

INDUSTRIETOURISMUS

DIETRICH SOYEZ

Summary: Industrial Tourism

Industries are traditionally considered to have repellent effects on any kind of recreational and touristic activities. This is certainly true where people during their spare time need a compensative environment, distinctly different from their everyday life in heavily urbanized and industrialized regions.

This perspective, however, seems to have concealed the obvious: industries themselves have always been centres of attraction for many people interested in technical objects (machinery), industrial architecture, more or less spectacular production techniques (for example in the steel industry) or specific final products. These latter can be of aesthetic interest (e. g. glass), practical usefulness (e. g. shoes) or simply tasty (e. g. beer or nougat . . .). Hundreds of thousands of visitors in the different branches of industry in every industrialized country testify to the attractiveness of such objects for this specific type of spatial mobility with distinct educational or recreational characteristics. The same is true for the remnants of former industrial activities, be it well preserved industrial monuments or simply ruins of buildings and machinery.

Comparable to other well studied forms of spatial mobility, these types of industry-induced activities – for which the term „Industrial Tourism“ is proposed – are of considerable interest for the geography of Recreation and Tourism. However, they reflect not only various aspects of specific landscape potentials, spatial behaviour and impacts; they may also assume important functions for the economic and psychological revitalization of old industrialized regions in search of a new regional identity.

1. *Vorbemerkung*¹⁾

Es ist üblich und sinnvoll, daß sich in jeder Disziplin das wissenschaftliche Interesse auf solche Fragestellungen konzentriert, die allgemein als zentral, zeitgemäß und besonders ergiebig angesehen werden. Dies führt aber vielfach dazu, daß neu entstehende übergreifende Problemstellungen oder immer schon

bestehende Querverbindungen zwischen wohl etablierten Teilbereichen bewußt oder unbewußt ausgeblendet werden.

Ziel des vorliegenden Beitrags ist es, auf einen solchen Grenzbereich aufmerksam zu machen, in dem – nahezu unbemerkt von den eigentlich berührten Disziplinen und Wirtschaftssektoren – Entwicklungen ablaufen und Fragestellungen entstanden sind, die sämtlich auf einen Kern zu reduzieren sind: auf die *Wirkung von Industrien als Anziehungspunkten für die verschiedensten Formen von Reiseverkehr und Freizeitverhalten*. Damit zusammenhängende Ausprägungen der räumlichen Mobilität werden hier als „*Industrietourismus*“ bezeichnet (zum Begriff vgl. Kapitel 4).

Die folgenden Ausführungen können sich nicht auf umfangreiche Erhebungen in diesem Bereich stützen. Sie sollen lediglich dazu beitragen, auf der Basis jüngerer Erfahrungen in verschiedenen Industrieräumen Fragestellungen zu thematisieren, die vor allem die Fremdenverkehrsgeographie/Geographie des Freizeitverhaltens, die Industriegeographie und die Regionalgeographie berühren, gleichzeitig aber durch die Vielzahl betroffener Aspekte auch von hohem Interesse für die Allgemeine und die Angewandte Geographie sind. Vor diesem Hintergrund versteht sich der Beitrag als:

- *Anregung*, sich aus den verschiedensten Perspektiven mit den Grundlagen, Abläufen und Wirkungen industriebewirkter Reise- und Besucheraktivitäten zu befassen sowie als
- *Hinweis* auf die Funktionen, die einem bewußt gefördertem Industrietourismus in problembeladenen Altindustrieräumen zugewiesen werden könnten.

2. *Stand und Wirkung verschiedener Formen des Industrietourismus*

Bevor die Wahl des Terminus „Industrietourismus“ begründet wird, seien im folgenden eine Reihe solcher Sachverhalte erläutert, die bei Überlegungen zur Begriffsbildung eine Rolle spielen sollten.

2.1. *Zur Anziehungskraft in Betrieb befindlicher Industrien*

Sieht man von der Mobilität der in einem Industriebetrieb tätigen Menschen ab, so können vor allem

¹⁾ Der vorliegende Beitrag faßt Gedanken zusammen, die Verf. auf den Jahrestagungen des „Instituts für Landeskunde im Saarland“ 1983 in Bosen und 1984 in Neunkirchen sowie auf der Tagung der „Regionalen Arbeitsgruppe Saar-Mosel-Pfalz“ im „Deutschen Verband für Angewandte Geographie“ am 21./22. Juni 1985 in Trier vorgetragen hat (die schriftliche Fassung der im engeren Sinne regionalen und angewandten Aspekte des letztgenannten Vortrags wird in der Reihe „Material zur Angewandten Geographie“ veröffentlicht: SOYEZ 1986).

die folgenden Formen und Motive unterschieden werden²⁾:

- beruflich veranlaßte Besuche (etwa Studienbesuche von Ingenieuren anderer Unternehmen);
- Besichtigungen durch Angehörige von Bildungseinrichtungen (Schüler, Studenten, Lehrer);
- sonstige Besichtigungen (etwa durch Touristen, Teilnehmer von Betriebsausflügen, Informationsbesuche von Angehörigen der öffentlichen Verwaltung u. a. m.).

Da nur wenige Betriebe ein „stehendes Angebot“ für Besucher aufweisen, geht bei einem Großteil dieser Reisetätigkeit eine Anmeldung voraus. Der räumliche Einzugsbereich für diese Art von Besuchen ist theoretisch sehr groß, wenn auch in der Regel beschränkt auf das regionale Umfeld; zeitlich kann sowohl für die Anreise als auch für den Aufenthalt die ganze Spanne von wenigen Minuten bis hin zu einigen Tagen aktuell werden; der Entschluß zum Besuch kann wohlüberlegt und lange vorbereitet oder auch spontan sein; der Besuch kann der Hauptzweck der Reise oder aber nur eine mehr oder weniger zufällige Aktivität sein; er kann schließlich einen ernsthaften beruflichen Hintergrund haben, aber auch einem Bildungsbedürfnis oder einfach der Zerstreuung oder der Entspannung dienen. Individual- wie auch Gruppenreisen sind festzustellen.

In allen diesen Merkmalen weichen die genannten Ausprägungen des industriebewirkten Reiseverkehrs und Freizeitverhaltens nicht oder nur wenig von anderen, bekannteren Formen des Fremdenverkehrs ab: Ortsfremdheit ist in den meisten Fällen ebenso gegeben wie ein spezifisches Konsumverhalten – nicht anders also als bei vielen entsprechenden Besuchen von Skigebieten, Baggerseen, Museen oder attraktiven Städten.

Genauere Angaben über das Gesamtvolumen dieser Besucheraktivitäten, über ihre regionale oder branchenspezifische Verteilung, über Herkunftsgebiete, soziale Zusammensetzung oder Reisemotive gibt es in den dem Verf. bekannten Industrieräumen nicht. Die seit einigen Jahren von der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ besorgte Herausgabe einer umfänglichen, aber offensichtlich bei weitem nicht

vollständigen Aufstellung über solche Industriebetriebe in Deutschland, in denen Besichtigungen durchgeführt werden können (FAZ 1984), läßt jedoch vermuten, daß hier eine lokal und regional bedeutsame Form der räumlichen Mobilität vorliegt. Erste Zahlen aus dem Saarland bestätigen diese Vermutung: allein in den sechs größten Unternehmen des Landes waren 1984 nahezu hunderttausend Besucher zu Gast.

Angesichts eines solchen Besucherinteresses und -volumens ist es erstaunlich, daß die für andere Formen des Reiseverkehrs spezifischen Merkmale nahezu völlig fehlen, nämlich eingespielte Organisationsstrukturen und -abläufe (außerhalb der betroffenen Industriebetriebe) sowie besondere Einsätze für die Werbung. Auch sind gezielte Anstrengungen zur Erhöhung der Attraktivität vorhandener Potentiale noch selten³⁾. Ansätze zu einem Wandel sind hier aber in jüngerer Zeit deutlich: Hier ist etwa die auch in den Massenmedien mit großem Interesse verfolgte Aktion des Kommunalverbandes Ruhrgebiet zu nennen, der im Rahmen der sog. „Ruhr-Tour“ zu festen Terminen den Besuch landestypischer Industriebetriebe oder Einrichtungen ermöglicht (z. B. in der Stahlindustrie, in Bergbau und Energieerzeugung oder auch in Umweltschutzanlagen). In die gleiche Richtung zielt die Initiative des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes mit der Broschüre „Zu Gast bei Schweizer Industrien“.

Seit jeher von großer Anziehungskraft auf zum Teil von sehr weit anreisende Besucher sind schließlich solche Industriezweige, deren Produktionsablauf oder Fertigprodukte (oder beides) von hohem Interesse auch für Laien sind, in der Regel, weil sie besonders spektakulär, von hohem Gebrauchswert oder besonders schmackhaft sind. Beispiele hierfür sind etwa die Glasindustrie im südschwedischen Hochland (auch in Deutschland bekannt sind Namen wie Kosta, Orrefors oder Boda), die Schuhindustrie in der Pfalz sowie verschiedene Zweige der Nahrungs- und Genußmittelindustrie (Brauereien, große Wein- und Sektkellereien, Nougatindustrie u. a. m.). Hier gehen die unterschiedlichsten Aspekte und Motive von *Öffentlichkeitsarbeit, Werbung und Absatzsteigerung* (seitens der Industrie) sowie *Bildungsbedürfnis, Freizeitgestaltung*

²⁾ Als wichtigstes Unterscheidungsmerkmal zwischen einem spezifischen „Geschäftsreiseverkehr“ – der hier nicht näher behandelt wird – und anderen Mobilitätsformen kann gelten, ob der Aufenthalt der einen Industriebetrieb aufsuchenden Personen dem Funktionieren des Produktionsprozesses dient oder für diesen keine Bedeutung hat (Zwischenformen sind aber denkbar).

³⁾ Hier spielt aber sicher eine Rolle, daß in den meisten Unternehmen der Wert dieser Form von Öffentlichkeitsarbeit zwar hoch eingeschätzt wird, gleichzeitig aber die schon jetzt gegebenen Besucherzahlen erhebliche zusätzliche Belastungen von Personal und Betriebsabläufen sowie Sicherheitsprobleme mit sich bringen.

und Konsumverhalten (seitens der Besucher) eine besonders innige Verbindung ein.

2.2. Zur Anziehungskraft von stillgelegten Industriebetrieben und Industrierelikten

Während für Betriebsbesichtigungen offensichtlich schon sehr lange ein reges Interesse besteht, hat das aktive Aufsuchen *ehemaliger* Industriestandorte in Deutschland keine Tradition. Auch in anderen europäischen Ländern, etwa in Großbritannien oder Schweden, hat sich ein solches Interesse in einer größeren Öffentlichkeit erst in der Nachkriegszeit entwickelt. Für viele Menschen ist es aber bis heute ein überraschender, wenn nicht gar abwegiger Gedanke, daß stillgelegten Industrieanlagen etwa des 20. Jahrhunderts irgendein Wert aus ästhetischer, architektonischer oder kulturhistorischer Sicht beigemessen werden könnte. Viel eher werden Bedeutung und Schutzwürdigkeit etwa für ein mittelalterliches Bergwerk oder ein frühneuzeitliches Hammerwerk akzeptiert. Damit ist angedeutet, daß die fehlende historische Distanz die gleichgültige, bisweilen sogar deutlich abwehrende Einstellung zum Bewahren von Industrierelikten der jüngsten Epoche ganz wesentlich erklärt. Offensichtlich stark bestimmt von der sich in Großbritannien entwickelnden „*Industrie-archäologie*“ (vgl. z. B. BUCHANAN 1972), setzte hier aber in allen Industriestaaten ein langsames Umdenken ein. In der Bundesrepublik dürfte das frühe Beispiel des Bergbaumuseums in Bochum und die von hier ausgehenden Aktivitäten einen großen Einfluß gehabt haben.

Typisch für die Entwicklung in vielen europäischen Ländern scheint zu sein, daß sich zunächst nur einige wenige technisch oder wirtschaftshistorisch ausgebildete Denkmalpfleger und auch Außenstehende *außerhalb* der Industrieunternehmen für die Erhaltung industrieller Relikte *ungeachtet* deren Alters einsetzen. Erst mit deutlicher Phasenverzögerung werden dann lokale Bürgerinitiativen, Massenmedien und Gebietskörperschaften aktiv. Die primär betroffenen Unternehmen und ihre Angehörigen, hier vor allem das technische Personal aller Ebenen, steht den von außen kommenden Erhaltungsbestrebungen dagegen vielfach verständnislos gegenüber. Das für diese Berufe charakteristische ständige Vorausdenken in neuen Entwicklungs- und Investitionsschüben – und damit einhergehend das emotionslose Ausrangieren alter Bestandteile der Werke – spielt hier offensichtlich eine große Rolle. Hinzu kommt das nach außen immer wieder unterstrichene Kostendenken (zu den

Ausnahmen gehören hier einige Unternehmen und Spitzenverbände wichtiger Wirtschaftszweige in Schweden, die sehr früh – und zunächst ohne öffentliche Hilfe – mit der Inventur, Restaurierung und Pflege alter industrieller Fertigungsstätten begonnen haben; vgl. hierzu STORA KOPPARBERG 1975, SCPF 1978). Grundsätzlich kann die Idee des Bewahrens repräsentativer Industrierelikte als wesentliche kulturelle Verpflichtung heute in allen Industriestaaten als anerkannt gelten. Bei der gesetzlichen Verankerung dieses Zieles, seiner Umsetzung in die Praxis und den Finanzierungsformen bestehen aber erhebliche Unterschiede. Für Einzelheiten sei auf die umfangreiche Fachliteratur aus der Denkmalpflege und den ihr nahestehenden Disziplinen verwiesen (vgl. hierzu etwa SLOTTA 1982, VICTOR u. WRIGHT 1984).

Eine zielstrebige Inwertsetzung dieses spezifischen Landschaftspotentials für die unterschiedlichsten Formen, Ansprüche und Ziele von Tourismus, Volksbildung, Freizeitgestaltung, Regionalentwicklung und schließlich auch der regionalen Identität ist jedoch bisher nur in Ansätzen festzustellen. Als Beispiele für Regionen mit Vorreiterfunktion seien hier genannt (vgl. hierzu detaillierter SOYEZ 1986):

1. Das mittelschwedische Industriegebiet (der historische Landschaftsraum „Bergslagen“) mit seinen zahlreichen Relikten der frühindustriellen Eisenverhüttung und -verarbeitung; sie sind durch die Initiativen der öffentlichen Hand und einzelner Industrieunternehmen ganz oder teilweise restauriert worden und stellen heute wichtige Anziehungspunkte für den lokalen, regionalen und örtlich auch überregionalen Reiseverkehr dar. Dies wird zwar heute in den betroffenen Kommunen und Regierungsbezirken als erfreulicher Nebeneffekt begrüßt (und gefördert), jedoch war das ursprüngliche Hauptziel der Restaurierungsmaßnahmen ein kulturhistorisches: die Bewahrung repräsentativer Zeugen einer der wichtigsten wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Epochen des Landes.

2. Das südliche Neu-England (hier vor allem die alte Textilindustriemetropole Lowell, Massachusetts): Hier sind in einer Reihe alter, seit Jahrzehnten von einem tiefgreifenden Strukturwandel betroffenen Industriestädte erhebliche Anstrengungen unternommen worden, die unterschiedlichsten dinglichen Zeugen der frühen Industrialisierung Nordamerikas zu bewahren. Noch Anfang der 70er Jahre waren die zahlreichen leerstehenden Bauten vor allem der Textilindustrie, vielfach inmitten der Städte gelegen, als eines der wichtigsten Hindernisse für eine nachhaltige Wiederbelebung dieser problembeladenen Altindu-

striestädte angesehen worden (vgl. hierzu z. B. BREUER 1975). Ein in kürzester Zeit erfolgter, radikaler Wertewandel führte dann statt dessen zu der bewußten Strategie, diese funktionslosen Relikte zum *Motor* der städtebaulichen und wirtschaftlichen Erneuerung zu machen, indem ihnen neue Funktionen zugewiesen wurden.

Zur Zeit wird dies am konsequentesten in Lowell versucht, wo die gesamte noch vorhandene dingliche Substanz der frühen Textilindustrieepoche (Textilfabriken, Wohnhäuser, Versammlungsgebäude, Kanal- und Schleusensysteme u. a. m.) für Museen, qualifizierte Nachfolgenutzungen und Naherholungszwecke umgewidmet wird. Im Mittelpunkt dieser Strategie stehen Gründung und zügiger Ausbau des „Lowell National Historical Park“ und des „Lowell Heritage State Park“ (vgl. hierzu im einzelnen *Lowell Historic Canal District Commission* 1977 oder jüngst DELONY 1984). Als weitere Wirkungen dieser inmitten der Stadt gelegenen „dezentralen“ Parks erhofft man sich als integrative Elemente des Erneuerungsprozesses

- die *Auslösung* eines regionalwirtschaftlich bedeutsamen Tourismus (nach erfolgtem Endausbau wird mit jährlich einigen hunderttausend Besuchern gerechnet, heute sind es schon Zehntausende),
- die *Veränderung* des seit Jahrzehnten recht negativen Images der Stadt sowohl bei vielen ihrer Bewohner als auch bei Ortsfremden und dadurch
- eine deutliche *Verbesserung* des Investitionsklimas aus infrastruktureller und auch aus psychologischer Sicht.

Noch ist es zu früh, ein endgültiges Urteil über diesen ebenso ehrgeizigen wie konsequenten Versuch einer industrietouristischen Inwertsetzung zu fällen, jedoch stimmt das bisher Erreichte sehr optimistisch.

Auch in der Bundesrepublik Deutschland gibt es seit einigen Jahren zahlreiche mehr oder weniger umfassende Versuche, das dingliche industrielle Erbe in charakteristischen Einzelstücken, kleineren Ensembles oder auch dezentral über einen größeren Raum verteilten Anlagen zu bewahren. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit seien hier als größere Projekte in unterschiedlichen Realisierungsphasen und mit sehr verschiedenen Konzeptionen genannt das Westfälische Industriemuseum, das Rheinische Industriemuseum, die Museen in Berlin, Hagen, Hamburg, Mannheim und Nürnberg sowie schließlich die Oberpfälzische Eisenstraße. Soweit hier schon Exponate der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden sind, erfreuen sich diese Stätten der Pflege der Industriekultur einer wachsenden Beliebtheit. Es bedarf keiner großen Phantasie sich vorzustellen, daß Sammlungen

dieser Art – seien sie als Freilichtmuseum in situ oder als konzentrierte Sammelpunkte konzipiert – zu ebensolchen Anziehungspunkten für den Tourismus werden können wie es die Museen der Schönen Künste zum Beispiel heute schon sind.

Es steht deshalb außer Frage, daß *Industriebetriebe* selbst, *ehemalige Industriestandorte* mit Relikten sehr unterschiedlichen Erhaltungszustands und auch ganze *Industrielandchaften* für bestimmte Formen von Reiseverkehr und Freizeitgestaltung eine hohe Attraktivität besitzen können.

3. Zur Wahrnehmung der Fragestellung in Geographie und räumlicher Planung

Das in Industrienanlagen und -relikten gegebene touristische Potential und seine Funktionen oder Wirkungen sind bisher in der Geographie (oder anderen Disziplinen) nur randlich thematisiert worden. An *mangelnder räumlicher Relevanz* kann dies nicht liegen, denn ganz gleich, ob man diese Besichtigungen aus der Perspektive des klassischen Fremdenverkehrs, einer beruflich veranlaßten Reisetätigkeit oder auch des Freizeitverhaltens bestimmter Gruppen sieht, immer sind auch solche räumlichen Voraussetzungen, Prozeßabläufe, Verhaltensweisen und Wirkungen gegeben, wie sie in anderen Bereichen zu den traditionellen oder neueren Interessenfeldern der Geographie des Fremdenverkehrs im weitesten Sinne gehören (vgl. hierzu etwa die jüngsten Synopsen von MAIER 1982, KULINAT u. STEINECKE 1984).

Dabei ist die prinzipielle Bedeutung von Industriebetrieben und technischen Bauwerken als Objekt spezifischer Besucherinteressen durchaus schon sehr früh gesehen worden (vgl. etwa die hierauf bezogenen Bemerkungen von CHRISTALLER (1955), der allerdings eher das Pittoreske und Monumentale denn das Repräsentative sieht, oder aber der Hinweis von JÜLG (1965) auf die Bedeutung des Geschäftsreiseverkehrs). Es ist denkbar, aber wohl noch nicht untersucht, daß die früher sehr unbefangene gezeigte Begeisterung für technische Leistungen jeder Art mit dem Erkennen der Umweltproblematik einer so kritischen Einstellung zur Industrie Platz machte, daß sich endgültig die Auffassung durchsetzte, „Industrie/Industrielandchaft“ und „Fremdenverkehr/Erholung/Freizeitgestaltung“ seien geradezu unvereinbare Pole.

Dies ist natürlich auch überall dort der Fall, wo das Ziel des Reisenden das genaue Gegenteil seiner industrialisierten oder städtischen Alltagsumwelt mit allen ihren negativen Einflüssen ist, nämlich möglichst naturnahe, von Wasser, Wald und natürlichem Relief geprägte Landschaften; außerdem sind die

hiermit zusammenhängenden Ausprägungen des Fremden- und Erholungsverkehrs natürlich auch vom Volumen her die bedeutendsten. Dennoch scheint es, als hätten sich viele der am Fremdenverkehr interessierten Wissenschaftler und Praktiker hier so gründlich die Perspektiven und Präferenzen der Masse der Erholungssuchenden zu eigen gemacht, daß der Blick auf die schon gegebene Realität *und* die Möglichkeiten des Industrietourismus verdeckt blieb, wie umgekehrt der gleiche Sachverhalt auch von den Industriegeographen nicht wahrgenommen wurde.

Deutliche Hinweise dagegen auf das in der „Geschichtlichkeit“ auch von Industrielandschaften gegebene Potential kamen in den letzten Jahren vor allem von historisch interessierten Geographen (vgl. hierzu etwa KRINGS 1981, 1982, NITZ 1982, RÖMHILD 1981). Die von ihnen gegebenen Anregungen zielen nicht nur auf ein besseres wissenschaftliches Verständnis für historische Raumstrukturen oder ganze Wirtschaftslandschaften als den Voraussetzungen unserer heutigen Lebensumwelt und -stile. Herausgestellt werden auch Aspekte wie

- die Möglichkeiten der gezielten Inwertsetzung vorhandener Objekte für Besucher,
- denkbare neue Arbeitsfelder für unterschiedliche Teildisziplinen der Geographie oder
- Implikationen für Ausbildung und räumliche Planung.

Letztere hat bei uns in den vergangenen Jahren zwar die aus der Denkmalpflege kommenden Impulse bezüglich der Schutzwürdigkeit spezifischer Objekte aufgenommen – sie als *Ressourcen* mit einem viel breiteren funktionalen Inwertsetzungspotential einzusetzen versteht man aber noch nicht. Hier ist zur Zeit viel aus der jüngsten Entwicklung in Frankreich zu lernen: durch die in den verschiedensten Landesteilen entstehenden „Centres de Culture Scientifique, Technique et Industrielle“ (CCSTI) wird das dingliche, rationale *und* emotionale („la mémoire collective“) Erbe der jüngeren Industriekultur bewußt dafür eingesetzt, die weit verbreitete Resignation in alten Industrieräumen abzubauen und das bestehende touristische Kapital für Einheimische und Fremde nutzungsfähig zu machen.

Auch hier haben weniger die eigentlich betroffenen Teilbereiche der Geographie, dafür aber historische, volkskundliche, technische und sozialwissenschaftliche Disziplinen sowie spezifische Sektoren der räumlichen Planung und der planenden Verwaltung die Chancen einer solchen gezielten Inwertsetzung erkannt (so z. B. in Lothringen das „Centre de Culture Minière“ mit Sitz in Freyming-Merlebach).

4. „Industrietourismus“ als Begriff und als Arbeitsfeld der Geographie

Vor dem Hintergrund der vorangegangenen Erläuterungen ist es für die Geographie nur konsequent, industriebewirkte Reise- und Freizeitaktivitäten als schon lange gegebene Realität und wichtigen neuen Forschungsgegenstand zugleich aufzugreifen. Hierfür bedarf es eines Begriffes, der den Sachverhalt angemessen beschreibt, sprachlich leicht zu verwenden ist und sich ohne große Schwierigkeiten in die bestehende Terminologie der hiermit befaßten Disziplinen einbauen läßt.

Der zur Zeit noch sehr ungewöhnliche Terminus „Industrietourismus“ und sein begrifflicher Inhalt können nach Ansicht des Verf. diese Funktion übernehmen. Es seien darunter jene Formen räumlicher Mobilität verstanden (unter Ausschluß der Fahrten aller Betriebsangehörigen zur Arbeitsstätte), die auf die Anziehungskraft von in Betrieb befindlichen oder ehemaligen industriellen Systemen (also Anlagen einschließlich übriger ihnen funktional zuzuordnender Elemente) zurückzuführen sind⁴⁾.

Tourismus wird hier als der Oberbegriff aller Reisetätigkeiten verstanden, unabhängig davon, ob diese der Erholung in naturnahen Landschaften, der beruflichen Tätigkeit oder der Freizeitgestaltung dienen. Es sei auch gleichgültig, welche zeitliche Dauer überspannt und welche Distanzen überwunden werden. Eine solche Abgrenzung ist nicht unter allen Aspekten optimal (vgl. hierzu die ausführlichen terminologischen Diskussionen von KULINAT u. STEINECKE (1984) sowie HOFMEISTER u. STEINECKE (1984) und der dort zusammengestellten Arbeiten). Die Hauptfunktion des Begriffes „Industrietourismus“ wird jedoch zunächst darin gesehen, überhaupt erst einmal einen Sachverhalt zu thematisieren, der bisher nur unzureichend beachtet worden ist. Später könnte es sich als zweckmäßig erweisen, unterschiedliche Formen dieser industriebewirkten Reisetätigkeiten mit besonderen Begriffen zu differenzieren.

Sprachlich fügt sich der Terminus in die lange Reihe entsprechender Wortbildungen für spezifische Fremdenverkehrsarten ein, wie etwa „Kongreßtourismus“, „Städtetourismus“ oder „Bergtourismus“, die eindeutig das Ziel der Reisetätigkeit an-

⁴⁾ In der Praxis – und nicht etwa in der Fremdenverkehrsgeographie – ist der entsprechende Terminus „Tourisme industriel“ in Frankreich in allerjüngster Zeit zu einem festen Begriff geworden, ohne daß man sich dort jedoch bisher um eine eindeutige Begriffsbestimmung gekümmert zu haben scheint (ACATP 1985).

geben und in der Fremdenverkehrsgeographie seit langem verwendet werden.

Es ist an dieser Stelle nicht möglich, alle Perspektiven zu erläutern, aus denen die Untersuchung industrietouristischer Grundlagen, Erscheinungsformen und Wirkungen aus der Sicht der Raumwissenschaften ergiebig erscheinen. Einige Hinweise sind jedoch angebracht. Einen geeigneten Rahmen für industrietouristische Fragestellungen stellen z. B. die „Dimensionen“ des fremdenverkehrsgeographischen Forschungsinteresses dar, die HOFMEISTER u. STEINECKE (1984, S. 2/3) unterschieden haben (vgl. hierzu ganz ähnliche Überlegungen bei MAIER 1982, S. 165/166), nämlich die

- standörtliche Dimension,
- aktionsräumliche Dimension,
- Wirkungsdimension und
- planerische Dimension.

Aus einer breiteren Perspektive sind hier zwei besondere Sachverhalte von Bedeutung:

Bezogen auf die *Standortvoraussetzungen* – das industrietouristische Kapital – sind hier eine Reihe von Teildisziplinen der Geographie aufgerufen, sich nicht nur um die *Analyse* des Industrietourismus zu kümmern, sondern vor allem auch daran mitzuarbeiten, dessen *Voraussetzungen* überall dort erst einmal zu schaffen, wo bestimmte landschaftsräumliche Potentiale gegeben sind. In enger Zusammenarbeit von Vertretern z. B. der Denkmalpflege, der Historischen Geographie oder der Wirtschafts- und Sozialgeographie müssen die notwendigen Bestandsaufnahmen und vor allem Bewertungen erstellt werden, um die vorhandenen Einzelobjekte und Ensembles angemessen beurteilen und nutzungsfähig machen zu können (sowohl für historische als auch aktuelle Frage- und Problemstellungen ist dabei eine enge Kooperation mit der Industrie und ihren Spitzenverbänden anzustreben). KRINGS (1982) hat jüngst völlig zu Recht unterstrichen, daß dabei eine Reihe von klassischen Methoden und Ansätzen der Geographie wieder zu Ehren kommen kann, die vor wenigen Jahren noch für immer verworfen schienen.

Auf einer noch grundsätzlicheren Ebene kann darüber hinaus – wie mehrfach angeklungen – versucht werden, der industrietouristischen Inwertsetzung eines Raumes wichtige Funktionen bei seiner Revitalisierung zuzuweisen: Industrielandschaften besitzen gerade in ihrer spezifischen Geschichtlichkeit unverwechselbare *endogene Entwicklungspotentiale* und *regionale Identitäten* – beides Qualitäten, die in der jüngeren krisenhaften Entwicklung nahezu aller Altindustrierräume ganz offensichtlich *unterbewertet* und *abgewertet* worden sind. Aus dieser Sicht sind die verschiedenen

Fragestellungen des Industrietourismus nicht nur für den untersuchenden, sondern auch für den gestaltenden und für den sich engagierenden Geographen der unterschiedlichsten Interessenrichtungen ein ergiebiges Arbeitsfeld, aus dem wichtige Impulse auch für andere Bereiche innerhalb und außerhalb der Disziplin kommen könnten.

Literatur

- ACATP (*Association Comtoise d'Arts et Traditions Populaires*): Actes du Colloque International de Mombéliard „Les Enjeux du Tourisme Industriel“, November 1985 (vielfältigte Tagungsunterlagen).
- BREUER, H.: Die kleinen Industriestädte in Neuengland in ihren Entwicklungsalternativen. In: 40. Deutscher Geographentag Innsbruck 1975, Tagungsber. u. wiss. Abh. Wiesbaden 1976, S. 134–147.
- BUCHANAN, R. A.: *Industrial Archaeology in Britain*. Harmondsworth 1972.
- CHRISTALLER, W.: Beiträge zu einer Geographie des Fremdenverkehrs. In: *Erdkunde*, Bd. IX, 1955, S. 1–7.
- DELONY, E. N.: *Industrial Archaeology in the United States 1981–1984*. In: VICTOR, S. u. WRIGHT, H. E. (Eds.): *Industrial Heritage '84 National Reports (= The Fifth International Conference on the Conservation of the Industrial Heritage)*. Washington 1984, S. 116–123.
- FAZ (*Frankfurter Allgemeine Zeitung*): Firmen laden ein – F.A.Z.-Leitfaden für Betriebsbesichtigungen. 5. Aufl., Fulda 1984.
- HOFMEISTER, B. u. STEINECKE, A.: *Geographie des Freizeit- und Fremdenverkehrs*. Darmstadt 1984 (= *Wiss. Buchges. Wege der Forschung*, Bd. 592).
- JÜLG, F.: Praktische Hinweise für wissenschaftliche Arbeiten in der Fremdenverkehrsgeographie. In: *Festschr. Leopold G. Scheidl, I. Teil*. Wien 1965, S. 56–57.
- KULINAT, K. u. STEINECKE, A.: *Geographie des Freizeit- und Fremdenverkehrs*. Darmstadt 1984 (= *Wiss. Buchges. Erträge der Forschung*, Bd. 212).
- KRINGS, W.: *Industriearchäologie und Wirtschaftsgeographie – zur Erforschung der Wirtschaftslandschaft*. In: *Erdkunde*, Bd. 35, 1981, S. 167–174.
- : *Forschungsschwerpunkte und Zukunftsaufgaben der Historischen Geographie: Industrie und Landwirtschaft*. In: *Erdkunde*, Bd. 36, 1982, S. 109–114.
- Lowell Historic Canal District Commission*: *Lowell/Massachusetts. Report of the Lowell Historic Canal District Commission to the Ninety Fifth Congress of the United States of America*. Washington 1977.
- MAIER, J.: *Geographie der Freizeitstandorte und des Freizeitverhaltens*. In: *Sozial- und Wirtschaftsgeographie 2* (= *Harms Handbuch der Geographie*). München 1982, S. 160–273.
- NITZ, H.-J.: *Historische Strukturen im Industriezeitalter*. Beobachtungen, Fragen und Überlegungen zu einem

- aktuellen Thema. In: Ber. z. dt. Landeskunde, Bd. 56, 1982, S. 193–217.
- SCPF (= SVENSKA CELLULOSA- OCH PAPPERSBRUKSFÖRENINGEN): Industriminnesdokumentation – Handbok. Stockholm o. J.
- SLOTTA, R.: Einführung in die Industriearchäologie. Darmstadt 1982.
- SOYEZ, D.: Industrietourismus im Saar-Lor-Lux-Raum – eine Chance für Industriegemeinden. In: Material zur Angewandten Geographie (Hrsg. Deutscher Verband für Angewandte Geographie) Bochum 1986 (im Druck).
- STORA KOPPARBERG: Industriminnesmärken och industrimiljöer inom Stora Kopparberg. Grycksbo 1975.
- VICTOR, S. a. WRIGHT, H. E. (Eds.) 1984: Industrial Heritage '84 National Reports. (= The Fifth International Conference on the Conservation of the Industrial Heritage), Vol. 1 National Reports 1981–1984. Washington 1984.

DIE REGIONALE ENTWICKLUNG DER USA IM UMBRUCH: DIE UMKEHR TRADITIONELLER WACHSTUMSTRENDS IN DEN SIEBZIGER JAHREN

Mit 5 Abbildungen und 7 Tabellen

NORBERT DE LANGE

Summary: Changes in the regional development of the USA: the reversal of traditional growth trends in the 1970s

The regional development of the USA in the 1970s was characterized by major changes in economic and population growth. The calculation of growth figures reveals the contrast between the Northeast and the South and West: Since the 1940s the states of the traditional manufacturing belt show the smallest (relative) increase, whereby this trend already appeared in the past decades. In contrast Oklahoma, Arkansas, Kentucky, Tennessee, North and South Carolina, Mississippi, and Alabama have had a population growth above the national average for the first time, e. g. Texas and Florida even showed higher rates in former decades.

The migration to the South was decisive for the different growth patterns: the south gave up its historical function of an outmigration area. The black population also participated in this migration and thus the historical exodus of the South was reversed. The West of the USA remained an influx area in the 1970s.

Most important for the migration to the South was the increasing economic attraction of the South. While the traditional industries in the manufacturing belt were in a severe crisis, the South proved to be the (most) favourable region for new plant facilities, whereby Texas leads the South. Important factors in site selection include productivity of workers, community receptivity, efficient transportation facilities, and tax considerations. These trends seem to be constant for the five years following 1981.

The product cycle model can be used as a conceptual framework for the decentralisation of production, which is spatially interpreted as a core-periphery realignment process.

Das Bevölkerungswachstum der USA war in den siebziger Jahren durch eine Reihe demographischer Veränderungen gekennzeichnet, die von den zu Beginn des letzten Jahrzehnts abzusehenden und von der amtlichen Statistik angenommenen Trends zum Teil entscheidend abwichen (vgl. DE LANGE 1984). Insbesondere hat sich das regionale Bevölkerungswachstum verändert, das vielfach schlagwortartig mit dem Begriffspaar „Rise of the Sunbelt“ und „Decline of the Northeast“ umschrieben wurde (vgl. z. B. WEINSTEIN u. FIRESTONE 1978). In diesem Beitrag sollen zunächst die räumlichen Wachstumsmuster der Bevölkerung aufgezeigt und dann die den Veränderungen zugrundeliegenden Ursachen herausgestellt werden, die vor allem in einer Umverteilung der Wirtschaftsaktivitäten und in einer gestiegenen (industriellen) Attraktivität von (einzelnen) Staaten im Süden und Westen der USA zu sehen sind.

Regionale Bevölkerungsveränderungen

In den siebziger Jahren wuchs die Bevölkerung von ca. 203 Mio. auf ca. 227 Mio. an, wobei von der Zunahme von 11,4% die USA räumlich nicht gleichmäßig betroffen waren (vgl. Stat. Abstr. of the USA 1984, table no. 12). Der Bevölkerungsstagnation in den Censusregionen Northeast und North Central, die zusammen um 2,2% gewachsen sind, stehen Zu-