

PROBLEME DER NAHERHOLUNG
FÜR DIE PRAGER BEVÖLKERUNG IM MITTLEREN MOLDAUTAL*)

Mit 1 Abbildung

TRAUTE NEUBAUER

Summary: Problems of weekend recreation by the population of Prague in the middle Moldau Valley

In spite of their different economic systems landscapes in West European as well as in East European countries have been greatly changed by newly created recreation centres near urban agglomerations. Because of this development differences between towns and villages are tending to disappear. Though private recreation receives little support from the government in the ČSSR, there are numerous weekend cottages built by the Prague population in the middle part of the Moldau Valley. This area has special advantages due to its location near the Prague agglomeration. By damming the Moldau River, several lakes were created, which form an ideal landscape for building weekend cottages as well as for house boats.

As more people come to this area and the number of recreation cottages increases, the problems of infrastructure, of water supply, shopping and transport facilities as well as drainage and removal of refuse, become more difficult. On the other hand, governmental recreation facilities are insufficient to revitalize the Prague worker's capacity and to provide people with accommodation at a time when working hours are shortened.

The author has tried in this article to show the geographic consequences of the economic development in this area.

Wie in zahlreichen Untersuchungen nachgewiesen wurde¹⁾, ist die Entstehung von Erholungszentren und Freizeiträumen in der Umgebung von Großstädten ein landschaftsprägender Faktor ersten Ranges. Nachdem sich die Siedlungsgeographie lange Zeit mit der Erforschung städtischer oder ländlicher Siedlungen beschäftigt hat, wendet sie sich – bei sich verwischenden Unterschieden zwischen Stadt und Dorf – immer stärker dem Studium der Entwicklungsprozesse zu, die zu einem neuen Typus von Landschaft und Siedlung führen. Durch die Trennung von Arbeits- und Freizeit-sphäre entsteht im Umkreis der Großstädte ein Gürtel für die Naherholung, terminologisch als „Metropolitane Bereich“ zusammengefaßt²⁾.

Interessanterweise ist diese Entwicklung nicht auf Länder mit einem „westlichen“ („kapitalistischen“) Wirtschaftssystem beschränkt, sondern ebenso in Ländern mit einem „östlichen“ („sozialistischen“) Wirt-

schaftssystem zu finden. Obwohl die Gründe hierfür in dem in beiden Systemen ablaufenden Prozeß der Industrialisierung, Urbanisierung und Motorisierung zu suchen sind (ŠPRINCOVÁ, 1967, S. 191–194), scheint dieser Entwicklung in Ländern mit sozialistischer Wirtschaftsordnung doch eine andere Bedeutung und Wertigkeit zuzukommen als in Ländern mit einer freien Marktwirtschaft.

Auffällig ist die Zunahme von Zweitwohnsitzen in osteuropäischen Ländern, unter anderem in der Tschechoslowakei, obwohl Arbeitszeitverkürzung und Motorisierung noch nicht solche Ausmaße erreicht haben wie im mittleren und westlichen Europa, obwohl die Eigeninitiative durch die staatliche Planung stark eingeschränkt ist, der Staat andererseits diese Entwicklung nicht fördert und die Infrastruktur der betroffenen Gebiete nur zögernd für die neuen Bedürfnisse umgestaltet.

Wenn heute jeder 22. Einwohner der ČSSR eine eigene Wochenendhütte besitzt (NACKEN 1971, 1972), so müssen hierfür andere Gründe maßgeblich sein: Einmal ist es der Versuch, sich auf sein privates Leben zurückzuziehen, um sich dem sonst überall wirksamen Einfluß des Staates außerhalb der Arbeitssphäre möglichst zu entziehen. Zum anderen ist es eine der wenigen Möglichkeiten privater Kapitalanlage (RUPPERT u. MAIER, Bonn, 1971, S. 136).

Prag wie andere Großstädte osteuropäischer Länder – soweit sie nicht durch Kriegseinwirkung zerstört wurden – haben einen stark überalterten Wohnungsbestand, der sich in staatlichem Besitz befindet. Da staatliche und genossenschaftliche Neubauten vor Reparaturen an älteren Häusern Vorrang haben – Neubau wird gleichgesetzt mit Fortschritt und Planerfüllung, während der Erhaltung der Bausubstanz ein minderer Rang zugemessen wird – die Mieten aber nicht der wirtschaftlichen Entwicklung entsprechend gestiegen sind, befinden sich die meisten Wohnungen in schlechtem Zustand. Die Anzahl der jährlich fertiggestellten Neubauten kann – wie in den meisten Großstädten – mit dem starken Zuzug in das Prager Ballungsgebiet in keiner Weise Schritt halten.

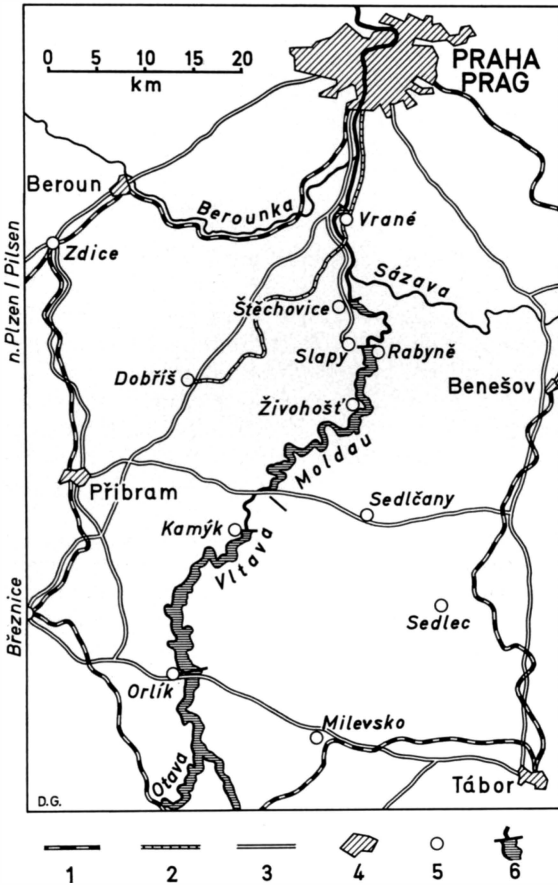
Angeichts dieser Situation konzentriert sich die Privatinitiative der Prager Bevölkerung nicht – wie vielleicht zu erwarten – auf die Renovierung der überalterten Wohnungen innerhalb der Stadt, sondern auf die Erstellung bescheidener eigener Unterkünfte außerhalb von Prag, zumal bei der Untersuchung der Auswirkungen dieser Sachverhalte auf die nähere und weitere Umgebung von Prag auch auffällt, daß es für Erholungssuchende nur wenige Restaurants und Über-

*) Für Unterstützung der Arbeit und wertvolle Literaturhinweise möchte ich an dieser Stelle Herrn GEORG BECK, Herrn Prof. WERNER FRICKE und Herrn Prof. WALTER SPERLING danken.

¹⁾ RUPPERT, MAIER, 1970 b, S. 10–36; 1970 a, S. 55–77; 1971, S. 135–158. RUPPERT, 1968, S. 171–176; POSER, S. 2 ff.; CHRISTALLER, 1955, S. 1–19; 1966, S. 442–432; ÜBEL, S. 1–16.

²⁾ GEIGANT, zitiert nach RITTER 1965, S. 291; 1966, S. 38.

nachtungsmöglichkeiten in Gasthöfen oder privat zu vermietenden Quartieren gibt (DEMEK-STRIDA, S. 292). Auch hier macht sich das Fehlen von privatem Hausbau als privater Eigentumsbildung bemerkbar.



Übersichtskarte über das mittlere Moldautal

- 1 Eisenbahn (Hauptstrecke); 2 Eisenbahn (Nebenstrecke);
3 Hauptstraßen; 4 Orte > 10 000 E; 5 Orte < 10 000 E;
6 Stauee

Survey map of the middle Moldau Valley

- 1 railway (main lines); 2 railway (branch lines); 3 main roads;
4 towns > 10 000 inhabitants; 5 towns < 10 000 inhabitants;
6 dam and reservoir

Grundlagen: Autoatlas ČSSR 1:400 000 Praha 1963; Soubor Map „Poznáváme svět“ Československo 4. vydání, Praha 1967, 1:750 000

Die vor dem Einsetzen des Wochenend-Erholungsverkehrs vorherrschende Siedlungsstruktur des mittleren Moldautales wurde durch Bauerndörfer und einzelne Gutshöfe bestimmt. Die wenigen, in den letzten 15 Jahren entstandenen Hotels sind organisierten Urlaubern, Delegationen und Ausländern – möglichst mit harter Währung – vorbehalten. Je besser die Ausstattung dieser Hotels, um so weniger einheimische Urlauber haben Zugang dazu wegen der hohen Preise.

An diesem „Devisentourismus“ auf Kosten des einheimischen Tourismus wurde bereits Kritik geübt (VUKIČEVIČ, S. 123). Als Standorte für Zweitwohnsitze der Prager Einwohner bieten sich Bach- und Flußtäler in der näheren Umgebung der Stadt an, soweit sie nicht durch industrielle Ansiedlungen an Erholungswert eingebüßt haben oder intensiv landwirtschaftlich genutzt werden (MURANSKY, S. 38f.).

Besonders geeignet sind die Moldaustauseen südlich von Prag, die zwischen 1949 und 1961 aufgestaut wurden (Slapy 1949–54, Orlik 1954–61, dazwischen eine Reihe kleinerer Staudämme für Ausgleichskraftwerke). Ursprünglich zur Verbesserung der unzureichenden Energie-Versorgung in Mittelböhmen gebaut, haben diese Tauseen heute außerdem eine bedeutende Erholungsfunktion für die Prager Bevölkerung, die weit über die staatlich geplante hinausgeht. Diese beschränkt sich auf die wenigen Hotels, zahlreiche Jugendlager, z. T. Zeltlager, wenige einfache Campingplätze, Ausflugsfahrten mit Motorschiffen und Besichtigungsfahrten zu den Stauewehren – als „Errungenschaften des Sozialismus“³⁾.

Für die Anlage von Stauewehren und die Gewinnung von Wasserkraft bot die Moldau als junger Gebirgsfluß mit großem Gefälle (Budweis–Prag 196 m) denkbar günstige Voraussetzungen. Ihr Tal ist in den felsigen Untergrund des böhmischen Massivs tief eingeschnitten und daher leicht durch Staumauern abzuschließen. Wegen des starken Gefälles und der unzureichenden Verkehrsanschlüsse besaß sie wenig Bedeutung für die Schifffahrt⁴⁾. Die Staubecken ermöglichen einen Ausgleich der stark wechselnden Wasserführung und können auf diese Weise Hochwasser verhindern. Das ist ein erwünschter Nebeneffekt für die Erholungssuchenden. Die Staumauern verhindern außerdem den ungenutzten Abfluß der tschechischen Wasservorräte ins Ausland. Das Moldauwasser wird nicht nur zur Bewässerung von Agrarland, sondern auch zur Auffrischung der Wasservorräte, als Trinkwasser für die Versorgung Prags und als Brauchwasser für die mittelböhmisches Industrie benötigt. (BLAŽEK, 1959 b, S. 13ff.) Neben diesen primären Gesichtspunkten bildete die Erholungsfunktion zunächst nur ein Nebenprodukt, dem vor 10 oder 15 Jahren nur geringe Bedeutung beigemessen wurde (vgl. FELS, S. 216).

Heute verändert sie das Landschaftsbild um die Moldaustauseen in zunehmendem Maße, zumal das Gebiet nördlich von Orlik innerhalb der 60-km-Isochrone (ausgehend vom Prager Zentrum) gelegen ist, die bei tschechischen Verkehrsverhältnissen noch Bedeutung besitzt⁵⁾.

³⁾ JÜLG, S. 62; Die Kraftwerkskette an der Moldau (ohne Verf.), S. 144.

⁴⁾ KAHOUN, S. 257–262; BLAŽEK, 1959 a, S. 92.

⁵⁾ Vgl. RUPPERT, MAIER, 1969, S. 97: 40% aller Wochenendpendler aus München fahren 30–100 km einfache Strecke, 33% sogar 100–250 km.

Neben den wenigen staatlich geplanten wächst die Zahl der durch Privatinitiative entstandenen Wochenendunterkünfte. Vom äußeren Erscheinungsbilde her weisen sie eine breite Skala von Varianten auf:

Einfache Zelte, die an See- und Flußufern, auf Wiesen oder im Wald, aber meist immer an der gleichen Stelle aufgeschlagen werden.

Ausrangierte Busse, die irgendwo fest aufgestellt und für Wohnzwecke hergerichtet wurden.

Selbstgezimmerte Hütten auf kleinen, abgegrenzten Stücken Land. Moderne Landhäuschen in kleinen Gärten.

Im Gegensatz zu den oft in wenig gutem Zustand befindlichen Prager Wohnungen sind diese Unterkünfte mit Sorgfalt und viel privatem Arbeitsaufwand hergerichtet, sauber angestrichen und laufend instandgehalten. Anders als in den skandinavischen Ländern kennt man hier keine Serienfertigung von Holzhäuschen oder Wochenendhütten (HELMFRIED S. 445–451). Jede wird individuell und vom Besitzer selbst hergestellt. Ihre Verbreitung ist an den Seeufern – sofern sie nicht zu steil sind – besonders dicht, aber keineswegs auf diese beschränkt. Auch die nahegelegenen Wälder und die Landstreifen, die nicht agrarisch genutzt werden, sind in dieser Weise „besiedelt“.

Eine andere Form der Wochenendunterkünfte stellen die Hausboote dar, Pontons oder improvisierte Schwimmkästen mit festem Überbau, z. T. von ausrangierten Omnibussen, angetrieben von kleinen Außenbordmotoren. Sie haben ihre Liegeplätze an einem der Moldauufer und ermöglichen eine langsame Fahrt über den See von einer Staumauer bis zur anderen. Um sie von einem Stausee zum nächsten zu transportieren, werden sie an den Stauwehren auf Anhänger verladen und mit Autos oder Traktoren über Land transportiert. Auch bei den Hausbooten gibt es keine industrielle Herstellung, sondern nur eine Vielzahl von individuell zusammengebastelten, schwimmenden Unterkünften.

Unbekannt sind bisher noch Wohnwagen, eine Folge der geringen Motorisierungsdichte (NACKEN 1972) und des Straßenzustandes. Während eine große Anzahl der provisorischen Unterkünfte ohne besondere Erlaubnis oder außerhalb der wenigen, allgemein freigegebenen Zeltplätze errichtet sein dürfte, wird der Grund und Boden, auf dem die festen Wochenendhäuser mit Gärten gebaut werden, den Wochenendhausbesitzern unbefristet gegen Entgelt zur persönlichen Benutzung überlassen. Eigentümer des Grund und Bodens bleibt der Staat. Nur in Ausnahmefällen darf ein solches Grundstück größer als 400 qm sein⁶⁾.

Je stärker die Naherholungsgebiete im mittleren Moldautal frequentiert werden, desto wichtiger wird die Frage der V e r - u n d E n t s o r g u n g.

⁶⁾ Das Zivilgesetzbuch von 1964 und Familiengesetz von 1963 der Tschechoslowakischen Republik, S. 63–69, §§ 198 bis 221. ZDOBINSKÝ, S. 101–112.

Das beginnt mit der Verkehrserschließung nach dem Bau der Staumauern. Zwischen Prag und Slapy profitiert der Naherholungsverkehr von der vierspurig ausgebauten Autostraße, die für die Errichtung und Zufahrt zur Staumauer am Fluß entlang gebaut wurde. Südlich von Slapy dagegen wurde die alte Straße, die teilweise den Flußlauf begleitete, durch den Aufstau des Wassers überflutet. Eine neue am Ufer der Stauseen, die wegen des z. T. felsigen, engen Flußtales Sprengungen erforderlich machen würde, wurde bisher nicht gebaut. Der Verkehr muß die Landstraßen östlich oder westlich des Flußtales benutzen, die über die landschaftlich weniger reizvollen, größtenteils ackerbaulich genutzten mittelböhmischen Hochflächen führen. Von hier aus gehen Stichstraßen zu den einzelnen Siedlungen im Moldautal selbst. Die Flußüberquerung ermöglichen außer den Straßen auf den Staumauern einige neugebaute Brücken. Fährbetrieb über die Moldau ist nicht üblich.

Auch durch Eisenbahnlinien ist das Moldautal in seinen mittleren Teilen im Gegensatz zum Sázava- und Berounkatal nicht erschlossen. Die Strecke Prag–Benešov–Tábor führt östlich der Moldau über die Hochflächen, die Strecke Prag–Radotín–Karlštejn–Beroun–Zdice zweigt dann von der Strecke Prag–Pilsen ab und geht über Lochovice–Jince–Příbram nach Písek über die Hochflächen westlich der Moldau. Lediglich eine Nebenstrecke folgt von Prag aus ein kurzes Stück der Moldau nach Süden, um dann nach Westen auszubiegen und bei Dobříš zu enden.

Die durchgehende Betrachtung des mittleren Moldautales ist nur vom Schiff aus möglich. Die Besitzer von Wochenendunterkünften an den Seeufern abseits der Stichstraßen sind durch diese Verkehrssituation auf unbefestigte Wald- und Feldwege für ihre Fahrzeuge angewiesen. In den Überlegungen für die weitere Planung wurde die Notwendigkeit besserer Verkehrserschließung in Naherholungsgebieten betont. Die Zwei-Stunden-Isochrone um Prag ließe sich auf diese Weise auf einen erheblich größeren Umkreis ausdehnen (MARIOT 1967, S. 197).

Eine Untersuchung über die für den Naherholungsverkehr am häufigsten benutzten Verkehrsmittel fehlt bisher noch (vgl. SKRBEK S. 177–185). Doch dürfte der Individualverkehr mit Autos und Motorrädern weit aus überwiegen, gefolgt von Bussen und Eisenbahn.

Ähnlich schwierig wie die Verkehrserschließung ist auch die Ausstattung mit Geschäften und anderen Dienstleistungseinrichtungen in einem Gebiet mit weit verstreut liegenden Wochenendunterkünften. Bedingt durch das Fehlen von Restaurants und Gasthöfen sind nahezu alle Wochenendurlauber Selbstversorger, die durch die wenigen und nur in unregelmäßigen Abständen belieferten provisorischen Allround-Läden nur mit dem Allernötigsten versorgt werden können. Fast alles, was zur Versorgung nötig ist, außer Wasser, muß deshalb aus Prag mitgebracht werden. Die Be-

nutzer öffentlicher Busse und Eisenbahnen reisen deshalb mit ebenso viel Gepäck wie die Benutzer privater Fahrzeuge, wodurch die Überfüllung der öffentlichen Verkehrsmittel noch erhöht wird.

Einen Anschluß der Unterkünfte an das Stromnetz gibt es im allgemeinen nicht.

Die Trinkwasserversorgung wird durch öffentliche Zapfstellen, alte Wasserpumpen oder Brunnen in den alten Dorfkernen sichergestellt. In Kanistern auf kleinen Wagen muß das Wasser oft weit zu den Ferienhäuschen, besonders zu den Hausbooten transportiert werden.

Zum Waschen suchen die Wochenendurlauber Flußläufe oder Seeufer auf, ebenso zum Wäschewaschen. Sämtliche Abwässer gehen in Bäche, Flüsse und Stauseen. Toiletten sind nur auf den wenigen Campingplätzen vorhanden oder bei den komfortableren Wochenendhäusern. Abfälle bleiben im Wald, auf den Wiesen oder am Wasserrand liegen, da auch für eine eventuelle Müllabfuhr die Kosten durch die weitgestreute Lage der Wochenendunterkünfte enorm hoch liegen dürften.

Auf der einen Seite wird die Entwicklung von Erholungsregionen als notwendig angesehen. Untersuchungen in der Umgebung von anderen Ballungsgebieten (z. B. Kaschau [Košice] und Ostrau [Ostrava]), wo von der Bevölkerung in noch stärkerem Maße ein Gegengewicht zu den Industrie-Agglomerationen gesucht wird, zeigen ebenso die Ausweitung des Naherholungsbereiches und die Suche nach weiteren geeigneten Standorten⁷⁾.

Es fehlt jedoch auch nicht an kritischen Stimmen gegenüber der Ausbreitung von privaten Ferienhäusern: Man befürchtet eine zu starke Zersiedelung der Landschaft durch die weitgestreute Lage der Unterkünfte. Um stark frequentierten Erholungsgebieten, die den Erholung-Suchenden nicht mehr die nötige Ruhe und Abgeschiedenheit bieten, zu entfliehen, werden immer weitere Landstriche von dieser Entwicklung erfaßt⁸⁾. Man erwägt, vorhandene, durch die Kollektivierung der Landwirtschaft funktionslos gewordene Bauernhäuser für Erholungszwecke nutzbar zu machen oder kompaktere Unterkünfte zu errichten (ŠPRINGOVÁ, 1968 c, S. 232–237). Eine weitere Schwierigkeit kommt hinzu: Die tschechische Siedlungsstruktur weist ohnehin schon eine zu starke Streuung auf. Im Verhältnis zur Bevölkerungsdichte ist die Anzahl der Siedlungen zu groß. Viele der Siedlungen sind sehr klein, 96% haben weniger als 2000 Einwohner. Die starke Streuung erschwert die weitere Entwicklung von Wirtschaft und Verkehr (VLČEK, S. 215–233). Sie zwingt zu unrationeller Zersplitterung der Investitionen und des Dienstleistungsange-

botes. Deshalb wird eine Vereinfachung des Siedlungsnetzes für erforderlich gehalten, die diesen Nachteilen entgegenwirkt. Man erwägt einen Strukturumbau nach einem dreistufigen Zentralitätssystem: Jede Siedlung soll in Beziehung zu einem Zentrum gebracht und von hier aus mit den nötigen Einrichtungen und Dienstleistungen versorgt werden⁹⁾.

Die Konzentration verstreuter Siedlungen, bzw. die Schaffung eines Konzentrationsgrades, der eine bessere Ausstattung wirtschaftlich lohnend macht, bringt naturgemäß Schwierigkeiten mit sich, die sich hauptsächlich bei der praktischen Durchführung zeigen. Die sehr engmaschige Siedlungsstruktur – die Siedlungen liegen in Mittelböhmen durchschnittlich 1,95 km voneinander entfernt, in der Slowakei zum Vergleich 3,12 km – stellt ein Hindernis für die Zusammenfassung von Wohneinheiten in großen Siedlungen dar. Auch die betroffenen Bewohner sträuben sich dagegen. Der Drang zum Wohnen in einem Milieu mit Erholungscharakter, die Flucht aus den Agglomerationen in die Natur und ins Grün ist trotz des reichhaltigen kulturellen Freizeitangebotes in der Stadt groß. So werden Landschaftssiedlungen zwar als reizvoll angesehen, aber nicht als förderlich für das „Zugehörigkeitsgefühl zur Stadt als Fundament des wirtschaftlichen und kulturellen Daseins, sowie zum sozialistischen Gemeinschaftsleben. Dies ist nur möglich, wenn der Lebensprozeß des Städters in einem Milieu abläuft, in dem diese Gemeinschaft irgendwie zum Ausdruck kommen kann.“ Nicht im Raum verstreute Individualsiedlungen werden für nötig gehalten, sondern Stadtorganismen¹⁰⁾.

Aus diesem Grunde wurde in der tschechoslowakischen Siedlungsgeographie nach dem Zweiten Weltkrieg das Schwergewicht zunächst auf Fragen der Stadtentwicklung und des Städtewachstums gelegt, außerdem wurde eine Klassifikation der Städte erarbeitet¹¹⁾. Auf der anderen Seite wurden Untersuchungen über rein ländliche Siedlungen angestellt¹²⁾. In den letzten Jahren verschwindet der Unterschied von Stadt und Dorf in der Umgebung von Ballungszentren immer mehr, so daß Untersuchungen über halbbländliche Siedlungen wie Industriedörfer, Arbeiter-Bauernhöfe und Feriensiedlungen, die in westeuropäischen Ländern schon länger angestellt werden, auch in der Tschechoslowakei immer mehr die früheren Untersuchungen ergänzen¹³⁾.

⁹⁾ STŘIDA, S. 354; LÁZNIČKA, 1965, S. 177. Vgl. auch: WAGNER, S. 71.

¹⁰⁾ KUČAŘ, S. 42–45; HRUŠKA, 1964, S. 70ff.; 1970, S. 3420.

¹¹⁾ VOTRUBEC, 1964, S. 32; 1961, S. 161ff.; BAŠOVSKÝ, S. 73–88; vgl. auch HANZLÍK, S. 89–103.

¹²⁾ MIKULA, 1936, S. 296–298; 1940, S. 144–152; 1941, S. 433–434; SPERLING, S. 166–173; LÁZNIČKA, 1956, S. 95–134.

¹³⁾ LÁZNIČKA, 1965, S. 176; IVANIČKA, S. 51–73.

⁷⁾ HAVRLANT, S. 143–148; MARIOT, 1964, S. 355.

⁸⁾ HAVRLANT, S. 146, vgl. auch SIEDENTOP, S. 105–112.

Nicht nur im Bereich der tschechoslowakischen Siedlungsgeographie, sondern auch innerhalb der Fremdenverkehrsgeographie nehmen die Probleme der Naherholung einen verhältnismäßig bescheidenen Raum ein¹⁴). Bei den Versuchen, die tschechoslowakischen Fremdenverkehrsgebiete in einzelne Rayons zusammenzufassen¹⁵), wurde auf die Bedeutung der mittleren Moldau für die Sommer-Kurzzeit-Erholung der Bevölkerung aus den benachbarten industriellen Agglomerationen hingewiesen. Im Rahmen der Suche nach Kriterien für die Abgrenzung der einzelnen Rayons wurden Prag und seinen Naherholungsgebieten Sonderkategorien zugebilligt, ohne daß diese näher spezifiziert wurden.

Bei einer Typisierung der tschechoslowakischen Fremdenverkehrsorte wird das mittlere Moldautal zu den Gebieten mit nahem Einzugsbereich gerechnet im Gegensatz zu Fremdenverkehrsorten mit weiterem und sehr weitem Einzugsbereich (MARIOT, 1969, S. 312). Auch der Anteil der Ausländer-Übernachtungen beleuchtet diesen Tatbestand: Während er 1964 in Westböhmen (Kurorte) 24,8% betrug, in der Westslowakei 22,2%, in der Ostslowakei 30,6%, belief er sich in Mittelböhmen nur auf 7,6%. (Die entsprechende Zahl für Prag, 58,6%, muß hier wegen der hohen Zahl von Übernachtungen Dienstreisender außer Betracht bleiben [SKRBK, S. 183].) Dieser Statistik liegen nur die offiziellen Übernachtungszahlen zugrunde, während die Übernachtungen von Wochenendhüttenbesitzern, Hausbootbesitzern und Zeltbesitzern nicht darin auftauchen. Keinerlei Anzeichen deuten darauf hin, daß auch Touristen aus anderen Teilen der Tschechoslowakei in größerer Anzahl in dieses Gebiet kommen. Sie bevorzugen die traditionellen Fremdenverkehrsgebiete wie Riesengebirge, Beskiden, Tatra. Ebenso wenige Wochenendpendler dürften aus anderen Ballungsgebieten als Prag oder höchstens noch Pilsen von weiter entfernt liegenden Orten der Tschechoslowakei hierher kommen. Schon der Straßenzustand und das hohe Durchschnittsalter der Fahrzeuge führen dazu, daß die meisten Tschechen und Slowaken ihre Wochenendhütte möglichst in erreichbarer Nähe errichten.

Die Frage, ob Tourismus im weitesten Sinne ein Regionalisierungsfaktor ist (ŠPRINCOVÁ, 1968 a, S. 197–220), kann für das mittlere Moldautal nur bejaht werden. In den gut zwei Jahrzehnten seit dem Bau der ersten Staumauer hat sich in diesem Gebiet ein tiefgreifender kulturgeographischer Wandel vollzogen. Es wurden nicht nur viele Dörfer infolge der Überflutung durch den Wasserstau aufgelassen – in Živohošť z. B., auf dem Gleithang eines eingesenkten

Moldaumäanders gelegen, blieben nur die höher gelegene Kirche und der Friedhof mit der Friedhofsmauer, sowie ein Bauernhof erhalten, sie liegen jetzt unmittelbar am Seeufer, während das übrige Dorf überflutet wurde. Über früher bestehende Grenzen hinweg wurde dieses Gebiet durch die Errichtung von Zweitwohnsitzen (Häusern, Hütten, Zelten und Hausbooten) neben den staatlich geplanten Erholungsmöglichkeiten geprägt, obwohl die Veränderung der Infrastruktur mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten hat (ŠPRINCOVÁ, 1968 b, S. 261–263).

Was die Ferienhaussiedlung anbelangt, so ist sie nach Form und Funktion zwischen der Stadtrandsiedlung und der traditionellen Fremdenverkehrssiedlung einzuordnen, wobei sie die Funktion einer Fremdenverkehrssiedlung hat, während die formale Struktur mehr der der städtischen Villenvororte ähnelt (DIEKMANN, S. 163). Der Unterschied zwischen selbstbewohnten und zur Vermietung errichteten Ferienhäuschen – in westlichen Ländern üblich – ist im mittleren Moldautal unbekannt. Die Unterkünfte werden durchweg von ihren Besitzern oder deren Freunden bewohnt.

Die Tendenz vieler Wochenendhäuser in westlichen Ländern, zu Dauerwohnsitzen zu werden (FRICKE 1961, S. 69), konnte in den Regionen südlich von Prag bisher noch nicht beobachtet werden. Sie hängt hier wohl mehr mit der Frage der Arbeitszeitverkürzung zusammen als mit der nach dem für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Anteil des Einkommens. Bei wachsender Verkürzung der Arbeitszeit wird sich der Trend, vorerst einen Teil der Woche (Freitagnachmittag bis Montagfrüh), besonders während der Sommermonate, am Orte des „Zweitwohnsitzes“ zu verbringen, noch verstärken. Für die Umwandlung in Dauerwohnsitze ergeben sich jedoch eine Reihe von Schwierigkeiten, die das Dienstleistungsangebot im weitesten Sinne betreffen. Um diese Entwicklung aufzufangen, erwägt man den Bau von Trabantsiedlungen, wobei Dörfer und Sommerfrischen in der Nähe von Prag als Kristallisationskerne benutzt werden sollen¹⁶). Die Ausstattung mit zentralen Einrichtungen wäre hier einfacher und effektiver als bei weit verstreut liegenden Siedlungen. Allererste Anfänge von neuerbauten Wohnsiedlungen im mittleren Moldautal finden sich z. B. in Nová Rabyň oberhalb der Staumauer von Slapy oder in einer Freizeitsiedlung für Mitarbeiter des „Rudé Právo“ in Živohošť.

Die Rückwirkungen dieser Trends auf Prag dürften sich wie in anderen Städten mit ähnlicher Entwicklung im Laufe der Zeit verstärken, auch wenn sie das Stadtbild nicht so schnell verändern. Es ist geplant, die historischen Kerne für neue gesellschaftliche Funktionen umzuorientieren. Dazu ist ein

¹⁴) KOTRBA, S. 13ff.; MOCKO, S. 104–111; MARIOT, 1969, S. 287–312; ŠPRINCOVÁ, 1969, S. 234–238; 1968 a, S. 197–220; DEMEK, S. 292–294.

¹⁵) VOTRUBEC, 1964, S. 176; 1963, S. 44; SVIDKOVSKIJ, S. 304.

¹⁶) MOSCHELESOVA, S. 429; WEHNER, S. 155; HRUŠKA, 1970, S. 3421; DEMEK, S. 292.

Umbau der historischen Kerne notwendig, für die Investträger mit kulturellem Verständnis vorhanden sein müssen. In den polnischen Städten Danzig und Warschau und im tschechischen Eger wurden diese Umbauten ausschließlich staatlich finanziert. Für „komplexe Reanimierungen“ soll ein „Konsortium zum Umbau von historischen Kernen prosperierender Zentralstädte“ gebildet werden (HRUŠKA 1967, S. 23–25).

Die Erweiterung des Prager Hauptbahnhofes für die Funktion eines zentralen Personenbahnhofes, bereits für die Jahre 1963–68 geplant, soll nicht nur dem Fernverkehr, sondern besonders dem Vorortstreckenverkehr bis 40 km Entfernung dienen, einmal für Einputler, die zur Arbeit kommen, zum anderen für den Ausflugs- und Wochenendverkehr. Erwogen wird auch eine Verlängerung der radialen Straßenbahnlinien bis zu den Siedlungen in der Umgebung von Groß-Prag oder eine Fortführung dieser Strecken durch stärkeren Einsatz von Bussen, besonders an arbeitsfreien Tagen (LENHARD, S. 33–44). Von der letzten Möglichkeit, die sich ohne größere Investitionen flexibler den tatsächlichen Bedürfnissen anpassen läßt, wird schon häufig Gebrauch gemacht. So verkehren z. B. eine für den Ausflugsverkehr vermehrte Anzahl von Bussen von Prag nach Rabyň oder von Prag nach Živohošť.

Die Probleme, die die Umstrukturierung von Prag betreffen, können jedenfalls nicht von den Fragen zur Verbesserung der Infrastruktur der Prager Umgebung losgelöst betrachtet werden. Bei der Gliederung der Großregion von Prag ist hierbei der äußerste Ring betroffen. Seine Funktion liegt hauptsächlich in der Regeneration der Arbeitskraft und in der Steigerung der Arbeitsproduktivität der Prager Bevölkerung.

Inwieweit dem der staatlich geplanten Naherholung gegenläufigen Trend zu privater Naherholung in der weiteren Planung und Entwicklung der Infrastruktur Rechnung getragen wird, ist nicht nur eine geographische, sondern auch eine Frage der Wirtschaft und Statistik. Ohne Bereitstellung von mehr und besseren Erholungsmöglichkeiten hat selbst eine weitere Verkürzung der Arbeitszeit nicht die gewünschte Wirkung. Außerdem kann Planung nicht nur als „Diktat von oben“ verstanden werden, sondern als Selektion von Bestrebungen, die im kulturellen und wirtschaftlichen Geschehen eines Raumes verlaufen. Planung ist als Wechselwirkung übergeordneter raumpolitischer Bestrebungen und regional bedingter, aus den Bedürfnissen des Raumes sich ergebender Postulate aufzufassen. Eine Überschätzung der zentralen Lenkung dagegen führt zu Disproportionen und wirtschaftlichen Schäden¹⁷⁾.

Literatur

- BAŠOVSKÝ, O., 1963: Predmet, metódy a vývinové smery geografie sídiel. Acta Geol. et Geographica Universitatis Comenianae. Bratislava, 3.
- BLAŽEK, M., 1959 a: Ökonomische Geographie der Tschechoslowakischen Republik. Marburg.
- , 1959 b: Wirtschaftsgeographie der Tschechoslowakei. Berlin.
- CHRISTALLER, W., 1955: Beiträge zu einer Geographie des Fremdenverkehrs. Erdkunde IX.
- , 1966: Geographie des Fremdenverkehrs in Europa. Verhandlungen des Deutschen Geographentages Wiesbaden, 35.
- DEMEK, J. – STRŘÍDA, M., 1971: Geography of Czechoslovakia. Prague.
- DIEKMANN, S., 1963: Die Ferienhaussiedlungen Schleswig-Holsteins. Kieler Geographische Schriften 21, 3.
- FELS, E., 1969: Stauseen als Gegenstand geographischer Forschung. Mitt. d. Geogr. Ges. München, 54.
- FRICKE, W., 1961: Lage und Struktur als Faktoren des gegenwärtigen Siedlungswachstums im nördlichen Umland von Frankfurt. Rhein-Mainische Forschungen 50.
- GEIGANT, F., 1962: Die Standorte des Fremdenverkehrs. München.
- HANZLÍK, J., 1963: Geografia obyvateľstva. Acta Geol. et Geographica Universitatis Comenianae, Bratislava 3.
- HAVRLANT, M., 1968: Problémy rekreačného zázemí pro obyvateľstvo ostravské průmyslové aglomerace. Sborník Československ. Spol. Zem. 73, 2.
- HELMFRIED, ST., 1968: Zur Geographie einer mobilen Gesellschaft. Gedanken zur Entwicklung in Schweden. Geogr. Rundschau, 20. Jg. H. 2.
- HRUŠKA, E., 1964: Bemühungen um eine neue Siedlungsstruktur in der Tschechoslowakei. Archiv f. Kommunalwissenschaften 3.
- , 1967: Zur Stadterneuerung in der ČSSR mit besonderer Berücksichtigung historischer Stadtkerne. Raumforschung und Raumordnung 25.
- , 1970: Tschechoslowakei. Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung. III.
- IVANIČKA, K., ZELENSKÁ, A., MLÁDEK, J., 1966: Functional types of country settlements in Slovakia. Acta Geol. et Geogr. Univ. Comenianae, Bratislava, 6.
- JÜLG, F., 1965: Hinweise für wissenschaftliche Arbeiten in der Fremdenverkehrsgeographie. Scheidl-Festschrift, Wien, 1. Teil.
- KAHOUN, F., 1956: Die Kaskade der Vltava. Zeitschrift für den Erdkunde-Unterricht, 8.
- KOTRBA, M., 1968: Rajonizace cestovního ruchu v ČSSR. Merkur Praha.
- Die Kraftwerkette an der Moldau.* 1959, ohne Verfasser, Mitteilungen der österreichischen Geographischen Gesellschaft, Wien, 101.
- KUCHAŘ, K., 1953: Rozložení sídel v Československu. Sborník Českoslov. Spol. Zem., 58.
- LÁZNIČKA, Z., 1956: Typy venkovského osídlení v Československu. Práce brněnské základny československé akademie věd., XXVIII, 3.
- , 1965: Die tschechoslowakische Siedlungsgeographie nach dem 2. Weltkrieg. Wissenschaftl. Zeitschrift der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, XIV, Math.-Nat. Reihe 1/2.

¹⁷⁾ DEMEK, S. 294; HRUŠKA, 1970, S. 3425.

- LENHARD, F., 1966: Die Entwicklung der Transportfunktionen der Stadt Prag mit besonderer Berücksichtigung des innerstädtischen Verkehrs. Wissenschaftliche Zeitschrift der Pädagogischen Hochschule Potsdam, X, Math.-Nat. Reihe, 1.
- MARIOT, P., 1964: Tourism in the Region of the East Slovakian Iron Works. Acta Geol. et Geogr. Univ. Comeniana. Bratislava.
- , 1967: Veränderungen im Rekreationsgebiet der Stadt Košice im Zusammenhang mit dem Aufbau des Eisenwerkes Vychodoslovenske Železiarne. Wissenschaftliche Abhandlungen der Geographischen Gesellschaft der DDR, 6.
- , 1969: Priestorové aspekty cestovného ruchu a otázky gravitačného zázemia návštevných miest. Geogr. Časopis XXI, 4.
- MARIOT, P. – OČOVSKÝ, ŠT., 1971: Fremdenverkehr und Fremdenverkehrsplanung in der Slowakei. Die räumliche Differenzierung im Fremdenverkehr und ökonomische Einkommen aus dem Fremdenverkehr in der Slowakei. Wirtschaftsgeographisches Institut – Berichte zur Regionalforschung München, 6.
- MIKULA, H., 1936, 1940, 1941: Zur Frage der ländlichen Siedlungen in Böhmen. Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Wien, 79, 83, 84.
- MOCKO, Z., 1963: K niektorým otázkam geografie cestovného ruchu. Acta Geol. et Geogr. Univ. Comeniana, Bratislava, 3.
- MOSCHELESOVA, J., 1937: The Demographical, Social and Economic Regions of Greater Prague. Geographical Review, 27.
- MURANSKÝ, S., 1968: Podmínky rekreační funkce Posázaví. Sborník Českoslov. Spol. Zem., 73, 1.
- NACKEN, A., 1971: Folge der tschechischen Wohnungsnot. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 24. Juli.
- , 1972: Viele träumen in der Tschechoslowakei von einem Auto. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 14. Februar.
- POSER, H., 1939: Geographische Studien über den Fremdenverkehr im Riesengebirge. Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen. Math.-Phys. Klasse, 3, 20.
- PRIKRYL, F., 1967: Fremdenverkehrs- und Erholungsregionen in der ČSSR. Wissenschaftliche Abhandlungen der Geographischen Gesellschaft der DDR, 6.
- RITTER, W., 1965: Fremdenverkehrsgebiete in Europa. Scheidl-Festschrift, Wien, 1. Teil.
- , 1966: Fremdenverkehr in Europa. Leiden.
- RUPPERT, K., 1968: Die gruppentypische Reaktionsweite – Gedanken zu einer sozialgeographischen Arbeitshypothese. Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, 4.
- RUPPERT, K., MAIER, J., 1969: Geographie und Fremdenverkehr – Skizze eines fremdenverkehrsgeographischen Konzepts. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung Hannover: Wissenschaftliche Aspekte des Fremdenverkehrs. Forschungs- und Sitzungsberichte 53.
- , 1970 a: Naherholungsraum und Naherholungsverkehr. (Eine Literaturstudie.) Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, 6.
- , 1970 b: Zur Geographie des Freizeitverhaltens. Beiträge zur Fremdenverkehrsgeographie, Kallmünz.
- , 1971: Der Zweitwohnsitz im Freizeitraum – raumrelevanter Teilaspekt einer Geographie des Freizeitverhaltens. Informationen des Instituts für Raumordnung, 21. Jg., 6.
- , (Hrsg.), 1971: Der Tourismus und seine Perspektiven für Südosteuropa. Wirtschaftsgeographisches Institut München. – Berichte zu Regionalforschung, 6.
- SIEDENTOP, J., 1961: Das Zweithaus als Landschaftsproblem. Die Wochenendpendler. Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie 5.
- SKRBK, K., 1967: Beitrag zur Geographie des gegenwärtigen Reise- und Fremdenverkehrs in der ČSSR. Wissenschaftliche Abhandlungen der Geographischen Gesellschaft der DDR, 6.
- SPEHLING, W., 1968: Über die Siedlungsformen der Slowakei. Geographische Zeitschrift, 18, Beihefte = Erdkundliches Wissen.
- ŠPRINCOVÁ, ST., 1967: The regionalization of tourism. Economic regionalization. Prag.
- , 1968 a: The Tourism as a Regionalizing Factor. Acta Geogr. Univ. Comeniana, Economic-Geographica, 8, Bratislava.
- , 1968 b: The Stage-Town as a Special Type of Urban Functions. Sborník Českoslov. Spol. Zem., 73.
- , 1968 c: Příspěvek ke geografii cestovního ruchu v Jeseníkách. Acta Univ. Palack. Olomucensis, 23.
- , 1969: Geografie cestovního ruchu v ČSSR. Sborník Českoslov. Spol. Zem., 74.
- STŘIDA, M., 1965: Probleme der Siedlungsstruktur der Tschechoslowakei. Scheidl-Festschrift, Wien, 1. Teil.
- SVIDKOVSKIJ, O. A., 1966: Urbanismus sozialistického Československa. Praha.
- ÜBEL, H., 1967: Ökonomische Grundfragen der Entwicklung des Fremdenverkehrs. Wissenschaftliche Abhandlungen der Geographischen Gesellschaft der DDR, 6.
- VLČEK, I., 1969: Struktura venkovského osídlení jako podklad koncepce dopravy. Sborník Českoslov. Spol. Zem., 74, 3.
- VOTRUBEC, C., 1961: Urban Geography in Czechoslovakia. Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie 5, 6.
- , 1963: Der gegenwärtige Stand und die weitere Entwicklung der tschechoslowakischen Städte. Geographische Berichte 26.
- , 1964: Geografický výzkum a analýza nových měst a nových sídlišť. Journal of the Czechoslovak Geographical Society. Supplement for the XXth Geogr. Congress, London.
- VUKICEVIČ, M., 1971: Der Fremdenverkehr im Sozialismus als Objekt staatlicher Intervention. Wirtschaftsgeographisches Institut München – Berichte zu Regionalforschung, 6.
- WAGNER, G., 1967: Die Ausstattung der Erholungsgebiete der DDR mit Ferienunterkünften. Wissenschaftliche Abhandlungen der Geographischen Gesellschaft der DDR, 6.
- WEHNER, W., 1967: Probleme der Naherholung im Ballungsgebiet Dresden, dargestellt am Beispiel des Erholungsgebietes Moritzburg-Friedewald. Wissenschaftliche Abhandlungen der Geographischen Gesellschaft der DDR, 6.
- ZDOBINSKÝ, St. 1965: Osobní vlastnictví v ČSSR. Orbis Prag. Das Zivilgesetzbuch von 1964 und Familiengesetz von 1963 der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik. Berichte des Osteuropa-Institutes an der Freien Universität Berlin, Reihe Wirtschaft und Recht, Heft 75, Berlin 1966.