

## ENTWICKELT SICH DIE REPUBLIK KOREA MONOREGIONAL?

Eine Analyse der Bevölkerungsdichte und Bevölkerungsbewegungen 1965–1970

Mit 7 Abbildungen und 2 Tabellen

MARTIN SCHWIND

*Summary:* Does the Republic of Korea develop monoregionally?

The natural regional division of South Korea favours the incremental value of the country, especially on the western and southern sides. The predominant agricultural population of the pre-war period increased in these parts of the country up to a level of 200 and more persons per km<sup>2</sup>. In opposition to this there are less than 100 persons per km<sup>2</sup> in the mountain ranges and on the East Coast. Industrialisation, which was vigorously promoted from 1962, helped to bring people back to less densely populated regions; Kyongsang Province, in particular, with centres at Taegu, Andong and the port of Pohang, underwent development. After 1966 retrogressive internal migration commenced. Young labour elements moved to Seoul and Pusan. Almost all the agricultural districts registered population losses. The structure of population distribution shows a tendency to regression to the pre-war situation. Thus Korea is once again divided into a densely populated West, including the South, and a more sparsely populated Centre and East. The structural position is similar to the contrast of Omote and Ura Japan. But whilst mono-regional development has been pursued in Japan for 70 years, even to the extent of being subsidised by the state, and has almost irreparably hardened, Korea is only entering upon such a development tendency. It ought to receive the attention of the State. Improvements to the infrastructure may help, but they cannot alone arrest the tendency.

Die natürliche Infrastruktur der Koreanischen Halbinsel wird bestimmt durch den asymmetrischen Bauplan des Landes. Die Halbinsel ist eine Pultscholle mit steilen Abstürzen gegen das Ostkoreanische Meer (Japanmeer) und allmählich abfallender Breitseite bis zur Flachküste des Westkoreanischen oder Gelben Meers. Die 1500 m hohe Firstlinie wird durch die Taebaeg-Gebirgskette dargestellt, die das Rückgrat der Halbinsel ist. Die Taebaeg-Kette entsendet mehrere südwestlich gerichtete Äste, zwischen denen sich Aufschüttungsebenen breiten, die gemeinsam mit den letzten zu Hügeln erniedrigten Endgliedern der Gebirgsrippen die Westküste erreichen. Auf diese Weise erhält die Breitseite der Halbinsel eine Kulissenstruktur und damit eine vornehmlich vom Meere aus vorgezeichnete Zugänglichkeit. Die kraftvollste Kulissenwand ist die Sobaeg-Kette, die dem First der Pultscholle bei 37° N entwächst und als 650 km lange Gebirgsmauer schräg durch das südliche Korea bis zu den südwestlichen Inseln der Provinz Chölla Namdo schneidet (Abb. 1); LAUTENSACH hat sie in Anlehnung an einheimische Literatur „Südkoreanische Diagonalkette“ genannt<sup>1)</sup>. Die Sobaeg-Kette trennt die zur Korea-Straße öff-

nete, vom Nakdong aufgeschüttete Meridionalebene von den zum Gelben Meer ausstreichenden Kulissenebenen und bietet nur wenige Übergänge für ein humangeographisches Zusammenwachsen des Nordwestens mit dem Südosten an.

Da sich die Sobaeg-Kette überdies im SW zu einem Archipel aus bergigen Inseln auflöst, fehlt es auch an einem natürlichen Übergleiten der Küstensäume des Südens in die Kulissen-Ebenen des Westens. Insgesamt ergeben sich aus dem Bauplan vier landschaftliche Regionen, zu deren Verbindung untereinander die Natur nur zweit- und dritrangige Leitlinien für eine Inwertsetzung durch den Menschen anbietet. Es sind das Taebaeg-Gebirge nahe der Ostküste, die Bergkulissen und Kulissen-Ebenen des Westens, die Meridionalfurche des Nakdong-Flusses und das Tadohae, d. h. „das Land der zahlreichen Inseln“, auch als das „Ägäische Meer Koreas“<sup>2)</sup> bezeichnet: die südliche Küstenregion, die dem kontinental geprägten Staatsraum auf der Südflanke durchgreifende Maritimität verleiht.

Die ost-westliche Asymmetrie und der südliche Inselkranz haben in der kulturellen und politischen Entwicklung Koreas als maßgebliche, wenn auch nur passive Prozeßregler gewirkt. Zur Zeit der „Drei Königreiche“ (18 v. Chr.–660 n. Chr.) bestanden neben dem nördlichen Koguryö zwei Königreiche im Süden der Halbinsel: Silla im Raum der Taebaeg-Kette einschließlich des Steilabfalls zur Ostküste und Paekche im Westen als Beherrscher der Kulissen-Ebenen am Gelben Meer<sup>3)</sup>. Die dazwischen liegende Nakdong-Furche war als wesenseigener Distrikt mit Brückenfunktion nach Yamato (Japan) umstritten und stand sogar vom 3. Jh. an bis zum Jahre 562, als ihn Silla eroberte, mit dem Namen Mimana unter Protektorats-herrschaft des Yamato-Reichs. Das Übergreifen Japans nach Mimana wurde dadurch begünstigt, daß das Nakdong-Tal über die koreanische Diagonalkette hinweg nur durch schwer zugängliche Pässe erreicht werden konnte, unter denen der ungemein tief eingeschnittene Weg über den Chupung-Paß im Süden des Sogri<sup>4)</sup> und der 50 km nordöstlich von diesem Berg

<sup>2)</sup> Vgl. hierzu KIM, K.-H.: Naturschutz und Nationalparks in Korea. In: Der Staat und sein Territorium. Festschrift Martin Schwind, hrsg. von W. LEUPOLD und W. RUTZ. Wiesbaden 1976. S. 126–142.

<sup>3)</sup> LEWIN, B.: Der koreanische Anteil am Werden Japans. Rheinisch-Westf. Akad. d. Wissenschaften. Vorträge, G 215. Opladen 1976. S. 26.

<sup>4)</sup> Auf dem Sogri (1057 m), so schreibt KIM, „fühlt man sich entrückt von der irdischen Welt“. Sogri heißt „sich über alles Irdische erheben“. Hier steht einer der bedeutendsten buddhistischen Tempel Koreas (KIM S. 135).

<sup>1)</sup> LAUTENSACH, H.: Korea. Leipzig 1945. S. 5.

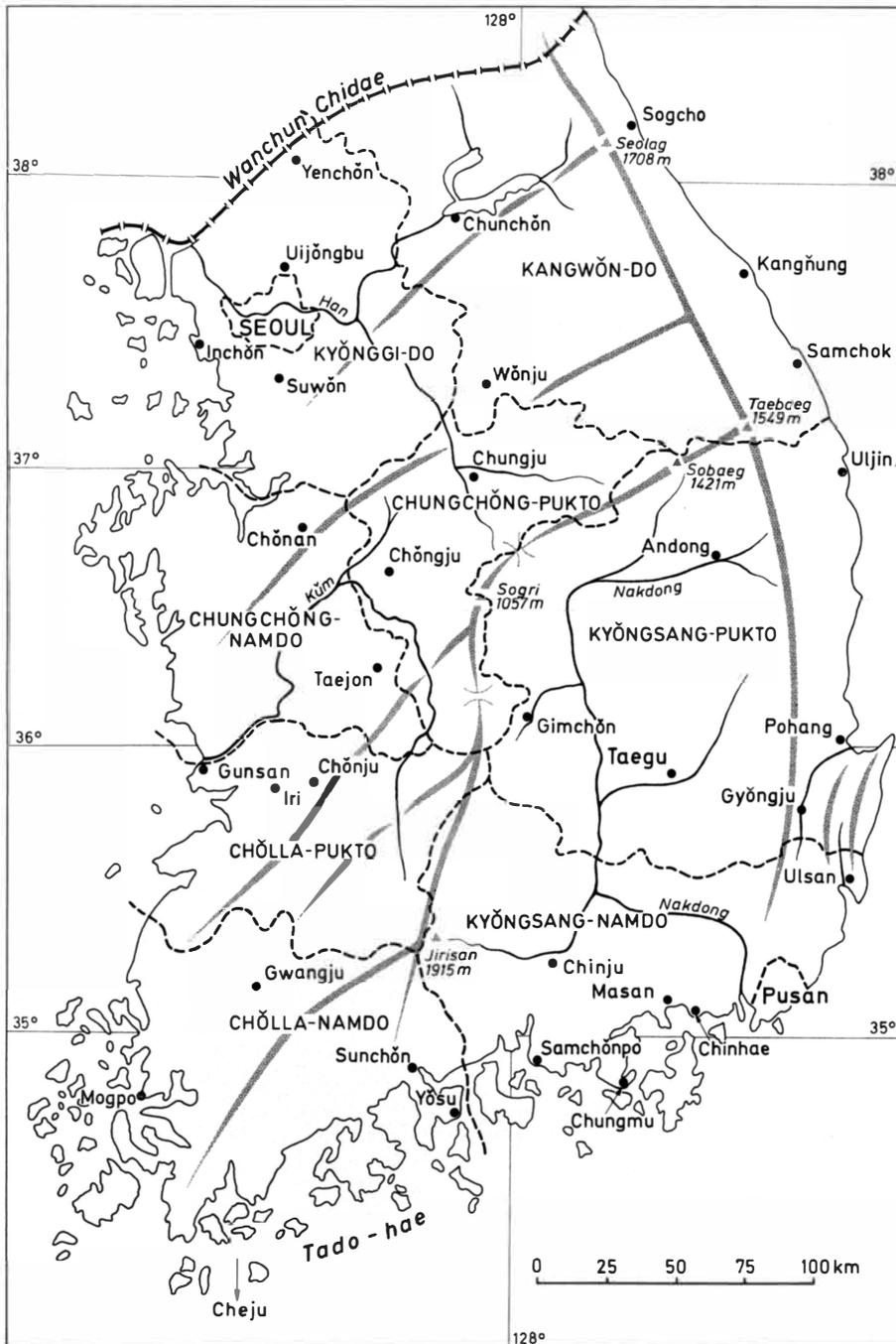


Abb. 1: Südkorea (Republik Korea). Topographische Orientierungsdaten: Provinzen, Städte, Gebirgszüge, Flüsse  
 Southern Korea (Republic of Korea). Topographic facts: province, towns, mountain ranges, rivers

liegende „Bambus“-Paß (Chukryong, 689 m) noch die günstigsten waren.

Für die heutige Zeit stellen sich die Fragen, ob und wie weit das oberflächliche Ost-West-Gefälle, das wirtschafts- und sozialgeographisch zu einem West-Ost-Gefälle und damit auch zu einem Gefälle hinsichtlich

der Bevölkerungsdichte geworden ist, im Interesse einer staatsräumlichen Ausgeglichenheit überwunden werden kann oder bereits überwunden wurde. In diesem Zusammenhang gilt es auch zu klären, ob durch die Inwertsetzung des Nakdong-Gebietes dessen naturräumlich vorgezeichnete Disposition für eine Sonder-

stellung humangeographisch verstärkt wurde oder ob diese im Sinne eines Zusammenwachsens über die Diagonalkette hinweg geschwächt werden konnte.

Die folgende Analyse behandelt den bevölkerungsgeographischen Aspekt dieser Problemlage. Sie vergleicht das Gefälle der Bevölkerungsdichte in den Jahren 1966 und 1970 und versucht zugleich die Bewegungsrichtungen der mobil gewordenen Bevölkerung während dieser Pentade zu ermitteln. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß sich aus dem erkannten Trend Alternativen für eine künftige Planung und einer raumwirksam werdenden Tätigkeit des Staates entwickeln lassen.

### *I. Die Bevölkerungsdichten von 1966 und 1970*

Von 1940 bis 1948 hatte sich die Bevölkerung im Gebiet südlich des heutigen Demarkationslandes, des „Wanchun Chidae“<sup>5)</sup>, von 16 auf 20 Millionen Menschen verstärkt. Für 1955 gibt das Korea Statistical Yearbook von 1968 insgesamt 21 526 000 Bewohner an, aus denen sich für das südkoreanische Staatsgebiet in der Größe von 98 477 km<sup>2</sup> eine mittlere Bevölkerungsdichte von 219 Menschen je km<sup>2</sup> errechnete. Der Zuwachs an Bevölkerung bis 1955 ergab sich weniger aus einer Erhöhung der Geburtenziffer als aus der Zahl von Rückwanderern und Flüchtlingen. Rückwanderer kamen aus Japan, Flüchtlinge aus Nord-Korea. Ein Teil der Zuwanderer stellte sich als beides dar: Menschen der Mandschurei kamen aus den Distrikten des Chientao, wohin die Vorfahren in älteren Zeiten ausgewandert oder aber nach der Jahrhundertwende ausgewichen waren, um sich der japanischen Herrschaft zu entziehen. Der bedeutende Anstieg der Bevölkerung nach 1955, nachdem sich die Verhältnisse, so weit dies im geteilten Lande möglich war, zu normalisieren begannen, erklärt sich aus der wirtschaftlichen Entwicklung und Gesundung der Lebensverhältnisse. Schon 1966 wurden 29,2 Mill., 1970 knapp 31 Mill. Menschen gezählt. Dabei hatte der Vorgang der Industrialisierung die Bevölkerung in Richtung auf die neuen Arbeitsplätze in Bewegung gebracht. Dies schlug sich in einer Veränderung des Strukturbildes der Bevölkerungsverteilung und Bevölkerungsdichte nieder. Ein Rückblick auf die Bevölkerungsdichte von 1940, als die Wirtschaft Koreas noch völlig agrarischen Charakter trug, macht dies besonders deutlich (Abb. 2). Noch während des Krieges stand der Anbau von Körnerfrüchten, insbesondere von Reis, als Bevölkerungsträger allen anderen Wirtschaftsabteilungen weit voran, weshalb sich auch die Bevölkerung in den Ackerbau-Ebenen des Han- und Kumflusses ebenso zusam-

mendrängte wie in den landein gelegenen Ebenen von Chölla Namdo, Kyöngsang Namdo und in den Becken des Nakdongflusses. Es sind vorwiegend die agrarisch nutzbaren Binnenlandschaften, weniger die Küstensäume, deren sich die Bevölkerung bedient. Das trifft auch für die Hauptstadt Seoul zu. Die Küsten sind von den Fischersiedlungen nur punkthaft besetzt. Wenn sich der größte Fischereihafen, Pusan, als umfangreicherer Fleck heraushebt, so liegt das an seiner traditionellen Funktion als Handels- und Fährhafen für den Japanverkehr. Der weitaus größte Teil des Landes trug eine Bevölkerungsdichte von weniger als 100, und selbst für die Dichtekerne erwies sich eine Differenzierung der Dichtestufen von mehr als 200 Menschen auf 1 km<sup>2</sup> als unzumutbar, da für Dichtewerte über 250 bereits nur einige Städte als Punkte einzzeichnen gewesen wären. Die mittlere Dichte für das Gesamtgebiet der heutigen Republik Korea lag bei 140 je km<sup>2</sup> <sup>6)</sup>.

Auch die schon seit 1896 betriebene Verlegung von Eisenbahnstrecken, begonnen mit dem Schienenstrang Seoul–Inchon und 1901 von einer japanischen Gesellschaft mit dem Bau der Strecke Pusan–Seoul fortgesetzt (erster Zug 1904), erwies sich nicht als ein entscheidender Impuls für eine Veränderung des Strukturbildes in der Bevölkerungsverteilung. Die Verlängerung der Strecke bis zur mandschurischen Grenze zum Anschluß an das eurasische Eisenbahnnetz offenbarte einen politischen und strategischen Zweck, und obgleich sie mit der Zerschneidung der Südkoreanischen Diagonalkette im Chupung-Paß das Gebiet des Nakdongflusses mit der Westseite Koreas verband, blieb sie ohne tiefere Ausstrahlung, weil der Bau eines hinzugehörigen und aus der Landesstruktur zu entwickelnden Netzes auf sich warten ließ. Nur zwei auf Seoul zulaufende, recht bedeutende Strecken wurden in Angriff genommen: die Verbindung von Seoul nach Wönsan an der Ostküste, die dem Verlauf der tektonisch bedingten Tungarion-Furche folgt, dabei das Taebaeg-Gebirge nördlich vom 38. Breitengrad durchschneidet, und als Gegenstück hierzu die vom Hauptstrang bei Taejon abzweigende Bahnlinie bis nach Mogpo, der südwestlichsten Hafenstadt am Gelben Meer. Beide Strecken wurden 1914 fertiggestellt. Im übrigen begnügte man sich mit dem Bau von Stichbahnen, um einige Orte von zentralen Funktionen an den Hauptstrang anzuschließen. Dies geschah aber ohne Einbindung in eine aus der Struktur des Landes entwickelte Konzeption für ein Verkehrsnetz, das sowohl die überlieferte zentralen als auch abseits liegenden Landschaften zu erschließen vermocht hätte.

Die Entwicklung eines Leitbildes für eine struktur-gerechte Raumordnung wurde im Zusammenhang mit

<sup>5)</sup> Die im Waffenstillstand von 1953 vereinbarte Demarkationslinie um den 38. Breitengrad wurde auf nordkoreanischer Seite zu einem Wüstungsstreifen, dem Wanchun Chidae, von insgesamt 1261,8 km<sup>2</sup> verbreitert, den zu betreten lebensgefährlich ist. Vgl. SCHWIND, M.: Allgemeine Staatengeographie, Berlin 1972, S. 123.

<sup>6)</sup> Zahlenwerte nach Korea-Atlas, Seoul 1956; im Strukturbild verglichen mit Japan-Manchoukuo Yearbook, 1937 und Nihon Chiri Taikei, Vol. 12, Tokyo 1930: Bevölkerungsdichtekarte 1:5 Mill., S. 350.

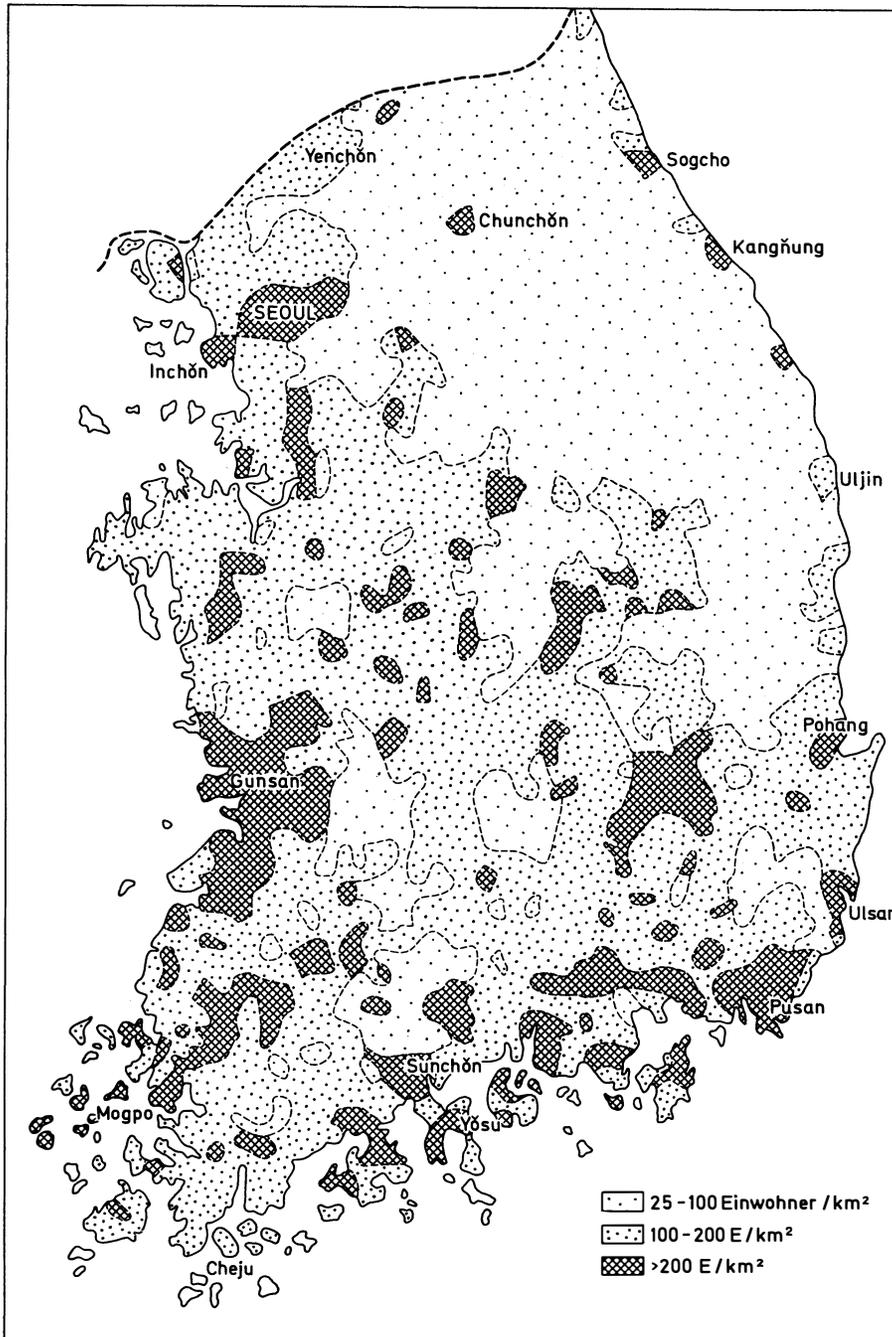


Abb. 2: Süd-Korea. Bevölkerungsdichte 1940. Nach Korea-Atlas 1956 (korean.). Entw. M. Schwind  
South Korea. Density of population 1940

der 1962 kraftvoll anhebenden Industrialisierung zu einer vordringlichen Aufgabe. In den Jahren 1965 bis 1970 erhöhte sich die industrielle Produktion um das Dreifache<sup>7)</sup>, die Zahl der Städte mit mehr als 50 000

Einwohnern stieg von 19 (1949) auf 32, die mittlere Bevölkerungsdichte von 297 auf 314 Menschen je km<sup>2</sup>. Die Karten der Bevölkerungsdichte von 1966 und 1970 zeigen, wie stark die Bevölkerung durch den Industrialisierungsvorgang in Bewegung gebracht wurde. Zur städtischen Bevölkerung zählten 1940 nur 12%, 1966 bereits 35%, 1970 mehr als 56% der Bevölkerung.

<sup>7)</sup> Korea: Past and Present. Kwangmyong Publ. Co., Seoul 1972. S. 164.

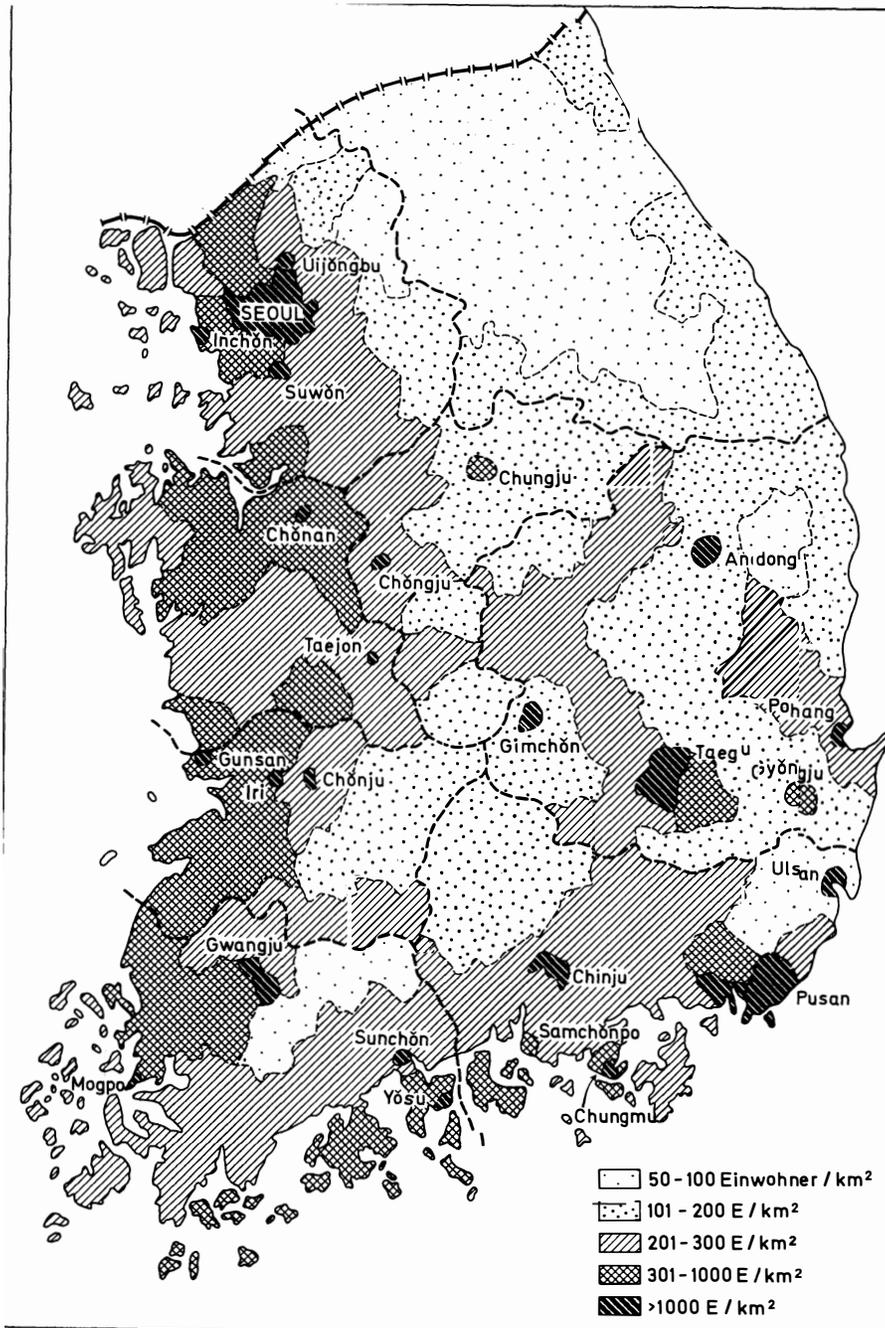


Abb. 3: Bevölkerungsdichte 1966. Berechnet gemeindeweise nach Korea Stat. Yearbook 1968, Econ. Planning Board Rep. of Korea  
Density of population 1966

Für das Jahr 1966 ergab sich folgender Entwicklungsstand (vgl. Abb. 3):

a) Insgesamt hat sich die Bevölkerungsdichte erhöht; mit der Industrialisierung haben sich die ursprünglich agrarwirtschaftlich bedingten Dichtekerne aufgefüllt und ausgeweitet, so daß sie zu Bändern grö-

ßerer Bevölkerungsdichte zusammenwachsen. Von der Pusan-Küste verläuft ein solches Band mit Dichtewerten von 200–300, das im „Tadohae“ Werte bis zu 1000 erreicht, nach Südwesten. Es umgreift hier die Südkoreanische Diagonalkette und findet ohne Unterbrechung Anschluß an die Westregion, die sich zu einem Band von größeren Dichte-

- werten zusammenfügt. Die Barriere der Diagonalkette ist im Südwesten als solche ausgelöscht.
- b) Der Gebirgsraum hat sich von Westen und von Süden aus mit Menschen stärker gefüllt. Chungchöng-Namdo ist völlig frei von Flächen mit Bevölkerungsdichten unter 200, und selbst in Chungchöng-Pukto haben sich die westlichen Gebirgsketten so gefüllt, daß hier im Mittel 200–300 Menschen je km<sup>2</sup> wohnen. Von Süd nach Nord aufgeschnitten durch dicht gewordene Siedlung erscheint der Gebirgsraum entlang der Meridionalfurche des Nakdong.
  - c) Das Vordringen der Bevölkerung von Westen und Süden in die bevölkerungsschwache Mitte hat, bevölkerungsgeographisch gesehen, sogar die Diagonalkette zerschnitten und inselförmig aufgelöst: Von Kyöngsang-Namdo verbindet sich das Siedlungsband, den Jirisan umflankend, mit Chölla-Pukto, und Kyöngsang-Pukto nähert sich dem westlichen Chungchöng-Pukto mit den gleich stark bewohnten Gemarkungen von Sangju und Okchon.
  - d) Die Idealvorstellung von einer gleichgewichtigen Erschließung des Landes, durch den Industrialisierungsvorgang potentiell möglich gemacht, scheint in der Dichtekarte für 1966 anzuklingen. Ganz zweifellos weist diese Karte den Weg und stellt die Aufgabe, auch den Nordosten, die Provinz Kangwön-Do, mit Leben zu füllen.

Insgesamt stehen die geschlossenen Flächen mit Dichtewerten höher als 200 zu den Flächen mit geringeren Werten im Verhältnis 56:44, d. h. weit mehr als die Hälfte des Staatsgebietes ist trotz geomorphologischer Ungunst dicht besiedelt. Die 1966 schon an sich hohe mittlere Bevölkerungsdichte von 297 Menschen je km<sup>2</sup> schlüsselt sich, regional differenziert, wie folgt auf: 421 E/km<sup>2</sup> auf 56% des Staatsgebietes und 138 E/km<sup>2</sup> auf einem in sich geschlossenen Areal, das 44% der Staatsfläche ausmacht.

Dieser für die Landesentwicklung günstige Vorgang war, wie es scheint, unbemerkt geblieben, denn nur so ist erklärbar, daß sich bereits 1970 die Verhältnisse ins Gegenteil verkehrt hatten (Abb. 4). Es ging nicht mehr in erster Linie um die Auffüllung der Agrargebiete mit Menschen, sondern es setzte Landflucht ein. Für 1970 lautet die regional differenzierende Dichteformel

$$\phi \text{ d } 314 = \frac{\text{d } 498/\text{a } 48\%}{\text{d } 141/\text{a } 52\%}$$

d. h. in einem Jahrfünft hatte sich die bevölkerungsschwache Region von 44% Anteil an der Staatsfläche auf 52% ausgeweitet, oder anders ausgedrückt: rd. 8000 km<sup>2</sup> Land waren wieder unter den Dichtewert von 200 zurückgefallen; die bevölkerungsschwache Region hatte sich um 18% erweitert. Ursache hierfür ist die Abwanderung nach den großen Städten, insbesondere nach Seoul und Pusan (vgl. Abb. 5–7).

Diese Landflucht bedeutet im einzelnen:

- a) Die bevölkerungsgeographisch zu Inseln aufgelöste Diagonalkette ist wieder zu einer in sich geschlossenen Region geringerer Bevölkerungsdichte geworden. Vom Jiri (1915 m) aus erreicht sie wieder die Südküste und zerschneidet dort mit Hadong-gun das Küstenband in eine östliche und westliche Hälfte dichter Besiedlung. Zwischen den Provinzen Chungchöng-Pukto und Kyöngsang-Namdo ist der Zusammenschluß von Gebieten mit höherer Bevölkerungsdichte ausgelöscht: die bevölkerungsschwache Region legt sich vom Gebirgsrücken aus ostwärts quer über das Nakdong-Tal, westwärts über die Gebirgsbecken von Okchon und Chinchön bis an den Rand der Ebenen, über den sie sogar mit einer 1420 km<sup>2</sup> großen Fläche in das Gebiet westlich Taejön hinweggesprungen ist.
- b) Die Abwanderung aus den ländlichen Gebieten richtete sich auf die Städte, insbesondere auf die Hauptzentren Seoul und Pusan und auf das Nebenzentrum Taegu. Im Jahrfünft 1966–1970 wuchs die Bevölkerung Koreas um 1 677 800 Menschen, um 5,8%. In Seoul allein erhöhte sich die Einwohnerzahl um fast ebensoviel (1 627 000), in Pusan um 409 000, in Taegu um 216 000. Dies sind Kennzeichen für außerordentliche Binnenwanderungsbewegungen, zugleich auch für eine Disharmonisierung in der Bevölkerungsverteilung gegenüber 1966.

## II. Die Wanderungsbewegungen während der Pentade 1966–1970

Alle Zielrichtungen überdeckend waren die Zuströme nach Seoul und Pusan (Abb. 6); begleitend waren die Bewegungen innerhalb der Provinz in Richtung auf eine Stadt, insbesondere auf die Provinzhauptstadt. In diesen Vorgang gliederten sich die Bewegungen von Provinz zu Provinz ein. Viertens ergab sich aus der Überfüllung der beiden Millionenstädte eine stärkere Besiedlung in deren Umland, d. h. die Entstehung einer Bevölkerungsbällung, die auch Flächen der anliegenden Provinz einbezog.

### 1. Die Zuwanderung nach Seoul

Die Hauptstadt zieht Menschen aus allen Provinzen an sich. Sie ist trotz ihrer im heutigen Staatsgebiet peripheren Lage das Zentrum für alle Formen von Dienstleistungen, für Industrie, Handel, Bildung, Wissenschaft und Kunst. Ihre Bevölkerung ist steil gewachsen: von 3,8 Mill. Einwohnern 1966 auf 5,4 Mill. 1970 und 6,9 Mill. 1975. Wie die Abb. 6 zeigt, kommen die Zuwanderer in besonders breiten Strömen nicht nur aus den anliegenden Provinzen, sondern auch aus dem südwestlichen Endland Chölla-Namdo sowie aus dem Nakdong-Gebiet (Kyöngsang-Pukto). Es ist Seoul, das mit seiner Anziehungskraft ganz besonders zur Abwanderung aus den bis 1966 glücklicherweise

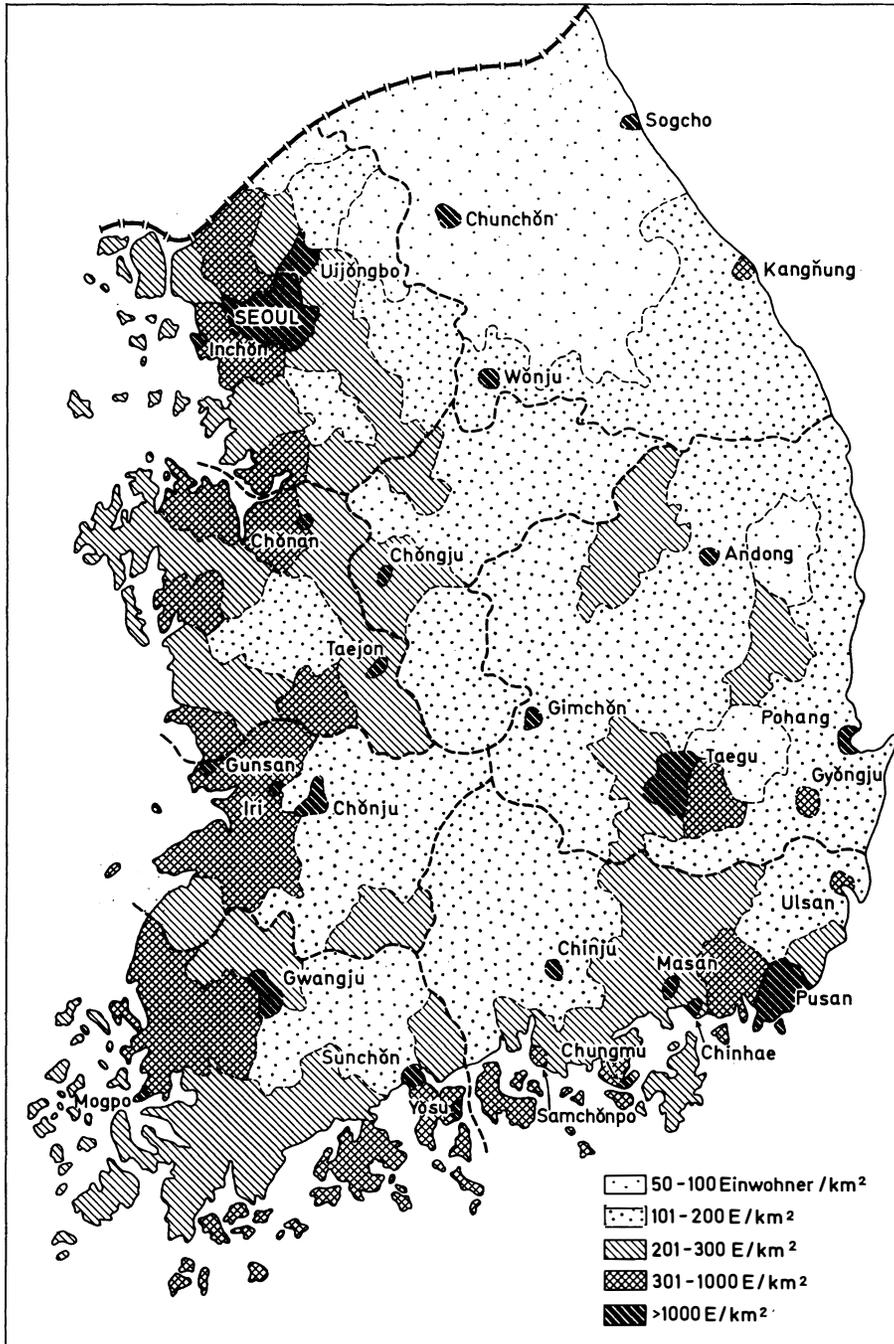


Abb. 4: Bevölkerungsdichte 1970. Berechnet gemeindeweise nach 1970 Population and Housing Census Rep., Vol. 1. Econ. Planning Board, Rep. of Korea  
Density of population 1970

bevölkerungsstärker gewordenen Gebirgsräumen beiträgt. Es erweist sich sogar im Nakdong-Gebiet gegenüber Pusan als die stärkere Kraft, obgleich der Weg zur Hafenstadt viel kürzer ist. Die beweglichsten Jahrgänge stehen im Alter von 15–34 Jahren, wobei unter den 15–24jährigen die Frauen überwiegen, in den

älteren Gruppen mehr oder weniger Gleichgewicht herrscht. Während im Landesdurchschnitt 17,8% der Bevölkerung auf die Altersgruppe 15–24 entfallen, sind es in Seoul 23,3%. Knapp unter diesen Werten liegt das Verhältnis für die 25–34jährigen Menschen. Entsprechende Schwächung dieser Jahrgänge erfuhren

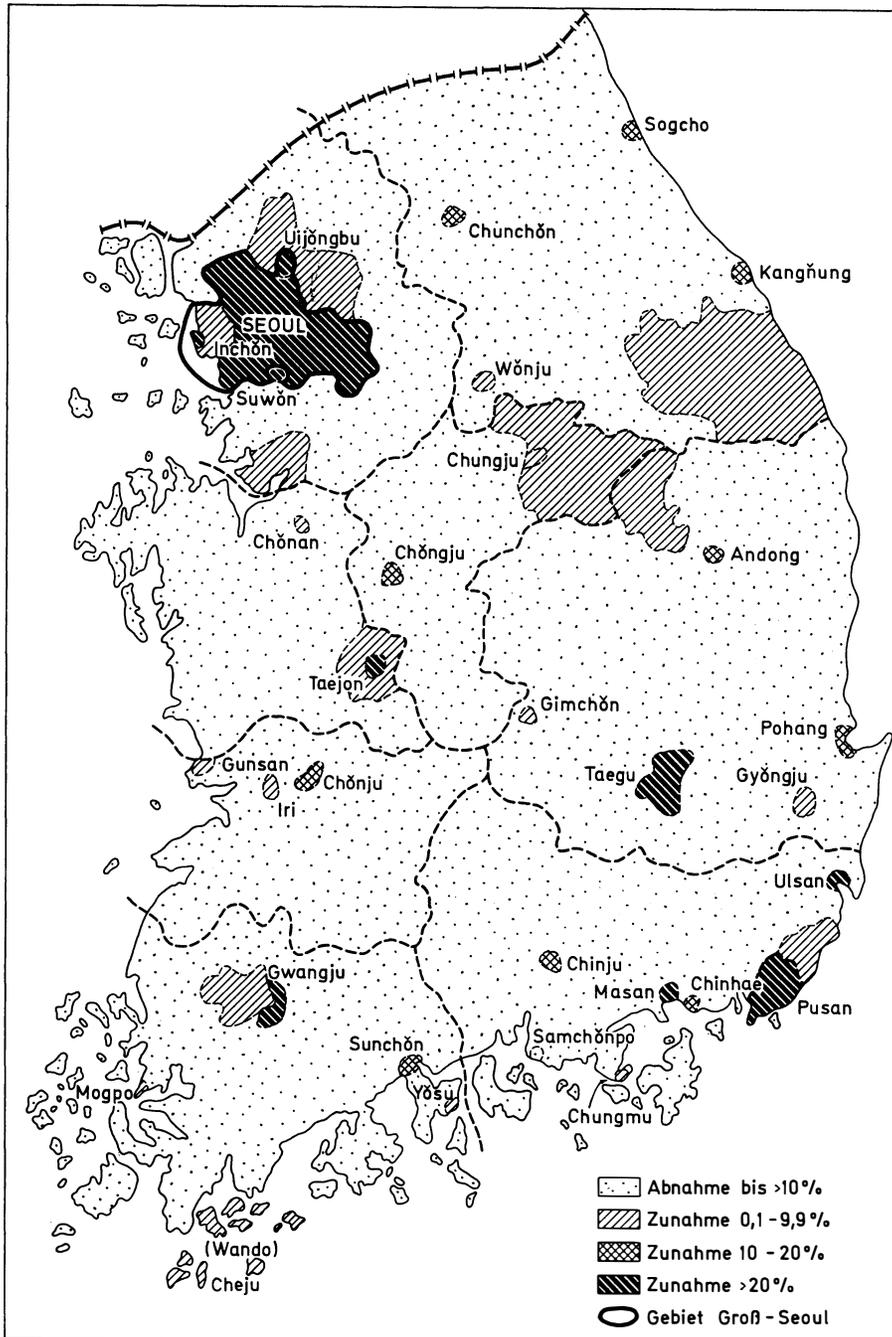


Abb. 5: Ab- und Zunahme der Bevölkerung 1966–1970. Berechnet gemeindeweise nach Statistics of Econ. Planning Board Rep. of Korea

Decrease and increase of population 1966–1970

die Provinzgemeinden (s. Tab. 1). In Seoul machen die 15–34jährigen Menschen insgesamt 41,6% der Einwohner aus, in Gapyöng 50 km nordöstlich der Stadt nur 26,8%. Seoul hat wie Pusan aus dem Lande wesentliche Anteile der arbeitstüchtigen Bevölkerung abgezogen. Es darf angenommen werden, daß das platte

Land damit laufend auch viele Menschen von Initiativkraft verlor und noch verliert.

Zur Bevölkerung der Landeshauptstadt zählen indirekt auch die Pendler, die in den Nachbargemeinden wohnen bzw. Wohnung gefunden haben. Hierzu gehören die Satellitenstädte Uijöngbu (93 000 Einw.) am

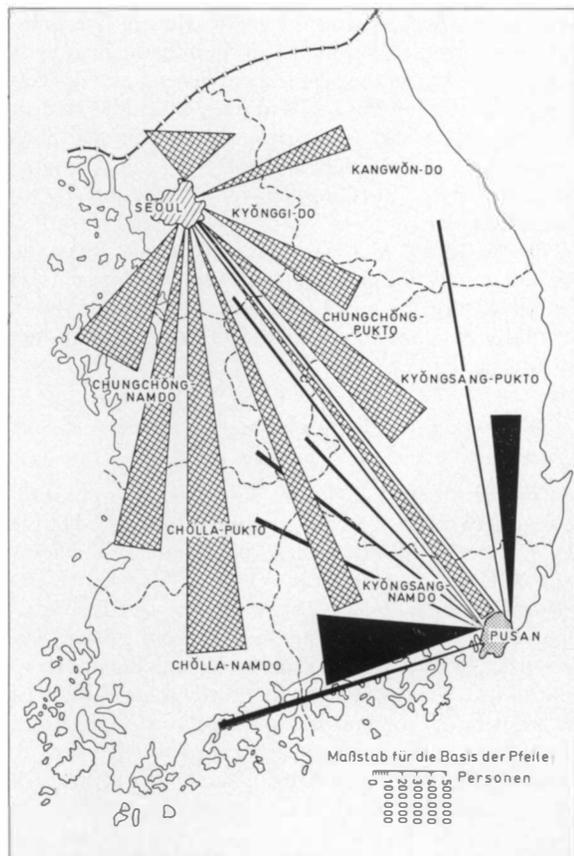


Abb. 6: Zuwanderung nach Seoul und Pusan 1966–1970. Entw. unter Mitarbeit von Jutta Nattkämper und Gerold Lubina nach Statistics Econ. Planning Board, Rep. of Korea  
Population migration to Seoul and Pusan 1966–1970

Nordrand und Puchŏn (145 000) am Westrand der Stadt, ferner die Randgemeinden Yangu (244 000), Kwangju (138 000), Shiheung (183 000), Gimpo (76 000) und Koyang (131 000), insgesamt ein Umland mit 1 Mill. Einwohnern, so daß der Großraum Seoul im Jahre 1970 in seiner engsten Umgrenzung schon 6,4 Mill. Einwohnern zählte. Es ist aber kein Zweifel, daß zu Seoul auch der Hafen Inchŏn (634 000) sowie die Provinzhauptstadt Suwŏn (167 000) mit ihrem der National University angeschlossenen Landwirtschaftlichen Forschungsinstitut gehören.

Gerade Inchŏn und Suwŏn machen mit ihrem steilen Anstieg der Bevölkerungszahl (s. Tab. 2) deutlich, daß sie an der Entwicklung der Landeshauptstadt teilhaben.

## 2. Die Zuwanderung nach Pusan

Die Hafen- und Industriestadt Pusan ist der Gegenpol zu Seoul. In der behandelten Pentade wuchs sie um 409 000 Menschen (um 28,6%) auf insgesamt 1,84 Millionen. Dabei ist charakteristisch, daß die Zuwanderer aus vorwiegend nur zwei Provinzen kommen, aus Kyŏngsang-Namdo und Pukto. Ihren stärksten Sog übt sie auf die Bevölkerung in den Gebirgstälern auf der Ostseite des Jirisan aus. Hier liegt u. a. auch der Gemeindebezirk Sanchŏn (s. Tab. 1), dem so viele 15–34jährige Arbeitskräfte verloren gingen, daß diese Altersgruppen insgesamt nur noch 24,4% der Bevölkerung darstellen, 7,4% weniger als im Landesdurchschnitt. Der Zuzug an arbeitstüchtigen 15–34jährigen Menschen hat deren Anteil an der Gesamtbevölkerung von Pusan auf 38,8% erhöht. Die Binnenwanderung hat sich in Kyŏngsang-Namdo in einer Bevölkerungsgeographisch west-östlichen Zonierung ausgewirkt. Die 70–120 km von Pusan entfernten, im allgemeinen westlich vom Nakdong liegenden Gebietsteile haben

Tabelle 1: Prozentuale Anteile der Altersgruppen in der Republik Korea insgesamt und in Seoul, Pusan sowie einigen Vergleichsorten, 1970, in v. H. (1970 Population and Housing Census Report, Seoul 1972)

Percentage proportion of age groups in the Republic of Korea as a whole, and in Seoul, Pusan and some comparable places in 1970

Ort	Altersgruppe in Jahren							
	0–4	5–9	10–14	15–19	20–24	25–29	30–34	65–74
Staatsgebiet insgesamt	13,7	14,4	14,0	9,8	8,0	7,0	7,0	2,4
Seoul	12,3	11,5	12,1	12,3	11,0	9,8	8,5	1,4
Pusan	13,2	12,2	12,9	12,0	9,7	8,9	8,2	1,4
Kyŏnggi-do	13,2	14,7	14,0	9,2	7,7	7,4	7,5	2,2
darin								
Gapyŏng-gun	14,9	16,2	14,6	7,9	5,3	6,7	6,9	2,5
Kyŏngsong-Namdo	13,7	14,9	14,4	9,3	7,4	6,0	6,3	3,0
darin								
Sanchŏn-gun	15,7	16,9	14,6	7,0	6,0	5,3	6,1	3,4

Tabelle 2: Die Städte der Republik Korea. Einwohnerzahlen und Wachstum 1966–1970 (Korea Stat. Yearb. 1968 u. Census Rep. 1970, Seoul 1972)

(Typ I: Wachstum 20%/o; II: 10–20%/o; III: 10%/o; IV: Abnahme)

The towns of the Republic of Korea, with numbers of inhabitants and growth 1966–1970 (Type I: growth 20%/o; II: 10–20%/o; III: 10%/o; IV: decrease)

	Stadt	Einwohner in 1000		Zu- u. Abnahme absolut (in 1000) in v. H.	
		1966	1970		
Typ I	Seoul	3805	5433	1628	42,8
	Pusan	1430	1839	409	28,6
	Taegu*)	845	1061	216	25,6
	Inchön	529	634	105	20,0
	Taejön	315	406	91	28,9
	Gwangjü	206	248	42	20,5
	Masan	155	187	32	20,6
	Suwön	128	167	39	30,3
	Ulsan	113	157	44	38,0
	Uijöngbu	75	93	18	24,2
Typ II	Chönju	221	257	36	16,6
	Chöngju	124	141	17	13,4
	Chunchön	100	120	20	20,0
	Chinju	107	119	12	11,3
	Chinhae	81	90	9	11,4
	Pohang	66	77	11	17,4
	Andong	64	75	11	17,4
	Kangñung	65	72	7	11,3
	Sogcho	63	72	9	14,0
	Sunchön	40	44	4	10,2
	Cheju (Inselhauptstadt)	88	104	16	18,2
	Typ III	Chönan	71	76	5
Chungju		80	86	6	7,1
Chungmu		51	54	3	6,8
Gimchön		57	61	4	6,6
Gunsan		102	109	7	7,2
Gyöngju		86	90	4	8,0
Iri		78	85	7	8,5
Mogpo		83	87	4	5,2
Wönju		104	110	6	5,8
Yösu		51	55	4	7,6
Typ IV	Samchönpo	54	53,8	–0,2	–0,5

\*) Provinzhauptstädte sind *kursiv*.

mehr als 10%/o ihrer Bevölkerung an Pusan (in geringem Maße auch an Chinju und Masan) abgegeben, während mit wachsender Stadtnähe die Verluste geringer, dafür aber die Pendler um so zahlreicher wurden. Auch um Pusan entwickelten sich wie in Seoul Satellitenstädte; Dongrae wurde bereits in den Stadtraum einbezogen, Ginhae stellt mit 192 000 Einwohnern die Ausweitung Pusans nach Westen dar. In gewissem Sinne zählt auch Masan, das 1966–1970 um 20,6%/o wuchs, zum unmittelbaren Einflußbereich von Pusan,

indem es hafengewirtschaftliche Funktionen übernommen hat, für die in Pusan die Standortbedingungen weniger günstig waren. Die Zuwanderung aus Kyöngsang-Pukto ist für Pusan ebenfalls von großer Bedeutung, wenn sie auch schwächer als die aus der Südprowinz ist. Die Anziehungskraft der Landeshauptstadt ist für die Bevölkerung von Kyöngsang-Pukto weit stärker als die von Pusan. Seoul zog 1966–1970 sogar rd. 100 000 Menschen unmittelbar aus Pusan an sich und erwies sich damit als das absolute Zentrum der Republik. Im Blick auf die Gesamtwirtschaft ist Pusan der Hafen von Seoul, während dem Hafen von Inchön nur örtliche Funktion zufällt.

### 3. Die Wanderungsbewegungen zwischen den Provinzen

Zwischen den Provinzen sind die Wanderungsbewegungen nicht von so großer Bedeutung, daß sie das von den Millionenstädten bestimmte Bild verändern könnten. Der relativ stärkste Zustrom richtet sich – ohne entsprechende Abwanderung – auf Kyönggi-Do, das im NW zum Ballungsgebiet Seoul gehört. Anders steht es mit den Zuwanderern nach Kyöngsang-Pukto und Kangwön-Do. In Kyöngsang-Pukto ist die industriereiche Hauptstadt Taegu von Anziehungskraft für die verkehrsgünstig gelegenen Dörfer im Grenzbereich von Kyöngsang-Namdo. Die Zuwanderung aus dem nördlichen Gebirgsraum von Kyöngsang-Pukto nach der Kangwön-Provinz erklärt sich aus dem Arbeitskräftebedarf der Städte Chunchöng, Wönju, Kangñung und Sogcho, von denen aus das Struktur- bild der Bevölkerungsverteilung der Grenzprovinz seit 1966 immer stärker bestimmt wird. Im übrigen aber sind die zwischenprovinziellen Wanderungsbewegungen so schwach, wie dies aus der Diagrammkarte (Abb. 7) über den Anteil der in der Provinz Geborenen an der Provinzbevölkerung insgesamt zu entnehmen ist: Im Extrem zeigt die Darstellung für Chölla-Namdo nur schmalste Anteile von provinzfremden Bürgern; in den nördlichen Provinzen gewinnen diese Anteile an Bedeutung, werden mitbestimmend in Kangwön-Do sowie Kyönggi-Do und schließlich beherrschend in Seoul. Im Süden kennzeichnet das Diagramm von Pusan die Sonderstellung dieser Stadt.

### 4. Die Zuwanderung nach den Städten provinzieller Funktionen

Die Wanderungsbewegungen zwischen den Provinzen fallen zum großen Teil zusammen mit den Bewegungen innerhalb jeder einzelnen Provinz. Die Anziehungspunkte sind die Städte, in denen sich Industrie mit höherem Bedarf an Arbeitskräften entwickelte. Das in Tab. 2 angegebene Wachstum der insgesamt 32 Städte während der Pentade 1966–1970 enthält Unterschiede von 0–43%/o. Die Städte mit einer Erhöhung ihrer Einwohnerzahl um mehr als 20%/o (Typ I) liegen entweder in den Großräumen von Seoul und

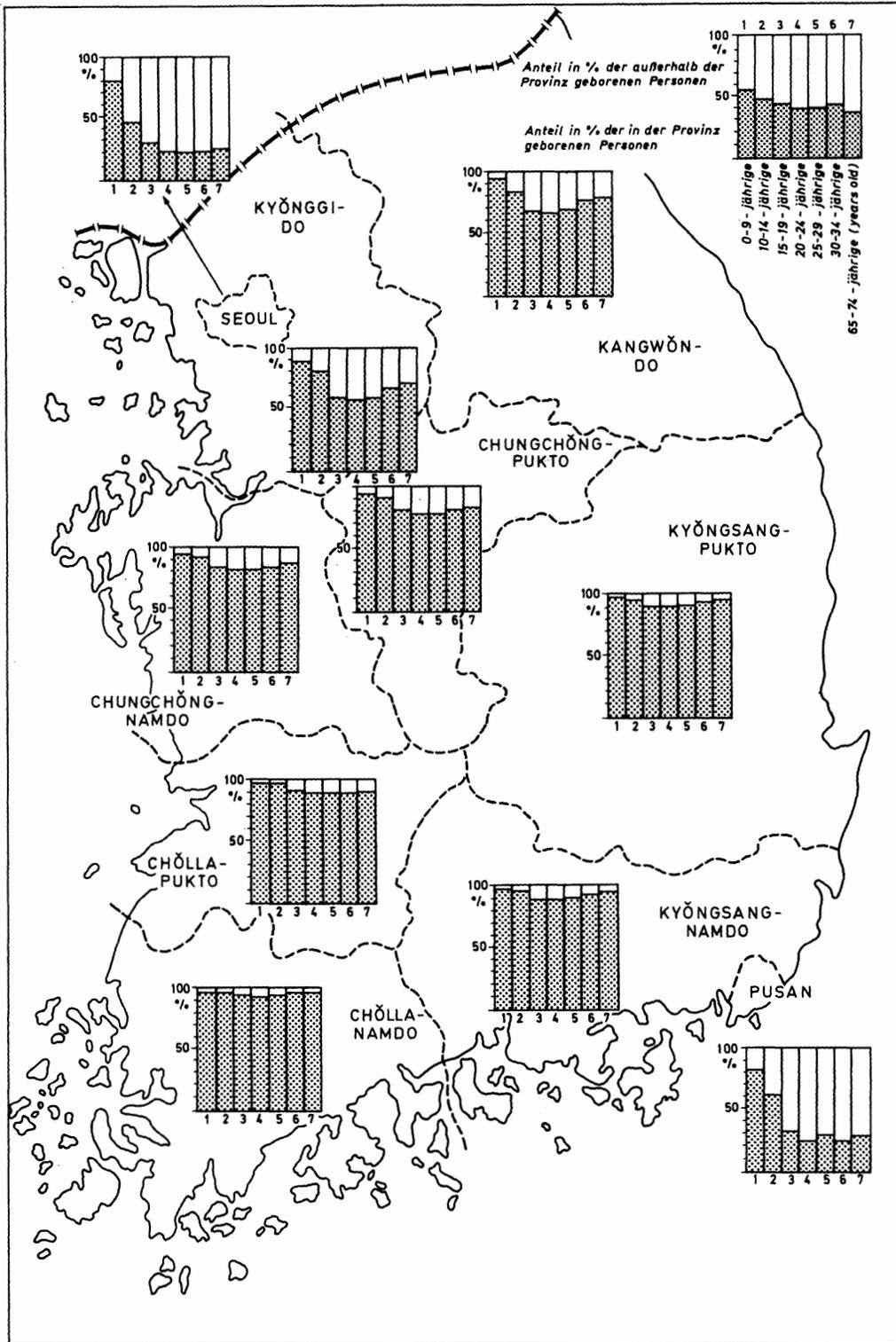


Abb. 7: Bevölkerung nach Altersgruppen in den Provinzen in ihrem Anteil an außerhalb der jeweiligen Provinz geborenen Personen, 1970. Entw. unter Mitarbeit von Astrid Voß und Wilfried Wendring nach Statistics Econ. Planning Board, Rep. of Korea, 1970.

Population by age groups for provinces showing the relationship between persons born inside and outside the province

Pusan oder aber sie sind Provinzhauptstädte, wie Taegu, Taejŏn, Gwangju, Masan, Suwŏn. Ihnen folgt eine Gruppe, deren Bevölkerung um 10–20% zunahm (Typ II); ihr gehören die übrigen Provinzhauptstädte an, ebenso Mittelstädte mit jung entwickelter Industrie, wie Pohang, Andong, Sogcho. Kaum als Ziel von Zuwanderern wurden jene Städte gewählt, deren Bevölkerung nur weniger als 10% wuchs (Typ III); am ehesten heben sich noch der Verkehrsknoten Iri und die touristisch bedeutende Stadt Gyŏngju aus dieser Gruppe heraus. Auffallend ist der Anteil von Häfen des „Tadohae“: Mogpo, Yŏsu, Chungmu scheinen von der allgemeinen Aufwärtsentwicklung abgeblendet zu sein. Die Bevölkerungszahl des Hafens Samchŏnping sogar zurück (Typ IV); sie sank um 883 Personen ihrer männlichen Bevölkerung: ein symptomatischer Vorgang für die bäuerlich und fischereiwirtschaftlich orientierten Landesteile insgesamt. Für alle Städte ist charakteristisch, daß sie sich punkthaft aus der Bevölkerungsdichtekarte herausheben, weil es keine Agrargemeinde mehr gibt, deren Bevölkerungsdichte von der Höhe der Stadtypen I–III ist (vgl. hierzu Abb. 4).

### III. Das staatsgeographische Problem

Die 1966–1970 erkennbar gewordene bevölkerungsgeographische Situation fordert zu einer Beurteilung heraus. Das Staatsgebiet der Republik Korea enthält infolge seines morphologischen Aufbaus die Disposition zu einer regional sehr unterschiedlichen Landesentwicklung. Das Taebaeg-Gebirge mit seinen kulissenartig nach Südwesten vorstoßenden Ästen stellt die eine Hälfte des Staatsgebiets dar, die im Westen sich aus den Kulissen bis ans Meer vorschubenden Ebenen sowie die zu einem Inselkranz aufgelöste, von kleinen Ebenen durchsetzte Südküste sind die andere Hälfte.

Die Erschließung der gebirgigen Hälfte macht große Schwierigkeiten, ist aber die bedeutendste Herausforderung für eine ausgeglichene räumliche Entwicklung des Staatsgebietes. Ihre Nichtannahme müßte zu Disparitäten zwischen den beiden Regionen führen, die zu mindern dem Staat schwerere Sorgen anlasten könnten als sie durch die Aufbietung des erforderlichen Kapitals und der Technik für die Erschließung der Gebirgsregion entstehen. Für den Teufelskreis, der sich für die soziale Situation aus einer betont monoregionalen Industrie-Entwicklung ergeben kann, liegt Japan als Beispiel vor der Tür. Für die Bewältigung eines die beiden Küstenseiten trennenden Gebirges hat die Republik China auf Taiwan ein leuchtendes Beispiel gegeben. Die Republik Korea hatte 1966 bereits die erste Phase für die Gebirgsraumschließung erfolgreich durchlaufen. Wie es scheint, ist man sich dieses Vorgangs nicht so deutlich bewußt gewesen, daß er als Weg in die Zukunft aufgefaßt werden konnte: denn der Weg wurde verlassen und auf die erste Belebung des Gebirgsraums folgte die erneute Entleerung. Die regional differenzierende Dichteformel für 1966 besagte,

daß nicht 50%, sondern nur noch 44% des Staatsgebietes schwächere Bevölkerungsdichte aufwies. Im Rückschlag von 1970 nimmt das Gebirge wieder die Hälfte des Staatsgebiets in Anspruch, mit 52% sogar mehr als diese; das ist gegenüber 1966 eine Zunahme von 8% bzw. 7900 km<sup>2</sup>, die Größe einer Provinz. Ziel sollte ein Zurück auf die Relation von 1966 sein, von dem aus die Enderschließung zielstrebig zu verfolgen wäre.

Daß dieses Ziel vom Staat gesehen und verfolgt wird, geht aus den zahlreichen Infrastrukturverbesserungen hervor, die entweder in Angriff genommen oder bereits vollendet wurden. Am verheißungsvollsten ist der in Entwicklung stehende Bau eines Systems von Autostraßen. Mit der Eröffnung der 428 km langen Autobahn Seoul–Pusan wurde die Hauptachse geschaffen, die der Verkehrsspannung zwischen Hauptstadt und Haupthafen entspricht. Gegenüber der auf ähnlicher Trasse verlaufenden Eisenbahn hat sie den Vorteil, daß sie für eine Kontaktnahme mit den Wirtschaftsräumen zu beiden Seiten nicht auf Bahnhöfe angewiesen ist, ihr Erschließungseffekt infolgedessen weit wirksamer ist. Von dieser Hauptachse zweigen bereits fertiggestellte Teilstücke des künftigen Netzes ab; hervorzuheben sind:

- a) die Südküstenstraße von Pusan bis Sunchŏn, von wo aus sie über das Gebirge nach Gwangju verläuft, als Westebenen-Straße nach Taejŏn führt und dort in die Hauptachse mündet.
- b) die Kangwŏn-Straße, die ostwärts Suwŏn von der Hauptachse in Richtung auf das Taebaeg-Gebirge abzweigt und Wŏnju in der Provinz Kangwŏn-Do erreicht. Ihre Fortsetzung quer durch die Provinz bis zur Hafenstadt Kanghŏng befindet sich im Bau; die Weiterführung an der Küste südwärts ist geplant.

Man möchte sich vorstellen, daß einst von Wŏnju aus eine Trasse bis Sogcho gefunden wird, und daß aus dem Raume von Taegu eine Meridionalstrecke erbaut werden könnte, die über Andong–Yŏngju–Danyang–Chechon–Yŏngwŏl bis nach Sogcho führt. Damit würde der Gebirgsraum zu erschließen sein, und man hätte nur noch die Sorge anzufügen, den Naturraum dabei so weit auszusparen, daß er die Funktion, Erholungsgebiet für die in den Ebenen eng beisammenwohnenden Menschen zu sein, voll ausüben kann.

Auch die Entwicklung eines der Struktur des Landes entsprechenden Eisenbahnnetzes hat Fortschritte gemacht. Von Seoul aus wurden, von der Seoul–Gyŏngju-Linie abzweigend, drei in den Osten führende Erschließungsbahnen in Betrieb gesetzt: die Linie von Seoul nach Chunchŏn, der Hauptstadt von Kangwŏn-Do, die Linie Seoul–Chŏngsŏn, die von der Hauptachse bei Pongyang abzweigt, über Chechŏn–Yŏngwŏl den Rücken des Taebang-Gebirges erreicht und die Linie von Yŏngju nach den Ostküsten-Hafenstädten Samchok und Kanghŏng.

Auch die südliche Ostküste wurde erschlossen. Die 148 km lange Tonghae-Linie verbindet Pusan mit den Industriehäfen Ulsan und Pohang und macht aus dem Touristik-Zentrum Gyöngju einen Verkehrsknoten. Ein Ereignis war 1968 die Eröffnung der vollendeten Südküstenstrecke, die von der Hauptstrecke Pusan-Seoul in Samrangjin abzweigt, mit 323 km Gesamtlänge bis nach Gwangju (Chölla-Namdo) führt und dort Anschluß bis nach Taejön findet. Die rd. 75 Bahnkilometer südlich Taejön liegende Stadt Iri (Chölla-Pukto) hat sich inzwischen zu einem Bahnknoten entwickelt. Hier wird die Linie Gwanju-Taejön gekreuzt

von der Westküstenbahn Chungchöng-Namdos, die von der Iri-Yösu-Linie über Chönju bis zur Südküste weitergeleitet wird und dabei die Diagonalkette westlich vom Jirisan durchschneidet.

Die vom Staate im Ausbau von Straßen- und Bahnnetz bereitgestellten Infrastrukturleistungen lassen in ihrer Anlage eine baldige Vervollständigung erwarten. Sie werden die Grundlage für eine auch den Osten stärker einbeziehende Landesentwicklung sein. Es steht nur zu hoffen, daß die Wirtschaft die staatlichen Vorleistungen würdigt und sie entsprechend in Werte umsetzt.

## BERICHTE UND KLEINE MITTEILUNGEN

### ENTWICKLUNG UND ERGEBNISSE DER JAPANISCHEN ZENTRALITÄTSFORSCHUNG

HIROSHI MORIKAWA

Es wurden bereits von verschiedenen japanischen Autoren Berichte über Arbeiten der japanischen und ausländischen Zentralitätsforschung veröffentlicht, z. B. von ISHIMIZU (1957 a, 1), TAKANO (1959/60, 2), NISHIOKA (1975, 3) und WATANABE (1976, 4). Ich selber gab in größerem Zusammenhang (1974, 5) einen Abriß europäisch-amerikanischer Forschungstendenzen und zusammen mit KITAGAWA (1976, 6) einen kurzen Überblick über die Entwicklung der japanischen Stadtgeographie. Auf der Grundlage meiner eigenen Betrachtungsweise möchte ich hier zu Entwicklungsprozessen, Ergebnissen und Aufgaben der japanischen Zentralitätsforschung Stellung nehmen.

Die Erforschung der Stadt-Land-Beziehungen in Japan begann schon in der Vorkriegszeit mit Arbeiten über Handelsbereiche und Marktverteilung. Zu einer schnellen Ausweitung kam es jedoch erst nach Kriegsende durch Anregungen der amerikanischen Stadtökologie und die Einführung der Christallerschen Theorie der Zentralen Orte. Nachdem der Ansatz der Stadtökologie mit der Untersuchung der Bereichsstruktur schon 1940 in einer Veröffentlichung des bekannten Soziologen SUZUKI (1940, 7) in Japan eingeführt worden war, benutzten ihn in der Nachkriegszeit auch Geographen wie ONO (1951, 8), KOIDE (1953, 9) und TAKANO (1953, 10). KOIDE fand am Beispiel der Stadt Nagano drei typische Einzugsbereiche nach den Kriterien: zeitliche Distanz zum Stadtkern, Einpendlerquote, Einkaufshäufigkeit, Krankenhauseinzug, Gemeinerversorgung u. a.

Die Christallersche Theorie – eingeführt von KIUCHI (1951, 11) – fand ihre erste empirische Anwendung durch WATANABE (1954, 12), der es dabei auch unternahm, Begriffe wie zentrale Funktion, Distanz und zentralörtliche Hierarchie zu verdeutlichen. Im Shinjō-Becken, in dem aufgrund einer niedrigen Bevölkerungsdichte Zentralorte mit schwächeren Funktionen den von ONO im Suō-Gebiet untersuchten Orten mit relativ stärkerer Funktionsausstattung hierarchisch entsprechen, erkannte er (1954, 12) ein kreisfö-

miges System zentraler Orte um die Stadt. In der Präfektur Fukushima kam er zu dem vielbeachteten Ergebnis (1955, 13), daß sich aufgrund regional unterschiedlicher Bevölkerungsdichte und Topographie drei Hierarchietypen des zentralörtlichen Systems herauskristallisiert haben.

In den Jahren 1955 bis 1965 ist eine starke Entwicklung der japanischen Stadtgeographie zu verzeichnen; neben Arbeiten zum Problem der Verstädterung, der innerstädtischen Differenzierung, der Stadtfunktionen usw. wurden auch viele Beiträge zur Zentralitätsforschung veröffentlicht. Dabei läßt sich feststellen, daß die Entwicklung der japanischen Zentralitätsforschung immer durch europäische und amerikanische Studien angeregt und vorangetrieben wurde. Diese Tendenz ist seit den 70er Jahren vor allem im Bereich der Anwendung quantitativer Methoden sichtbar.

Heute befindet sich die japanische Zentralitätsforschung in einer Umbruchsphase. Einerseits spielt sie in der Regionalplanung und Neugliederung in Japan keine so große Rolle wie in der Bundesrepublik Deutschland, in der gerade die Zentralitätsforschung ein grundlegendes Analyseinstrument hierzu liefert; hinzu kommt die im Verhältnis zu Amerika nachhinkende Entwicklung der quantitativen Methoden und der nomothetischen und theoretischen Forschungsansätze in der Geographie. Andererseits sind uns Warnungen vor einer Zentralitätsforschung ohne genügende Berücksichtigung der spezifisch japanischen Wirtschafts- und Sozialstruktur sehr bewußt, – Warnungen wie sie WATANABE (1976, 4) noch 1976 gegenüber der Neigung zu einem nur formalen, oberflächlichen Verständnis des zentralörtlichen Systems bei der Anwendung importierter Methoden geäußert hat.

#### *Forschungen zum städtischen Umlandsbereich*

In der Nachfolge der erwähnten ersten Arbeiten von ONO u. a. versuchte man die Stärke der Stadt-Land-Verflechtungen möglichst quantitativ bzw. ob-