapazität der schon vorhandenen Bettenzahl der Hotels und Pensionen von heute 16 000 auf 24 000 im Jahre 1990 sowie die Ausweitung der gegenwärtig schon deutlich rückläufigen Übernachtungsarten Camping, Jugendherbergen, private Zimmervermittlung und Übernachtung bei Freunden und Verwandten sollen die gleichzeitige Anwesenheit von 50 000 Gästen gegenüber jetzt 38 000 an den Spitzenwochenenden des Juli ermöglichen.

Wünschenswert sei außerdem eine Ausweitung der Saison:

Im Hinblick auf die wünschenswerte Ausweitung der Fremdenverkehrssaison sollten die Möglichkeiten für einen attraktiven Ferienaufenthalt auf Bornholm auch außerhalb der jetzigen Hochsaison geschaffen werden. Vor allem müssen viele Formen von "Aktivferien" angeboten werden. Hingewiesen werden soll auf Hobbyferien mit Anknüpfung an die besondere Natur der Insel, an Geologie und Tierleben, Keramik- und Malferien, Fahrrad- und Wanderferien, Segelsport, Tauchsport, Golf, Reiten und Sportangeln (RAPPORT Nr. 6, S. 5.49).

Der Regionalplan schlägt also eine Verlängerung der Saison und vor allem eine Diversifizierung des Urlaubsangebots vor. Die Frage ist nur, ob dieses Angebot von den Gästen auch angenommen wird, d.h. ob die Touristen sich so verhalten werden, wie es der Regionalplan von ihnen annimmt. Erst wenn das der Fall ist, dürften auch die sehr hochgespannten Erwar-

tungen, die der Regionalplan an den Tourismus stellt, Chancen einer Realisierung haben.

Die Untersuchung dieses Sachverhaltes hatte ein Geländeseminar zum Ziel, das vom 1.-13. September 1978 auf Bornholm durchgeführt wurde. Neben der Einführung der Studenten in die Techniken und Möglichkeiten sozialgeographischer Feldarbeit mit Hilfe der Interviewmethode stand die Untersuchung des Verhaltens deutscher Urlauber im Mittelpunkt des Aufenthaltes. Die Beschränkung auf deutsche Urlauber ergab sich aus den sprachlichen Fähigkeiten der interviewenden Studenten; sie läßt sich sachlich rechtfertigen, da

- deutsche Urlauber, wie gezeigt, einen großen und wachsenden Anteil an der Gesamtgästepzahl der Insel stellen,
- unter den derzeitigen ökonomischen Bedingungen eine Ausweitung des Touristenstroms wohl nur in Deutschland gesucht werden kann, da der dänische Markt gesättigt erscheint und für viele Schweden wegen des immer ungünstiger werdenden Kursverhältnisses zwischen schwedischer und dänischer Krone die Insel zu teuer wird,
- die deutschen Urlauber in der "aufwendigsten" und für die Ökonomie der Insel daher wichtigsten Sparte der Hotel- und Pensionsgäste überdurchschnittlich stark vertreten sind.

Insgesamt wurden 332 Interviews durchgeführt, durch die 978 Personen erfaßt wurden. Zur Beurteilung des Wandels in der Zusammensetzung und im Verhalten der deutschen Gäste stand - bis zu einem gewissen Grade - Vergleichsmaterial durch die "Turistanalyse på Bornholm" von 1969 zur Verfügung.

Die im Rahmen der Befragung erhobenen Daten wurden codiert und auf Lochkarten übertragen. Sowohl die Grundauszählung der erhobenen Daten als auch die weiterführenden Statistikprozeduren erfolgten mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung. Dabei wurde die EDV-Anlage des Rechenzentrums der Universität Münster benutzt. Zur Datenanalyse wurden die SPSS-Programme Version 6 und Version 8 eingesetzt, die ein breites Spektrum an Auswertungsverfahren für sozialwissenschaftliche Fragenkomplexe zur Verfügung stellen.

Fragt man nach der sozialen Herkunft der deutschen Urlauber, so läßt sich näherungsweise dafür der Indikator "Stellung im Beruf" verwenden. Die Auswertung der Fragebögen zeigt im Vergleich zu der Analyse von 1969 und der Differenzierung aller Erwerbstätigen der Bundesrepublik Deutschland folgendes Bild (Tab. 8):

Bei den befragten Personen weicht der Anteil der ein-

zelnen Berufsgruppen stark von dem der erfaßten Personen ab. Das liegt daran, daß die Gruppe der Hausfrauen bei den Befragten unterrepräsentiert ist. Da die Hausfrauen - bis auf zwei Ausnahmen - mit ihrem Ehepartner angereist sind und natürlich dessen sozialer Schicht angehören, kann man sie den übrigen Berufsgruppen anteilmäßig zuordnen. Da bei den Rentnern zudem nach der ehemaligen Stellung im Beruf gefragt wurde, ist auch hier eine Zuordnung möglich. Dann lassen sich die erfaßten deutschen Urlauber grob in drei Gruppen differenzieren: eine soziale Grundgruppe (Arbeiter, niedrige Angestellte/Beamte sowie Schüler, Studenten und Auszubildende); eine Mittelgruppe (Facharbeiter, mittlere Angestellte/Beamte, selbständige Geschäftsleute und Landwirte) und eine Obergruppe (freiberuflich Tätige, höhere Angestellte/Beamte). Zahlenmäßig verteilen sich diese Gruppen folgendermaßen:

Grundgruppe	25,7%
Mittelgruppe	46,9%
Obergruppe	27,4%

Fast die Hälfte der deutschen Gäste gehört also der Mittelschicht an, über ein Viertel der Oberschicht. Damit sind sie gegenüber der in der Bundesrepublik bestehenden Schichtung stark zum oberen Ende der Skala hin verschoben. Im Vergleich zur Touristenanalyse von 1969 ergeben sich keine nennenswerten Veränderungen, obgleich die damalige Analyse sich über die gesamte Touristensaison erstreckte und nicht, wie die Befragung von 1978, über zwei Wochen der Nachsaison. Zugleich dürfte daraus auf eine große Konstanz der Sozialschichtung der deutschen Gäste zu schließen sein.

Da Bornholm als Urlaubsgebiet aus deutscher Sicht als peripher zu bezeichnen und nur durch eine längere Fährfahrt zu erreichen ist, kann man annehmen, daß mit wachsender Entfernung die Zahl der Urlauber abnimmt. Aufgeschlüsselt nach Bundesländern (Tab. 9, Spalte 2) ergibt sich, daß der Nordwesten (Hamburg, Schleswig-Holstein, Bremen, Niedersachsen) 50% der Urlauber stellt. Dieses Bild wird aber dadurch verzerrt, daß zum Befragungszeitpunkt nicht mehr alle Bundesländer Schulferien hatten und daß angenommen werden kann, daß die Länder mit Schulferien überrepräsentiert sind. Daher wurden die Prozentzahlen insofern modifiziert, als die Befragten, die schulpflichtige Kinder haben bzw. sich selbst nach den Schulferien richten müssen (z.B. Lehrer), aus der Berechnung herausgenommen wurden. Dann ergibt sich Spalte 3 der Tab. 9. Dividiert man schließlich die Zahl der Urlauber, die aus einem Bundesland kommt, durch die Einwohnerzahl dieses Bundeslandes und

multipliziert mit 1 000 000, so ergeben sich die Präferenzindizes der Spalten 4 und 5. Sie lassen erkennen, daß eine Distanz-Abnahme-Funktion der deutschen Urlauber tatsächlich besteht.

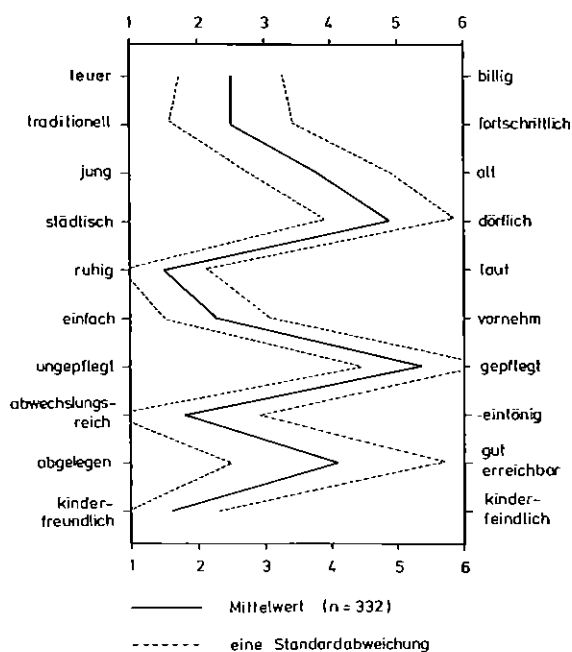
Verglichen mit der Touristenanalyse 1969 läßt sich feststellen, daß der Anteil der Hamburger zurückgegangen, der der Berliner stark gestiegen ist. Diese zweite Veränderung mag wesentlich auf die Einrichtung der neuen, preis- und zeitgünstigen Fährverbindung Saßnitz - Rönne zurückzuführen sein. Der Rückgang der Hamburger stimmt mit einer auch sonst zu beobachtenden stärkeren Streuung der deutschen Gäste überein; der Distanz-Abnahme-Gradient ist also flacher geworden. Dies kann die Bornholmer Fremdenverkehrswirtschaft nur begrüßen. Nach wie vor stammen aber 38,3% der deutschen Urlauber aus Ballungsräumen mit mehr als 1 Mio. Einwohnern, weitere 12,3% aus solchen zwischen 500 000 und 1 Mio. Einwohnern, so daß mehr als die Hälfte aller Deutschen aus Großstädten kommt. In solchen Städte leben aber nur 17,4% aller Deutschen.

Die deutschen Gäste reisen zu 80% mit dem eigenen PKW an. Wahrscheinlich liegt dieser Prozentsatz noch höher, da 12% der Befragten zu diesem Komplex keine Angaben machten. Das bedeutet einmal, daß die Feriengäste auf Bornholm beweglich sind, zum anderen aber auch, daß die Fähren mit ihrer begrenzten Kapazität vor allem während der Hauptsaison ein "Nadelöhr" darstellen. Nun hat man dieses Nadelöhr dadurch zu erweitern versucht, daß zwei neue Großfähren in Dienst gestellt wurden. Sie verkehren aber nur auf den Linien Ystad - Rönne und Kopenhagen - Rönne. Auf diesen Routen kommen jedoch nur etwa 37% der deutschen Urlauber nach Bornholm. Die meisten ziehen es vor, die Direktverbindungen Travemünde - Rönne und Saßnitz - Rönne zu benutzen. Damit geht aber ein Großteil der Fährgewinne der Bornholmer und dänischen Wirtschaft verloren.

Bei der Wahl der Unterkunftsarten zeigt sich gegenüber 1969 eine deutliche Verschiebung von den Pensionen und Privatunterkünften hin zum Ferienhaus (Tab. 10). Auch dies ist eigentlich von Seiten der Bornholmer Wirtschaft eher negativ zu beurteilen, denn ein Großteil dieser Gäste ißt mehr oder weniger ausschließlich im Ferienhaus und bringt außerdem noch in starkem Maße Waren im eigenen PKW von zuhause mit. 54% aller Befragten brachten Waren zur Selbstversorgung mit, 27% ausschließlich Genußmittel (Tabak, Alkohol), 34% Nahrungsmittel des täglichen Bedarfs und 35% haben sich zuhause mit beidem eingedeckt. Da nur 9% zum erstenmal auf Bornholm sind, 55% bereits das zweitmal und 5% bereits mehr als zehnmal auf der In-

sel waren, also insgesamt 91% als Wiederholungsurlaubender zu bezeichnen sind, kann man davon ausgehen, daß ein Großteil der Urlauber sehr genau über die Preisdifferenzen zwischen Dänemark und Deutschland orientiert ist und seine mitgebrachten Vorräte entsprechend auswählt. Die wirtschaftlichen Gewinne, die der Bornholmer Einzelhandel durch die deutschen Urlauber erzielt, dürften sich daher wohl in Grenzen halten.

Abb. 2: Polaritätsprofil zur Beurteilung Bornholms durch die deutschen Urlauber. Die Befragten wurden gebeten, Bornholms Stellung zwischen zwei Gegensatzpaaren anzugeben. Dabei sollten Schulnoten, von 1 = sehr gut, bis 6 = ungenügend, vergeben werden.



Quelle: eigene Erhebung

Die große Zahl an Wiederholungsurlaubenden, die gute bis sehr gute Benotung der Unterkünfte und die die Fremdenverkehrswerbung bestätigende gute Beurteilung Bornholms (Polaritätsprofil, Abb. 2) könnten die Vermutung aufkommen lassen, daß die hier anwesenden deutschen Gäste ihr ideales Urlaubsgebiet gefunden haben und von Bornholmer Seite keine größeren Verbesserungen mehr nötig sind, um deutsche Gäste zu werben und sie zufriedenzustellen. Wie Tab. 11 deutlich macht, sind es ganz wesentlich Anziehungspunkte wie Strand, Klima und Familienfreundlichkeit, die - sicherlich in komplexer Verbindung - Bornholm für deutsche Touristen attraktiv machen. Nun waren aber 52% der Befragten 1978 mit dem Wetter auf Bornholm unzu-

frieden. Der Befragungszeitraum fiel in eine Regenperiode am Ende eines verregneten Sommers, aber auch in den Zeitraum, den der Regionalplan für eine Ausweitung der Saison vorgesehen hat. Tab. 12 zeigt, daß es ganz offensichtlich die Freizeitaktivitäten "Sonnen" und "Schwimmen" sind, um derentwillen der durchschnittliche deutsche Besucher Bornholm vor allem aufsucht. Bei schlechtem Wetter sinkt die Zahl der Gesamtaktivitäten stark ab, oder es treten solche Aktivitäten wie "sich ausschlafen" sehr stark hervor. Die Bevorzugung von Sonne und Strandleben zeigt sich auch darin, daß sich die deutschen Urlauber, was ihren Urlaubsort anbetrifft, sehr stark im Südosten der Insel ballen, wo sich in Dueodde und in Balka die besten Strände der Insel befinden.

Wenn es stimmt, daß der deutsche Urlauber so stark auf Sonnen und Schwimmen fixiert ist, dann dürfte eine Ausweitung der Saison aber kaum das erhoffte Echo finden. Mit dem Beginn des September dürfte auch in nicht übermäßig verregneten Jahren die Periode des Sonnens und Schwimmens vorüber sein. Wegen der relativ spät erfolgenden Aufwärmung der zentralen Ostsee nach einem kühlen Frühjahr ist aber auch die Vorsaison zum Schwimmen und Sonnen relativ ungünstig. Damit setzt das Klima einer geplanten Ausweitung der Saison recht enge Grenzen.

Nun zeigt Tab. 12 aber auch, daß mit "Besichtigungen machen" und "Wandern" Aktivitäten stark vertreten sind, die einmal stärker wetterneutral sind, zum anderen Ansatzmöglichkeiten für den von der Regionalplanung befürworteten "Aktivurlaub" bieten. Zur Untersuchung dieses Komplexes wurde den Urlaubern eine Liste von 14 Zielen auf Bornholm präsentiert. Sie sollten jeweils angeben, ob sie von diesen Zielen schon einmal gehört und ob sie sie schon aufgesucht hätten. Das Ergebnis zeigt Tab. 13. Sie stellt dem Informationsstand der Urlauber ein sehr gutes Zeugnis aus. Bis auf zwei Ziele sind alle mindestens zwei Dritteln aller Urlauber bekannt. Das hängt sicher damit zusammen, daß sich 94% aller Befragten über Bornholm informiert haben, 87% bereits vor dem Urlaub. Dieser gute Informationsstand muß in Verbindung mit dem sehr hohen Anteil an Individualurlaubern gesehen werden, die also nicht Reisegesellschaften vertrauen, sondern sich ihren Urlaub selbst aussuchen und gestalten. Die Liste der 14 Ziele umfaßt nun zum großen Teil solche, die wie die Burg ruine Hammershus, die Klippen bei Helligdommen u.ä. relativ rasch besichtigt werden können. Nur drei Ziele sind räumlich so ausgedehnt, daß sie ein längeres Wandern erfordern bzw. erst ermöglichen. Das sind die Waldgebiete Almindingen, Paradisbakker und

Rö Plantage, alle durch gezeichnete Wanderwege und durch Informationsmaterial für Besucher aufgeschlossen. Nun zeigt das Aufsuchen von Almindingen keinen signifikanten Zusammenhang mit der Ausübung der Freizeitaktivität "Wandern", bei den relativ wenig frequentierten Waldgebieten Paradisbakker und Rö Plantage ist das der Fall. Daraus läßt sich schließen, daß nur relativ wenige Urlauber, die als Aktivität "Wandern" angeben, dies in den eigentlichen Waldgebieten durchführen. Die meisten werden also wohl in der Nähe ihrer Unterkunft bzw. ihres Badeplatzes wandern, etwa in der Form einer Dünenwanderung im Bereich von Dueodde. Wandern ist also, ebenso wie "Besichtigungen machen", eher als sekundäre Freizeitaktivität anzusehen, die wohl kaum geeignet sein dürfte, aus sich selbst heraus deutsche Urlauber im Sinne von "Aktivurlaub" nach Bornholm zu locken.

Vergleicht man das - recht umfangreiche - Freizeitangebot Bornholmer Orte mit dem, was die deutschen Urlauber als Freizeitaktivitäten angeben, so kommt eine erhebliche Diskrepanz zutage. Nicht ein einziger gibt etwa Salzwasserangeln (an 14 von 18 Orten angeboten) oder Reiten (an 4 Orten angeboten) an. Nicht einmal als gelegentliche Nebenaktivitäten werden Malen oder Modellieren genannt, also Beschäftigungen, die der Regionalplan zur Grundlage eines Urlaubs machen will.

Fassen wir die Ergebnisse der Analyse des Verhaltens der deutschen Urlauber zusammen. Der typische deutsche Urlauber auf Bornholm ist der Insel, ihrer Natur, ihren Sehenswürdigkeiten und ihren Menschen (61 % der Befragten wünschen sich wesentlich mehr Kontakt zur Bevölkerung) gegenüber sehr aufgeschlossen und ungewöhnlich gut informiert. Er hat auch durchaus einen Blick dafür, daß Bornholm als Urlaubsort sehr abwechslungsreich ist (vgl. das Polaritätsprofil, Abb. 2). Die hohe Standardabweichung (1,1) vom Mittelwert 1,9 kommt dadurch zustande, daß die deutschen Besucher aus Großstädten Bornholm weit "eintöniger" einschätzen als solche aus Mittel- oder Kleinstädten. Signifikant auf dem 5 %-Niveau sind die Mittelwert-Unterschiede bei den 10 - 19jährigen Besuchern, die vor allem die abendliche Unterhaltung vermissen. Sie haben das Gegensatzpaar "abwechslungsreich" und "eintönig" wohl vor allem als bezogen auf das Sport- und Vergnügungsangebot angesehen. Ältere Befragte haben wahrscheinlich eher an den Abwechslungsreichtum der Landschaft gedacht, die in ihrer Vielseitigkeit für immerhin 66 % der Befragten (s. Tab. 11) einen Grund fürs Wiederkommen darstellt. Mit seiner Lage genau auf der Grenze zwischen dem geologischen Nord- und Mitteleuropa und der daraus

resultierenden Vielfalt der Landschaften hat Bornholm ebenso wie durch das sorgsam gepflegte Idyll seiner kleinen Siedlungen Pluspunkte gegenüber Urlaubsalternativen wie etwa den Ostfriesischen Inseln, aber auch vielen dänischen Inseln und Küstenfremdenverkehrsarten. Dies wird auch von deutschen Urlaubern so gesehen und dürfte mitbestimmend für die Wahl Bornholms als Urlaubsort sein.

Der deutsche Tourist kommt aber in erster Linie nach Bornholm, um einen Urlaub in der Sonne am Strand zu verleben, natürlich mit gelegentlichen Besichtigungsausflügen. Der hohe Grad der Abhängigkeit vom Wetter dürfte auch daraus hervorgehen, daß zwar 91 % aller Befragten Wiederholungsurlauber sind, daß aber 35 % ihr - in der Frage zeitlich nicht fixiertes - Wiederkommen in Frage stellen, wenn, wie in diesem Fall, die Befragung während einer Schlechtwetterperiode durchgeführt wird.

Die Wünsche der deutschen Urlauber und der dänischen Planungsbehörden treffen sich dort, wo es um den weiteren touristischen Ausbau der Insel geht. "Macht kein Mallorca aus Bornholm", so könnte man die "sonstigen Bemerkungen" der deutschen Urlauber zusammenfassen.

Die Rolle, die der Regionalplan für Bornholm dem Fremdenverkehr zuschreibt, dürfte nicht realistisch sein. Bei den Deutschen, die bisher zu einem ganz wesentlichen Teil in Hotels und Pensionen gewohnt haben, ist ein starker und deutlicher Trend zum Ferienhaus festzustellen. Damit ist zu befürchten, daß die Ausweitung der Bettenkapazität in Hotels und Pensionen, die der Regionalplan bis 1990 vorsieht, am Bedarf vorbeigeht. Für Ferienhäuser, nach denen offensichtlich ein starker Bedarf besteht, sieht der Regionalplan aber keine neuen Areale vor. Eine Ausweitung der Touristensaison mit Verlagerung auf "Aktivurlaub" ist, wie die Befragung der Touristen gezeigt hat, illusorisch.

Bei weiterer Konzentration der Gäste auf die schon jetzt ausgebuchte Hauptsaison und weiter anhaltendem Trend der Urlauber weg vom teuren Hotel zum Ferienhaus, das für die Bornholmer Wirtschaft sowohl vom Umsatz wie vom Beschäftigungspotential her relativ wenig lukrativ ist, darf man vom Fremdenverkehr keine entscheidenden Beiträge zur Regionalentwicklung erwarten. Das gilt für Bornholm, das gilt umso mehr für die kleineren dänischen Inseln. Die "Inselproblematik" muß mit anderen Maßnahmen gelöst werden, der Fremdenverkehr kann dazu über seinen jetzigen Beitrag hinaus wohl kaum noch etwas leisten.

Literatur

- BACKE, B.:
Altersstruktur und regionale Bevölkerungsprognose, dargestellt am Beispiel des Landes Niedersachsen, Neues Archiv für Niedersachsen 20, 1971, S. 17-29
- BIDSTRUP, K.:
Danmark - dit og mit, Dansk Byplanlaboratoriums skriftserie 15, Kopenhagen 1977, 120 S.
- BLOTHGEN, J.:
Bornholm - ein Beitrag zur Landeskunde der dänischen Ostseeinsel, Erdkunde 29, 1975, S. 194-209
- BYLUND, E.:
Arbete, serviceunderlag och tätortsstruktur i norrländsk glesbygd, in: Regioner att leva i, Stockholm 1972, S. 35-70
- DANMARKS SMÅ ØER:
Ministeriet for kulturelle anliggender ed.: Danmarks små øer, Kopenhagen 1970, 216 S.
- DE DANSKE ØER:
Landbrugets oplysnings- og konferencevirksomhed: De danske øer (Danmarks bidrag til CEP-FAR-seminar i Freyung 1973), 32 S.
- DUEHÖLM, L.:
Dansk regionalpolitik og kritisk regionalforskning, Notat 21 fra Geografisk Institut, Aarhus Universitet, 1980, 37 S.
- EKESTAM, H.:
Ortssystemets framtida utveckling, NordREFO 1979:1, Stockholm 1979, 189 S.
- HESNER, R.:
Egnsudviklingsstøtten, in: Hvor kragerne vender, Dansk Byplanlaboratoriums skriftserie 14, Kopenhagen 1977, S. 16-19
- ILLERIS, Sv.:
Recent Development of the Settlement Systems of Advanced Market Economy Countries, Geogr. Tidsskrift 78/79, 1979, S. 49-56
- KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT:
Regionale Entwicklungsprogramme Dänemark, Sammlung Programme, Reihe Regionalpolitik Nr. 12, Brüssel 1978, 73 S.
- LEVEVILKAR I DANMARK, Statistisk oversigt 1976:
Socialforskningsinstituttet, Kopenhagen 1976, 303 S.
- LINDEMANN, R.:
Regional unterschiedliche Bevölkerungsentwicklungen und der Wandel landwirtschaftlicher Betriebsformen - am Beispiel Ostnorwegens, in: WEBER, P. (ed.): Periphere Räume, Münstersche Geogr. Arb. 4, Münster 1979, S. 87-99
- MALCHUS, V. von:
Zur Versorgung der Bevölkerung in dünnbesiedelten Gebieten - Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem skandinavischen Raum, Veröff. d. Akademie f. Raumf. u. Landesplanung, Forschungs- u. Sitzungsberichte 128, Hannover 1979, S. 47-71

- MATTHIESEN, Chr.W.:
Trends in the Urbanization Process. The Copenhagen case, Geogr. Tidsskrift 80, 1980, S. 98-101
- MEESENBURG, H. u.a.:
De små øers befolkningsproblemer, Bygd 9,4, Esbjerg 1978, 31 S.
- MØLLGAARD, J.:
Egnsudviklingspolitik i 25 år, in: Hvor kragerne vender, Dansk byplanlaboratoriums skriftserie 14, København 1977, S. 5-14
- NORDREFO:
Beskrivning av ortssystempolitikens utveckling i Danmark, Stockholm 1976, 63 S.
- NU A 1978: 12: Nordiske utredninger:
Nordisk forskning om regionalpolitik i omvandling, Stockholm 1978, 154 S.
- REGIONPLAN FOR BORNHOLM, RAPPORT Nr. 6:
Forslag til regionplan 1977 - 90, Rønne 1977
- REGIONPLAN FOR BORNHOLM, RAPPORT Nr. 7:
Regionplanforslagets offentliggørelse og vedtagelse, Rønne 1978, 177 S.
- TAUBMANN, W.:
Erscheinungsformen und Ursachen sozioökonomischer Disparitäten am Beispiel von Jütland/Dänemark, in: WEBER, P. (ed.): Periphere Räume, Münstersche Geogr. Arb. 4, Münster 1979, S. 148-183
- TURISTANALYSE PÅ BORNHOLM: Bornholms Turistforening:
Turistanalyse på Bornholm 1969, Rønne 1970, 46 S.
- WICHMANN, E.:
Et dansk øsamfund, København 1976, 48 S.

Tabellenanhang

Tab. 1: Die Bevölkerung Dänemarks verteilt nach Stadt und Land 1921 -1970 (in %)

	1921	1950	1960	1970
Hauptstadt ¹⁾	21	23	20	16
Vororte der Hauptstadt	0	4	9	12
Provinzstädte	22	26	27	26
Vororte der Provinzstädte	2	3	4	7
sonstige städtische Siedlungen	9	11	13	18
Ländliche Gebiete	46	33	27	21

Quelle: LEVEVILKÅR I DANMARK 1976, S. 4

¹⁾Gemeinden Kopenhagen, Frederiksberg, Gentofte

Tab. 2: Altersindizes der dänischen Bevölkerung 1970 nach Stadt und Land

Wohnortklasse	AI
Hauptstadtgebiet ¹⁾	103
sonst. Städte mit über 10.000 E	121
Städte mit 2.000 - 9.999 E	131
städt. Siedlungen mit 200 - 1.999 E	111
Ländliche Gebiete	149
Dänemark	125

Quelle: berechnet nach LEVEVILKÅR I DANMARK 1976, S. 43

¹⁾umfaßt zusätzliche zur "Hauptstadt" der Tab. 1 auch große Teile des Amtes Kopenhagen

Tab. 3: Veränderungen in den Beschäftigtenzahlen in der Industrie und im öffentlichen Dienst in Dänemark 1971 - 77 (in %) nach Ortsgrößenklassen

Ortsgrößenklasse	Industrie			öff. Dienst
	gesamt	Niedriglohnzweige ¹⁾	Hochlohnzweige	
Großraum Kopenhagen (inkl. Pendlereinzugsbereich)	- 21,2	- 49	- 17	+ 24
Gemeinden mit Städten von mehr als 100.000 E	- 9,3	- 37 ²⁾	- 7 ²⁾	+ 29
Gemeinden mit Städten von 20 - 100.000 E	- 4,6	- 18	+ 7	+ 23
Gemeinden mit Städten von 10 - 20.000 E	+ 12,5	+ 5	+ 7	+ 22
Gemeinden mit Städten von 5 - 10.000 E	+ 10,6	} + 6	} + 22	+ 23
sonstige Gemeinden	+ 34,1			+ 49
DÄNEMARK	- 5,3	- 17	- 7	+ 27

Quelle: ILLERIS 1979, S. 51/52

1) Niedriglohnzweige: Textil, Bekleidung, Holz, Möbel
Hochlohnzweige : Papier, Druck, Chemie

2) ohne Vororte

Tab. 4: Bevölkerungsentwicklung der kleinen dänischen Inseln

Größenklasse der Inseln (Einwohner)	Bevölkerungsentwicklung (%) 1921 - 1968	Wanderungssaldo 1963-67 in % der Wohnbevölkerung
über 500	- 21,6	- 0,7
499 - 250	- 40,5	} - 1,5
249 - 150	- 34,9	
149 - 60	- 40,1	} - 2,0
59 - 20	- 40,6	
unter 20	- 75,0	- 2,9

Quelle: DANMARKS SMÅ ØER 1970, S. 45

Tab. 5: Personen pro Service-Einrichtung in mitteljütischen ländlichen Gebieten und auf den Kleininseln 1968

Branche	Mitteljütische ländl. Gebiete	Kleininseln
Kaufmann	292	129
Fleischer	1.268	507
Autowerkstatt	1.311	383
Friseur	1.101	1.206
Hotel oder Café	1.552	461
Arzt	4.778	537
Tierarzt	3.315 ¹⁾	541

Quelle: DANMARKS SMÅ ØER 1970, S. 54

1) gilt für 1960

Tab. 6: Verteilung der Arbeitsplätze Bornholm 1975, 1980 und 1990

<u>Basiszweige</u>	1975	1980	1990
Landwirtschaft	2.100	1.900	1.520
Gärtnerei	100	90	80
Fischerei (Vollzeitfischer)	920	810	600
Forstwirtschaft	130	120	90
Geflügelzucht, Maschinenstationen u.ä.	180	180	180
Bergbau, Steinbrüche	220	200	150
Produzierendes Gewerbe	2.500	2.500	2.500
Verteidigung, sonst. Staatsdienst	750	790	880
Fremdenverkehr	800	800	800
<u>Basiszweige insgesamt</u>	7.700	7.390	6.800
<u>Abgeleitete Zweige</u>			
Hoch- und Tiefbau	2.212	2.140	2.000
Handel, Warenverkehr	2.674	2.580	2.400
Verkehr	1.555	1.500	1.400
Öffentl. Verwaltung, Bildung, Sozial- und Gesundheitswesen, freie Berufe	4.392	5.020	6.300
sonst. abgeleitete Zweige	707	800	1.300
Ohne Angabe	260	270	
<u>Abgeleitete Zweige insgesamt</u>	11.800	12.310	13.400
<u>Beschäftigte insgesamt</u> =====	19.500	19.700	20.200

Quellen: KOMMISSION DER EG 1978, S. 59

REGIONPLAN FOR BORNHOLM, RAPPORT Nr. 6, S. 5.9

Tab. 7: Verweildauer und durchschnittliche Ausgaben der Touristen auf Bornholm 1976 nach Herkunftsländern

<u>Herkunftsland</u>	<u>durchschnittliche Verweildauer (Tage)</u>	<u>durchschnittliche Ausgaben pro Person und Tag (Dkr)</u>
Dänemark	9,4	170
Schweden	7,4	225
Bundesrepublik Deutschland	16,4	290

Quelle: REGIONPLAN FOR BORNHOLM, RAPPORT Nr. 6, S. 5.46

Tab. 8: Die Stellung im Beruf der deutschen Urlauber und der Bevölkerung der Bundesrepublik

Stellung im Beruf	Bundesrepublik 1977 ¹⁾	Deutsche Urlauber auf Bornholm		
		1969 100 % = 1619	befragte Personen ab 14 J. 100 % = 332	1978 erfaßte Personen ab 16 J. 100 % = 691
Selbst. Geschäftsleute	6	4,1	8,7	6,7
Freie Berufe	} 4	} 27,1	10,2	5,6
Höhere Angestellte/Beamte			24,4	15,9
Mittl. Angest./Beamte	} 18	} 31,4	20,5	16,6
Niedr. Angest./Beamte			8,7	8,8
Facharbeiter	10	4,0	4,5	2,8
Sonst. Arbeiter	7	1,4	1,2	0,7
Landwirte	2	0,2	-, -	0,2
Rentner	} 51	} 13,7	9,3	10,7
Studenten/Schüler/ Auszubildende			10,2	10,7
Hausfrauen			12,1	2,1

1) Grundgesamtheit: alle Personen über 14 Jahre in der Bundesrepublik Deutschland

Tab. 9: Herkunftsbundesländer der deutschen Urlaubsgäste 1969 und 1978

Bundesland	Herkunft (in %)			Präferenzindex 1978	
	1969	1978	1978 (fe- rienunab- hängig)	ferienunab- hängig	
Berlin	9,4	22,3	14,0	38	17
Hamburg	26,4	14,2	17,9	28	25
Schl.-Holstein	9,3	9,6	13,2	12	12
Bremen	4,3	6,9	2,1	33	7
Niedersachsen	17,6	19,3	18,3	9	6
NRW	22,1	16,9	23,4	3	3
Hessen	3,9	3,3	4,3	2	2
Rheinl.-Pfalz	1,2	0,3	0,4	0	0
Saarland	-, -	-, -	-, -	0	0
Baden-Württ.	2,4	3,0	4,3	1	1
Bayern	3,4	4,2	2,1	1	0

Tab. 10: Die Unterkunftsarten der deutschen Urlauber 1969 und 1978 (in %)

Unterkunftsart	1969	1978
Hotel	21,7	17,1
Pension/ Privatunterkunft	36,0	7,0
Familie, Bekannte	1,0	1,5
Ferienhaus	14,8	53,4
Campingplatz	13,6	12,5
davon Wohnwagen beweglich		5,5
Wohnwagen fest		0,9
Zelt		6,1
Jugendherberge	2,7	5,5
Boot/Schiff	-, -	3,0

Tab. 11: Anziehungsfaktoren für einen erneuten Bornholm-aufenthalt (in %) (Mehrfachnennungen möglich)

Landschaft	35
Vielseitigkeit	31
Ruhe	22
unverbaute Städte/Dörfer	12
Klima	11
freundliche Bevölkerung	10
Individualität	10
Strand	9
Kinder- u. Familienfreundlichkeit	7
hoher Erholungswert	6
um Bornholm besser kennenzulernen	4

Tab. 12: Freizeitaktivitäten der deutschen Urlauber (in %) (Mehrfachnennungen möglich)

Aktivität	bei schlechtem Wetter	bei gutem Wetter
Sonnen	0	74
Schwimmen	7	70
Wandern	68	66
Radfahren	14	25
Besichtigungen	75	56
sich ausschlafen	39	18
kulturelle Veranstaltungen besuchen	2	2
Wassersport	1	3
Hallenbad	3	1
Spiel, Sport im Freien	7	13
Spazierengehen	5	4

Tab. 13: Bekanntheitsgrad und Besuchshäufigkeit von 14 Zielen auf Bornholm

Ziel	Bekanntheitsgrad	Besuchshäufigkeit
Hammershus	98	87
Dueodde	96	87
Almindingen	91	75
Österlars Rundkirche	91	71
Klippen bei Hellingdommen	89	69
Paradisbakker	81	60
Nylars Rundkirche	79	49
Christiansö	92	46
Braendesgaardshaven	63	46
Ekkodalen	64	43
Rö Plantage	65	37
Museum in Rønne	76	36
Slotsyngen	25	16
Centralbibliothek	42	8

Friedhelm Pelzer

Regional- und Kommunalplanung
in der Hauptstadtregion Kopenhagen
und die Probleme der festen Öresundverbindung

Aus:

Bernhard Butzin (Hrsg.):
Entwicklungs- und Planungsprobleme in Nordeuropa
Paderborn: Schöningh 1981
= Münstersche Geographische Arbeiten 12

I n h a l t

	Seite
1. Regionalplanung in der Hauptstadtregion	63
2. Die Öresundregion und die Probleme der festen Verbindung	64
3. Fallstudien zur Kommunalplanung	68
Helsingør	69
Køge	69
Høje - Tåstrup	71
Hørsholm	71
4. Das Dilemma der Öresundregion: Interessendefizit	72
Literaturverzeichnis	74
Tabellenanhang	75
Abbildungsanhang	79

Anschrift des Verfassers:

Dr. Friedhelm Pelzer
Westfälische Wilhelms-Universität
Institut für Geographie
Robert-Koch-Str. 26
D-4400 Münster

I. Regionalplanung in der Hauptstadtregion

Die Hauptstadtregion (hovedstadsregion) oder Region Kopenhagen deckt den Nordostteil von Seeland. Die Bezeichnung Nordostseeland kommt gelegentlich vor (Nordostsjaelland). Insular und räumlich abseits gelegen, nimmt dieser Raum strukturell eine bemerkenswerte Sonderstellung innerhalb Dänemarks ein. Auf nur etwa 6% der Landfläche leben hier ca. 1/3 aller Dänen, die fast die Hälfte des Bruttosozialproduktes erwirtschaften. Dänemark zeigt entwicklungs-konzeptional in sehr markanter Weise eine zentral-periphere Zonenbildung mit dem exzentrisch gelegenen Kern Großkopenhagen (entsprechend der Kopenhagener Amtskommune). Die Entwicklungsräume liegen fern. Dort werden innerhalb der Entwicklungszone noch die sogenannten speziellen Entwicklungsräume ausgewiesen, in denen neben den Kreditmaßnahmen auch Investitionshilfen zum Zweck der Angleichung der Arbeits- und Lebensbedingungen geboten werden. Das sozioökonomische Übergewicht Großkopenhagens aber wurde vorgezeichnet durch die Entfaltung seiner geschichtlichen Bedeutung als Hauptstadt, Seehafenstadt und Industrialisierungsschwerpunkt. Gerade die Industrialisierungswelle (seit Mitte des 19. Jahrhunderts, besonders aber seit 1863 nach Einführung eines neuen Zollgesetzes) veranlaßte den Trend zur disparitären Verteilung ökonomischer Valenzen zugunsten des führenden Präferenzraumes Kopenhagen.

Der Sonderstellung dieses Raumes wurde unter anderem auch dadurch Rechnung getragen, daß während der Kommunalreform 1975 der damalige Landkreis Kopenhagen ausgeklammert wurde. In dieser Hinsicht zeigt das Kreisgebiet Kopenhagen auch innerhalb der gesamten Hauptstadtregion seine Besonderheit. Die Kommunen sind hier deutlich kleiner als in den Ämtern Roskilde und Frederiksborg. Ihr Bebauungsgrad liegt hoch in der Regel über 50%. Das äußert sich darin, daß die Siedlungsflächen der Städte z.T. nahtlos ineinander übergehen. Diese weitgespannte amorphe Siedlungsmasse mit auswuchernden Wachstumsspitzen und disjunkt gestreuten heterogenen Siedlungsflecken der Umgebung sind Zeichen zwar nicht immer ungeplanter und unkontrollierter Zersiedlung, aber doch Ergebnis der zu eigenständigen, kleinräumigen und kaum koordinierten Planung.

Während der Industrialisierungsphase bahnte sich diese Entwicklung bereits an. Nach dem 2. Weltkrieg wurden verschiedene Konzepte entwickelt, die dazu dienen sollten, den Verstärkerungsprozeß raumstrukturell in den Griff zu bekommen und zu steuern. Die umfassende Regionalplanung im Raum Großkopenhagen

setzte 1947 ein. Der Fingerplan (Abb. 5) sollte den Urbanisierungsvorgang längs der Vorortbahnen steuern. Die Offenlandwinkele im Spreizungsbereich wurden als Rekreationsräume konzipiert.

1960 wurde der Strategieplan erarbeitet, nachdem man feststellen mußte, daß man mit dem an sich restriktiven Fingerplan den hektischen Entwicklungsprozeß allein nicht angemessen steuern konnte. Die städtebauliche Entwicklung wurde stärker binnenseeländisch (Südwestwärts) orientiert (Køge-Bucht-Finger).

1970 wurden die urbanen Zonen festgestellt. Dabei zeigte sich, wie sehr die südwestorientierte Entwicklung bevorzugt wurde. Allerdings erwies sich auch die Nordflanke als städtischer Expansionsraum.

Bereits 1967 wurde ein regionaler Planungsrat gegründet. Dieses Gremium setzte sich zusammen aus Lokalpolitikern der Region. Deren Arbeit mündete in einem umfassenden vierbändigen Bericht: Probleme und Ziele, Regionalplanentwurf für die öffentliche Debatte, Strukturplan 1972 und Regionalplan 1973 (Abb. 2,8 und 10).

Der erste Band brachte eine gründliche Bestandsaufnahme und Diskussion aller mit der Regionalplanung verbundenen Problemkreise: Stadt und Landschaft, Wohnung und Bevölkerung, Erwerb und Beschäftigung, Kommunikation und Verkehr, Versorgung und Verunreinigung. Als ein wichtiges Ziel der Planung wurde die Harmonisierung von offener Landschaft und städtebaulicher Entwicklung gesehen. Für die "Grünplanung" zu Rekreationszwecken wurden Planungsstandards empirisch ermittelt und vorgeschlagen. Im Wohnungswesen erwartete man auch bei stagnierender Bevölkerungsentwicklung weiterhin eine starke Nachfrage, weitgehend bedingt durch erforderliche Sanierungsmaßnahmen. In der Diskussion um die Verkehrsprobleme war man eher geneigt, statt des zu steigernden Ausbaus der Autobahnen und Straßen dafür zu plädieren, durch Dezentralisierung der Arbeitsstätten die Verkehrs-entflechtung und Verkehrseindämmung zu gewährleisten.

Der Regionalplanentwurf im zweiten Band brachte das Konzept eines neuen Zentrenprinzips. Hiermit wurde vorgeschlagen, innerhalb der "Finger" neue leicht erreichbare Zentren auszubauen. Das Großzentrum Høje-Tåstrup fügt sich in dieses Schema ein. Das zweite Konzept betrifft das Verkehrsnetz. Das traditionelle Radialsystem, das auf das Zentrum Kopenhagen orientiert ist, soll ergänzt und überlagert werden von dem System der Transportkorridore, die Leitlinien der Straßen, Bahnen und Versorgungsleitungen (400 kv-Hochspannung) dienen sollen. Diese Transportkorridore sind von überregionaler und in-

ternationaler Bedeutung. Mit den sie flankierenden A-Zonen, die als besondere siedlungs- und wirtschaftsstrukturelle Entwicklungsachsen ausgewiesen wurden, erfuhr dieses System den Charakter der auch so bezeichneten Hauptstrukturen (Abb. 10). Darauf basiert auch der Strukturplan von 1972 (Band 3). Nach den Erörterungen der Stellungnahme der betroffenen Kommunen wurden die Prinzipien des Strukturplanes vor dem zusammenfassenden Überblick regional durchgemustert. Unterschieden wurden die Planungsräume: Hauptstrukturen, Erholungsgebiete 1 und 2, Fingerstadtgebiet, Køge-Bucht-Gebiet, Amager und die Stadtwachstumsgebiete 1 und 2 (Abb. 6). Das Gesamtwerk wird beschlossen von dem Regionalplan 1973 (Band 4), dessen Aussagen komprimiert und räumlich differenziert dargestellt werden in der Planungskarte: Hauptstruktur und Stadtwachstum im Maßstab 1:100 000.

Die Diskussion um diesen Regionalplan konzentrierte sich stark auf die unterschiedlichen Entwicklungsstrategien im Nordteil und Südteil der Region. Als Ergebnis wurden Knotenpunkte als Wachstumspole vorgeschlagen, von denen die drei nördlichen als Entlastungszentren ausgebildet werden sollten, der südlich die Funktion eines Brückenkopfes für die Urbanisation übernehmen sollte.

Die Konflikte zwischen Urbanisation und Naturerhaltung versuchte man damit zu entschärfen, daß man ordnende Leitlinien (Pfeildiagramme, s. Abb. B) in die Planung einbrachte. Die Natur- und Stadtpfeile verlaufen gleichgerichtet und gegengerichtet, kreuzen sich aber nicht. Die Verstädterungspfeile (Urbanisationsleitlinien) wurden aufgelöst und quantifiziert in Bebauungsquadrate (Vierkanter), denen jeweils 1000 Wohneinheiten entsprechen sollen.

1974 wurde der Verband Region Kopenhagen "Hovedstadsrådet" gebildet. Seine Aufgabe sollte darin bestehen, die Regionalplanung zu initiieren, zu forcieren und zu koordinieren. Dazu gehört auch die Koordinierung und die Beeinflussung der Flächennutzungsplanung.

Die Rechtsgrundlage dieses Verbandes ist ein Gesetz, das dem Hovedstadsrådet folgende Aufgaben stellt:

1. Regionalplanung
2. Verbund, Ausbau und Betrieb von öffentlichem Personennahverkehr und Mitwirkung bei der Gesamtverkehrsplanung.
3. Planung und Durchführung des gesamten Umweltschutzes.
4. Planung der Wasserversorgung und - nach Ermächtigung durch den Umweltminister - Durchführung

der Wasserverteilung und Leitung des Ausbaus und Betriebes der Wasserversorgung.

5. Leitung der übergeordneten Krankenhausplanung.

Eine wichtige Planungsgrundlage wurde 1978 vom Hovedstadsrådet vorgelegt: "Regionalplanens 1. Etape, 1977-1992". In Anlehnung an den Regionalplan von 1973 werden alle 50 Gemeinden der Hauptstadtregion drei Gruppen zugeordnet: 1. Gemeinden des Erholungsgebietes, 2. Gemeinden des Stadtwachstumsgebietes, 3. sonstige Gemeinden des Kernraumes (entsprechend etwa dem "Finger"stadtgebiet). Für sie werden Richtlinien für die Kommunalplanung vorgelegt. Für den Wohnungsbau werden Quoten angegeben (Tab. 2), ebenfalls werden Gewerbegebiete, Verkehrsleitlinien und Landschaftsschutz- und Erholungsgebiete ausgewiesen. Nach der Offenlegungsperiode (Januar bis Juni 1978) zeigte sich, daß von den meisten Gemeinden keine Einwände gegen die Wohnbebauung erhoben wurden (37 Gemeinden). Noch positiver fielen die Stellungnahmen zu den Ausweisungen von Gewerbegebieten aus (41 Gemeinden ohne Bedenken). Auch hinsichtlich der Stellungnahmen zum Straßenbau für den Individualverkehr war die Reaktion durchaus positiv (39 Gemeinden ohne Einwände) (Abb. 9).

Die rechtlichen Grundlagen der Arbeit des Hauptstadtrates ergeben sich aus einer Folge von Gesetzen über die Regionalplanung in dieser Region von 1973, 1975 und Mai 1978. Am 29. September 1978 folgte dann das Gesetz über Regionalplanung im Hauptstadtgebiet (Lov om regionalplanlægning i hovedstadsområdet). Die Kooperation wird in vielen Arbeitsbereichen festgelegt. Planungsschwerpunkte sind auch nach diesem Gesetz der Städtebau, Verkehr, Wasserbewirtschaftung, Nutzung von Bodenschätzen (Steine, Erden), Krankenhausplanung, Anlage und Festlegung von Erholungsräumen, sowie Umweltschutz.

In der Kompetenz der Gemeinden liegt die Aufstellung von Gemeindeplänen (Flächennutzungsplänen) und von Lokalplänen für Teilgebiete als Durchführungspläne. Daß auch dabei der Hauptstadtrat eine beachtliche Rolle spielt, zeigte der Regionalplan-1.-Etape.

Die Hauptstadtregion zeigt somit eine vielseitige Durchdringung und Kooperation in Planungsfragen.

II. Die Öresundregion und die Probleme der festen Verbindungen

Der binationale Planungsraum Öresundregion nimmt mit 13 800 km² zwar nur etwa 3% der Gesamtfläche beider beteiligten Länder Dänemark und Schweden ein, erreicht aber mit 1 755 000 Einwohnern (1977) immerhin 20,7% der Bevölkerung beider Länder. Hier sind 22,5% der aktiven (erwerbstätigen) Bevölkerung zu finden, und im Wirtschaftssektor Transport und Kommunikation

konzentrieren sich sogar 25,1%. Damit ist diese Region der führende Wirtschaftsraum Nordeuropas, wobei die Prägung als Verkehrszentrum besonders deutlich wird.

Wunsch und Vorstellungen, diesen Raum als einheitliches Gebilde zu sehen und zu planen, ließen sich aus den Homogenvoraussetzungen verstehen. Naturräumlich sind beide Teile als glaziale Akkumulationsräume weitgehend einheitlich geprägt, auch agrarwirtschaftlich zeigen sie ähnliche Züge. Im kulturellen Erbe ist Vergleichbares zu erkennen, das bedingt ist durch die Zugehörigkeit des schwedischen Teiles zu Dänemark bis 1658. In beiden Länderteilen gibt es dominierende Zentren, wenngleich Kopenhagen als Landeshauptstadt eine ungleich größere Rolle für den dänischen Teil spielt als Malmö für den schwedischen, zumal dort eine weitere Provinzhauptstadt (Kristianstad) und eine Großstadt (Helsingborg), sowie etliche andere starke Mittelstädte (Lund als Universitätsstadt, Landskrona als Hafen- und Industriestadt, Hälsleholm als Verkehrs- und Industriezentrum) dezentralisierend wirken. Die Ähnlichkeit in der Bevölkerungsverteilung wird zusätzlich dadurch unterstrichen, daß die führenden Zentren seeorientiert sind und die Bevölkerungsdichte längs des Öresunds am dichtesten ist. Der traditionelle sundquerende Fährverkehr verklammert beide Länderteile und dient mit seine "Brücken"-funktion der Anbindung Nordeuropas an die mittel- und westeuropäischen Ballungsräume.

Dieser regional und überregional bedeutsame Verkehr schließt den Raum funktional zusammen. Transport, Verkehr und Kommunikation rücken damit verständlicherweise in den Mittelpunkt aller Planungskonzepte. In ihnen spielt die Forderung nach einer festen Verbindung über den Öresund eine zentrale Rolle (Abb. 12 und 13).

Hinzu kommt, daß Dänemark, ein Land, das insular zergliedert ist, seit Anfang der dreißiger Jahre u.a. im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen dazu überging, Brücken zu bauen und somit verkehrstechnisch von einem Fähr- zu einem Brückenland werden sollte. Unbestritten ist die volkswirtschaftliche Bedeutung der innerdänischen Brückenprojekte, von denen die über den Kleinen Belt und den Storströmmen bereits realisiert wurden, das schwierige und kostspielige Projekt zur Verbindung von Seeland und Fünen über den Großen Belt aber noch aussteht. Die teildänischen Projekte der festen Verbindungen über den Öresund und den Fehmarn-Belt hingegen sind umstritten, da sie Dänemark weit weniger nützen. Ihre Bedeutung läge vor allem in der Strukturverbes-

serung des Transitverkehrs, im Falle der Öresundverbindungen zusätzlich allerdings auch noch in der Integration der Öresundregion.

Für Dänemark ist zu erwägen, daß mit der eventuellen festen Verbindung die siedlungsstrukturelle und ökonomische Auflockerung in Aussicht stünde. Für Schweden wäre diese feste Verbindung besonders vorteilhaft, weil dadurch die west- und mitteleuropäischen Außenwirtschaftsräume günstiger erreichbar wären und auch der Fremdenverkehr belebung erführe. Allerdings müßte für beide Länder auch wiederum befürchtet werden, daß die disproportionale Entwicklung in den Ländern forciert werden könnte, da die Strukturverbesserungen dieser Gunsträume sich abträglich auf die Entwicklung der Peripherieräume auswirken könnten.

Im Hinblick auf die vergleichbaren Strukturbedingungen der beiden Teilräume und den ökonomischen und sozialen Verknüpfungen einerseits und der international sowie bilateral ökonomischen Bedeutung andererseits war es raumordnungspolitisch naheliegend, daß diese Region zum Operationsfeld kooperativer Planung wurde.

Seit 1945 arbeitet eine Kommission, die sich mit dem Öresund-Projekt als fester Verbindung beschäftigt. In der journalistischen und populärwissenschaftlichen Literatur zu dieser Zeit prophezeite man die festen Brückenschläge und als Folge davon die Örestadt mit 4 Millionen Einwohnern. Kostenvoranschläge für diese Projekte lagen bereits vor. 1962 wurde eine erste Zusammenfassung der Untersuchung zu diesem Projekt vorgelegt. 1964 trat dann der Öresundrat in Aktion. 1967 wurde ein neues detailliertes Gutachten veröffentlicht. Schließlich wurde 1978 ein umfangreiches Werk präsentiert, in dem die technische Bewältigung und die potentielle sozio-ökonomischen Folgen erörtert wurden.

Dieser Report wurde von den Regierungen der beiden Länder angeregt, nachdem bereits am 8. Juni 1973 ein Vertrag zum Bau dem KM- (Kopenhagen-Malmö) und HH- (Helsingør-Helsingborg) - Verbindungen bilateral geschlossen wurde, der allerdings vom dänischen Folketing aus Kosten-/Nutzen-Erwägungen nicht ratifiziert wurde.

Die möglichen Effekte auf Wirtschaft, Bebauung, Bodennutzung und "Umwelt" werden im Hauptband des Gutachtens erörtert und um die kritische Diskussion der eventuellen Konsequenzen für Unternehmen und Wirtschaft ergänzt. Die erste und Hauptauswirkung der festen Verbindungen (KM und HH) dürfte den Verkehrsfluß und das Transportaufkommen betreffen. Für den Eröffnungszeitpunkt wäre dann mit einem Ver-

kehrssprung zu rechnen (Abb. 13). Danach würde sich die Verkehrsfrequenz auf einen gleichmäßigen schwächeren Anstieg einpendeln, der von der mit der volkswirtschaftlichen Entwicklung parallel verlaufenden Einkommensentwicklung in Dänemark und Schweden bestimmt würde. Außerdem müßte einkalkuliert werden, wie sich die Kosten im Fährverkehr entwickeln. Unter Berücksichtigung dieser Einflußfaktoren läßt sich die Spannbreite des Entwicklungstrends im Verkehrssektor abschätzen und prognostizieren.

Der zu erwartende Verkehrssprung rekrutiert sich aus dem verlagerten und dem durch die Verbindung neugeschaffenen Verkehr. Der verlagerte Transport umfaßt den von anderen Verkehrsmitteln, wie See- und Lufttransport auf den Straßentransport übergehenden Anteil. Der neugeschaffene Verkehr ergäbe sich aus den besseren Kontaktmöglichkeiten zwischen den Teilregionen beider Länder. Es handelt sich dabei um den schwer abzuschätzenden inter- und intraregionalen Verkehr, der nicht nur ökonomisch bedingt ist. Dem ökonomischen Zusammenhang von Kosten und Verkehrsaufkommen zeigt die Tabelle 4. Die Transport- und Verkehrskosten des relativ teuren Fährverkehrs bremsen die Verkehrsfrequenz, die niederen Kosten über die festen Verbindungen würden zur Verkehrsteigerung anregen. Zu den ökonomisch nur schwerlich oder kaum faßbaren Komponenten der Verkehrsentwicklung zählen der Bequemlichkeitsanspruch, der Barriereeffekt der Grenze und die Unfallwahrscheinlichkeit.

Die erwogenen festen Verbindungen werden nicht nur das Verkehrsaufkommen steigern, sondern auch zugleich als Folge davon Raumstruktureauswirkungen mit sich bringen. Bündelung und Verteilung des Verkehrs werden das Verkehrsnetz beeinflussen. Die zu erwartenden Änderungen sind in der Verkehrsstrukturplanung beider Teilregionen jedoch weitgehend bereits berücksichtigt. Der Regionalplan der Hauptstadtregion ist dem Ausbau der festen Verbindungen angepaßt. Das gleiche gilt im Grunde auch für die schonenschen Regionen Malmö und Helsingborg. Die Anknüpfung der festen Straßenverbindungen an die bestehenden Ring- und Radialstraßensysteme, z.B. in den Regionen Kopenhagen und Malmö, läßt sich ohne erhebliche Schwierigkeiten ermöglichen. Entsprechendes könnte auch für die HH-Verbindung geleistet werden. Lediglich lokal würden Weg- und Bahnverbindungen stärkere Eingriffe bedeuten. Das hinge dann aber auch weitgehend davon ab, welche Alternativen fester Verbindungen gewählt würden. So wurden immerhin für die Bahnverbindung HH drei Möglichkeiten in Betracht gezogen. In Industrie und Gewerbe zeigt

sich, daß die Unternehmen in beiden Teilregionen nur geringe Zuliefer- und Absatzverflechtungen über die Ländergrenze hinweg besitzen. Sie sind in der Regel nationalwirtschaftlich orientiert. In dieser Beziehung ist zu erwarten, daß durch die festen Öresundverbindungen eine verstärkte Integration zwischen dem dänischen und schwedischen Produktionssystem auftreten werde.

In die Erwägungen, welche sozioökonomischen Folgen der Ausbau der festen Verbindungen nach sich ziehen könnte, gehört die Frage nach dem unterschiedlichen Lohn-Preis-Gefüge in den beiden Ländern. Dabei ergaben sich folgende Überlegungen: Das höhere Lohnniveau auf der schwedischen Seite würde bei stärkerer Integration der Region den dänischen Teil als Arbeitsmarktgunstraum für schwedische Gewerbebetriebe attraktiv werden lassen. Andererseits wäre aber auch zu erwarten, daß dänische Arbeitskräfte stärker nach Schweden drängen könnten. Wenn grundsätzlich die Ansiedlung von Gewerbebetrieben positiv zu bewerten ist, so müßte doch hier für Dänemark zu bedenken gegeben werden, daß die Zersiedelung des Raumes weiter fortschreiten würde und die infrastrukturellen Folgekosten erheblich steigen würden.

Hinsichtlich des unterschiedlichen Preisgefüges wären die Folgen wahrscheinlich weniger gravierend. Kopenhagen bliebe weiterhin attraktives Einkaufszentrum, doch der Kaufkraftabfluß würde Malmö kaum treffen, da diese Stadt in Bezug auf langfristige hochwertige Güter nicht provinziell unterrangig einzustufen ist. Helsingborg als Großstadt, obwohl die City zu sehr zerstückelt ist, hat gegenüber Helsingør doch ein einheitliches kommerzielles Übergewicht. Weniger die Einkaufsfahrten von Schweden als vielmehr die Vergnügungsfahrten mit dem Ziel Kopenhagen würden wohl häufiger stattfinden.

Die sozioökonomischen Unterschiede lassen sich auch am BSP demonstrieren: 1974 hatte Dänemark ein Pro-Kopf-Einkommen von 5 820 S, Schweden von 6 720 S. In beiden betreffenden Teilräumen lag dieser Betrag höher als im Landesdurchschnitt. Das entspricht einem Unterschied von 15,5%. 1978 war das Verhältnis 9 920 S (Dänemark) zu 10 210 S (Schweden). Damit fiel der Unterschied auf 2,9% bezogen auf den schwedischen Einkommenssatz.

Wenn die Hauptaufgabe der Administration darin liegt, die Warenproduktion und die Dienstleistungen zu initiieren, zu planen und zu steuern, dann gilt es für die Öresundregion festzustellen, daß hier bei beachtlicher struktureller Ähnlichkeit im Administrationswesen zumindest ein markanter Unterschied auffällt. Kopenhagen ist ein Steuerungszentrum interna-

tionalen Maßstabs und überragendes nationales Zentrum des Landes, das Pendant Malmö hingegen ist zwar national bedeutsam, hinsichtlich seiner zentralörtlichen Bedeutung jedoch eine Rangstufe niedriger. Die Dienstleistungskontakte mit Kopenhagen gelten als unterdimensioniert: Malmö ist stärker auf Stockholm orientiert.

Die wachsenden Freizeit- und Erholungsansprüche der Öresundbevölkerung dürften sich nach der Realisation der festen Verbindungen verstärkt auf Südwestschonen auswirken. Allerdings ist auch zu berücksichtigen, daß mit der erleichterten Reiseverbindung der kurzfristige tägliche Fremdenverkehr zunehmen wird. Dabei ist zu erwarten, daß sich der Verkehr zum Zwecke der Unterhaltung stärker auf Kopenhagen konzentrieren wird.

In Ergänzung zu diesen Erörterungen des Gutachtens der dänischen und schwedischen Öresunddelegation wurde von dänischer Seite ebenfalls 1978 eine Sonderstudie zu den Planungen vorgelegt. Hierin wird festgestellt, daß das Entwicklungskonzept des Hauptstadtrates, wie es im Regionalplan 1973 festgelegt wurde, durchaus den Vorstellungen der dänischen Seite hinsichtlich Fertigstellung der festen Verbindungen entspricht. Jedoch auf kommunaler Planungsebene werden nur die Gemeinden Helsingør und Tårnby/ Dragør direkt von den Öresundprojekten betroffen.

Der eventuelle Ausbau der festen Verbindungen bedeutet für diese dänischen Gemeinden, daß sie im Rahmen ihrer Kommunalplanung Reserveflächen für die erforderlichen Verkehrsanlagen bereithalten müssen. In der Linienführung der Verkehrswege überschneiden sich Regional- und Kommunalplanungsinteressen. In der Festlegung der Transportkorridore wurde seitens der Regionalplanung des Hauptstadtrates diesen möglichen Erfordernissen bereits Rechnung getragen.

Die Frage, inwieweit durch die festen Öresundverbindungen Standortverlagerungen von Industrie und Gewerbe über die nationalen Grenzen hinweg zu erwarten sind, erscheint besonders deshalb interessant, da Dänemark Mitglied der EG ist. Die Vermutung, daß schwedische Industriebetriebe sich auf der dänischen Seite verstärkt niederlassen könnten, wird durch die dänischen Untersuchungen nicht geteilt. Im Wirtschaftssektor Handel und Dienstleistungen könnte Kopenhagen profitieren. Im Siedlungswesen sind keine beachtenswerten Wandlungen zu erwarten. Mit Sicherheit wird nur der vorwiegend touristische Pendelverkehr sich erheblich steigern. Dabei wird der dänisch-schwedische Verkehr dezentralisierend wirken, der gegengerichtete schwedisch-dänische Verkehr hingegen konzentrierend auf Kopenhagen orientiert sein.

Deshalb ist zu erwarten, daß die Hauptstadtregion außerhalb Kopenhagens kaum vom schwedischen Tourismus profitieren wird.

Diese generellen Prognosen und Erwartungen sind speziell abzuwandeln, je nachdem welche Verbindung mit welcher Verkehrsart realisiert werden sollte (Abb. 12).

Entsprechend den Alternativen sind folgende Erwägungen angemessen:

1. Bei der Straßenverbindung KM wäre zu erwarten, daß mit der Steigerung des Verkehrsaufkommens die dänische Insel Amager als Gewerbe- und Reaktionsraum, aber auch als Messezentrum, erheblich profitieren könnte. Die Gebiete um Høje-Tåstrup und Køge könnten als Siedlungsschwerpunkte bevorzugt werden. Kopenhagen-Zentrum dürfte als Handels- und Dienstleistungsschwerpunkt begünstigt sein. Für Erholung und Freizeit (außer Unterhaltungsfreizeit) wäre allerdings Südwestschonen favorisiert.
2. Die Bahnverbindung KM hätte mit Sicherheit nicht die Bedeutung wie die Straßenverbindung. Lediglich im Gütertransport wäre eine etwas höhere Zunahme anzusetzen. Da die Bahnverbindung eine stärkere Transitfunktion hätte, würde sie weder auf das Erwerbsleben, noch auf die Rekreationsverhältnisse stärkere Auswirkungen haben. Im Freizeitsektor wäre der auf Kopenhagen gerichtete Stadttourismus begünstigt und würde zugleich eine Entschärfung der Verkehrsverhältnisse bedeuten, da Privatverkehr und Parkplatznachfrage minimal gehalten würden. Für das Hauptstadtlumland hätte die Bahnverbindung kaum Relevanz.
3. Die Straßenverbindung HH bliebe hinter der eventuellen KM-Straßenverbindung an Bedeutung zurück. Für das Erwerbsleben würde diese Neuerung keine wesentliche Änderung nach sich ziehen. Als Siedlungsgebiet könnten die nordseeländischen Entwicklungsräume bevorzugt werden. Im Erholungssektor wäre eine gewisse Entlastung dieser Regionen zu erwarten.
4. Die Bahnverbindung HH wäre noch stärker als die Straßenverbindung transitbezogen. Durch die Küstenbahn auf der dänischen Seite hätten die dänischen Sundorte Standortpräferenzen aufzuweisen. Doch bleiben Erwerbsleben, Siedlungswesen und Rekreation bei dieser festen Verbindung ohne nennenswerte Beeinflussung.

Daher werden folgende Projekte favorisiert:

1. Die Straßenverbindung Kopenhagen/Amager nach Saltholm als Tunnel und von Saltholm als Tunnel

oder Brücke nach Malmö, Saltholm könnte dann das Gelände für einen neuen Flughafen für Kopenhagen und Malmö bieten.

2. Die Eisenbahnverbindung Helsingør nach Helsingborg als Tunnelbauwerk.

In der Abwägung der vier Alternativen ergibt sich, daß die KM-Strassenverbindung die stärkste Kontraktions- und Integrationsfunktion ausüben dürfte. Allerdings würde weniger die Hauptstadtregion insgesamt als vielmehr Kopenhagen-Amager davon geprägt werden.

Mit Sicherheit sind es zunächst die engeren Kontaktbereiche Helsingør im Falle der HH-Verbindung und Amager (Tårnby/Drageør) im Falle der KM-Verbindung, die unmittelbar und sofort Impulse erhielten. Die strukturellen Langzeitauswirkungen auf die entfernteren Gemeinden der Hauptstadtregion sind kaum abzuschätzen. Hier sind die Prognosen sehr spekulativ. Daher ist es auch verständlich, daß die nordseeländischen Gemeinden sich zurückhaltend äußern bezüglich der sozioökonomischen Einflüsse, die durch die festen Verbindungen eventuell zu erwarten wären. Die Auswirkungen werden als unbedeutend angesehen. Die langfristige Entwicklung wird weniger in der ökonomischen, als vielmehr in seiner sozialpolitischen Bedeutung gesehen. Die festen Verbindungen werden soziale Kontakte und den Ansatz zu räumlicher Integration fördern, die langfristig auch ökonomisch relevant werden könnte.

III. Fallstudien zur Kommunalplanung

Die raumstrukturellen Entwicklungstendenzen der Hauptstadtregion zeigen keinerlei integrative Beziehungen zu den erforderlichen Raumstrukturen einer übergreifenden Region Öresund, zu der neben Nordostseeland auf der schwedischen Seite Schonen gehört. Die räumliche Entwicklung der Hauptstadtregion scheint sich geradezu vom Öresund abzuwenden. Das zeigt die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden. Dieser Entwicklung trug bereits der Fingerplan Rechnung. Der Strukturplan von 1972 zielte als Zonierungsansatz ebenfalls darauf ab.

Der Regionalplan von 1973 mit dem Etappenplan 1977-1992 ist im Grunde nur eine Weiterentwicklung dieses Konzeptes. Drei Planungsraumtypen haben sich so ergeben: Stadtwachstumsgebiet, Erholungsgebiet und das übrige Kommunalgebiet (Kerngebiet entsprechend den Gebieten Fingerstadt, Køgebucht Ost- und Süd-amager) (Abb. 7). Das Gebiet der übrigen Kommunen deckt sich weitgehend mit dem Amt Kopenhagen. Die Stadtwachstumsgebiete liegen zwar zum größten Teil im Amt Roskilde, greifen aber bis Hillerød weit in

das Amtsgebiet von Frederiksborg hinein. Planungs- und Verwaltungsgebiete sind somit nicht identisch und nicht kongruent.

Aus der Zuordnung zu diesen Planungsgebieten und zu den Hauptstrukturen ergeben sich für die Gemeinden bereits die Entwicklungsziele und damit auch die funktionale Festlegung. Orientierungsschwerpunkt ist und bleibt Kopenhagen.

Daher wird der vorgesehenen festen Verbindung HH für die Entwicklung der Gemeinden kaum eine Bedeutung zugemessen. Die feste Verbindung KM ist ebenfalls nur soweit relevant, als dadurch Kopenhagen eventuell noch mehr Gewicht erhielte. Die Planungsperspektiven innerhalb der Hauptstadtregion und in Beziehung zum Öresund sind daher in erster Linie lagespezifisch zu sehen, wobei die Distanz zu Kopenhagen entscheidend ist. Die Zuordnung zu den "Fingern" spielt keine so bedeutsame Rolle mehr. Dafür ist die Stadtwachstumssteuerung wichtiger, und im Zusammenhang damit die regionale Stadtwachstumsverteilung und die Einbettung in landschaftliche Zusammenhänge. Hierin zeigt sich, daß die Sundflanke vom Stadtwachstum - außer auf Amager - ausgenommen ist. Da in den Randbezirken die Kommunen aus mehreren kleinen im Rahmen der kommunalen Neuordnung zusammengeschlossen wurden, ergaben sich hier häufig Gemeinden, die zwei und mehr Siedlungskerne aufweisen.

Die formalen Vorgaben bedeuten für die Kommunalplanung z.T. erhebliche Schwierigkeiten. Hierbei gewinnt man den Eindruck, daß auch der Strukturplan mit seiner Fortführung als Etappenplan den kommunalen Erfordernissen nicht voll gerecht werden kann. Hier setzt die Arbeit der Kommunen ein. Die kommunale Entwicklungsplanung muß sich dem übergreifenden Gesamtkonzept des Regionalplanes anpassen und dabei geeignete interne Strukturen entwickeln. Nach der Maßgabe der Regionseinteilung wurden den Gemeinden bereits bestimmte Funktionen zugesprochen. So dienen die Gemeinden der Erholungsgebiete eben der Erholung, der Freizeitgestaltung und dem Tourismus. Die Wachstumsgemeinden sollen im starken Maße der Wohnfunktion dienen. Die Gemeinden mit hohem Anteil der "Hauptstrukturen" sind erwerbsbetont oder fremdenverkehrsfriendly. Da der Hauptstadtrat auch spezielle Planungsaufgaben übertragen bekommen hat, sind Einflußnahmen auf die Kommunalplanung möglich (Krankenhauswesen, Umweltschutz, Versorgung und Verkehr).

Zur Verdeutlichung der Problematik von Kommunalplanung und Regionalplanung in Verbindung mit dem Öresundplanungsprojekt wurden vier Beispiele ausgewählt, die Kommunen Helsingør (Erholungsgebietsge-

meinde und Ausgangspunkt der geplanten festen Verbindung), Køge (Stadtwachstumsgemeinde an der Entwicklungsachse der Køgebucht), Høje-Tåstrup (im Stadtwachstumsgebiet im Mittelpunkt Nordseelands und im Schnittpunkt der Hauptstrukturen) und Hørsholm (sonstige Gemeinde im Kerngebiet von Großkopenhagen am Öresund gelegen).

Die Gemeinden haben spezifische Entwicklungsprobleme: Infrastrukturverbesserung, Stadtsanierung, Anlage von Naherholungsbereichen und Grünanlagen, Erschließung von neuen Siedlungsgebieten, Planung und Ausweisung neuer Gewerbegebiete. Diese Aufgaben müssen weitgehend mit der Regionalplanung abgestimmt werden. Der Ausbau bestimmter Entwicklungsschwerpunkte mit der Ausweisung von Gewerbegebieten oder der Festlegung von Standorten großer Einzelhandels- und Dienstleistungsentlastungszentren (z.B. Ølby) und die Festlegung der Entwicklungsachsen sind verständlicherweise besondere Anliegen der Regionalplanung. Bei dieser Priorisierung der Planungsaspekte kommt die Berücksichtigung der Belange der Öresundintegration zu kurz.

Helsingør

Für Helsingør ist die Spitzenlage an der stärksten Sundverengung charakteristisch und bedeutsam für die funktionale Prägung der Stadt als Fährort.

Die weitläufige Gemeinde besitzt ausgedehnte Wälder und eine lange Küstenzone. Die Siedlungsstruktur wird gekennzeichnet durch eine dominierende Hauptsiedlung in sundorientierter Randlage sowie durch breite, nur gelegentlich unterbrochene Siedlungsbänder längs der Küstenzonen. Das Straßennetz konzentriert sich auf die Kernsiedlung Helsingør, zeigt zugleich aber auch eine südwärts gerichtete Konvergenz. Helsingør ist eine Gemeinde des Erholungsgebietes mit vorherrschendem Seebäderbetrieb. Diese besondere Funktion, verbunden mit der Ausstattung an wertvollen naturnahen Landschaftsräumen binnenwärts, aber auch die vorhandenen Bau- und Kulturdenkmäler bestimmen die touristische und rekreative Attraktivität.

1970 wohnten von den 53 000 Einwohner allein 31 000 in der Kernsiedlung, weitere 18 000 verteilten sich auf die anderen größeren geschlossenen Siedlungseinheiten, der Rest von nur 4 000 wohnte in kleineren Siedlungen und Streusiedlungsbereichen.

Entsprechend der Bedeutung des Ortes wurde nach dem Regionalplan immerhin eine Bauquote von 2 600 Einheiten festgelegt.

Die Größenrelation im Siedlungsgefüge hat sich bisher kaum verschoben und soll auch nach der weiterge-

fährten Planung keine gravierenden Änderungen erfahren. Der Bau eines kleinen geplanten Entlastungszentrums wird die Bedeutung der Kernsiedlung kaum schmälern.

Für den altstädtischen Kern von Helsingør wurden nach einer Bestandsaufnahme zahlreiche Baudenkmäler und bewahrenswerte Bauten festgestellt. Die starke Oberbauung erfordert z.T. tiefgreifende Entkernungsmaßnahmen. Die Sanierung wird teils privat, teils öffentlich, teils gemischt privat-öffentlich vorgenommen. Gute Ergebnisse der behutsamen Sanierung sind bereits erreicht worden. Auch das für Helsingør typische Gartenhofmilieu hat man erhalten und neu gestalten können. Mit diesen Maßnahmen versuchte man, innerstädtisches Wohnen attraktiv zu machen.

Die offene Landschaft dieser Erholungsgemeinde soll der Öffentlichkeit besser zugänglich gemacht werden, insbesondere die Küstenstreifen und Seeufer. Hierbei kann es zu Konflikten zwischen Landschaftsnutzung und Landschaftsbewahrung kommen. Neue Sommerhausgebiete werden nicht zugelassen.

Für die eventuell feste Verbindung nach Helsingborg ist westlich vom Helsingør-Stadtgebiet bereits eine Trasse reserviert. In der Planung wird am ehesten einer Bahnverknüpfung durch die Untertunnelung des Öresunds eine Chance zugesprochen. Dem Vorschlag, den Eisenbahntunnel dicht am Stadtkern vorbeiführen zu lassen, wurde seitens der Stadtverwaltung Helsingør mehrmals entgegengehalten, daß aufgrund der zu erwartenden Grundwassersenkung erhebliche Bauschäden auftreten würden. Der Ausbau der festen Verbindung würde allerdings die Bauwirtschaft im Gemeindegebiet beleben. Eine dauerhafte Verbesserung der Gewerbestruktur ist damit noch nicht zu erwarten. Durch den bahngebundenen Ausflugsverkehr könnte Helsingør teils profitieren, andererseits müßte Kaufkraftabfluß nach Helsingborg einkalkuliert werden.

Für Helsingør gilt, daß hier Kommunal-, Regional- und Öresundplanung am stärksten ineinandergreifen. Alle Baumaßnahmen der nördlichen Öresunduntertunnelung betreffen unmittelbar auch das engere Stadtgebiet. Im Rahmen der Regionalplanung wird diesem mittelzentralen Eckpfeiler der Region ohnehin besondere Bedeutung beigemessen, da er mit oder ohne feste Verbindung "Brückenkopf" der Eisenbahnverbindungen nach Schweden und Norwegen ist.

Køge

Obwohl diese Stadt vom Agglomerationskern sehr weit entfernt liegt und eigenständiges städtisches Leben entwickelt hat, ist sie doch eindeutig ein zugehöri-

ger Bestandteil der Region. Aufgrund der Größe nach der Einwohnerzahl und der Verkehrs- und wirtschaftlichen Bedeutung bildet diese Stadt einen Schwerpunkt in der mittleren Stadtwachstumszone der Region.

Das Gemeindegebiet erstreckt sich im innersten Teil der Køge-Bucht ca. 15 km von Norden nach Süden. Die wichtige seeländische und zugleich Transiteisenbahnlinie verläuft allerdings nur auf dem Umweg über Roskilde nach Kopenhagen. Aber 1983 soll über die Køge-Bucht-Bahn eine direkte Verbindung nach Kopenhagen geschaffen werden. Die Autobahn A 2 (E 4 bzw. M 10 und M 30 mit dem abzweigenden Vestmotorvejen (M20)) ist die wichtigste Verkehrsanlage. Für den innerörtlichen und Nahverbindungsverkehr ist jedoch das Straßengefüge Vordingborgvejen-Københavnvejen (Landevej 512) bedeutsamer.

Nach dem Regionalplan ist ein großer Teil Køges als Transportkorridor, der hier auch eine Abzweigung in Richtung Ringsted hat, ausgewiesen. Diese Hauptstrukturen werden teils von rekreativen Vorranggebieten gesäumt, teils auch von Gewerbeflächen. Dabei hat Køge eine Knotenpunkt-A-Zone im Norden des Stadtgebietes. Im südlichen Teil der Stadt sind bereits sechs 'Firkanter' (Planungseinheiten zu Wohnbebauung für jeweils 1 000 Einwohner) festgelegt, weitere können in Aussicht gestellt werden. Damit bilden Køge und das westlich benachbarte Skovbo zusammen das größte Wohnhausbaugebiet der Hauptstadtregion. In diesem Teil der Region sollen ca. 10% der Wohnbauvorhaben der Gesamtregion verwirklicht werden. Die schon seit dem Fingerplan einsetzende Bevorzugung des Südens wird daher nicht durch den Regionalplan eingeschränkt, allerdings vermutlich nach 1992 etwas weiter binnewärts verlagert.

Die derzeitige Siedlungsfläche mit den bereits ausgewiesenen Baugebieten erstreckt sich hauptsächlich küstennah nordsüdgerichtet, verbleibt im Süden jedoch in der gleichen Richtung und entfernt sich somit von der Küstenlinie. In dem von der Stadt entwickelten Stadtentwicklungskonzept schimmert das Modell der Bandstadt (båndby) mit Anpassung an die "Kuchenform" (kagby) mit Verbreiterung und Abrundung durch. Für die spätere Entwicklung ist ein polyzentrisches Modell mit kleineren Satellitenstädten (satellitbyen) erwägenswert.

Um 1970 hatte die bauliche Entwicklung in Køge ihren Höhepunkt erreicht. Allein im Jahr 1971 wurden 925 Wohneinheiten errichtet. 1973 folgte der rezessive Niedrigststand mit nur 225, doch 1974 stieg die Zahl der neugebauten Wohnungen bereits wieder um 450. In dieser Größenordnung blieb der jährliche Zugang in

den nachfolgenden Jahren und soll nach den Regionalplanrichtlinien bis 1992 etwa gleichmäßig gehalten werden.

Das Zentrengefüge in der Stadt schließt sich den Strukturen des Verkehrs und der Siedlungen an. Die Haupt- und Nebenzentren erscheinen entlang der wichtigsten innerörtlichen Verkehrsachse, der Landstraße 512, aneinandergereiht. Neben dem altstädtischen Zentrum sind zwei weitere starke Zentren ausgebildet bzw. auszubilden, im Norden das Ølby-Center und im Süden das Herfølge-Center. Das Ølby-Center wird beidseitig der noch auszubauenden S-Bahn angelegt. Ein Busbahnhof ist vorgesehen. Der gesamte Komplex soll aber auch ausreichend viele Parkplätze erhalten, um die potentielle Kundschaft aus dem Umland anzulocken. Auch die Wohnbebauung soll hier verstärkt werden. Die Planung wurde bewußt flexibel gehalten; eine Ausweitung des Zentrums nordwärts und südwärts soll möglich sein, wenn Bedarf bestehen sollte. Eine Fußgängerzone mit versetzter und teils abgewinkelter Wegführung soll bei dichter aber keineswegs monotoner Bebauung diesem Zentrum städtisches Gepräge verleihen. 7 500 m² Ladenfläche, 5 000 m² Raum für Dienstleistungen, 1 500 m² für freies Gewerbe und 14 000 m² für öffentliche Dienstleistungen (Schulen etc.) und Institutionen sind hier vorgesehen, dazu in der näheren Umgebung 30 000 m² für zentrennahes Wohnen.

Der altstädtische Siedlungskern von Køge ist sanierungsbedürftig. Der Dispositionsplan von 1974 und seine Sanierungsübersicht von 1977 ergaben durch ihre Bestandsaufnahme und Bestandsklassifikation den Einblick in den baulichen Substanzverfall, in die Fehlnutzung und die mangelhafte Wohnhygiene vieler Baublöcke. Die Neuordnung der Flächennutzung mit klarer Funktionszuweisung und der erwünschte Ausbau mit Erweiterung der Fußgängerzone sowie die notwendige Blockentkernung und Objektsanierung können allerdings nur nach dem Ausbau einer östlichen Erschließungsstraße voll verwirklicht werden. Der Stadtbau erfolgt weitgehend behutsam in Etappen, damit der architektonische Charakter der Stadt gewahrt werden kann.

Wie Helsingør, Hillerød und Roskilde gehört auch Køge zu den ferneren Mittelstädten der Hauptstadtregion. Dabei zeigt sich Køge stark entwicklungsfähig, obwohl die Einwohnerzahl seit 1976 stagniert und sogar leicht rückläufig ist. Die feste Verbindung über den Øresund könnte insgesamt gesehen die wirtschaftliche Entwicklung beeinflussen, speziell die Gewerbe- und Industriestruktur. Das konvergiert mit dem Regionalplankonzept, demzufolge der Knotenpunkt A

für Kjøge ausgewiesen wurde. Zu den bisherigen ca. 60 ha Gewerbeflächen der Gemeinde können weitere 600 ha erschlossen werden. Das könnte für bilaterale, internationale, mindestens aber überregionale Industrieverflechtung an dem Transitknotenpunkt interessant für die Standortwahl werden.

Im Fremdenverkehrssektor ist keine vergleichbare Beeinflussung erwägenswert und der Naherholungs- und Freizeitverkehr von schwedischer Seite würde wahrscheinlich kaum bis Kjøge übergreifen. Dafür ermanget es hier an attraktiven singulären oder raritären landschaftlich-natürlichen und baulich-kulturellen Gegebenheiten.

Das Stadtentwicklungskonzept von Kjøge paßt sich gut den Erfordernissen der Regionalplanung der Hauptstadtregion an. Die bandartige Ausweitung schwenkt südwärts auf den Bereich der Hauptstrukturen aus. Somit erfolgt auch die Einstellung auf die eventuell stärkere Öresundintegration nach dem möglichen Ausbau der festen Verbindungen.

Høje-Tåstrup

Nach dem Regionalplan liegt Høje-Tåstrup im Schnittpunkt der Hauptstrukturen und weist zugleich einen A-Knotenpunkt auf. Obwohl von der Lage und Distanz zum Zentrum Kopenhagen her die Zuordnung zum Fingerstadtgebiet gerechtfertigt wäre, wird doch eben wegen der Verkehrslage diese Gemeinde dem Stadtwachstumsgebiet zugeordnet. Zwei Vierkanter sind ausgewiesen. Zur Nachbargemeinde Gundsø hin sind weitere Vierkanter für die Planung nach 1992 diskutabel (vgl. Abb. 10).

Der zentrale Entwicklungsraum wird im Nordosten (bis 1974 lag dort die selbständige Gemeinde Sengølse) und im Südwesten (Hedeland) von offenen Rekreationsräumen flankiert. Eisenbahn (mit der S-Bahn), Straßen und Autobahnen bilden das Gerippe der bandartigen Siedlungsausweitung längs der West-Ost-Achse.

Die Verkehrsgunst des Raumes bietet transportorientierten Unternehmen Standortgunst. 120 ha sind für gewerbliche Zwecke neu ausgewiesen. Der Ausbau der S-, Fern- und Güterbahn bis 1984 wird sicherlich diesen Trend beleben.

Die neue Stadt mit 42 878 Einwohnern (1978) hat diese hervorragende Position genutzt und ein Zentrum errichten lassen, dem regionale und überregionale Bedeutung beigemessen werden kann. Die überschwengliche Werbung des mit 92 Betrieben größten nordeuropäischen Einkaufszentrum City 2 scheut nicht den Vergleich mit der City von Kopenhagen.

Mit 2 300 Parkplätzen hat sich das neue Zentrum auf die PKW-Kundschaft eingestellt. Die festen Öresund-

verbindungen würden den Kreuzungsschwerpunkt ökonomisch graduell beeinflussen. Eine leichte Steigerung des Verkehrsaufkommens wäre zu erwarten. Im industriell-gewerblichen Sektor ist eine Strukturverbesserung denkbar. Vermutlich kann aber Høje-Tåstrup im kommerziellen Sektor durch sein Einkaufs-, Kultur- und Unterhaltungszentrum City 2 profitieren, wenn es von den Transitreisenden als Etappenort angenommen wird. Zur Zeit scheint das Zentrum nicht voll ausgelastet zu sein.

Høje-Tåstrup als starkes Entlastungszentrum des dänischen Teils der Öresundregion hat kein entsprechendes Pendant auf schwedischer Seite. Im Kreuzungspunkt der A-Strukturen muß sich die Stadtentwicklungsplanung darauf konzentrieren, das Siedlungsgebiet mit City 2 kontinuierlich zu strukturieren, in dem die Siedlungsteile funktional optimal einander zugeordnet werden und die Erreichbarkeit des Großzentrums verbessert wird.

Hørsholm

Hørsholm ist die nördlichste der am Sund gelegenen Gemeinden des Fingerstadtgebietes. Die Sundgemeinden sind gekennzeichnet durch die gestreckte Form, durch die sie ca. 10 bis 15 km ins Landesinnere hineinragen. Die vorwiegend Nord-Süd verlaufenden Verkehrslinien von Eisenbahn, Autobahn und Straßen sind in der Regel zugleich auch Gliederungsleitlinien für die Gemeinden, die durch sie in küstenparallele Zonen geteilt werden. Fast ununterbrochen durchzieht diese Sundgemeinden ein küstennahes meist nur schmales Siedlungsband, dem sich westwärts Wald- und Feldfluren, eventuell von kleinen Siedlungen durchsetzt, anschließen. Im südlichen Teil sind binnenwärts größere Siedlungsflächen verbreitet, die nach Norden ab Hørsholm aussetzen. In Nordhørsholm (Usserød, Kokkedal) geht das küstenferne Hauptsiedlungsband unmittelbar in die Küstensiedlung über. Weiter nördlich folgt eine Siedlungslücke, die bis an die Küste reicht. Damit erfährt das "Finger"-stadtgebiet bei Hørsholm eine feste natürliche Begrenzung.

Hørsholm erscheint dreigliedrig:

1. der nördliche Ostteil ist fast ausschließlich Siedlungsgebiet,
2. der südliche Ostteil ist eine Mischzone aus Siedlungs-, Wald- und Feldgebieten,
3. der Westen ist ein geringer bewaldetes Offenland, das z.T. als Erholungsgebiet ausgewiesen ist.

Da nach dem Regionalplan keine neuen Gewerbegebiete vorgesehen sind, bleibt Hørsholm seinem Charakter nach ausgesprochene Wohnsiedlungsgemeinde, die von wertvollen naturnahen Erholungslandschaften um-

rahmt wird.

Die Mehrzahl der Erwerbstätigen (ca. 60%) ist außerhalb von Hørsholm beschäftigt, 32% in Kopenhagen. Damit wird die enge Verflechtung zum Agglomerationskern deutlich unterstrichen. Die Siedlungsausweitung wird sich östlich der Autobahn und an der Nordflanke von Hørsholm vollziehen. Für das Ausmaß des Siedlungswachstums werden drei Alternativen in Erwägung gezogen: 1 100 Wohneinheiten in 20 Jahren, 1 700 in 10 Jahren oder 3 800 in 20 Jahren. Nur im Falle der dritten Entwicklungsalternative ist eine Bevölkerungszunahme zu erwarten.

Seitens der Kommunalverwaltung werden die festen Öresundverbindungen als unbedeutend für die Gemeindeentwicklung eingeschätzt. Der Hafen hat kaum sundquerende Funktion. Für die HH-Eisenbahn könnte Hørsholm als Etappenstation gelten, der HH-Autodurchgangsfährverkehr würde durch die KM-Straßenverbindung für Hørsholm gemindert.

Obwohl noch zum Kernbereich der Region gehörend ("sonstige Gemeinde"), scheint Hørsholm, das selbst eine Sundgemeinde ist, am wenigsten von den etwaigen festen Verbindungen betroffen zu werden. Es liegt zu abseits. Hørsholm plant trotz anderer Zuordnung nach dem Regional- und dem Etappenplan mehr als Wachstumsgemeinde mit dem Trend, auch Erholungsfunktionen zu übernehmen. So scheint hier eine lockere Abstimmung von Regional- und Kommunalplanung gegeben zu sein.

IV. Das Dilemma der Öresundintegration: Interessesdefizit

Die bisherigen grundsätzlichen Erörterungen lassen folgende Vermutungen gerechtfertigt erscheinen.

1. Die Entwicklung der Regionalplanung im Hauptstadtgebiet verläuft in traditiv angelegten Bahnen. Die vorgesehenen festen Verbindungen über den Öresund können in die Planung integriert werden, allerdings wird ihnen keine überragende Steuerungskraft für die weitere Entwicklung zugestanden.

So ergibt sich die enge Verknüpfung zwischen Regionalplanung und Kommunalplanung und nur eine lockere Beziehung zur Öresundplanung.

2. Da die Kommunalplanung fest eingeschlossen ist in die Regionalplanung, steht sie fast beziehungslos zur Öresundplanung. Überregionale Planungsansätze werden durch die Regionalplanung vorgefiltert.

Diese Überlegungen fanden ihre Bestätigung in den Ergebnissen einer Umfrage, die im Februar und März 1980

vom Verfasser durchgeführt wurde. Alle Gemeinden der Hauptstadtregion wurden schriftlich angefragt, wie sie die Folgen einer etwaigen festen Verbindung über den Öresund für die weitere Entwicklung ihrer Gemeinde einschätzen. Nur sieben Gemeinden bekundeten ausdrücklich, daß dadurch die kommunale Entwicklung beeinflußt werden könnte. Viele Gemeinden haben diese Frage laut Auskunft nicht erwogen. Mehrere Gemeinden räumten ein, daß nach der Fertigstellung der festen Verbindungen die kommunale Entwicklung dadurch beeinflußt werden könnte. Sie wie auch alle weiteren, die eine Stellungnahme abgaben, ließen durchblicken, daß durch den Regionalplan diese Diskussion abgefangen werde.

Die Tatsache jedoch, daß z.T. sogar peripher liegende Gemeinden (im Erholungsgebiet) dieser Frage eine teilweise Bedeutung beimessen haben, zeigt jedoch, daß die Standpunkte nicht indifferent, sondern eher als unsicher einzuschätzen sind. Das wird auch dadurch bestätigt, daß keine detaillierten Untersuchungen dazu bisher stattgefunden haben. Deshalb konnte, wenn überhaupt, nur pauschal angegeben werden, daß eine Beeinflussung denkbar wäre bzw. daß die Beeinflussung die Verkehrsentwicklung, evt. die Gewerbestruktur oder das Erholungswesen betreffen könnte. Daher kann grundsätzlich festgestellt werden: Mit der Rezeption der Regionalplanungsvorhaben erschöpft sich in der Regel das Eingehen auf überregionale Belange, in diesem Fall das Öresundkonzept (Abb. 11).

Diese Entwicklung findet seine Entsprechung in der Einstellung zu und in der Einschätzung der Öresundregion durch die Bevölkerung, wie sie sich in den Ergebnissen einer Umfrage (Oktober 1978) unter der Leitung des Verfassers niederschlagen. Von 269 Befragten, die angaben, die Sprache des Nachbarlandes - d.h. Schwedisch - zu verstehen, hatten nur 18 (entsprechend 6,7%) die richtige Vorstellung vom Raum der Öresundregion. 164 (entsprechend 54,3%) hingegen hielten nur die schmalen Küstensäume (jeweils ca. 20 km breit) beiderseits des Sundes für diese binationale Region.

Die Befragten, die angeben, die Sprache des Nachbarlandes fehlerfrei zu schreiben, die übrigens das Nachbarland Schweden auch häufiger besuchten, zeigten bei immerhin 15,5% richtigen Antworten eine etwas genauere Vorstellung. In vergleichbarer Gößenordnung zeigte sich die Unkenntnis über die Öresundregion hinsichtlich der Einwohnerzahl dieser Region. Dem vielleicht aus Desinteresse erwachsenen Tatbestand entspricht (wohl kaum ohne Zusammenhang!) ein weiteres Ergebnis der Befragung in der engeren Re-

gion (ohne Kopenhagen, Roskilde und Helsingør), derzufolge die Meinung über die eventuellen festen Verbindungen nicht nur zwiespältig, sondern sogar stärker ablehnend geäußert wurde. Auf die Frage: Ist die Oberbrückung oder Untertunnelung des Öresundes notwendig? antworteten lediglich 117 (38,2%) mit Ja, aber 157 (51,3%) mit Nein und 32 (10,5%) mit "weiß nicht" (Enthaltung).

Auf die Frage nach der Raumkenntnis standen sechs mögliche vorgegebene Antworten zur Auswahl. Sechs Skizzen wurden vorgegeben, davon eine richtige. Die richtige Beantwortung lag weit unter dem Zufallsanteil 1/6. Die hohe Fehlerquote (54,3%) ist daher als Assoziationsfehler zu verstehen. Die Schätzung der Einwohnerzahl paßte sich weitgehend diesem vermuteten Zuschnitt des Raumes an (2 bis 2,5 Mio. Einwohner).

Da das Konzept der Planungsregion Öresund nebenbei in Verbindung mit den festen Öresundverbindungen im Regionalplan genannt wird und zumindest in den untersuchten kommunalen Planungsunterlagen nicht *expressis verbis* erwähnt wird, ist es daher sehr verständlich bzw. ist als Indikator dafür anzusehen, daß die Öresunddiskussion ohne die Basis, die Bevölkerung, geführt wird. Verglichen mit anderen binationalen oder multinationalen Planungsregionen, z.B. Euregio, zeigt dieser Raum, vorsichtig formuliert, höchstens das Frühstadium integrativer Entwicklung.

Entsprechend gibt es im Umland von Kopenhagen nicht drei kommunale, regionale, binationale Ebenen der Raumplanung, sondern eine einzige von der Regionalplanung und der Kommunalplanung durchflochtene Ebene, die nur mehr illusionär überspannt wird von der länderübergreifenden Konzeption der sogenannten Öresundregion.

Dennoch können die Bevölkerungskontakte als durchaus rege bezeichnet werden. Die meisten Einwohner der Region fahren mehrmals jährlich in das Nachbarland. So ist mangelndes Interesse teilweise dafür verantwortlich zu machen, daß die Öresundkenntnis unzureichend ist, teils aber auch die zu schwach ausgeprägte Öffentlichkeitsarbeit und die Versteifung auf die Etablierung der festen Öresundverbindungen. Mit Sicherheit würden die festen Öresundverbindungen die Initialzündung für weitere Integrationskontakte bedeuten, nachhaltig wirksam würden sie aber wohl nur in Verbindung mit weiteren Integrationsimpulsen, z.B. im kulturellen oder touristischen Sektor. Das aber erfordert als Voraussetzung die Einstellung der Regional- und evtl. auch der Kommunalplanung auf diese Zielsetzung.

Daß die Kommunalplanung weitestgehend mit der Regio-

nalplanung korrepondiert, ergibt sich aus den Erörterungen der kommunalen Planungskonzepte, die erwachsen sind aus umfangreichen Analysen der Raumstrukturen und die in der Regel in komprimierten Berichten (*redegørelser*) im Rahmen der erforderlichen Öffentlichkeitsarbeit - meist kritisch und alternativ angelegt - ihren Ausdruck finden.

Zusammenfassend muß festgestellt werden: Die Bevölkerung der Hauptstadtregion ist nur wenig informiert über und kaum interessiert an der weiteren Integration der Öresundregion. Auch auf der kommunalen Ebene liegt ein Defizit an Interesse und Engagement vor. Auf regionaler Ebene erschöpft sich die Beteiligung in der Berücksichtigung der möglicherweise stärker werdenden Integration. Daß der Öresundvertrag vom dänischen Folketing nicht ratifiziert wurde, wird auf diesem Hintergrund etwas deutlicher.

In dieser Situation scheinen die Aussichten auf die engere Verknüpfung und innere Verflechtung eines Raumes, der durch eine Staatsgrenze, die zugleich eine geographische Grenze ist, geteilt ist, gering. Es ist bedauerlich, zumal in anderen Regionen Europas, z.B. in der Euregio, die Zusammenarbeit über die Ländergrenzen hinweg durchaus erfolgversprechend erscheint.

Wünschenswert ist, daß möglichst bald die festen Öresundverbindungen angelegt werden. Die Verstärkung der Kontakte ist aber auch ohne dem möglich. Unbestritten aber ist doch, daß die feste Verbindung einen kräftigen Anstoß geben würde zur Integration dieses Raumes, der naturräumlich ähnlich gestaltet, historisch-kulturell ähnlich geprägt und sozioökonomisch in seinen beiden Teilen einander zugeordnet ist.

Literaturverzeichnis

- ALLPASS, J.: Helsingør bykerne 1970-1978. Hrsg. von Planstyrelsen. København: 1978. 63 S.
- Arealplanlægning. Status og problemstillinger. Hrsg. von Landsplansekretariatet. København: 1974. 160 S.
= Publikationer fra Landsplansekretariatet. Nr. 27.
- BIDSTRUP, Knud: Eine City - viele Städte. Hrsg. von Ministerium des Äußeren. Presse- und Kulturabteilung. Kopenhagen: o.J. 5 S.
- By- og Landzonenloven - en redegørelse for lovens stilling i planlægningsystemet og dens samfundsøkonomiske virkninger, belyst ved nogle eksempler. Hrsg. von Planstyrelsen. Miljøministeriet. København: 1979. 65 S.
- Dänemark. Ein offizielles Handbuch. Hrsg. von der Presse- und Kulturabteilung des Kgl. Dänischen Ministeriums des Äußeren. Kopenhagen: Krak 1971. 842 S.
- Danmarks statistik. Statistisk Årbog. Hrsg. von: Det statistiske departement. København: 1972. Jg. 76, 1972; Jg. 80, 1976; Jg. 83, 1979.
- DIREKTORATET FOR EGNSUDVIKLING. Gebietsentwicklung in Dänemark. In: Dänische Revue 57. Hrsg. vom Königlich Dänischen Ministerium des Äußeren 1978. S. 2-4.
- Dispositionsplan 1974. Køge kommune. Hrsg. von: Teknisk forvaltning i Køge. Køge: o.J. (1974).
- EGNSPLANRÅDETS PLANLÆGNINGSÅFDELING (Hrsg.): Regionalplanlægning 1970-1985. Forudsætninger. (Bd. 1). København: 1971. 167 S.
- EGNSPLANRÅDETS PLANLÆGNINGSÅFDELING (Hrsg.): Strukturplan 1972 for hovedstadsregionen. (Bd. 3). København: 1973. 88 S.
- Faste Forbindelser over Øresund. Redegørelse i forbindelse af Øresundsudvalgenes betænkning af 1962. Betænkning Nr. 463, København 1967. 240 S.
= Nordisk udredningsserie. 1967: 14.
- HOVEDSTADSRÅDET (Hrsg.): Regional planning in the Greater Copenhagen Region 1945-1978. English Summary No. 2. Copenhagen: 1978. 15 S.
- HOVEDSTADSRÅDET (Hrsg.): Regionalplanens 1. etape: 1977-1992. København: 1978. 144 S.
- HUMLUM, J.: Landsplanlægnings problemer. København: 1966.
= Skrifter fra Geografisk Institut ved Aarhus Universitet. Nr. 18.
- INSTITUT FOR CENTER- PLANLÆGNING (Hrsg.): Hørsholm kommune. Analyse af boligudbygning og økonomi. o.O. (Hørsholm?): 1975. 48 S.
- København og Københavns amt. Gyldendals Egnsbeskrivelser. Bd. 12. København: Gyldendal 1973. 359 S.
- Kommuneplanloven. Bekendtgørelser og cirkulærer. Hrsg. von Planstyrelsen. Miljøministeriet. København: 1979. Zus. 65 S.
- Lands- og regionalplanlovene. Hrsg. von Planstyrelsen. Miljøministeriet. København. 1979. 48 S.
- LARSEN, R.: Gebietsentwicklung. Hrsg. vom Ministerium des Äußeren. Presse- und Kulturabteilung. Kopenhagen: o.J. (1972). 5 S.
- Lokalplanproceduren. In: Nyt fra planstyrelsen. Hrsg. von Planstyrelsen. Heft Nr. 8, Dec. 1979. København: 1979. S. 3-24.
- MINISTRY OF THE ENVIRONMENT (Hrsg.): Municipal Planning Act. Copenhagen: Febr. 1976. 15 S.
- MINISTRY OF THE ENVIRONMENT (Hrsg.): Urban and rural zones act. Copenhagen: Mrz. 1976. 7 S.
- MINISTRY OF THE ENVIRONMENT (Hrsg.): Act on regional planning for the metropolitan area of Greater Copenhagen. Copenhagen: Sept. 1973. 7 S.
- MINISTRY OF HOUSING/ MINISTRY OF THE ENVIRONMENT (Hrsg.): Current trends and policies in the field of housing, building and planning 1978. Copenhagen: o.J. 35 S.
- MINISTRY OF HOUSING (Hrsg.): Act on national and regional planning. Copenhagen: Sept. 1973. 6 S.
- Nordsjæ land med omliggende øer. Gyldendals Egnsbeskrivelser. Bd. 9. København: Gyldendal 1972. 334 S.
- Øresundsförbindelser. Konsekvenser för företag och hushåll. Bilage B till de danska och svenska öresundsdelegationernas betänkande. Statens offentliga utredningar (SOU). 1978: 20. Stockholm: Liber Förlag 1978. 461 S.
- Øresundsförbindelser. Betänkande av 1975 års danska och svenska öresundsdelegationer. Statens offentliga utredningar (SOU). 1978: 18. Stockholm: Liber Förlag 1978. 427 S.
- SØRENSEN, Bent: Hovedstadsrådet - der Verband der Region Kopenhagen. In: Die Gemeinde. Zschr. f. die Schleswig-holsteinische Selbstverwaltung. Hrsg.: Schleswig-Holsteinischer Gemeindefetag. Kiel: März 1976. S. 65-69.
- TAUBMANN, Wolfgang: Erscheinungsformen und Ursachen sozioökonomischer Disparitäten am Beispiel von Jütland/Dänemark. In: WEBER, P. (Hrsg.): Periphere Räume. Strukturen und Entwicklungen in europäischen Problemgebieten. Paderborn: Schöningh 1979. S. 149-183.
= Münstersche Geographische Arbeiten 4.
- TEKNISK FORVALTNING. KØGE KOMMUNE (Hrsg.): Sæteringsoversigt. (Køge?): 1977. 11 S. 4 Karten
- Yearbook of Nordic Statistics/Nordisk statistisk årbok 1979. Vol 18. Hrsg.: The Nordic Council and the Nordic Statistical Secretariat. Stockholm: 1980. S. 314-323.
- Velkommen till Høje-Taastrup kommune. 18. Jg. 1978/79. København: Mostrups Forlag 1978. 104 S.
- Ølby Center. En skitse. Køge Kommune 1977. Hrsg. von Byplanafdelingen. Teknisk Forvaltning. Herfølge (Køge): 1977. 16. S.
- Øresundsförbindelser. Plan- og miljøforhold. Rapport fra det danske Øresundsudvalgs plan- og miljøgruppe. København: 1978. 142 S.

Tab. 1: Bevilkerungsentwicklung

	1965	Veränd. %	1971	Veränd. %	1978
201 Allerød	10944	37,8	15089	39,6	21064
209 Frederikssund	10167	27,7	12988	16,5	15131
255 Gundsø	3821	60,2	6122	66,4	9817
219 Hillerød	25724	17,3	30172	8,9	32855
169 Høje-Tåsstrup	20371	51,0	30769	39,2	42847
259 Køge	24947	23,1	30718	12,7	34620
263 Ramsø	4873	21,6	5928	36,5	8093
265 Roskilde	42259	19,3	50433	-2,2	49316
267 Skovbo	6124	17,5	7194	58,5	11399
233 Slangerup	3668	41,9	5204	39,0	7231
235 Stenløse	5473	58,2	8660	37,9	11945
237 Ølstykke	2403	200,3	7216	68,8	12180
251 Bramsnaes	4148	9,2	4530	49,9	6789
208 Fredenborg-Humlebaek	11121	19,9	13331	27,0	16931
211 Frederiksvaerk	13018	12,9	14692	15,7	17004
213 Graested-Gilleleje	9545	18,3	11296	24,6	14074
215 Helsingø	8962	33,9	12005	35,9	16309
217 Helsingør	46509	13,6	52842	7,3	56692
221 Hundested	5834	9,9	6409	15,0	7372
257 Hvalsø	4202	15,0	4830	34,5	4696
225 Jaegerspris	5595	10,8	6197	7,1	6638
227 Karlebo	3753	37,8	5171	210,2	16039
261 Skibby	4025	15,3	4640	13,3	5259
231 Skaevinge	6090	17,4	7150	18,5	8473
165 Albertslund	7350	221,7	23646	30,8	30919
151 Ballerup	35665	42,9	50965	-2,3	49802
205 Birkerød	18719	12,3	21022	4,8	22026
153 Brøndby	27503	21,5	33420	9,6	36631
155 Dragør	4382	-2,9	4257	199,7	12758
147 Frederiksberg	110847	-8,0	101970	-11,9	89881
207 Farum	6991	43,4	10025	61,8	16217
157 Gentofte	85498	-9,1	77683	-12,2	68223
159 Gladsaxe	71302	5,0	74841	-11,1	66531
161 Glostrup	26898	5,5	28373	-29,7	19957
253 Greve	11096	97,8	21943	77,5	38949
163 Herlev	23407	5,3	24654	13,0	27860
167 Hvidovre	44114	2,6	45264	12,7	51011
223 Hørsholm	15315	27,6	19548	7,2	20950
183 Ishøj	2953	58,8	4689	305,2	19002
101 København	678072	-7,9	625678	-17,6	515594
171 Ledøje-Smørum	2101	74,4	3665	119,5	8044
173 Lyngby-Tårbaek	65015	-5,9	61446	-12,5	53737
175 Rødovre	45680	-2,3	44630	-11,6	39474
269 Solrød	5772	57,0	9061	68,0	15223
181 Søllerød	28939	7,2	31023	4,5	32406
185 Tårnby	46343	-1,4	45672	-6,7	42752
187 Vallensbaek	3110	160,6	8105	37,1	11111
189 Værløse	11198	40,1	15683	13,1	17741

Tab. 2: Wohnbau- und Gewerbegebietsplanung

Kommunen	Wohnungs- bestand 1.1.1977	Wohnbauausweitungs- möglichkeit 1.1.1977	Wohnbauneu- planung 1977-1992	Wohnbau- quote	Gewerbegebiet Neuausweisung ha
201 Allerød	6800	1655	0	2000	100
209 Frederikssund	5200	3000	+ 1000	3000	10
255 Gundsø	2900	1086	0	1000	20
219 Hillerød	12900	3333	+ 2000	5000	20
169 Høje-Tåstrup	15400	4680	+ 2000	6400	120
259 Køge	13000	2336	+ 5000	6000	60
263 Ramsø	2500	398	0	600	---
265 Roskilde	20500	3763	+ 2000	5000	50
267 Skovbo	3600	1658	+ 6000	4800	30
233 Slangerup	2300	560	0	700	---
235 Stentløse	3700	992	+ 2000	2500	40
237 Ølstykke	3500	1473	+ 1000	2000	10
251 Bramsnaes	2100	322		400	---
208 Fredensborg-Humlebaek	6300	3300		2500	35
211 Frederiksvaerk	6200	1647		1600	30
213 Graested-Gilleleje	4700	1286		1000	30
215 Helsingø	5300	1196		1000	25
217 Helsingør	22500	2040		2600	70
221 Hundested	2700	2320		1400	80
257 Hvalsø	2100	573		600	---
225 Jaegerspris	2200	436		500	10
227 Karlebo	5500	2897		2400	13
261 Lejre	2600	739		700	---
229 Skibby	1800	491		500	---
231 Skaevinge	1500	247		300	10
271 Vallø	2800	556		600	---
165 Albertslund	11700	962		900	---
151 Ballerup	17900	2697		2500	90
205 Birkerød	7700	723		800	---
153 Brøndby	14000	1800		1400	25
155 Dragør	4600	542		600	---
147 Frederiksberg	48000	741		4000	---
207 Farum	5600	641		600	30
157 Gentofte	31800	162		1100	---
159 Gladsaxe	28500	991		1500	---
161 Glostrup	8400	2472		2200	20
253 Greve	11700	10115		7500	30
163 Herlev	10700	992		1000	---
167 Hvidovre	21500	1978		2000	110
223 Hørsholm	7500	2240		2000	---
183 Ishøj	6400	1768		1700	---
101 København	284000	1702		20000	---
171 Ledøje-Smørum	2300	779		800	---
173 Lyngby-Tårbaek	23900	3138		2100	10
175 Rødovre	16400	740		1200	---
269 Solrød	5200	4920		4000	20
181 Søllerød	12300	1275		1300	---
185 Tårnby	17800	2635		1500	---
187 Vallensbaek	3700	981		900	35
189 Værløse	5900	1800		900	26
Region: insgesamt	768100	89778		117600	1153

Tab. 3: Die Öresund-Region: Strukturdaten

	Dänemark		Schweden		Öresund-Region	
	NE-Seeland	% von DK	Schonen	% von S	total	% beider Staaten
Gebiet (1000 km ²)	2,9	6,6	10,9	2,7	13,8	3,0
Bevölkerung 1978 (1000 Einw.)	1755	34,4	1020	13,3	2772	20,7
Bevölkerungsdichte (einw./km ²)	613	..	93	..	201	..
Städtische Bevölkerung (1975/76 in %)	97,2	..	83,9	..	92,3	..
Erwerbstätigkeit (1975/76 in 1000)	903	36,9	443	12,5	1346	22,5
davon in der Landwirt- schaft	12	6,0	34	15,0	47	10,7
Bergbau, Industrie und Bauwesen	223	32,7	159	12,1	382	19,1
Verwaltung und in Dienstleistungen	641	43,4	246	12,5	887	25,7
Wohnungsbau (1978 in 1000)	9,3	27,1	6,0	11,2	15,3	17,4

(Quelle: Yearbook of Nordic Statistics 1979)

Tab. 4: Verkehrs- und Transporterwartung nach der Etablierung der festen Verbindungen

Entwicklung des Fährverkehrs bis zum Jahr 2000 unter Alternativen A und B

Prinzipielle Lösung 1: Fortsetzung des Fährverkehrs (HH-Fähre, KM-Fähre)

	Personen (Mio.)			Personenwagen (Mio.)			Güter (Mio. t)		
	Total	HH	KM	Total	HH	KM	Total	HH	KM
1976	24,2	16,0	8,2	1,5	1,0	0,5	4,2	2,1	2,1
A 2000 2%-100	28,0	18,5	9,5	2,2	1,5	0,7	9,0	4,5	4,5
B 2000 3,5%-50	32,6	20,6	12,0	2,7	1,8	1,0	14,0	7,0	7,0

Prinzipielle Lösung 2: Straßenverbindung H-H (HH-Straße, KM-Fähre)

	Personen (Mio.)			Personenwagen (Mio.)			Güter (Mio. t)		
	Total	HH	KM	Total	HH	KM	Total	HH	KM
1976	24,2	16,0	8,2	1,5	1,0	0,5	4,2	2,1	2,1
A 2000 2%-100	29,0	21,0	8,0	3,0	2,7	0,3	10,5	4,5	6,0
B 2000 3,5%-50	36,6	27,5	9,1	5,3	5,0	0,3	16,5	9,5	7,0

Prinzipielle Lösung 3: Eisenbahnverbindung H-H (HH-Bahn, KM-Fähre)

	Personen (Mio.)			Personenwagen (Mio.)			Güter (Mio. t)		
	Total	HH	KM	Total	HH	KM	Total	HH	KM
1976	24,2	16,0	8,2	1,5	1,0	0,5	4,2	2,1	2,1
A 2000 2%-100	28,0	18,5	9,5	2,2	1,5	0,7	10,5	6,0	4,5
B 2000 3,5%-50	32,6	20,6	12,0	2,7	1,8	0,9	17,5	10,5	7,0

Prinzipielle Lösung 4: Straßenverbindung K-M (KM-Straße, HH-Fähre)

	Personen (Mio.)			(Personenwagen (Mio.))			Güter (Mio. t)		
	Total	HH	KM	Total	HH	KM	Total	HH	KM
1976	24,2	16,0	8,2	1,5	1,0	0,5	4,2	2,1	2,1
A 2000 2%-100	30,8	16,5	14,3	3,2	1,0	2,2	10,5	4,5	6,0
B 2000 3,5%-50	42,5	17,0	25,5	5,8	1,0	4,8	16,5	9,5	7,0

Prinzipielle Lösung 5: Eisenbahnverbindung K-M (KM-Bahn, HH-Fähre)

	Personen (Mio.)			Personenwagen (Mio.)			Güter (Mio. t)		
	Total	HH	KM	Total	HH	KM	Total	HH	KM
1976	24,2	16,0	8,2	1,5	1,0	0,5	4,2	2,1	2,1
A 2000 2%-100	29,2	17,1	12,1	2,2	1,5	0,7	10,5	6,0	4,5
B 2000 3,5%-50	36,4	19,0	17,4	2,7	1,8	0,9	17,5	10,5	7,0

A: Bei Wachstum des BSP um jährlich 2% und bei Transportkosten von 100% bezogen auf 1976 (Fähre)

B: Bei Wachstum des BSP um jährlich 3,5% und bei Transportkosten von 50% bezogen auf 1976 (Fähre)

(Quelle: Øresundsforbindelser, Rapport fra det danske Øresundsudvalgs plan-og miljøgrupp 1978)

Abb. 1: Die Kommunen

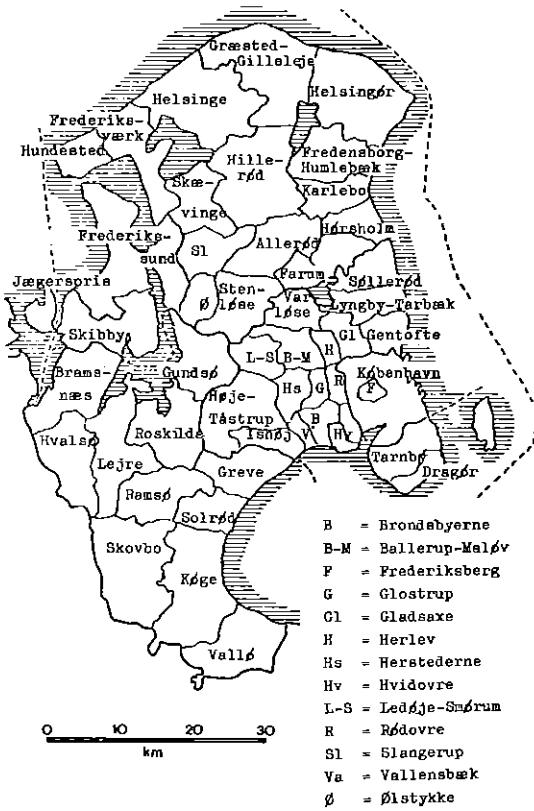


Abb. 2: Landnutzung

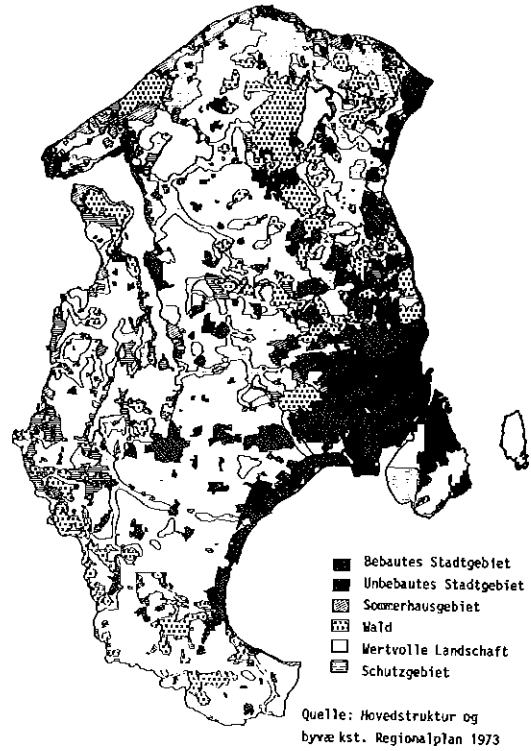


Abb. 3: Einwohnerdichte

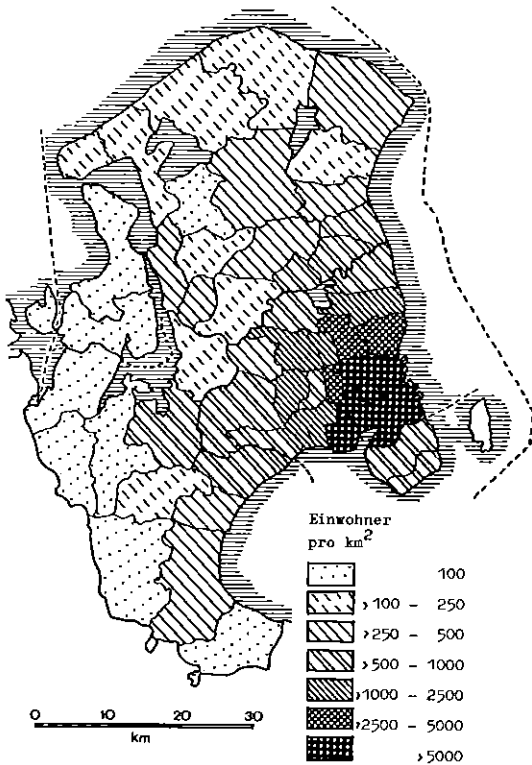


Abb. 4: Bevölkerungsveränderung

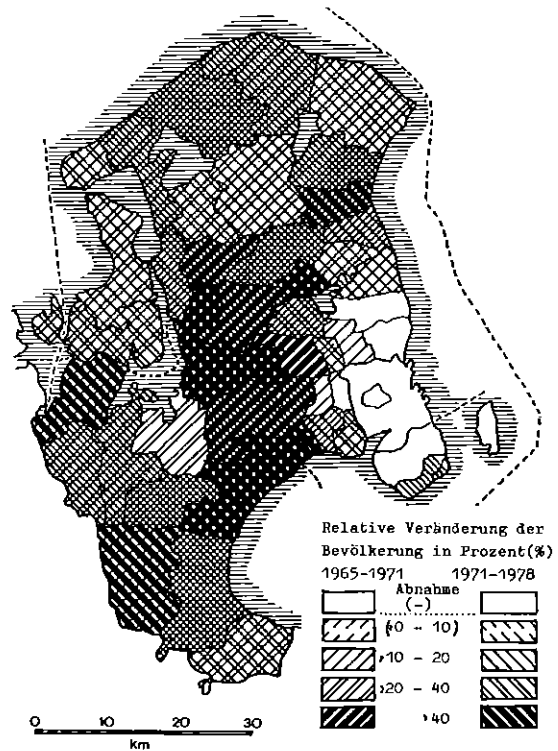
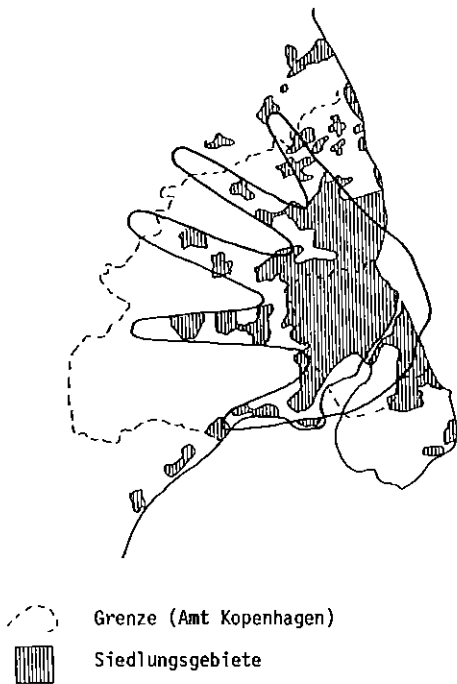
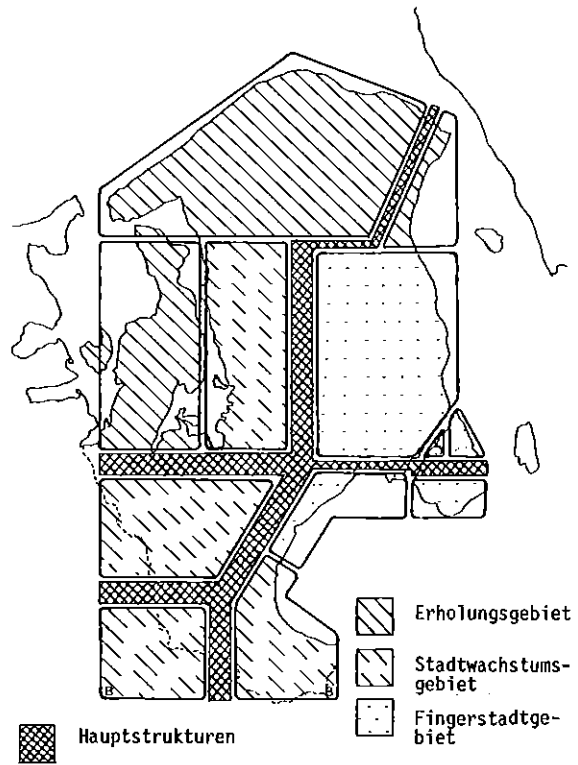


Abb. 5: Fingerplan



Quelle: Regionalplanlægning

Abb. 6: Strukturplan



Quelle: Regionalplanlægning 1970-1985

Abb. 7: Planungsräume

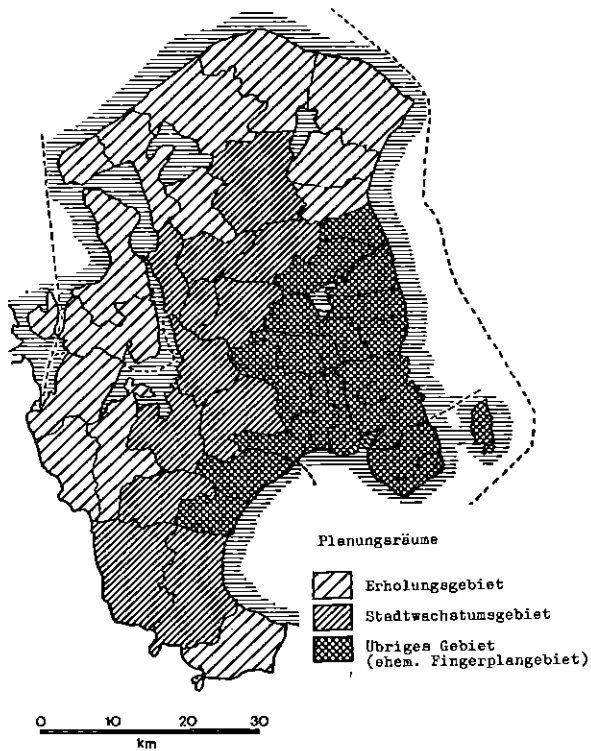


Abb. 8: Regionalplankonzept

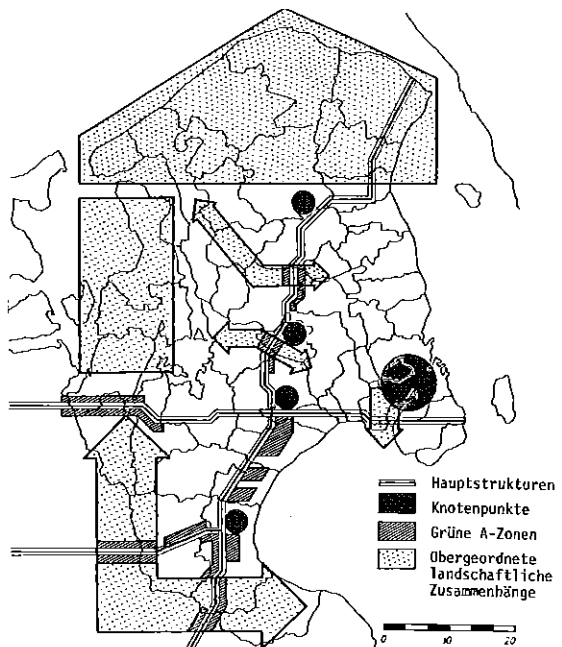


Abb. 9: Stellungnahmen zum Regionalplan

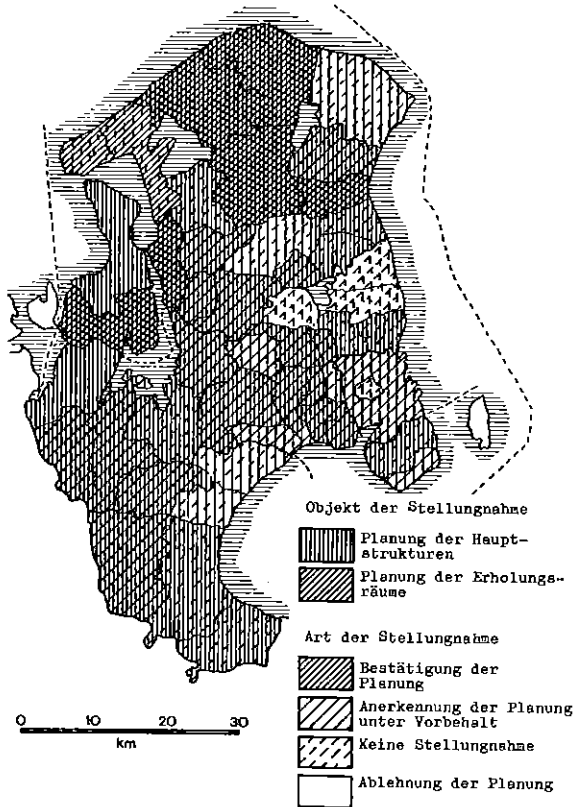


Abb. 10: Hauptstrukturen

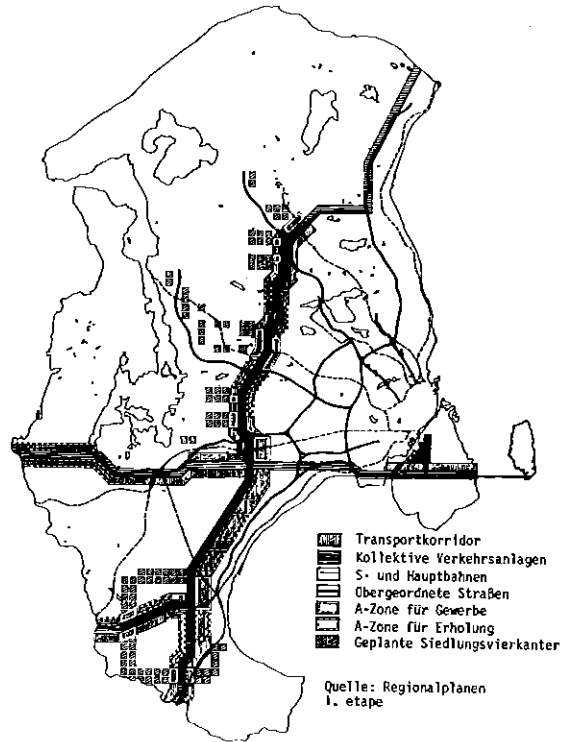


Abb. 11: Stellungnahmen zu den Öresundverbindungen

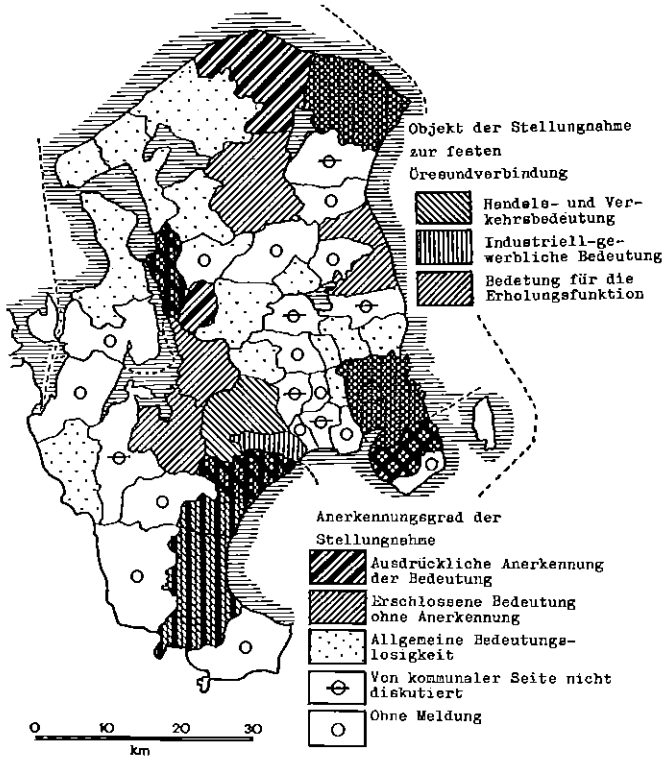


Abb. 12: Öresund

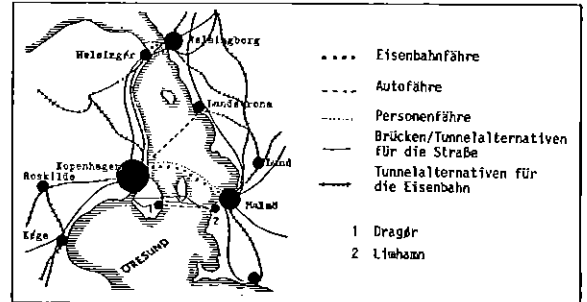
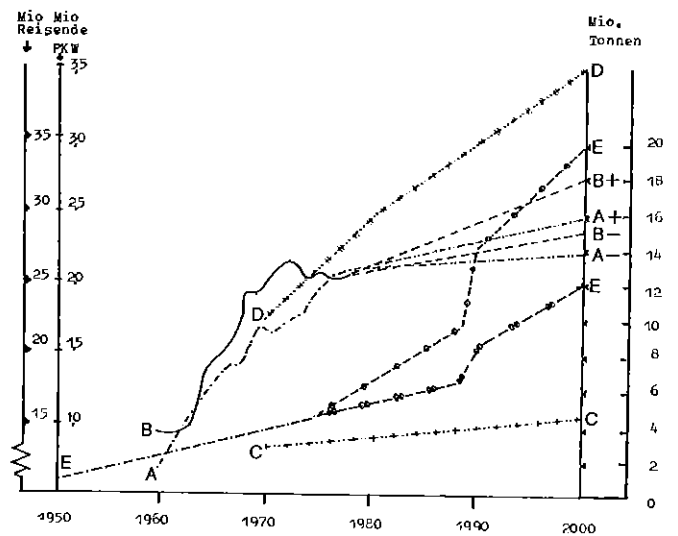


Abb. 13: Verkehrsentwicklung



A Personenverkehr (nur Fährbetrieb)
 B Autoverkehr (nur Fährbetrieb)
 C Personenverkehrsprognose von 1962 (Autoverkehr)
 D Personenverkehrsprognose von 1967 (Autoverkehr)
 E Gütertransportentwicklung bei fester Verbindung
 (+ maximale; - minimale Entwicklung)

Uuno Varjo

Die ganzjährige Schifffahrt
als Voraussetzung der nordfinnischen Industrie

Aus:

Bernhard Butzin (Hrsg.):
Entwicklungs- und Planungsprobleme in Nordeuropa
Paderborn: Schöningh 1981
= Münstersche Geographische Arbeiten 12

I n h a l t

	Seite
Die Entwicklung der nordfinnischen Häfen von der winterlichen Schließung zur ganzjährigen Schifffahrt	85
Nordfinnland und seine Häfen	85
Die Häfen Nordfinnlands als Verkehrsknotenpunkte	87
Die Probleme des Winterverkehrs in den Häfen	88
Die Probleme des Landverkehrs	89
Die Winterverkehrsprobleme der Industrie	90
Die Rentabilität der Winterschifffahrt im Bottenvik	92
Winterverkehr im Bottenvik und Entwicklungsgebietspolitik	94
Nachtrag im Jahr 1980	94
Literaturverzeichnis	95

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Uno Varjo
Oulun Yliopisto
Maantieteen Laitos
Linnanmaa

SF-90570 Oulu 57
Finnland

Obersetzung aus dem Finnischen:
Dr. Bernhard Butzin

Anfang der 1970er Jahre hat der Bottnische Meerbusen in der Schifffahrt unseres Landes Geschichte gemacht. Man hat nämlich die ganzjährige Schifffahrt auch in Finnlands nordfinnischen Meeresgebieten nicht nur in milden, sondern auch in normalen Wintern aufgenommen. Damit haben sich die unbefangenen Bestrebungen die nordfinnischen Häfen im ganzen Winter offen zu halten, als berechtigt erwiesen, denn diese Häfen waren in ihrer Verkehrsverbindung schon im fünften aufeinanderfolgenden Jahr unterbrochen. Einen derartigen Erfolg hatten Experten des holländischen Forschungsinstituts NEDECO (1965) noch vor 10 Jahren für unmöglich gehalten.

Die Entwicklung der nordfinnischen Häfen von der winterlichen Schließung zur ganzjährigen Schifffahrt

Diesem Erfolg liegt jedoch eine lange und vielgestaltige Entwicklung zugrunde. Noch in den 1920er und 1930er Jahren besaßen die nordfinnischen Häfen im Winter noch überhaupt keinen eigentlichen Schiffsverkehr, sie wurden mit Einbruch des Winters für den Verkehr geschlossen. Zwar gab es zu jener Zeit in Finnland schon 6 dampfgetriebene Eisbrecher, aber deren Hilfe konzentrierte sich zunächst einmal auf die Finnische Bucht und auf die nördliche Ostsee. Nach PALOSUO (1966) begann erst im Jahr 1939 der Winterverkehr im nördlichen Bottnischen Meerbusen (schwed. Bottenvik, finn. Perämeri, Anm. des Obers.), als der gerade fertiggestellte Eisbrecher "Sisu" zur Unterstützung dieses Verkehrs abgestellt wurde. Damit dehnte sich die Schifffahrtssaison auf Mitte November bis Anfang Dezember aus. Nach dem Krieg leisteten zunächst die Eisbrecher "Sisu", "Tarmo" und "Sampo", seit den 1950er Jahren auch "Murtaja" dem Schiffsverkehr Hilfe. Die Schifffahrtssaison dauerte damals knapp 8 Monate und schloß normalerweise Ende Dezember (Abb. 1). Mit Hilfe von "Sampo" und der neuen "Tarmo" verschob sich der Schließungstermin des Hafens von Oulu in die zweite Januarhälfte und die Eröffnung auf Anfang April, die Schifffahrtssaison verlängerte sich seit dem Jahr 1961 - wenn auch noch unregelmäßig - weiter auf über 300 Tage. Die Saison des Hafens von Oulu verlängerte sich somit seit den 1920er Jahren mit Ausnahme der Zeit nach 1940 durchschnittlich alle 10 Jahre um einen Monat (Abb. 2, vgl. RASA 1970). Ende der 1960er Jahre waren die innersten Häfen der Bottenvik auch weiterhin noch gut 3 Monate geschlossen, bis man im Jahr 1971 die erste ganzjährige Schifffahrtssaison für Kemi, Oulu und Raahen erprobte.

Diese von Sachzwängen diktierte Entwicklung hat durchaus nicht ohne Widerspruch stattgefunden. Im Gegenteil stand man auch in letzter Zeit der Frage

ganzjähriger Offenheit der nordfinnischen Häfen noch kategorisch ablehnend gegenüber. Bekannt geworden sind Untersuchungen vom Rat für Verkehrswesen, eines aus dem Jahr 1957 und ein anderes sogar noch 1970. In ihnen wurde festgestellt, daß eine Verlängerung der damaligen 9-monatigen Öffnungsperiode der nordfinnischen Häfen volkswirtschaftlich nicht rentabel sei. Ganz im Gegenteil wäre es, wie die Untersuchung 1970 feststellte, eine recht teure Entwicklungspolitik zurückgebliebener Gebiete, weil andere regionale Unterstützungsformen, u.a. Ausgleichszahlungen und Senkungen der Eisenbahnfrachtkosten, für unser Land volkswirtschaftlich vorteilhafter seien (KUKKONEN-TIKKANEN 1970). Obwohl die letztgenannte Erklärung hinsichtlich der Fortsetzung des winterlichen Meerverkehrs der Bottenvik negativ war, erwuchs andererseits aus ihr indirekt ein Positivum für den Winterverkehr Nordfinnlands, denn man beschloß darin u.a., die Anschaffung von 8 neuen Eisbrechern bis Ende des Jahres 1975 zu empfehlen. Schon lange nämlich hatte man Kenntnis davon, daß die winterliche Zugänglichkeit der nordfinnischen Häfen technisch durchaus möglich war, daß aber die geringe Zahl und schwache Kraft der Eisbrecher dem entgegenstanden. Als der Bau neuer, starker Eisbrecher dieses Hindernis beseitigt hatte, machte die Schifffahrtsbehörde von dieser Situation unverzüglich nutzbringenden Gebrauch. So hat sie entscheidenden Einfluß darauf genommen, die nordfinnischen Häfen in die Zone ununterbrochener winterlicher Meerfahrt einzubeziehen. Die Fertigstellung des ersten Eisbrechers der Urho-Klasse im Frühjahr 1975 hat diese Möglichkeiten erweitert (JÄÄSALO 1975).

Nordfinnland und seine Häfen

Ein regelmäßiger Meeresverkehr ist vor allem für die Industrie Nordfinnlands ein wichtiger Faktor. Sein Einfluß variiert in Abhängigkeit davon, in welchem Ausmaß die Transportkosten am Produktwert Anteil haben. Da sie beispielsweise im Bergbau immerhin 70% und auch in der mittelschweren Industrie oft die Hälfte ausmachen (LARNA 1966), ist verständlich, daß der Hauptteil der Industrieprodukte Schiffsverkehr verlangt. Das liegt darin begründet, daß der Wassertransport die weitaus billigste Gütertransportform ist. Beispielsweise verbraucht der Schienenverkehr im gesamten finnischen Warentransport vier Mal und der Straßenverkehr 17 Mal mehr Brennstoff als der Schiffsverkehr, wobei auch der Betrag von Rückverkehr, Organisation und Eisbrechern berücksichtigt wurde (MERENKULKU HALLITUS 1975). Der Anteil der Industrieprodukte am gesamten Warentransport macht in unserem Land ca. 95% aus und ungefähr gleich groß ist ihr Ver-

Abb.1 Die Winterhäfen des Bottnischen Meerbusens und ihre Unterstützung durch Eisbrecher

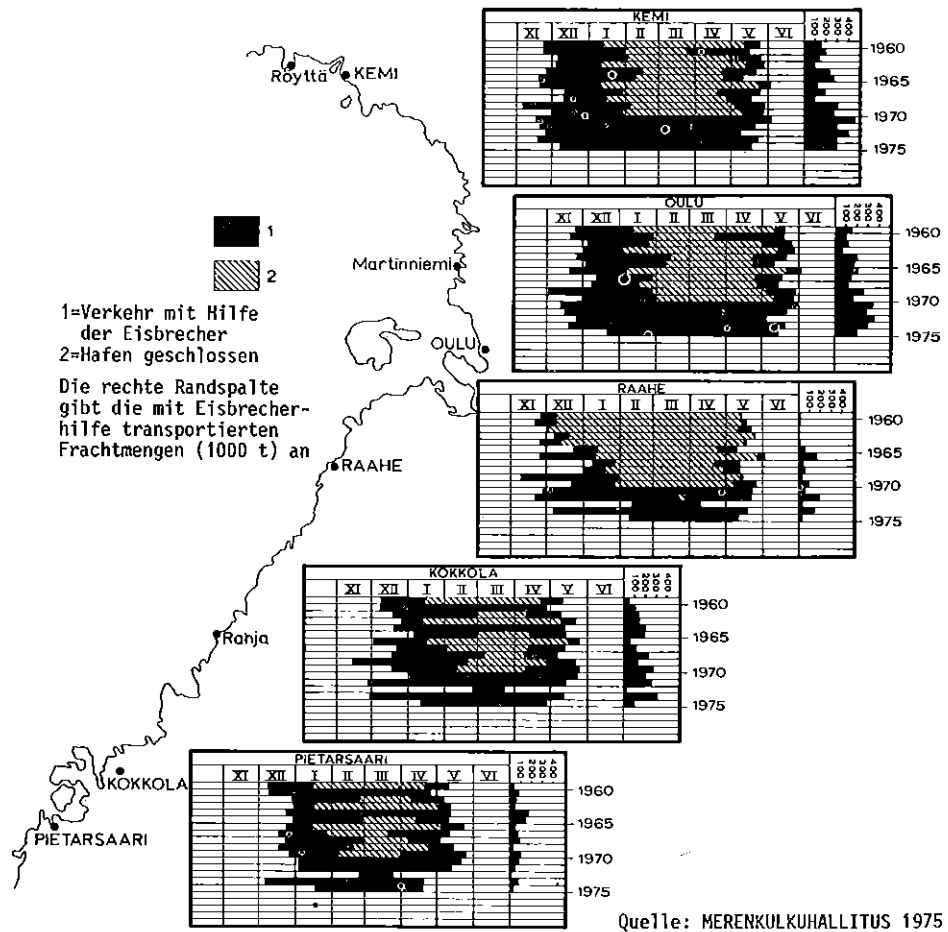
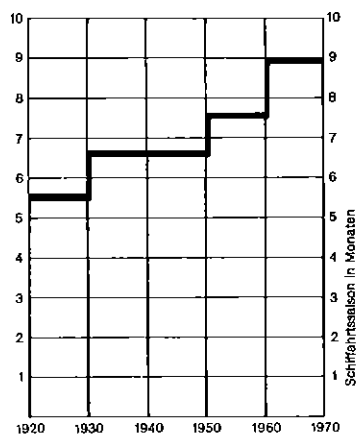


Abb.2 Die Entwicklung der Schifffahrtssaison des Hafens von Oulu 1920 - 1970



Quelle: HUTTUNEN 1966; MERENKUKUHALLITUS, Karte 1975

brauchsanteil am Brenn- und Rohstofftransport. Andererseits ist weiterhin in der Holzindustrie, Schwermetallindustrie und chemischen Industrie, deren Branchen die Schwerindustrie Nordfinlands repräsentieren, der Bedarf an Fertigprodukten sowie Brenn- und Rohstoffen so groß, daß für sie die Hafennähe eine unabdingbare Existenzbedingung ist.

Hinsichtlich der Transportgestaltung sind die Industriebetriebe allgemein darauf bedacht, daß jedes Werk in möglichst hohem Maß seinen eigenen natürlichen Hafen benutzt. Hierfür sind Kosteneinsparungen und eine elastische Abwicklung des Transports verantwortlich. Andererseits sind die Unternehmen aus den gleichen Gründen darauf bedacht, ihren Lagerraum zu reduzieren und die Umschlaggeschwindigkeit zu erhöhen. Letzteres ist im Export ein zunehmend wichtiger Faktor geworden. Dementsprechend hat sich jeder Hafen nach Voraussetzungen und Bedarf seines Hinterlandes entwickelt, wobei dessen Rohstoffe, Industrie, Energieeinsatz, Warentransportmöglichkeiten, Einwohnerzahl sowie die Länge und Charakteristik des vorherrschenden Winters die Basisfaktoren eines jeden Hafens bilden (BORENIUS 1966).

Die natürlichen Hinterländer der Häfen im nördlichen Bottenwiek sind Pohjois-Pohjanmaa und Kainuu (die zusammen die Provinz Oulu bilden, der Dbersetzer) sowie die Provinz Lappi, deren Einwohner und Industriearbeitsplätze der Tabelle zu entnehmen sind. Demnach macht die Bevölkerung Nordfinlands 13% der gesamten Landesbevölkerung aus. Davon umfaßt der Anteil von Pohjois-Pohjanmaa die Hälfte. Entsprechend erreichte der Anteil der industriellen Arbeitsplätze 8% am Gesamtland, Pohjois-Pohjanmaa ist daran ca. mit 55% aller nordfinnischen Industriearbeitsplätze beteiligt.

Tab. 1: Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze der Industrie Nordfinlands 1972

Gebiet	Einwohner		Ind. Arb.plätze	
Pohjois-Pohjanmaa	300 000	6,5%	23 000	4,4%
Kainuu	110 000	2,1%	6 000	1,1%
Lappi	197 000	4,3%	12 400	2,4%
Nordfinland	597 000	13,0%	41 400	7,9%
Finnland	4 598 000		525 000	

Quelle: POHJOIS-POHJANMAAN SEUTUKAAVALIITTO 1975

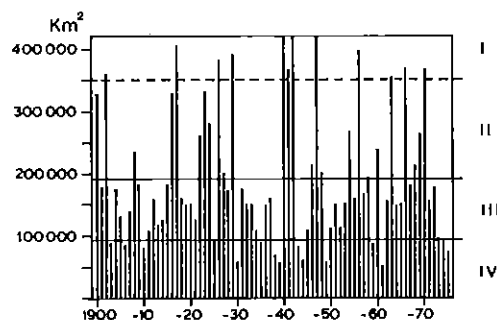
Die Häfen Nordfinlands als Verkehrsknotenpunkte

Unter den verschiedenen Knotenpunkten des Meerverkehrs sind jene Häfen die wichtigsten, in denen der Landverkehr in den Seeverkehr übergeht und umgekehrt. Daher sind solche Häfen multifunktionale Zentren, in denen u.a. die Interessen der Industrie und des Handels, der Reeder und Stauer, des Landtransport-

tes und der örtlichen Hafenbehörde verbunden sind. Es ist selbstverständlich, daß die reibungslose Zusammenarbeit so vieler und ihrem Charakter nach sehr unterschiedlicher Gruppen eine Grundvoraussetzung des Hafens ist, und daß der Hafenverkehr um so reibungsloser fließt, je funktionsfähiger seine Organisation ist. Jedoch schafft der Winter Schwierigkeiten.

Die Meervereisung bedeutet auch allgemein für den Hafenverkehr eine zusätzliche Erschwernis, da mit Hilfe der Eisbrecher für die Schiffe die Eisbarriere durchbrochen werden muß. Dieser Bedarf schwankt jedoch von Jahr zu Jahr und in den verschiedenen Häfen. Beispielsweise unterstützten Eisbrecher im Jahr 1972, das als durchschnittlich gelten kann (Abb. 3) und wo die Eisbrecherklasse "Urho" noch nicht existierte, den südwestfinnischen Schiffsverkehr mit Ausnahme Hankos über 2 Monate, in Kotka und Hamina etwa 3,5 Monate und in der Bottenvik sogar noch länger (Abb. 4). In strengeren Wintern wächst der Unterstützungsbedarf noch weiter, seit aber 2 Eisbrecher der Urho-Klasse eingesetzt werden, braucht kein Hafen mehr zu schließen.

Abb.3 Die Ausbreitung der Eisbedeckung in der Ostsee 1900 - 1975



- I = extrem harter Winter
- II = harter Winter
- III = normaler Winter
- IV = milder Winter

Quelle: MERENKULKUHALITUS, Karte 1975

Für den Import und Export Nordfinlands sind 6 Häfen verantwortlich, von denen jedoch nur Oulu und Kemi, neuerdings auch Raahе für den internationalen Wintermeeresverkehr Finnlands von Bedeutung sind. Vor allem Oulu und Kemi haben sich zu den nordfinnischen Großhäfen entwickelt, deren Exporte und Importe laufend gewachsen sind. Der Anteil Raahes hat sich im Vergleich mit ihnen verringert (Tab. 2). Wie jüngere Versuche bewiesen haben, ist man mit den gegenwärtigen Eisbrecherleistungen imstande, diese Häfen den ganzen Winter über offen zu halten.

Abb.4 Die Eisbrecherunterstützung in den Häfen Finnlands in der Wintersaison 1971 - 72

	16.11.1971 - 21.5.1972							200-400	400-600	600-
	XI	XII	I	II	III	IV	V			
1 Kemi										
2 Oulu										
3 Raabe										
4 Kokkola										
5 Pietarsaari										
6 Vaasa										
7 Kaskinen										
8 Pori										
9 Rauma										
10 Uusikaupunki										
11 Naantali										
12 Turku										
13 Hangö										
14 Koverhar										
15 Inkoo										
16 Kantvik										
17 Helsinki										
18 Porvoo										
19 Loviisa										
20 Kotka										
21 Hamina										

Die rechte Randspalte gibt die mit Eisbrecherhilfe transportierten Frachtmengen (1 000 t) an
 Quelle: MERENKULUHALLITUS 1975

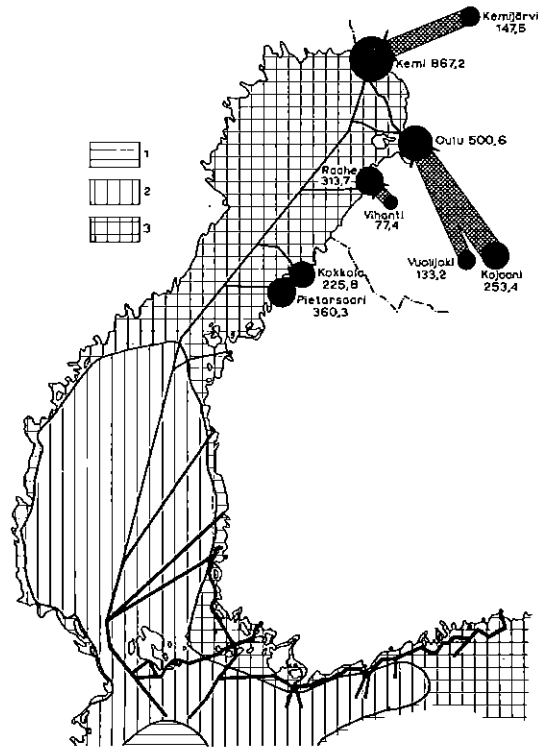
Tab. 2: Ein- und Ausfuhr der Häfen Raabe, Oulu und Kemi im Jahr 1967, 1970 und 1973 (Meertransporte)

Hafen	Import (Mio. t)			Export (Mio. t)		
	1967	1970	1973	1967	1970	1973
Raabe	0.32	0.48	0.31	0.45	0.30	0.15
Oulu	0.46	0.51	0.61	0.60	0.57	0.63
Kemi	0.18	0.18	0.26	0.70	0.80	0.87

Für den hafensorientierten Verkehr sind die freigehaltenen Kanäle ausreichend. Zu den wichtigsten Häfen Nordfinnlands, Kemi und Oulu, führt eine direkte und leicht befahrbare, 10 m tiefe Fahrrinne (Abb. 5). Zusätzlich führt die 8 m tiefe sogenannte Hiidenniemi-Fahrrinne an der Nordseite der Insel Hailuoto vorbei zum Hafen von Oulu. Die Existenz dieser beiden Rinnen ist für Oulu vorteilhaft, da so das Packeis, das den Schiffsverkehr am nachhaltigsten behindert, den Hafen nicht abriegeln kann. Die Insel Hailuoto schirmt die Hiidenniemi-Rinne gegen das vom Südwind getriebene Packeis ab, die nördlichen Untiefen und Klippen schützen die Kemi-Rinne vor dem Packeis durch die Nordwinde. Hinsichtlich der nach Raabe führenden Rinne ist eine 7,5 m-Tiefe genehmigt, obwohl sie schon 1966 auf 9,2 m Tiefe ausgebaggert war (HAMMALAINEN 1966; REINILÄ 1966; HUITUNEN 1966). Die nordfinnischen Hafenanlagen sind ebenfalls in gutem Zustand, in ihrer Kapazität ausreichend und die Kaianlagen

sind bis zur Tiefe der Fahrrinne ausgebaut, sodaß die Häfen als winterverkehrstauglich gelten können (vgl. POHJOIS-SUOMEN SATAMA TOIMIKUNNAN MIETINTÖ 1972).

Abb.5 Die finnischen Winterhäfen, ihre Fahrtrinnen und die Ausbreitung der Eisdecke



1 = extremer Winter, 2 = normaler Winter
 3 = milder Winter

Für die Bottnischen Häfen sind die Exportmengen bzw. exportbestimmten Produktionsmengen (1 000 t) angegeben

Quelle: Pohjois-Suomen satamatoimikunnan mietintö 1972

Die Probleme des Winterverkehrs in den Häfen

Die Saisonalität der nordfinnischen Häfen hat immer einen beträchtlichen Einfluß auf ihre Rentabilität und Beschäftigungslage gehabt. Ein treffendes Bild davon gibt der Hafen Oulu, der, wie offensichtlich auch andere Häfen der Bottenvik, Schwierigkeiten gehabt hat, den Ausgaben angemessene Einnahmen zu erzielen. Das lag hauptsächlich darin begründet, daß das investierte Kapital zu einem Teil des Jahres unproduktiv blieb. Beispielsweise waren die Einkommen und Ausgaben des Hafens von Oulu im Jahr 1968 folgendermaßen (vgl. Tab. 3):

Tab. 3: Die Einnahmen und Ausgaben des Hafens von Oulu 1968

Einnahmen (1 000 mk)	
Verkehrsabgaben	1 444
Hafengebühren	394
Lagermieten	71
Bodenmieten	173
Krängebühren	239
Sonst. Einnahmen	305
Städtische Stapelgebühren	38
Summe	2 664
Ausgaben (1 000 mk)	
Reparatur und Instandhaltung	798
Zins- und Tilgungszahlungen	999
Löhne und sonstige Ausgaben	1 022
Summe	2 819

Quelle: RASA 1970

Über die Hälfte der Hafeneinnahmen stammten also aus den Verkehrsabgaben und der nächstgrößte Betrag beinhaltet die Hafengebühren und Krängebühren. Sie blieben in der Winterzeit aus. Jedoch entstanden dem Hafen auch in dieser Zeit - vor allem durch Zinsen und Tilgungen, sowie Löhne für das fest eingestellte Personal - Ausgaben, die die Verluste verursachten. Aus den Hafenschließungen erwachsen Schwierigkeiten auch für die Lösch- und Stauunternehmen, da deren Betrieb stillgelegt ist. Im Jahr 1968 waren in den 4 Lösch- und Stauunternehmen von Oulu zusammen etwa hundert Beschäftigte, vor allem Büroangestellte und Vorarbeiter, die alle auch in der Stillstandszeit Lohn erhielten, obwohl keine Arbeit angeboten werden konnte. In der Offenwasserperiode beschäftigten diese Unternehmen normalerweise weitere 280 Arbeiter in der Be- und Entladung der Schiffe, deren Zahl zur Hauptsaison auf etwa 450 anstieg. Mit dem Nachlassen des Schiffsverkehrs im Herbst sank die Zahl der Arbeiter bis schließlich alle arbeitslos wurden. Da das zu einem Zeitpunkt geschah, zu dem in Nordfinnland die winterliche Arbeitslosigkeit am größten war, konnten die arbeitslosen Hafearbeiter nicht in anderen Arbeitsstellen untergebracht werden, sondern man zahlte ihnen die vertraglich bestimmte Arbeitslosenunterstützung (RASA 1970). Alle diese Faktoren verursachten sowohl übermäßige Kosten als auch Schwierigkeiten für die Arbeiter, Lösch- und Stauunternehmen, für die Industrie, die Städte und für den Staat. Die Probleme in den anderen Hafenstädten Nordfinnlands sind im wesentlichen die gleichen gewesen (vgl. POHJOIS-SUOMEN SATAMATOIMIKUNNAN MIETINTÖ).

Die Probleme des Landverkehrs

Mit der winterlichen Stilllegung des Meerverkehrs hatte der Landverkehr den Gütertransport von den Produktionsstätten zu den offenen Häfen zu übernehmen. Dabei kam der Eisenbahn eine zentrale Bedeutung zu, da sie nach dem Wasserverkehr die billigste Gütertransportform darstellt. Schon früh wurde zur Offenwasserzeit im Import- und Exportverkehr die Eisenbahn benutzt, so waren etwa in den 1950er Jahren vom gesamten Wagenbestand fast 2/3 zeitweise im täglichen Ein- und Ausfuhrtransport eingesetzt. Damals standen dem Meeresverkehr etwa 20 Häfen zur Verfügung und der Bahnverkehr war in viele Linien verzweigt. Jedoch stellten sich dem Gütertransport dabei große Schwierigkeiten aus Mangel an rollendem Material, Unzulänglichkeiten bestimmter Strecken, fehlendem Lagerraum an den Bestimmungsbahnhöfen und nicht ausreichenden Hafengleisanlagen. Unter schwierigsten Winterverhältnissen, in denen die Zahl der offenzuhaltenden Häfen auf 2 oder 3 in Südwestfinnland sinken konnte, wuchsen die Schwierigkeiten um ein vielfaches. Unter solchen Bedingungen waren Verkehrsstauungen nicht zu vermeiden, da Be- und Entladen von Wagon und Schiff nicht immer störungsfrei verliefen aus Gründen wie Schiffsverspätungen, schlechte, für das zu löschende Frachtgut nachteilige Wetterverhältnisse, Arbeitskraftengpässe usw. Stauungen wurden auch dadurch verursacht, daß Häfen, Kaianlagen, Bahnhöfe und Schienenstrecken Südwestfinnlands vor allem für den Verkehrsbedarf der Offenwasserperiode ausgelegt, für den lebhaften Winterverkehr aber nicht ausreichend durchlässig waren (ELOMAA 1957).

Um zusätzliche Stauungen zu vermeiden, mußten noch in den 1950er Jahren Züge mit Exportgütern auf Zwischenbahnhöfen bis zur Auflösung des Staus warten. Um die nachteiligsten Behinderungen für den Exportverkehr zu vermeiden, griff man auch zu gesetzlichen Regelungen. Die Industrie bekam erst dann Wagons zugeteilt, wenn die im Hafen ansässige Kontaktstelle dazu die Erlaubnis gegeben hatte.

Aber auch diese Regelung hatte ihre eigenen Schwierigkeiten. Sie verursachten einerseits Schwächerungen der allgemeinen Leistungsfähigkeit der Häfen, andererseits waren im Exportwesen eine große Zahl solcher Unternehmen und Arbeitsgruppen beteiligt, die untereinander in keinerlei Verbindung oder unter einer gemeinsamen Führung standen. So war ein leistungsfähiger Überlandtransport, der eine konzentrierte Organisation erfordert hätte, zeitweise nahezu unmöglich. Nachteilig wirkte sich auch aus, daß die Häfen als untereinander konkurrierende kommunale

Unternehmen auftraten. Auch der Schiffsverkehr selbst lag in Händen vieler in- und ausländischer konkurrierender Reeder, sodaß die Kommunikation behindert war (ELOMAA 1957).

Oberdies verursachte die Unterbrechung des Winterverkehrs im Bottenvik auch Kosten. U.a. bleibt der Teil der Frachterlöse aus, der an die Frachtausgleichszahlungen gebunden ist. Als beispielsweise im Jahr 1968 der Hafen Kaskinen wegen Vereisung geschlossen wurde, verbilligte man die Frachtkosten zu den Ersatzhäfen Turku und Hanko auf den gleichen Betrag, der unter Normalverhältnissen für Kaskinen galt (VR 1968). Zusatzkosten entstanden auch aus den Leerfahrten der Güterwagens, die unabhängig vom Winterverkehr dadurch entstehen, daß Importe und Exporte auf verschiedene Häfen verteilt sind. Da man die von der Fabrik benötigten Brenn- und Rohstoffe sowie Chemikalien vorwiegend in der Offenwasserperiode mit dem Schiff in das Lager transportierte, war die Folge, daß die im Exportverkehr eingesetzten Wagens meistens leer vom Hafen zur Fabrik zurückkehrten. Andererseits ist es üblich, daß Roh- und Brennstoffe in anderen Wagen transportiert werden als Fertigprodukte. So mußte die Bahn für den Winterverkehr zusätzliche Wagens bereitstellen, die in der Offenwasserzeit teilweise überflüssig wurden (TERKS 1966).

Die Kosten, die der Eisenbahn durch den Winterverkehr entstanden, schwankten einerseits mit der Strenge des Winters, andererseits mit den Beschlüssen über die Frachtausgleichszahlungen. Nach YLONEN (1966) beliefen sie sich in der zweiten Hälfte der 60er Jahre auf einen Wert von 7-17 Millionen Finnmark je nach der Härte des Winters. Ein größerer Teil dieser Kosten entstand aus der Schließung der nordfinnischen Häfen und offensichtlich konnte davon nur ein Teil durch Frachtzahlungen gedeckt werden.

Um derartige Schwierigkeiten für die Bahn zu vermeiden, schlug man vor, beim Export zu Zwischenlagern überzugehen, damit der Schienentransport ohne Stau- gefahr gleichmäßig abzuwickeln war. Dementsprechend sollten die Häfen ausreichend große Lagerhallen bauen, die unter allen Wetterverhältnissen zum Einlagern und Löschen geeignet wären. Als Alternative hierzu schlug man vor, die herrschende Regelung beizubehalten, den Schienenausbau der Häfen weiter zu betreiben, die Verschiebebahnhöfe und Schienenanbindung an die Häfen zu verbessern, den Wagonbestand zu erweitern und die Leistungsfähigkeit der südfinnischen Häfen anzuheben. Es ist jedoch wahrscheinlich, daß im Laufe der Zeit die letzte Alternative als einzige bliebe, denn der Bau von Zwischenlagern brächte den Häfen nur eine kurzzeitige Entlastung.

Wie dargestellt wurde, müßte man auf lange Sicht dagegen zur Funktionsfähigkeit des Gütertransports unter Winterverhältnissen beide Alternativen fördern - insgesamt ein Projekt, das Milliardenhöhe überschreiten würde (ELOMAA 1957).

Die Winterverkehrsprobleme der Industrie

Ein ganzjähriger Seeverkehr ist auch in bezug auf die Industrie wichtig, wie die folgende Untersuchung über die Einflüsse der Hafenschließung vor allem auf die Holzverarbeitende Industrie Nordfinlands zeigt. Die Holzverarbeitende Industrie ist in Finnland ein zentraler Sektor, dessen Produktion etwa 80-90% in den Export geht (vgl. LARNA 1966, PALM 1975). Sie ist daher in um so größerem Maß vom hafengebundenen Außenhandel abhängig. Die Holzindustrie unseres Landes ist so lokalisiert, daß etwa 2/5 davon in Nordfinland liegen, d.h. in einem Gebiet, dessen Häfen im Winter die verkehrsmäßig schwierigsten des Landes sind.

Im Einzugsgebiet des Hafens von Oulu liegen drei Zellulosewerke: die Oulu AG, die Kajaani AG und das Werk "Toppila" der Kajaani AG (Abb. 5). Im Einzugsbereich von Kemi existieren entsprechend die Kemi AG, Veitsiluoto AG und das Zellulosewerk von Kemijärvi, das zur Veitsiluoto AG gehört. Zwei dieser Werke, die Kajaani AG und das Werk Kemijärvi liegen im Inland, die anderen an der Küste in Hafennähe. Ende der 60er Jahre, als die Bottenvik-Häfen noch im Laufe des Mittwinters regelmäßig geschlossen wurden, exportierten die Oulu AG und das Werk Oulu der Kajaani AG (damals Toppila AG) etwa 70% ihrer Produktion über Oulu, die Kemi sogar noch etwas mehr. Vom landeinwärts gelegenen Werk Kemijärvi werden 2/3 der Produktion über Kemi, von der Kajaani AG 60% über Oulu und etwa 28% über Kotka und Hamina ausgeführt. Im Betrieb der Bottenvik-Häfen waren dabei in den 1960er Jahren zwei deutlich getrennte Phasen sichtbar. Vom Gesamtumschlag, der durchschnittlich 1,4 Mio. Tonnen Zellulose umfaßte, konzentrierten sich der größte Teil, über 80% auf eine halbjährige Periode vom Juni bis November. Als Gegenpol zu dieser Hochsaison kam es in den gut drei Monaten des Winters zu einem fast völligen Erliegen, da der Verkehr der genannten Häfen nur 1/2 Prozent des Jahresverkehrs ausmachte. Angesichts der Meervereisung und Schließung ihrer Häfen sah sich die Holzindustrie Nordfinlands gezwungen zum Überlandverkehr Zuflucht zu nehmen, um die Produktion in die offen gehaltenen Häfen zu bekommen. Der Transport wurde dabei per Eisenbahn Schritt für Schritt zu immer südlicheren Häfen geführt (Abb. 6, vgl. SÄNTTI 1960). Vor und nach der Schließung gab es kurze Übergangsperioden während der Öffnung und Stilllegung der Häfen. Zum

Beispiel waren für die im Februar - März 1968 produzierte Exportzellulose aus Nordfinnland die folgenden Häfen am bedeutsamsten (RASA 1970):

Februar

Kokkola	53.9%
Pietarsaari	11.6% (geschlossen 29.2.)
Kaskinen	16.5%

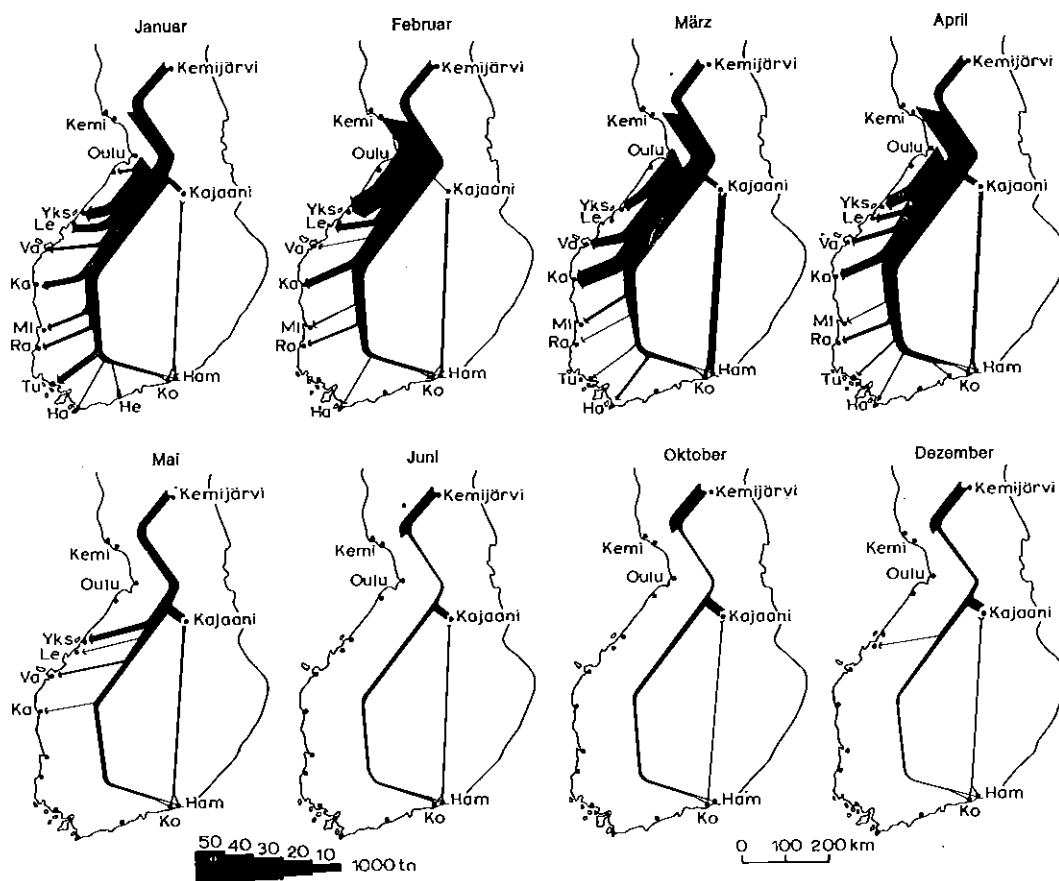
März

Kokkola	22.1%
Kaskinen	30.5%
Vaasa	16.4%

Bei Schließung der Häfen von Kokkola und Pietarsaari leitete man den Verkehr in die südlichen, ganzjährig offengehaltenen Häfen.

Die Verlagerung des Seetransports von den natürlichen Werkshäfen zu den fremden gab viele organisatorische Schwierigkeiten auf, die es zu bewältigen galt. Hinzu kamen die damit verbundenen Kosten. Nach KUKKONEN und TIKKANEN (1970) beliefen sich die Frachtkosten der Bahn je nach Entfernung auf 24-31 Finnmark pro Tonne. Von Oulu und Kemi wurden 1968 per Bahn etwa 220 000 Tonnen Zellulose teils bis nach Südfinnland transportiert, wobei pro Zellulosetonne durchschnittlich etwa 25 Finnmark Kosten anfielen. Daraus entstanden für die Holzmassenindustrie Nordfinnlands auf dem Preisniveau 1975 etwa 10,2 Mio. Finnmark Nebenkosten, die zu Zeiten regelmäßigen, ganzjährigen Schiffsverkehrs nicht entstehen, da die Seefrachtkosten zwischen Ausland und den finnischen Häfen praktisch etwa gleich sind. Die Zu-

Abb.6 Der Widersinn des auf die Häfen Finnlands gerichteten Winterverkehrs



satzkosten sind jedoch nicht allein hierauf beschränkt. Die Zellulosewerke von Kemi und Oulu besitzen u.a. eigenes Transportgerät, mit dem man die Produktion unmittelbar aus der Fabrik in das Schiff laden kann. In den Nachbarhäfen muß man lokale Dienstleistungsunternehmen einsetzen, wobei das entsprechende eigene Personal und Gerät arbeits- und funktionslos war. Kosten entstanden u.a. auch mit der Reinhaltung und dem Auskleiden der Wagons. So wurde Ende der 60er Jahre geschätzt, daß die Zusatzkosten, die den Industriebetrieben Nordfinnlands durch die Schließung der Bottenvik-Häfen entstanden, auf dem Preisniveau von 1975 etwa jährlich 16-18 Mio. Finnmark ausmachten (SUSI 1966, PENTINPURO 1968). Um sie zu vermeiden, konnte man jedoch keinesfalls an die Einlagerung der Zellulose denken, denn der Wettbewerb auf dem Weltmarkt ist hart und seitens der Abnehmer wird eine Vorratshaltung abgelehnt, da sie aus anderen Quellen ganzjährig Zellulose beziehen können.

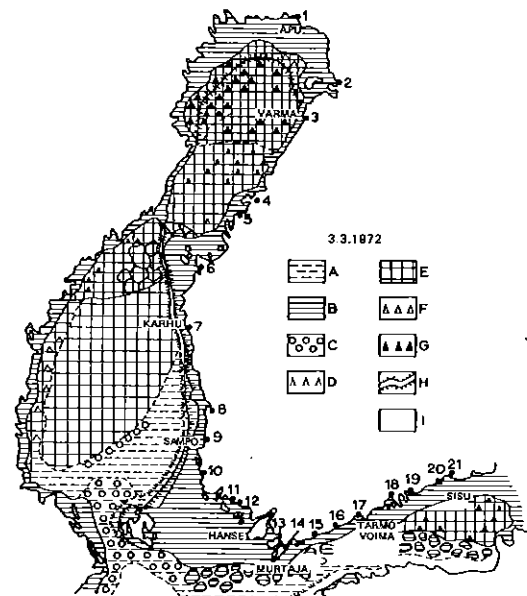
Die Rentabilität der Winterschifffahrt im Bottenvik

Ein ganzjähriger Seeverkehr im Bottenvik verschafft dem Staat Zusatzkosten vor allem durch den Einsatz von Eisbrechern, da u.a. die Lotsen, Zollbeamten usw. ihr Monatseinkommen unabhängig von der Hafenschließung erhalten. Die Aufwendungen für die Eisbrecher setzen sich ihrerseits aus Kapital- und Betriebskosten zusammen. Da angestrebt wird, die Eisbrecherflotte des Gesamtlandes so zu bemessen, daß man mit ihr den Seeverkehr der südfinnischen Häfen auch in der Zeit besonders strenger Winter aufrecht erhalten kann (vgl. KUKKONEN-TIKKANEN 1970, JÄÄSALO 1975), entstehen durch den winterlichen Bottenvik-Verkehr keine anderen Mehrkosten als der Betriebskostenanteil der Eisbrecher. Von denen sind ein Teil feste Kosten, die auch entstehen, wenn die Eisbrecher das ganze Jahr über unbenutzt liegen, und die daher nicht durch den Winterverkehr im Bottenvik entstehen. Hierzu gehören teilweise Lohn- und Unterhaltskosten des Personals. Dagegen hängt der Betriebskostenanteil unmittelbar vom Meereseinsatz der Eisbrecher ab. Für die im Bottenvik operierenden Eisbrecher sind das Zusatzkosten, die durch die Hilfeleistungen für den Schiffsverkehr entstehen. In diese Kostengruppe gehören Brenn- und Schmierstoffbeträge, die im Normalbetrieb entstehenden Reparatur- und Erhaltungskosten, sowie ein Teil des Personallohns und -unterhalts während der Einsätze. Sie werden im folgenden für das Jahr 1972 untersucht.

Der Winter 1972 war hinsichtlich seiner Eisverhältnisse durchschnittlich, wobei die Ostsee mit 180 000 km² vereist war (Abb. 7). Anfang März lag südlich

der Ålandinseln das Offenwassergebiet und das zusammenhängende Eisfeld erstreckte sich von Norden bis in die Gegend von Kaskinen. Wegen der um die Mittwinterzeit herrschenden starken Winde im Nordteil der Bottenvik entstanden Ende März Schwierigkeiten durch die starken Pressungen des Eisfeldes. Der Frühling zog jedoch früher als normal ein (MERENKUL-KUHALLITUKSEN VUOSIKERTOMUS 1973). Im Kernwinter, von Anfang Februar bis zum 10. April wurden in der Bottenvik 2 Eisbrecher eingesetzt (Abb. 8), anfangs "Apu" und "Varma", im April an Stelle von "Apu" die "Tarmo". Weitere Eisbrecher brauchte man erst in der Gegend von Vaasa, d.h. im Südteil des "Nordkvarken". Mit der Hilfe dieser beiden Eisbrecher konnte man daher den Winterverkehr nach Kemi, Oulu, Raahе und Kokkola aufrecht erhalten, bis im April auch die "Hanse" in den Bottenvik entsandt wurde, die man in den Gewässern Südfinnlands nicht mehr benötigte. So konnte man den Winterverkehr im Jahr 1972 mit nur 2 Eisbrechern unterhalten und nur die hierdurch veränderten Betriebskosten sind vom Winterverkehr im Bottenvik verursacht.

Abb. 7 Die Vereisungssituation in der nördlichen Ostsee zur Wintermitte 1972 und die Standorte der Eisbrecher

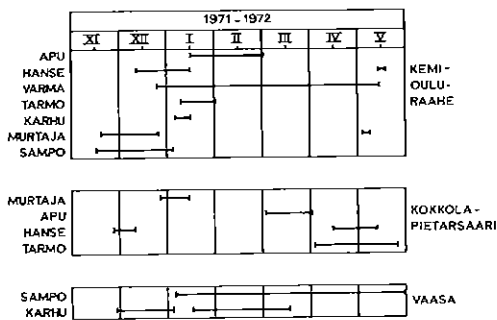


- | | |
|--------------------------------|-----------------|
| A = neues oder weiches Eis | G = Packeis |
| B = ebenes Eis | H = Eisriß |
| C = dünnes Fahreis | I = Offenwasser |
| D = aufgehäufter Eismatsch | |
| E = zusammenhängendes Eisfeld | |
| F = aufeinandergeschobenes Eis | |

Die Numerierung der Häfen entspricht Abb.4

Quelle: MERENKULKUHALITUS 1975

Abb.8 Der Eisbrechereinsatz in den Bottnischen Häfen in der Winterperiode 1971 - 72



Quelle: Merenkulkuhallituksen vuosikertomus 1973

Die anteiligen Brenn- und Schmierstoffkosten bilden einen leicht abschätzbaren Betrag, weil sie sich hauptsächlich aus Betriebskosten der Meerfahrt zusammensetzen. Dem Jahresbericht der Seefahrtsbehörde 1973 nach waren das im Jahr 1972 für die "Varma" fast 1,1 Mio. Finnmark und für die "Apu" etwa 700 000 Finnmark, d.h. zusammen 1,8 Mio. Finnmark (Tab. 4).

Tab. 4: Die sogenannten variablen Betriebskosten der Eisbrecher "Varma" und "Apu" 1972

	Varma	Apu	Summe
A	1 085 919 fmk	706 070 fmk	1 791 989 fmk
B	217 499 fmk	340 000 fmk	557 499 fmk
C	1 340 399 fmk	1 200 063 fmk	2 540 462 fmk
D	96 151 fmk	103 215 fmk	199 366 fmk
Summe	2 739 968 fmk	2 349 348 fmk	5 089 316 fmk

A: Brenn- und Schmierstoffe

B: Jährliche Reparatur und Erhaltungskosten

C: Löhne

D: Verpflegung

Quelle: MEREMKULKUHALLITUKSEN VUOSIKERTOMUS 1973

Zum zweiten entstand ein ebenfalls relativ leicht bestimmbarer Betrag der jährlichen Reparaturkosten. Er belief sich für die "Varma" 1972 auf etwa 220 000 Finnmark, damit etwas niedriger als die Reparatur- und Unterhaltskosten der "Tarmo". Für die "Apu" ist die Kostenrechnung dagegen sehr kompliziert, da sie wegen eines Maschinenschadens beträchtlich höher stiegen und nicht annähernd etwa mit den Jahreskosten der "Varma" vergleichbar sind. An Unterlagen aus den Jahren 1966-1967 (KUKKONEN-TIKKANEN 1970) kann man jedoch nachweisen, daß sie im Preisniveau von 1972 etwa 340 000 Finnmark ausmachten, was in etwa auch den jährlichen Durchschnittskosten der "Apu" ent-

spricht. Dementsprechend waren die gemeinsamen Reparatur- und Unterhaltskosten von "Varma" und "Apu" etwa 560 000 Finnmark.

Demgegenüber sind die Lohn- und Verköstigungsaufwendungen, die 1972 als Mehrkosten durch den Bottenvik-Einsatz entstanden, erheblich schwerer abzuschätzen. Sie beliefen sich nach dem Jahresbericht 1973 der Seefahrtsbehörde bei "Varma" und "Apu" für das ganze Jahr 1972 auf 2,750 Mio. Finnmark. Berechnet man den Einsatz für Oulu in der Zeit vom 16.11.1971 bis 21.5.1972, d.h. mit einem guten halben Jahr und für Kemi und Raabe etwas weniger (Abb. 3), so errechnen sich die entsprechenden Lohn- und Kostbeträge zu etwa 1,5 Mio. Finnmark. Damit steigen die Kosten, die im Jahr 1972 mit 2 Eisbrechern zur Unterstützung des Bottenvik-Verkehrs entstanden, auf insgesamt ca. 3,54 Mio. Finnmark. In der entsprechenden Zeit transportierte man über die Häfen Kemi, Oulu, Raabe und Kokkola nach Quellen der Seefahrtsbehörde (1975) zusammen 1 065 899 Tonnen. Setzt man die von KUKKONEN und TIKKANEN (1970) ermittelten Bahnfrachtkosten von Oulu und Kemi nach Kaskinen ein (in Preisen zu 1972 durchschnittlich 34 Finnmark pro Tonnenkilometer), erhält man erforderliche Bahnfrachtaufwendungen von etwa 36,2 Mio. Finnmark, d.h. über das Zehnfache der Seetransportkosten, wobei die beachtlich niedrigeren Meerfrachtkosten unberücksichtigt bleiben.

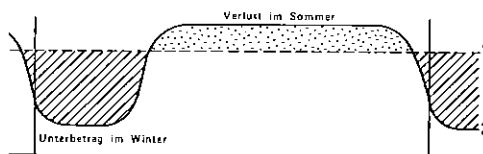
Eine zweite Möglichkeit, die Zusatzkosten ganzjähriger Seefahrt abzuschätzen ergibt sich anhand der Kosten, die sich 1971 bei der Verlängerung der Offenwasserperiode für die nordfinnischen Häfen ergaben. Nach Quellen der Seefahrtbehörde 1975 waren die Häfen Kemi und Oulu 1967 bis 1970 durchschnittlich 95 Tage geschlossen, d.h. ca. die Hälfte der Zeit, in der der Winterverkehr mit Hilfe von Eisbrechern 1972 erhalten wurde. Auf dieser Basis erhält man variable Kosten, die der Hälfte der Gesamtbetriebskosten der Eisbrecherdienste in der Bottenvik entsprechen, nämlich 1,87 Mio. Finnmark. Da man in der Winterverkehrszeit von den nordfinnischen Fabriken ausschließlich 220 000 Tonnen Zellulose in südfinnische Häfen transportierte, wurden dadurch in Preisen von 1972 7,48 Mio. Finnmark Kosten verursacht. Diese Beiträge kann man nicht als Gewinne der Bahn ansehen, da nach KUKKONEN-TIKKANEN (1970) zwar die rollenden Kosten des Bahnverkehrs durch die Frachtbörse nahezu gedeckt werden, nicht aber die Kapitalkosten insgesamt. Daher sind die Unterschiede zwischen Bahn- und Schiffs-transportkosten volkswirtschaftlich als Verluste anzusehen, die die nordfinnische Holzindustrie zu zahlen hat. Obwohl die Rechnungen anhand durchschnittlicher winterlicher Zusatzkosten durchgeführt wur-

den, ist der Verlust so hoch, daß er in der Lage sein dürfte, die Zusatzkosten ganzjähriger Seefahrt auch in beträchtlich schwierigeren Winterzeiten zu kompensieren.

Winterverkehr im Bottenvik und Entwicklungsgebietspolitik

Die winterliche Schließung der Bottenvik-Häfen ist also weder mit Hinsicht auf eine bessere Beschäftigungslage, noch eines flüssigen Verkehrsablaufs, auch nicht aus wirtschaftlicher Sicht zweckgemäß. Diese und auch weitere Gesichtspunkte sprechen eher für einen ganzjährigen Seeverkehr bei normalen und nach Möglichkeit auch unter strengsten Winterverhältnissen. Bei fehlendem ganzjährigem Seeverkehr wurde der Transport über die Bahn zu den offenen Häfen geleitet. Die langen Entfernungen erhöhten jedoch die Transportkosten in einem Ausmaß, daß man die Winterperiode auf eine möglichst kurze Zeit beschränkte. Zu diesem Zweck legte man Importgüter zur Offenwasserzeit aufs Lager, wohingegen man für den Export bestimmte Güter zur Winterzeit einlagerte. Aus dieser Sicht sind die saisonalen Schwankungen der Produktion und ihrer Auswirkungen auf die Produktivität der übrigen Wirtschaftsbereiche allgemein ohne Eisbrecher erheblich größer als bei Öffnung der Häfen zur Mittwinterzeit. Die Abbildung 9 beleuchtet das. Die Kurve 1 zeigt die praktischen Auswirkungen auf die Produktionskapazität bei ganzjährigem Schiffsverkehr, die Kurve 2 diejenigen bei winterlicher Unterbrechung. Wurde der Schiffsverkehr in der Bottenvik im Winter unterbrochen, entstanden daraus zur Mittwinterzeit schwere Unterauslastungen, die man nicht anderweitig verwerten konnte. Um im Jahresbetrag die gleiche Produktivität zu erreichen wie zur Zeit ganzjährigem Schiffsverkehrs, mußte die Produktionskapazität auf die im Sommer möglichen Spitzenleistungen ausgelegt werden, was wiederum eine beachtliche Fehlinvestition bedeutete. Durch den gegenwärtigen Ausgleich der winterlichen Talsohle mit Hilfe der Eisbrecher braucht man nun zur Erreichung der gleichen Jahresproduktion geringere Kapazitäten als zur Zeit winterlicher Hafenschließung. Die dabei entstandenen Schäden waren nach KUKKONEN (1962) insbesondere in der Holz- und Metallindustrie am größten, damit in jenen Sektoren, die den Hauptteil der nordfinnischen Exportindustrie darstellen. Dank des ganzjährigen Schiffsverkehrs sind der Industrie Nordfinlands nun schwere wirtschaftliche Belastungen weitgehend genommen. Der durchgängige Eisbrechereinsatz im Winter hat auch dem Nutzungsgrad der Häfen, der Verbesserung der Arbeitsmarktsituation und dem gleichmäßigem Einkommen des Personals gedient. Diesen Faktoren kommen insgesamt beträchtlich entwicklungspolitische Impulse zu, sofern alle Vorteile des ganzjährigen Schiffsverkehrs genutzt werden.

Abb.9 Die Einflüsse eines ganzjährigen und im Winter unterbrochenen Schiffsverkehrs auf die Ausnutzung der Transportkapazität



1 = ganzjähriger Schiffsverkehr
2 = im Winter unterbrochener Schiffsverkehr

Nachtrag im Jahr 1980

Die Winterseefahrt im Bottenvik ist eine der Grundfragen des Wirtschaftslebens Nordfinlands. Daher ist es verständlich, daß darüber Jahre hindurch lebhaft diskutiert worden ist. Der Ausgangspunkt war die Auffassung, die von einflußreichen Gutachtern gestützt wurde, daß eine ganzjährige Schiffsahrt im Bottenvik weder technisch noch wirtschaftlich möglich sei. Deshalb waren anfangs die Bestrebungen nur auf die Erforschung des optimalen Zeitpunktes gerichtet, zu dem die nordfinnischen Häfen aus Rentabilitätsgründen zu schließen seien. Aus dieser Sicht hielt man dafür, daß man im Falle einer Teilzeitkapazität der Bahn zu erhöhen und die Häfen Südfinnlands für den winterlichen Zusatzverkehr auszustatten seien. Zur gleichen Zeit bemühte sich die Seefahrtsbehörde jedoch um eine konsequente Entwicklung des ganzjährigen Schiffsverkehrs im Bottenvik. So standen also die Interessen der für den See- und Landverkehr verantwortlichen Behörden teilweise im Gegensatz.

Diesen Erörterungen wurde in der Folgezeit das Hauptmotiv entzogen, denn die Seefahrtsbehörde konnte durch ihre eigenen Maßnahmen, u.a. durch zusätzliche Beschaffung von Eisbrechern und durch Vorschriften für die Eisfahrt, in der Praxis beweisen, daß die nordfinnische Winterseefahrt mit Hilfe moderner Eisbrecher und eisgängigen Rumpfverstärkungen nicht nur in milden, sondern auch in extremen Wintern möglich ist. Ein derartiger Winter herrschte 1978/79, als die Ostsee in einem Gebiet von 325 000 km² vereist war, und als der Eisbrecher Hanse entsprechend einem Vertrag zwischen Finnland und der BRD in die südliche Ostsee verlegt wurde, der Schiffsverkehr in der Bottenvik aber dennoch ungestört fortgesetzt werden konnte (MERENKULKUHALLITUS, Karte 1979).

So war schon in jenem Stadium, als die Geographische Gesellschaft Nordfinlands Ende 1975 eine Versammlung über die Winterschiffahrt im Bottenvik abhielt (in der u.a. der vorliegende Beitrag gehalten wurde), der Streit um den nordfinnischen Winterseeverkehr in der Praxis entschieden, obwohl die Auseinandersetzungen lebhaft fortgesetzt wurden. Die Argumente, die man

von seiten Südfinnlands vortrug, waren weiterhin die gleichen wie früher: Der Bottenvik-Winterverkehr ist volkswirtschaftlich nicht tragfähig, die Schiffe nehmen hier stärkeren Schaden als anderswo, die Frachtraten decken nicht die Kosten etc., was sich alles schon vielfach als falsch erwiesen hatte. Im Gegenteil ist gemäß vieler Ausführungen der Winterverkehr im Bottenvik sogar besonders rentabel. Die Schiffe werden bei weitem nicht so sehr beschädigt wie in den engen Fahrrinnen Südfinnlands und auch die Frachtraten sind ausreichend hoch, wie u.a. das Interesse gewisser anderer europäischer Reedereien am Winterverkehr im Bottenvik zeigt (JÄXSALO 1980).

Ein gewisser Wendepunkt in der allgemeinen Diskussion zeigt sich dann im März 1976 nach einem Informationsbesuch einer großen parlamentarischen Kommission auf dem Eisbrecher Urhu über die Unterstützungsaufgaben in der nordfinnischen Winterfahrt. In dem damals abgehaltenen Seminar, an dem über 50 Personen und neben den Abgeordneten auch die Regierungspräsidenten der Provinz Oulu und Lappland, hohe Beamte und der Vorstand des Schifffahrtsamtes teilnahmen, konnte man allgemein eine positive Wendung zum Maßnahmeneinsatz für den nordfinnischen Winterverkehr feststellen. Gleichzeitig konnte man den Entscheidungsträgern ein realistisches Bild der herrschenden Situation vermitteln und so gegenüber früher bessere Voraussetzungen für zukünftige Entscheidungen schaffen.

Das scheint auch weiterhin notwendig, denn nach JÄXSALO (1980) zeigen ganz junge Beispiele, das der Streit um den nordfinnischen Winterverkehr nicht abgeschlossen ist. Entgegen den Entscheidungen ist man bestrebt, neue Mittel und Wege zugunsten des Landverkehrs zu finden. Dieserart ist u.a. der Plan gewesen, die Seefahrtsbehörde - bisher Abteilung des Handels- und Industrieministeriums - dem Verkehrsministerium anzugliedern, (dem u.a. die Eisenbahnverwaltung angehört), und einen Teil seiner Entscheidungsmacht dem Verkehrsminister zu übertragen. Obwohl die Kommission, die nach dem hierbei entstandenen Aufruhr im Jahr 1978 eingesetzt wurde, um ein langfristiges seefahrtspolitisches Programm zu erarbeiten, im Gutachten 1980 befand, daß die Seefahrtsangelegenheiten in ihrer Gesamtheit in der Verwaltung des Handels- und Industrieministeriums zu halten sind, legten in diesem Punkt des Gutachtens, "und wohl völlig erwartungsgemäß, die Vertreter sowohl des Verkehrs- als auch Finanzministeriums eine abweichende Auffassung dar". So bleibt dieser Sachverhalt fortgesetzt aktuell, was zeigt, daß Nordfinnland weiterhin Grund hat wachsam zu sein, daß die Schiffe im Winter ungehindert zu den Häfen im Bottenvik fahren können (JÄXSALO 1980).

LITERATURVERZEICHNIS

- BORENIUS, Lauri, 1966. Perämeri-keskustelu, ss. 23-24. Kaleva, Oulu.
- ELOMAA, T.P., 1957. Talviliikennevaikeuksista. Tutkimus talviliikenteestä. - Kulkulaitosneuvoston julkaisuja No 1-1957.
- HUHTUNEN, Pentti, 1966. Perimäri-keskustelu, ss.66-69. Kaleva, Oulu.
- HÄMÄLÄINEN, Erkki, 1966. Perimäri-keskustelu, ss. 47-51. Kaleva, Oulu.
- JÄXSALO, Helge, 1975. Puhe jäänmurtaja Urhon kastetilaisuudessa 5.3.1975 (Hektogramm).
- JÄXSALO, Helge, 1980. Pohjoiset satamat auki. Oulu.
- KUKKONEN, Pertti, 1962. Teollisuustuotannon volyymin lyhytaikaiset vaikutukset suhdanneanalyysin kannalta. - Taloudellisia selvityksiä 1962:1, ss. 80-94. Helsinki.
- KUKKONEN, Pertti & Tikkanen, Esko, 1970. Jäänmurtajat ja talviliikenne. Suomen pankin taloustieteellinen tutkimuslaitos, ser. D:25.
- LARNA, Teuvo, 1966. Perämeri-keskustelu, ss. 13-15. Kaleva, Oulu.
- Merenkulkuhallitus, Karten 1975 und 1979. Talvisatamien jäänmurtaja-avustus. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus, 1975. Suomalaista merenkulkua. Helsinki.
- Merenkulkuhallitus vuosikertomus 1973. Kertomus merenkulkuhallituksen toiminnasta vuonna 1972. Helsinki.
- Merikuljetukset 1967, 1970, 1973. Merenkulkuhallitus, kartat vuosilta 1967, 1970, 1973
- NEDECO, 1965. A survey on transportation in Finland. Main Report, Haag.
- PALM, Aarno, 1975. Piirteitä Kemi Oy:stä ja sen toiminnasta. Kemi-yhtiön yrityskuva, ss. 5-23. - Nordia tiedonantoja Nr. 6-1975.
- PALOSUO, Erkki, 1966. Perämeri-keskustelu, ss. 33-34. Kaleva, Oulu.
- PENTINPURI, Leila, 1968. Pohjoisessa arvostellaan. - Helsingin Sanomat 1.12.1968.
- Pohjois-Pohjanmaan seutukaavaliito, 1975. Pohjois-Pohjanmaan kuljetustutkimus. Pohjois-Pohjanmaan seutukaavaliiton julkaisusarja A:39, Oulu.
- Pohjois-Suomen satamatoimikunnan mietintö, 1972. TVH 2.992 A 4 500 6.72. Helsinki.
- RASA, Tuula, 1970. Oulun satamien liikenteestä ja siihen vaikuttavista tekijöistä. Pro gradu-Arbeit, Geographisches Institut der Universität Oulu.
- REINILÄ, Yrjö, 1966. Perämeri-keskustelu, ss. 75-78. Kaleva, Oulu.
- SUSI, Sulo V., 1966 Perämeri-keskustelu, ss. 7-8. Kaleva, Oulu.
- SÄNTTI, Auvo A., 1960. Puutavaran sekä paperiteollisuuden tuotteiden kuljetus satamiin vuonna 1948. - Atlas of Finland 1960, Karten 29/1-3. Helsinki.
- TERÄS, Tarmo, 1966. Perämeri-keskustelu, ss. 61-62. Kaleva, Oulu.
- VR 1968. Valtion rautatiet. Tariffisääntö 1968. Helsinki 1969.
- YLÖNEN, R., 1966. Jääesteiden aiheuttamista muutoksista ja lisäkustannuksista Suomen puunjalostusteollisuuden vientikuljetuksissa. Pro gradu-Arbeit, Geographisches Institut der Universität Helsinki.

Annette Bergmann

Der sozioökonomische Strukturwandel
im Abwanderungsgebiet Nordschwedens

Aus:

Bernhard Butzin (Hrsg.):
Entwicklungs- und Planungsprobleme in Nordeuropa
Paderborn: Schöningh 1981
= Münstersche Geographische Arbeiten 12

I n h a l t

	Seite
1. Das Streusiedlungsgebiet als Problemraum	99
1.1 Die kumulativ - negative Verursachung der heutigen Strukturschwäche	99
1.2 Raumordnungsmaßnahmen des schwedischen Staates	104
2. Fallbeispiel Västerbotten und Storuman	105
3. Fallbeispiel Tärnaby	107
Literaturverzeichnis	110

Anschrift der Verfasserin:

Annette Bergmann

Goldaperstr. 6

D-4400 Münster

Dieser Aufsatz hat das Ziel, die Entwicklung Nord-schwedens vom Kolonisations- zum Entleerungsgebiet und deren Ursachen darzustellen, den Wandel der Wirtschaftsweisen und der Probleme der Bewohner an speziellen Beispielen zu erläutern und eine eventuelle Lösungsmöglichkeit für einige bevorzugte Regionen zu analysieren.

Es werden einige Gebiete ausgewählt, an denen sich verschiedene Stadien des Strukturwandels aufzeigen lassen, sowohl in Bezug auf das Verhältnis zwischen Streusiedlungs- (schwedisch: glesbygd) und Dichtort- (schwedisch: tätort) bevölkerung als auch im Hinblick auf den Prozeß der Deformation der Altersstruktur.

Die volkssprachliche Unterscheidung zwischen Dichtort und Streusiedlungsgebiet wird seit 1950 auch von der offiziellen schwedischen Statistik vollzogen. Ihr dient eine modifizierte Einwohnerdichte als Grundlage: Ein tätort besitzt mindestens 200 Einwohner und die Häuser haben einen geringeren Abstand als 200 m voneinander. Das übrige Gebiet bezeichnet man als Streusiedlungsgebiet (Jordbruksstatistisk Årsbok 1976, S. 64).

I. Das Streusiedlungsgebiet als Problemraum

Will man eine Abgrenzung des Streusiedlungsgebietes als Problemraum vornehmen, so variiert sie einmal im zeitlichen Längsschnitt aufgrund von strukturellen Veränderungen und zweitens mit dem Wandel der allgemeinen Auffassung über das, was man als Problem z.B. hinsichtlich der Lebensqualität bezeichnet.

I.1. Die kumulativ-negative Verursachung der heutigen Strukturschwäche

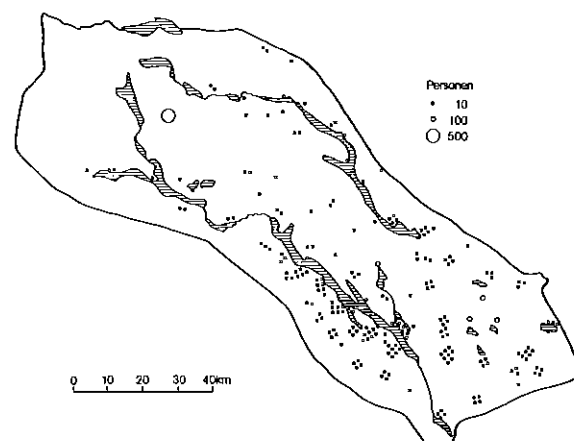
Aus der Betrachtung der naturgeographischen Voraussetzungen - große Entfernungen des Binnenlandes zum Meer und somit hoher Grad an Kontinentalität, Abnahme der Vegetationsperiode von Süd nach Nord und von Ost nach West, höhere Niederschläge im Landesinneren, Abnahme der Bodengüte von Süd nach Nord und von der Küste zum Binnenland - geht hervor, daß der Norden Schwedens gegenüber dem Süden und dort wiederum das Binnenland gegenüber dem Küstengebiet stark benachteiligt sind. Aber nicht nur die naturgeographischen Voraussetzungen haben einen Einfluß auf die heutige Struktur der Landwirtschaft als einem auch heute noch sehr wichtigen Wirtschaftsektor im Streusiedlungsgebiet, sondern auch die Siedlungsgeschichte.

Die Kolonisation Nord-schwedens folgte einem charakteristischen Muster (vgl. BYLUND 1956): Von den

Küstenlandstrichen ausgehend drang die Besiedlung spontan in Generationswellen in der Form des Einzelhofes und der Hofgruppe in das Landesinnere vor. An den Seeufern im Binnenland entstanden so im 16. und 17. Jahrhundert größere Siedlungen; der größte Teil des Lappmarkgebietes aber blieb doch unbesiedelt (BYLUND 1956, S.33).

Die Kolonisation der menschenleeren Gebiete des schwedischen Norrlandes ist seit dem ausgehenden Mittelalter eines der Hauptziele schwedischer Siedlungspolitik gewesen. Der wichtigste siedlungsfördernde Anreiz war die Befreiung der Siedler vom Heeresdienst. Dieses Privileg stammt aus dem "Lappmarksplakatet" von 1673 und sah auch vor, daß den Siedlern 15 Jahre Steuerfreiheit gewährt wurde, wenn sie in Lappland siedelten (Lantbruksstyrelsen i Västerbotten 1967, S.11). Dieser Erlaß zur Kolonisierung wurde durch das "Lappmarksreglement" vom 24.11.1749 ersetzt. Darin war festgelegt, daß jeder Neusiedler in Schwedisch-Lappland staatseigenes Land zur Nutzung bekam. Die Siedler brauchten bis zu 30 Jahren nach Kolonisationsbeginn keine Steuern oder sonstige Abgaben zu zahlen; sie waren lediglich verpflichtet, eine Hofstelle anzulegen und das zugewiesene Land zu roden (BYLUND 1956, S.35). Die ersten Siedler suchten sich ihre Standorte nach Bodenqualitäten und Erwerbsmöglichkeiten wie Jagd und Fischfang aus. Es wurden daher die Fluß- und Seeufer sowie leicht zu rodende Sedi-mentböden an den Küsten und in einigen weiten Flußtälern bevorzugt (Lantbruksstyrelsen i Västerbotten 1967, S.11). Die folgende Abbildung 1 zeigt eine typische Binnenlandgemeinde (Wilhelmina) in Västerbotten. Man erkennt die Reihenbildung der Siedlungen in einigen Tälern und die aufgrund des günstigen Kleinklimas bevorzugte Lage am Seeufer.

Abb. 1: Die Besiedlung der Gemeinde Vilhelmina 1860



Quelle: schriftliche Mitteilung von JOHANSSON (18.11.1977)

Die Erschließung Nordschwedens fand ihren Höhepunkt erst im 19. Jahrhundert, begleitet von einem kräftigen natürlichen Bevölkerungswachstum. Dieses Bevölkerungswachstum wird am Beispiel von Västerbotten dargestellt.

Tab. 1: Die Bevölkerungsentwicklung in Västerbotten von 1571 bis 1956

Jahr:	1571	1805	1855	1915	1956
Bevölkerung:	7174	33872	75994	166107	239465

Quelle: BOCK 1962, S.15

Die wichtigste Grundlage der Siedler bildete bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts eine Kombination von Land- und Forstwirtschaft. Die landwirtschaftliche Nutzfläche - die aufgrund der Topographie nicht vergrößert werden konnte - reichte weder damals als einzige Versorgungsquelle aus, noch ist das heute der Fall. Als Schwellenwert gilt heute, daß die Größe für einen effektiv arbeitenden landwirtschaftlichen Betrieb 20 ha betragen sollte (ABRAHAMSON 1970, S.37). Aus der Größenverteilung der landwirtschaftlichen Betriebe in Västernorrland, Jämtland, Västerbotten und Norrbotten ergibt sich, daß 1975 in Västernorrland und Jämtland 87%, in Västerbotten 84% und in Norrbotten 81% der landwirtschaftlichen Betriebe unter dem Vollerwerbsniveau liegen. Davon haben sogar mehr als 2/3 10 ha oder weniger landwirtschaftliche Nutzfläche. Die Abhängigkeit vom Zuerwerb ist evident (vgl. Tab. 2).

Hier wie in anderen Marginalräumen Skandinaviens stellt die Kombination zweier Wirtschaftszweige (Land- und Forstwirtschaft) die optimale Anpassung an die Möglichkeiten des Raumes dar. Diese Kombination löst sich nun heute. Die Anstöße dazu kamen aus der Holzindustrie. Die von England ausgehende industrielle Revolution führte auch in Schweden zu

einer Änderung der Gesamtwirtschaftsstruktur. Die Holzgesellschaften waren bemüht, in den Besitz von firmeneigenen Wäldern zu gelangen, da sie sich dadurch eine gesicherte Rohstoffversorgung versprachen. Ein großer Teil der Bauern verkaufte den Privatwald zu Niedrigpreisen an die Holzgesellschaften, ohne sich bewußt zu sein, daß langfristig so ein Teil ihrer Existenzgrundlage schwand. 1889/90 wurden die Einschlagsrechte der Gesellschaften in gemieteten Wäldern eingeschränkt, doch erst 1906 verbot ein Gesetz den Holzgesellschaften und anderen interessierten Vereinigungen, Wald von Privatpersonen zu erwerben. Im Jahr 1965 gestattete die Regierung erneut - allerdings mit einigen Einschränkungen - den Kauf von Privatwald, da sie sich den Argumenten - z.B. die Möglichkeit einer Aufforstung brachliegender Flächen - der Holzgesellschaften nicht verschließen konnte.

Nach dem Verkauf hatte der Wald nun nicht mehr die ursprüngliche Bedeutung als "Sparbank" der Landbevölkerung, sondern war Produktionsfaktor der holzverarbeitenden Industrie. Die Nutzung dieses primären Produktionsfaktors in Verbindung mit Kapital, Arbeit und Investitionen verlangte den planmäßigen Waldbau. Neue Wege für Pflege, Zucht, Zuwachs und Produktion mußten gefunden werden. Die Holzfirmen begannen in den 50er Jahren mit einer geplanten Restauration ihrer Wälder: Man schuf zunächst eine günstigere Altersklassenverteilung, um dem internationalen Qualitätsanspruch zu genügen, und man entwickelte dann Verfahren, um maschinelle Hilfsmittel möglichst effektiv einsetzen zu können.

Rationalisierung und Mechanisierung dienen der Vereinfachung und Verbilligung der Produktion. Die Holzindustrie benötigte nicht mehr einfache Waldarbeiter, sondern Arbeitskräfte mit Spezialkenntnissen. Diesen Anforderungen konnten die bisherigen Arbeitskräfte nicht entsprechen, da sie nur

Tab. 2: Die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe in verschiedenen Größenklassen in den vier nördlichsten Provinzen Schwedens 1975

Betriebsklasse

Län	ha LN	2,1		5,1		10,1		20,1		30,1		50,1		100	
		-5,0 ha	%	-10,0 ha	%	-20,0 ha	%	-30,0 ha	%	-50,0 ha	%	-100,0 ha	%	100 ha	%
Västernorrland	1661	30,56		1873	34,46	1195	21,98	368	6,77	232	4,27	92	1,69	15	0,27
Jämtland	1358	32,54		1355	32,47	916	21,95	293	7,02	167	4,00	74	1,78	10	0,24
Västerbotten	1808	24,71		2450	33,49	1893	25,87	617	8,43	409	5,59	128	1,75	12	0,16
Norrbotten	1025	29,30		1103	31,52	698	19,95	309	8,83	221	6,32	131	3,74	12	0,34

Quelle: Jordbruksstatistisk Årsbok 1976, S.50

saisonal bei den Firmen beschäftigt waren und schon aus diesem Grund diese Kenntnisse nicht erwerben konnten und wollten. Durch Mechanisierungsmaßnahmen sind in den Jahren 1955-1971 rund 100 000 Arbeitskräfte in allen Sparten der Holzwirtschaft eingespart worden (STAAF 1972, S.385).

Als Beispiel für eine durchgeführte Rationalisierungsmaßnahme dient der Wechsel von der Flößerei zum Landtransport. Eine der tiefgreifenden Änderungen innerhalb des gesamten wirtschaftlichen Gefüges Nordschwedens hat sich in den letzten Jahren durch die Verlegung des Holztransportes vom Wasser auf die Straße vollzogen. Die Flößerei kann solange für die Kostenfaktoren Transporteffekt und Ausnutzungsgrad keine zufriedenstellenden Werte erbringen, wie die Industrie auf die Zulieferung von Rundholzstämmen (rundvirke) angewiesen ist. Als Alternative böte sich an, auf den Flößwegen Flies (Holzspäne bis zu einer gewissen Größe) zu transportieren; diese könnten in Ballform zusammengepreßt während der eisfreien Zeit und selbst bei extremem Hoch- oder Niedrigwasser zu den weiterverarbeitenden Fabriken unter Ausschaltung der sonst entstehenden Nebenkosten geflößt werden. Die Durchführung dieser kostensparenden Planung muß daran scheitern, daß die Fabriken der Holzindustrie traditionell an den Flußmündungen liegen, den früheren Endpunkten des Transportweges. Eine Verarbeitung der Holzstämmе zu Flies würde aber die Verlagerung einiger industrieller Arbeitsgänge von der Küste zum Binnenland verlangen. Für die Industrie bleibt als Alternative nur der Landtransport (KAMP 1967, S.450).

Die statistische Beziehung zwischen dem Ausbau des Waldwegenetzes und dem Rückgang der Flößerei kann man durch eine Korrelation feststellen. Die Grundlage bilden die Werte der fertiggestellten km Waldwege in Gesamt Schweden und die Beschäftigtenzahlen der Flößerei jeweils zum 1.7. eines Jahres. Ab 1967 werden in der Statistik die Beschäftigten in der Flößerei nach einem neuen Modus aufgeführt. Die Werte sind nicht mehr vergleichbar.

Der Korrelationskoeffizient $r = 0,889$ zeigt eine Zunahme der Waldwegkilometer in Abhängigkeit von der Abnahme der in der Flößerei Beschäftigten. Dieser Wert ist signifikant auf dem 0,1% Niveau.

Mit dem Ansteigen des Arbeitskräftebedarfs in der privaten Waldwirtschaft konnte auch deshalb nicht gerechnet werden, weil sich die ökonomische Forstbaulinie immer weiter zur Küste verlagerte. Theoretisch wäre die bisherige ökonomische Forstbaulinie zwar durch Verlagerung der Holzverarbeitungs-

Tab. 3: Beschäftigte in der Flößerei und fertiggestellte km Waldwege von 1956-1966

Jahr	Beschäftigte in der Flößerei	Fertiggestellte km Waldwege
1956	10 337	2 700
1957	10 281	2 868
1958	10 005	2 402
1959	5 776	3 043
1960	5 771	3 302
1961	5 243	3 768
1962	5 503	3 585
1963	4 334	3 328
1964	4 527	3 885
1965	3 498	3 930
1966	3 664	3 805

Quelle: Skogsstatistisk Årsbok 1970, S. 223

anlagen ins Binnenland zu halten gewesen, doch waren die Sägewerke wegen ihrer Exportabhängigkeit auf die Standorte an den Mündungen der großen norrländischen Flüsse angewiesen (BYLUND 1971, S.40).

Neugründungen von Papierfabriken vollzogen sich zudem überwiegend in Mittel- und Südschweden. Der extrem marktorientierten Papierindustrie bot Nordschweden nicht so günstige Standortbedingungen. Sowohl der Binnenmarkt - in der Hauptsache Stockholm als Zentrum der Presse und Buchverlage - als auch der außerschwedische Markt verlangten eine kontinuierliche Versorgung mit Papier, die Nordschweden aufgrund zu großer Marktdferne und des nur jahreszeitlich bedingt möglichen Transportes über die Bottensee nur begrenzt gewährleisten konnte. Folglich entwickelten sich z.B. die Hauptzentren der Zeitungspapierfabriken in Hallsta, Norrköping und Borlänge. Rentabilitätsgründe waren der Anlaß dafür, daß die Sägewerksindustrie in den letzten zwei Jahrzehnten ihren Schwerpunkt nach Süden verlagerte. Die freien Arbeitskräfte waren gezwungen, an einen Ort umzusiedeln, von dem sie genügend Arbeitsplätze erwarteten. Sie zogen in den nächsten Tätort oder nach Süd- bzw. Mittelschweden. Dieser Bevölkerungszuwachs in den Küstengemeinden soll am Beispiel von Umeå dargestellt werden.

Tab. 4: Bevölkerungszuwachs in der Küstengemeinde Umeå von 1960-1974

Jahr:	1960	1965	1970	1974
Einwohner:	54 340	61 086	69 423	73 977

Quelle: Länsstyrelsen i Västerbottens Län 1975 : 7, S. 18

Der Bevölkerungsrückgang in den Inlandgemeinden soll an vier ausgewählten Gemeinden Västerbottens gezeigt werden.

Tab. 5: Bevölkerungsrückgang in den Inlandgemeinden Sorsele, Vilhelmina, Storuman und Åsele von 1960-1974

Jahr:	1960	1965	1970	1974
Sorsele	5 711	5 015	4 306	4 088
Vilhelmina	11 337	9 654	8 712	8 666
Storuman	10 424	9 682	8 777	8 349
Åsele	12 679	11 040	9 443	8 925

Quelle: Länsstyrelsen i Västerbottens Län 1975 : 7, S.18

Im Binnenland herrscht ein großes Ungleichgewicht zwischen den aus der Landwirtschaft ausscheidenden Arbeitskräften und den ihnen zur Verfügung stehenden Arbeitsplätzen in anderen Bereichen, vorwiegend im tertiären Sektor. Dieses Ungleichgewicht wird aus der Tabelle 6 deutlich. Fehlende neue Arbeitsplätze resultieren in hohen Arbeitslosenzahlen, die jedoch auf Gemeindebasis nicht vorliegen. Außerdem ist mit einem hohen Prozentsatz an versteckter Arbeitslosigkeit in der Landwirtschaft zu rechnen, über die ebenfalls keine Daten vorliegen.

Tab.6: Veränderung der Beschäftigtenzahlen in der Landwirtschaft und im tertiären Sektor 1965-1970 in den Gemeinden Västerbottens

Gemeinde	Rückgang der in der Landwirtschaft Beschäftigten	Anstieg der Beschäftigten im tertiären Sektor
Umeå	- 983	+ 4 113
Nordmaling	- 372	+ 54
Vindeln	- 512	+ 41
Vännäs	- 571	+ 80
Robertfors	- 766	+ 45
Skellefteå	- 2 154	+ 885
Norsjö	- 349	+ 22
Lycksele	- 708	+ 341
Storuman	- 354	+ 67
Sorsele	- 281	+ 19
Vilhelmina	- 493	+ 107
Åsele	- 692	+ 2
Summe	- 8 235	+ 5 776

Quelle: Länsstyrelsen i Västerbottens Län 1975 : 7, S.73

Mit der Verlagerung der Industrie zur Küste und teilweise sogar zum Süden des Landes ist eine Ab-

wanderung der Arbeitskräfte verbunden, so daß Nordschweden letztlich nur noch als Rohstoff- und Energiebasis für Mittel- und Südschweden erscheinen könnte.

Die Stärke des Migrationsprozesses ist nun abhängig von der herrschenden Konjunkturlage. Dabei geht ein wirtschaftliches Hoch mit hohen Wanderungsziffern und eine Depression mit niedrigen einher (BYLUND 1971, S.38), was man unter anderem auch aus der folgenden Tabelle über die Bevölkerungsveränderung in Västerbotten ablesen kann.

Tab. 7: Die Bevölkerungsveränderung in Västerbotten von 1964-1975

Jahr	Geburtenüberschuß	Migrations-saldo	Bevölkerungsveränderung
1964	+ 1 526	- 2 737	- 1 211
1965	+ 1 440	- 1 520	- 80
1966	+ 1 542	- 869	+ 673
1967	+ 1 514	- 800	+ 717
1968	+ 1 180	- 1 700	- 520
1969	+ 869	- 1 608	- 739
1970	+ 961	- 1 798	- 837
1971	+ 698	- 736	- 38
1972	+ 598	- 126	+ 472
1973	+ 718	- 247	+ 471
1974	+ 903	+ 81	+ 984
1975	+ 666	+ 869	+ 1 535

Quelle: Statistisk Årsbok 1968, S.73; 1970, S.71; 1973, S.69; 1974 S. 237

Auch ein gegenläufiger Zusammenhang wäre zwar denkbar, doch scheint das Wanderungsverhalten eine Antwort auf die sich im wirtschaftlichen Aufschwung besonders verstärkenden Gegensätze zwischen Stadt und Land zu sein. Die obige Tabelle unterstreicht daher die Aussage vom konjunkturabhängigen Wanderungsverhalten. Eine bisher noch nicht angesprochene Ursache der Abwanderung ist der stärker steigende Lebensstandard außerhalb des Streusiedlungsgebietes.

Ein Maß - wenn auch ein recht grobes - dafür ist das Durchschnittseinkommen, das in den nördlichen Landesteilen niedriger ist als in den übrigen:

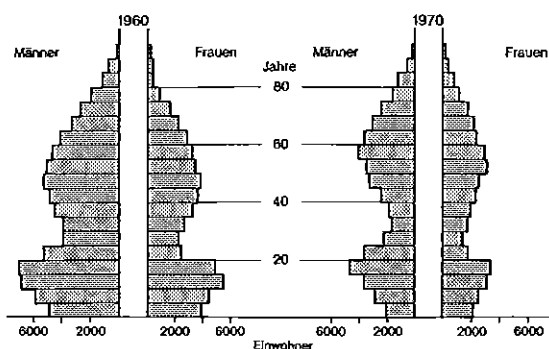
Tab. 8: Mitteleinkommen in verschiedenen Landesteilen im Jahre 1964

Mitteleinkommen in Stockholm	16 090 Kronen
Västerbotten (tätort)	13 957 Kronen
Västerbotten (glesbygd)	10 653 Kronen

Quelle: LINDEN 1971, S.198)

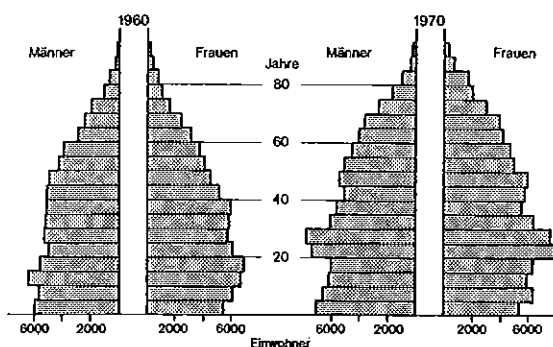
Der Migrationsprozeß ist stark altersselektiv. Vor allem junge Menschen zwischen 15 und 34 Jahren ziehen in die Städte; daher ist der Anteil der älteren Menschen im Streusiedlungsgebiet hoch, wie die beiden folgenden Abbildungen und Tabelle 9 zeigen.

Abb. 2: Alterspyramiden im "glesbygd" von Västerbotten



Quelle: Länsprogram för Västerbotten 1974, S. 20, verändert

Abb. 3: Alterspyramiden in den "tätorten" von Västerbotten



Quelle: Länsprogram för Västerbotten 1974, S. 20, verändert

Tab. 9: Verteilung der Bevölkerung Västerbottens 1965 nach Altersstufen und nach glesbygd - tätort

Altersstufen	davon im glesbygd	davon im tätort
0-14 Jahre	39,1%	60,9%
15-44 Jahre	36,0%	64,0%
45-64 Jahre	47,2%	52,8%
über 64 Jahre	51,2%	48,8%

Quelle: Eigene Berechnungen nach Zahlenangaben aus LINDEN 1971, S.195

Sie verdeutlichen, daß der Anteil der jungen erwerbsfähigen Personen in den Dichtorten weit höher ist als im Streusiedlungsgebiet. Die Überalterung der Bevölkerung ist in den Binnenlandgemeinden und dort besonders im Streusiedlungsgebiet eines der Kardinalprobleme, das ständig gravierender wird (WEISSGLASS 1974, S.378).

Die Überalterung ist besonders in der Landwirtschaft spürbar. Die Nachfolge ist nicht gesichert, und Rationalisierungen werden nicht durchgeführt. Das bedeutet für die Gesamtregion wiederum eine geringe Wirtschaftskraft, was zu weiterer Abwanderung führt. In Västerbotten gab es z.B. von 1966 - 1970 für 89% der Höfe mit Betriebsinhabern im Pensionsalter keine Nachfolger (Lantbruksekonomiska samarbetsnämndens rationaliseringsgrup 1975).

Für die Alten müssen in besonderem Maße spezifische Versorgungseinrichtungen unterhalten werden. Dies ist nicht nur eine Frage der materiellen Versorgung und deren räumlicher Verteilung, sondern auch eine Frage des kulturellen Angebotes und des zufriedenstellenden sozialen Milieus für die noch verbleibenden Bewohner in den Abwanderungsgebieten (BYLUND 1966, S.31). Der Mangel an Versorgungseinrichtungen kann die Abwanderung verstärken, doch ist er nicht der Grund für die Migration. Der liegt vielmehr in der nachlassenden Produktivität der landwirtschaftlichen Betriebe, und die mangelnde Versorgung mag dann der Anlaß für den Migrationsentschluß sein. Abwanderung bringt aber ein Überangebot an Leistungen der Betriebe auf dem tertiären Sektor. Das Überangebot wird dann aus Wirtschaftlichkeitsgründen herabgesetzt und infolgedessen wandern noch mehr Menschen ab.

Als Streusiedlungsproblem (glesbygdproblem) faßt man so eine Serie verschiedener Probleme zusammen, die in dünn besiedelten Gebieten häufig sind. Es kann von folgenden grundlegenden Faktoren ausgegangen werden: ungünstige naturgeographische Voraussetzungen, steigende Rationalisierung und Mechanisierung in der Land- und Forstwirtschaft, versteckte Arbeitslosigkeit im primären Sektor, geringe Bevölkerungsgrundlage im näheren Einzugsbereich von Versorgungseinrichtungen und daraus folgende Erreichbarkeits- und Versorgungsprobleme. Die geschichtliche Entwicklung in der Land- und Forstwirtschaft hatte zunächst zur zersplitterten Besiedlung und zu der weit verbreiteten Kombination von Land- und Forstwirtschaft geführt. Diese Wirtschaftsform war angesichts der Entwicklung der letzten Jahrzehnte nicht mehr existenzfähig. Die Entleerung des Gebietes war die Folge. Sie ging

mit Oberalterung und Unterversorgung der verbliebenen Bevölkerung einher.

1.2. Raumordnungsmaßnahmen des schwedischen Staates

Zwei wichtige Gründe für den Eingriff des Staates in die Entwicklung Nordschwedens sind:

1. solche der Landesverteidigung
2. soziale Verpflichtungen des Staates, die in der Verfassung verankert sind. Mit Hilfe der Raumordnung versucht der Staat, diese Ziele zu realisieren.

Die Raumordnungspolitik in Schweden wird auf drei unterschiedlichen Ebenen durchgeführt: auf der Reichs-, Provinz- und Gemeindeebene. Die Raumplanung auf Reichsebene beinhaltet die Koordinierung einzelner Planungsbereiche wie Schulwesen, Straßenbau, Sozial- und Krankenversorgung. Auf Provinzebene hat die Länregierung eher administrative Aufgaben. Die Regionalplanung in den Gemeinden legt unter anderem Flächennutzungen fest. Die Ziele der Raumplanung auf allen Ebenen sind wirtschaftliches Wachstum, effektive Ausnutzung der Ressourcen und verbessertes regionales Gleichgewicht in der wirtschaftlichen Entwicklung der verschiedenen Landesteile. Die Bewohner in allen Landesteilen sollen das gleiche Maß an "Lebensqualität" erhalten, die eine Frage der Zufriedenstellung der subjektiven Bedürfnisse der Bevölkerung ist und mit den Wertsetzungen der Menschen und ihren Anspruchsniveaus variiert (Länsstyrelsen i Västerbottens Län 1970, S.7).

Angesichts der hohen Kosten, die das Streusiedlungsgebiet verursacht, stellt es eine ungeheure Belastung für den schwedischen Staat dar. Ist das Streusiedlungsproblem nur mit Hilfe von dauernden und steigenden staatlichen Subventionen zu lösen, oder gibt es einen Weg der Hilfe zur Selbsthilfe? Zur Beantwortung dieser Frage muß man zunächst untersuchen, wie denn die bisherige Subventionspolitik gewirkt hat. Die Effizienz staatlicher Raumordnungspolitik ist nur sehr schwer zu beurteilen. Es besteht sicherlich ein Zusammenhang zwischen Lokalisierungsunterstützung und Beschäftigungsentwicklung, doch ist er nur schwer nachzuweisen, da der positive Beschäftigungseffekt in der Regel erst einige Jahre nach Inanspruchnahme der Unterstützung eintritt, und der Kausalzusammenhang zwischen diesen Größen nicht immer belegbar ist (HEDQUIST 1970, S.15). Auch HEDQUIST geht davon aus, daß der Effekt der augenblicklichen Lokalisierungspolitik noch nicht genau festgelegt werden kann (HEDQUIST 1970). Er stellt für die Zeit von 1963 - 1968 fest,

daß rund 300 Arbeitsplätze neu geschaffen werden konnten. In den meisten Gemeinden ist eine Zunahme der Stellenzahl zu verzeichnen, doch liegt diese größtenteils unter den geplanten Werten. Tabelle 11 zeigt, daß der Effekt der Lokalisierungspolitik also deutlich hinter den Erwartungen zurückbleibt.

Auch räumlich gesehen brachten die ersten Jahre der Lokalisierungspolitik nicht den Erfolg, den man sich gewünscht hatte. Tabelle 11 verdeutlicht, daß die Zahl der Arbeitsplätze vor allem in der verstärkten Küstengemeinde Skellefteå wuchs, dagegen kaum in den Gemeinden des Binnenlandes, wo

Tab. 11: Tatsächliche und geplante Zunahme von Arbeitsplätzen von 1963 - 1968 in den einzelnen Gemeinden Västerbottens

Gemeinde	tatsächliche Zunahme der Arbeitsplätze	geplante Erhöhung	Differenz
Skellefteå	+ 309	+ 1 178	- 869
Norsjö	+ 119	+ 118	- 1
Storuman	+ 57	+ 66	- 8
Lycksele	- 1	+ 36	- 37
Vindeln	+ 28	+ 27	+ 1
Robertsfors	+ 2	+ 45	- 43
Umeå	- 34	+ 236	- 270
Åsele	+ 2	+ 45	- 43
Vilhelmina	+ 20	+ 40	- 20
Nordmaling	+ 32	+ 231	- 199

Quelle: HEDQUIST 1970, Karte 3

Tab. 12: Lokalisierungshilfe des Staates in Form von Zuschüssen und Krediten in 1000 Kronen in den einzelnen Gemeinden Västerbottens von 1965 - 1972

Gemeinde		%
Umeå	37 272	16,58
Nordmaling	30 094	13,39
Vindeln	6 234	2,77
Vännäs	4 877	2,17
Robertsfors	2 825	1,26
Skellefteå	82 222	36,58
Norsjö	13 941	6,2
Lycksele	10 410	4,63
Storuman	10 432	4,64
Sorsele	3 962	1,76
Vilhelmina	16 812	7,48
Åsele	5 712	2,54
Summe	224 793	100

Quelle: Länsstyrelsen i AC, Meddelande 1973:3, S.9

dies am dringlichsten gewesen wäre. Das liegt sicher auch an der räumlichen Verteilung der Subventionen. So flossen allein 54% des Unterstützungsbeitrages Västerbottens in die Küstengemeinden Umeå, Skellefteå und Robertsfors, wie Tab. 12 verdeutlicht.

Die Landesplanung sieht einen möglichen Lösungsansatz im hohen Erholungspotential des Streusiedlungsgebietes. Wenn der Trend zur wachsenden Freizeitgesellschaft anhält, könnte Nordschweden als Ergänzungs- und Erholungsraum der Industriebevölkerung dienen. Ein Indikator dafür, daß die Entwicklung heute schon in diese Richtung geht, mögen die folgenden Zahlen sein: Die Anzahl der Übernachtungen in den Hotels stieg von 1973 - 1975 im Fjäll um 11 000, die Zahl der Übernachtungen in Wochenendhäusern stieg um 19 000 (Länsstyrelsen i Västerbotten, Meddelande 1975:7, S. 180).

Von Seiten des Staates wird der Tourismus im Streusiedlungsgebiet stark unterstützt, da er neue Arbeitsplätze schafft und Zuerwerbsmöglichkeiten bietet. Von 1960 bis 1971 wuchsen in Gesamtschweden die Gemeindegeldkosten für den Touristen- und Freizeitsektor um 1500%. Der Anstieg der Ausgaben, aber auch der Einnahmen, ist durch die Änderung des Gemeindegesetzes von 1968 erklärbar, denn ab diesem Zeitpunkt war die Gemeinde berechtigt, selbst Erholungs- und Touristenanlagen zu unterhalten, Anlagen also, die nicht nur für Gemeindebewohner zugänglich waren (JDHANSSON 1974, S.43).

Die Unterstützungsmaßnahmen des Staates sind wohl noch zu sehr darauf fixiert, Schwellenwerte für das Vorhanden- oder Nichtvorhandensein von Versorgungseinrichtungen anhand von wirtschaftlich vertretbaren Bevölkerungszahlen zu beachten und danach die Höhe der Subventionen festzusetzen, anstatt unterschiedliche individuelle Bedürfnisse zu berücksichtigen.

II. Fallbeispiel Västerbotten und Storuman

Nach der allgemeinen Darstellung der Entwicklung des Streusiedlungsgebietes vom Kolonisations- zum Entleerungsraum soll die Problematik für ein Teilgebiet, nämlich das Län Västerbotten, das schon mehrfach als Beispiel herangezogen wurde, und die dazugehörige Binnenlandgemeinde Storuman aufgezeigt werden. Für das Län sollen aus dem Gesamtkomplex der Streusiedlungsproblematik die Faktoren "Wandel in der Landwirtschaft" und "Bevölkerungskonzentration", für Storuman die Faktoren "Altersaufbau der Bevölkerung" und "Wandel in der Beschäftigungsstruktur" näher erläutert werden.

Anhand der k-Werte¹ für die Gemeinden Västerbottens von 1960 - 1980 läßt sich leicht feststellen, daß sich die Bevölkerung allmählich in den dichter besiedelten Gemeinden konzentriert.

Tab. 13: k-Werte für den Regierungsbezirk Västerbotten 1960 - 1980

Jahr	k-Wert
1960	42,445
1965	44,455
1970	46,065
1975	49,115
1980	51,895

Quelle: Eigene Berechnungen aufgrund der Bevölkerungszahlen der Statistischen Jahrbücher 1960 - 1975

Der Wert für 1980 in Tabelle 13 beruht auf einer Prognose, daß die Bevölkerung in Västerbotten sich weiter vermindert und in den Dichtorten konzentriert. Diese Prognose kann heute nicht mehr ganz aufrecht erhalten werden, da man damit rechnen muß, daß sich die Gesamtbevölkerungszahl im Regierungsbezirk erhöhen wird.

Die Bevölkerungsverteilung innerhalb der Inlandgemeinden soll noch einmal verdeutlichen, daß sich die Bevölkerung immer mehr in den Dichtorten konzentriert.

Tab. 14: Anteil der Bevölkerung in Dichtorten (tätort) an der Gesamtbevölkerung pro Gemeinde 1960 - 1975 in %

Gemeinde	1960	1965	1970
Lycksele	50	56	64
Sorsele	32	39	38
Vilhelmina	34	37	47
Åsele	27	35	44

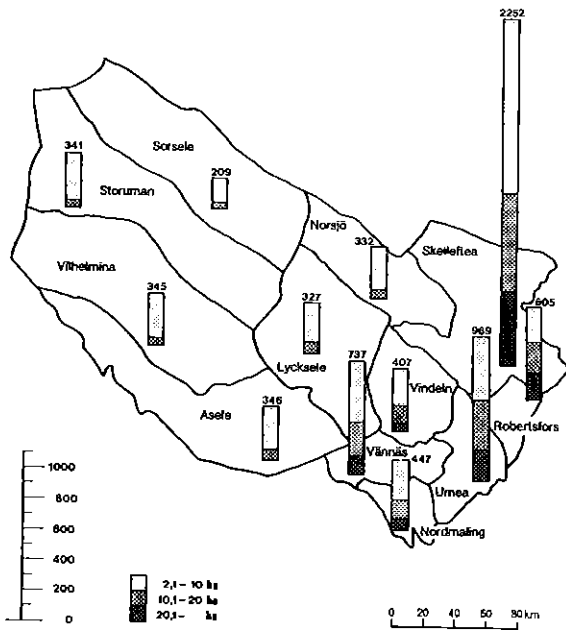
Quelle: Länsstyrelsen i AC 1970, S.69 ff

¹) Der k-Wert bezeichnet den Prozentsatz der Bevölkerung, der theoretisch umziehen müßte, damit eine Gleichstellung der Bevölkerung über die Fläche erreicht würde. Er errechnet sich nach der Formel:

$$k = \frac{1}{2} \sum |x_i - y_i| \quad \text{wobei: } x_i = \text{Prozentanteil der Bevölkerung jeder Gemeinde}$$

$$y_i = \text{prozentualer Flächenanteil jeder Gemeinde}$$

Abb. 4: Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe in Västerbotten nach Größenklassen



Quelle: Lantbruksnämnden i Västerbottens Län 1976, S. 2, verändert

Aus der Abbildung 4 über die Gesamtzahl der landwirtschaftlichen Betriebe in Västerbotten geht hervor, daß die Verteilung der Größenklassen in den Gemeinden unterschiedlich ist. An der Küste sind die Größenklassen etwa gleichmäßig verteilt, weiter im Binnenland überwiegt deutlich die kleinste Größenklasse: 2,1 - 10 ha.

Von 1969 - 1977 hat die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe sehr stark abgenommen, wie die folgende Tabelle zeigt.

Tab. 15: Anzahl der landwirtschaftliche Betriebe in Västerbotten 1969 - 1977

Jahr	1969	1970	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Betriebe	467	458	438	423	415	372	337	308

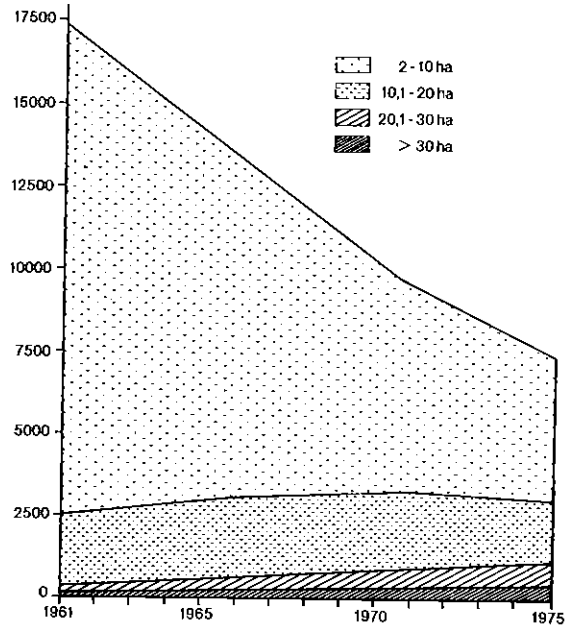
Quelle: JOHNSON 1977, Tabelle 8; Lantbruksnämnden 1977, S.2

Die Abbildung 5 bestätigt die Vermutung, daß die meisten Betriebe in den kleinen Größenklassen aufgegeben worden sind.

Die Gemeinden mit einem hohen Anteil kleiner Betriebe sind zugleich diejenigen, die überdurchschnittlich viele alte Betriebsleiter aufweisen, was anhand von Tabelle 16 zum Ausdruck kommt. Diese Tabelle gilt für Gesamtschweden, doch besitzt sie einen großen Aussagewert, wenn man bedenkt,

daß in Nordschweden die kleineren Betriebsgrößenklassen 2,1 - 20 ha vorherrschen (vgl. dazu die Tabelle über die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe in verschiedenen Größenklassen in den vier nördlichsten Provinzen Schwedens 1975, Tab. 3).

Abb. 5: Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe in verschiedenen Größenklassen 1961 - 1975



Quelle: Lantbruksnämnden i Västerbottens Län 1976, S. 3, verändert

Tab. 16: Die Anzahl der Betriebsleiter in den Jahren 1970, 1973 und 1975, relative Verteilung nach Alter in den verschiedenen Größenklassen der Betriebsflächen (%)

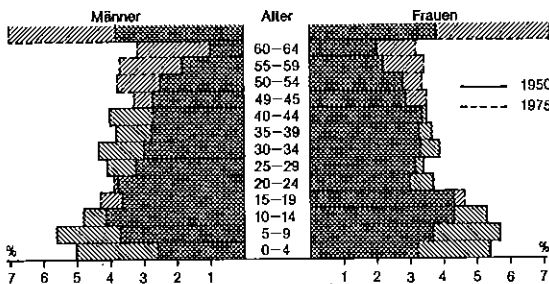
Größenklasse ha	Jahr	Alter (Jahre)							- ø	
		29-39	40-49	50-54	55-59	60-66	67-74	75		
2,1-10,0	1970	2,1	7,3	17,8	13,6	15,7	22,7	14,9	5,2	57,8
	1973	2,7	7,7	16,2	12,9	15,1	23,1	16,2	5,7	58,4
	ha 1975	3,6	9,0	15,8	12,1	14,5	22,2	16,3	5,9	58,0
10,1-20,0	1970	3,7	11,1	23,9	16,1	16,5	18,6	7,4	2,2	53,4
	1973	4,3	10,7	21,8	15,5	16,3	20,3	8,5	2,3	54,2
	ha 1975	5,4	11,9	20,3	14,7	16,0	20,1	8,7	2,3	54,1
20,1-30,0	1970	5,5	15,5	28,4	16,3	15,1	13,5	4,2	1,1	50,1
	1973	5,6	14,8	25,8	16,6	15,6	15,3	4,9	1,2	51,1
	ha 1975	6,5	14,9	24,7	16,0	16,2	15,4	4,8	1,2	51,2
30,1-50,0	1970	7,3	19,2	30,0	16,2	12,7	10,3	3,2	0,9	47,8
	1973	7,1	18,2	28,5	16,4	14,0	11,6	3,1	0,9	48,6
	ha 1975	7,6	19,7	26,5	15,8	14,3	11,8	3,2	0,8	48,5
50,1-175,0	1970	9,2	21,1	29,9	15,1	11,6	9,2	2,9	0,9	46,5
	1973	9,0	21,4	27,8	15,7	12,3	9,7	2,8	0,9	47,0
	ha 1975	9,3	23,4	26,5	15,0	12,6	9,4	2,3	0,7	46,6

Quelle: Jordbruksdepartementet: Jordbruk, Trädgårdsodling och fiske, Ds Jo 1978:5, Stockholm 1978, S. 18

Bei einem Durchschnittsalter von 53,8 Jahren in Gesamtschweden waren 1975 60,5% der Betriebsleiter 50 Jahre und älter. Die Betriebsleiter in den kleinen Größenklassen von 2,1 - 10 ha haben ein Durchschnittsalter von 58 Jahren, während das Durchschnittsalter bei den Betrieben mit mehr als 50 ha nur 47 Jahre beträgt.

Der Vergleich der Altersstrukturen der Gemeinde Storuman in den Jahren 1950 und 1975 zeigt eine relative Verminderung der Altersgruppen von 0 - 35 Jahren sowie ein Anwachsen des Anteils der über 65-jährigen Bewohner (vgl. Abb. 6).

Abb. 6: Alterspyramide der Gemeinde Storuman



Quelle: Storumans Kommun 1976, S. 30, verändert

Während die Zahl der im primären Sektor Beschäftigten in Storuman stark zurückging, stieg der Anteil der Industriebeschäftigten an der Gesamtbeschäftigtenzahl. Auf dem Dienstleistungssektor geschah jedoch die größte Veränderung. Hier expandierten die Bereiche öffentliche Verwaltung und andere öffentliche Dienstleistungen am stärksten.

Der sehr hohe Anteil der Beschäftigten im Baugewerbe läßt sich erklären durch den Bau des Ajaure-Wasserkraftwerkes, der vor 1970 beendet wurde, so daß hier die Anzahl der Beschäftigten von 1965 bis 1970 um 465 zurückging.

Da 1970 aber die Gesamtzahl der Industriebeschäftigten nur um 328 niedriger liegt, sind die im Baugewerbe verlorenen Arbeitsplätze zum Teil ersetzt worden, und zwar im neu erschlossenen Gewerbepark, mit dem vorwiegend der Bereich metallverarbeitende Industrie gefördert wurde.

Betrachtet man die Nettowanderungsziffern der Gemeinde Storuman in den Jahren 1967 - 1975, so hat die Gemeinde bis 1974 eine negative Wanderungsbilanz, erst 1975 wird sie positiv. Dies ist zum Teil durch die Wirkung staatlicher Investitionen und zum anderen durch die günstige Entwicklung des Tourismus, der viele Arbeitsplätze bietet, zu erklären.

Tab. 17: Beschäftigte nach Wirtschaftsgruppen der Gemeinde Storuman in den Jahren 1965 und 1970

Wirtschaftszweig	Absolut 1965	Absolut 1970	% Veränderung
Land- und Forstwirtschaft	1 060	706	- 33,4
Holzindustrie	49	75	+ 53,1
Metallverarbeitende Industrie	40	135	+237,5
Obrige Industrie	169	135	- 20,1
Baugewerbe	902	437	- 51,6
Warenhandel	332	260	- 21,7
Private Dienste	284	250	- 12,0
Öffentliche Verwaltung	115	144	+ 25,2
Kranken- und Sozialpflege	100	131	+ 31,0
Unterricht	236	243	+ 3,0
Verkehr	453	385	- 15,0
Summe	3740	2901	- 22,4

Quelle: Storumans Kommun 1976, S.37

Tab. 18: Wanderungssaldo der Gemeinde Storuman in den Jahren 1967 - 1975

Jahr	Saldo
1967	- 138
1968	- 223
1969	- 267
1970	- 350
1971	- 247
1972	- 80
1973	- 36
1974	- 22
1975	+ 104

Quelle: GPF 1976, S.32

Wenn früher eine kombinierte Wirtschaftsweise aus Land- und Forstwirtschaft üblich war, so ist an ihre Stelle - vom Staat geförderte - Kombination von Landwirtschaft und Tourismus getreten.

III. Fallbeispiel Tärnaby

Während der weite Raum Nordschwedens für die Wirtschaftspolitik eine Belastung ist, gewinnt er aufgrund seines Naturreichtums im Freizeitleben immer mehr an Bedeutung (HELMFRID 1969, S. 48).

Durch die Expansion des Touristiksektors hat sich die Wirtschaftsstruktur in einigen Binnenlandgemeinden Västerbottens stark verändert. Sie ist durch die betriebliche Kombination von Landwirtschaft und Tourismus geprägt. Die enge Verflechtung

tung von Landwirtschaft und Tourismus wird besonders deutlich in Tärnaby, dem Gemeindeteilzentrum von Storuman in der Provinz Västerbotten.

Das alte Kirchspiel hat heute etwa 1 800 Einwohner und eine Bevölkerungsdichte von nicht einmal 0,5 E/km². Von Mai bis September 1978 wurde eine Befragung bei 41 Vollerwerbsbauern durchgeführt, das sind ca. 50% derjenigen im Kirchspiel Tärnaby.

Mit durchschnittlich 4,2 Kühen und 4,9 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche leben hier die Bauern für südschwedische Verhältnisse ärmlich. Der hohe Anteil der kleinsten Betriebsgrößenklasse und der über 55-jährigen Betriebsleiter zeigt einen engen Zusammenhang: die kleinen landwirtschaftlichen Betriebe liegen in den Händen älterer Betriebsleiter. Die Oberalterung ist beim Durchschnittsalter von 54,2 Jahren offensichtlich.

Wie zu erwarten war, haben die Bauern, die ein höheres Jahreseinkommen als 25 000 Skr erwirtschaften, eine Nebenbeschäftigung, oder sie vermieten Wochenendhäuser ("stugor"). Diejenigen Bauern, die weniger als 3 ha Ackerareal besitzen, haben nämlich einen beträchtlichen Nebenverdienst durch die Vermietung von nicht mehr benutzten, größtenteils umgebauten landwirtschaftlichen Gebäuden. Diese bringen genausoviel Geld ein wie eine Kuh und heißen deshalb "Holzkühe" ("träkor").

Es ist weiter nicht verwunderlich, wenn die Bauern der Meinung sind, daß die kleinen landwirtschaftlichen Betriebe mehr von seiten des Staates unterstützt werden sollen. Man bekommt nämlich erst dann Unterstützung, wenn man mehr als 7 ha Ackerfläche und mehr als 8 Kühe hat (mündliche Auskunft eines Bauern aus Josjö). Betrachtet man die landwirtschaftliche Nutzfläche und die Zahl der Kühe, so fällt auf, daß 92,7% der Befragten weniger als 7 ha und nur 7 der Befragten (= 17,1%) mehr als 8 Kühe haben.

Eine Betrachtung möglicher Abwanderungsmotive ist sehr interessant: Würde man den Wohnort wechseln, dann deswegen, weil bessere Ausbildungsmöglichkeiten für die Kinder geboten würden, oder weil man einen besseren Arbeitsplatz bekommen könnte. Es würden dagegen nur 19,5% der Befragten den Wohnort wechseln, wenn die Versorgung am Zielort besser wäre. Der Grund der Abwanderung ist wohl die sinkende Wirtschaftlichkeit, denn die Kinder der befragten Bauern sind aufgrund des schlechten Einkommens nur selten bereit, den Hof zu übernehmen. 95% der Befragten würden ihren Wohnort wechseln, wenn sie bessere Arbeitsplätze bekämen. Aber 85,4% würden nicht aufgrund von besseren Freizeitmöglich-

keiten abwandern.

Die Entwicklung des Tourismus ist jedoch nicht unproblematisch. Obwohl viele Bauern ihren finanziellen Nutzen aus der Vermietung von Wochenendhäusern ziehen, nehmen sie eine ablehnende Haltung gegenüber den Touristen ein. Vor allem stehen die Samen den Touristen sehr ablehnend gegenüber, da sie der Meinung sind, daß die "Touristenmassen" das Weideland ihrer Rentiere beschädigen, und sie wehren sich mit aller Kraft gegen den Ausbau des Tourismus.

Obwohl mehr Touristen Arbeitsplätze schaffen, Versorgungseinrichtungen aufrecht erhalten werden können und ein erheblicher Nebenverdienst durch sie möglich ist, würden die Touristen - so meinen die Ansässigen - das Wohnumfeld verderben. Ein Ausbau des Tourismus wird von der Bevölkerung abgelehnt. Abgeordnete des Länstings und des Touristenbüros betonen aber, daß das Tärnafjäll ein Erholungsgebiet sei, das sich zu einem primären "Rekreationsgebiet" entwickeln soll, wobei die Ideen des Planungsbüros, die an Massentourismus grenzen, sich hoffentlich nicht verwirklichen.

Der Tourismus stieg zu Beginn der 70er Jahre im Tärnafjäll stark an:

Tab. 19: Zahl der Besucher von Tärnaby

Jahr	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Anzahl d. Besucher	3737	6676	5900	9583	8955	8736	8968	6452

Quelle: mündliche Mitteilung vom Touristenintendanten von Tärnaby, Jarl FOLKESSON 1978

Da der Tourismus ein sehr junger Wirtschaftszweig ist, sind die öffentlichen statistischen Erhebungen noch unvollständig. Anhand der monatlichen Zahl der Übernachtungen in der Gemeinde Storuman von Januar 1977 bis Juli 1978 stellt man fest, daß Tärnaby mit Urlaubszeiten im Spätwinter (April, Mai) und im Sommer (Juli, August) zu den saisonalen Touristenorten gehört (vgl. Tab. 20).

Die Winterurlauber besitzen eine stark steigende ökonomische Relevanz in den letzten Jahren, bei gleichzeitig stagnierender oder sogar sinkender Tendenz bei der Zahl der Sommerurlauber.

Für die Wintersaison 1973/74 und die Sommersaison 1974 zeigen die absoluten Buchungszahlen zwar noch mit 265 bzw. 2429 eine fast 10-fache Überlegenheit der Sommersaison, die angesprochene ökonomische Relevanz der Wintersaison, die sich durch Dauerurlaub vom Wanderurlaub des Sommers unterscheidet, drückt sich für die gleichen Zeiträume mit

Tab. 20: Monatliche Zahl der Übernachtungen in der Gemeinde Storuman, Januar 1977 - Juli 1978

1977	Ober- nachtungen (ca.)	1978	Ober- nachtungen (ca.)
Januar	2 400	Januar	2 800
Februar	6 000	Februar	2 200
März	15 100	März	18 200
April	19 100	April	18 000
Mai	4 600	Mai	7 400
Juni	4 600	Juni	5 600
Juli	16 800	Juli	16 900
August	10 000		
September	3 800		
Oktober	1 500		
November	700		
Dezember	1 600		

Quelle: Schriftliche Mitteilung des Statistischen Zentralbüros vom 25.8.1978

Tab. 21: Index der Entwicklung von Winter- und Sommersaison in Storuman von 1973/74 bis 1977 (1974 = 100)

Wintersaison	Buchungen	Buchungsumsatz
73/74	100	100
74/75	196	286
75/76	220	854
76/77	244	857
Sommersaison	Buchungen	Buchungsumsatz
74	100	100
75	125	121
76	98	159
77	74	165

Quelle: Eigene Berechnungen nach: Tärnaby turist-information 1977

15 800 Kronen gegenüber 15 437 Kronen schon als leichte Oberlegenheit aus. Für die zuletzt genannten Indexwerte von 1976/77 bzw. 1977 lauten die absoluten Zahlen 647 bzw. 1805 Buchungen und 135 368 Kronen gegenüber nur 25 457 Kronen im Sommer.

Obwohl auf der einen Seite der Arbeitsplatzzuwachs durch den Tourismus positiv zu beurteilen ist, schafft er auf der anderen Seite ein neues Problem, nämlich die kurzzeitige Beschäftigung im Spätwinter und im Sommer. Da die Saison kurz ist, aber ein erhöhter Bedarf an Waren und an einem breitem Warenangebot besteht, folgen daraus oftmals höhere Kosten für die Gemeinde, aber auch für den Verbraucher. Der erhöhte Umsatz in den Urlaubswochen kann aber auch einige Geschäfte und Ein-

richtungen im Streusiedlungsgebiet zum Nutzen der verbleibenden Bewohner vor der Stilllegung retten.

Die Pläne und Projekte, die den Tourismus im Tärnabygebiet betreffen, berücksichtigen Hotels, Wochenendsiedlungen (stugbyar), Campingplätze, Lifte und andere Infrastruktureinrichtungen. Da die topographische Lage von Tärnaby kaum einen weiteren Ausbau von Touristenanlagen zuläßt, wird der Ort Hemavan stärker ausgebaut.

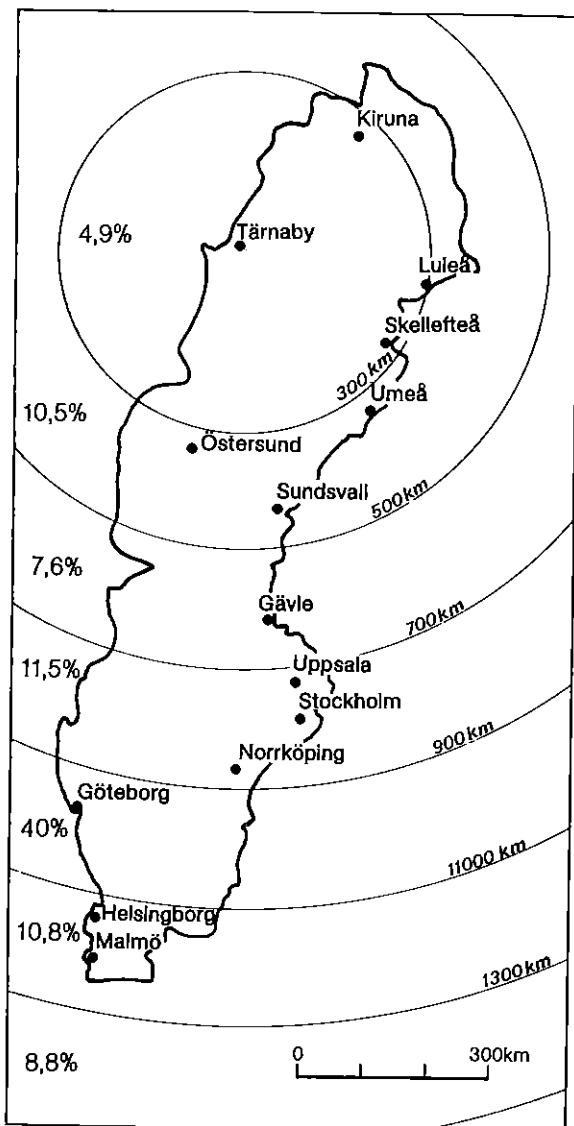
Gerade der Sommer bringt eine besondere Form des Tourismus hervor, die man kurz als "Wanderurlaub" bezeichnen kann. Sie hat im Sommer den größten Anteil am touristischen Geschehen Nordschwedens. Zu Fuß, per Bahn und Bus, mit dem Auto bzw. Wohnwagen erobern Schweden und Nichtschweden die Landschaft am Polarkreis. Der Ausbau eines neuen Wanderweges von Hemavan nach Ammarnäs ist daher von großer Bedeutung für die zukünftige Attraktivität des Gebietes, denn man hofft auf einen noch größeren Besucherstrom, obwohl die Kosten für dieses Projekt mit 20 Millionen Kronen nicht unbedeutend sind (JOHANSSON 1974, S.45).

In der Zeit von Anfang Juni bis Ende August 1978 wurden im Tärnafjäll Touristen zu ihrem Urlaubsverhalten befragt. Die Abbildung 7 verdeutlicht die relative Häufigkeit der Entfernungen zum Heimatort der Urlauber.

Zusammengefaßt ergibt sich für den typischen Tärnafjällurlauber folgendes Bild: Der typische Tärnafjällurlauber ist Beamter und 31-40 Jahre alt, verheiratet und hat zwei Kinder. Zwischen 901 - 1 100 km legt er zurück, um an den Urlaubsort zu gelangen. Er hält sich weniger als eine Woche im Tärnafjäll auf. Zwischen 0 - 100 Kronen gibt er für die Unterkunft auf dem Campingplatz oder Wohnwagenplatz aus. Die Lebenshaltungskosten ohne Unterkunft betragen 101 - 200 Kronen pro Woche. Selbstverständlich reist er mit dem Auto an. Attraktivitätsfaktoren sind Natur und Landschaft. Er ist der Meinung, daß das Tärnafjäll kinderfreundlich, sehr ruhig und weder teuer noch billig ist.

Aus seiner Sicht ist es gut zu erreichen, und die Versorgung ist ebenfalls gut. Die Wander-, Angel- und Wintersportmöglichkeiten beurteilt er mit sehr gut. Das Unterkunftsangebot ebenso wie die Einkaufsmöglichkeiten sind gut. Der typische Tärnafjällurlauber war vorher noch nicht hier, beabsichtigt aber wegen der Landschaft und der Natur noch einmal wiederkommen. Er ist mit dem Urlaubsort im Tärnafjäll durchaus zufrieden und weiß keine besondere Kritik anzubringen.

Abb. 7: Sommertouristen in Tärnaby 1978 nach Entfernungszonen der Wohngemeinden



Quelle: eigene Erhebungen

Wenn sich der Tourismus weiter so schnell entwickelt wie bisher, wird das Tärnafjäll nicht mehr Geheimtip für Individualurlauber bleiben, sondern der Massentourismus kann sich auch dort so weit ausbreiten, daß er zwar nicht mit der Costa Brava, sicherlich aber mit alpinen Fremdenverkehrsregionen Österreichs, Italiens oder der Schweiz zu vergleichen ist, wenn nicht die ansässige Bevölkerung ihre Bedenken und Gegenargumente zu einer solchen Entwicklung deutlicher als bisher zum Ausdruck bringt.

Gegen einen gewissen Umfang an Tourismus ist nichts

einzuwenden, doch scheint, daß von seiten der Planer verstärkt darauf geachtet werden muß, daß das ursprüngliche gesellschaftliche Milieu in den ländlichen Siedlungen erhalten bleibt. Gerade dieses Milieu bringt den Bewohnern Vorteile, die nicht in Geldeswert zu messen sind. Daß diese Menschen solche Lebensqualität zu schätzen wissen, ging aus den Ergebnissen der Befragung und aus den zahlreichen persönlichen Gesprächen sehr deutlich hervor. Aus neuen Geldeinnahmequellen könnten Nachteile erwachsen, die erst recht eine Abwanderung bewirken.

Um die Entwicklung Nordschwedens vom Kolonisations- zum Entleerungsgebiet zu verhindern, muß der Staat verstärkt wirksam handeln. Das erfordert immer höhere Ausgaben, immer mehr Aktivitäten. Hierbei sollten die Länder Norwegen, Schweden und Finnland noch stärker zusammenarbeiten, so daß gemeinsame Planungen und Einsätze zu größerem Erfolg führen können.

LITERATURVERZEICHNIS

- ABRAHMSON, H.: Jordbruket i Sverige. Lund. 1970. 64 S.
- AHLMANN, H.-W.: Norden i text och kartor. Stockholm 1976. 116 S.
- BENGTSSON, I.: Glesbygd och glesbygdspolitik. Hrsg. Arbetsmarknadsdepartementet. Stockholm 1976. 32 S.
- BERGSTROM, E.: Studier i Tärna sockens kolonisation 1956. Proseminarieuppsats vid Stockholms Högskolan Geografiska Institution. Stockholm 1956. 79 S.
- BROCK, D.: Västerbotten, eine wirtschaftsgeographische Monographie, (Diss). Hamburg 1962. 195 S.
- BYLUND, E.: Kolonisering av Pite Lappmark t. o. m. år 1867, Geographica 30. Uppsala 1956. 447 S.
- BYLUND, E.: Glesbygdproblemet - Norrlandsproblemet. In: Ymer Årsbok, Stockholm 1966, S. 39-54.
- BYLUND, E.: Die Entwicklungsprobleme im "Nordkalottgebiet" Schwedens. In: Geoforum, Braunschweig 1971, S. 37-46.
- ENEQUIST, G.: Zur Siedlungsgeographie Schwedens. In: Geographische Rundschau, Braunschweig 1955, S. 161-163.
- ERSON, D.: Norrlandsproblemen, fortfarande. In: Ymer Årsbok, Stockholm 1971, S. 141-160.
- GRUNDBERG, I.; LUNDHOLM, B.-M. und MÅRTENSSON, L.: Service i glesbygd. Umeå 1971. 61 S.
- HEDQUIST, F.: Lokaliseringstödets sysselsättnings-effekt inom stödområdet. Glesbygdsvetenskapliga Nr. 16, Umeå 1970. 33 S.
- HELMFRID, S.: Der Norden heute. In: Tagungsberichte und wissenschaftliche Abhandlungen des Deutschen Geographentages. Kiel 1969, S. 39-49.
- JOHANSSON, H.: Tärna. Geopang 1974 : 2. Umeå 1974. 97 S.

- JOHANSSON, R. S.: Konsekvenser av kontraktion inom jordbruket på kommunal och lokal nivå - praktikfallet Lycksele kommun. Gerum C : 26. Umeå 1977. 62 S.
- Jordbruksdepartementet: Det statliga stödet till jordbruket i Norra Sverige. Ds Jo 1976 : 9. Stockholm 1976.
- Jordbruksdepartementet: Jordbruk, Trädgårdsodling och fiske. Ds Jo 1978 : 5. Stockholm 1978.
- KAMP, A.: Flottningsanpassning till skogsnäringen i dag. SST 1967.
- Lantbruksekonomiska samarbetsnämndens rationaliseringsgrup. Utvecklingsvägar i lantbruket. Stockholm 1975.
- Lantbruksnämnden i Västerbotten Län: Överlåtelse av Jordbruksfastigheter i Västerbottens Län 1968 och 1973. Umeå 1975. 31 S.
- Lantbruksnämnden i Västerbottens Län: Beskrivning av jordbrukets utveckling och lantbruksnämndens verksamhet i Västerbottens Län. Umeå 1976. 20 S.
- Lantbruksstyrelsen i Västerbottens Län: Jord och skog i Västerbottens Län. Stockholm 1967. 164 S.
- Länsstyrelsen i Västerbottens Län: Länsprogram 1970. Umeå 1970. 79 S.
- Länsstyrelsen i Västerbottens Län: Lansplanering 1974. Meddelande 1974 : 6. Umeå 1974. 27 S. 1973 : 3. Umeå 1973
- Länsstyrelsen i Västerbottens Län: Länsprogram 1974. Meddelande 1975 : 7. Umeå 1975. 206 S.
- Länsstyrelsen i Västerbottens Län: Lokaliseringsstödet 1965 - 1975. Meddelande 1976 : 8. Umeå 1976. 8 S.
- Länsstyrelsen i Västerbottens Län: Lansplanering 1977. Meddelande 1977 : 5. Umeå 1977. 47 S.
- Länsstyrelsen i Västerbottens Län: Lansplanering 1978. Meddelande 1978 : 4. Umeå 1978. 80 S.
- LINDEN, H.: Det gäller din bygd. Stockholm 1971.
- NORRBOM, C.-E.: Utvecklingstendenser inom glesbygden. In: Svensk lantmäteritidsskrift, Bd. 56, S. 9-23.
- Norbottens Museum: Vad sker i glesbygden. Luleå 1969. 143 S.
- Regionturism i Västerbotten AB: Programförslag till utveckling av SP-2 området i Hemavan. Umeå 1977. 33 S.
- RUDBERG, S.: Ödemarkerna och den perifera bebyggelsen i inre Nordsverige. Geographica 33. Uppsala 1957. 191 S.
- SOU: Glesbygder och Glesbygdspolitik, SOU 1972 : 56. Stockholm 1970. 197 S.
- STAAF, A.: Drivnings-Åvverkning och transport i skogsbruket. Borås 1972.
- Statistiska centralbyrån: Statistisk Årsbok Sverige 1957, 1968, 1970 - 1977.
- Statistiska centralbyrån: Skogsstatistisk Årsbok 1970.
- Statistiska centralbyrån: Tender och prognoser 1974 Stockholm 1974. 378 S.
- Statistiska centralbyrån: Jordbruksstatistisk Årsbok 1976.
- Storumans Kommun: Gemensamma planeringsföresättningar (GPF). Storuman 1976. 101 S.
- Tärnaby turistinformation: Uthyringsenheter inom Storumans Kommun, September 1977. Tärnaby 1977.
- Västerbottenskommunernas Arkitekt - och Byggnadskontor: Hemavan 70. Umeå 1970. 16 S.
- Västerbottenskommunernas Arkitekt - och Byggnadskontor: Förslag till områdesplan för Tärnaby. Umeå 1976. 18 S.
- WEISSGLAS, G.: Glesbygd och samhällsplanering. Glesbygdsforskningen Nr. 14. Umeå 1970. 32 S.
- WEISSGLAS, G. und WIERBERG, U.: Samhällsplanering i glesbygd. SOU 1974 : 3. Stockholm 1974, S. 377-398.
- WEISSGLAS, G.: Studies on Service problems in the sparsely populated Areas in northern Sweden. Geographical Reports Nr. 5. Umeå 1975. 220 S.
- WIERBERG, U.: Service - och trafikplanering i glesbygd. Glesbygdsforskningen Nr. 27. Umeå 1974. 72 S.

Rolf Lindemann

Sozioökonomischer Strukturwandel und Regionalpolitik
in Norwegen in der Nachkriegszeit

Das Fallbeispiel Rörös

Aus:

Bernhard Butzin (Hrsg.):
Entwicklungs- und Planungsprobleme in Nordeuropa
Paderborn: Schöningh 1981
= Münstersche Geographische Arbeiten 12

I n h a l t

	Seite
1. Regionale Disparitäten in Norwegen	115
1.1 Arten und Formen der Bevölkerungskonzentration	116
1.2 Die Entwicklung der Ortsgrößenklassen und der funktionalen Siedlungstypen in der Nachkriegszeit	118
2. Die norwegische Regionalpolitik der Nachkriegszeit - ein Überblick	122
3. Das Fallbeispiel Röros	124
3.1 Lage und Geschichte	124
3.2 Röros als peripherer Ort	127
3.3 Zukunftsaussichten	129
Literatur	132

Anschrift des Verfassers:

Dr. Rolf Lindemann
Westfälische Wilhelms-Universität
Institut für Geographie
Robert-Koch-Str. 26
D-4400 Münster

1. Regionale Disparitäten in Norwegen

Mit einer Bevölkerungsdichte von 13,2 E/km² (1979) ist Norwegen das am dünnsten besiedelte Land des festländischen Europas. Es mag daher zunächst seltsam erscheinen, daß gerade in Norwegen die Diskussion um Fragen der Raumordnung, insbesondere um die Vor- und Nachteile der Siedlungs- und Bevölkerungskonzentration in Wissenschaft und Öffentlichkeit einen solch breiten Raum einnimmt. Dazu muß man nun in Rechnung setzen, daß etwa die Hälfte Norwegens in mehr als 500 m Meereshöhe liegt, d.h. in den meisten Regionen für eine permanente menschliche Siedlung und Wirtschaft ausfällt. Setzt man die Grenze für die (potentielle) Siedlung mit der Waldgrenze gleich, so sind 70% Norwegens nicht oder nur wenig nutzbares Ödland, da sie oberhalb dieser Grenze liegen.

Die Besiedlungsdichte ist zudem in den einzelnen Landesteilen sehr unterschiedlich. Dem dichtbestedelten Gebiet um den Oslofjord, wo einige Provinzen 80 E/km² erreichen (von der Stadtprovinz Oslo mit über 1000 E/km² soll hier einmal abgesehen werden), stehen sehr menschenarme Provinzen in West- und vor allem Nordnorwegen gegenüber. Die nördlichste Provinz Finnmark bildet mit 1,7 E/km² das Schlußlicht. In ganz Nordnorwegen (Provinzen Nordland, Troms und Finnmark) lebten 1979 auf 34,9% der Landesfläche nur 11,5% der norwegischen Bevölkerung.

Es lassen sich in Norwegen also starke räumliche Bevölkerungsdisparitäten konstatieren, die natürlich in einer engen Wechselbeziehung zu wirtschaftlichen Disparitäten stehen. Nimmt man als Indikator für ökonomische Kerngebiete etwa den Besitz solcher Regionen mit Industrie, so läßt sich nachweisen, daß Industrie- und Bevölkerungsballungsgebiete räumlich identisch sind. Dieser Nachweis kann über die Berechnung der Konzentrationsindex (k-Wert) geführt werden.

$$k = \frac{1}{2} \sum |x_i - y_i| \quad (\text{NORDGÅRD 1976, S.116})$$

Für die Berechnung des k-Wertes der Spalte 1, Zeile 1 der Tab.1 wurde der Prozentanteil der Bevölkerung jeder Provinz an der Gesamtbevölkerung Norwegens gleich x_i , der Prozentanteil von Industrie- und Bergbaubetrieben derselben Provinz an allen Industriebetrieben Norwegens gleich y_i gesetzt. Der k-Wert liegt zwischen 0 (Gleichverteilung) und 100 (extreme Konzentration).

Tab.1 weist eine (in etwa) Gleichverteilung der Industrie Norwegens gegenüber der Bevölkerung, aber eine recht starke Konzentration gegenüber der Fläche aus, m.a.W. eine räumliche Identität von Bevölkerungs- und Industrieballung. Sie zeigt ferner, daß eine stärkere Konzentration der Betriebe besteht,

Tab. 1

Die Konzentration der Industrie Norwegens gegenüber Bevölkerung und Fläche (bezogen auf Provinzen 1976)

	Bevölkerung	Fläche
Industrie- und Bergbaubetriebe	5,2947	42,0566
Beschäftigte in Industrie und Bergbau	8,9153	46,2791
Löhne, Gehälter und Sozialabgaben in Industrie und Bergbau	10,7572	48,3328

Quelle: eigene Berechnung

die höhere Löhne zahlen, und zwar sowohl gegenüber der Bevölkerungszahl wie gegenüber der Fläche. Es läßt sich eine Abfolge feststellen, etwa in der Weise, daß kleine Betriebe mit wenigen und relativ schlecht bezahlten Beschäftigten sich am Rande der Bevölkerungsballungen befinden, während die - wachstumsintensiven - Betriebe mit relativ hohen Beschäftigtenzahlen und hohen Lohnsummen sich im Zentrum der Bevölkerungsballungen angesiedelt haben und ihnen gegenüber bereits wieder konzentriert sind.

Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg ist in Norwegen durch einen besonders rasch fortschreitenden Konzentrationsprozeß von Bevölkerung und Siedlung gekennzeichnet. Er macht sich einmal in einer starken Urbanisierung des Landes bemerkbar. Dieser Vorgang lief, zumindest was die 50er und 60er Jahre anbelangt, in Norwegen rascher ab als in den Nachbarländern Schweden und Dänemark, wobei allerdings bemerkt werden muß, daß Norwegen bis 1945 im Urbanisierungsgrad erheblich hinter diesen Ländern lag. Die Entwicklung der Dichtortbevölkerung - unter "Dichtort" versteht die norwegische Statistik eine Siedlung mit mind. 200 Einwohnern, deren Häuser nicht weiter als 50 m auseinander liegen - von 1920 bis 1979 geht aus Tab. 2 hervor.

Während also am Ende des Zweiten Weltkriegs erst die Hälfte aller Norweger in solchen Dichtorten wohnte, waren es 1970 bereits zwei Drittel. Bis 1946 nahm die Landbevölkerung sogar absolut noch leicht zu, erst

Tab. 2

Entwicklung der Dichtortbevölkerung 1920 bis 1970

Jahr	Gesamtbevölk.	Dichtortbevölk. abs.	%	Streusiedlungsbevölkerung abs.	%
1920	2.650.000	1.150.000	43,4	1.500.000	56,6
1946	3.155.000	1.580.000	50,1	1.575.000	49,9
1960	3.590.000	2.120.000	59,1	1.470.000	40,9
1970	3.875.000	2.555.000	65,9	1.320.000	34,1

Quelle: HANSEN 1979, S.63

seitdem kann man von einer wirklichen Landflucht sprechen. Diese Urbanisierung ging einher mit einem starken Rückgang der Beschäftigten im primären Sektor von 27,2% (1950) auf 9,4% (1970), mit einer Stagnation der Industriebeschäftigten (1950: 34,3%; 1970: 33,6%) und mit einem starken Ansteigen der im tertiären Sektor tätigen, von 28,0% (1950) auf 37,5% (1970). Stark angestiegen ist auch der Prozentsatz derjenigen, deren Einkünfte aus Pensionen oder Renten herühren (1950: 9,9%; 1970: 18,3%). Dieser Anstieg erklärt sich durch eine bessere Sozialgesetzgebung, vor allem aber durch eine veränderte Altersstruktur der norwegischen Bevölkerung. Besonders stark angestiegen sind innerhalb des tertiären Sektors die Sparten Handel (von 11 auf 16%) und öffentliche und private Dienstleistungen (von 10 auf 20%), also Zweige, die in hohem Maße an Dichtorte gebunden sind. Hier wird ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Erwerbsstruktur und derjenigen der Siedlungsstruktur im Norwegen der Nachkriegszeit sichtbar: Übergang zu tertiären Berufen und Urbanisierung bedingen sich gegenseitig.

1.1 Arten und Formen der Bevölkerungskonzentration

Die Konzentration der Bevölkerung und in geringerem Maße auch der Siedlungen im Norwegen der Nachkriegszeit hat nun mehrere deutlich differenzierbare räumliche Dimensionen. Seit HOLT-JENSEN (1971, S.208) hat es sich eingebürgert, den Prozeß der Bevölkerungskonzentration in Norwegen auf vier Ebenen zu betrachten,

1. der lokalen
2. der regionalen
3. der Landesteil- und
4. der nationalen Ebene.

Mit der nationalen Konzentration sind großräumige Bevölkerungsverschiebungen etwa zwischen Nord- und Südnorwegen gemeint. Unter den Landesteilen versteht man in Norwegen die Gliederung des Landes in Östlandet, Sörlandet, Vestlandet und Nord-Norge. Innerhalb dieser Landesteile, d.h. auf der Ebene der Provinzen (norw. Fylker), gibt es einige wichtige Konzentrationserscheinungen. Mit regionaler Konzentration ist die Bevölkerungsballung auf der Bezugsebene der Gemeinden angesprochen, während als lokale Konzentration die Ansammlung der Bevölkerung innerhalb einer Gemeinde, die Aufgabe peripherer Gemeindeteile und der Zuzug zum Zentrum bezeichnet werden soll.

Von den ausgesonderten vier räumlichen Dimensionen der Bevölkerungskonzentration in Norwegen hat wohl die nationale die stärkste Publizität erfahren. Zu

dem journalistisch popularisierten Eindruck einer Flucht aus dem Norden mit ihren schwerwiegenden Folgen ("Entblößung der Nordflanke der Nato" usw.) trugen auch regierungsamtliche Publikationen bei, die Nettowanderungsströme von Nord- nach Südnorwegen als Pfeile von erschreckender Breite zeichneten (so in St.meld.nr.27 (1971-72), S.29). Überprüft man die dort angegebene Zahlen näher, so ergibt sich, daß sich die dort aufgeführten 31.500 Nettowanderer von Nord- nach Südnorwegen auf zwölf Jahre, den Zeitraum 1957 bis 1968, verteilen und daß 31.000 Personen gerade dem gesamt-norwegischen Bevölkerungszuwachs eines Jahres im Zeitraum 1950 - 1970 entsprechen (ib., S.27). Zudem kommt gerade im Zahlenverhältnis zwischen Süd- und Nordnorwegen die neben der Wanderung zweite Komponente des Bevölkerungskonzentrationsprozesses stark ins Spiel, nämlich die sehr unterschiedlichen Geburtenraten. Sie liegen in Nordnorwegen, besonders in der Provinz Finnmark, erheblich über denen Südnorwegens, auch nachdem in den 70er Jahren in ganz Norwegen die Geburtenraten stark abgesunken sind.

Tab. 3

Die Anteile der norwegischen Landesteile an der Gesamtbevölkerung des Landes (in %)

Jahr	Östlandet davon Hedmark, Kern Oppland	Sörlandet	Vestlandet	Trøndelag	Nord-Nor	
1900	35,6	10,8	7,2	25,0	9,8	11,6
1950	38,1	10,2	5,3	24,7	9,4	12,3
1960	39,1	9,5	5,2	24,9	9,2	12,2
1970	40,0	9,1	5,3	24,9	9,1	11,7
1980	39,6	9,0	5,5	25,3	9,0	11,5

Quelle: eig. Berechnung nach NOS A 679 und NOS B 104

Anm.: Unter "Kern" des Östlandet werden die Provinzen Östfold, Akershus, Oslo, Buskerud, Vestfold und Telemark verstanden. Die Provinz Rogaland zählt zu Vestlandet.

Betrachtet man dagegen Tab.3, so läßt sich feststellen, daß sich Nordnorwegens Anteil an der Gesamtbevölkerung Norwegens nur um 0,8% in der Nachkriegszeit verringerte. Damit ist dieser Landesteil wieder auf dem Stand von 1900. Viel dramatischer ist dagegen das Anwachsen des Kerns Ostnorwegens, d.h. des Raumes um den Oslofjord, der vor allem auf Kosten des binnenländischen Ostnorwegens, also der Provinzen Hedmark und Oppland, zunahm.

Bedeutsamer als die großräumigen Bevölkerungsverschiebungen zwischen den Landesteilen sind jedoch solche zwischen den Provinzen und vor allem zwischen

den Gemeinden (Landesteil- und regionale Konzentration). Zu ihrer Erfassung kann wiederum der k-Wert und seine Veränderungen dienen, wobei jetzt als x_i der Flächenanteil der Provinz bzw. Gemeinde, als y_i der Bevölkerungsanteil der gleichen administrativen Einheit genommen wird. Der k-Wert gibt in diesem Fall den Prozentsatz der norwegischen Bevölkerung an, der umziehen müßte, damit eine Gleichverteilung der norwegischen Bevölkerung über die Staatsfläche erreicht würde. Da sich die Gemeindegrenzen in Norwegen seit 1950 stark verändert haben, für diese Berechnung aber ein gleichbleibendes Einteilungsmuster von entscheidender Bedeutung ist, wurde auf eine Veröffentlichung des Statistischen Zentralbüros in Oslo zurückgegriffen (NOS A 679), die die Bevölkerungszahlen für die norwegischen Gemeinden nach deren Grenzverlauf 1970 publiziert.

Tab.4 läßt erkennen, daß die Konzentrationsvorgänge auf Provinz- wie auf Gemeindebasis in Norwegen in der Nachkriegszeit gleichsinnig, aber nicht gleichartig verlaufen. Um die Stärke dieses Prozesses

Tab. 4

Die Bevölkerungskonzentration (k-Werte) in Norwegen 1950 bis 1980 auf Provinz- und Gemeindebasis und ihre Veränderungen

Jahr	Provinzen		Gemeinden	
	k-Wert	Veränderung in % pro Jahr	k-Wert	Veränderung in % pro Jahr
1950	36,0960		55,7083	
1960	37,3302	+1,2342	57,3002	+1,5919
1970	38,7204	+1,3902	60,4213	+3,1211
1980	39,0861	+0,3657	59,9586	-0,4627

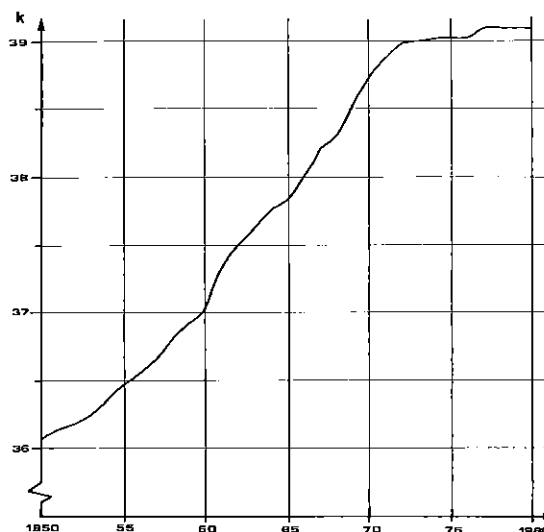
Quelle: eigene Berechnung

deutlich werden zu lassen, mag angeführt werden, daß die k-Werte auf Provinzbasis im Zeitraum 1900 bis 1950 pro Jahr um 0,4114% ansteigen. Für die k-Werte auf Gemeindebasis ist eine ähnliche Berechnung wegen der Änderungen der Gemeindegrenzen nicht möglich.

Es ergibt sich ein sehr starker Konzentrationsverlauf für die 50er und die 60er Jahre, der dann in den 70er Jahren stark abfällt. Auf Gemeindebasis lassen sich weit stärkere Amplituden feststellen. Das ist verständlich, denn die größeren regionalen Einheiten reagieren natürlich träger auf Veränderungen. So blieb der Anteil der Provinz Troms in Nordnorwegen an der Gesamteinwohnerzahl Norwegens von 1950 bis 1980 mit jeweils 3,58% konstant. Aber innerhalb dieser Provinz ereigneten sich große Veränderungen. So stieg der Anteil der beiden wichtigsten Gemeinden, Tromsø und Harstad, von 34,0%

(1950) auf 46,2% (1980) der Einwohnerzahl dieser Provinz an. Innerhalb des Fylke ist also eine deutliche Konzentration der Bevölkerung festzustellen.

Abb. 1: Veränderungen der k-Werte (Bevölkerungskonzentrationsindex) auf der Basis der Provinzen in Norwegen 1950 bis 1980



Quelle: eigene Berechnung

Abb.1 zeigt die Zunahme der Konzentration auf Provinzbasis von Jahr zu Jahr. Eine entsprechende Kurve für die Gemeinden läßt sich aus den schon erwähnten Gründen nicht erstellen. Es fällt wiederum die starke Zunahme der Konzentration in den 50er und 60er Jahren auf, die sich bis 1972 fortsetzt, um dann mit scharfem Bruch in eine Stagnation überzugehen, die bis 1980 anhält. Auf Gemeindebasis läßt sich in den 70er Jahren sogar (vgl. Tab.4) eine Dekonzentration konstatieren.

Die Gründe für diesen plötzlichen Bruch im Konzentrationsverhalten der norwegischen Bevölkerung sind derzeit noch nicht klar. Sie sollen hier auch nicht untersucht werden. Einige Hinweise sind an dieser Stelle jedoch angebracht.

Während für die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg ein enger Zusammenhang zwischen der Stärke des Konzentrationsvorgangs einerseits und der Konjunkturlage (als Indikator dafür kann das BNP dienen) andererseits nachgewiesen werden konnte, in dem Sinn, daß bei Hochkonjunktur eine Verstärkung der Konzentration auftrat, die sich bei Niedrigkonjunktur deutlich abschwächte, existiert ein solcher Zusammenhang in den 70er Jahren nicht mehr. Im Gegensatz zum übrigen Westeuropa erlebte Norwegen - vor allem aufgrund seiner Erdölfunde

in der Nordsee (LINDEMANN 1975, 1976) - eine Dekade mit ununterbrochener Hochkonjunktur. Das BNP wies gerade im Zeitraum 1972 bis 1976 hohe nominelle und reale Steigerungsraten auf.

Zur Überraschung vieler Politiker änderten sich jedoch die beiden Komponenten des Konzentrationsvorgangs, die Geburtlichkeit und die Wanderungen, während der 70er Jahre grundlegend. Ab 1969 trat ein deutlicher "Pillenknicke" ein, der die Geburtenziffern rasch absinken ließ. Es gibt Anzeichen dafür, ohne daß diese Problematik bisher ausreichend untersucht wäre, daß diese Innovation von den Zentren in die ländlichen Gebiete diffundierte (BERGE 1974, MYKLEBOST 1976).

Bei den Wanderungen tritt während der 70er Jahre eine leichte Abnahme der Mobilitätsziffern auf. Spektakulärer war jedoch der Zusammenbruch des traditionellen Migrationsmusters der 50er und 60er Jahre, das stark generalisierend als ein ständiger Zustrom aus allen Teilen Norwegens in den Südosten charakterisiert werden kann. Die starken Verlusten Nordnorwegens (4000 Personen pro Jahr gegen Ende der 60er Jahre) gingen auf etwa 1000 Personen pro Jahr zu Beginn der 70er zurück. Für einige Jahre etablierte sich ein neues Muster, das jedoch gegen Ende des Jahrzehnts vom alten Muster wieder ersetzt wird. So hatte Nordnorwegen 1976 bereits wieder einen Wanderungssaldo von -2667 Personen gegenüber dem Rest des Landes. Die Lage wird dadurch bedrohlicher als vor 1970, daß jetzt die Geburtlichkeit, mit deren Hilfe früher die Verluste gering gehalten werden konnten, stark abgesunken ist. Von dem geänderten Muster der frühen 70er Jahre ist wohl nur der negative Saldo von Oslo (1978: - 3644 Personen = -7,9% der Bevölkerung) geblieben. Das erklärt sich durch die engen Grenzen Oslos, die eine starke Randwanderung ins Umland entstehen lassen.

Es fragt sich nun, ob sich die beobachteten Konzentrationstendenzen auch innerhalb der Gemeinden nachweisen lassen (lokale Konzentration). Die norwegischen Gemeinden entsprechen in ihrer Flächengröße oft deutschen Kreisen. Bei der Vielgestaltigkeit des Landes und der engen Bindung der Wirtschaft an die natürlichen Voraussetzungen enthält eine norwegische Gemeinde daher in der Regel sehr unterschiedliche Natur- und Wirtschaftsräume. Daher ist es verständlich, wenn norwegische Geographen immer wieder für den Gebrauch kleinerer regionaler Einheiten als der Gemeinden plädiert haben. Solche Einheiten liegen in Form der Zählkreise der Volkszählungen vor. Ihre Verwendung stößt jedoch auf große Schwierigkeiten: Zunächst einmal sind nur die Ergebnisse der VZ 1960 und 1970 auf

Kreisniveau veröffentlicht. Die Ergebnisse der VZ 1950 auf Kreisniveau sind nicht zugänglich und qualitativ minderwertig (MYKLEBOST 1968, S.14), die der VZ 1980 liegen noch nicht vor. Zahlen für Zeitpunkte zwischen den Volkszählungsterminen gibt es nicht.

Zum anderen sind die Kreise der VZ 1960 nicht immer mit denen der VZ 1970 identisch, so daß Untersuchungen im zeitlichen Längsschnitt sehr erschwert werden. Die beiden VZ unterschieden vor allem zwischen Dichtortkreisen und dispers besiedelten. Da sich die meisten Dichtorte aber zwischen 1960 und 1970 auch räumlich ausgedehnt haben, umfassen die Dichtortkreise 1970 eine größere Fläche als 1960. Zum Teil ist eine alte disperse Siedlung durch die Errichtung einiger weniger neuer Häuser zum Dichtort geworden (Beispiele bei MYKLEBOST 1978, S.19-23). Damit ist der Vergleich gerade im städtisch-ländlichen Übergangsbereich stark erschwert, wenn nicht gar unmöglich.

Immerhin lassen einige Untersuchungen erkennen, daß auch auf der Ebene der Zählkreise in den 60er Jahren eine starke Konzentration eingetreten ist. So hatte Nord-Norwegen zwar insgesamt in diesem Zeitraum einen Bevölkerungszuwachs von 4,8%, aber 70% aller Zählkreise hatten 1970 weniger Einwohner als 1960; bei den Zählkreisen, die außerhalb des Pendlereinzugsgebiets einer größeren Siedlung lagen, waren es sogar 78%. 175 von insgesamt 396 solcher Kreise außerhalb des Pendelbereichs verloren sogar mehr als 16% ihrer Bevölkerung (HANSEN 1975, S.262-263). Die Bedeutung des Abstandes von Zählkreisen zu einem Dichtort für die Bevölkerungsentwicklung dieser Kreise geht auch aus einem Beispiel aus dem oberen Gudbrandsdal hervor, das Tab.5 zeigt:

Tab. 5 Bevölkerungsentwicklung in Abstandszonen zum Dichtort Otta

Abstandszone	Bevölkerungsentwicklung in o/oo pro Jahr	
	1950-1960	1960-1970
Otta und Kreise mit weniger als 1 Std. Abstand	+4	+5
Kreise in 1 - 2 Std. Abstand	-2	+1
Kreise mit mind. 2 Std. Abstand	-7	-12

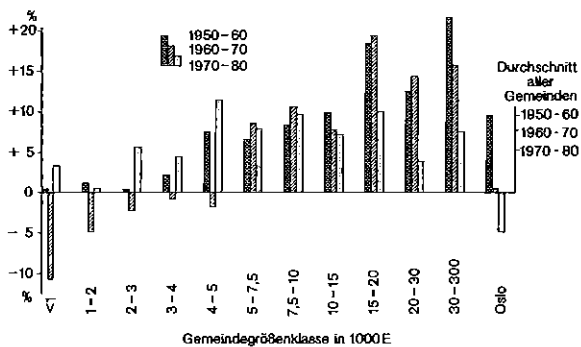
Quelle: MYKLEBOST 1978, S.102

1.2 Die Entwicklung der Ortsgrößenklassen und der funktionalen Siedlungstypen in der Nachkriegszeit

Die am Beispiel gezeigte Abhängigkeit der Bevölkerungsentwicklung der kleinsten regionalen Einheiten vom Abstand zum nächsten Zentrum läßt erneut die Fra-

ge der Bestimmungsfaktoren für die räumliche Konzentration der norwegischen Bevölkerung aufkommen, die sich schon im Zusammenhang mit dem starken Anwachsen des tertiären Sektors stellte. Einen ersten Überblick gibt Abb.2, die die Bevölkerungsentwicklung der norwegischen Gemeinden in der Nachkriegszeit getrennt nach Größenklassen darstellt. Zwar verläuft die Entwicklung, wie nach Tab.4 nicht anders zu erwarten, in den drei Dekaden unterschiedlich, aber die große Entwicklungslinie des gesamten Zeitraums ist deutlich sichtbar: die bevölkerungsstärksten Gemeinden (Oslo ist ein Sonderfall) nehmen überdurchschnittlich zu, die kleinen Gemeinden nehmen ab. Am deutlichsten wird dieser Trend in den Jahrzehnten 1950 bis 1960 und 1960 bis 1970, doch auch die letzte Dekade zeigt ein überdurchschnittliches Wachstum - mit der Ausnahme der Gemeinden mit 20.000 bis 30.000 Einwohnern - bei allen Gemeinden mit mehr als 4000 Einwohnern. Das Gesamtergebnis der Nachkriegsentwicklung ist denn auch eine stärkere Polarisierung der Gemeindegrößenklassen: die Zahl der kleinen (1950: 142 Gemeinden mit weniger als 3000 Einwohnern, 1980: 160 Gemeinden) und der großen Gemeinden (1950: 59 Gemeinden mit über 10.000 Einwohnern, 1980: 82 Gemeinden) haben zugenommen, das Mittelfeld wurde ausgedünnt.

Abb. 2: Bevölkerungsveränderungen in Norwegen 1950-60 bis 1970-80 nach Gemeindegrößenklassen



Quelle: eigene Berechnung

Der Rückgang Oslos ist, wie schon angedeutet, ein Sonderfall. Das starke Wachstum der Hauptstadt verlagerte sich lediglich über die Stadtgrenzen hinaus ins Umland, wo etwa die zur Provinz Akershus gehörende, aber baulich eng mit Oslo verzahnte Vorstadt Baerum ihre Einwohnerzahl von 35.844 (1950) auf 79.903 (1980) mehr als verdoppeln konnte und zur fünftgrößten

Gemeinde Norwegens wurde. Immerhin ist jedoch eine gewisse Verminderung des Abstands der nächstfolgenden Gemeinden zu Oslo festzustellen. Beherbergten 1950 die drei nächstfolgenden Städte und Regionalzentren Bergen, Trondheim und Stavanger 9,79% der norwegischen Bevölkerung, so waren es 1980 bereits 10,63%.

Als Ergebnis der Abb.2 läßt sich also festhalten, daß vor allem die großen Städte aus dem Konzentrationsprozeß der Nachkriegszeit profitierten, daß sich aber in den 70er Jahren der Schwerpunkt der Bevölkerungszunahme mehr auf die mittleren Gemeinden mit etwa 4000 bis 20.000 Einwohnern verlagert.

Fragt man, welcher Gemeindetyp denn nun in Norwegen die größten Zuwachsraten erfahren hat, so bietet sich außer der Differenzierung nach Größenklassen eine Einteilung an, die RIDENG (1974) ausgearbeitet hat und die jetzt als offizielle Standardklassifikation gilt (SSB 1979, vgl. auch LINDEMANN 1979).

Jede Gemeinde erhält nach dieser Klassifizierung einen Kode aus drei Teilen, die folgendes aussagen:

- die Erwerbsstruktur der Gemeinde
- den Grad der Konzentration bzw. Dispersität der Siedlungen innerhalb der Gemeinde
- die Lage im Einzugsbereich eines Zentralen Ortes und die Entfernung der Gemeinde zu ihrem zugehörigen Zentralen Ort.

Alle Zuordnungen beziehen sich auf das Jahr 1970.

Die Zugehörigkeit einer Gemeinde zu einer bestimmten Kategorie wird im folgenden auch für 1960 und 1950 angenommen. Hierbei ergeben sich Unstimmigkeiten. So wird eine Landwirtschaftsgemeinde von 1970 auch wohl 1950 diesen Charakter gehabt haben, doch bei einer Industriegemeinde u.ä. kann sich ein Wandel vollzogen haben. Darauf konnte hier keine Rücksicht genommen werden.

Für die Festlegung der Erwerbsstruktur einer Gemeinde gilt folgendes Verfahren: Sind mehr Erwerbstätige im tertiären als im warenproduzierenden Gewerbe beschäftigt, so beginnt der Gemeindekode mit T, im anderen Fall mit L (Landwirtschaft), F (Fischfang) oder I (Industrie). Sind mehr als 2/3 aller Erwerbstätigen einer Gemeinde im Fischfang, in der Landwirtschaft oder in der Industrie beschäftigt, so bekommt die Gemeinde das Kennzeichen F bzw. L oder I. Liegt der Anteil der Beschäftigten in der größten dieser drei Gruppen unter 2/3 aller Beschäftigten, so werden zwei Buchstaben zur Kennzeichnung der Gemeinde verwendet. Dabei bezeichnet der erste die stärker vertretene Sparte.

Die Bezeichnung LI bedeutet also, daß in der betreffenden Gemeinde die Landwirtschaft der wichtigste Er-

werbszweig ist, gefolgt von der Industrie, daß aber die Landwirtschaft weniger als 2/3 aller Erwerbstätigen beschäftigt.

Ähnlich verfährt RIDENG auch mit den Gemeinden, in denen der tertiäre Sektor in der Zahl der Erwerbstätigen stärker ist als der primäre oder der Industriesektor. Je nach dem zweitbedeutendsten Sektor werden sie mit TP (alle primären Zweige werden hier zusammengeschlagen) oder mit TI bezeichnet; sind mehr als doppelt so viele Erwerbstätige im tertiären wie in einem anderen Sektor tätig, so bekommt die Gemeinde das Kürzel TT.

Ordnet man nun die 443 Gemeinden Norwegens nach ihrer Erwerbsstruktur und setzt man den Anteil, den die Summe der Einwohner eines Gemeindetyps an der Gesamtbevölkerung Norwegens 1950 hatte, gleich 100, so ergibt sich für die Folgezeit dieses Bild:

Tab. 6

Relativer Anteil der Gemeinden verschiedener sozioökonomischer Typen an der Gesamteinwohnerzahl Norwegens

Typ	Zahl der Gemeinden	Anteil			
		1950	1960	1970	1978
L	78	100,0	90,6	78,8	76,2
LF	10	100,0	86,0	69,3	63,2
LI	62	100,0	90,2	82,1	82,6
F	7	100,0	91,1	74,5	68,8
FL	11	100,0	87,5	71,5	64,9
FI	16	100,0	93,0	79,4	72,3
I	72	100,0	103,2	106,2	108,1
IL	45	100,0	92,9	89,7	90,5
IF	9	100,0	94,7	84,5	80,8
TP	38	100,0	93,5	88,5	90,1
TI	65	100,0	103,7	107,7	110,9
TT	30	100,0	105,5	109,8	107,3

Quelle: eigene Berechnung

Die Tabelle zeigt ein eindeutiges Bild: Der Anteil aller Gemeinden, die durch den primären Sektor ganz oder teilweise bestimmt sind, geht zurück, derjenige solcher Gemeinden, die durch die Industrie oder den tertiären Sektor geprägt werden, steigt. Der Gesamtanteil solcher "Primär"gemeinden an der Einwohnerzahl Norwegens sank von 27,5% (1950) auf 22,27% (1978) ab.

Deutlich läßt sich hier für die Nachkriegszeit eine Umverteilung der Bevölkerung in Norwegen nachweisen: Sie wandert aus den agraren Räumen in die durch Industrie und tertiäre Tätigkeit geprägten ab. Überraschend mag dabei sein, daß die höchsten Abwan-

drungsraten nicht in den reinen Landwirtschafts- oder Fischereigemeinden festzustellen sind, sondern gerade in den Mischkommunen. Diese Gemeinden werden in Norwegen durch Mischständigkeit der einzelnen Erwerbstätigen gekennzeichnet, etwa durch das Fischerbauern-tum Nordnorwegens. Vor allem diese Erwerbskombinationen sind in der Nachkriegszeit unter starken ökonomischen Druck geraten: Rationalisierungsbestrebungen in beiden Wirtschaftszweigen zwingen den Erwerbstätigen, sich für einen Beruf zu entscheiden, mit der Folge, daß er an seinem bisherigen Wohnort nicht länger bleiben kann. In vielen Gemeinden gerade Nordnorwegens war ein ausreichendes Einkommen nur durch eine solche Berufskombination zu erzielen. Der Zwang, sich für einen Beruf entscheiden zu müssen, führt zur Abwanderung, im Fall der Fischerei etwa zu den größeren Hafenplätzen der Fernfischerei. Zu dieser Problematik sei auf das Werk von BROX (1966) und die dadurch ausgelöste umfangreiche Diskussion verwiesen, zuletzt MIDRÉ & SOLBERG (1979).

Der zweite Teil des RIDENGschen Gemeindekodes versucht, den Verstädterungsgrad einer Gemeinde zu erfassen. RIDENG mißt dazu den Prozentanteil der Dichtortbevölkerung an der Gesamtbevölkerung der Gemeinde. MYKLEBOST hat in mehreren grundlegenden Arbeiten (besonders 1960, 1979 a und b) nachweisen können, was auch in der bisherigen Argumentation schon deutlich geworden sein dürfte, daß nämlich das Bevölkerungswachstum in Norwegen eng an die Dichtorte geknüpft ist. Leider gehen diese Untersuchungen mangels statistischer Unterlagen nicht über 1970 hinaus. Aus diesem Grund soll hier das RIDENGsche Gliederungsschema vorgezogen werden, obgleich es den Nachteil bietet, daß der Verstädterungsgrad von 1970 sowohl für 1978 wie für 1950 und 1960 eingesetzt werden muß.

Nach RIDENG bekommt eine Gemeinde die Kennziffer 0, wenn sie zwischen 0 und 10% Dichtortsbevölkerung umfaßt, die Ziffer 1 bei 10 - 20% usw. Nach dem Muster der Tab.6 kann daraufhin die Tab.7 erstellt werden: Das Ergebnis ist wiederum sehr deutlich: je weniger Einwohner einer Gemeinde in Dichtorten wohnen, desto stärker ist die Abwanderung; je größer der Dichtortanteil, desto stärker die Zuwanderung. Wenn eine Gemeinde ihren Anteil halten will, also einen ausgeglichenen Wanderungssaldo aufweisen will, muß sie schon 50 - 60% Dichtortbevölkerung haben. Bemerkenswert ist, daß nicht die am stärksten verdichteten Gemeinden die höchsten Zuwachsraten aufweisen, sondern die mit 70 - 90% Dichtortbevölkerung.

Schließlich differenziert RIDENG die norwegischen Gemeinden noch nach ihrer Lage zum nächsten Zentralort. Er unterscheidet drei Stufen von Zentralen Orten, wo-

Tab. 7

Relativer Anteil der Gemeinden verschiedener Dichtortstypen an der Gesamteinwohnerzahl Norwegens

Typ	Zahl der Gemeinden	1950	Anteil 1960	1970	1978
0	114	100,0	87,6	74,8	73,4
1	44	100,0	90,1	81,0	82,1
2	51	100,0	91,1	82,6	80,7
3	51	100,0	93,7	91,0	93,0
4	38	100,0	97,6	96,6	97,7
5	32	100,0	99,6	101,6	107,2
6	40	100,0	103,3	108,6	110,5
7	23	100,0	107,4	116,7	123,3
8	20	100,0	112,1	124,2	125,8
9	30	100,0	104,5	106,3	103,0

Quelle: eigene Berechnung

bei er eine Kombination aus Bevölkerungszahl und Katalogmethode verwendet. Zentrale Orte der dritten (höchsten) Stufe sind nur die Landesteilzentren Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen und Trondheim. In der Stufe 2 gibt es 28 Zentralorte, z.B. Hamar und Lillehammer. Die niedrigste Stufe 1 schließlich bilden 43 Orte. Eine Gemeinde liegt im Einzugsbereich eines Zentralen Ortes, wenn sich dieser Ort innerhalb einer akzeptablen Zeit mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erreichen läßt. Akzeptable Zeit heißt bei Zentralen Orten der Stufe drei 75 Minuten (Oslo als Ausnahme 90 Minuten), bei solchen der Stufe zwei 60 Minuten und bei denen der ersten Stufe 45 Minuten. Ein Ort mit dem Kode 1 liegt also im Einzugsbereich eines Zentralen Ortes erster Stufe; mit 0 werden Gemeinden bezeichnet, von denen sich kein Zentraler Ort erreichen läßt. Ferner berücksichtigt RIDENG, ob ein Landesteilzentrum (Zentraler Ort dritter Stufe) innerhalb eines Tages von der Gemeinde aus erreicht (Kode A) werden kann oder nicht (Kode B). Hier spielt also neben der Zuordnung zum Umland zentraler Orte auch die Erreichbarkeit wichtiger Zentren eine Rolle. Alle Abstände wurden vom Bevölkerungsschwerpunkt der Gemeinden aus gemessen.

Untersucht man analog zu den vorigen Tabellen die Auswirkung der Lage der Gemeinden zu den Zentralorten auf die Bevölkerungskonzentration in Norwegen, so ergibt sich folgendes Bild:

Tab. 8

Relativer Anteil der Gemeinden verschiedener Lagetypen zu den Zentralorten an der Gesamteinwohnerzahl Norwegens:

Typ	Zahl der Gemeinden	1950	Anteil 1960	1970	1978
0A	57	100,0	90,2	80,3	78,7
0B	195	100,0	92,6	83,2	80,6
1A	13	100,0	94,1	89,8	93,8
1B	18	100,0	99,6	95,9	95,9
2A	66	100,0	100,6	101,2	101,7
2B	23	100,0	107,4	113,1	115,9
3A	71	100,0	104,4	110,4	111,0

Quelle: eigene Berechnung

Auch hier ist das Bild eindeutig: Je weiter eine Gemeinde von einem Zentralort entfernt und je kleiner dieser Zentralort ist, desto stärker ist die Bevölkerungsabnahme dieser Gemeinde. Erst die Lage im Einzugsbereich eines Zentralen Ortes der Stufe zwei (mehr als 10 000 E (RIDENG 1974, S.29)) führt zu einem Bevölkerungszuwachs. Am stärksten ist der Anstieg der Bevölkerung im Umkreis dieser Orte, wenn sie selbst nicht im Tagesreiseabstand von Oslo oder einem anderen Landesteilzentrum liegen. Das läßt darauf schließen, daß solche Sekundärzentren im Bannkreis von Oslo in ihrer Entwicklung gebremst werden - eine für die norwegische Landesplanung bedeutsame Erkenntnis.

Faßt man die Ergebnisse der Tab.6, 7 und 8 zusammen, so läßt sich feststellen, daß der Trend von ruralen zu urbanen Siedlungen in den drei Jahrzehnten der Nachkriegszeit sich ungebrochen fortsetzte, daß er sich allerdings in den letzten Jahren sehr stark abschwächte. Die Anteilswerte der verschiedenen Gemeindetypen verändern sich nur noch geringfügig, es kommt wohl auch (Tab.4) auf der Gemeindeebene zu einem Umschlag der Konzentrationswerte ins Negative, d.h. zu einer gewissen Dekonzentration. Eine inter-skandinavische Studie (NU A 1978:12) konstatiert die gleichen Vorgänge in allen Ländern Nordeuropas. Sie macht für die Abschwächung des Konzentrationsprozesses weniger Erfolge der Regionalpolitik der nordischen Staaten noch - was ja auch denkbar wäre - ein Austrocknen des ja nicht unerschöpflichen Reservoirs an Menschen aus den ländlichen Gebieten verantwortlich, sondern möchte als Grund eher einen Wandel in der subjektiven Präferenzstruktur des Individuums im Hinblick auf Wohnung und Arbeitsstätte ansehen.

Die regionalen Bevölkerungsdisparitäten - so kann

man aus den Tab.5, 7 und 8 schließen - sind in den letzten zehn Jahren in Norwegen nicht geringer geworden. Sie bestehen nach wie vor, nur vertiefen sie sich nicht mehr so rasch wie ehemals.

2. Die norwegische Regionalpolitik der Nachkriegszeit - ein Überblick

Auch in den nordeuropäischen Staaten ist die Regionalplanung erst in den Nachkriegsjahren entstanden. Dabei setzte ein bewußter Ausbau dieses heute so umfangreichen Werkzeugs in Norwegen relativ früh ein. Große Teile Nordnorwegens waren nämlich von den zurückweichenden deutschen Truppen gegen Ende des Krieges zerstört worden. Ihr Wiederaufbau ist zugleich der Beginn der norwegischen Regionalplanung. Der Nordnorwegenplan von 1951 war "die erste klare öffentliche Aussage darüber, daß Norwegen eine Regionalpolitik brauchte" (HANSEN 1979, S.63). Liest man ihn heute, so wird deutlich, welchen Weg die norwegische Regionalpolitik in diesen 30 Jahren zurückgelegt hat: das Wachstum der Städte wird in diesem Plan als wünschenswert bezeichnet. Die Bemühungen des Staates müssen auf eine allgemeine Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung gerichtet sein, in diesem Zusammenhang muß die Abwanderung als notwendig und wünschenswert angesehen werden. Diese Aussagen stehen in fast diametralem Gegensatz zu der norwegischen Regionalpolitik der 60er und 70er Jahre.

Ähnliche Probleme wie in Nordnorwegen führten dazu, daß im Laufe der 50er Jahre auch andere norwegische Regionen ihre speziellen Entwicklungsprogramme bekamen, so 1956 die Küstenbereiche von Nordmøre und Trøndelag. Während so die 50er Jahre durch vereinzelte regionale Entwicklungsvorhaben gekennzeichnet werden, entsteht mit dem Distriktenes Utbyggingsfond (DUF, Regionalentwicklungsfond) 1961 ein Instrument, das landesweit angewendet werden kann. Seine Aufgabe ist die wirtschaftliche Unterstützung von Gebieten, die hinter der allgemeinen Entwicklung zurückgeblieben sind. Die Mittel des Fonds haben sich ebenso wie die Bereiche und die Regionen, in denen er wirksam wurde, im Laufe der 60er Jahre stark ausgeweitet. 1971 lagen bereits 348 der damals 449 norwegischen Gemeinden in seinem Wirkungsbereich. Sie umfaßten bei 45% der norwegischen Bevölkerung 93,5% der Landesfläche; es waren also vor allem dünnbesiedelte Gemeinden (HANSEN 1979, S.64). Auch der Steuerausgleich wurde deutlich zugunsten der dünn besiedelten Gemeinden eingesetzt. 1970 gingen ungefähr 80% der Steuerausgleichszahlungen in agrare und Fischereigemeinden mit Streusiedlung. Dort wohnten nur 30% der norwegischen Bevölke-

rung. Die acht großen Stadtregionen, die auch vom Wirkungsbereich des DUF ausgeschlossen sind, erhielten bei 40% der Landesbevölkerung nur 2% der Steuerausgleichszahlungen (HANSEN, ib.).

Im Gegensatz zu den anderen nordischen Staaten gibt es heute (seit 1977) ein Gesetz, das die Errichtung von Industriebetrieben und auch von gewissen Dienstleistungsbetrieben vieler Branchen in bestimmten Teilen des Landes, eben den Ballungsgebieten, genehmigungspflichtig macht. Ansonsten steht für die zu unterstützenden Gebiete eine Palette von differenzierten Stützungsmaßnahmen zur Verfügung (Karte in NU A 1978: 12, S.107).

Die 60er Jahre sind, was die Konzeption der Regionalplanung angeht, in Norwegen - sicher stärker als in den anderen nordischen Ländern - durch die Diskussionen um Möglichkeiten und Grenzen der Wachstumszentren (growth centres) bestimmt. Sie begannen bereits 1961 und führten dazu, daß dieses Prinzip 1963/64 zur Grundlage der Wirksamkeit des DUF gemacht wurde. Die logische Folge war, daß 1965 15 Provinzen außerhalb der Ballungsgebiete um den Oslofjord aufgefordert wurden, sogenannte "Testzentren" (Prövesentra) zu benennen, in denen die Konzeption der growth-centre Idee fünf Jahre lang erprobt werden sollte. Die ersten neun dieser Testzentren waren:

<u>Provinz</u>	<u>Testzentrum</u>
Hedmark	Kongsvinger
Sogn og Fjordane	Förde
Nord-Trøndelag	Namsos
Finnmark	Alta
Vest-Agder	Lyngdal
Rogaland	Egersund
Hordaland	Knarvik i Lindås
Møre og Romsdal	Skei i Surnadal
Troms	Skjervøy

Bevor die Vorschläge der anderen Provinzen behandelt werden konnten, kam es zu einem Regierungswechsel. Die neue bürgerliche Regierung vertrat zwar prinzipiell die gleichen regionalpolitischen Ideen wie ihre sozialdemokratische Vorgängerin, entschied sich jedoch, in den verbleibenden sechs Provinzen statt der räumlich sehr eng begrenzten Entwicklungspole etwas größere Entwicklungsregionen (utviklingsområder) benennen zu lassen. Das waren:

<u>Provinz</u>	<u>Entwicklungsgebiet</u>
Nordland	Lofotenregion
Sør-Trøndelag	Ørland/Bjugn-Region
Telemark	Westl. Telemark
Aust-Agder	Gemeinde Åmli
Buskerud	Region Hallingdal
Oppland	Region Nördl. Gudbrandsdal

Die Testzentren, oder "natürlichen Wachstumszentren", wie sie auch genannt wurden, waren eine sehr norwegische Modifikation der growth centre-Idee. Das größte dieser "Zentren" hatte 1960 gerade 6400 Einwohner, das kleinste noch nicht einmal 200. Dies steht im deutlichen Gegensatz zu den Minimalzahlen, die für solche Wachstumszentren ermittelt wurden. Sie liegen bei etwa 30.000 Einwohnern (ALLEN & HERMANSEN 1968, S.97). Doch im Norwegen des Jahres 1960 gab es nur 12 Dichtorte mit mehr als 30.000 Einwohnern, von denen keiner nördlich von Trondheim lag (HANSEN 1979, S.65). Bezeichnend ist bei der Wahl der Testzentren und auch der Entwicklungsgebiete der deutliche Wunsch vieler Provinzen, neben dem einen Zentrum, das zumeist die Provinzhauptstadt darstellt, ein möglichst davon räumlich deutlich geschiedenes zweites Zentrum auszubauen, um so zu einer Entzerrung der Konzentrationsfolgen zu kommen. Hier drückt sich ein Wandel in der Einstellung zu den Zielen der Regionalpolitik aus: es geht jetzt nicht mehr so vordringlich wie in den 50er Jahren um ein möglichst großes nationales Wachstum, das am besten durch den weiteren Ausbau der bestehenden Zentren zu verwirklichen wäre, sondern jetzt versucht man, regionale Ungleichgewichte abzumildern und weiterer Konzentration entgegenzusteuern. Von der rein ökonomischen Motivation der Regionalpolitik geschieht ein Übergang zu einer stärker sozialen Grundlage.

Auch ein in ganz Westeuropa verbreitetes regionalpolitisches Werkzeug hat in Norwegen eine typisch norwegische Abwandlung erfahren: der Industriepark (industrial estate). Es wurde eine Staatsgesellschaft gegründet (Seiskapet for industrivekstanlegg, SIVA), die eng mit dem DUF zusammenarbeitet. Insgesamt wurden von 1969 bis 1972 acht Industrieparks errichtet, die am Ende des Zeitraums 468 Personen beschäftigten. Während in England etwa 5000 Beschäftigte als optimal für einen Industriepark angesehen werden, sind solche Größenordnungen in Norwegen von vornherein illusorisch. Denn 5000 Arbeitsplätze entsprechen etwa dem jährlichen Nettozuwachs an industriellen Arbeitsplätzen während der Periode 1964 bis 1970 in ganz Norwegen (SJOHOLT 1974). Auch beim Einsatz dieses regionalpolitischen Mittels macht sich wiederum die geringe Bevölkerungsdichte in Norwegen bemerkbar. Es gibt einfach außerhalb der traditionellen Ballungsgebiete keine Räume, die die notwendige Zahl von Arbeitskräften und Mantelbevölkerung aufweisen, um einen Industriepark westeuropäischer Größenordnung errichten zu können.

Die Lokalisation dieser acht Industrieparks und ihr Verhältnis zu den Testzentren und Entwicklungsgebieten ist sehr aufschlußreich. Von den 1972 in Betrieb

befindlichen SIVA-Industrieparks liegen drei in Nord-Norwegen, je einer in Trøndelag, Vestlandet und Sørlandet und zwei im inneren Østlandet. Die Hälfte der Anlagen liegt in Testzentren (3) bzw. Entwicklungsgebieten (1). In einem Fall laufen die Ernennung zum Testzentrum und die Lokalisation eines Industrieparks gegeneinander: Der Industriepark in Verdal in Trøndelag erwies sich als sehr erfolgreich, vor allem, weil sich eine große norwegische Werft hier niederließ und Plattformen für die Öl- und Gasgewinnung in der Nordsee baute. Diese Anlage wurde zum Magneten für eine große Zahl vor allem der relativ mobilen Bauarbeiter, war aber von Anfang an sehr konjunkturrempfindlich. In jedem Fall aber wurde das ursprünglich vorgesehene Entwicklungskonzept der Provinz Nord-Trøndelag gänzlich umgekrempelt: Namsos, das ursprünglich vorgesehene Testzentrum im Norden Nord-Trøndelags, konnte seine Bevölkerung im Zeitraum 1960 bis 1979 nur um 8,1% steigern, Verdal dagegen um 39,0%.

Während die Regionalpolitik der 60er Jahre in Norwegen ein wenig generalisierend als lokalisationsbestimmt und auf einzelne Ausbaumarten gerichtet beschrieben werden kann, so sind die 70er Jahre durch eine Ausweitung geographischer Art auf Problemgebiete und sektorieller Art auf die Einbeziehung von Begriffen wie Lebensqualität bestimmt. Das norwegische Baugesetz von 1965 sah eine Ausweitung der Planungskompetenz auf Provinzen und Gemeinden vor. Zur Festlegung von Problemgebieten wurden Kommissionen ins Leben gerufen, die in ausführlichen Berichten auf Landesteilbasis eine Grundlage erstellen sollten, auf der dann später die Provinz- und Gemeindeplanung aufbauen konnte. Den Kommissionen für Vestlandet, Østlandet und Trøndelag folgten später die für Nordnorwegen und Sørlandet. Die wesentlichen Ergebnisse dieser Kommissionsberichte wurden dann in einen Regierungsbericht übernommen, der dem Parlament vorgelegt und von diesem genehmigt wurde (St. meld.nr. 27 (1971-72)): Dieser Bericht wird, was das zukünftige Siedlungsmuster anbelangt, gekennzeichnet durch die Anerkennung des Systems der Zentralen Orte als Grundlage der zukünftigen Planung. Die Regierung befürwortet das Prinzip der Dezentralisierung, möchte also dem Konzentrationsprozeß gegensteuern. Auf der anderen Seite ist man sich darüber im klaren, daß das gegenwärtige Siedlungsmuster nicht vollständig erhalten bleiben kann. Im Vergleich mit den übrigen nordischen Staaten wird aber deutlich, daß die norwegische staatliche Planung der Bewahrung dieses Siedlungsmusters einen recht hohen Stellenwert zumißt. Das kommt z.B. bei der Behandlung der Passivräume in diesem Regierungsbericht folgendermaßen zum Ausdruck:

Die gegenwärtige Siedlungsstruktur muß als Ausgangspunkt der Planung des zukünftigen Siedlungsmusters dienen. Aber wie schon aufgezeigt, ist die vollständige Bewahrung der jetzigen Siedlungsstruktur kaum als realistisches Planungsziel anzusehen. In den schwächsten peripheren Gebieten wird sich der Beschäftigungsrückgang im primären Sektor wohl kaum durch neue Arbeitsplätze in anderen Wirtschaftszweigen ersetzen lassen. In vielen dieser Gebiete wird es daher nicht möglich sein, ein zureichendes öffentliches und privates Dienstleistungsangebot aufrechtzuerhalten, das die Minimalbedürfnisse der Bevölkerung decken kann.

Es wird dahin kommen, daß sowohl größere wie kleinere Zentren ausgebaut werden...

Generell betrachtet es die Regierung als wichtig, daß bei jeder Behandlung des Siedlungsmusters Zentren und Umland im Zusammenhang gesehen werden.

Die praktische Formulierung von Plänen für die Entwicklung des Siedlungsmusters in allen Regionen muß auf die existierende Struktur und die aktuellen Zielsetzungen in den einzelnen Regionen Rücksicht nehmen. Die Verhältnisse scheinen auf den Ausbau eines Zentrenmusters mit relativ wenigen Niveaus hinzudeuten (St.meld, 27 (1971-72), S. 74-75; Übersetzung R.L.)

Daß die Voraussagen der Regierung über die Ausbildung bzw. Verstärkung der Zentrenstruktur im Siedlungsmuster Norwegens auch für die 70er Jahre zutreffen, konnte bereits im ersten Teil dieses Aufsatzes gezeigt werden.

Die Entwicklung der Regionalpolitik in den 70er Jahren wird dadurch charakterisiert, daß heute weniger Gewicht darauf gelegt wird, die Ausformung des Siedlungsmusters von Oslo aus zu steuern. Vielmehr geschieht dies heute stärker durch die Provinz- und Gemeindeplanung. Dies kommt zum Ausdruck im derzeit letzten Parlamentsbericht über Regionalplanung in Norwegen: Über Regionalplanung und die Verwaltung von natürlichen Ressourcen (St.meld, nr, 25 (1977-78)). Dort heißt es:

Arbeitsaufgaben und Beschlüsse werden soweit wie irgend möglich lokalen, vom Volk gewählten Organen überlassen und nicht höheren Organen als notwendig zugewiesen. Auf diese Weise werden Verwaltungsentscheidungen den Menschen, die von ihnen berührt werden, näher gebracht. Das gibt die Grundlage für verstärktes Engagement und stärkere Mitwirkung (S. 35; Übersetzung R.L.).

Die leitenden Schlagworte dieser Entwicklung sind Demokratisierung und Dezentralisierung. Umgesetzt in die aktuelle Planungswirklichkeit bedeutet dies, daß jede Gemeinde ein Zentrum entwickelt, das möglichst weitgehend den Bedarf der Bevölkerung an Waren und Dienstleistungen decken kann und das ein möglichst differenziertes Arbeitsplatzangebot bietet. Öffentliche Einrichtungen wie Privatbetriebe sollen in das niedrigste Bevölkerungsniveau gelegt werden, wo sie noch funktionieren und sich entwickeln können. Zugleich wird vor allem den Geschäften mit Waren des täglichen Bedarfs in abgelegenen Gebieten eine z.T. beträchtliche Stützung gewährt. Hierin wie auch in

den Äußerungen der Regierung zu den vorgelegten Provinzplänen kommt immer wieder sowohl das Bewahrungswie auch das Dezentralisationsprinzip zum Ausdruck.

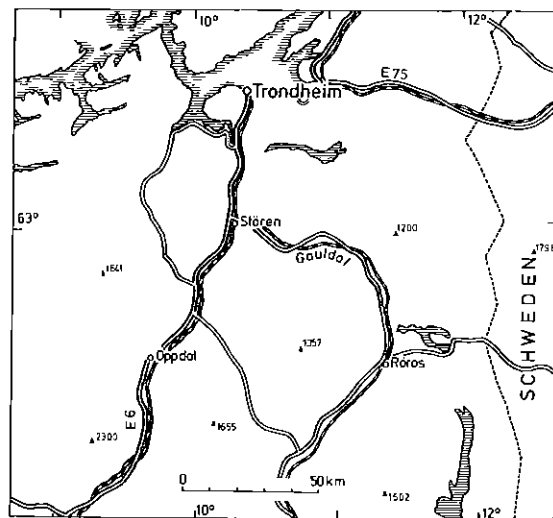
In den 70er Jahren sind zudem neue Fragen auftaucht, die die Probleme der peripheren Gebiete in Norwegen in den Hintergrund zu drängen drohen. So erwies sich, daß die großen Städte zunehmend unter Schwierigkeiten zu leiden haben, die in mancher Beziehung denen der peripheren Gebiete ähneln (Abwanderung, Überalterung). Ferner wird die Aufmerksamkeit der Planer heute in starkem Maße auf die Folgewirkungen der Ölsuche und der Ölfunde in der Nordsee auf die norwegische Siedlungsstruktur gelenkt. Das rasche, überhitzte Wachstum von Stavanger einerseits sowie die hohe Mobilität großer Bevölkerungskreise gerade aus den Peripherregionen andererseits, die rasch in die "Ölzentren" ziehen, bringen Probleme mit sich, um deren Lösung man sich derzeit verstärkt bemüht.

3. Das Fallbeispiel Røros

3.1 Lage und Geschichte

Die Probleme der Entwicklung der Siedlungskonzentration und der Regionalplanung, die bisher ganz allgemein für das Norwegen der Nachkriegszeit dargelegt wurden, sollen nun an einem regionalen Beispiel verdeutlicht werden.

Abb. 3: Die Lage von Røros



Quelle: eigene Berechnung nach STAT. FYLKESHEFTE 1980 SØR-TRØNDELÅG

Dazu wurde die Gemeinde Røros ausgewählt, Røros liegt (vgl. Abb. 3) gut 100 km Luftlinie südöstlich seines zugehörigen Landesteilzentrums Trondheim in

der Provinz Süd-Trøndelag. Die Straßenentfernung vom Dichtort Røros nach Trondheim beträgt 152 km, die Straße ist gut ausgebaut, Vom Dichtort Røros zur schwedischen Grenze sind es nur 48 km; die Landesgrenze verläuft hier, wie - abgesehen von einigen Gebieten im äußersten Süden - überall in Norwegen durch menschenleere Gebiete.

Da die Naturgeographie des Raumes um Røros wie auch die Geschichte des Ortes nicht nur für die bisherige Entwicklung, sondern auch für die zukünftigen Möglichkeiten eine ungewöhnlich große Rolle spielen, ist es notwendig, auf beides näher einzugehen.

Unter den Städten und stadtähnlichen Siedlungen Norwegens nimmt Røros eine Sonderstellung ein. Mit der Ausnahme von Røros (gegründet 1646) und von Kongsberg (1623 gegründet) lagen alle norwegischen Städte bis weit in die Neuzeit hinein an der Küste. Erst im 19. Jhd. wurden mit der Wiederbegründung Hamars und der Neugründung Lillesand die ersten binnenländischen Städte angelegt (vgl. auch SOGNER 1977). Mit Kongsberg hat Røros nicht nur die binnenländische Lage gemeinsam, sondern auch die rechtliche Stellung als "bergstad" außerhalb der sonstigen norwegischen Siedlungsklassifikation (mit der Verwaltungsreform um 1965 geändert) und natürlich auch die Entstehungsursache: In Kongsberg war es das Vorkommen von Silber, in Røros von Kupfer. Es gibt allerdings einen wesentlichen Unterschied zu Kongsberg: die Höhenlage. Røros liegt in 628 m Höhe in einer Senke der Hochfläche Rørosvidda, die von etwa 1000 m hohen abgerundeten Bergen überragt wird, die zur schwedischen Grenze hin auf 1500 m Höhe ansteigen. Die Höhenlage bedingt ein für südnorwegische Verhältnisse ungewöhnlich hartes Klima; die mittlere Januartemperatur (Periode 1931-60) betrug $-11,2^{\circ}\text{C}$, die mittlere Julitemperatur $+12,4^{\circ}\text{C}$. Kein Monat ist frostfrei. Es handelt sich also um ein ausgesprochen kontinentales Klima. Dadurch daß der Ort Røros in einer Mulde liegt, machen sich lokalklimatische Einflüsse noch besonders unangenehm bemerkbar. Die Kaltluft, die sich auf der Rørosvidda bildet, sinkt in die Mulden und bildet örtliche Kaltluftseen. Dieser Effekt tritt in windstillen Strahlungsnächten auf, wie sie im Herbst und Winter häufig sind. So war es auch in der Nacht vom 12. auf den 13. Januar 1914, als in Røros in der Wetterstation am Bahnhof $-50,4^{\circ}\text{C}$ gemessen wurden. Die 228 m höher gelegene Nachbarstation Kongsberg, bei der dieser Kaltluftsee-Effekt nicht auftritt, hatte in der gleichen Nacht "nur" $-31,3^{\circ}\text{C}$. Ein Vergleich der Januar- und Julimittel von Kongsberg (Jan. $-9,4^{\circ}$; Juli $+9,4^{\circ}$) mit den entsprechenden Werten für Røros zeigt, daß

der Kaltlufteffekt im Winter so häufig auftritt, daß er sich deutlich in den Mittelwerten niederschlägt. Auf der anderen Seite zeigt Røros, das an einem südexponierten Hang liegt, im Sommer eine deutliche Begünstigung.

Røros liegt in einer Höhe, die bereits durch die Waldgrenze charakterisiert wird. Die Kieferngrenze ist in diesem kontinentalen Bereich Norwegens bei etwa 740 m anzusetzen, die Birkenngrenze bei 870 m. Allerdings sind die natürlichen Wälder durch den Holzbedarf der Kupfergrube und der Schmelzen im weiten Umkreis dezimiert.

Die Hochfläche, auf der Røros liegt, bildet einen Übergangsbereich zwischen dem zum Trondheimsfjord nach NW entwässernden Gauldal und dem Talsystem des Østerdals, das durch die Glømsa, Norwegens längsten Fluß, entwässert wird. Die Glømsa fließt, noch wenig eingetieft, unweit von Røros nach S und nimmt den Hitterelva, der für die Lokalisation des Ortes wichtig werden sollte, auf. Da in Ostnorwegen die mittelalterliche Besiedlung die Täler aufwärts ins Landesinnere vordrang, dürfte der Hof Røros, nach dem der Bergwerksort seinen Namen bekam, vom Østerdal aus gegründet worden sein. Die Rørosvidda hat wahrscheinlich sowohl den Bauern aus dem Østerdal als auch jenen aus dem Gauldal als Almweide gedient. Die Zuordnung des Ortes zu Trøndelag ist daher willkürlich; sie geht auf eine Anordnung der schwedischen Besatzungsmacht zurück, die im Frieden von Roskilde 1658 Trøndelag bekam und den aufstrebenden und gewinnträchtigen Bergbauort Røros als dazu gehörig erklärte. Røros blieb dann bei Trøndelag, auch als dieses 1660 wieder an Dänemark-Norwegen zurückfiel.

Die Übergangsstellung des Gebietes von Røros kommt auch in dem dort gesprochenen Dialekt zum Ausdruck. In ihm mischen sich Elemente des Østländischen, wie es im Østerdal gesprochen wird, mit Eigenheiten des in Trøndelag verbreiteten Trøndersk (nähere Einzelheiten bei DALEN in SØRAA ed. 1976).

Røros als Bergwerksort geht zurück auf die merkantilistische Politik des dänisch-norwegischen Königs Christian IV. Er gab mehrfach Order, vor allem an die Pastöre, sich nach Erzvorkommen zu erkundigen. Von den zahlreichen Werksgründungen dieser Zeit sind nur Røros, Løkken, Follidal und Kongsberg bis ins 20. Jhd. bestehen geblieben. Das Kupfererzvorkommen von Røros wurde 1644 von dem Rentierjäger Hans Olsen, auch Hans Aasen genannt, entdeckt. Nach anfänglichen Schwierigkeiten wurde die Leitung dem in Braunschweig geborenen L. Lossius übertragen, bald danach dem aus Itzehoe stammenden Kammerherrn Joachim Jürgens (auch Irgens genannt). Am eigentlichen Bergwerk, der Stor-

wartsgrube, in 841 m Meereshöhe war die Anlage einer Siedlung nicht möglich. Hier entstanden lediglich Förderanlagen und Unterkünfte für die Bergleute, in denen sie von Montag bis Freitag nächtigten. Die Stadt Røros entstand in etwa 15 km Entfernung am Südhang eines Berges. Entscheidend war der Fluß Hitterelv, der das Wasserrad der Schmelzhütte treiben konnte. Lossius legte eine Stadt an, die im Grundriß deutlich das Zeitalter der Renaissance verrät: Parallel zum Fluß vor der Schmelzhütte verlief die Hyttegata, heute Bergmannsgata. Als Røros bereits 1650 eine eigene Kirche bekam, legte Lossius parallel zur ersten eine zweite Straße an, die heutige Kjerkgata, die der östlichen Straße den Rang abgelaufen hat und heute die Hauptgeschäftsstraße bildet. Diese beiden Straßen wurden durch Gassen verbunden. Jenseits des Flusses wuchs das später als Fländerborg bezeichnete Viertel, dessen Bebauung nicht reguliert war und das überwiegend von ärmeren Bevölkerungsschichten bewohnt wurde. An den beiden Hauptstraßen entstanden allmählich repräsentative Gebäude, die von der barocken Steinkirche von 1780 überragt werden.

Die ersten Bergleute kamen aus der etwa 100 km entfernten Kupfergrube in Kvikne, recht bald, vor allem in den 1670er Jahren, wurden sie jedoch von Deutschen ergänzt, die vor allem aus Sachsen stammten. Sie brachten ihre damals in Europa führende Bergwerkstechnologie mit. Dementsprechend sind viele Berufs- und technische Termini deutschen Ursprungs. Auch heute noch finden sich in Røros viele deutsche Familiennamen. 1654 erklärte der König Røros zur Freistadt, Selbst wer zur Festungsarbeit in Ketten verurteilt war, konnte freikommen, wenn er sich als "Berggesell" nach Røros verpflichtete. Es ist kein Wunder, daß sich bald "liderlige Subjecter" unter der Bevölkerung fanden.

Das Werk bildete einen Staat im Staate. Die Verwaltung war auf sächsischem Bergrecht aufgebaut. Die richterliche Gewalt lag beim Werk, nicht nur über die Bewohner des Ortes, sondern auch über die zu Transportleistungen verpflichteten Bauern der Umgebung, die für ihre Arbeit jedoch bezahlt wurden. Das Werk hatte auch das Monopol für allen Handel im weiten Umkreis. Es errichtete bereits 1697 die erste Schule.

Sowohl für das Brechen des Erzes als auch für das Schmelzen wurden ungeheure Mengen Holz benötigt. Schon 1655 war der in dieser Höhenlage schlechtwüchsige Wald im Umkreis von etwa 10 km um Røros vernichtet. Für dieses Jahr liegt eine Berechnung über den Holzverbrauch von Røros vor. Er betrug 31.061 Festmeter, um 1690 war er auf 47.000 Festmeter gestiegen, 1746 sogar auf 81.730 Festmeter. Um den Druck auf

den Wald zu lindern, wurden mehrere kleinere Schmelzwerke in einiger Entfernung von Røros errichtet. Eine wirkliche Entlastung brachte aber erst der Koks, der ab 1860 verwandt wurde und dessen Transport durch den Anschluß Røros' an die Østerdal-Eisenbahn 1877 erleichtert wurde. 1646 erließ der König Privilegien, u.a. sollte das Werk alle Wälder, Wasserfälle und neuen Erzvorkommen im Umkreis von 40 km um das Bergwerk nutzen dürfen. Schon 1690 wurden etwa 50% der gesamten Ausgaben des Werkes für die Bezahlung der Bauern aufgewandt, die das Kupfer nach Trondheim und Holz und Holzkohle nach Røros brachten und noch zahlreicher waren als die eigentlichen Bergarbeiter.

Die Bewohner von Røros waren nie ausschließlich Bergarbeiter, sondern haben von Anfang an Landwirtschaft betrieben. Nicht nur die Arbeiter errichteten Bauerngehöfte mit Ställen und Scheunen und erbauten Almen, sondern auch die sog. Konditionierten, also Beamte, Funktionäre und Händler und selbst der Pastor. Bei den Arbeitern handelte es sich also nie um Proletarier. Mit Rücksicht auf die Landwirtschaft wurde im Sommer nur von Montag bis Donnerstagabend in der Grube gearbeitet, außerdem hatten die Arbeiter während der arbeitsintensiven Heuernte ein Recht auf Arbeitsverkürzung bzw. Urlaub. Schon aus klimatischen Gründen wurde hauptsächlich Viehzucht betrieben. Ihr dienten die sog. hagaer, Wiesen im Umland der Stadt, die durch Kultivierung Eigentum des Bebauers wurden. 1850 gab es schon 600 solcher Wiesen. Auch heute sind sie mit ihren Heustadeln, die aus Platzgründen nicht in der Stadt gebaut werden konnten und von denen man im Winter das Heu holte, ein charakteristischer Zug der Umgebung des Dichtortes. Seit etwa 1800 konnten die Milch- und Fleischerzeugnisse der eigenen Landwirtschaft durch die neu eingeführte Kartoffel - wenigstens in guten Jahren - ergänzt werden. Im übrigen bildeten sich z.B. im oberen Gudbrandsdal "Kornkammern" aus, deren Bauern im Herbst ihr Getreide nach Røros brachten und dort verkauften.

Diese enge Bindung an die Landwirtschaft, die vom Werk verständnisvoll unterstützt wurde, hat sich vor allem in der Notzeit zwischen den beiden Weltkriegen als sehr vorteilhaft erwiesen. In diesen Jahren hatte das Werk große Absatzschwierigkeiten, die Arbeitslosigkeit war groß und selbst die Unterstützungszahlungen durch den Staat hätten allein wohl nicht ausgereicht, die Bevölkerung am Ort zu halten.

Die Bevölkerungsentwicklung Røros' ist aufs engste mit den Produktionsschwankungen des Werkes verknüpft. In den ersten Jahrhunderten der Geschichte des Werkes hingen diese Schwankungen vor allem von der Ergiebig-

keit der Kupferadern ab, die hier an der Ostgrenze der kambrosilurischen Geosynklinale zwar relativ häufig, aber in ihrer Ergiebigkeit recht unterschiedlich und rasch wechselnd sind. So sind im Laufe der Zeit im Umkreis von Röros insgesamt 12 größere Bergwerke eingerichtet worden. Darüberhinaus ist die Rörosvidda von zahlreichen Stollen und Schächten geradezu übersät. Sie legen davon Zeugnis ab, daß nicht nur die Prospektoren des Werkes, sondern auch mancher Bergmann geglaubt hat, eine gewinnbringende Kupferader gefunden zu haben.

Insgesamt sind im Gebiet von Röros etwa 6 Mill. t Erz gefördert worden mit einem Kupfergehalt von 160.000 t. Davon sind aber nur etwa 100.000 t Kupfer gewonnen worden. Der Rest ist vor allem in früheren Zeiten auf den riesigen Abrauhalden gelandet, die noch heute ein Wahrzeichen der Stadt bilden. In den letzten Jahren hat das Werk einen Großteil seiner Produktion aus der nochmaligen Bearbeitung dieses Abraums bestritten. Neben dem wertvollen Kupfer sind etwa 250-300.000 t Zink gefördert worden, außerdem in den Jahren 1916 - 18 etwa 10.000 t Chrom. Im 20. Jhd. erwies sich weniger die unzuverlässige Natur der Kupferadern als vielmehr die Konjunkturlage auf dem Weltmarkt als produktionsbegrenzender Faktor. Um 1900 beschäftigte das Werk noch 700 Mann, vor wenigen Jahren wurde es endgültig stillgelegt. Seit dem Brand der Schmelzhütte im Jahre 1953 war das vorbehandelte Erz zur Veredlung nach Schweden exportiert worden.

3.2 Röros als peripherer Ort

Mit 1956,1 km² ist die heutige Gemeinde Röros größer als die meisten deutschen Landkreise, auch nach der Verwaltungsreform der 70er Jahre. Auf dieser Fläche lebten 1980 nur 5394 Einwohner; das ergibt eine Bevölkerungsdichte von 2,8. Diese Zahl liegt also noch erheblich unter dem gesamt-norwegischen Durchschnitt. Die Bevölkerungsdichte sagt aber für Röros wie für viele Gebirgsgemeinden Norwegens wenig aus, denn seit im Zuge der Gemeindereform Anfang der 60er Jahre die vier bis dahin selbständigen Gemeinden Röros (Bergstad), Röros Landgemeinde, Brekken und Glåmos zur neuen Kommune Röros zusammengelegt wurden, sind Bevölkerungsverteilung und Bevölkerungsdichte sehr heterogen. Die Bergstad Röros hatte 1970 3177 Einwohner, davon entfielen 3037 auf den eigentlichen Dichtort Röros. Die Bevölkerungsdichte lag hier bei 25,5, während die anderen Gemeindeteile nicht einmal einen Dichtort enthielten. Die geringste Bevölkerungsdichte hatte die Landgemeinde Röros mit 0,7 E/km².

Nach RIDENGs Klassifikation bekommt Röros den Kode

IL-5-0B. Zwei der drei Bestandteile des Kodes indizieren für alle Gemeinden Norwegens einen Bevölkerungsverlust in der Nachkriegszeit, lediglich der Dichtortanteil von 50 bis 60% bringt einen leichten Bevölkerungsanstieg (vgl. Tab. 6, 7 und 8). Betrachtet man nun die Bevölkerungszahlen der Tab. 9, so läßt sich daraus auf eine gewisse Stagnation schließen.

Dieses Bild täuscht jedoch dadurch, daß die Bevölkerungszunahme Norwegens und der Provinz Süd-Trøndelag, die als Bezugseinheiten gesehen werden müssen, nicht berücksichtigt wurde. Setzt man den Anteil, den Röros an der Bevölkerung Norwegens bzw. an der

Tab. 9: Bevölkerungszahlen der Gemeinde Röros in den heutigen Grenzen

Jahr	Einwohner
1930	5066
1946	5394
1950	5328
1960	5151
1970	5170
1980	5394

Quelle: NOS A 679 und NOS B 104

zugehörigen Provinz 1950 hatte, gleich 100, so ergibt sich das Bild der Tab. 10:

Tab. 10
Röros' Anteil an der Bevölkerung Süd-Trøndelags und Norwegens (1950 = 100)

Jahr	Süd-Trøndelag	Norwegen
1930	107,4	110,7
1946	103,2	105,1
1950	100,0	100,0
1960	90,4	88,3
1970	82,4	82,1
1980	82,4	81,4

Quelle: eigene Berechnung

Röros hat also stetig an Bevölkerung gegenüber seiner Provinz wie gegenüber Gesamtnorwegen verloren. Dies ist nun keine Erscheinung allein der Nachkriegszeit. Vielmehr läßt sich dieser Rückgang seit dem Zeitpunkt verfolgen, wo erstmals in Norwegen eine verlässliche Volkszählung durchgeführt wurde, nämlich 1801. Damals kam Röros - berechnet nach dem gleichen Prinzip wie in Tab. 10 - gegenüber Süd-Trøndelag auf einen Wert von 182,4, gegenüber Norwegen auf einen solchen von 206,1. Im Falle von Röros ist eine solche Berechnung ausnahmsweise einmal möglich, da sich die

Gemeindegrenzen seit 1801 nicht geändert haben.

Auch für Røros, obgleich Stadt und als Bergwerksort sicherlich anderen Prozessen unterworfen als die rein ländlichen Gebiete, kann festgehalten werden, was an anderer Stelle für die Fjellbereiche Norwegens nachgewiesen werden konnte: Der Abwanderungs- und Konzentrationsprozeß, der insbesondere diese Fjellgemeinden betrifft, geht bereits bis weit ins 19. Jhd. zurück. Ursachen und Erscheinungsformen sind damals wie heute die gleichen: Der Übergang größerer Teile der Erwerbstätigen vom primären in den sekundären und tertiären Sektor führt zu einer Konzentration der Bevölkerung in wenigen Ballungsgebieten. Der Gradient zwischen Zentrum und Peripherie wird steiler. Erst in den 70er Jahren dieses Jahrhunderts scheint diese Bewegung zu einem Stillstand, zumindest aber zu einer deutlichen Verlangsamung gekommen zu sein (vgl. neben Abb. 1 auch die Werte für 1970 und 1980 in Tab. 10).

Nun ist aber die Gemeinde Røros, wie schon betont, weder bevölkerungs- noch wirtschaftsgeographisch eine Einheit. Vielmehr läßt sich gerade in Røros eine starke lokale Konzentration feststellen. Berechnet man die Flächen- und Bevölkerungsanteile der vier Altgemeinden der heutigen Kommune Røros, so läßt sich daraus der k-Wert ermitteln (Tab.11).

Tab. 11
k-Werte der Bevölkerungsanteile gegen die Flächenanteile der vier Altgemeinden in Røros

Jahr	k-Wert
1930	45,7192
1946	45,8949
1950	47,1839
1960	51,4304
1970	55,0568

Quelle: eigene Berechnung

Werte für den Zeitraum nach 1970 lassen sich leider nicht ermitteln, weil die norwegische Statistik keine Zahlen für subkommunale Einheiten (also Zählkreise) zwischen den Volkszählungsterminen veröffentlicht und weil die Ergebnisse der Volkszählung 1980 noch nicht vorliegen. Aus den Werten der Tab.11 läßt sich erkennen, daß auf dem lokalen Niveau der Konzentrationsprozeß erst nach 1950 einsetzt, dann aber sehr rasch verläuft. Dies steht in einem gewissen Gegensatz zu dem, was man erwarten sollte. Zwar hat Tab.5 gezeigt, daß Zählkreise, die weit vom Zentrum entfernt liegen, sich rascher entvölkern, aber im Falle von Røros sind die Entfernungen auch aus den

peripheren Gemeindeteilen zum Zentrum nicht so weit, als daß man nicht annehmen könnte, daß die Bevölkerung auch bei einem Wechsel der Beschäftigung zu industriellen oder tertiären Berufen, die im Zentrum von Røros lokalisiert sind, täglich pendeln könnte und würde. Das ist jedoch offenbar nicht der Fall.

Neben den rein zahlenmäßigen Wandel der Bevölkerungsstruktur im Spannungsfeld zwischen dem Zentrum von Røros und seiner Peripherie ist auch ein qualitatives getreten. Er läßt sich mit den herkömmlichen Werten der Statistik natürlich nur schlecht messen, Immerhin kann der Altersaufbau in dieser Beziehung einige Hinweise geben. Um ihn mit einer Ziffer darstellen zu können, wurde nach dem Vorbild von BACKE (1971) ein Altersindex berechnet, der den Einteilungsprinzipien der norwegischen Statistik angepaßt wurde (vgl. auch LINDEHANN 1979, S.92). Er läßt sich folgendermaßen definieren:

$$AI = \frac{K}{A} \times M \quad \text{wobei } K = \text{Personen unter 15 (16)J.}$$

$$M = \text{Personen zwischen 15 (16) und 50 Jahren}$$

$$A = \text{Personen über 50 J.}$$

Je höher der Altersindex, umso jünger ist die Altersstruktur der Bevölkerung. Die Tab.12 zeigt an, daß in Süd-Trøndelag und in Norwegen wie in ganz Westeuropa im Laufe der Nachkriegszeit eine deutliche Alterung der Bevölkerung festzustellen ist. Davon divergiert aber die Altersverteilung in der Gemeinde Røros beträchtlich. Sie wird zunehmend ungünstiger. Erst im letzten Jahrzehnt ist für Røros ein Stillstand auf einem sehr niedrigen Niveau erreicht, während die Altersindizes von Norwegen und Süd-Trøndelag weiter sinken, wenn auch nicht mehr so stark wie in den Jahrzehnten vorher.

Innerhalb der heutigen Gemeinde Røros ist nun eine deutliche Differenzierung festzustellen, in der Weise, daß das Gefälle zwischen dem Zentrum Røros Bergstad und der Peripherie immer stärker wird. Am deutlichsten wird dies, wenn man Røros Bergstad mit Brekken vergleicht, das 1950 noch die typische junge Struktur agrarischer Randgebiete aufweist, dann aber rasch absackt. Leider erlaubt die Datenlage nicht, auch die jüngsten Angaben subkommunal aufzugliedern. Es wäre aber sehr interessant zu sehen, ob die Stagnation der Altersentwicklung in Gesamt-Røros auch einer Stagnation zwischen den Altgemeinden entspricht. Für 1970 lassen sich jedenfalls, wenn man auf das Zählkreisniveau hinuntergeht, sehr starke Divergenzen feststellen. Die Werte reichen von 40,48 in einem Neubaugebiet bis zu 4,42 in einer Region in Glåmos,

Tab. 12

Altersindex der Bevölkerung

Jahr	Norwegen	Süd-Trøndelag	Röros ¹	Röros Bergstad	Röros Landgem.	Brekken	Glåmos
1950	49,35	50,02	40,69	39,73	40,98	45,68	37,31
1960	42,28	42,35	28,65	32,07	28,89	28,76	19,09
1970	36,42	37,76	22,97	27,25	25,09	14,86	22,97
1980	34,17	35,00	22,77	?	?	?	?

Quelle: eigene Berechnung

Anm.: ¹ gemeint ist die Kommune Röros in den heutigen Grenzen

3.3 Zukunftsaussichten

Wie sehen nun die Zukunftsaussichten für Röros aus? Dem starken und im Laufe der Nachkriegszeit sich noch vertiefenden Gegensatz zwischen Gemeindezentrum und Peripherie in bevölkerungsgeographischer Hinsicht steht ein starker wirtschaftlicher Gegensatz zur Seite. Es kommt zu einer Funktionsentmischung in der Weise, daß das Zentrum für die Industrie und für Dienstleistungen, die Peripherie aber für die Landwirtschaft zuständig ist. Hier ist Röros sicherlich repräsentativ für viele Gemeinden Norwegens. So gab es in Norwegen 1953 noch 7950 jener als "Landhandel" bezeichneten Kramläden, die ein außerordentlich breites, auf die Versorgung der ländlichen Gebiete abgestimmtes Warenangebot führen. Als Kommunikationszentren sind sie zudem in den ländlichen Bereichen sehr wichtig. 1973 war ihre Zahl auf 5400 zurückgegangen (SØRHOLT 1976, S.158). Für 1980 rechnet man mit nur noch 5100 Läden (NDU 1975:23, S.22).

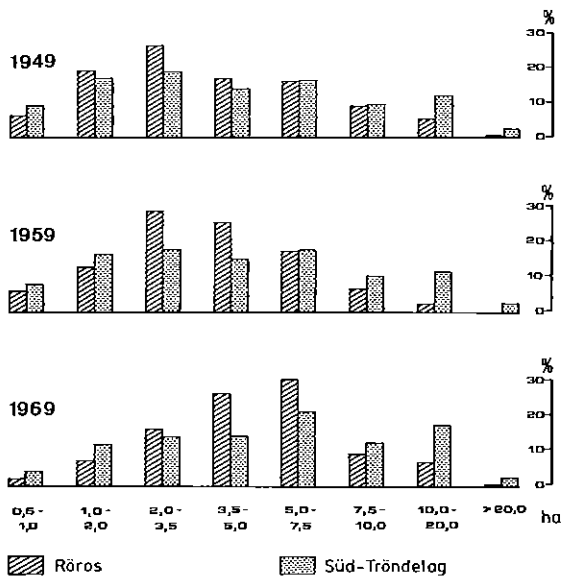
In Röros macht sich die angesprochene Entmischung der Funktionen zwischen Zentrum und Peripherie in der Weise bemerkbar, daß im Dichtort nur 1,9% aller Erwerbstätigen mit Einkommen aus eigener Arbeit in der Landwirtschaft tätig sind, in den dünn besiedelten Gebieten dagegen 46,2% (1970). Auch hier verschleiert der Mittelwert von 20,7% die tatsächlichen Verhältnisse. Andererseits leben 45% derjenigen, deren Haupteinkünfte aus Pensionen und Renten bestehen, in den dünn besiedelten Gebieten. Die Peripherie entwickelt sich also zu einem agrarisch geprägten, stark überalterten Bereich. Auch darin ist Röros nur ein Beispiel unter vielen Gemeinden Norwegens.

Vom agrargeographischen Gesichtspunkt aus gehört das Gesamtgebiet von Röros zu den Fjellbereichen. Diese Zuordnung nahm das norwegische Landwirtschaftsmini-

sterium bereits 1958 vor (LANTBRUKSDEPARTEMENTET 1958). Die Problematik dieser Gebiete kann hier nur kurz umrissen werden (s. auch HANSEN 1976, HOLT-JENSEN 1963-64, LINDEMANN 1979). Sie liegt vor allem in einer zu geringen Flächenausstattung der Betriebe. Abb.4 zeigt, daß dies in Röros in besonders starkem Maß der Fall ist. Gegenüber Süd-Trøndelag hat sich Röros' Stellung dabei in der Nachkriegszeit deutlich verschlechtert, obgleich Süd-Trøndelag weite Küstengebiete einschließt, die von ihrer Betriebsgrößenstruktur her ebenfalls zu den Problemgebieten Norwegens zählen. 1949 fielen in Röros 14,7% aller Betriebe in die Größenklassen über 7,5 ha, in Süd-Trøndelag waren dies 24,2%. Zwar war in Röros die Situation 1969 mit 16,4% etwas günstiger, aber in Süd-Trøndelag waren inzwischen 33,7% aller Betriebe dieser Größenklasse zuzuordnen. Auch hier zeigt sich also ein deutliches Zurückbleiben von Röros hinter dem Durchschnitt. Nun hat GALLAND (1968) für Brekken ausgerechnet, daß dort bei Milchproduktion ein Betrieb 12,9 ha, bei Fleischproduktion 14,9 ha, bei Schafhaltung 15,7 ha und bei Ziegenhaltung 6,8 ha LF haben müßte, um rentabel zu sein. Setzt man diese Kriterien an, so müßte die Landwirtschaft eigentlich in ganz Röros aufgegeben werden, denn von den 385 Betrieben des Jahres 1969 verfügten nur 28 über mehr als 10 ha.

Immerhin wurden 1969 noch 64,8% aller Betriebe in Röros als Haupterwerbsbetriebe klassifiziert. Bezeichnend für die Landwirtschaft in Röros ist aber, daß das Durchschnittsalter der Betriebsinhaber mit 56 Jahren das dritthöchste aller 26 Gemeinden Süd-Trøndelags ist, daß 34% aller Landwirte älter sind als 60 Jahre, daß nur 41 von 358 männlichen Betriebsinhabern eine landwirtschaftliche Fachschule besucht haben und daß auch 1969 noch 52% des Betriebsgewichts (berechnet nach der Methode von ANDREAE (1964 und

Abb. 4: Prozentuale Verteilung der landwirtschaftlichen Betriebe nach Größenklassen in Röros und in Süd-Trøndelag 1949, 1959 und 1969



Quelle: eigene Berechnung nach STAT, FYLKESHEFTE 1980, SØR - TRØNDELAGE

1977) gegenüber 37,5% in Süd-Trøndelag aus der Milchwirtschaft stammten. Zwar ging die Zahl aller Betriebe in Röros zwischen 1959 und 1969 schon um 27,1% zurück, in Süd-Trøndelag nur um 16,9%, aber das Höfesterben dürfte seitdem noch größer geworden sein und auch in Zukunft noch stärker werden, weil - die Überalterung der Betriebsinhaber ist da ein deutliches Zeichen - die junge Generation nicht bereit ist, einen solch unrentablen, aber sehr arbeitsintensiven Fjellhof zu übernehmen. Die Zukunftsaussichten der Landwirtschaft sehen also für Röros, trotz einer neuerdings wirksam werdenden stärker fjellgebietsfreundlichen Landwirtschaftspolitik der norwegischen Regierung sehr düster aus.

Zwar waren 1970 25,2% aller Erwerbstätigen mit Einkommen aus eigener Arbeit in der Industrie beschäftigt (einschl. Bergbau, und damit liegt Röros geringfügig über dem Durchschnitt Süd-Trøndelags (22,1%), doch diese Industrie ballt sich nach wie vor im Zentrum der Gemeinden, also in der Bergstadt. Die Branchenzusammensetzung ist allerdings recht günstig. Neben einem Betrieb zur Herstellung von Stahlrohrmöbeln, der aus Oslo ausgesiedelt wurde, und einem Betrieb, der Möbelbezugsstoffe herstellt und sich durch einfallreiches Design einen Namen und einen großen Markt erwerben konnte, sind das Bergwerk, ein Sägewerk und eine Spanplattenfabrik zu nennen, die den Nadelwald und vor allem den Fjellbirkenwald ausnut-

zen, der wieder aufgewachsen ist, seitdem das Bergwerk diese Holzvorräte nicht mehr benötigt. Die Ansiedlung dieser Industrie wäre ohne die Möglichkeiten, die die staatliche Regionalpolitik bietet, nicht erfolgt.

Nach der norwegischen Industriestatistik gab es in Röros 1971 15 Industriebetriebe mit 384 Beschäftigten, 1977 aber 23 Betriebe mit 496 Beschäftigten. Dies deutet auf eine Ausweitung des industriellen Sektors hin. Dabei handelt es sich aber um relativ kleine Betriebe mit durchschnittlich 26 Beschäftigten (1971) gegenüber 37 Beschäftigten im Durchschnitt aller Betriebe Süd-Trøndelags. Bis 1977 war die durchschnittliche Beschäftigtenzahl in Süd-Trøndelag auf 39 gestiegen, in Röros aber auf 22 gefallen.

Zu Beginn dieses Artikels wurde nachgewiesen, daß die norwegische Industrie stark zentrumsbezogen ist und daß sich die Betriebe mit hohen Lohnsummen stärker ballen als die mit geringen Lohnsummen. Nun liegt Röros in Norwegen sehr peripher, wie verhält es sich in dieser Hinsicht mit der dort ansässigen Industrie?

Zur Beantwortung dieser Frage wurde Tab.13 erstellt. Dadurch daß dort die jeweiligen Werte für Röros gleich 100 gesetzt wurden, läßt sich einmal der Einfluß der Inflation beim Vergleich der Verhältnisse 1971 und 1977 ausschalten, zum anderen ist ein anschauliches Bild von Röros' Stellung in Süd-Trøndelag möglich. Der Vergleich zeigt, daß Röros sowohl bei der durchschnittlichen Lohnsumme pro Betrieb wie bei der pro Beschäftigtem hinter der übrigen Provinz zurückliegt, selbst wenn man die übrige Provinz ohne das alles überschattende Trondheim betrachtet. Besonders gravierend ist der Abstand bei den Lohnsummen pro Betrieb, und hier vergrößert sich die Differenz in den wenigen Jahren noch stark.

Industriegeographisch gesehen ist Röros also als ausgesprochener Marginalraum einzuordnen. Damit kann es sowohl von seiner Industrie als auch von seiner agrarischen Entwicklung als gutes Beispiel für die peripheren Gebiete Norwegens und ihr Schicksal während der Nachkriegszeit dienen. Auch im Hinblick auf Stärke und Ablauf des lokalen Konzentrationsprozesses hat Röros durchaus exemplarische Bedeutung, auch wenn die Bergstadt ein vielleicht überdurchschnittlich starkes Zentrum für ihre Umgebung bildet, nimmt doch das Zentrum Röros immerhin den 56. Platz unter den norwegischen Dichtorten ein in einer Hierarchie, die SOLERØD (1974) aufgrund einer ausführlichen Klassifikation erstellt hat.

Tab. 13

Lohnsumme pro Betrieb und pro Beschäftigtem
(Röros = 100)

	Durchschnittliche Lohnsumme	
	Pro Betrieb	pro Beschäftigtem
1971		
Röros	100	100
Süd-Trøndelag	168	116
Süd-Trøndelag ohne Trondheim	94	112
1977		
Röros	100	100
Süd-Trøndelag	207	118
Süd-Trøndelag ohne Trondheim	118	108

Quelle: berechnet nach NOS A 530 und NOS B 15

In einer Beziehung ist Röros allerdings für die Marginalzone Norwegens atypisch und unik, und das ist in seiner Bedeutung für den Fremdenverkehr, Röros ist eines der größten Touristenzentren Norwegens, Aber im Gegensatz zu den drei anderen von nationaler Bedeutung (Geilo, Lillehammer und Oppdal) ist es weniger auf den internationalen Skitourismus ausgerichtet, sondern beherbergt einen größeren Anteil norwegischer Gäste, daneben aber auch Schweden, die von dem jenseits der Grenze anschließenden, gut ausgebauten Fremdenverkehrsgebiet von Härjedalen oft für einen Tagesausflug herüberkommen. Diese Gäste, die vielfach größere Beträge beim Einkauf ausgeben, oft indem sie das Preisgefälle zwischen den beiden Ländern auch bei Lebensmitteln ausnutzen, bilden einen deutlichen Akzent im Straßenbild der Bergstadt, sowohl im Sommer als auch im Winter (Härjedalen ist eine der bekanntesten Wintersportregionen Schwedens). Sie schlagen sich natürlich in keiner Statistik nieder. Das ist auch nicht der Fall bei den sehr zahlreichen Besuchern, die in den häufig auzutreffenden Privatquartieren oder in den vielen Hütten unterkommen, die von Einheimischen und Fremden in der Umgebung von Röros in den letzten Jahren errichtet worden sind. Schon aus diesen Gründen, und weil die Übernachtungszahlen der beiden Hotels, die internationalen Standard bieten, aus Gründen der statistischen Geheimhaltung nicht veröffentlicht werden, ist die Gesamtzahl der jährlichen Übernachtungen für Röros nicht zu ermitteln. Für 1974 werden 100.000 geschätzt (STRICKERT in SORAA ed, 1976, S,421). Der für Tourismus zuständige Angestellte der Stadtverwaltung schätzte allerdings schon 1972 die Zahl der

Übernachtungen auf 200.000. In jedem Fall dürfte der ungewöhnlich hohe Umsatz von 23,573 Kr pro Einwohner im Einzelhandel 1977 (zum Vergleich; Norwegen 16,053 Kr, Süd-Trøndelag 16,115 Kr), der sogar den von Trondheim noch übertrifft (NDS B 64, S,120), eindeutig auf den Fremdenverkehr zurückgehen und dessen Bedeutung unterstreichen.

Worin liegt nun die Attraktivität von Röros für den Fremdenverkehr begründet? Da ist einmal die Naturlandschaft, die im Sommer zu langen Fjellwanderungen und im Winter, vor allem zu Ostern - dann ist Röros etwa dreifach überbelegt -, zum Skiwandern einlädt. Der schneesichere Spätwinter ist zudem in diesem kontinentalen Klima sehr sonnig. Aber diese Vorzüge haben zahlreiche andere Gebiete in Norwegen auch, ohne daß sich dort Fremdenverkehrszentren dieses Ausmaßes entwickelt haben.

Die Attraktivität von Röros liegt eindeutig im Stadtbild der Bergstadt. Man muß, um diesen Faktor richtig beurteilen zu können, wissen, daß die Städte Norwegens wie die der benachbarten Länder aus Holz gebaut waren und größtenteils noch sind und daher mit großer Regelmäßigkeit abbrannten. Die Folge ist, daß es heute kaum noch alte Stadtbilder gibt; selbst an einzelnen historischen Gebäuden sind Norwegens Städte arm. Die große Ausnahme ist nun Röros. Dort sind ganze Straßenzüge erhalten und in sehr ansprechender Weise restauriert. Etwa 90 Gebäude stehen unter Denkmalschutz. Bei dem ausgeprägten Sinn der Norweger für Geschichte (man vergleiche etwa die hohen Besucherzahlen des Freilichtmuseums in Lillehammer oder die Erscheinung, daß heute in vielen peripheren Gemeinden architektonisch wertvolle Bauernhäuser als Lokalmuseen eingerichtet werden) ist es kein Wunder, daß Röros eine Attraktion ersten Ranges ist.

Ein zweites kommt hinzu. Das Leben und Treiben in der historischen Bergstadt, der tägliche Kampf der Bergleute gegen Hunger und Not, aber auch die ersten sozialen Konflikte einer selbstbewußten Arbeiterschaft mit einer oft bedrückenden, vielfach auch verständnislosen Obrigkeit haben in den Romanen Johan Falkbergets (1879 - 1967) ihren Niederschlag gefunden. Dieser Romancier, dessen Werke historische Begebenheiten in Röros zum Vorwurf nehmen und sie dichterisch überhöhen, ist im Ausland leider kaum bekannt, sei es weil der karge und harte Stil und der Rörosdialekt der Übersetzung Schwierigkeiten bieten oder weil die Erwartungshaltung des Auslandes gegenüber der norwegischen Literatur durch pseudoromantische Schnulzen im Stil von "Und ewig singen die Wälder" verbogen ist. In Norwegen gehört Falkberget jedenfalls zur Nationalliteratur. Seine Werke werden

in der Schule gelesen und sind außerordentlich populär. Ein Großteil der Attraktivität des Ortes geht sicherlich - ohne daß das empirisch zu beweisen ist - auf Falkbergets Romane zurück.

Im Gegensatz zu anderen Touristikgebieten Skandinaviens, deren Saison sich auf einige wenige Wochen im Sommer und eine kurze Zeit im Spätwinter beschränkt, ist es Røros gelungen, diese Saison erheblich auszuweiten. Die gut ausgebaute Touristikinfrastruktur ermöglicht es, zahlreiche auch größere Kongresse nach Røros zu holen. Dazu trägt sicherlich auch der Flugplatz bei, der 1956 angelegt wurde. Er wird täglich von Oslo und von Trondheim aus angefliegen. Außerdem bietet er die Möglichkeit, etwa mit dem Privatflugzeug, rasch in die Wintersportgebiete um Røros, aber auch in Härjedalen, zu gelangen. Davon wird in steigendem Maße Gebrauch gemacht.

Nur aufgrund der guten Touristikinfrastruktur ist auch zu erklären, daß sich Røros in den letzten Jahren zu einem Filmzentrum entwickelt hat. Hier wurden nicht nur die Außenaufnahmen zum Film "An-Magritt" mit Liv Ullmann (nach einem Roman von Falkberget) und "Nora" (mit Jane Fonda), sondern auch "Ein Tag im Leben des Ivan Denissowitsch" (nach Solschenizyn) gedreht. Im ersten und zweiten Film spielte für die Wahl des Drehplatzes sicherlich das historische Stadtbild eine Rolle. Bei der Solschenizyn-Verfilmung bildete die Rørosvidda den idealen Hintergrund für die in der Tundra spielende Handlung.

Für Røros bildet der Fremdenverkehr die einzige Möglichkeit, die ungünstige Situation der peripheren Gebiete Norwegens zu durchbrechen. Diese Chance wurde bisher gut genutzt. Damit bildet Røros aber eine Ausnahme unter den von der sozioökonomischen Struktur her vergleichbaren Gebieten. Zugleich melden sich aber in der Bergstadt bereits die typischen Probleme eines Ballungsraumes an (Parkplatznot, Notwendigkeit der Einrichtung von Fußgängerzonen usw.). Die finanziellen Mittel, die zu ihrer Lösung notwendig sind, können natürlich nicht zur Stützung der Randgebiete der Gemeinde verwendet werden. Auch dies wird letztlich dazu führen, daß sich auch auf der lokalen Ebene das Gefälle zwischen Zentrum und Peripherie versteilt.

Literatur

- ALLEN, K.J. & HERMANSEN, T.:
Regional Policy in EFTA - An examination of the Growth Centre Idea, Genf 1968, 232 S.
- ANDREAE, B.:
Betriebsformen in der Landwirtschaft, Stuttgart 1964, 426 S.
- ANDREAE, B.:
Agrargeographie, Berlin 1977, 332 S.
- ANDRESEN, Kj.:
Regionalpolitik og distriktpolitikk, Volda 1979, 116 S.
- BACKE, B.:
Altersstruktur und regionale Bevölkerungsprognose, dargestellt am Beispiel des Landes Niedersachsen, Neues Archiv für Niedersachsen 20, 1971, S. 17-29
- BERGE, E.:
Regionale variasjoner i fertiliteten i Norge omkring 1970, Stat. Sentralbyrå AN 74/40, Oslo 1974, 50 S.
- Beskrivning av ortssystempolitikens utveckling i Norge, Bilaga III till lägesrapport från NordREFOs forskningsprojekt Alternativa Mönster för ortssystemets utformning, Stockholm 1976, 75 S.
- BROX, O.:
Hva skjer i Nord-Norge? En studie i norsk utkantpolitikk, Oslo 1966, 204 S.
- BRUUN, I.:
Standard Normals 1931-60 of the Air Temperature in Norway, Oslo 1967, 270 S.
- EFTA:
Regional Policy in EFTA - Industrial Estates, Genf 1970, 80 S.
- GALLAND, A.:
Jordbrukets muligheter i et fjellbygdrområde, Norsk Landbruksøkonomisk Institutt, Oslo 1968, 39 S.
- HANSEN, J.Chr.:
Regional disparities in Norway with reference to marginality, Institute of British Geographers, Transactions Nr. 57, 1972, S. 15-30
- HANSEN, J.Chr.:
Population trends and prospects in marginal areas of Norway, in: KOSINSKI, L.A. & PROTHERO, R.M.: People on the Move, London 1975, S. 255-275
- HANSEN, J.Chr.:
Mountain communities in Norway, Norsk Geogr. Tidsskr. 30, 1976, S. 211-220
- HANSEN, J.Chr.:
Bosettingsmønster og regionalpolitikk - harmoni eller konflikt?, Plan og arbeid 1979, S. 62-73
- HIORT, P.:
Historisk Beretning om Røraas Kobbervaerk, fra dets første Udfindelse og Anlaeg 1646 intil Aar 1679, Faksimile-Nachdruck Trondheim 1968, 42 S.
- HOLT-JENSEN, A.:
Hva er en fjellbygd?, Norsk geogr. tidsskr. 19, 1963 - 64, S. 113-139

- HOLT-JENSEN, A.:
Flukta frå landsbygda - kvifor?, Syn og Segn
1971, S. 206-219
- KOMMUNAL- OG ARBEITDSDEPARTEMENTET:
Instilling fra Trøndelagskomiteen, Trondheim
1969, 273 S.
- LANTBRUKSDEPARTEMENTET:
Fjellbygdenes økonomiske problemer, Gjøvik
1958, 216 S.
- LINDEMANN, R.:
Die norwegischen Erdölfunde in der Nordsee,
Geogr. Rdschau 1975, S. 493-501
- LINDEMANN, R.:
Oliefundene i Nordsjøen og deres følger, Bygd 7,
3, Esbjerg 1976, S. 4-17
- LINDEMANN, R.:
Regional unterschiedliche Bevölkerungsentwick-
lungen und der Wandel landwirtschaftlicher Be-
triebsformen - am Beispiel Ostnordwegens, in:
WEBER, P. (ed.): Periphere Räume, Münstersche
Geogr. Arb. 4, Münster 1979, S. 87-99
- MCKENZIE, N.:
Growth Centres - a Critique, Universitetet i
Oslo, Instituttet for sociologi, Arbeidsnotater
59, Oslo 1976, 87 S.
- MIDRE, G. & SOLBERG, A.:
Economic development and social change in two
different communities in North Norway, Norsk
geogr. tidsskr. 33, 1979, S. 39-50
- MYKLEBOST, H.:
Norges tettbygde steder 1875 - 1950, Ad Novas
4, Oslo - Bergen 1960, 371 S.
- MYKLEBOST, H.:
Urbanization and Regional Concentration in
Norway in the 1950s and 1960s, Norsk geogr.
tidsskr. 22, 1968, S. 227-244
- MYKLEBOST, H.:
The decrease of fertility in Norway: The spread
of an innovation, Norsk geogr. tidsskr. 30,
1976, S. 179-186
- MYKLEBOST, H.:
Bosetningsutviklingen i Norge 1950 - 1975, Ad
Novas 14, Bergen-Oslo-Tromsø 1978, 155 S.
- MYKLEBOST, H.:
Norges tettsteder - folkestall og næringsstruk-
tur, Ad Novas 10, Bergen-Oslo-Tromsø, 1979 a,
118 S.
- MYKLEBOST, H.:
Bosetningsutviklingen i Norge 1960 - 1970,
Stat. Sentralbyrå ART 115, Oslo 1979 b, 95 S.
- NORDGARD, A.:
Kvantitative metoder for geografer, Oslo-Bergen-
Tromsø 1976, 250 S.
- NOS (Norges offisielle statistikk):
Stat. Sentralbyrå ed.
- NOS A 530:
Industristatistikk 1971
- NOS A 679:
Folke- og bolig telling 1970, Heft 1: Folkemeng-
den etter geografiske inndelinger
- NOS B 15:
Industristatistikk 1977
- NOS B 64:
Statistisk Fylkeshefte 1980 Sør-Trøndelag
- NOS B 104:
Folketallet i kommunene 1979-1980
- NOU 1975:23:
Dagligvareservice i utkantområder, Oslo-Ber-
gen-Tromsø 1975, 57 S.
- NU (Nordiske udredninger) A 1978:12:
Nordisk forskning om regionalpolitikk i omvand-
ling, Stockholm 1978, 154 S.
- Ortssystemets framtida utveckling, NordREFO 1979:1:
Stockholm 1979, 189 S.
- RIDENG, A.K.:
Klassifisering av kommunene i Norge 1974,
Stat. Sentralbyrå ART 67, Oslo 1974, 56 S.
- RØRSBOKA:
Bd. I: Natur, folk og næringsliv, Trondheim
1942, 512 S.
Bd. II: ØISANG, O.: Rørs Kobberverkets Histo-
rie, Trondheim 1942 - 1946, 476 S.
- SJØHOLT, P.:
Industrivekstanleggene (SIVA) som distrikts-
politisk virkemiddel, Norsk geogr. tidsskr. 28,
1974, S. 19-40
- SØGNER, Bj.:
De "anlagte" byer i Norge, in: G.A. BLOM (ed.):
Urbaniseringsprosessen i Norden, Teil 2, Oslo-
Bergen-Tromsø 1977, S. 49-89
- SOLERØD, H.:
Regional spredning av tertiærnaeringer, Blin-
dern 1974
- SØRAA, G. (ed.):
Trøndelag, Bygd og by i Norge, Oslo 1976,
461 S.
- SSB (Stat. Sentralbyrå) 1979:
Standard for kommune klassifisering, Oslo 1979,
21 S.
- St.meld. (Stortingsmelding) 27 (1971-72):
Om regionalpolitikken og lands- og lands-
delsplanleggingen, Oslo 1971, 185 S.
- St.meld. 13 (1972-73):
Om mål og midler i distriktutbyggingen,
Oslo 1972, 53 S.
- St.meld. 25 (1977-78):
Om regional planlegging og forvaltning av na-
turressursene, Oslo 1977, 183 S.
- VEGGELAND, N.:
Regional ubalanse?, Oslo-Bergen-Tromsø 1976,
145 S.



Dietbert Thannheiser und Erhard Treude

Masi (Nordnorwegen)

Jüngere Strukturwandlungen in einem lappischen Dorf

Aus:

Bernhard Butzin (Hrsg.):
Entwicklungs- und Planungsprobleme in Nordeuropa
Paderborn: Schöningh 1981
= Münstersche Geographische Arbeiten 12

Inhalt

	Seite
1. Einführung	137
2. Die Siedlungsentwicklung seit 1960	138
3. Die Wirtschaftsentwicklung	141
Literatur	147
Abbildungsanhang	148

Anschrift der Verfasser:
Priv.-Doz. Dr. Dietbert Thannheiser
Westfälische Wilhelms-Universität
Institut für Geographie
Robert-Koch-Str. 26
D-4400 Münster

Prof. Dr. Erhard Treude
Universität Bamberg
Geographisches Institut
Am Kranen 12
D-8600 Bamberg

1. EINFÜHRUNG

Trotz erheblicher staatlicher Anstrengungen muß Nordnorwegen - und hier insbesondere die Provinz Finnmarken - auch weiterhin als eins der wirtschaftlichen Problemgebiete Nordeuropas angesprochen werden; langjährige Entwicklungsprogramme führten allenfalls zu sektoral und/oder lokal begrenzten Strukturverbesserungen. Auf diesem Hintergrund erscheint es zunächst wenig einsichtig, daß im Fall des zur Kommune Kautokeino gehörenden Ortes Masi die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung seit den frühen 60er Jahren von staatlicher Seite z.T. deutlich behindert wurde. Der Grund für diese Haltung liegt in den zu Beginn der 60er Jahre erstmals in die Diskussion gebrachten Plänen für die Errichtung eines Wasserkraftwerks am Altaelv nördlich von Masi, das zur Überflutung des gesamten Tales geführt hätte - eine Gefahr, die erst 1973 zumindest für den unmittelbaren Ortsbereich gebannt werden konnte, für den Wirtschaftsraum aber bislang nichts von ihrer Bedrohung verloren hat.

Der rd. 10 km lange Talabschnitt mit dem heutigen Ort Masi bietet sich für eine Besiedlung geradezu an, liegt er doch wie eine Oase eingesenkt in die eintönige, nur mit einzelnen Restbergen durchsetzte Moränenlandschaft der Viddenhochfläche. Birkenwälder unterschiedlicher Zusammensetzung herrschen vor, oberhalb der Waldgrenze sind vor allem Zwergstrauchheiden verbreitet. Klimatisch liegt die Finnmarksvidda auf der Grenze zwischen subozeanischem und kontinentalem Klima, tendiert aber stärker zu dem durch große Jahresextreme charakterisierten Kontinentalklima; diese Extremwerte sind das Ergebnis sommerlicher Hitzeperioden und winterlicher Strahlungswetterlagen. Im Untersuchungsgebiet liegt die Mitteltemperatur an 200 Tagen unter 0°C, ein Umstand, der darauf hindeutet, daß der Winter die "beherrschende Jahreszeit" ist. Der mittlere Jahresniederschlag beträgt nur 375 mm und fällt zu 50 % in den Monaten Juli bis August (vgl. THANNHEISER 1975).

Nach nur zeitweiliger Besiedlung in den letzten Jahrhunderten wurde der Talabschnitt nach mehreren Pockenepidemien um 1860 wieder aufgegeben. In der Karte von FRIIS (1862), in der sämtliche Wohnplätze der Norweger, Finnen und Lappen in Finnmarken angegeben werden, fehlt jeder Hinweis auf Masi. Auch die Volkszählung von 1865 weist Masi nicht aus (SMITH 1938), was allerdings nicht besagt, daß sich nicht Nomaden im Winter vorübergehend im Tal aufgehalten haben können. Erst im Jahre 1874 ließ sich mit Johan Isaksen Hetta (1824 - 1908) aus Avžže der erste Siedler permanent im heutigen Unter-Masi nieder (STEEN 1952); im Jahre 1878 übersiedelte ein Per Eriksen Eira von Goldden nach Ober-Masi - da die Flußufer mit dichtem Weiden- und Birkenwald bestanden waren, konnte er seinen Besitz anfangs nur mit Ruderschlägen vermessen (STEEN 1963). Mit diesen Erstsiedlern setzte

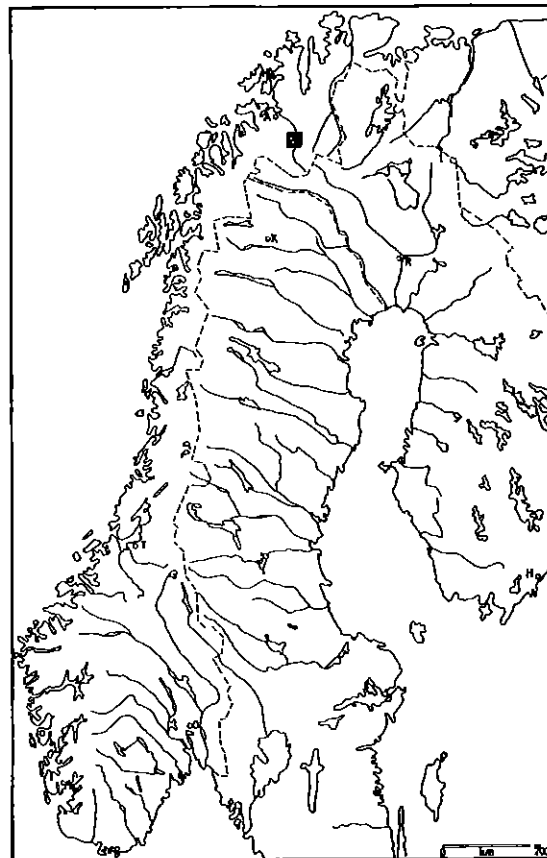


Abb. 1: Das Untersuchungsgebiet um Masi (Nordnorwegen)

die planmäßige Rodung und Kultivierung im Bereich des heutigen Masi ein, wurden die Flußufer teilweise befestigt, um gegen die Frühjahrshochwässer besser geschützt zu sein und zugleich dem weiteren Mäandrieren des Flusses Einhalt zu gebieten.

Die folgenden Ausführungen beschränken sich nur auf jüngere Strukturwandlungen, die von den Verfassern seit 1960 während mehrerer Besuche beobachtet und kartographisch fixiert werden konnten; sie konzentrieren sich auf den eigentlichen Ort Masi (lappisch: Máze), der sich mit einzelnen Häusergruppen über eine Länge von rd. 10 km im Tal des Altaelv hinzieht: Ober-Masi (Övre Masi; lappisch: Macinjargga), Mittel-Masi (Mídtre Masi; Hirssaluokka und Ruogunjargga) sowie Nieder-Masi (Nedre Masi; Čievrramielle) mit gegenwärtig (1979) insgesamt 434 überwiegend lappischen Einwohnern. Nur zu einem Teil konnten die im weiteren Untersuchungsgebiet bestehenden kleineren Dauersiedlungen Suolovuobme, Lappoluobbal, Suodnjo, Garggoluobbal, Suodnjurátto und Ragesluobbal berücksichtigt werden. Die Darstellung kann nicht den Anspruch auf Vollständigkeit erheben, handelt es sich doch um eine Zusammenstellung von mehr zufälligen Einzelbeobachtungen, die in Verfolgung gänzlich anders gelagerter Fragestellungen in Finnmarken gemacht werden konnten. Angesichts der anhaltenden Diskussion im Zusammenhang mit dem geplanten Kraftwerksbau erscheint es jedoch vertretbar, sie trotz ihres fragmentarischen Charakters zu veröffentlichen.

2. DIE SIEDLUNGSENTWICKLUNG SEIT 1960

Die Bevölkerung Masis nahm zwar im Zeitraum 1960 - 1979 um insgesamt 63 % zu, doch weist eine Aufgliederung nach den beiden "Lebensformgruppen" Dauerbewohner und Rentierlappen deutliche Unterschiede in der Entwicklung aus (vgl. Tab. 1). Von 1960

Tab. 1: Bevölkerung in Masi 1960 - 1979

Jahr	1960	1964	1974	1979
Dauerbewohner	182	195	225	287
Rentierlappen	84	105	176	147
	266	300	401	434

bis 1974 verdoppelte sich die Zahl der saisonal im Ort ansässigen Rentierlappen - die Bezeichnung "Nomade" soll bewußt vermieden werden -, zurückzuführen auf einen Zuzug von Gruppen, die bis dahin über isoliert auf der Finnmarksvidda gelegene volkarme Winterwohnplätze ohne Straßenanschluß verfügt hatten, begründet zu einem guten Teil aber auch in dem infolge besserer medizinischer Betreuung Ende der 60er Jahre zu beobachtendem Kinderreichtum mit z.T. 10 und mehr Kindern pro Familie. Für die Jahre 1974 - 1979 zeigt sich ein Rückgang in der Zahl der Rentierlappen, während gleichzeitig ein deutlicher Anstieg der Zahl der Dauerbewohner - der Einfachheit halber wird diese Bezeichnung für den das ganze Jahr über im Ort anwesenden Bevölkerungsteil gewählt - festgestellt werden kann. Hinter dieser Erscheinung ist als steuernder Faktor nur zu einem Teil ein Seßhaftwerden der Rentierhalter oder ein Überwechseln ihrer inzwischen erwachsenen Kinder in andere Berufe zu suchen; dahinter steht auf der anderen Seite auch ein Wiederabwandern einzelner Rentierlappen-Familien, denen von staatlicher Seite nicht die Erlaubnis erteilt wurde, Neubauten in Siedlungs-Randlage zu errichten bzw. ihre Häuser nach einem Brand in der alten abseitigen Lage wieder aufzubauen. Aber auch innerhalb der sich bereits durch eine dichtere Bebauung auszeichnenden Siedlungsteile wurden neue Bauplätze nur in sehr geringem Umfang ausgewiesen. Die Folgen sind deutlich erkennbar: während die Bevölkerung im Zeitraum 1960 - 1979 um 63 % wuchs, nahm die Zahl der Wohngebäude einschließlich der nur kurzzeitig genutzten Hütten im Ort um 78 % zu, so daß sich das bereits vor 1960 bestehende Wohnraum-Defizit zwar nicht länger vergrößerte, aber auch nur in sehr geringem Umfang abgebaut werden konnte. 1979 wohnten noch 40 % der Dauerbewohner und 27 % der Rentierlappen in Masi zur Untermiete.

Die Ablehnung von Genehmigungen zum Bau neuer bzw. zum Ausbau älterer Häuser wurde von der Kommunalverwaltung in Kautokeino mit dem Hinweis auf die Hochwassergefährdung des Tales sowie das Fehlen einer geregelten Trinkwasserversorgung und Abwasserbeseitigung begründet. Tatsächlich wurde mit dem Bau eines Wasserleitungsnetzes erst 1977 begonnen und bisher nur Teile von Mittel- und

Ober-Masi angeschlossen. Bei einem Großteil der Häuser erfolgt die Wasserversorgung auch weiterhin über eigene Brunnen - die allerdings oft dicht neben den Sickergruben liegen, die bislang ebenso wie der Altaelv zur Abwasserbeseitigung dienen müssen. Neue Bauplätze wurden erst nach langem Drängen der Bevölkerung 1976 in Mittel-Masi ausgewiesen, ein weiteres Wohngebiet 1978 erschlossen.

Hinter dieser die Entwicklung verzögernden, die Abwanderung begünstigenden Haltung sind die noch bis Anfang der 70er Jahre verfolgten Pläne zu sehen, das gesamte Tal als Wasserspeicher eines Kraftwerkes aufzustauen. Eine ähnliche Erklärung gilt auch für den Rückgang der Besiedlung in dem auf der Ostseite des Altaelv gelegenen Siedlungsteil (vgl. Abb. 3): Pläne für den Bau einer die Ortsteile verbindenden Brücke bestanden schon kurz nach dem Kriege, wurden jedoch bislang nicht realisiert, so daß der Personen- und Warenverkehr auch weiterhin im Sommer mit schmalen Flußbooten, im Winter über das unsichere Eis erfolgen muß. 1980 konstituierte sich in Masi ein Aktionskomitee, das sich nachdrücklich für den Bau einer Brücke einsetzen will.

Aus Abb. 3 dürfte die Kontraktion und gleichzeitige Verdichtung der Siedlung deutlich werden: eine Gebäudekonzentration ist in der Mitte des Ortes, ein Nebenzentrum in Ober-Masi zu erkennen.

Die heute in Masi zu beobachtende Bausubstanz macht deutlich, daß die staatlichen Restriktionen zumindest beim Umbau der Häuser häufig unterlaufen wurden: von den Neubauten einmal abgesehen, gibt es kaum ein Wohngebäude, das nicht tiefgreifende bauliche Veränderungen aufweist. Die alten, um 1960 noch nahezu ausschließlich verbreiteten kleinen Holzhäuser verfügten nur über 2 - 3 Räume, wiesen weder Unterkellerung noch Dachausbau auf und waren in der Regel unzureichend isoliert; häufig genug besaßen sie nicht einmal einen gemauerten Kamin. Diese Gebäude wurden seither fast ausnahmslos den veränderten Wohnansprüchen durch umfangreiche Um- und Ausbauten angepaßt, so daß in manchen Fällen bereits von Neubauten gesprochen werden kann. Vor allem seit dem Anschluß des Ortes an das Stromnetz (1963)

nahm die Wohnfläche der jetzt elektrisch beheizten Häuser zu. Bei den staatlich genehmigten Neubauten handelt es sich um Normhäuser, die auf einem Zementsockel errichtet wurden und teilweise im Zuge der Unterkellerung eine Einliegerwohnung erhielten. Diese an ihren übergroßen Panorama-Doppelfenstern leicht erkennbaren uniformen Häuser unterscheiden sich allenfalls noch durch farblich unterschiedliche Hausanstriche voneinander.

Die nur saisonal im Ort anwesenden Rentierlappen investieren weniger in ihre Unterkünfte als die Dauerbewohner: ihre Wohnhäuser im Ort sind in der Regel kleiner und weniger aufwendig ausgestattet. Leicht zu erkennen sind sie an den den Dächern aufgesetzten Holzgestellen zum Trocknen von Rentierfleisch und/oder den dicht neben den Häusern stehenden 1 - 3 kleinen Vorrathshäusern im Blockhausstil, die heute allerdings nicht mehr zur Lagerung von Nahrungsmitteln dienen, sondern hauptsächlich zur Aufbewahrung der schweren Winterkleidung sowie technischen Geräts benutzt werden; es sind in der Regel alte Gebäude, die früher jeden Wechsel des Winterwohnplatzes mitmachten und zuletzt in Masi neu errichtet wurden.

Die in Abb. 3 für Masi ausgewiesenen einräumigen Hütten bedürfen einer Erläuterung, weil hier Gebäude unterschiedlicher Qualität und Funktion zu einer Kategorie zusammengefaßt wurden. Zum einen handelt es sich um ehemalige kleine Wohnhäuser, die sich in einem derart schlechten baulichen Zustand befinden, daß sie nicht mehr oder allenfalls nur vorübergehend bewohnt werden können; drei dieser Hütten allerdings wurden in der Zwischenzeit zu komfortablen Wochenendhütten umgestaltet. Daneben existieren einfache, ohne großen Aufwand errichtete Hütten, die etwa den Rentierlappen beim Durchziehen während der Herbst- und Frühjahrswanderung als kurzzeitige Unterkunft dienen.

In die Kategorie "Hütte" gehören aber auch jene Baulichkeiten, die - kommerziell betrieben - für Durchreisende und Touristen errichtet wurden. Als 1977 die bereits 1950 gebaute alte Herberge (Fjellstue) abgerissen wurde, stand nur noch eine bereits 1965 zusätzlich errichtete Blockhütte mit 4 Betten ganzjährig zur Verfügung; 1978 wurden im Touristen-Center am südlichen Ortsrand 10

neue mit Kühlschranks und Kochgelegenheit ausgestattete Hütten (40 Betten) gebaut, die Besucher während des Sommerhalbjahres aufnehmen.

Zumindest erwähnt werden sollten die in Masi bis Ende der 60er Jahre noch vereinzelt als Viehställe in Gebrauch befindlichen Torfhütten: diese relativ kleinen Ställe, bestehend aus einem Birkenstammgerüst mit aufgeschichteten Torf- oder Rasensoden, waren leicht und kostensparend herzustellen, vermochten allerdings nur wenige Schafe bzw. 1 - 2 Kühe oder Pferde aufzunehmen; ihre zusammengesunkenen Reste lassen sich in der Nachbarschaft älterer Höfe heute noch beobachten. Auffallend ist hier gleichzeitig der schlechte Zustand der modernen Ställe und Scheunen, die nach Aufgabe des landwirtschaftlichen Betriebes funktionslos geworden sind.

Abgesehen von der an der Peripherie des Dretes in Ober-Masi gelegenen, nach dem Kriege eingerichteten Krankenstube, die mit 9 Betten ausgestattet ist und von einer Krankenschwester betreut wird, und dem mit staatlichen Zuschüssen im Touristen-Center für die Bewohner Masis eingerichteten Kühlhaus mit Gefrieranlage, liegen die übrigen zentralen Einrichtungen in Mittel-Masi, ohne daß sich hier allerdings bislang ein markantes, das Ortsbild durch eine dichtere Bebauung und größere Stockwerkhöhen bestimmendes Zentrum hätte ausbilden können. Die 1957 bezogene Schule wurde 1979 für die 120 Schüler stark vergrößert; das ihr angeschlossene Internat dient während der Sommerferien als sog. Sommerhotel. Im Gebäudekomplex der Schule befindet sich eine Bankfiliale und ein Kunst-Zentrum, in dem 1979 sieben bildende Künstler aus Masi tätig waren. In Mittel-Masi befinden sich auch das Postamt und die Zweigstelle des Sozialamtes aus Kautokeino, die allerdings nur für wenige Stunden in der Woche geöffnet ist. In einem hier gelegenen privaten Selbstbedienungsladen können Waren des kurz- und mittelfristigen Bedarfs gekauft werden, während der langfristige Bedarf in Alta gedeckt wird. In der 1965 errichteten Kirche wird alle 3 Wochen ein lutherischer Gottesdienst von einem Pfarrer aus Kautokeino abgehalten, zwischenzeitlich dient sie Laienpredigern der Freikirche (Frikirke), der Lappenmission (Same-

misjon) und der pietistischen Glaubensrichtung der Laestadianer, die sämtlich der lutherischen Staatskirche nahestehen, als Andachtsraum.

Auf Grund der genannten Einrichtungen ist Masi zugleich zentraler Ort für mehrere in seinem Umland gelegene volkarme Wohnplätze (vgl. Abb. 4), deren verkehrsmäßige Anbindung in den letzten Jahren deutlich verbessert wurde. Bereits 1932 war ein primitiver Fahrweg von Alta über Suolovuobme nach Masi angelegt worden, aus dem während des Krieges eine unbefestigte Straße wurde, die über Biggeluobbal weiter nach Kautokeino führte. In den späten 50er Jahren wurde eine ganzjährig zu befahrende zweispurige Straße auf einer neuen Trasse gebaut, die 1960 Suolovuobme, 1963-64 Masi erreichte und 1965-66 bis Kautokeino fertiggestellt wurde; einige Jahre später erhielt sie eine wetterfeste Rauhasphaltdecke. Von dieser Straße aus wurde dann in den Jahren 1974 - 1976 südlich von Masi eine asphaltierte einspurige Querverbindung über die Wohnplätze Lappoluobbal, Suodnjo, Garggoluoobbal, Vuoddasluobbal und Suosjavrrre nach Karasjok gelegt.

Die beiden Wohnplätze Suolovuobme und Biggeluobbal wurden erst nach dem Krieg als Raststätten mit Übernachtungsmöglichkeiten für den Durchgangsverkehr eingerichtet. Mit der Eröffnung der neuen Straße verlor Biggeluobbal 1965 seine Funktion: die Herberge wurde geschlossen und dient seither der Lehrervereinigung in Alta als sommerliches Schullandheim. Die Raststätte in Suolovuobme dagegen wurde in Anpassung an das wachsende Verkehrsaufkommen vergrößert und modernisiert: heute stehen in der Herberge selbst 22 Betten, in 10 Hütten weitere 28 Betten zur Verfügung; Pächter ist eine norwegische Familie, die neben der Herberge auch ein Café mit 30 Sitzplätzen, eine Tankstelle, ein Postamt und die staatliche Wetterstation betreut.

Die Siedlung Lappoluobbal ist erst während der letzten 10 Jahre um eine Herberge (Fjellstue) mit heute 14 Betten entstanden. Die 15 Häuser befinden sich je zur Hälfte im Besitz von Dauerbewohnern und Rentierlappen; seit 1976 existiert eine 6-klassige Schule, für 1981 ist die Eröffnung eines dem täglichen Bedarf dienenden Ladengeschäftes als Filiale des Ladens in Masi geplant.

Suodnjo und Garggoluobbal verdanken ihre Existenz ebenfalls der Anlage von Fjellstuen, um die herum bald einzelne Winterhäuser der Rentierlappen entstanden; während Suodnjo seine Funktion behaupten konnte, verlor Garggoluobbal zunächst bis 1974 seine Herberge, verzeichnete dann aber nach Fertigstellung der Straße nach Karasjok 1975 eine rasche Aufwärtsentwicklung und wies 1979 bereits 4 Häuser von Dauerbewohnern sowie 4 Touristenhütten mit 20 Betten und einem Kiosk an der Straße auf.

In Vuoddasluobbal wurden 1962 von Rentierlappen 2 Winterhäuser gebaut, vorübergehend bestand ein drittes. Die Kommunalverwaltung in Kautokeino möchte einen weiteren Ausbau dieses Winterwohnplatzes verhindern und versucht, durch Gewährung von Umzugszuschüssen dessen Aufgabe zu erreichen. Auch der Wohnplatz Suodnjurätto nahe der Gemeindegrenze und der bereits zur Kommune Karasjok gehörenden Siedlung Suosjavrrre besteht bislang nur aus Winterhäusern der Rentierlappen; mit 8 noch freien Bauplätzen liegt hier die derzeit größte Baulandreserve der Kommune Kautokeino. Der Wohnplatz Ragesluobbal endlich ist im Besitz einer einzelnen Dauerbewohner-Familie.

Die Beschreibung der Siedlungsentwicklung in und um Masi bliebe unvollständig ohne eine Erwähnung der zunehmenden Verbreitung von Wochenendhütten auf der Finnmarkvidda. Wie aus Abb. 4 zu ersehen, existierten 1964 im Umland von Masi nur insgesamt 5 Hütten, die von Lappen und Norwegern vornehmlich als Jagdunterkünfte genutzt wurden. Im Jahre 1974 traten die ersten Wochenendhütten - überwiegend im Besitz von Norwegern - in zwei Bereichen nördlich von Suolovuobme und südlich von Masi entlang der neuen Straße auf. Die Kommunalverwaltung in Kautokeino versuchte, die weitere Errichtung auf diese beiden Bereiche zu beschränken; sie erreichte hier zwar eine Verdichtung, konnte aber - wie Abb. 4 ausweist - die Entwicklung entlang der alten Straße offensichtlich nicht vollständig in den Griff bekommen. Das Hüttengebiet nördlich Suolovuobme soll nicht weiter ausgebaut werden, für jenes südlich von Masi bestehen jedoch Pläne, noch weitere 13 Hütten zuzulassen (N.O.U. 1978). In beiden Fällen handelt es sich überwiegend um

im Besitz von Bewohnern aus Alta befindliche, relativ große finnische Fertigbau-Blockhütten, die mit dem Auto über schmale Fahrwege zu erreichen und zumeist an das Stromnetz angeschlossen sind.

Die Mehrzahl der übrigen Hütten auf der Finnmarkvidda ist meist von einfacherer und kleinerer Bauart und wird von Lappen als Wochenend- und Jagdhütte genutzt; Hütten, die den Lappen ausschließlich bei der Jagd dienen, existieren nicht mehr, auch wenn man dies in den meisten Fällen bei der Beantragung der Baugenehmigung noch vorgab. In den letzten Jahren wurde die Neuerrichtung von Wochenendhütten durch staatliche Auflagen sehr erschwert; so ist es jetzt sogar untersagt, Torfhütten anzulegen, weil in der Vergangenheit manche zu Wochenendhütten um- und ausgebaut wurden (STORM 1977). Im Bereich um Suolovuobme und am Salgganjavrre befinden sich zusätzlich einige Sommerhäuser von Rentierlappen, die zwar den Charakter von Hütten besitzen, im Gegensatz zu den zuvor genannten aber nicht winterfest sind.

3. DIE WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG

Noch bis zu Beginn der 60er Jahre war eine berufliche Gliederung der Bevölkerung Masis relativ einfach: die Dauerbewohner betrieben eine ortsfeste Landwirtschaft, die Rentierlappen begleiteten ihre Herden und hielten sich nur vorübergehend im Ort auf. Erst mit der im Gefolge wirtschaftsstruktureller Veränderungen einsetzenden weiteren beruflichen Differenzierung verlor dieses übersichtliche Einteilungsschema seine Anwendbarkeit.

Die Landwirtschaft besitzt in Masi eine relativ lange Tradition, wird sie doch bereits seit 1875 kontinuierlich betrieben. Bis zum 2. Weltkrieg spielte sie eine eher bescheidene Rolle: vorwiegend subsistenzwirtschaftlich orientiert, vermochte sie zusätzlich allenfalls Milchprodukte für die in Masi überwinterten Rentierlappen bereitzustellen. Erst nach dem Kriege erfuhr sie mit massiver staatlicher Förderung eine deutliche Ausweitung bei gleichzeitiger Intensivierung der Milchviehhaltung. Der überwiegende Teil der heute vorhandenen landwirtschaftlich genutz-

ten bzw. nutzbaren Flächen wurde in den Nachkriegsjahren geschaffen, in Masi bis zum Abschluß der Rodungsarbeiten 1974 insgesamt 101 ha Wiesen und Weiden. In Abhängigkeit von Lage und Qualität wurde für jede gerodete Parzelle ein staatlicher Zuschuß von max. 2.300 Nkr pro 0,1 ha gewährt; Anfang der 60er Jahre war für einzelne Landwirte allein das Roden ein derart einträgliches Geschäft, daß Flächen über den eigenen Bedarf hinaus gerodet und demzufolge nie landwirtschaftlich genutzt wurden. Der eigentliche Rodungsvorgang sah so aus, daß man zunächst die größeren Bäume fällte und als Brennholz benutzte, die kleineren Bäume und Sträucher dagegen mit Hilfe einer Raupe an den Rand der Parzelle schob, so daß ein Wall entstand, der gleichzeitig als Einfriedung diente. Hatte man vor dem Kriege das Land anschließend mehrere Jahre lang zur Selbstberasung liegenlassen, wurde der Boden jetzt gepflügt und mit Grassamen und Kunstdünger eingesät.

Im Jahre 1960 bestanden in Masi 25 landwirtschaftliche Betriebe, 1974 nur noch 6, die 38 % (= 38,4 ha) der landwirtschaftlich nutzbaren Fläche bewirtschafteten, während die verbleibenden 62 % brach lagen. Dieser Rückgang der Landwirtschaft in Masi ist sicherlich auf eine ganze Reihe von Faktoren zurückzuführen, wobei die Abwanderung der lappischen Bauern in die Rentierwirtschaft oder andere berufliche Tätigkeiten sicherlich ebenso eine Rolle spielt wie die allmähliche Oberalterung der Betriebsinhaber bei gleichzeitigem Fehlen geeigneter Hoferben. Der Hauptgrund aber dürfte zweifelsfrei in einer anderen Richtung zu suchen sein: in der Bedrohung durch den Kraftwerksbau. Die Landwirte scheuten angesichts der unsicheren Zukunft davor zurück, in ihre Betriebe und Nutzflächen zu investieren,

während andererseits die staatliche Genehmigung zum Aus- oder Neubau der Betriebe zunächst nur sehr schleppend, seit etwa 1970 gar nicht mehr erteilt wurde - ein Umstand, der seinerseits zur allgemeinen Verunsicherung nicht unerheblich beitrug. Auch wenn die Gefahr einer Überflutung des Dorfes seit 1973 gebannt ist, bleiben kostspielige Eigeninitiativen weiterhin die Ausnahme: bis 1979 konnte erst ein weiterer Betrieb reaktiviert werden.

Im Jahre 1979 bewirtschafteten 7 Betriebe 43,7 ha oder 43 % der gesamten nutzbaren Fläche (vgl. Abb. 3); Hauptproduktionsrichtung ist auch weiterhin die Milchviehhaltung (vgl. Tab. 2). Fünf der als Vollerwerbsbetriebe anzusprechenden Unternehmen verfügten jeweils über 2 - 6 Milchkühe sowie Jungvieh in ähnlicher Größenordnung; zwei Nebenerwerbsbetriebe konzentrierten sich auf die Bullenmast bzw. die Schafhaltung zur Fleischgewinnung. Die Pferdehaltung wurde Anfang der 70er Jahre aufgegeben, nachdem 1960 noch 10, 1964 noch 6 Pferde gezählt werden konnten. Ein 1973 eingerichteter Legehennenbetrieb bestand nur wenige Jahre.

Auffallend ist der heute geringe Umfang der Weidenutzung, 1979 allein durch die Bullenhaltung auf einer kleinen Fläche in Mittel-Masi ausgeführt. Noch Anfang der 70er Jahre war es üblich, Milchkühe und Kälber den Sommer über auf der Weide zu belassen, was den Vorteil hatte, daß relativ geringe Heumengen benötigt, wegen der ständigen Beunruhigung der Tiere durch Mückenschwärme aber auch nur geringe Milchleistungen erbracht wurden. Heute sind Milchkühe und Kälber ganzjährig aufgestellt, die Milchleistung in einigen Betrieben zusätzlich durch Wahl einer leistungsfähigeren Rasse erhöht: noch 1973 lieferte eine Milchkuh in Masi im Mittel

Tab. 2: Viehbestand in Masi 1974 und 1979

Jahr	Milchkühe	Jungvieh	Mastbullen	Schafe	Legehennen
1974	14	17	-	31	20
1979	18	15	5	20	-

nur 4.100 kg Milch pro Jahr, eine Menge, die noch um 1.000 kg unter dem Durchschnittsertrag Gesamt-Finnmarkens lag; 1979, nach Umstellung auf eine Neuzüchtung, bewegte sich die Jahresleistung im Mittel bereits über 5.000 kg pro Jahr.

Von den im Einzugsbereich Masis gelegenen Wohnplätzen wird allein in Lappoluobbal eine nennenswerte Milchviehhaltung betrieben: 2 Betriebe besaßen hier 1979 zusammen 7 Kühe, ein dritter 60 Schafe; diese 3 von ehemals 5 Betrieben nutzten mit 12,8 ha 62 % der gerodeten Fläche. In Ragesluobbal standen 1979 für 1 Kuh und 10 Schafe kleine Naturwiesen zur Verfügung. In Suodnjo und Garggoluobbal, wo 1,2 und 5,5 ha gerodet und von jeweils einem Betrieb genutzt worden waren, wurde die Viehhaltung bereits vor 1974 aufgegeben.

Für einen weiteren Ausbau der Milchviehhaltung, wie er lokal bereits geplant ist, stehen in Masi nutzbare Flächen in ausreichender Größe zur Verfügung, auch wenn diese inzwischen z.T. durch langjähriges Brachliegen verbuscht sind und somit neu umgebrochen werden müssen; zusätzlich gibt es mancherlei staatliche Anreize. Zum einen gilt generell, daß Landwirte, die mehr als 50 % ihres Einkommens aus der Landwirtschaft beziehen, staatliche Einkommenszuschüsse erhalten: 1974 noch 2.000 Nkr im Jahr, 1979 bereits 4.300 Nkr, zu denen zusätzlich ein Feriengeld von 1.200 Nkr gewährt werden kann. 55 % der Kunstdüngerkosten wurden 1979 vom Staat zurückerstattet, beim Scheunenneubau 1/5 der Gesamtkosten als Zuschuß gegeben. Staatlich subventioniert ist auch der von der Molkerei in Alta gezahlte Milch-Abnahmepreis: 1974 betrug er 1,60 Nkr pro Liter bei einem Ladenpreis von 1,15 Nkr, 1979 erhöhte er sich auf 2,50 Nkr gegenüber 1,60 Nkr im Laden. Angesichts solcher staatlichen Förderungsmaßnahmen müßte selbst im entlegenen Inner-Finnmarken die Milchviehhaltung mit Gewinn zu praktizieren sein - wobei allerdings nicht übersehen werden darf, daß angesichts der derzeitigen Milchüberproduktion in Nordnorwegen vom Staat auch bereits Abschlachtprämien von 1.500 Nkr pro Milchkuh gezahlt werden.

Hinzuweisen bliebe auf die im Ort vorhandenen, wegen der frühen Herbstfröste auf die

höheren Talterrassen beschränkten kleinen Kartoffelfelder von z.T. unter 50 m² Größe. Wenn sie trotz des durch die kurze Vegetationszeit bedingten geringen Ernteertrages in den 70er Jahren ausgedehnt wurden (vgl. Abb. 3), so liegt das in dem Umstand begründet, daß man wegen der hohen Marktpreise bestrebt ist, den Bedarf weitgehend durch Eigenproduktion zu decken.

Parallel zur Entwicklung der Landwirtschaft vollzog sich auch in der lappischen Rentierhaltung erst nach dem 2. Weltkrieg der Übergang von der Subsistenz- zur marktwirtschaftlichen Ausrichtung; mit dem Aufkommen neuer Erwerbsmöglichkeiten ging gleichzeitig ihre bis dahin unumstrittene Rolle als dominierender Wirtschaftszweig der Lappen Inner-Finnmarkens verloren.

Auch wenn eine Anpassung an die veränderten Rahmenbedingungen Umstellungen in der praktischen Ausführung notwendig machte, so ist um Masi doch zumindest der raum-zeitliche Ablauf der jährlichen Herdenwanderungen geblieben: der bekannte Wechsel zwischen Sommer- und Winterweiden - z.T. unter Einschaltung von Übergangswäldern - ist auch weiterhin für die Rentierwirtschaft dieses Raumes typisch. Dabei ist allerdings längst das früher praktizierte vollnomadische Herdenbegleiten durch die gesamte Familie einer "modernerer" Form der Transhumance gewichen: das Hüten und Treiben der Tiere ist heute die Aufgabe der in einer der traditionellen Herdengemeinschaften ("sii'da") zusammengeschlossenen Herdenbesitzer, die gelegentlich zusätzlich auf den Wanderungen auch Lohnhirten, bei den durch die Markierungs-, Scheidungs- und Schlachtungsarbeiten hervorgerufenen Arbeitsspitzen neben Familienmitgliedern auch in größerer Zahl Aushilfskräfte einsetzen. Die Familien wohnen den Winter über in Masi - da die Winterweidegebiete südlich des Ortes liegen, sind die mit der Herdenüberwachung betrauten Herdenbesitzer oft längere Zeit von ihnen getrennt - und wechseln von hier aus direkt, zumeist unter Benutzung des eigenen Personenwagens, in die in oder an den Sommerweiden gelegenen Wohnplätze über, wo einfache Hütten, in Einzelfällen auch Wohnwagen oder Zelte zur Verfügung stehen. Da der Aufenthalt in den Sommerwohnplätzen häufig über die Dauer der

Schulferien hinausreicht, stehen für die schulpflichtigen Kinder dieser Familien in der Zeit vom 27. 8. - 20. 10. und 1. 5. - 15. 6. in Masi Internatsplätze zur Verfügung. Die früher staatlicherseits favorisierte Konzentrierung der Rentierlappen-Familien auf Masi wurde inzwischen zur Vermeidung unnötiger Spannungen innerhalb dieser Familien nicht weiter verfolgt und stattdessen eine Ansiedlung in den in der Nähe der Winterweiden gelegenen, verkehrsmäßig gut angeschlossenen Wohnplätzen wie Suodnjo, Lappoluobbal oder Suodnjurätto gefördert.

Für 1979 wurden 26 Familien und 8 Einzelpersonen festgestellt, insgesamt 147 Personen oder 34 % der Ortsbevölkerung, die in Masi Winterquartiere besaßen. Die Zugrouten der 6 Herdengemeinschaften, an denen diese Rentierlappen aus Masi beteiligt waren, sind aus Abb. 2 ersichtlich: in den 3 Herdengemeinschaften, die nach Sennaland, Aissaraiive und Kärfjord zogen, dominierten die Familien aus Masi, während sich den 3 Herdengemeinschaften mit Weidedistrikten auf Seiland und am Öksfjordbotn nur noch 4 Familien und 1 Einzelperson angeschlossen hatten. Diese 147 in Masi beheimateten Personen besaßen 1978 insgesamt 10.500 Rene oder 21 % aller in West-Finnmarken beheimateten Tiere; in diese Zahl waren eingeschlossen einige wenige Tiere, die aus Rentierlappen-Familien stammenden Dauerbewohnern gehörten und gegen Entgelt mitgeweidet wurden. Die Zahl der Tiere pro Familie schwankte beträchtlich: die größte, im Besitz einer 9-köpfigen Familie befindliche Herde wurde 1978 mit 1.700 Tieren angegeben, während eine Einzelperson die kleinste Herde mit nur 42 Renen besaß. Auch wenn der durchschnittliche Pro-Kopf-Besitz in Masi 1978 mit 71 Tieren deutlich über dem Mittel für Finnmarken von nur 50 Tieren lag, wäre es falsch, daraus auf eine zufriedenstellende Situation der Rentierwirtschaft zu schließen: 2/3 aller Herdenbesitzer verfügten über weniger als 300 Tiere und würden damit unter dem Existenzminimum liegen (N.O.U. 1978), sofern es ihnen nicht möglich wäre, ihre Einkünfte durch Nebeneinnahmen aus anderen Tätigkeiten wie der Herstellung kunstgewerblicher Artikel, der Fischerei, dem Beeren sammeln usw. aufzubessern.

Für Masi liegen entsprechende Zahlen zwar nicht vor, doch vermag der vom Staatskonsulenten für Betriebe West-Finnmarkens für 1975 ermittelte Anteil von 26,1 % am Gesamteinkommen (STATSKONSULENT 1977) zumindest deren Größenordnung aufzuzeigen; es steht zu vermuten, daß dieser Wert in einzelnen Jahren noch höher liegt, weil 1975 ein extrem ungünstiges Beerenjahr war und somit das sonst recht einträgliche Sammeln als Einnahmequelle wegfiel.

Die Haupteinnahmen der Rentierlappen stammen aus der Nutzung ihrer Herden; deren Schlachtquote schwankt in Abhängigkeit von der Herdengröße und -zusammensetzung sowie der Art der Betriebsführung, dürfte aber für Masi im Mittel bei ca. 25 % liegen und zu etwa gleichen Teilen auf den genossenschaftlich betriebenen Schlachthof in Kautokeino und privat durchgeführte Schlachtungen entfallen. Die Schlachtquote wird andererseits nicht unwesentlich beeinflusst durch vornehmlich auf Krankheiten und Raubtiere zurückzuführende Tierverluste, die im Mittel etwa weitere 15 % der Gesamtzahl ausmachen. Bei der Produktion spielt nicht nur das Fleisch eine Rolle, das sich im Durchschnittsschlachtgewicht ausdrückt, sondern seit wenigen Jahren auch die vom Schlachthof angenommenen Nebenprodukte wie Eingeweide (15 Nkr pro Tier), Felle (30 - 60 Nkr pro Stück) und Geweihe (30 Nkr/kg); beim Verkauf an Touristen erbringen Felle und Geweihe allerdings höhere Gewinne. Erst seit der Staat 1976 in einem Abkommen mit Norges Reindriftsamers Landsforening, der Berufsorganisation der norwegischen Rentierlappen, die Rentierwirtschaft mit der Landwirtschaft gleichstellte, existieren für Rentierfleisch garantierte Abnahmepreise, 1979 in Höhe von 25 Nkr/kg, nachdem der Preis 1970 noch 10 Nkr/kg betragen hatte. Angesichts dieser positiven Preisentwicklung darf jedoch nicht übersehen werden, daß die notwendig gewordene Modernisierung und Mechanisierung der Rentierwirtschaft hohe Belastungen mit sich bringt; der Anteil von Motorschlitten und Auto an den Gesamtbetriebskosten liegt gegenwärtig trotz staatlicher Treibstoffzuschüsse bei über 50 %.

Seit dem Abkommen 1976 kommen die Rentierhalter in den Genuß bis dahin unbekannter

staatlicher Förderung, die von der Gewährung von Betriebszuschüssen und Feriengeldern bis zu Beihilfen beim Bau von Rentierzäunen, Sommerhütten, Winterhäusern sowie Zusatzfuttermittelkauf reichen; außergewöhnliche Tierverluste von nachweisbar mehr als 10 % des Bestandes werden seit 1980 ersetzt. Eine derart massive staatliche Subventionspolitik verdeckt aber nur die gegenwärtigen Probleme und verhindert die Umstrukturierung und Rationalisierung, wie sie auch in Masi notwendig wären. Denn hier besitzen zu viele Familien Herden, die zu klein sind, um nach modernen Betriebsmethoden bewirtschaftet zu werden. Eine Aufstockung dieser Herden ist aber ausgeschlossen, weil der vorhandene Renbestand West-Finnmarkens die Weidekapazität insbesondere in den Sommerweidegebieten bereits um 10.000 Tiere übersteigt; damit bliebe allein eine Zusammenlegung denkbar, bei der allerdings zu befürchten steht, daß sie die Arbeitslosenzahl vergrößern würde. Diese Überstockung und die damit verbundene übermäßige und anhaltende Beunruhigung der Tiere spiegelt sich in den abnehmenden mittleren Schlachtgewichten wider: 1975 betrug es noch 31 kg, 1978 schon 27,5 kg (REIN-DRIFTSNYTT 1980). Dazu mag allerdings auch der inzwischen sehr umstrittene Einsatz von Motorschlitten beigetragen haben, die man in Masi erstmals 1962 in der Rentierhaltung einsetzte, deren Zahl aber bis 1979 schon auf 81 angestiegen war; erst in den letzten Jahren zeigten sich angesichts steigender Anschaffungs-, Wartungs- und Unterhaltungskosten erste Anzeichen einer Rückkehr zum traditionellen Rentiergespann. Inzwischen zahlt der Staat - und hier zeigt sich eine weitere Parallele zur Entwicklung der Landwirtschaft - 200 Nkr Prämie für jedes geschlachtete Rentierkalb. Die Situation im Raum Masi wird zusätzlich noch dadurch verschärft, daß Rentierlappen-Familien, die Winterhäuser südlich von Lappoluobbal und Sommerhäuser bei Suolovuobme und am Salgganjavrre (Abb. 4) besitzen, nicht mehr an die Küste ziehen, sondern seit 1974 ca. 3.000 Tiere den Sommer hindurch auf der Übergangsweide halten, und die Zahl der Tiere scheint zuzunehmen. Von staatlicher Seite gemachte Vorschläge, die gemeinsamen Herbst/Frühjahrs-Übergangs- und Winterweiden ebenso wie die Sommerweiden in Distrikte aufzutei-

len, um damit eine optimale Ausnutzung der Weiden und zugleich eine Vermeidung der alljährlich auftretenden Vermischung verschiedener Herden zu erreichen, wurde von den Herdenbesitzern abgelehnt. Südlich und östlich von Masi von einzelnen Rentierlappen eigenmächtig vorgenommene Einzäunungen müssen wieder entfernt werden.

Die durch die Überstockung geschaffenen Probleme werden verstärkt durch anhaltende Weideverluste infolge von Straßen- bzw. Wegebau sowie Einrichtungen von Wochenendhäusern und die davon ausgehenden Störungen der Herdenwanderungen. Der Bau des Wasserkraftwerks am Altaelv stellt trotz der in den letzten Jahren vorgenommenen Planänderungen zweifellos den für die Rentierwirtschaft West-Finnmarkens spürbarsten Eingriff dar. Ende 1968 wurde erstmals die Größenordnung des Projektes sichtbar und bekannt, daß die Errichtung eines 120 m hohen Betondamms etwa 5 km nördlich des Virdnejavrre (vgl. Abb. 4) und die Oberstauung des gesamten Tals bis über Masi hinaus vorgesehen war; parallel dazu sollten die Seen Jiesjavrre, Lappojavrre und Stuorajavrre aufgestaut und als Speicherbecken genutzt werden (MIKKELSEN 1971). Nachdem der Ort Masi 1973 unter dem Druck der öffentlichen Meinung vom Parlament unter Schutz gestellt worden war, mußten die Pläne in der Form revidiert werden, daß der Wasserspiegel des Virdnejavrre nur noch bis auf das Niveau des Ladnatjavrre angehoben werden und die Aufstauung damit nur bis zum Nordende des Ortes reichen sollte. 1976 wurde zusätzlich auf den beabsichtigten Ausbau des Sees Jiesjavrre verzichtet. Sollten die Pläne in dieser Form realisiert werden, kann im Sommer mit einer Erzeugung von 425 Mio kWh, im Winter wegen der geringen Speicherkapazität von nur 160 Mio kWh gerechnet werden; gerade im Winter benötigt die Provinz Finnmarken elektrische Energie: in den letzten 4 Wintern mußten 150 Mio kWh importiert werden (OLJE- OG ENERGIEDEPARTEMENT 1978). Die Folgen dieses Projektes werden weniger im eigentlichen Verlust von Weideflächen liegen; von bislang unabsehbaren Folgen für die Rentierwirtschaft West-Finnmarkens werden vielmehr die über einen Zeitraum von 7 - 8 Jahren von den Bauarbeiten ausgehende Lärmbelästigung und Luftverunreinigung sein, die zu einer Verlagerung der Herden-Zugrouten

nach Osten und dadurch zu einer Verlängerung der Wege sowie einer stärkeren Vermischung der Herden untereinander führen dürften. Zudem steht zu befürchten, daß der Dammbau nicht ohne für die Rentierwirtschaft nachteilige Auswirkungen auf das Lokalklima bleibt: da das Eis infolge fehlender Strömung nicht mehr frühzeitig entfernt wird, könnte die Ausaperung im Frühjahr in unmittelbarer Nähe der hier gelegenen kritischen Kalbungsweiden später erfolgen und - für die Landwirtschaft Masis von Bedeutung - die Zahl der Nebeltage im Sommer und der Frosttage im Herbst zunehmen. Im Sommer 1981 wurde der Weiterbau der Zufahrtswege zur geplanten Dammbaustelle bis zum Abschluß archäologischer Untersuchungen zunächst einmal eingestellt.

Angesichts zunehmender staatlicher bzw. staatlich sanktionierter Eingriffe in den Wirtschaftsraum der Lappen wären vordringlich deren Forderungen nach Anerkennung ihrer auf alten Gewohnheits- und Nutzungsrechten basierenden Land-Besitzansprüche zu klären. Von der noch anstehenden höchst richterlichen Entscheidung über derartige Eigentumsrechte sind Rentierlappen wie Dauerbewohner betroffen, denn neben der Rentierhaltung sind für beide Gruppen Fischfang, Jagd und Beerensammeln auf der Finnmarksvidda auch heute noch von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Die Forellen- und Lachsforellenbestände in den kleinen und mittelgroßen Seen der Finnmarksvidda haben in den letzten 10 Jahren merklich abgenommen, bedingt durch eine zu starke Entnahme seitens der Lappen ebenso wie norwegischer und finnischer Sportangler; zumindest die Netzfischerei wird seit wenigen Jahren reglementiert, um eine Erholung der Bestände zu ermöglichen. Die schon in den 60er Jahren stark reduzierten Schnüpel-, Barsch- und Weißfischbestände des Alta- bzw. Kautokeinoelvi zeigen inzwischen einen Wiederanstieg. Der Fischfang dient gegenwärtig allein der Deckung des Eigenbedarfs; die Kommunalverwaltung plant jedoch, zur Erweiterung der Erwerbsgrundlage der örtlichen Bevölkerung eine kommerziell betriebene Fischerei an den größeren Seen wie etwa dem Jiesjavrra aufzubauen, muß jedoch befürchten, daß die damit notwendigerweise verbundene Zunahme des Verkehrs

zu Konflikten mit der Rentierhaltung führt.

Großwild kommt auf der Finnmarksvidda kaum vor: für den Raum Masi wird jährlich nur ein Elch für den Abschluß freigegeben. Neben Füchsen und Hasen werden vor allem Schneehühner gejagt. In der Saison zwischen November und März erlegen einzelne Dauerbewohner 1.000 bis 3.000 Schneehühner, die zu 95 % verkauft werden; der Erlös macht nahezu die Hälfte ihres Jahreseinkommens aus.

Das Recht zum Sammeln von Moltebeeren ist seit 1977 per Gesetz nur Einwohnern der Provinz Finnmarken vorbehalten. Um zu vermeiden, daß noch unreife Beeren gesammelt werden, wird der Pflückbeginn jeweils im August von der Kommunalverwaltung verbindlich vorgeschrieben. Der Verkauf von Moltebeeren bildet für zahlreiche Familien eine notwendige zusätzliche Einkommensquelle. Diskutiert wird gegenwärtig die Möglichkeit, einzelne Moore pachtweise an eine begrenzte Zahl von Personen abzugeben.

Ganzjährige Arbeitsplätze wie Lehrer, Hausmeister und Nachwächter in der Schule, Fahrer im Straßendienst, Verkaufspersonal im Laden oder Hausgehilfinnen im Internat stehen in Masi nur begrenzt zur Verfügung und sind für die Zukunft kaum vermehrbar. Für ein tägliches Pendeln nach Alta oder Kautokeino sind die Entfernungen zu groß, Wochenendpendler sind selten. Jüngere Leute, die in Finnmarken keine geeignete Beschäftigung finden, wandern nach Südnorwegen ab oder arbeiten zumindest vorübergehend in einer Eisenerzgrube bei Kirkenes. Für die Mehrzahl der Bewohner Masis, Dauerbewohner wie Rentierlappen, ist die Ausübung verschiedener, z.T. kurzfristiger Tätigkeiten im Laufe eines Jahres zur Sicherung ihrer Existenz notwendig. Welche Rolle in diesem Zusammenhang dem Tourismus zukommen kann, bleibt einstweilen abzuwarten: neben Besitzern und Personal von Fjellstue, Sommerhotel und Touristen-Center profitieren davon gegenwärtig am stärksten die Rentierlappen, von denen 1979 mehr als die Hälfte an den an ihren Sommerwohnplätzen vorüberführenden Straßen Stände mit Rentierfellen, -geweihen, Fellschuhen und kunstgewerblichen Artikeln unterhielt, die sie in den Wintermonaten selbst angefertigt hatten.

Literatur

- AANDAHL, A.: Alta-Prosjektet. Fiskeribiologiske forundersøkelser 1972 og 1973, Del. 1, Innlandsfisket. Direktorat for villt og ferskvannsfisk, Fiskerikonsulentene i Finnmark, Tromsø 1973
- BAER, A., O.K. HAETTA og L. VILLMO: Skader og ulemper for reindriften ved en eventuell regulering og utbygging av Altaelva Joat'kajav'rit med overføring av Trerrelva samt Jiesjav'ri. Mskr., Tromsø 1974
- FRIIS, J.A.: Ethnografiske karter fra 1862. Christiania 1862
- GLASSER, E.: Aktuelle Wandlungen im Wirtschaftsleben der lappischen Minorität in Nordnorwegen. In: Geogr. Zeitschrift 63 (2): 139 - 149, 1975
- GLASSER, E.: Die ländlich-agrarer Kulturlandschaft in Nordnorwegen. Betriebsformen und Entwicklungstendenzen eines Problemgebietes. In: Kölner Forschungen z. Wirtschafts- u. Sozialgeogr. 21: 249 - 282, Wiesbaden 1975
- HERREDSAGRONOMEN i Kautokeino: Årsmelding fra 1964, 1973, 1974, 1978. Mskr., Kautokeino 1965, 1974, 1975, 1979
- KAUTOKEINO Kommune: Generalplan Kautokeino 1977 - 1988. Kautokeino 1978
- LAPPEFOGDEN i Vestfinnmark: Årsmelding 1964, 1974, 1978, 1979. Kautokeino 1965, 1975, 1979, 1980
- LAPPEFOGOEN i Vestfinnmark: Reinbestandene i Vestfinnmark Reinsogn 1974, 1978. Mskr., Kautokeino 1974, 1978
- MIKKELSEN, M.: Masi, Norge. Oslo 1971
- N.O.U., Landbruksdepartementet: Finnmarksvidda, Natur - Kultur. Norges Offentlige Utredninger 1978, 18A: 1 - 332, Oslo 1978
- N.O.U., Landbruksdepartementet: Vern av urbefolkninger. Norges Offentlige Utredninger 1980, 53: 1 - 95, Oslo 1980
- OLJE- og Energidepartement: Om statsregulering av Altavassdraget i Finnmark fylke. St. prp. 107 (1977-78), Oslo 1978
- PARMANN, G.: Kampen om Alta - en trusel mot vårt demokrati? Oslo 1980
- REINDRIFTSNYTT, 4, 1970 - 15, 1981. Tromsø 1970-79, Alta 1980-81
- SMITH, P.L.: Kautokeino og Kautokeino lappene. Instituttet for Sammenlignende Kulturforskning B34, Oslo 1938
- STATSKONSULENTEN i reindrift: Årsmelding for 1970. Tromsø 1971
- STATSKONSULENTEN i reindrift: Driftsundersøkelser i reindrift, Regnskapsresultater for 1971 - 1975, Tromsø 1972 - 1976
- STEEN, A.: Kautokeinolekter. Samiske Samlinger 1, Oslo 1952
- STEEN, A.: Kautokeino studier. Samiske Samlinger 3, Oslo 1956
- STEEN, A.: Masi. En samebygd. Samiske Samlinger 4, Oslo 1963
- STORM, D.: Ressursutnyttning i Vestfinnmark og Kvaenangen. Tromsø 1977
- THANNHEISER, D.: Vegetationsgeographische Untersuchungen auf der Finnmarksvidda im Gebiet von Masi/Norwegen. Westf. Geogr. Studien 31, Münster 1975

Abb. 2: Herden-Zugwege und Einrichtungen der Rentierwirtschaft in West-Finmarken 1978
 (nach "Reindrifftsregistrering i Kautokeino Reinsogn med Nord-Troms", Kautokeino
 1977, verbessert 1978, u. eig. Erhebungen der Verf.)

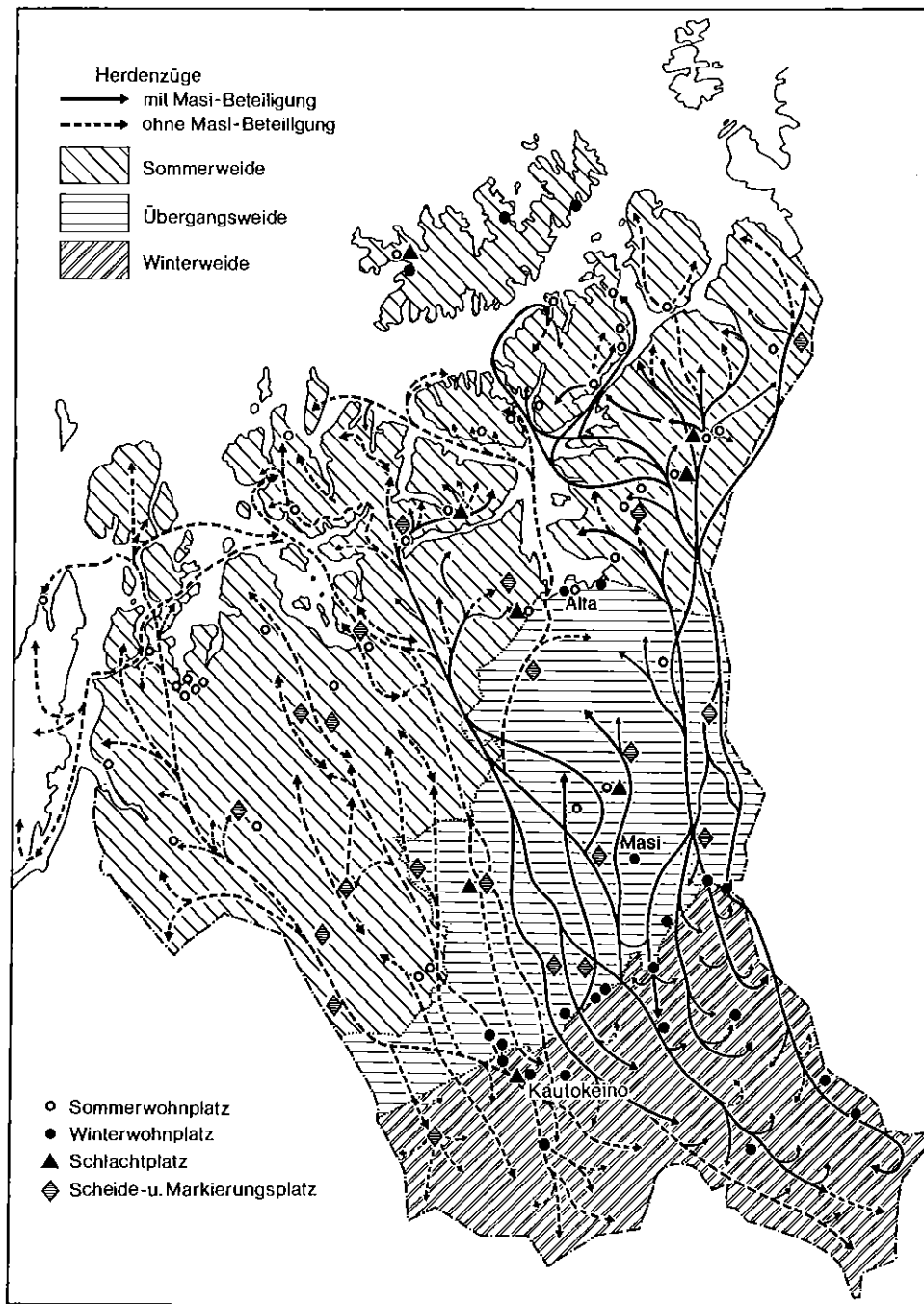
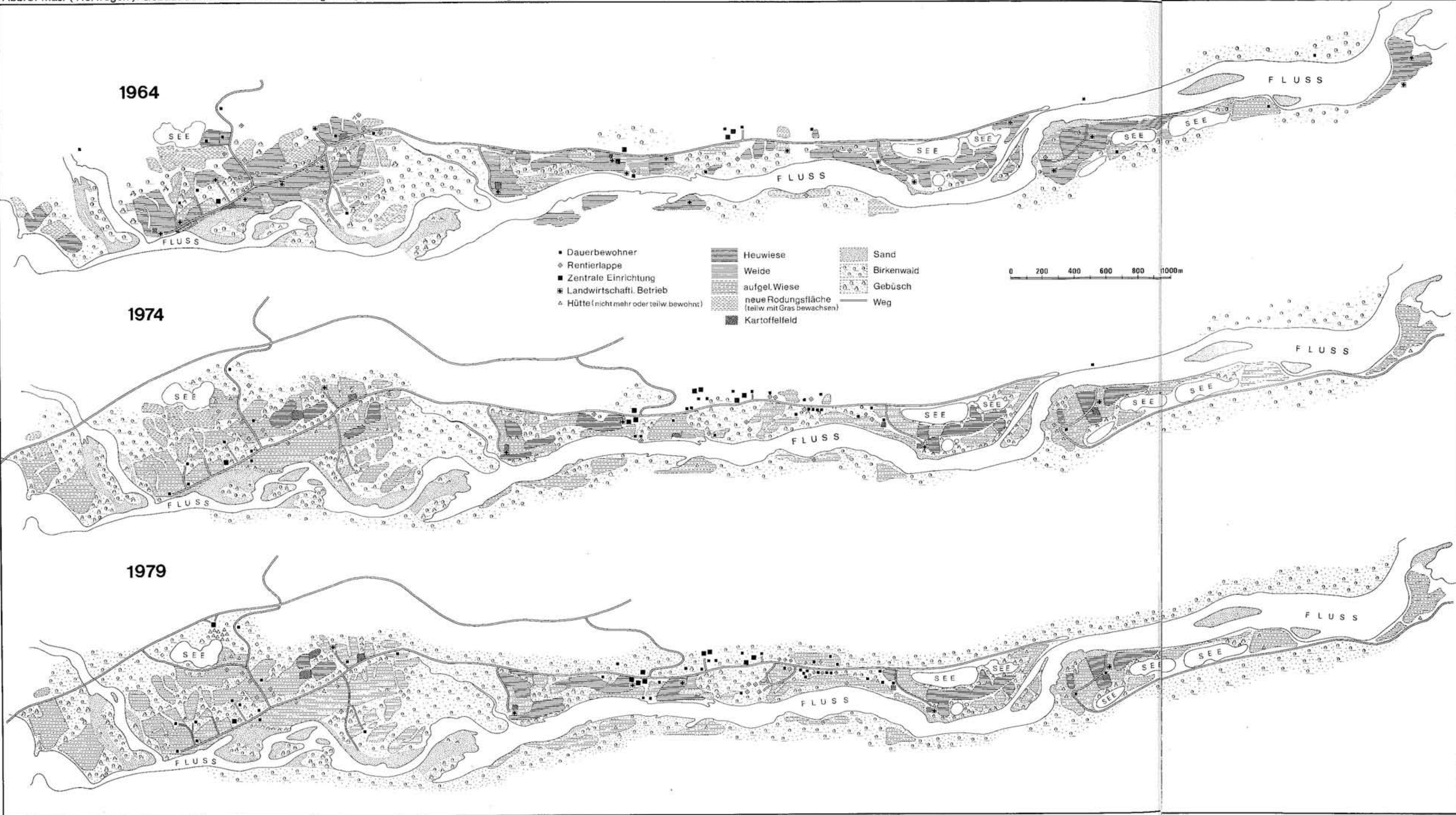
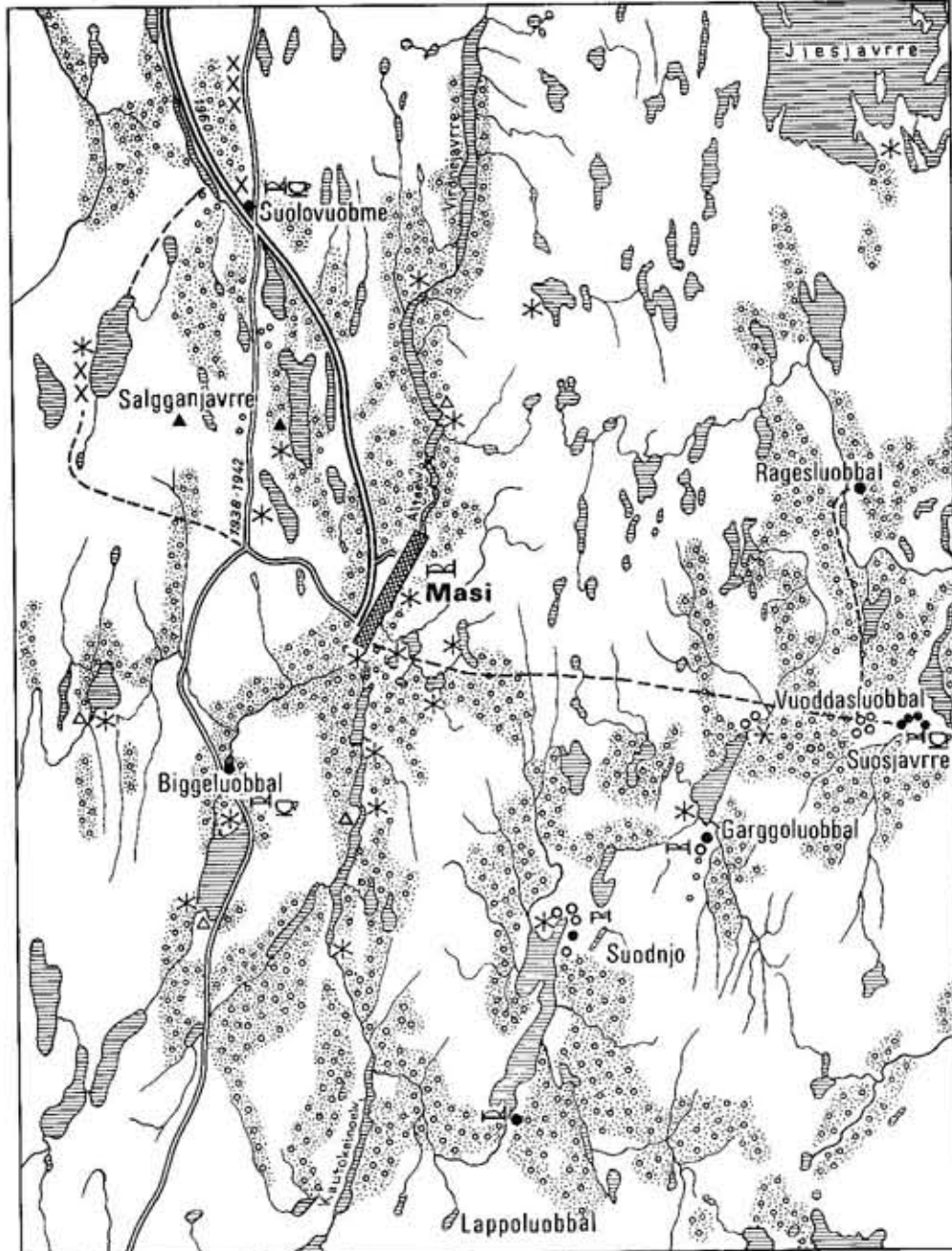


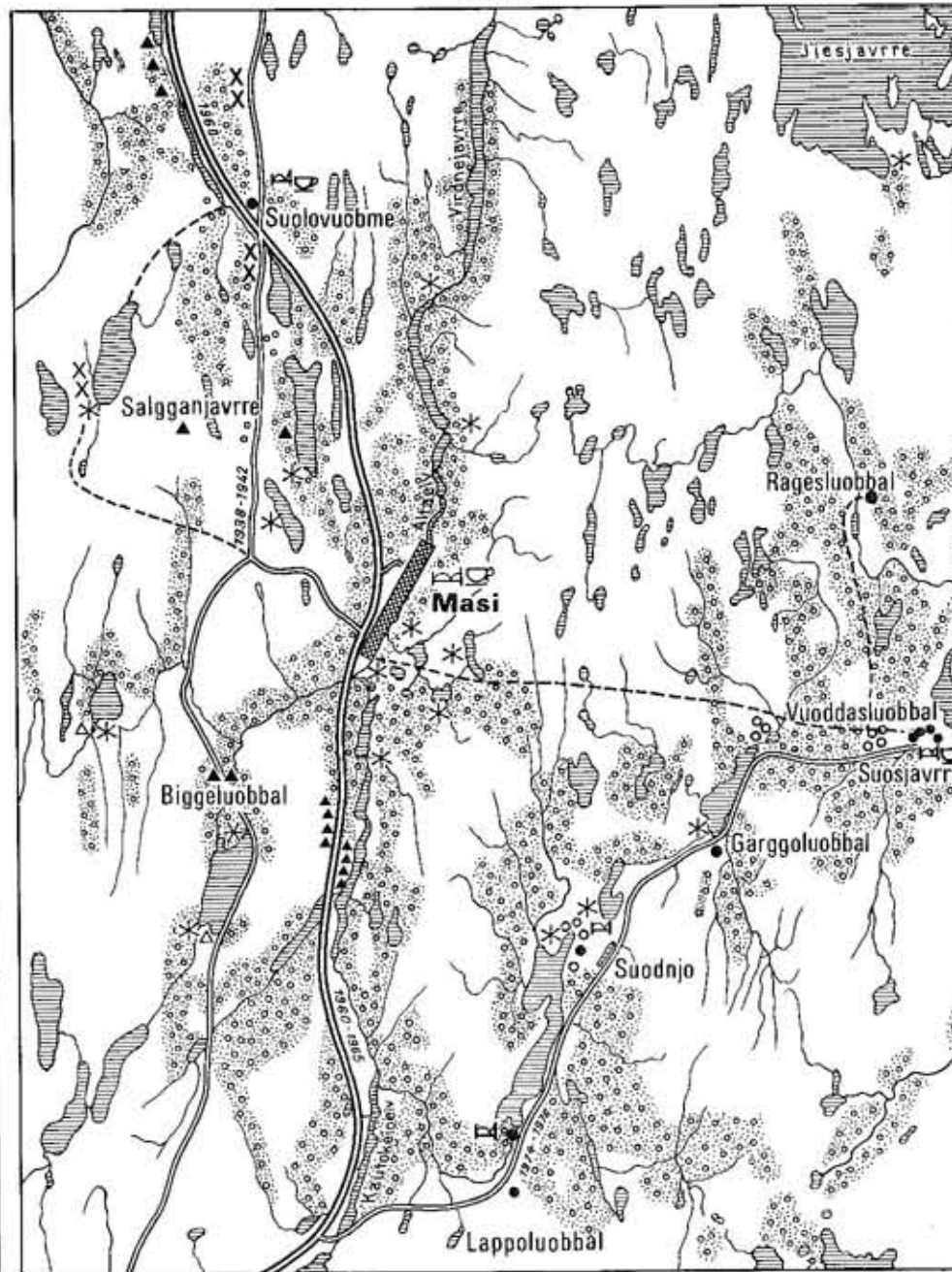
Abb.3: Masi (Norwegen): Gebäudebestand und Landnutzung 1964, 1974 u. 1979 (nach Erhebungen der Verf.)



1964



1974



1979

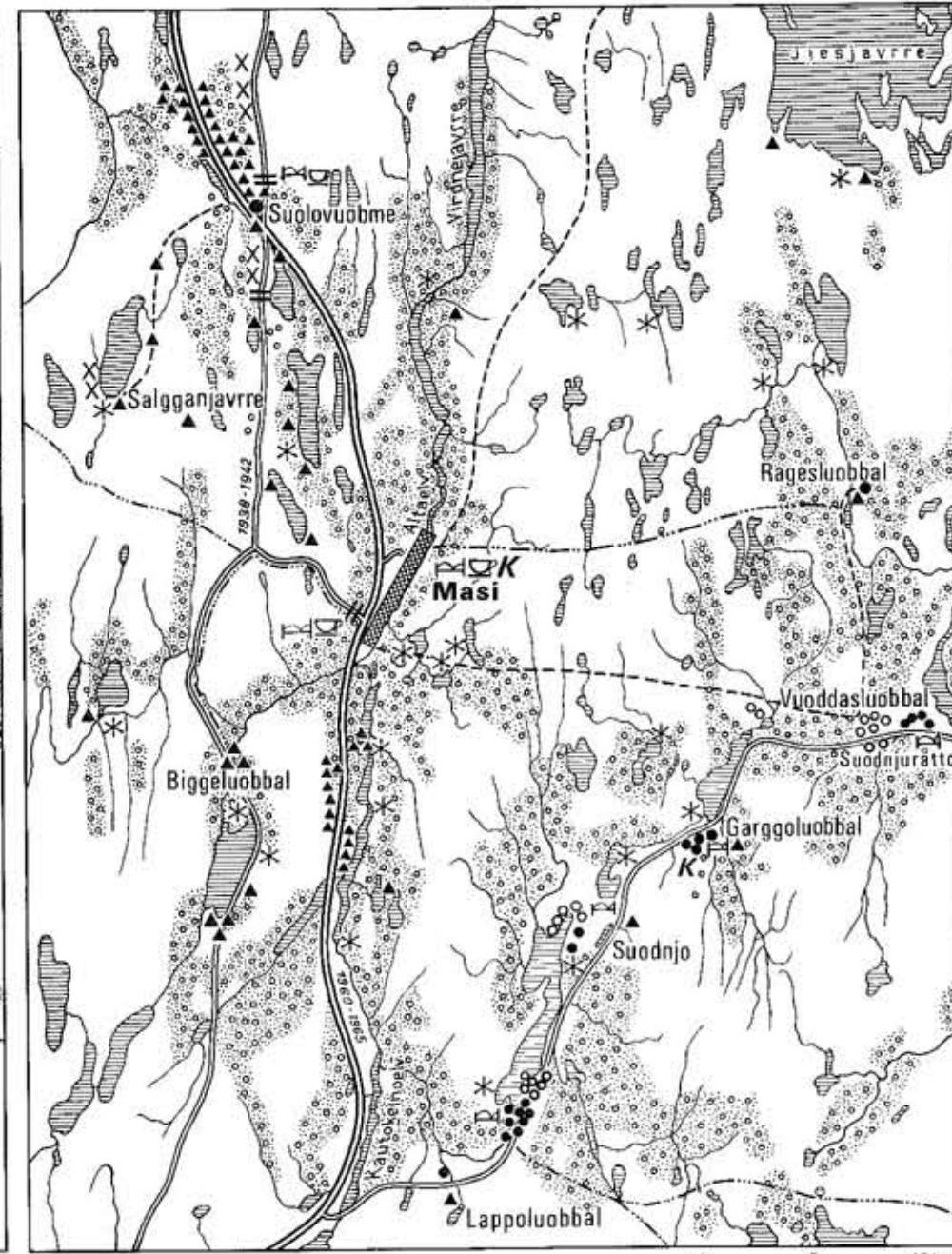


Abb. 4: Wohnplätze im Umland von Masi (Nordnorwegen)
nach Gebäudebestand und -nutzung 1964, 1974 und 1979
(nach Erhebungen der Verf.)

- Haus - Dauerbewohner
- Winterhaus - Rentierlappen
- X Sommerhaus - Rentierlappen

- △ Jagdhütte-Lappen
- ▲ Wochenend- bzw. Jagdhütte
- * Fischfang

- ⌘ Übernachtung
- ⊕ Erfrischung
- K Kiosk

- ⌘ Straße (gesperrt f. öffentl. Verkehr)
- ⊕ Birkenwald

- ▨ siehe Abb. 3
- ⋯ Motorschlittenpiste
- - - Traktorweg

0 5 10 km

Bernhard Butzin

Regionalplanung in Nordeuropa
Entwicklung von der sektoralen Wirtschafts-
zur regionalen Wohlfahrtspolitik

Aus:

Bernhard Butzin (Hrsg.):
Entwicklungs- und Planungsprobleme in Nordeuropa
Paderborn: Schöningh 1981
= Münstersche Geographische Arbeiten 12

I n h a l t

	Seite
1. Einleitung	155
2. Die Entwicklung der räumlichen Planungsstrategien in den nordischen Ländern	155
2.1 Ausgangssituation	155
2.2 Die Generation der sektoralen Wirtschaftspolitik bis Mitte der 60er Jahre	158
2.2.1 Norwegen: Der Nord-Norge-Plan 1952	158
2.2.2 Schweden und Finnland: sektorale Wirtschaftspolitik	159
2.3 Die raumordnungspolitischen Konzepte bis Ende der 70er Jahre: Entwicklung der räumlichen Makrostrukturplanung	160
2.3.1 Entwicklungsgebietspolitik	160
2.3.2 Wachstumszentrenpolitik	162
2.3.3 Siedlungssystempolitik	165
2.3.3.1 Dänemark	166
2.3.3.2 Finnland	167
2.3.3.3 Norwegen	169
2.3.3.4 Schweden	170
2.3.4 Die Erfolge der regionalen Entwicklungsstrategien	170
2.3.4.1 Die Beschäftigungswirkungen	170
2.3.4.2 Die Änderungen der Bevölkerungsverteilungsmuster	171
3. Tendenzen seit dem Ende der 70er Jahre	172
Literaturverzeichnis	174

Anschrift des Verfassers:

Dr. Bernhard Butzin
Westfälische Wilhelms-Universität
Institut für Geographie
Robert-Koch-Str. 26
D-4400 Münster

1. Einleitung

Wie in den meisten Ländern der hochentwickelten westlichen Welt ist in den 70er Jahren auch in Nordeuropa eine "Trendwende" zu beobachten: Sie umfaßt auf makrostruktureller Ebene neben ökologischen und politischen Strukturproblemen quantitative Entwicklungsprozesse sinkender Wachstumsraten in Wirtschaft und Bevölkerung. Sie erfaßt qualitative Prozesse des sektoralen Strukturwandels: an die Stelle der klassischen Industrialisierung, der Umstrukturierung vom primären zum sekundären Sektor, gewinnt eine "Tertiärisierung" die Oberhand. Bei erstmals sinkendem sekundärem und fast stagnierendem primärem Sektor steigt allein der Anteil der Dienstleistungen. Das Wachstum im tertiären Sektor wird zum großen Teil vom öffentlichen Gesundheits-, Ausbildungs-, Verwaltungs- und Sozialleistungsbereich getragen. Typische Dienstleistungen früherer Zeiten, wie die persönlichen Dienste, sind fast bedeutungslos, die Anteile privatwirtschaftlicher Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen stagnieren oder sind rückläufig. Die Wende von der spätindustriellen Gesellschaft zur postindustriellen scheint in Nordeuropa erreicht.

Anstelle der ebenfalls klassischen Urbanisierung tritt - wenn auch nur an Veränderungen der Wachstumsraten ablesbar - eine "counterurbanization". Während die Land-Stadt-Wanderung durch den beinahe abgeschlossenen Strukturwandel von ländlichen zu städtischen Erwerbszweigen stark nachgelassen hat, steigen die Wachstumsraten der kleinen Ortsgrößenklassen auf Kosten der Großstädte.

Auch auf der Mikroebene personaler Entscheidungs- und Einstellungsmuster sind in Nordeuropa neue Tendenzen beobachtbar. Die Umzugsbereitschaft ist gesunken. Arbeitsplatzorientierte Wanderungsentscheidungen werden zunehmend ergänzt, teils verdrängt von wohnwertgeprägten Motiven. Die Wertschätzung der sozialen und natürlichen Umweltqualität steigt, ihre Belastung durch Industriebetriebe, Tourismus, Wohn- und Freizeithäuser oder öffentliche Bauvorhaben erfährt wachsenden Widerstand durch die Wohnbevölkerung und die lokalen Verantwortungsträger.

Die unternehmerischen Standortentscheidungen - seit Jahrzehnten im Zuge verkehrs- und verfahrenstechnischer Neuerungen durch einen Bedeutungsverlust der Transportkostenfaktoren und -gewinn der Agglomerationsfaktoren geprägt - finden z. T. geänderte Rahmenbedingungen vor: Ansiedlungsverbot in den nationalen Ballungsräumen, Anreize zur dezentralen Neuan siedlung oder (Teil-)Betriebsverlagerung sowohl

auf nationaler als auch internationaler Ebene, schließlich die fortschreitende innerbetriebliche Differenzierung zwischen Leitungs- und Ausführungsfunktionen mit unterschiedlichen Standortansprüchen und Verlagerungsmöglichkeiten haben zu Dezentralisierungsprozessen geführt. Raumordnungspolitisch allgemein erwünscht, sind solche Prozesse teilweise stärker als beabsichtigt eingetreten und haben die Verantwortlichen der nordischen Großstadregionen zum Umdenken gezwungen. Bei auch weiterhin zu erwartenden schrumpfenden Wachstumsraten, insbesondere angesichts der Ölpreisentwicklung und der weltweiten Wirtschaftsrezession, gilt die neue Sorge der Großstädte weniger der Überlastung, als dem Unterliegen im Verteilungskampf um Wirtschaftskraft und Bevölkerung.

Die Raumordnungspolitik hat in enger Verflechtung mit solchen Entwicklungsprozessen in Nordeuropa grundlegende Wandlungen auf kommunaler, regionaler und nationaler Ebene erfahren. In ihren Zielen stellt sie trotz wesentlich neuer Elemente eine Weiterentwicklung der bisher verfolgten Dezentralisierungspolitik in der Hoffnung auf eine sozial und räumlich gerecht verteilte Wohlfahrt dar. Die sektoralen Instrumente bzw. Teilziele dieser Politik sind z. T. vertraut, wie investitionslenkende Anreiz- und Abschreckungsmittel oder Dezentralisierung öffentlicher Einrichtungen. Die die Raumstruktur organisierenden formalen Ordnungsinstrumente aber - und mit ihnen die räumliche Dimension des Wohlfahrtsziels - haben in Nordeuropa interessante Modifikationen erfahren.

Über neue Elemente im Ziel- und Instrumentenbereich hinaus dürfte zu Beginn der 80er Jahre eine neuartige Situation für die Raumordnungspolitik insgesamt bestehen: Die politischen Handlungsprogramme sind anspruchsvoll wie nie zuvor, die planerische "Manöveriermasse" aber, das lenkbare Investitions- und Bevölkerungspotential, schließlich die finanziellen Mittel, erscheinen geringer als die letzten Jahrfünftel hindurch.

2. Die Entwicklung der räumlichen Planungsstrategien in den nordischen Ländern

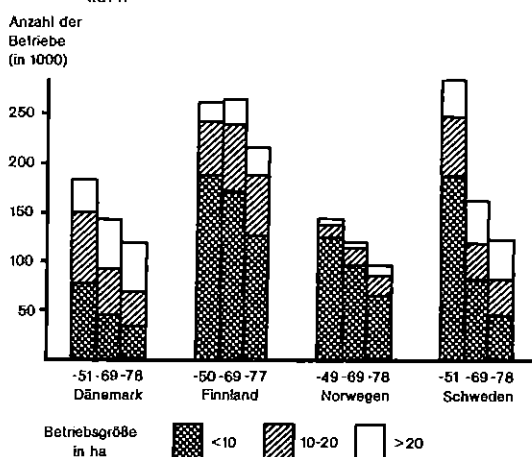
2.1 Ausgangssituation

Die erste Generation regionaler entwicklungsplanerischer Konzepte in Nordeuropa ist etwa mit dem Anfang der 60er Jahre anzusetzen. Sie steht ganz im Zeichen des sektoralen Strukturwandels, einer letzten und in vielen Regionen intensiven Übergangsphase vom agrar-, forst- und fischereiwirtschaftlich geprägten Wirtschaftsleben auf i. a. städtisch gebun-

dene Erwerbe. Dieser Strukturwandel war - wie in anderen Ländern West- und Mitteleuropas - von einer starken Land-Stadt-Wanderung begleitet, die jedoch in den nordischen Ländern weniger zu regionalen als viel mehr zu nationalen Konzentrationsprozessen führte. Im Vergleich zum Landessüden waren die Zentralorte im Norden zu schwach entwickelt, um dem hohen Arbeitsplatzbedarf der geburtenstarken Nachkriegsgeneration nachkommen zu können. Der Abschluß der kriegsbedingten Wiederaufbauarbeiten und die geringe Tragfähigkeit der kleinen land-forst- oder land-fischereiwirtschaftlichen Mischbetriebe schufen einen zusätzlichen strukturellen Abwanderungsdruck.

In der Landwirtschaft brachten Fortschritte u. a. im Bereich der Mechanisierung, des Kunstdüngers, des Saat- und Zuchtguts, der Pestizide eine rasche Produktionserhöhung und Minderung des Arbeitskraftbedarfs. Die entsprechenden Abwanderungen führten i. a. zunächst zu einer relativen Einkommenssteigerung sowohl der zurückbleibenden Landwirte als auch der in die Stadt (nach Süden) wandernden Arbeitskräfte, oft mithelfende Familienangehörige. Mit nur geringer Zeitverzögerung folgte dann aber in der Waldwirtschaft eine tiefgreifende Mechanisierung, die die Einkommenssituation der meist kleinen agrar-forstwirtschaftlichen Mischbetriebe teils bis unter das Existenzminimum schmälerte. Zu den aus Rationalisierungsgründen freigesetzten abwandernden Landarbeitern kamen Hofbesitzer hinzu, deren Existenzbasis genommen war. Die hohe Minderung der Betriebseinheiten fällt vor allem bei Schweden auf (vgl. Abb. 1), während dieser Prozeß in Finnland - agrarpolitisch bedingt - erst mit rund 20jähriger

Abb. 1: Entwicklung der Agrarbetriebe nach Anzahl und Größenstruktur in den 4 nordischen Ländern



Quelle: NordREFO 1979:1, S. 33

Verzögerung eintrat.

Finnland war mit seiner Kolonisationspolitik auf eine Ausweitung der Agrarproduktion durch Flächenausweitung gerichtet, ein Anachronismus, der angesichts der rapiden Produktivitäts- und Kostensteigerung (vgl. VARJO 1974, auch ROSTANKOWSKI 1981, S. 149) zu einer hochsubventionierten Überproduktion führte und volkswirtschaftlich Ende der 60er Jahre nicht mehr zu verkraften war.

Über die allgemeinen, vor allem technologischen Ursachen des agraren Strukturwandels hinaus liegen in Finnland jedoch spezifische Sonderbedingungen und Folgewirkungen vor. In Schweden und ausgeprägter noch in Finnland war die typische Betriebsform eine saisonal sich ergänzende agrar-forstwirtschaftliche Mischform. Die Rentabilitätsprobleme gerade der kleineren, nichtspezialisierten Höfe entstanden zum einen durch den ungleich höheren Kostendruck der marktfremden, vor allem im Landesnorden gelegenen Kleinbetriebe. Sie entstanden aber auch im Zuge der forstwirtschaftlichen Entwicklung. Die Rationalisierung von Waldpflege, Einschlag und Transport entzog dem Hof unersetzbare Einkommensquellen. Der saisonale bäuerliche Arbeits- und Maschineneinsatz wurde innerhalb eines guten Jahrzehnts beinahe restlos von ganzjährig eingesetzten hochtechnisierten und -qualifizierten Waldarbeiterkolonnen verdrängt.

Zu diesem grundlegenden Strukturunterschied im Vergleich zu anderen europäischen Ländern kommt eine weitere historisch bedingte Besonderheit Finnlands: Die Industrialisierung hat gegenüber Schweden (aber auch Norwegen und Dänemark) nicht nur später eingesetzt, sondern war einseitig auf Holz orientiert, da u. a. große Erzlagerstätten fehlten, und die frühen metallindustriellen Entwicklungsimpulse entfielen. So konnten Norwegen, Schweden und Dänemark mit einem wesentlich geringeren primärwirtschaftlichen Erwerbsanteil (1940: je 29%) "belastet" in die Nachkriegsentwicklung eintreten, während Finnland 1940 noch 57% Beschäftigte im Primärsektor aufwies (vgl. Tab. 1).

Unter den Bedingungen einer einseitigen, relativ schmalen Industriebasis sah sich Finnland nicht in der Lage, die Kriegsfolgen der Umsiedlung von ca. 420 000 Kareliern anders als durch eine agrarwirtschaftliche Lösung zu bewältigen. So war und blieb die Nachkriegskolonisation in Finnland weniger eine wirtschafts- als eine sozialpolitische Lösung, die in weiten Teilen des Landes nur auf der Basis agrarwaldwirtschaftlicher Mischform Bestand haben konnte.

Angesichts der nicht mehr absetzbaren Überproduktion, des Spezialisierungszwangs und der Existenznot der Kleinbetriebe wurde 1969 mit einem vielschichtigen Maßnahmenbündel von Prämien zur Feldstilllegung, Aufzucht, Verringerung und Aufgabe des Viehbestands, vorzeitiger Pensionierung und Umschulung ein radikaler agrarpolitischer Umbruch eingeleitet. Seit Ende der 60er Jahre gehört es zu den primären wirtschaftspolitischen Aufgaben Finnlands, jene nach dem Krieg unter Kultur genommenen Feldflächen (ca. 13%) wieder aus dem Produktionsprozeß herauszunehmen und die ländliche Nachkriegsgeneration, teils auch die Hofbesitzer selbst, in die nichtprimären Erwerbe einzugliedern. Der besonders hohe und späte strukturelle Änderungsdruck Finnlands liegt also nicht allein in der aus der Vorkriegszeit herrührenden (sektoralen) Entwicklungsverzögerung begründet, sondern vor allem in den Folgen der kriegsbedingten Agrarpolitik mit ihren schwerwiegenden regionalen Folgeproblemen.

Neben der vor allem historisch bedingten Ausnahme-situation der finnischen raumordnungspolitischen Ausgangsposition trägt auch die norwegische besondere Merkmale. Die in Nordnorwegen charakteristischen agrar-fischereiwirtschaftlichen Mischbetriebe erwiesen sich insgesamt etwas stabiler als die land-forst-

wirtschaftlichen Betriebsformen Schwedens und Finnlands. Die Entwicklungsprozesse in der Fischereiwirtschaft bedeuteten zwar für die kleinen Nebenerwerbsfischer (bzw. -bauern) Rentabilitäts- und oft auch Existenzprobleme und Abwanderungszwang, aber der Strukturwandel richtete sich auf den Ausbau der Hochseefischerei und führte zu einer Produktivitätsausweitung mit vervielfachten Anlandungsmengen in den Fischereizentren des Landesnordens mit. Im Gegensatz etwa zu Finnland blieben Arbeitskraft und Entwicklungsimpulse wenigstens teilweise dem Landesnorden erhalten. Der Erwerbszweig der Klein- und Küstenscherei wurde zwar erheblich bedrängt, jedoch auch von steigenden Subventionen gestützt. Die Arbeitsplätze fielen nicht wie diejenigen der bäuerlichen Waldarbeit ersatzlos dem Strukturwandel zum Opfer (zur Umstrukturierung der Küstengemeinden von der Agrar-Fischereiwirtschaft zum Fischerei-Vollerwerb mit seinen sozialen Konsequenzen vgl. MIDRÉ/SOLBERG 1979). Gleichwohl erachtete man die durch Geburtenüberschuß und sektoralen Strukturwandel hervorgerufenen Abwanderungen in den Süden als zu hoch, wobei strategische Überlegungen eine maßgebende Rolle gespielt haben (vgl. LLOYD 1955/56, ØRVIK 1966). Vor diesem Hintergrund wurde schon 1952 mit dem "Nord-Norge-Plan" ein zukunftsweisendes regionalpolitisches Instrument entwickelt, das eine gewisse innovatorische Wirkung auf den nordeuropäischen Raum ausübte.

Dänemark weist gegenüber den nördlichen Nachbarn vielfältige Unterschiede auf. Zwar ist es hinsichtlich seiner Bevölkerungszahl (ca. 5 Mio. Ew) mit ihnen vergleichbar, seine Fläche beträgt aber nur gut ein Zehntel Schwedens und gut ein Siebentel Norwegens und Finnlands. Bei einer 6fach größeren Bevölkerungsdichte (119 Ew/km²) gegenüber Schweden (18 Ew/km²), einem relativ dichten Siedlungsnetz und vergleichsweise homogenen Klima- und Reliefverhältnissen ähneln die regionalpolitischen Probleme denen Mitteleuropas, z. B. der Niederlande. Bei flächenextensiver Agrarwirtschaft in begrenztem Raum und bei hoher Siedlungsdichte sind hier eher Flächennutzungskonflikte charakteristisch und an die Stelle arbeitsteiliger, funktional verarmter Problemräume treten Aufgaben der funktionsräumlichen Entmischung.

In weiten Teilen der nördlichen Nachbarländer gehören dagegen große Distanzen, Isolation, Erreichbarkeit, Dünnsiedlung, Versorgungsprobleme, Überalterung und großräumige Disparitäten zu den wesentlichen und nach Norden zunehmenden entwicklungsplanerischen Problemen. Dänemark wird daher in den folgenden Ausführungen nur fallweise zum Vergleich herangezogen. (Zur Ergänzung vgl. LINDEMANN 1981, TAUBMANN 1979 und die dort angegebene weiterführende Literatur).

Die Stellung Schwedens gegenüber seinen Nachbarländern geht aus einem Vergleich der sektoralen Wirtschaftsentwicklung hervor (vgl. Tab. 1). Der Anteil der Industriebeschäftigten liegt 1960 mit 45% etwa ein Viertel höher als in Dänemark, Norwegen (je 36%) und Finnland (32%). Während diese drei Länder noch bis 1970 ein industrielles Wachstum bei stark sinkendem Primärsektor aufweisen, nimmt der sekundäre Sektor in Schweden bereits zwischen 1960 und 1970 um 5% ab. Im Zeitraum von 1970 bis 1978, in dem auch in den drei anderen Ländern die Industrialisierung rückläufig ist (in Finnland nur 2%), erreicht die Abnahme in Schweden - wie in Dänemark - dramatische 7%! In Schweden geht das Wort der "Entindustrialisierung" um und damit die Sorge, daß das bis in die 70er Jahre entwicklungsleitende Industrialisierungskonzept verfehlt war (vgl. auch HELMFRID 1981). Im gleichen Zeitraum tendiert der primäre Sektor mit Ausnahme Finnlands zur Stagnation, während der Tertiäranteil mit höchsten Wachstumsraten auf etwa 60% (Finnland: 54%) steigt.

Tab. 1: Die sektorale Wirtschaftsentwicklung der 4 nordischen Länder 1930-1978 nach Beschäftigtenanteilen

Sektor	I (%)	II (%)	III (%)
Dänemark			
1930	36	27	36
1940	29	32	38
1950	25	33	41
1960	18	36	44
1970	11	38	49
1978	8	31	61
Finnland			
1930	65	15	13
1940	57	19	17
1950	46	28	25
1960	35	32	33
1970	20	36	43
1978	12	34	54
Norwegen			
1930	35	27	38
1940	29	33	36
1950	26	36	37
1960	20	36	44
1970	12	37	51
1978	9	32	60
Schweden			
1930	36	32	31
1940	29	36	34
1950	20	41	38
1960	14	45	41
1970	8	40	51
1978	6	33	61

Quellen: Suomen tilastollinen vuosikirja (1930-1960) Statistisk Årsbok Sverige, Yearbook of Nordic Statistics (1970-1978)

Schweden zeichnet sich nach dem Krieg durch den geringsten primärwirtschaftlichen Besatz der 4 Länder aus und verfolgte schon in der unmittelbaren Nachkriegszeit eine durchgreifende Rationalisierung in der Agrarwirtschaft. Wenige Jahre später wurden die Erfahrungen der "scale economies" auch in die Kommunalverwaltung übertragen. Durch Zusammenlegung der Gemeinden und Verringerung ihrer Zahl auf etwa ein Zehntel wurden räumliche, verwaltungs- und versorgungsmäßige Großeinheiten geschaffen, die sich aus wirtschaftlicher, nicht aber aus sozialer Sicht bewährten.

Schwedens industrieller Aufschwung von 1940 bis in die 60er Jahre war neben Finnland - das von einem um die Hälfte niedrigeren Niveau ausging - um ein Mehrfaches höher als in Dänemark und Norwegen. Er führte zu umfangreichen Einwanderungen ausländischer, vor allem finnischer Arbeitnehmer, die durch hohe Löhne und erstklassige Sozialleistungen angezogen, dem in Finnland dringend benötigten Industriearbeiterstamm entzogen wurden (vgl. BUTZIN 1977 S. 130ff).

In der Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung ist Schweden eine Art "Vorreiter" der anderen nordischen Länder. Bestimmte Entwicklungsprozesse laufen - nicht zuletzt durch planerischen Einfluß - früher und stärker ab. Für manche unerwünschte Wirkungen werden vor allem die technisch-wirtschaftlichen Großeinheiten in Siedlungen und Verwaltungsraum, Infrastruktureinrichtungen und Unternehmen verantwortlich gemacht. Solche kritischen Stimmen scheinen in jüngster Zeit wesentlich zur Änderung der planerischen Leitbilder beigetragen zu haben.

2.2 Die Generation der sektoralen Wirtschaftspolitik bis Mitte der 60er Jahre

2.2.1 Norwegen: Der Nord-Norge-Plan 1952

Der Wiederaufbau des kriegszerstörten Nordnorwegens war 1950 abgeschlossen. Die traditionellen fischerei- und landwirtschaftlichen Erwerbszweige gaben nach dem Krieg 50% der Bevölkerung (saisonal) Beschäftigung. Andererseits waren die industriellen Entwicklungsmöglichkeiten in Erzbergbau, Wasserkraft und Fischveredlung bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Der Nord-Norwegen-Plan von 1952 sah daher Investitionszulagen und -kredite, Steuererleichterungen für private Unternehmer, sowie den staatlichen Einsatz bei industriellen Großanlagen und beim Ausbau von Wasserkraft, Straßen und Häfen, schließlich auch im Bereich der Berufs-(um-)schulung vor (HEYERDAHL-JENSEN 1980). Der durch diese Maßnahmen unterstützte Industrialisierungsschub war beherrscht von Neusiedlungen und Zweigbetriebsverlagerungen staatlicher Firmen und nor-

wegischer Großkonzerne mit vergleichsweise großen Betriebseinheiten. Gefördert wurde aber auch die lokale fischverarbeitende Industrie in der kooperativen Organisationen in kleinen Betriebsgrößen vorherrschten. Abgesehen von einigen bedeutenderen privatwirtschaftlichen Investitionen, wie z. B. ein Fischveredlungsbetrieb mit ca. 800 Beschäftigten in Hammerfest, stützte sich dieses frühe Industrialisierungsprogramm Nordnorwegens vor allem auf staatliche Großinvestitionen, wie etwa das Stahlwerk Mo i Rana in Nordland, das Eisenerzbergwerk in Sørvaranger (Finnmarken), eine Aluminiumfabrik in Mosjøen (Nordland), kunstdünger- und metallherstellende Betriebe in Troms und Nordland. Derartige Großinvestitionen basierten vor allem auf den regionalen Ressourcen wie Wasserkraft, Erze und Mineralien. Die Lage solcher industriellen Wachstumszentren ist daher i. a. an die Fjordenden mit guten Inlandverbindungen und Wasserkraft gebunden.

Die Raumordnungspolitik richtete sich zu dieser Zeit besonders auf die Entwicklung einzelner städtischer Zentren, die durch ihr industrielles Arbeitsplatz- und Dienstleistungsangebot die Bevölkerung aus den problematischen Fischerei- und Agrargebieten an sich ziehen, zugleich aber auch das allgemeine Wirtschaftswachstum fördern sollten.

Das Programm schien sich in den Hauptzielen zu bewähren, durch Industrialisierung die Produktivität der Wirtschaft zu steigern, dauerhafte Arbeitsplätze zu schaffen und die Nord-Süd-Wanderung aufzufangen. Insbesondere wurden die regionalen Wachstumseffekte von staatlichen Großinvestitionen, so z. B. das Stahlwerk Mo i Rana, positiv beurteilt: Zulieferer und metallbearbeitende Folgeindustrie siedelten sich an, die Einwohnerzahl und das Dienstleistungsangebot stiegen (vgl. BERG 1965).

Die traditionellen Siedlungen dagegen waren auf Fischfang und Schiffverkehr orientiert und i. a. an den küstenwärtigen Fjordausgängen bzw. Inseln entstanden. Derartige Siedlungen hatten - mit Hammerfest als Ausnahme - nur äußerst beschränkte Industrialisierungsmöglichkeiten. Die staatliche Industriesiedlungspolitik führte damit zu einer intraregionalen Konzentration in Orten außerhalb des traditionellen Siedlungsmusters. Sowohl in den Küsten- als auch Inlandgemeinden wurde vor allem die junge, un ausgebildete Bevölkerung mobilisiert. Sie erhielt ihre Ausbildung entweder in den jungen städtischen Industriebetrieben oder in den 8 bis 1960 neu erbauten Handelsschulen.

Tatsächlich war der Anteil der primärwirtschaftlichen Bevölkerung bis 1960 auf 29% gesunken. In aller Regel

waren Umzug und Ausbildung jedoch nur ein Sprungbrett in den Süden. SOMMERS und GADE berichten, daß das Industriezentrum Mo i Rana 1968 ebensoviele un ausgebildete Arbeiter aus den Nachbarregionen anzieht, wie es ausgebildete Kräfte an den Landessüden verliert (SOMMERS/GADE 1971, S.536). Auch weist das Stahlwerk Mo i Rana jährlich hohe finanzielle Verluste auf.

Diese Erfahrungen dürften ebenso wie die Probleme, qualifizierte Führungskräfte aus dem Süden für den Norden zu gewinnen, ausschlaggebend für die spätere Änderung der staatlichen Entwicklungsstrategie gewesen sein. Das Instrument industrieller Wachstumsimpulse durch staatliche Großinvestitionen hat sich in den beiden Hauptzielen nicht bewährt: Weder konnte die Nord-Süd-Wanderung aufgefangen und damit der Ballungsraum Oslo entlastet werden, noch war mit den lokalen Ressourcen eine rentable Industrie zu entwickeln. Nach diesen Erfahrungen wuchs die Einsicht, anstelle einseitiger urbaner, vor allem großmaßstäbiger Industrieentwicklung die peripheren Kleinsiedlungen und ihre lokalen Erwerbe stärker zu fördern. Deren Spezialisierung auf marktorientierte Milcherzeugung, Rentier- und Pelztierzucht, auf Schafhaltung, Garnelenfang und lokales verarbeitendes Kleingewerbe erforderte den Ausbau von Straßen und Fabrikgebäuden, die Unterstützung vor allem der ansässigen Unternehmer durch Ausbildung, Beratung in Vermarktung und produktionstechnischen Innovationen, schließlich entsprechende Investitionshilfen (vgl. BRONNY 1969, MOOK 1971).

2.2.2 Schweden und Finnland: sektorale Wirtschaftspolitik

Im Gegensatz zu Norwegen waren in den 50er Jahren in Schweden und Finnland noch keine regionalen Entwicklungsstrategien ausgearbeitet. In Schweden betrieb man vielmehr bis Anfang der 60er Jahre eine wenig erfolgreiche Industrieansiedlungspolitik mit diffusen Zielen (LORENDAHL 1969, S.81).

Parallel zu den frühen Wirtschaftsentwicklungskonzepten mit der Formel "Arbeit zu den Arbeitern" wurden in ihrer Wirkung genau entgegengesetzte mobilitätsfördernde Maßnahmen und Berufsumschulungen durchgeführt, die man bis in die 60er Jahre favorisierte. Sie haben nicht unwesentlich zu den starken Abwanderungen Anfang der 60er Jahre aus den Entwicklungsgebieten in die größeren Städte vor allem des Landessüdens beigetragen.

Der Hintergrund dieser Doppelstrategie dürfte in der für Schweden typischen Dominanz gesamtwirtschaftlich orientierter Wachstums- und Arbeitsmarktpolitik gelegen haben. Aus dieser Sicht war

ein rascher Strukturwandel durch Abwanderung aus den unrentablen agrar-forstwirtschaftlichen Kleinbetrieben vor allem der Periphergebiete erwünscht, um sowohl Produktivität und Einkommen zu verbessern, als auch den Arbeitskraftbedarf in den Industriestädten befriedigen zu können.

LORENDAHL (1980, S. 210) spricht in diesem Zusammenhang von der Phase "schicksalsbestimmter" Regionalpolitik: Ihre Ziele unterstützten die marktwirtschaftlichen Entwicklungstendenzen und vor allem die großräumigen Konzentrationsbewegungen zum Süden (vgl. NordREFO 1979:1, S. 59). Die ungleichen Entwicklungsvoraussetzungen der Regionen wurden als gegeben und unveränderbar erachtet.

Die finnische Entwicklungspolitik zeigt trotz anderer Instrumente in dieser ersten Generation ähnliche Wirkungen. Bis 1966 ist sie ohne regionale Prioritätensetzung landesweit auf die sog. "Kleinindustrie" gerichtet, die Unternehmen bis 100 Beschäftigte und damit 97,4 aller Betriebe (1964) umfaßt (LORENDAHL 1969, S. 35). Der weitaus größte Anteil dieser Betriebe war in Städten und im Landes Süden angesiedelt. Noch für die Jahre 1966 bis 1967 stellt LORENDAHL eine Verminderung der Entwicklungsgelder im Distrikt Rovaniemi (Lapland), aber eine drastische Steigerung für Tampere, Helsinki und Turku fest (a.a.O. S. 37). Andererseits wurde bis Mitte der 60er Jahre besonders in den Peripherregionen eine aktive Agrarkolonisation betrieben und durch ein Bündel regional gestaffelter Subventionen und weiterer Hilfsmaßnahmen unterstützt (vgl. TALMAN 1978, S. 37ff). So hatten auch diese vorwiegend sektoral ansetzenden Instrumente die regionalen Ungleichgewichte ganz in Obereinstimmung mit den vorfindlichen Prozessen und herrschenden marktwirtschaftlichen Kräften akzentuiert und die Entstehung arbeitsteiliger, in der Peripherie monostrukturierter Funktionsräume begünstigt.

Die entwicklungspolitischen Strategien der ersten Generation ließen - aus der kritischen Sicht der dabei gewonnenen Erfahrungen - einige wesentliche Schwächen erkennen:

- a) Sie waren auf gesamtstaatliches Wirtschaftswachstum, auf arbeitsmarktpolitische und/oder industrielle Anreizmaßnahmen orientiert, die intraregionale und interregionale Ungleichgewichte förderten.
- b) Die Mittel wurden kaum nach raumordnungspolitischen Kriterien vergeben, so daß ihr Hauptteil an einige ohnehin begünstigte größere Orte mit relativ guten Entwicklungsbedingungen gebunden blieb. Die regionalen, meist auch überregionalen

Entzugseffekte überwogen die Ausbreitungswirkungen bei weitem.

- c) Die Instrumente wurden unkoordiniert eingesetzt und hatten teils widersprüchliche Wirkungen zur Folge.
- d) Die in planungsräumlicher und -organisatorischer Hinsicht wichtige regionale Ebene war kaum entwickelt und i. a. freiwilliger kommunaler Initiative überlassen. Überdies waren die Ziele der in kommunaler Verantwortung stehenden Flächen-nutzungsplanung und der i.a. nationalen Fach-planungen kaum formuliert oder gar koordiniert.

2.3 Die raumordnungspolitischen Konzepte bis Ende der 70er Jahre: Entwicklung der räumlichen Makrostrukturplanung

Die Ausgangspunkte für die zweite Generation raumordnungspolitischer Konzepte waren die zunehmenden großräumigen Unterschiede im wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungsniveau, die die siedlungsräumliche und sektorale Umstrukturierung mit sich gebracht hatte. Die Erfolge der dezentralen Industrialisierungspolitik waren zwar spürbar, blieben aber in Norwegen und besonders in den östlichen Nachbarländern unzureichend.

Finnland und Schweden - Norwegen nur eingeschränkt - wiesen im Zeitraum 1960 - 1965 extrem hohe jährliche Zuwachsraten der Hauptstadtregion auf (Ortsgrößenklasse über 500 000, vgl. Abb. 6). Die Erfahrung der rapiden Konzentration von Kapital und Arbeit in den Ballungsräumen einerseits und andererseits die unzureichenden Erfolge in der räumlichen Steuerung der Industrieansiedlung führten bis Mitte der 70er Jahre zu einem kontinuierlichen Ausbau der finanziellen Anreizinstrumente, vor allem aber auch zu einer mehrfachen Änderung der raumorganisierenden formalen Leitbilder. Dieser Prozeß weist mit den Instrumenten der Entwicklungspolitik, Wachstumszentrenpolitik und Siedlungssystempolitik drei eng verflochtene Phasen auf, die - in Finnland und Schweden deutlicher als in Norwegen und Dänemark - zu einer zentralstaatlichen, räumlichen Makrostrukturplanung führten. Erst die Diskussion seit Ende der 70er Jahre zeigt eine gegenläufige Entwicklung und deutet eine 3. Generation raumordnungspolitischer Konzepte an.

2.3.1 Entwicklungsgebietspolitik

Zunächst führten räumliche Untersuchungen zum unterschiedlichen Industrialisierungsstand und Entwicklungsprozeß zur Ausweisung sog. "Entwicklungsgebiete" (vgl. Abb. 2). In ihnen wurden je nach Förderungsbedürftigkeit (bzw. Grad der Unterentwicklung) unterschiedliche Intensitätszonen aus-

gewiesen, in denen die verschiedensten Mittel zum Investitionsanreiz graduell zunahmen. Schweden und Finnland griffen dieses Instrument 1965/1966, Norwegen 1971 und Dänemark bereits 1958 auf (Nord-REFO 1978:2, S. 12, 16, 20, 23). Mit dieser Entwicklungsgebietspolitik standen in Schweden und Finnland erstmals Instrumente zur regionalisierten Industrieförderungspolitik bereit (Dagegen sah in Finnland das "Einkommensgesetz der Landwirtschaft" schon 1956 eine regionalisierte Staffelung der Subventionen vor, vgl. TALMAN 1978).

Auch Schweden erhielt diese neuen regionalpolitischen Impulse aus seiner nördlichsten Provinz Norrland. Die Vorschläge sahen anhand eines Kriterienkataloges der Entwicklungsbedürftigkeit die Förderung durch einen öffentlichen Investitionsfond vor. Von staatlicher Seite aber erschien eine derartige "automatische", flächenhafte Förderung unzweckmäßig. Vielmehr wurde 1964 ein konzentrierter Mitteleinsatz in regionalen Zentren beschlossen. So bestand in Schweden von Anfang an eine enge Verflechtung von Wachstumszentren und Entwicklungsgebietspolitik.

Nach verschiedenen Ausweitungen - nur Dänemark weist eine Schrumpfung auf - umfassen 1978 die Entwicklungsgebiete in Norwegen rund 5/6, in Finnland ca. 4/5, in Schweden 3/4 und in Dänemark etwa die Hälfte der Landesfläche. Wie für monozentrische Raumtypen zu erwarten, ordnen sich die Bereiche unterschiedlicher Unterstützungsintensität mehr oder weniger deutlich zonal um die Großstadtreionen (Dänemark: Kopenhagen-Odense-Århus, Finnland: Helsinki-Turku-Tampere, Schweden: Stockholm-Göteborg-Malmö). Norwegen weist insbesondere durch seine reliefmäßigen Besonderheiten anstelle eines großräumig zonalen ein mehrkerniges Muster auf.

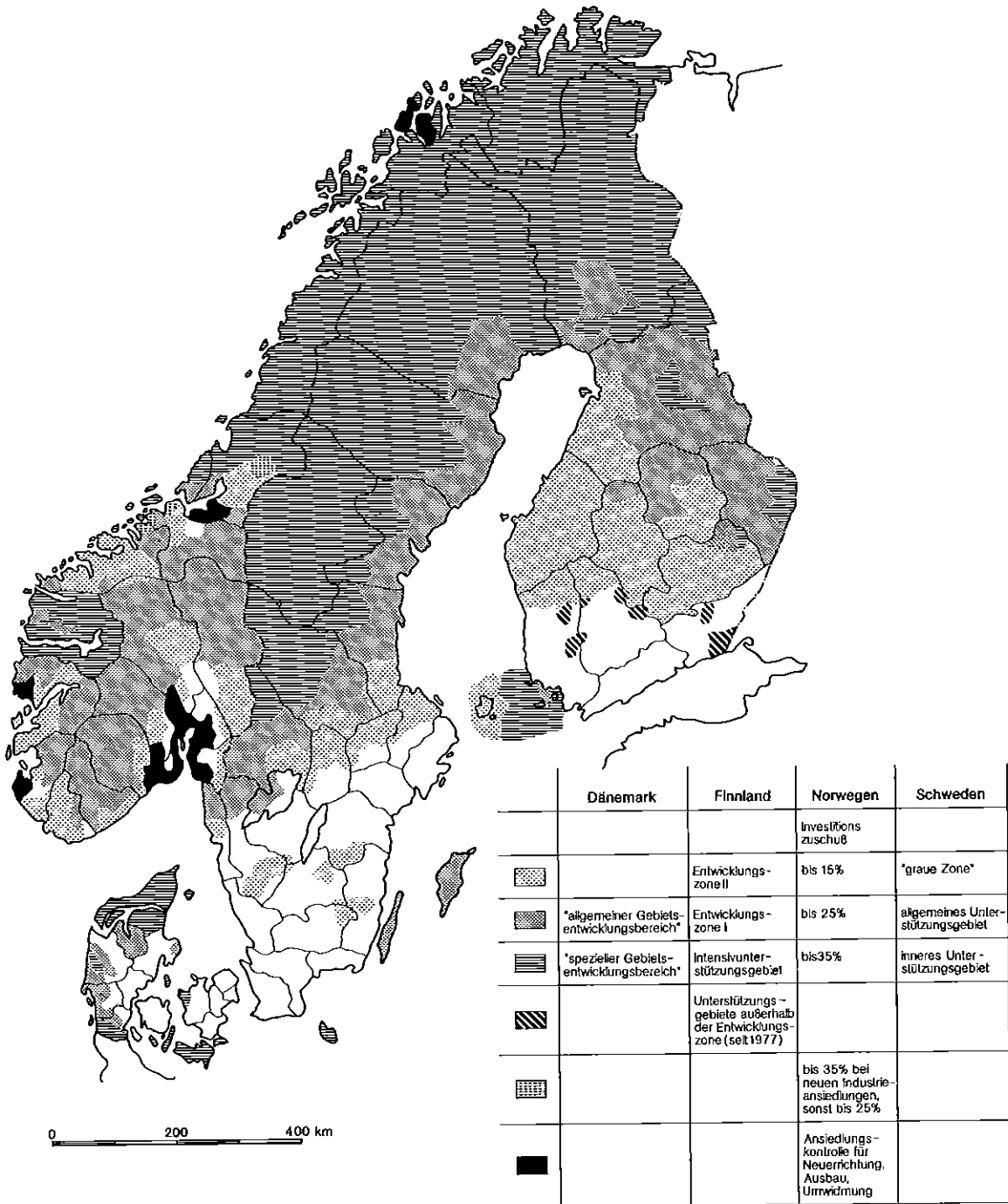
Die Tabelle 2 gibt eine Übersicht über die unter-

Tab. 2: Regionalpolitische Mittel der 4 nordischen Länder (1978)

	DK	SF	N	S
Investitionszulage	X	X	X	X
Kredit	X	X	X	X
Kreditgarantien	X		X	X
Aktienübernahme		X	X	
Mobilitätsausgleich	X		X	X
Startzulage		X		X
Ausbildungsbeihilfe	X	X	X	X
Transportzuschuß	X	X	X	X
Differenzierte Arbeitgeberabgaben			X	X 1)
Steuererleichterungen		X	X	X
Niederlassungsberatung		X	X	X
Niederlassungskontrolle			X	

1) bis Sommer 1978 Quelle: NU A 1978:12, S. 102

Abb. 2: Die gesetzlich ausgewiesenen Entwicklungsgebiete in den 4 nordischen Ländern



Quelle: NU A 1978:12, S. 105-108

schiedlichen, vorwiegend finanziellen regionalpolitischen Mittel dieser Entwicklungsgebiete.

Die Zielgruppen der Mittelzuweisungen innerhalb der Entwicklungsgebiete zeigen recht deutlich Unterschiede (vgl. Tab. 3). Auffällig ist die ausschließliche Beschränkung auf Industriebetriebe in Schweden, während Norwegen fast 1/3 der Mittel anderen Sektoren zuweist: 15% dem primären Sektor und 13% dem Hotel-, Gaststätten- und Touristengewerbe.

Tab. 3: Die Branchenverteilung der finanziellen Anreizmittel in den 4 nordischen Ländern bis 1974

Industriezweig	DK	SF	N	S
1 Landwirtschaft und Fischerei	-	2	7	-
2 Bergbau	-	1	8	-
3 Industrie	94	86	63	100

31 Lebensmittelindustrie	16	9	11	4
32 Schuhe, Textil und Bekleidung	7	10	5	3
33 Holzindustrie	15	16	14	20
34 Papier, graph. Gewerbe	5	18	3	16
35 Chem. u. Gummiindustrie	9	7	3	6
36 Steine, Erden	8	3	3	3
37/38 Maschinenbau u. Reparaturbetriebe	32	20	21	46
39 Sonstiges	2	3	3	2

5 Bau- und Anlagenwesen	-	-	1	-
6 Einzelhandel, Hotel, Restaurant u. Touristengewerbe	5	9	13	-
7 Transport	-	-	2	-
8 Bank- und Versicherungswesen	-	-	6	-
9 Öffentliche Verwaltung u. sonstige Dienstleistungen	1	2	11	-
Summe	100	100	100	100

Quelle: NordREFO 1975: 4, S. 52

Ein Vergleich der regionalpolitischen Mittel ist nur eingeschränkt möglich. Insbesondere sind Unterschiede durch die EG-Zugehörigkeit Dänemarks gegeben, so etwa durch Mittel aus der Europäischen Investitionsbank EIB und aus dem Europäischen Fond für Regionalentwicklung. Weiter ist zu beachten, daß hier Maßnahmen anderer Politikbereiche, wie etwa arbeitsmarktpolitische, land-, forst-, fischereiwirtschaftliche Instrumente, Ausbau der kommunalen Infrastruktur und Dezentralisierung staatlicher Einrichtungen (s.u.) nicht erfaßt sind, jedoch einen erheblichen Beitrag zur Regionalpolitik leisten.

Die Tab. 4 stellt die Zonierung der Mittel am Beispiel Finnlands dar. Bezeichnend ist die Ausweisung einer 3. Zone, der "Intensivhilfszone", im Jahr 1975, nachdem die Erfolge einer zweistufigen Zonierung unzureichend waren.

Tab. 4: Zonierung einiger anreizpolitischer Instrumente in Finnland (1976)

	Intensivzone	Zone I	Zone II
Investitionszulage 1)		10-20%	5-10%
Starthilfe ¹⁾			
(% der gesamten Lohnkosten)	1. Jahr 30-40%	20-30%	15-20%
	2. Jahr 25-35%	15-20%	5-10%
	3. Jahr 20-25%	10-15%	-
Ausbildungsbeihilfe 1)	75%	75%	75%
(% der gesamten Ausbildungskosten)			
Kredite ²⁾	-	60%	50%
(% der Gesamtinvest.)			
Zinsnachlaß ²⁾ für 4 Jahre	-	40-100%	40-100%

1) 1975-1979 2) 1969-1975

Quelle: TALMAN 1978, S. 39

Die Größe der Entwicklungsgebiete und die Mängel der unkonzentrierten Ansiedlungspolitik ließen jedoch zusätzliche räumliche Steuerungsinstrumente notwendig erscheinen (LAATTO 1975, PALOMAKI 1976, S.130).

2.3.2 Wachstumszentrenpolitik

Mit der gesetzlichen Fixierung der Entwicklungsgebiete wurde vor allem in Schweden und Finnland eine Diskussion um die Form einer zentralörtlichen Konzentration innerhalb der Zonen eingeleitet. Einerseits forderten bestimmte Parteien ganz im Sinne der Wachstumszentren (s.u.) starke überregionale Industrie-, Verwaltungs- und Kulturzentren (in Finnland: Oulu, Kuopio, Jyväskylä), von anderen Parteien wurden dagegen kleinere, sog. "Landschaftszentren" in kleinräumigem Maßstab favorisiert.

In Norwegen vermied man zunächst eine räumliche, flächenhafte Fixierung der anreizpolitischen Mittel, um in jedem Einzelfall nach der aktuellen Situation flexibel entscheiden zu können. Insbesondere aber dürfte die flächenhafte Mittelzuweisung dem Konzept punkthafter Maßnahmenkonzentration in "Wachstumszentren" entgegengestanden haben, das Mitte der

60er Jahre in einem ersten Teststadium realisiert wurde.

Die Elemente eines "growth centre" wurden von einer Arbeitsgruppe der EFTA, die in engem Kontakt mit der norwegischen regionalen Entwicklungspolitik stand, folgendermaßen beschrieben: "... an urban core (however small) and its surrounding area defined by an acceptable journey to work; and capable either of spontaneous growth - both of population, economic activity and income level together - or of potential growth (which could, if required, be stimulated by government intervention). Another important feature of a growth centre is that the benefits of its growth are likely to be felt also in the surrounding areas" (EFTA 1968, S. 21).

Die Wachstumszentrenpolitik wurde in Norwegen mit einem zweifachen Ziel verfolgt. Zum einen sollten Zentren in relativer Nähe zu dem überlasteten Ballungsraum entstehen, um den Zuwanderungsdruck aufzufangen. Zum anderen sah man "growth centres" in den Entwicklungsgebieten vor, um sowohl mittelfristig den großräumigen Abwanderungsdruck zu unterbinden, als auch langfristig für ein volkswirtschaftlich optimales, regional ausgeglichenes Wachstum zu sorgen.

Im Jahr 1965 wurden 9 Wachstums-"Testzentren" ausgewählt, in denen gegenüber der früheren Strategie der "one-company-towns" die Entwicklungsimpulse nicht mehr von staatlichen Großinvestitionen ausgehen sollten, sondern von einem breiten Spektrum industrieller Branchen und Dienstleistungseinrichtungen. Die Erfahrungen mit den intraregionalen Sogwirkungen einzelner relativ großer Regionalzentren führte überdies zur Ausweisung unterschiedlich großer Testzentren, wobei die Distrikt- und Lokalzentren für ein intraregionales Gleichgewicht sorgen sollten. Zur Anpassung der Wachstumszentrenstrategie an die nordeuropäischen Verhältnisse mußte man jedoch in der Regel so kleine Orte (unter 7000 Ew) als Wachstumszentren ausweisen, daß die Fähigkeit zu "spontanem", eigenständigem Wachstum äußerst zweifelhaft erscheint.

Aufbauend auf den Erfahrungen der früheren Entwicklungskonzepte, wurde in Norwegen in bewußter Abgrenzung und parallel zur Wachstumszentrenpolitik (growth centres) ein Versuch mit "Wachstumsgebieten" (growth areas) unternommen. Der Versuch galt insbesondere der Frage, ob man allein mit der Förderung zentralörtlichen Wachstums dem Ziel eines intraregionalen Entwicklungsgleichgewichts gerecht werden könnte. Daher wurde in solchen Wachstumsgebieten über die Anreizpolitik für städtische Gewerbe hinaus großer Wert auf die Unterstützung von Land-,

Forst- und Fischereiwirtschaft, Tourismus und allgemeinem Infrastrukturausbau auch in entfernteren Gemeinden gelegt.

Als neues Element dieser Entwicklungsstrategie spielte weiterhin der dezentralisierte Ausbau von Bildungseinrichtungen eine große Rolle. Die indirekten Einkommenseffekte etwa der Universität Trondheim wurden auf das 2,5fache der Investitionen berechnet. Die Entwicklungsimpulse durch die Universität Tromsø (1971) schätzte man so stark ein, daß die Ausbaustadien bewußt verzögert wurden, um sie der regionalen Wirtschaftskraft ohne allzu hohe inflationäre Wirkungen anzupassen (LORENDAHL 1969, S. 64).

Während in Norwegen das Instrument der Wachstumsgebiete bereits deutliche Modifikationen zum reinen Wachstumszentrenkonzept darstellte, schuf man Anfang der 70er Jahre mit einer hierarchischen Zentrenklassifikation in Schweden und Finnland die Voraussetzungen einer Wachstumszentrenpolitik und dezentralen Konzentration auf oberem Zentrenniveau (vgl. aber BYLUND 1972 mit Größen ab 3000 Ew).

In diesen Ländern, ebenso in Dänemark, wurde die Wachstumszentrenpolitik jedoch kein Bestandteil der offiziellen Entwicklungspolitik, wenngleich sie in der Praxis - vor allem in Schweden - erhebliche Bedeutung erlangte.

Für den nur inoffiziellen Charakter sind vor allem die kontroversen Debatten zwischen den Regierungsparteien über die Größenklassen der Wachstumszentren verantwortlich. In Finnland bspw. wurde der Konflikt zwischen langfristigen Zielen zur Sicherung maximalen Wirtschaftswachstums durch Großzentren und kurzfristigen Zielen ausgetragen, die eine ausgeglichene Verteilung von Einkommen und öffentlichen Dienstleistungen für alle Bürger, wo immer sie zu leben wünschen, anstrebt (EFTA 1968, S. 127).

Der Konfliktgehalt wird besonders dadurch deutlich, daß im Gegensatz zu den recht kleinen "Testwachstumszentren" in Norwegen (1000-7000 Ew) eine Studie vorsah, in Finnland Wachstumszentren mit einer minimalen Ausgangsgröße von 40 000 Ew und einem wirtschaftlichen Umfeld von über 250 000 Ew zu konzipieren (EFTA 1968, S. 128).

Wenn in Schweden bei ähnlicher Diskussion jedoch in der Praxis eine Wachstumszentrenpolitik realisiert wurde (s.u.), dürfte hierfür ein gewisser "Konzentrationsbedarf" aus wohlfahrtsstaatlicher Perspektive verantwortlich sein: "... there exists in Sweden, for economic reasons, a certain need to concentrate the population. There is a great difficulty in providing different types of services in sparsely populated areas and effort must be directed at a controlled concentration of the population to fewer and larger centres and settlements" (EFTA 1968, S. 131).

Die Grundidee der Wachstumszentrenpolitik war es, neben der Konzentration auch ein interregional ausgeglicheneres Wirtschaftswachstum anzustreben und zugleich das rasche Großstadtwachstum zu dämpfen, das sowohl die ballungsräumlichen Entwicklungskosten

überproportional ansteigen ließ, als auch den anderen Regionen das Entwicklungspotential entzog. Deutlicher als in den anderen nordischen Ländern wurde in Schweden allerdings ein Wachstum auf oberer Zentrenstufe favorisiert, da es in dieser Phase darum ging, Alternativen zum Wachstum der Großstädte zu entwickeln. So entfielen z. B. von 1965 - 1970 ca. 80% der Entwicklungsgelder Norrlands auf die größten Küstenorte (BYLUND 1971, S. 45).

Das Wachstum der Hauptstadtregionen zeichnete sich allerdings seit mehreren Jahrzehnten nicht mehr durch eine industrielle Konzentration, sondern durch die rasche Zunahme vor allem der öffentlichen Dienstleistungen aus. Für die Industriebetriebe waren dagegen schon länger gewisse Verdrängungsprozesse aus den Kernräumen typisch, wobei die Verlagerungsdistanz in völliger Übereinstimmung mit den Erfahrungen anderer westlicher Industrieländer selten überregionale Ausmaße annahm.

Da überdies das industrielle Beschäftigungswachstum in den vorausgehenden Jahren allgemein in den nordischen Ländern zum Stillstand -teils Rückgang - tendierte, konnte eine wirksame Dämpfung und Umverteilung des großstädtischen Wachstumspotentials nur durch eine Dezentralisierung der "neuen" Wachstumsbranchen, u. a. der öffentlichen Verwaltungs-, Bildungs-, Gesundheits- und Regierungseinrichtungen erreicht werden.

Die planerische "Manöveriermasse" für die regionale Entwicklung hat damit einen erneuten Wandel erfahren. Waren die meist staatlichen Großinvestitionen der ersten Generation durch Einzelbetriebsverlagerung u. a. in Industrieparks, bzw. eine "Betriebsansiedlungsjagd" (LORENDAHL 1980, S. 210) und durch Universitätgründungen in der zweiten Generation ersetzt worden, so tritt nun gegen Ende dieser raumordnungspolitischen Phase eine Behördendekonzentration in den Vordergrund.

Als Ansatzpunkte der dezentralen Konzentration wurden in Schweden 23 Primär- und Regionalzentren bestimmt. Die Arbeitsmarktsituation der schwächeren unter diesen Zentren war im wesentlichen dadurch gekennzeichnet, daß die Nachfrage nach qualifizierten Stellen und nach Arbeitsplätzen für Frauen das Angebot weit überstieg, obwohl diese Zentren in der Regel mit einem Einzugs- bzw. Arbeitsmarktbereich von Provinz- (län-)größe konzipiert waren und nicht auf der Basis realer (zumutbarer) Pendelbeziehungen. Neben den Mängeln einseitiger Branchen-, Berufs- und Qualifikationsstruktur sahen sich solche Gebiete sehr oft auch den konjunkturellen Schwankungen stärker ausgesetzt als die großen Städte mit diversifiziertem Branchen- und Arbeitsmarktspektrum.

Die Behördendekonzentration war als ein erster, wesentlicher Schritt zur Abhilfe dieser quantitativen und qualitativen Strukturschwächen gedacht. Unterhalb der Metropolen und der sog. "Primärzentren" schlossen sich "Regional"- und "Gemeindezentren" an. Typisch für die Regionalzentren waren zwar noch schwach positive Entwicklungen bei Industrie und Dienstleistungen, aber die starken Wachstumsbranchen beider Sektoren entfielen weitgehend. Überdies lag die Mehrzahl solcher Regionalzentren in den Agrar- und Waldgebieten. Sie waren vom raschen Strukturwandel am meisten betroffen. Ihr Wachstumspotential konnte nicht mit den Schrumpfungen im primären Sektor schritthalten, zumal die lokale bzw. regionale Nachfrage mit den Abwanderungen rapide sank.

Die Lokalzentren sind in südlichen Landesteilen i. a. in zumutbarer Pendelentfernung von größeren Zentren zu finden, ihre Probleme sind daher in engem Zusammenhang mit den zugehörigen Regionalzentren zu lösen. Dagegen erschien zu jener Zeit die Problematik der Lokalzentren in den Dünnsiedelgebieten nicht lösbar. Man zog entsprechende entwicklungspolitische Konsequenzen: "The intention is to concentrate a major part of the public investment and, to a large extent, the measures for location aid to the regional centres" (EFTA 1973, S.182).

Anfang der 70er Jahre wurde - nicht zuletzt aufgrund unzureichender Erfolge der Industrieansiedlung oder -verlagerung und Arbeitskraftmangel in Stockholm - beschlossen, in 2 Etappen etwa 54 Behörden(abteilungen) mit ca. 11 000 Personen, d. h. ca. 25% der Behördenangestellten, aus Stockholm auszulagern. Ausgewählt wurden 15 Zentren, davon 11 mit einer jeweiligen Bereichsbevölkerung von 80 000 - 125 000 Ew., nur 4 Städte mit 40 000 - 55 000 Ew.

Exkurs: Norrköping als Beispiel für die schwedische Politik der "dezentralen Konzentration"

In vorbereitenden Untersuchungen wurden u. a. der persönliche, telefonische, fernschriftliche Kontaktbedarf zu den verschiedenen anderen Behörden und privaten Unternehmen ermittelt, um so verlagerungsfähige Behörden und unter ihnen Gruppen von kontaktgebundenen Einrichtungen zu finden, die gemeinsam in eine Stadt gelegt werden sollten. Als verlagerungsfähig erwiesen sich insbesondere 4 Gruppen öffentlicher Dienstleistungen: bestimmte Forschungs- und Bildungseinrichtungen, bestimmte Unterabteilungen, die über Telekommunikation mit ihren Hauptsitzen in Stockholm in Verbindung bleiben können (z. B. die Computerabteilung der schwedischen Sozialversicherung) und einige politische Institutionen, wie die zivile Verteidigungsbehörde.

U. a. wurde die Auslagerung des Statistischen Zentralbüros (700 Angestellte) nach Örebro beschlossen, das Nationale Bakteriologische Laboratorium (400 Ang.) und andere Forschungsstätten nach Umeå, verschiedene zentrale Verwaltungseinheiten aus dem militärischen Bereich nach Karlstad. (Eine detaillierte Liste befindet sich in EFTA 1973, S.203 f).

Mit 5 umgesiedelten Behörden und ca. 1 500 Angestellten ist Norrköping in dieser Phase meistgeförderte Stadt Schwedens gewesen. Die Verlagerung öffentlicher Dienstleistungen aus Stockholm nach Norrköping verfolgte einen doppelten Zweck: Zum einen sollten Alternativen zum Wachstum der größten städtischen Einheiten - insbesondere zu Stockholm - geschaffen werden. Typisch für die damalige Dezentralisierungspolitik war die Überlegung, das Wachstum der drei Großstadregionen umzuleiten in solche Regionalzentren, die bereits ein eigenes Entwicklungspotential besaßen (oder vermuten ließen). Überdies war man ganz im Sinne der "Wachstumszentren" überzeugt, daß die Dezentralisierung nur dann erfolgreich sein könne, wenn man das Entwicklungspotential konzentriert, d. h. über die anzusiedelnden Behörden bzw. Betriebe hinaus auch die Infrastrukturinvestitionen wie Schulen, Krankenhäuser, usw. auf entwicklungsfähige Städte beschränkt. Im Fall Norrköping waren derartige Kriterien der Entwicklungsfähigkeit überlagert von Kriterien der Entwicklungsbedürftigkeit, da insbesondere seit Ende des Zweiten Weltkriegs ein rapider Niedergang der Textilindustrie von 41% (1950) auf 13% (1967) stattgefunden hatte. Trotz eines Aufschwungs in den Metallbranchen von 22 auf 41% konnte man eine absolute Schrumpfung der Industriebeschäftigten um ca. 13% nicht vermeiden. So lagen die längjährigen mittleren Zuwachsraten der Stadt mit 0,5% weit unter dem schwedischen Durchschnitt von 1,5%. Vor diesem Hintergrund erschien die Stadt Norrköping besonders förderungsbedürftig.

Die Kosten-Nutzen-Kalkulationen für das gesamte schwedische Dezentralisierungsprojekt ergaben, daß die Kosten ca. 15% unter den Maßnahmen einer Industriebetriebsverlagerung mit gleichartigen arbeitsmarktpolitischen Effekten liegen dürften. Darüber hinaus waren die Einsparungen durch geringere Bau- und Bodenpreise im Vergleich zu Stockholm so hoch einzuschätzen, daß sie die Kosten der Verlagerung mehr oder weniger deckten. Die 3-4% höheren laufenden Kosten dieser dezentralisierten Behörden (Telekommunikations- und Reisebedarf) sollten durch Rationalisierung aufzufangen sein. (EFTA 1973, S.187f).

Trotz der positiven Beurteilung ist das schwedische Dezentralisierungsprogramm nur teilweise durchgeführt worden. Die von LORENDAHL als "Großstadtrevolte" bezeichneten neuen Strömungen der Regionalpolitik in der Mitte der 70er Jahre führten zu einer Abkehr - teils Umkehr - von der Politik der "gebündelten Dekonzentration", der schwedischen Variante der Wachstumszentrenpolitik. Die Regionalpolitiker der Region Stockholm konnten nicht nur weitere Etappen der Behördenausiedlung verhindern, sondern das Reichsamt für Industrie (Industriverket) in der Region neu ansiedeln. (LORENDAHL 1980, S. 211).

Der Hintergrund für diese Umkehr war eine bekannte, aber in ihrem Ausmaß überraschende Entwicklung: Industriebetriebsabwanderung und neue Wohnortpräferenzen der Bevölkerung ließen die Großstadtflucht weit über positive Entlastungseffekte hinaus zu einem ernstem regionalpolitischen "Stockholmproblem" werden. Es wird aber in dem Maße als allgemeines "Ballungsraumproblem" auch für die anderen nord-europäischen Großstadregionen Bedeutung erlangen,

wie der Verteilungskampf um die Wachstumspotentiale zunimmt. Neben strukturschwachen Peripherregionen und alten Industrieräumen (z. B. Schweden: Bergslagen, Norrköping) steht damit ein dritter problematischer Raumstrukturtyp in der Konkurrenz um regionalpolitische Entwicklungsmaßnahmen.

2.3.3 Siedlungssystempolitik

Schon das raumordnungspolitische Instrument der Wachstumszentren hatte sich - mit Norwegen als Ausnahme - nicht als mehrheitsfähig im politischen Entscheidungsprozeß erwiesen. Es bekam dennoch erhebliche Bedeutung im praktischen Vollzug der Regionalplanung. Auch die Siedlungssystempolitik ist bisher nicht Bestandteil offizieller Politik. Allerdings dürfte die Umsetzung in die Praxis noch größere Probleme bereiten als die Wachstumszentrenpolitik.

Mit wachsenden Ballungsraumproblemen und mit der Auffassung, nur bei starker, überregionaler Konzentration könne eine "Pufferfunktion", ein Auffangen der hauptstadt- bzw. südwärtsgerichteten Wanderung ermöglicht werden, vollzog sich auch eine Abkehr von der nur auf Entwicklungsgebiete und ihre Zentren gerichteten Politik zur landesweiten Raumordnungspolitik. Die Auffangfunktion durfte nicht allein auf Regionalzentren innerhalb der Entwicklungsgebiete beschränkt werden, sondern erforderte eine landesweite Streuung solcher entwicklungsausgleichender Zentren. Zugleich hatte die Erfahrung gelehrt, daß die Konzentration auf Wachstumszentren großer Dimension die intraregionalen Ungleichgewichte förderte. Aus wirtschaftlicher Sicht war diese Entwicklung wachstumsfördernd und erwünscht, aus sozialer Sicht verschlechterte sie die Lebensqualität der peripheren Gebiete (für Finnland vgl. BUTZIN 1979). Die unteren Zentrenklassen fanden daher zunehmend Beachtung. Vor diesem Hintergrund sah man in der Diskussion um eine landeseinheitliche Siedlungssystempolitik Anfang der 70er Jahre die Chance einer integrierten Lösungsstrategie.

Bereits die kontroverse Diskussion um die Größenklassen der Wachstumszentren zeigte den Bedarf an einem detaillierteren räumlichen Ordnungs- und Verteilungsinstrument. Mit Hilfe eines "Siedlungssystems", einer landesweiten, mehrstufigen zentralörtlichen Hierarchie, sollte ein System "relativ großer, gut differenzierter lokaler Arbeitsmärkte" und damit die Voraussetzung für eine "ausgeglichene, weniger konjunktur- und strukturempfindliche Regionalentwicklung" geschaffen werden (NordREFO 1979:1, S. 61).

Gleichzeitig glaubte man, mit diesem Instrument auch den wohlfahrtsstaatlichen Versorgungsaufgaben in allen Landesteilen eher gerecht werden zu können. Die Siedlungssystempolitik zeichnet sich über das räumliche Element eines hierarchisierten Zentrennetzes durch mehrere neue Komponenten aus: Ihre Perspektive ist zum einen anstelle einer isolierten Orientierung auf die Problemregionen auf das gesamte Land gerichtet. Zum zweiten ist mit der Berücksichtigung funktionaler Beziehungen (Arbeitsmarkt- und Versorgungsbereiche) eine deutliche Wendung zur regionalen Ebene vollzogen, selbst wenn man in der Praxis hier zunächst die relativ großen administrativen Einheiten der "län", "amter", "fylker" heranzieht. Hiermit wird auch die Erweiterung der rein wirtschaftspolitischen Orientierung zu mehr sozialpolitischen Kriterien deutlich. Neu ist in dieser Generation auch die verstärkte Beschäftigung mit Zielkonflikten vor allem zwischen regionalen und gesamtstaatlichen, sozialen und ökonomischen Präferenzen (vgl. ERIKSEN 1978). Auch das Instrument der Wachstumsdämpfung durch Ansiedlungskontrolle in Ballungsräumen (Norwegen seit 1973) und die Einrichtung von Industrie- und Gewerbeparks waren neue Instrumente. An die Stelle von bisher präferierten Neuansiedlungen trat nun auch eine stärkere Unterstützung bestehender Betriebe und ihres Investitions- und Innovationsbedarfs. Die bisherige Industrialisierungspolitik war besonders auf Neuansiedlungen und Betriebsverlagerungen in Problemregionen gerichtet und hatte über die erwähnten räumlichen Verteilungsprobleme im Entwicklungsgebiet hinaus die bekannten Mängel der Zweigwerkverlagerungen mit nur geringen Beschäftigungseffekten, hoher Konjunktorempfindlichkeit, und erhöhter Bereitschaft zur Schließung bzw. Rückverlagerung (ein Beispiel unter vielen: die Textilfabrik in Tornio, Südwestlappland) mit sich gebracht.

2.3.3.1 Dänemark

Für Dänemark sind - nach Meinung der NordREFO-Expertengruppe - die Richtlinien einer landesweiten Siedlungssystempolitik erstmalig im Landesplanungsbericht 1975 konkretisiert. Allerdings handelt es sich m. E. hier eher um eine Strategie dezentraler Konzentration auf mittlerer zentralörtlicher Ebene und nicht um den Ausbau eines tief gestaffelten Siedlungssystems, wie es die großen Entfernungen der nördlichen Nachbarländer erfordern. Die Verlagerung des städtischen Bevölkerungswachstums von der Hauptstadtregion auf die anderen Landesteile, die in den vorangehenden Jahren eingesetzt hatte, sollte weiterverfolgt und verstärkt werden. Auch der Bevölkerungsanteil der

Århus- und Odenseregion sollte weiter zunehmen.

Insbesondere sah man in "mittelgroßen" Städten mit 5 000 - 10 000 Ew ("Gebietszentren") ein ausreichendes Arbeitsplatz- und Dienstleistungsangebot für die Einzugsbereichsbevölkerung in "zumutbarer Entfernung" von 15-20 km vor. Für den Fall größerer Lücken im Siedlungsnetz sollten auch kleinere Orte in dieser Funktion ausgebaut werden. Zur Bestimmung der bereits bestehenden Gebietszentren wurden 9 Merkmale (Stand 1976) herangezogen: Gymnasium, Handelsschule, technische Schule, Krankenhaus, Hauptwache der Polizei, spezialisierter Einzelhandel für ca. 10 000 Personen, 4 000 Arbeitsplätze, 75 Branchen mit 10 und mehr Beschäftigten und 6 Buslinien sollten vorhanden sein.

Bereits auf diesem Niveau und bei Einzugsbereichen von 15 km bestehen besonders in West- und Nordjütland erhebliche Lücken im Netz der Gebietszentren. Die Diskussionen der ausgehenden 70er Jahre zeigten denn auch, daß auf lokalem und kommunalem Niveau eine wesentlich weitgehendere Dezentralisierungsstrategie bevorzugt wurde.

Die ausgearbeiteten Alternativen, die eine Umverteilung des Wachstums auch unter dem Niveau der "Gebietszentren" vorsahen, wurden vielerorts auch dann befürwortet, wenn damit höhere Kosten bzw. ein geringeres Wachstum als bei der dezentralen Konzentrationsstrategie durch "Gebietszentren" verbunden sein sollte (vgl. NordREFO 1979:1, S. 67). Gleichzeitig wurde besonders auf die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und die Kontrolle der ausufernden Flächennutzung durch Tourismus und Freizeithausbebauung Wert gelegt. Dagegen befürworteten die zentralen Planungsträger die Gebietszentrenstrategie. Neben der besseren Verkehrsbedienung waren hierfür auch Kriterien des günstigeren Energiehaushaltes - ein neues Argument in den regionalpolitischen Debatten - ausschlaggebend. Seit 1977 finden sich in den Berichten aber auch die Tendenzen zur "Bevölkerungskonzentration auf unterster Ebene", um eine Bevölkerungsbasis mindestens für Schule und Lebensmittelgeschäfte zu erhalten.

Im Gegensatz zu den anderen nordischen Ländern wird keine aktive Behördendekentralisierung oder restriktive Ansiedlungspolitik durch "disincentives" betrieben. Neben diesem Unterschied im sektoralen Bereich der raumordnungspolitischen Instrumente zeigt auch die raumstrukturelle Seite der Dezentralisierungsstrategie deutliche Abweichungen: In Schweden ist eine 1972 durchgeführte Ortsklassifizierung und in Finnland eine detaillierte hierarchisch-funktionale Zuordnung der Zentren von 1975

als raumstrukturierendes Instrument der Siedlungssystempolitik entwickelt worden. Im Gegensatz zu der in Dänemark dominanten Ebene der Gebietszentren werden hier alle Zentrenstufen in ihren zentralörtlichen Mindestausstattungen fixiert und nach Arbeitsmarktbeziehungen und Versorgungsfunktion einander zugeordnet.

2.3.3.2 Finnland

Die regionalplanerische Situation der jüngsten Zeit zeichnet sich einerseits durch wichtige Reformen (u. a. in der Delegation von Aufgaben und Verantwortung auf ein regionales/lokales Niveau), andererseits durch bisher wenig konkretisierte Zielsetzungen aus. Dafür dürfte sowohl eine bisher unzulängliche Koordination zwischen Organisationen der Regionalpolitik und der kommunalen Flächennutzungsplanung eine Rolle spielen als auch ein Mangel an mehrheitsfähigen räumlichen Leitbildern, eine Folge der schwierigen Koalitionsverhältnisse der Regierung sowohl auf zentralem als auch Provinz- (län-) Niveau.

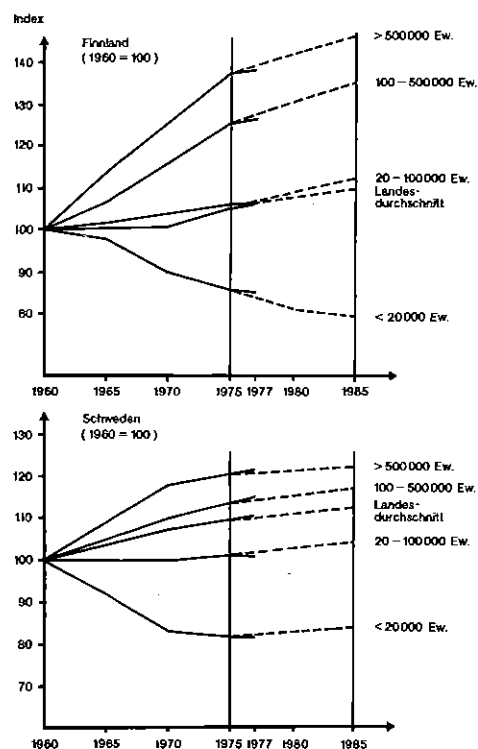
Raumordnungspolitische Konzeptionen wurden von der Staatsratskanzlei, aber auch vom Regionalplanungsverband entworfen. Die Entwicklungsstrategie der Staatsratskanzlei beruht auf einer sehr beschränkten dezentralen Konzentration. Dabei vermied man im Gegensatz zum Strukturplan des Regionalplanungsverbandes eine regionalisierte und ortsbezogene Zielfixierung, sondern gab lediglich die Richtlinien für die Entwicklung der Ortsgrößenklassen an. Sie sollen die Basis für die auszuarbeitenden Regionalpläne sein. Überraschend weisen die Richtzahlen stärkere Konzentrationstendenzen als die reale Entwicklung der Jahre 1975-1977 auf (vgl. Abb. 3).

Diese Strategie steht - ebenfalls überraschend - in deutlichem Gegensatz zu der schwedischen. Hier dürfte nach Abschluß der Reformen in Finnland eine Korrektur der Zielsetzungen zu erwarten sein.

Das Entwicklungskonzept des Regionalplanungsverbandes - dem Innenministerium unterstellt - verfolgt dagegen eine sehr viel stärkere Dezentralisierung mit ortsbezogenen Richtlinien bei 12 Zentrenklassen (vgl. Abb. 4). Hier sollen bei 42 % aller zentralen Orte die Zentrenklasse um mindestens eine Stufe heraufgesetzt werden, 8% sollen heruntergestuft werden und 49% in ihrer Klasse erhalten bleiben (SISAASIAIN-MINISTERIÖ 1977, S. 12). Die Schwerpunkte der Abstufung liegen dabei in den relativ dichtbesiedelten südwestlichen und westlichen Landesteilen (Raum Turku-Pori, Vaasa). Die Schwerpunkte der Höherstufungen

sind zum einen in der weiteren Hauptstadtregion zur intraregionalen Entlastung des Ballungsraumes Helsinki geplant, zum anderen in den chronischen Problemräumen Ost- und Nordfinnlands. Dort sollen vor allem Orte zwischen 5 000 und 10 000 Ew, d.h. die Zentrenklassen $E_1 - E_3$ (vgl. Abb.4) entwickelt werden.

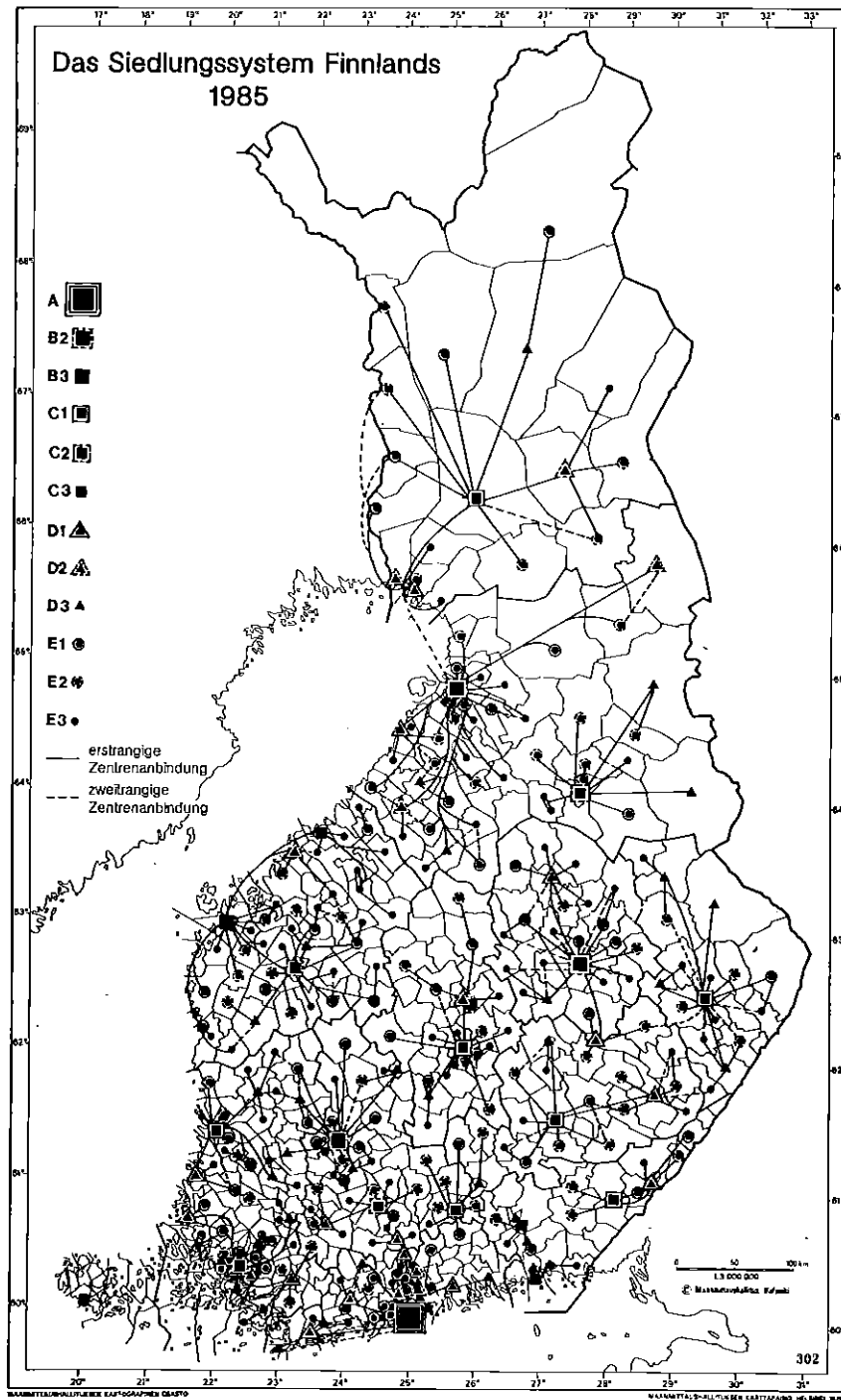
Abb. 3: Geplante Bevölkerungsentwicklung nach Ortsgrößenklassen in Finnland und Schweden



Quelle: NordREFO 1979:1, S. 95

Bei der Zentrenklassifikation und der geplanten Mittelzuweisung hat man ein Verfahren gewählt, das die im Vergleich etwa zu Dänemark ungleich höheren Entwicklungskosten deutlich macht. Mit zunehmender Entfernung zum nächsten höherrangigen Zentrum räumt man den Zentren einen "Distanzbonus" ein. Das Ausstattungsniveau steigt nicht nur mit der Zahl der Einzugsbereichsbevölkerung, sondern auch mit der Abnahme der Erreichbarkeit höherrangiger Zentren. So soll etwa Kuusamo im Nordosten des Landes mit einer Bereichsbevölkerung von (1985) 18 000 Ew und einer Entfernung

Abb. 4: Das geplante "Siedlungssystem 1985" in Finnland



Zentrentyp	Zentrenanzahl 1974	Zentrenanzahl 1985	Bereichsbevölkerung (geplant)	typische Funktionen (Auswahl)
A	1	1	4 700 000	Regierung
B2 - B3	4	5	1 200 000	Universität
C1 - C3	14	14	400 000	Provinzzentrum, Verwaltung
D1 - D3	41	62	100 000	Distriktkrankenhaus
E1 - E3	235	246	25 000	lokales Schulsystem

Quelle: Sisäasiainministeriö seutusuunnittelun keskusliitto 1977, S. 11

zum nächsten höherrangigen Zentrum (Oulu) von 200 km die gleiche Zentrenausstattung erhalten wie Leppävaara, einer Satellitenstadt Helsinkis mit etwa 43 000 Ew.

Mit Ausnahme der westlichen und südwestlichen Küstenregionen strebt man mit diesem Konzept eine deutliche intraregionale Dezentralisation sowohl im Ballungsraum als auch in den Dünnsiedelbereichen an. Dieses optimistische Dezentralisierungskonzept dürfte jedoch mit u. U. zunehmenden ballungsräumlichen und/oder wirtschaftlichen Problemen modifiziert werden. So sind bereits die Maßnahmenbündel zur stärkeren Wachstumsdämpfung der Hauptstadtregion (Behördenzentralisation, Ansiedlungskontrolle für die Industrie) "auf Eis" gelegt oder "aufgelockert" worden (NordREFO 1979:1, S. 63), womit eine der wichtigen Voraussetzungen der Dezentralisierungspolitik entfällt. Die Abhängigkeit der Erfolge einer regional ausgeglichenen Entwicklung vom gesamtwirtschaftlichen Wachstum ist offenkundig. Es deutet sich aber auch eine Prioritätensetzung innerhalb der 3 Problemraumtypen (s. o.) zugunsten der Ballungsräume an.

2.3.3.3 Norwegen

Ein ortsspezifisch und funktional klassifizierter Entwurf des Siedlungssystems, d. h. eine Makrostrukturplanung nach schwedischem oder finnischem Muster existiert für Norwegen nicht. Eine Ursache dafür liegt - wie in Dänemark - in der stärker kommunal betonten Entscheidungsstruktur. In Schweden und Finnland dürften dagegen die mehr zentralisierten Entscheidungsbefugnisse die Erarbeitung eines stark differenzierten staatsumfassenden Siedlungssystems gefördert haben. Die planerischen Leitziele Norwegens entsprechen aber trotz gewisser markanter Unterschiede im Instrumentenbereich denen der Nachbarländer.

Im Vergleich mit den anderen nordischen Ländern wird in Norwegen die strikteste Dezentralisierungspolitik vertreten. Sie zeichnet sich durch 4 Maßnahmenbündel aus:

- a) Das sog. "Erhaltungsziel" richtet sich auf die Stärkung und Förderung der gesamten vorhandenen (!) Siedlungsstruktur, vor allem der Entwicklungszonen. Dabei wird in deutlichem Unterschied zu Schweden das unterste (Lokal-) Zentrenniveau nicht nur als Standort für Dienstleistungen, sondern auch für die Ansiedlung von Industrie in Betracht gezogen (NordREFO 1979:1, S. 92). Auch Konzentrationsbestrebungen innerhalb von Regionen sollen begrenzt werden. Allerdings ist man sich

der Tatsache bewußt, daß eine vollständige Beibehaltung der Siedlungsstruktur nicht möglich sein wird (vgl. LINDEMANN 1981).

- b) In allen Gemeinden - deren Zahl wesentlich höher und deren Bevölkerungsbasis durchschnittlich geringer als in Schweden und Dänemark sind - sollen funktionsstarke Zentren geschaffen/erhalten werden.
- c) Dezentralisierungsfähige Unternehmen - zu denen sowohl staatliche als auch private Dienstleistungen und Industriebetriebe zählen - sollen in das niedrigst mögliche Zentrenniveau ausgelagert werden. Dabei wird als unterer Grenzwert eine Größenordnung bis herab zu 1 000 Ew diskutiert. Den Dienstleistungen kommt - wie in den anderen Ländern - mit sinkender Zentrenklasse zunehmende Bedeutung zu. In Norwegen wird jedoch anstelle der sonst üblichen Konzentration von regional bedeutsamen Dienstleistungen in einem einzigen Ort, deren Streuung auf verschiedene Zentren innerhalb einer Region diskutiert (STORTINGSMELD. NR 25 1977-78).
- d) Im Gegensatz zu Dänemark und Schweden haben die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der ausgehenden 70er Jahre nicht zu einer Auflockerung der aktiven Dezentralisierungsmaßnahmen in der Hauptstadtregion geführt. Die Auslagerung von Behörden und die Ansiedlungskontrolle - die in Norwegen u. a. in Form einer Quotierung auch den öffentlichen Sektor erfaßt - werden weiter als notwendige Voraussetzung der intensiven Dezentralisierung in Norwegen erachtet und durchgeführt.

Es fehlt jedoch nicht an warnenden Stimmen angesichts dieser aufwendigen, landesweiten Dezentralisierungsstrategie. HANSEN weist mehrfach (u. a. 1976, 1978) auf strukturelle Schwächen und Krisenanfälligkeit der monostrukturierten "one-company-towns" in Norwegen hin. Seiner Einschätzung nach sind erst Orte mit einer Bereichsbevölkerung von mindestens 10 000 Ew in der Lage, auf dem Fundament einer ausreichenden Branchenvielfalt Wachstums- oder mindestens Stabilisierungswirkungen aufrechtzuerhalten. Die Investitionen und Subventionen der öffentlichen Hand in derartige "one-company-towns" - im wesentlichen auf Bergbau, Aluminium- und Papierherstellung sowie Textilindustrie basierend - werden skeptisch beurteilt: "At present, hundreds of millions of Kroner are being used to modernize smelters in the hope that they will remain competitive on the international market. But more often than not modernization does not lead to an increase in employment. The smelters are great consumers of hydropower resources, which might be put in better use for other purposes, or - as some people claim - should not be developed at all" (HANSEN 1978, S. 109). Wenn das Wirtschaftswachstum aufhört, dürfte die Umverteilung von wirtschaftlichen Ressourcen zwar "noch möglich, aber viel schmerzhafter" sein und "Konflikte (dürften) unvermeidlich sein". Derartige Konflikte sind bis 1978 teils durch die arbeitsmarktpolitische Wirkung der Ölförderung unbedeutend

gewesen. (HANSEN 1978, S. 109). Die jüngeren, ersten Konflikte um den Ausbau der nordnorwegischen Wasserkraft, um die Erhaltung der Natur und um die Ölsuche in Nordnorwegen (vgl. LINDEMANN 1981a) zeigen aber, daß hier nicht erst bei einem "Nullwachstum" erheblicher und vermutlich zunehmender Konfliktstoff gegeben ist. HANSEN hält angesichts der gegenwärtigen industriellen Dezentralisierungsstrategie eine Konsolidierungs-, in bestimmten Landesteilen auch eine Kontraktionsstrategie für diskussionswürdig (HANSEN 1978, S. 109).

2.3.3.4 Schweden

Bereits im Jahre 1972 wurden die Strukturen des schwedischen Siedlungssystems fixiert und 1976 an die beobachtete Entwicklung angepaßt. Der Demokratisierungs- und Regionalisierungsprozeß im Planungswesen setzte jedoch 1976 neue Zeichen. Hatte man bis dahin eine "Wachstumszentrenpolitik" verfolgt, wurde nun Gewicht auf ein größeres intra-regionales Gleichgewicht gelegt, das vor allem eine weitere Streuung der Arbeitsplätze und Versorgungseinrichtungen verlangte als es die Konzentration in Primärzentren vorsah. Aus dieser Sicht mußte daher das Siedlungssystem um niedrigere Ortsklassen (Gemeindeteilzentren) erweitert werden.

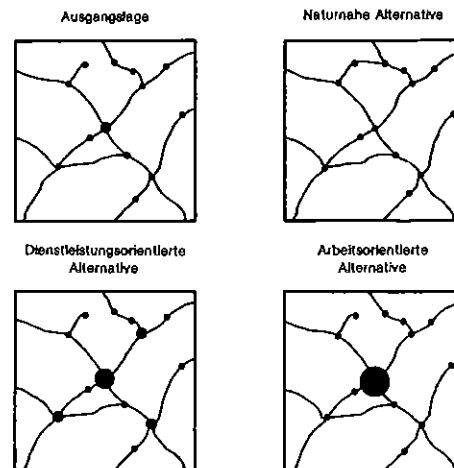
So ist auch in Schweden Ende der 70er Jahre eine Aufwertung der untersten Zentrenklassen feststellbar, wie sie vor allem in Norwegen, aber auch Finnland und Dänemark zu beobachten ist. Sowohl ein zukünftiges Industriewachstum als auch die Behördendezentralisierung soll aber i. a. an die Primärzentren gebunden bleiben.

Die Dezentralisierung auch der regionalplanerischen Entscheidungsstrukturen scheint in gewissem Zusammenhang mit dem bei abnehmenden Zuwachsraten wachsenden Informationsbedarf über angemessenen Mitteleinsatz zu stehen. Die Aushandlung von Zielkonflikten und die Abstimmung mit der Flächenutzungsplanung soll mit der planungsrechtlichen Stärkung der kommunaler bzw. regionalen Organe ebenfalls größeres Gewicht erhalten (NordREFO 1979:1, S. 85).

Gegenüber dem Planungsinstrument der "Siedlungssystempolitik" erscheint jedoch Skepsis angebracht. Zur Zeit ist die Frage gänzlich unbeantwortbar, welche Funktion und Eigendynamik das Instrument eines Siedlungssystems haben kann. Bisher wird es in den nordischen Ländern eher als "hierarchisierte Ortsstruktur" aufgefaßt, die vor allem unter dem Aspekt der Erreichbarkeit von Dienstleistungen und der ortsspezifischen Zuordnung von Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum entwickelt wurde. Ob diese räumliche Organisationsform auch dem Bedarf unternehmerischer Standortsysteme gerecht werden kann, muß bezweifelt werden. Das Instrument wird erst greifen können, wenn die Siedlungsstruktur mit den funktionalen Erfordernissen der Bevölkerung, der Wirtschaft, des

Naturhaushalts und der politisch-planerischen Steuerung übereinstimmt. Diese Probleme werden deutlich, wenn man die unterschiedlichen Aspekte der "räumlichen Wohlfahrt" verschieden bewertet und ihnen die entsprechenden, alternativen räumlichen Organisationsformen zuordnet (vgl. Abb. 5).

Abb.5: Modelle alternativer Siedlungsstrukturen



Quelle: NordREFO 1979:1, S. 179

Zwischen sog. "naturnahen" Alternativen mit ökologischer Präferenz (weit gestreutes Kleinsiedlungsmuster) über eine dienstleistungsorientierte Lösung (hierarchische funktionale Zuordnung) zur ökonomischen Standort- bzw. Arbeitsplatzorientierung (regionale Siedlungskonzentration) erscheint ein siedlungsstruktureller Kompromiß in weiten Teilen der nordischen Länder schon aufgrund hoher Entfernungen zwischen den Siedlungen nicht möglich.

Diese Einschätzung findet auch bei BARTELS in einer Überschau über das Verhältnis von "Theorien nationaler Siedlungssysteme und Raumordnungspolitik" eine gewisse Unterstützung: BARTELS hält es zwar für raumordnungspolitisch entscheidend, "zumindest optimale Richtungen der strategisch sinnvollen Weiterentwicklung eines nationalen Siedlungssystems in seiner konkreten Gegenwart zu erarbeiten", ihm erscheint aber "das Optimum einer ganzen Siedlungsverteilungsstruktur zu bestimmen, ... zunächst ausgeschlossen." (BARTELS 1979, S. 124).

2.3.4 Die Erfolge der regionalen Entwicklungsstrategien

2.3.4.1 Die Beschäftigungswirkungen

Für Dänemark und Norwegen sind genauere Untersuchungen zum Beschäftigungseffekt der Entwicklungsmaßnahmen nicht zugänglich. Eine in Schweden eingesetzte Expertengruppe (ERU: Expertgruppen för regional

utredningsverksamhet, Industridepartementet Stockholm) schätzt unter Berücksichtigung hypothetischer Wachstumsraten ohne Förderungsmittel den Erfolg der anreizpolitischen Maßnahmen auf eine Zunahme von 10 000 - 20 000 Arbeitsplätzen zwischen 1965 und 1975. Auch in bezug auf das gesamte Land haben die Entwicklungsgebiete ihren Beschäftigtenanteil leicht verbessern können (vgl. Tab. 5).

Tab. 5: Der Beschäftigungszuwachs in den Entwicklungsgebieten Schwedens und Finnlands (1965 - 1975)

		Schweden		Finnland	
		Entwick.- gebiet	Gesamt- land	Entwick.- gebiet	Ges.- land
Entwicklung der Beschäftigtenanteile in %	1960	18,1	100	24,1	100
	1965	17,6	100	25,5	100
	1970	18,0	100	25,4	100
	1975	19,3	100	27,9	100
Veränderung der Beschäftigtenzahlen in %	1965	-70	3,9	-1,1	17,5
	1970	-75	11,7	1,9	18,7
neue Arbeitsplätze 1)		10 000 bis 20 000	-	12 000	-

1) geschätzte Wachstumseffekte durch entwicklungspolitische Maßnahmen 1965-75

Quelle: NordREFO 1978:2, S. 107ff

Die Wirkungen auf die Branchenzusammensetzung werden ebenfalls positiv eingeschätzt. Etwa 75 % der neuen Arbeitsplätze entfielen auf sog. "Konkurrenzausegesetzte" (nicht rohstoffgebundene) Branchen. Die rohstoffgebundenen Industriebetriebe wiesen in dieser Zeit eine starke Beschäftigungsminderung auf, obwohl sie ca. 1/4 der gesamten Mittel erhielten. Schließlich wurden sowohl die regionalen/lokalen Multiplikatoreffekte als auch die Arbeitsplatzqualität (Sicherheit, Lohnniveau) positiv bewertet, die regionale Branchenvielfalt und vor allem das Angebot für weibliche Arbeitskräfte nahmen zu (vgl. NordREFO 1975:4, 1978:2, S. 110ff). Diese rein zahlenmäßige Beurteilung darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die räumliche Verteilung der Mittel unbefriedigend blieb.

2.3.4.2 Die Änderungen der Bevölkerungsverteilungsmuster

Noch problematischer als die Abschätzung beschäftigungsmäßiger Effekte ist die Beurteilung der regionalpolitischen Einflüsse auf die Bevölkerungsentwicklung.

Eine Vielzahl sich überlagernder Einflüsse macht es unmöglich, einzelne Faktoren zu diskutieren, da eingehendere Analysen m. W. bisher nicht vorliegen.

Abnehmende Geburtenüberschüsse und eine schon weit fortgeschrittene Ausdünnung der Peripherregionen und kleinen Orte außerhalb größerer Stadtregionen haben zu einer Schwächung der "klassischen" Nord-Süd- und Land-Stadt-Wanderung beigetragen. Andererseits hat die unübersehbare Großstadtflucht inzwischen nicht nur in den Kernstädten, sondern auch in den Stadtregionen zu abnehmenden Wachstumsraten, teils absoluten Verlusten geführt (vgl. Abb. 6).

In einer Untersuchung auf der Basis von Pendelregionen verzeichnen mit der Ausnahme Finnlands seit 1975 auch die kleinen Regionsgrößenklassen Zuwachsraten. In Dänemark hat erstmalig nicht nur Kopenhagen selbst, sondern die gesamte Hauptstadtregion Verluste hinzunehmen. In Norwegen übersteigt die Wachstumsrate der Kleinregionen die aller anderen Größenklassen. Derartige Muster in der Bevölkerungsverteilung wurden von den Entwicklungsstrategien aller nordischen Länder seit 1965 angestrebt.

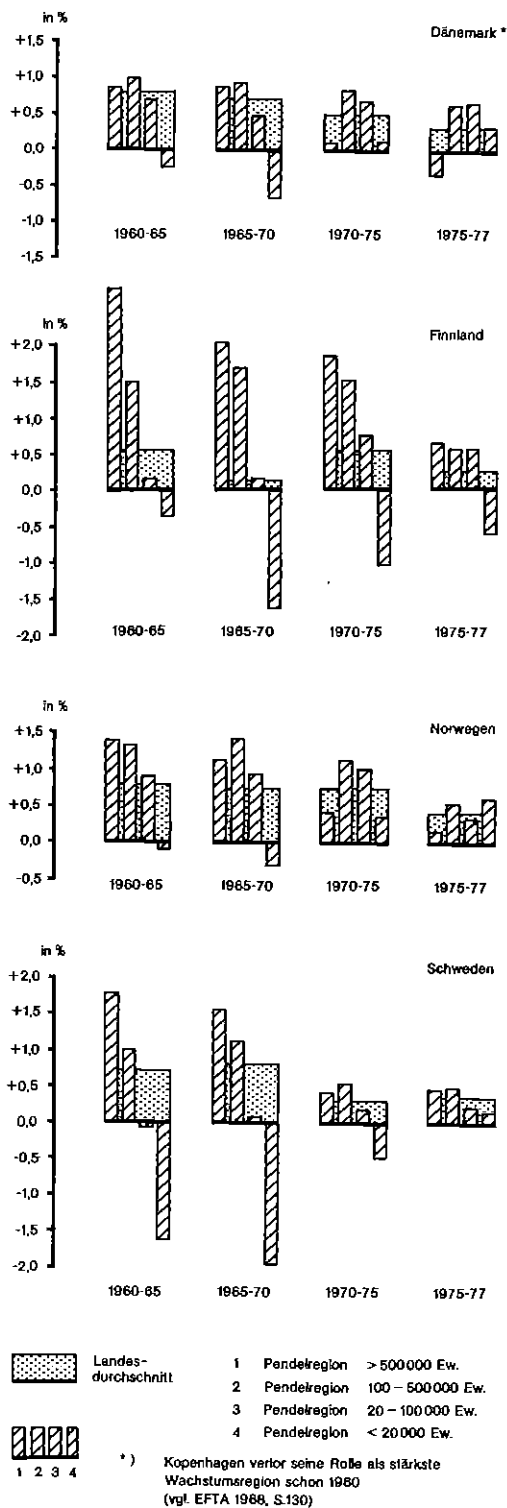
Die regionalen Wachstumsmuster der Bevölkerung sind in den nordischen Ländern geprägt durch

- eine generelle Abnahme der Bevölkerungswachstumsraten seit 1960 (das extrem niedrige Wachstum 1965-70 in Finnland ist durch die hier unberücksichtigten hohen Auswanderungsziffern nach Schweden bedingt)
- seit 1975 (in Schweden seit 1970) drastisch gesunkene Wanderungsbereitschaft
- durch eine allgemeine Angleichung und Verringerung der Wachstumsraten zwischen den Regionsgrößenklassen.

In diesem Muster weisen Dänemark und Norwegen mit insgesamt geringen Schwankungen sowohl zwischen den Klassen als auch im Zeitverlauf deutliche Unterschiede gegenüber Schweden und Finnland auf, die sich mit mehrfach höheren Wachstumsdifferenzen und einem ungleich stärkeren Ausgleichsprozeß von ihren Nachbarländern abheben. Dieser Unterschied dürfte mindestens für Norwegen teilweise auf die konsequenterer Strukturierungs- und Dezentralisierungsstrategie zurückzuführen sein.

Faßt man den Begriff der "counterurbanization" mit

Abb. 6: Die Bevölkerungsentwicklung in den 4 nordischen Ländern nach Regionsgrößenklassen 1960 - 1977



BERRY durch Merkmale der Richtungsänderungen relativer Wachstumsraten und nicht durch eine bloße Umkehr früherer Land-Stadt-Wanderung (rurbanization), so weisen Dänemark und Schweden deutliche, Norwegen tendenzielle Merkmale der "counterurbanization", wie sie BERRY charakterisiert, auf: "Growth rates are beginning to decline and their distribution across ... urban systems is changing. Internal migration streams have shifted away from the dominant major metropolitan areas in each country toward medium sized cities and to small centers just outside the metropolitan regions" (BERRY 1978, S. 29).

Auch eine Analyse von FALK weist eine deutliche "counterurbanization" in Schweden auf: Die Großstadregionen haben 1965-1970 abnehmende, mit 0,3% aber noch schwach positive Wachstumsraten (FALK 1978, S. 66). Im Zeitraum 1970-1975 hat sich das Bild deutlich geändert: Die drei Großstadregionen, aber auch die Ortsgrößenklassen über 50 000 Ew nehmen absolut ab (FALK 1978, S. 74).

Es ist allerdings zu berücksichtigen, daß die Analyse nach Ortsgrößenklassen regionale Umverteilungsmuster verdeckt, wie sie für den Zeitraum 1960-70 aus einer Kartierung von FALK hervorgehen. Die Entwicklungsgebiete zeigen im Gegensatz zu den südlichen Provinzen eine deutliche intraregionale (d.h. hier "intraprovinzielle") Konzentration in den großen Küstenstädten auf Kosten fast aller binnenländischer Orte. Im Landessüden dagegen sind die intraregionalen Verteilungsmuster zwischen wachsenden und schrumpfenden Gemeinden sehr viel ausgeglichener (vgl. FALK 1978, S. 71). Diese unterschiedlichen Entwicklungsmuster zwischen dem Landesnorden und -süden dürften sich in den 70er Jahren kaum geändert haben. Der Bedarf an Dezentralisation und Abbau intraregionaler Disparitäten hält gerade in den Entwicklungsgebieten unvermindert an.

3. Tendenzen seit dem Ende der 70er Jahre

Die Raumordnungspolitik der nordischen Länder hat mit der aufgezeigten Entwicklung den Versuch unternommen, das oberste sozialpolitisch geprägte Ziel allgemeiner Wohlfahrt in die räumliche Dimension zu übertragen. Eine räumlich ausgeglichene Verteilung der "wohlfahrtsrelevanten" Leistungen ist im letzten Jahrzehnt ein unverzichtbarer Bestandteil der herrschenden Wohlfahrtspolitik in Nordeuropa, besonders in Schweden geworden.

Das zeigt sich am Beispiel einiger charakteristischer Akzentverschiebungen der raumordnungspolitisch relevanten Aussagen in den Regierungserklärungen Schwe-

dens und der BR Deutschland.

a) Dezentralisierung

Während "die schwedische Regierungserklärung ein klares Bekenntnis zur Förderung von Beschäftigung und Niederlassung in allen Landesteilen" enthält, ist festzustellen, daß "eine explizite Regionalisierung in der deutschen Regierungserklärung fehlt (GANSER 1977, S. 325).

b) Ökologie und Technik

Im Vergleich mit der deutschen Regierungserklärung fällt auch eine in ihrer Deutlichkeit wohl neuartige Umwertung im Verhältnis von Technik und Ökologie einerseits, Volkswirtschaft und Raumstruktur andererseits auf: "Die Technik muß den Forderungen nach einer guten Umwelt und einer Gesellschaft in ökologischem Gleichgewicht angepaßt werden. Grundlage einer erfolgreichen Reformarbeit ist eine starke Wirtschaft... Eine gut funktionierende Volkswirtschaft setzt eine dezentralisierte Wirtschaft voraus" (FÄLLDIN 1977, S. 369). Zwar wird mit der "Dezentralisierung der Wirtschaft" bei FÄLLDIN zunächst eine Umorientierung auf "kleine und mittlere Unternehmen" angesprochen, allerdings ist gerade in Schweden mit einer derartigen vertikalen (auf Größenklassen gerichteten) Dezentralisierung eine horizontale, räumliche Umverteilung untrennbar verbunden.

c) Nahdemokratie

In Schweden wird die Dezentralisierung der zentralen Staatsmacht zur Stärkung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zum Ziel erhoben: "Zentrale Aufgaben, besonders betreffend regionale Planung, werden von den staatlichen Bezirksregierungen auf die vom Volk gewählten Provinziallandtage überführt werden" (FÄLLDIN 1977, S. 368).

Im Vergleich zu Dänemark und Norwegen tritt diese Tendenz zur "Nahdemokratie" in Schweden und Finnland etwas später in Erscheinung. Sie erweitert die traditionellen Bestimmungen des Wohlfahrtsbegriffes, die in der Qualität des Arbeitsplatzes, der Sozial- und Dienstleistungen sowie der natürlichen und sozialen Umwelt gesehen werden, um eine neue politische Dimension. Dabei ist ein räumlicher Bezug, eine Regionalisierung der bisher zentralstaatlich bestimmten Wohlfahrt zumindest in den Absichtserklärungen unübersehbar (vgl. ØSTRØM 1980, S. 116f, HØIJER 1970).

Obwohl beide Regierungserklärungen - die deutsche "in wesentlich ausgeprägterem Maße" - "eine Reihe von Aussagen, Forderungen und konkreten Maßnahmen (enthalten), die mit großer Wahrscheinlichkeit die Sachzwänge zu vermehrter großräumiger Konzentration

verstärken werden", ist die "starke Hervorkehrung von Dezentralisierungsabsichten gerade in der schwedischen Regierungserklärung" offenkundig (GANSER 1977, S. 334).

Es hat den Anschein, als stünde der Raumordnungspolitik der nordischen Länder mit dem Konzept eines detaillierten und tiefgegliederten Siedlungssystems ein raumstrukturierendes Instrument zur Verfügung, daß - bei aller Skepsis gegenüber theoretischer Unreife und politischer Durchsetzbarkeit - den inhaltlichen Zielen einer stärkeren wirtschaftlichen und politischen Dezentralisierung angemessen sein könnte.

Die neuen Tendenzen aber zur Nahdemokratie und zu intraregional ausgeglichener "Wohlfahrt", zu einer lokalen, von den Betroffenen mitbestimmten Lebensqualität also, dürften aber zu der skizzierten zentralstaatlich verordneten Großstrukturplanung und Festlegung detaillierter Entwicklungsnormen (Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum, Dienstleistungsausstattung) in unmittelbarem Widerspruch geraten. Wahrscheinlich liegt hier der Grund dafür, daß eine makrostrukturelle Siedlungssystemplanung in den nordischen Ländern bisher nicht in die offizielle Raumordnungspolitik aufgenommen wurde, vermutlich auch nicht aufgenommen werden wird. Angesichts dieses Widerspruchs ist eine Abkehr von der bisherigen "übergreifenden Strukturplanung" - wie sie auch LOREND AHL (1980, S. 218) vermutet - wahrscheinlich. In diese Richtung weist auch die zu erwartende Zunahme an Konfliktstoff zwischen wachsenden Ansprüchen an staatliche Mittel bzw. Steuerkapazität und schrumpfendem Handlungsspielraum. Zielkonflikte zwischen volkswirtschaftlicher Effektivität, d. h. optimaler Ressourcenallokation und lokaler sozialer Wohlfahrt dürften unvermeidlich sein. Die neuen Formeln "Hilfe zur Selbsthilfe" und "Regionalpolitik von unten her" (LOREND AHL 1980, S. 218) könnten vor diesem Hintergrund den zentralen Organen allerdings auch als geeignete Strategie der Konfliktverschiebung dienen.

Es muß zu denken geben, daß die skizzierten Grundzüge der neuen raumordnungspolitischen Konzepte in deutlichem Widerspruch zu gewissen geltenden theoretischen Basisannahmen stehen. So bleibt zu fragen, wie Wirtschaftswachstum ohne seine (bisher) wesentlich erachteten Voraussetzungen der Konzentration im Gefolge der "scale economies" erhalten oder geschaffen werden kann.

Die Gutachter der Kommission für wirtschaftlichen und sozialen Wandel fordern beispielsweise für die BR Deutschland eine "bewußte Hinwendung zu konzentrierten Raum- und Siedlungsstrukturen" als "volks-

wirtschaftliches Gebot zur Bewältigung der kommenden Probleme" (GANSER 1977, S.322).

So bleibt auch zu fragen, wie die (mindestens kurz- und mittelfristig) zusätzlichen Kosten einer ökologisch angepaßten Technologie (Klein- statt Großtechnologie) aufzubringen sind und wie die Kosten z. B. einer Kehrtwendung in der räumlichen Bildungspolitik, die wieder kleine (dezentrale) Schuleinheiten statt Großeinheiten bevorzugt (FÄLLDIN 1977, S. 373).

Zu fragen bleibt auch, welche Auswirkungen die angestrebten Formen der Planungsdemokratisierung auf kommunaler/regionaler Ebene für die Handlungsfähigkeit haben wird, wenn der Entscheidungsbedarf (durch Umverteilung der Aufgaben) steigt und der Handlungsspielraum (durch knappere Ressourcen) sinkt.

Jedwede regionalpolitischen Strategien müssen sich überdies in den nordischen Ländern unter zusätzlichen Rahmenbedingungen bewähren: Neue Einstellungs-, Verhaltens- und Anspruchsmuster der Bevölkerung deuten sich seit der zweiten Hälfte der 70er Jahre an: Ein stärkeres politisches Bewußtsein und Engagement der "Basis" (z. B. Bürgerinitiativen, Bürgerbeteiligung an Planungsprozessen), eine gewisse Wertverschiebung vom Primat des "Lohnwertes" auf das Primat des "Wohn- und Freizeitwertes" hat eingesetzt. Sie könnte zu bedeutenden regionalen Entwicklungskonsequenzen führen. Hier bringen zum einen die periodischen und saisonalen Wohnortverlagerungen wie Zweitwohnsitze auf dem Land und Wochenendhäuser Probleme mit. Vor allem aber wird das Phänomen der "counterurbanization" - sollte es von Dauer sein - zu einem härter werdenden Verteilungskampf um das Wachstumspotential Anlaß geben.

Fragen der sozialen und physischen Umweltqualität scheinen dabei in den nordischen Ländern stärker als in den mitteleuropäischen an Bedeutung zu gewinnen. Es bleibt allerdings abzuwarten, ob dieser Einstellungswandel angesichts der wirtschaftlichen Probleme seit dem Ölpreisschub 1973 und bei hoher Arbeitslosigkeit - mit Ausnahme Norwegens - Bestand haben kann.

Mit den neuen regionalplanerischen Zielen einer "ökologisch angepaßten Technik", der "Nahdemokratie" und der intraregionalen Dezentralisierung wird ein Bedarf an neuen regionalplanerischen Instrumenten verbunden sein. Das bisher diskutierte Instrument der Siedlungspolitik dürfte sich mindestens als unreif, wahrscheinlich als ungeeignet erweisen.

LITERATURVERZEICHNIS

- BARTELS, Dietrich: Theorien nationaler Siedlungssysteme und Raumordnungspolitik. In: Geographische Zeitschrift, Heft 2, 1979, S. 110-146.
- BERG, Paul Olaf: Ringvirkninger av ny storindustri. Utvikling i næringsliv og bosetning i Ardal og Mo i Rana med omliggende distrikter siden 1946. Oslo: Distriktens utbyggningsfond, publikation nr. 1, 1965.
- BERRY, Brian J. L.: The Counterurbanization Process: How General? In: HANSEN, Niles M. (ed.): Human Settlement Systems. International Perspectives on Structure, Change and Public Policy. Cambridge, Mass.: Ballinger 1978, S. 25-49.
- BRONNY, Horst M.: Finnmarken als Raum saisonalen Wirtschaftens am Rande der Ökumene. In: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen. Deutscher Geographentag Kiel 1969, S. 73-85.
- BUTZIN, Bernhard: Die Entwicklung Finnisch-Lapplands. Ansatz zu einem Modell des regionalen Wandels. Paderborn: Schöningh 1977. = Bochumer Geographische Arbeiten 30.
- BUTZIN, Bernhard: Nordfinland: Thesen zum Prozeß einer Peripherisierung. In: WEBER, Peter (Hrsg.): Periphere Räume. Strukturen und Entwicklungen in europäischen Problemgebieten. Paderborn: Schöningh 1979, S. 9-19. = Münstersche Geographische Arbeiten 4.
- BYLUND, Erik: Entwicklungsprobleme im Nordkalottgebiet Schwedens. In: Geoforum 1971, H. 5, S. 37-46.
- BYLUND, Erik: Growth Centre and Administrative Area Problems within the Framework of the Swedish Location Policy. In: KUKLINSKI, Antoni (ed.): Growth Poles and Growth Centres in Regional Planning. Paris: Mouton 1972, S. 231-242.
- EFTA European Free Trade Association (ed.): Regional Policy in EFTA. An examination of the Growth Centre Idea. Geneva: Secretariat of the European Free Trade Association 1968.
- EFTA European Free Trade Association (ed.): National settlement strategies: A framework for regional development. Geneva: Secretariat of the European Free Trade Association 1973.
- ERIKSEN, Øistein: Målkonflikter i regionalpolitikken i Norge. = Bilag III till rapport "Målkonflikter i regionalpolitikken" publicerad i NordREFO 1978:4.
- FALK, Thomas: Urban Development in Sweden 1960 - 1975: Population Dispersal in Progress. In: HANSEN, Niles M. (ed.): Human Settlement Systems. International Perspectives on Structure, Change and Public Policy. Cambridge, Mass.: Ballinger 1978, S. 51-83.
- FÄLLDIN, Thorbjörn: Regierungserklärung des Ministerpräsidenten Thorbjörn Fälldin im Schwedischen Reichstag am 8. Oktober 1976. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 5, 1977, S. 367-373.
- GANSER, Karl: Die raumbedeutsamen Aussagen in den Regierungserklärungen von zwei hochentwickelten Industriestaaten - die Bundesrepublik Deutschland und Schweden. In: Information zur Raumentwicklung, H. 5, 1977, S. 321-336.

- HANSEN, Jens Christian: A Strategy of Retreat - the Norwegian Case. In: WONDERS, William C. (ed.): The Arctic Circle: Aspects of the North from the Circumpolar Nations. Ontario: Don Mills 1976, S. 97-106.
- HANSEN, Jens Christian: The one-company town in Norway. Can we learn from the recent past in planning for the near future? Norsk geografisk Tidsskrift Vol. 32, 1978, S. 97-110.
- HELMFRID, Staffan: Schweden. Neue Tendenzen des geographischen Wandels. In: (Hrsg.): Entwicklungs- und Planungsprobleme in Nordeuropa. Paderborn: Schöningh 1981, S. 9-17. = Münstersche Geographische Arbeiten 12.
- HEYERDAHL-JENSEN, Kirsti Mette: The North Norway Development Programmes - Their Impact on the Regional Development of Northern Norway and on the Regional Policy generally. In: Settlement Systems and Regional Planning. Proceedings of the Third Polish - Scandinavian Regional Science Seminar, Kazmierz Dolny, May 10-12, 1978, S. 253-266. = Polish Academy of Sciences. Committee for Space Economy and Regional Planning, Studies Vol. LXXV. Warszawa 1980.
- HÖIJER, Björn-Erik: Har Norrbotten någon framtid? En granskning av glesbygdspolitiken i Norr. Malmö, Bonniers 1970.
- LAATTO, Erkki: Finnish Regional Development Policies. In: Bank of Finland Monthly Bulletin Vol. 49, Oct. 1975, S. 20-23.
- LINDEMANN, Rolf: Sozioökonomischer Strukturwandel und Regionalpolitik in Norwegen in der Nachkriegszeit. Das Fallbeispiel Røros. In: BUTZIN, Bernhard (Hrsg.): Entwicklungs- und Planungsprobleme in Nordeuropa. Paderborn: Schöningh 1981, S. 113-133. = Münstersche Geographische Arbeiten 12.
- LINDEMANN, Rolf: Erdöl- und Erdgassuche vor Nordnorwegen - ein Mittel zur Entwicklung einer Marginalregion? In: Geographische Rundschau 1982, in Druckvorbereitung.
- LLOYD, Trevor: The Norwegian-Soviet Boundary, a study in Political Geography. Norsk Geografisk Tidsskrift Vol. 15, 1955-56, S. 187-242.
- LORENDAHL, Bengt: Regionalpolitik i Norden. Stockholm: Föreningarna Nordens Förbund 1969.
- LORENDAHL, Bengt: Regionale Entwicklung im Norden. Probleme, Politik und Forschung. In: Raumforschung und Raumordnung 1980, H. 5-6, S. 209-218. = Probleme der Raumordnung in Skandinavien.
- MIDRE, Georges and Anne SOLBERG: Economic development and social change in two different communities in North Norway. In: Norsk geografisk Tidsskrift Vol. 33, 1979, S. 39-50.
- MOOK, Reinhard: Vom Wandel der Lebensverhältnisse in Nordnorwegen 1950 - 1970. In: Geoforum Heft 5, 1971, S. 7-35.
- NordREFO (Nordiska arbetsgruppen för regionalpolitisk forskning) (Hrsg.): Virker regionalpolitikken. Rapport fra NordREFO:s arbeidsgruppe "Studier av regionalpolitiske virkemidlers effekter". = NordREFO. Information om regionalpolitik och regionalpolitisk forskning i Norden, 1978:2.
- NordREFO (Nordiska arbetsgruppen för regionalpolitisk forskning) (Hrsg.): Lägesrapport. = NordREFO. Information om regionalpolitik och regionalpolitisk forskning i Norden, 1975:4.
- NordREFO (Nordiska arbetsgruppen för regionalpolitisk forskning) (Hrsg.): Ortssystemets framtida utveckling. = NordREFO. Information om regionalpolitik och regionalpolitisk forskning i Norden, 1979:1.
- NU (Nordisk udredningsserie): Nordisk forskning om regionalpolitik i omvandling. = Nordisk udredningsserie A 1978:12. Stockholm 1978.
- Ørvik, Nils: Scandinavia, NATO, and Northern Security. In: International Organization Vol. 20, 1966, S. 380-396.
- ÜSTRÖM, Kjell: Swedish Regional Development Policies - Problems Remain in the Province of Norrbotten. In: Settlement Systems and Regional Planning. Proceedings of the Third Polish-Scandinavian Regional Science Seminar, Kazmierz Dolny, May 10-12, 1978, S. 103-117. = Polish Academy of Sciences. Committee for Space Economy and Regional Planning, Studies Vol. LXXV. Warszawa 1980.
- PALOMAKI, Mauri: Distinctive features of Finland's development policies for its northern areas. In: WONDERS, W. C. (ed.): The Arctic Circle: Aspects of the North from the Circumpolar Nations. Don Mills, Ontario: 1976, S. 119-132.
- ROSTANKOWSKI, Peter: Getreideerzeugung nördlich 60° N. In: Geographische Rundschau 1981, H. 4, S. 147-152.
- Sisäasiainministeriö Seutusunnittelun keskusliitto (Hrsg.): Alueellinen rakenne 1985. Seutukaavaliittojen rakennesuunnitelmien mukaan. Helsinki 1977. (= Regionale Struktur 1985. Nach Strukturplänen der Regionalplanungsverbände).
- SOMMERS, Lawrence M. and Ole GADE: The Spatial Impact of Government Decisions on Postwar Economic Change in North Norway. In: Annals of the Association of American Geographers Vol. 61, 1971, S. 522-536.
- Statistisk Årsbok Sverige, Jg. 1970-1978. Stockholm.
- STORTINGSMELDING nr. 25, 1977-1978. Oslo.
- Suomen tilastollinen vuosikirja (Statistical yearbook of Finland), Jg. 1930-1960. Helsinki.
- TALMAN, Paavo: Government aid to private Enterprise in Finland. In: KOUTANIEMI, Leo (ed.): Rural Development in highlands and high-latitude zones. Proceedings of a symposium held by the International Geographical Union's Commission On Rural Development, 22.-28. August, at the university of Oulu, Oulu, Finland 1978. = Acta Univers. Ouluensis A 63, 1978. Geograph. 6.
- TAUBMANN, Wolfgang: Erscheinungsformen und Ursachen sozioökonomischer Disparitäten am Beispiel von Jütland/Dänemark. In: WEBER, Peter (Hrsg.): Periphere Räume - Strukturen und Entwicklungen in europäischen Problemgebieten. Paderborn: Schöningh 1979, S. 151-183. = Münstersche Geographische Arbeiten 4.
- VARJO, Uuno: Recent changes in the profitability of arable farming. Oulu 1974. = Nordia 1974:1.
- WINTER, Nils H.: The Planning of the Finnish Settlement System. In: Settlement Systems and Regional Planning. Proceedings of the Third Polish-Scandinavian Regional Science Seminar, Kazmierz Dolny, May 10-12, 1978, S. 253-266. = Polish Academy of Sciences. Committee for Space Economy and Regional Planning, Studies Vol. LXXV. Warszawa 1980.
- Yearbook of Nordic Statistics, Jg. 1970-1978. Stockholm.

MÜNSTERSCHE GEOGRAPHISCHE ARBEITEN

Herausgegeben von den Hochschullehrern des Instituts für Geographie
der Westfälischen Wilhelms-Universität

Wilfrid Bach - Hermann Hambloch - Heinz Heineberg - Ludwig Hempel -
Friedrich-Karl Holtmeier - Cay Lienau - Alois Mayr - Karl-Friedrich
Schreiber - Ulrich Streit - Dietbert Thannheiser - Peter Weber -
Julius Werner

Schriftleitung : Alois Mayr

- H.1 Alois Mayr: Universität und Stadt. Ein stadt-, wirtschafts- und sozialgeographischer Vergleich alter und neuer Hochschulstandorte in der Bundesrepublik Deutschland. 1979. 375 Seiten mit 43 Tab., 28 Abb., 24 Bildern, 8 Farbkarten im Anhang, DM 60,-. ISBN 3-506-73201-3.
- H.2 Hermann Mattes: Der Tannenhäher im Engadin. Studien zu seiner Ökologie und Funktion im Arvenwald. 1978. 87 Seiten mit 52 Abb., DM 20,-. ISBN 3-506-73202-1.
- H.3 Friedrich-Karl Holtmeier: Die bodennahen Winde in den Hochlagen der Indian Peaks Section (Colorado Front Range). Ludwig Hempel: Physiogeographische Studien auf der Insel Fuerteventura (Kanarische Inseln). 1978. 103 Seiten mit 21 Abb., 52 Fotos und 1 Kartenbeilage, DM 20,-. ISBN 3-506-73203-x.
- H.4 Peter Weber (Hrsg.): Periphere Räume - Strukturen und Entwicklungen in europäischen Problemgebieten. Mit Beiträgen von Bernhard Butzin, Hans Elsasser, Wilfried Heller, Cay Lienau/Hartmut Hermanns, Rolf Lindemann, Hartmut Lücke, Frank Nagel, Wolfgang Taubmann und Peter Weber (Berichtband einer Arbeitssitzung des Geographentags in Göttingen 1979). 1979. 183 Seiten mit insg. 23 Abb. und 32 Karten, DM 30,-. ISBN 3-506-73204-8.
- H.5 Heinz Heineberg (Hrsg.): Einkaufszentren in Deutschland. Entwicklung, Forschungsstand und -probleme mit einer annotierten Auswahlbibliographie. Mit Beiträgen von Bernhard Butzin, Bernd R. Falk, Marianne Grewe, Heinz Heineberg, Alois Mayr und Winfried Meschede. 1980. 165 Seiten mit insg. 22 Tab., 20 Abb. im Text und 12 Abb. im Anhang, DM 30,-. ISBN 3-506-73205-6.
- H.6 Wilfrid Bach/Ulrich Hampicke: Klima und Umwelt.
Wilfrid Bach: Untersuchung der Beeinflussung des Klimas durch anthropogene Faktoren.
Ulrich Hampicke/Wilfrid Bach: Die Rolle terrestrischer Ökosysteme im globalen Kohlenstoff-Kreislauf.
1980. 104 Seiten mit insg. 12 Tab., 17 Übersichten und 24 Abb., DM 31,50. ISBN 3-506-73206-4.
- H.7 Peter Schnell/Peter Weber (Hrsg.): Agglomeration und Freizeitraum. Vorträge eines Symposiums der Arbeitsgruppe "Geography of Tourism and Recreation" der Internationalen Geographischen Union (IGU/UGI) in Münster 1979.
27 Beiträge von Autoren aus Bulgarien, Frankreich, Italien, der Tschechoslowakei, den USA und der Bundesrepublik Deutschland.
1980. 238 Seiten mit insg. 94 Abb., DM 40,-. ISBN 3-506-73207-2.
- H.8 Norbert de Lange: Städtetypisierung in Nordrhein-Westfalen im raum-zeitlichen Vergleich 1961 und 1970 mit Hilfe multivariater Methoden - eine empirische Städtesystemanalyse.
1980. 178 Seiten mit 56 Tab. und 37 Abb. (davon 4 im Anhang), DM 34,-. ISBN 3-506-73208-0.
- H.9 Ludwig Hempel/Hartmut Brettschneider: Beiträge zur "Energetischen Geomorphologie" in Trockengebieten.
Ludwig Hempel: Studien über rezente und fossile Verwitterungsvorgänge im Vulkangestein der Insel Fuerteventura (Islas Canarias, Spanien) sowie Folgerungen für die quartäre Klimageschichte.
Hartmut Brettschneider: Mikroklima und Verwitterung an Beispielen aus der Sierra Nevada Spaniens und aus Nordafrika mit Grundlagenstudien zur Glatthanggenese.
1980. 142 Seiten mit insg. 27 Fotos (davon 4 farbig), 43 Abb., 4 röntgenographischen Diagrammen und 3 Karten, DM 37,-. ISBN 3-506-73209-0.

- H.10 Dietbert Thannheiser: Die Küstenvegetation Ostkanadas. 1981. 204 Seiten mit 41 Tab. und 166 Abb. (davon 16 Fotos), DM 41,50. ISBN 3-506-73210-2.
- H.11 Gerhard Bahrenberg / Ulrich Streit (Hrsg.): German Quantitative Geography. Papers presented at the 2nd European Conference on 'Theoretical and Quantitative Geography' in Cambridge 1980. Mit Beiträgen von Gerhard Bahrenberg, Hubert Bischoff, Wolf Gaebe, Ernst Giese, Georg Heygster, Franz-Josef Kemper, Hans Kern, Kurt Klein, Günter Löffler, Josef Nipper, Aribert Peters, Reiner Schwarz, Ulrich Streit, Wolfhard Symader, Wolfgang Taubmann, Wilfried Wittenberg. 1981. 182 Seiten mit 22 Tab., 47 Abb. und 1 Farbkarte im Anhang, DM 30,-. ISBN 3-506-73211-0.
- H.12 Bernhard Butzin (Hrsg.): Entwicklungs- und Planungsprobleme in Nordeuropa. Mit Beiträgen von Annette Bergmann, Ruth Bünning, Bernhard Butzin, Staffan Helmfrid, Rolf Lindemann, Friedhelm Pelzer, Peter Sedlacek, Dietbert Thannheiser, Erhard Treude und Uno Varjo. 1981. 178 Seiten mit 68 Tab., 53 Abb. ISBN 3-506-73212-9.

In Vorbereitung

- H.13 Volker Rönick: Das nordöstliche Rio Grande do Sul/Brazilien - Naturräumliche Gliederung und wirtschaftliche Bewertung.

VERLAG FERDINAND SCHÖNINGH, POSTFACH 2540, D-4790 PADERBORN
 Anfragen bezüglich Schriftentausch werden erbeten an die Schriftleitung,
 Institut für Geographie der Westfälischen Wilhelms-Universität,
 Robert-Koch-Straße 26, D-4400 Münster.

