



Regionalentwicklung an der europäischen Peripherie:



die Rolle des Tourismus an der westlichen Costa de la Luz (Spanien)



Dissertation
zur Erlangung des Grades eines
Doktors der Philosophie
der Geowissenschaftlichen Fakultät
der Eberhard-Karls-Universität
Tübingen

vorgelegt von Manuela Volk
aus Aalen
2005

Regionalentwicklung an der europäischen Peripherie:
die Rolle des Tourismus an der
westlichen Costa de la Luz (Spanien)

Dissertation

zur Erlangung des Grades eines Doktors der Philosophie

der Geowissenschaftlichen Fakultät
der Eberhard-Karls-Universität Tübingen

vorgelegt von
Manuela Volk
aus Aalen

2005

Tag der mündlichen Prüfung: 03.12.2004

Dekan: Prof. Klaus G. Nickel, Ph.D.

1. Berichterstatter: Prof. Dr. Winfried Schenk

2. Berichterstatter: Prof. Dr. Dieter Eberle

ZUSAMMENFASSUNG

Die westliche Costa de la Luz stellt einen geographischen und ökonomisch-funktionalen Peripherraum innerhalb der Region Andalusien, des spanischen Staates und der Europäischen Union dar. Die Regionalentwicklung des traditionell primärwirtschaftlich geprägten und durch einen Entwicklungsrückstand gekennzeichneten Küstenabschnitts wird seit den 1960er Jahren, in größerem Umfang jedoch erst seit Ende der 1980er Jahre durch eine quantitative und qualitative Expansion des Fremdenverkehrs beeinflusst. Dabei sind verschiedene Entwicklungsphasen zu unterscheiden: Bis Anfang der 1970er Jahre charakterisierte sich der Tourismus der westlichen Costa de la Luz durch die Strukturen des traditionellen *veraneo*. In den 1970er und 1980er Jahren entwickelte sich die westliche Costa de la Luz zu einem Reiseziel für regionale und zunehmend auch nationale Urlauber, wobei das Übernachtungsangebot überwiegend aus inoffiziellen Ferienwohnungen bestand. Erst ab Ende der 1980er Jahre wurde der Küstenabschnitt auch für den internationalen Hoteltourismus erschlossen. Nationale und internationale Hotelketten und Reiseveranstalter beeinflussen nun das touristische Angebot, weshalb das Übernachtungsangebot in Luxushotels und die Zahl der komplementären Einrichtungen (z.B. Golfplätze, Sporthäfen) gegenwärtig ansteigen.

Aufgrund der Transformation des Tourismusmodells nahmen die Einkommens- und Beschäftigungseffekte und damit der Einfluss des Tourismus auf die Wirtschafts- und Raumstrukturen seit Ende der 1980er Jahre deutlich zu. Zugleich verstärkte sich auch die Nutzungskonkurrenz zwischen dem Fremdenverkehr und der Bewässerungslandwirtschaft. Insgesamt ist festzuhalten, dass der Tourismus für die westliche Costa de la Luz ein bedeutendes Instrument zum Abbau des regionalen, nationalen und europäischen Entwicklungsrückstands darstellt.

In einer empirischen Untersuchung konnte sowohl die Rolle der privaten und öffentlichen Akteure als auch der Wandel der regionalpolitischen Steuerungsinstrumente der westlichen Costa de la Luz erforscht werden. Dabei wurde festgestellt, dass nach dem Ende des Franco-Regimes und insbesondere im Anschluss an den Beitritt Spaniens zur Europäischen Union die Bedeutung der regionalen und lokalen Akteure sowie die überörtlichen Akteursnetzungen auf Kosten der nationalstaatlichen Ebene signifikant zunahm. Zugleich wurden auch die europäischen Entwicklungskompetenzen gestärkt. Veränderte gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen, neue Steuerungselemente der Regionalentwicklung und die Expansion des touristischen Sektors führten seit Ende der 1980er Jahre dazu, dass sich in dem europäischen Peripherraum gegenwärtig ein tiefgreifender Wandel der ökonomischen, sozialen, siedlungsstrukturellen und ökologischen Strukturen vollzieht.

SUMMARY

The western Costa de la Luz represents a geographical and economically functional periphery within the region of Andalusia, Spain and the European Union. The regional development of this coastal region traditionally and primary-economically influenced, signified by a developmental backlog has been influenced since the 1960s and to a larger extent since the end of the 1980s by an expansion of tourism in respect of both quantity and quality. Three different developments have to be differentiated. Until the beginning of the 1970s the tourism of the western Costa de la Luz was characterised by the structures of the traditional *veraneo*.

In the 1970s and 1980s the western Costa de la Luz became a holiday destination for regional and increasingly even national holiday makers, with accommodations consisting mainly of unofficial holiday apartments. Only since the end of the 1980s this coastal region was developed for the international hotel tourism. National and international hotel chains and tourist agencies now influence the tourist range. That is the reason for the presently growing number of hotel beds in luxury hotels and accompanying facilities like golf courses and marinas.

Because of the transformation of this model of tourism income and employment figures have risen considerably in connection with the influence of tourism on the economical and area structures since the late 1980s. Simultaneously the competition between tourism and irrigation agriculture has increased. All in all one can maintain that the tourism for the western Costa de la Luz is an important means for reducing the regional, national and European development backlog.

In an empirical investigation the role of private and public agents and the change of the regional political control mechanisms of the western Costa de la Luz could be explored.

It was found out that after the end of the Franco regime, particularly because of Spain's joining the European Union, the importance of the regional and local agents together with the integration of the district agents, at the cost of the national level, has increased significantly. Simultaneously the European development competence was increased. The altered social and political framework, new elements of regulating the regional development and the expansion on the tourist sector since the late 1980s resulted in a radical change of the economic, social, settlement structural and ecological structures.

VORWORT

Durch spanische Freunde lernte ich vor vielen Jahren die westliche Costa de la Luz als Reiseziel kennen. Bei zahlreichen sommerlichen Aufenthalten konnte ich in den folgenden Jahren viele Veränderungen in den Küstengemeinden beobachten. Dadurch wurde mein Interesse an den Hintergründen und den verantwortlichen Akteuren der Regionalentwicklung bereits vor langer Zeit geweckt.

Ein Doktorandenstipendium des Deutschen Akademischen Austauschdienstes ermöglichte mir einen einjährigen Forschungsaufenthalt in der Provinz Huelva. Für die Unterstützung durch den DAAD und die Geographischen Institute in Tübingen und Huelva möchte ich mich an dieser Stelle herzlich bedanken. Besonderen Dank schulde ich Herrn Prof. Dr. W. Schenk, der die Arbeit betreute und mich in vielfacher Weise unterstützte. Während meines Aufenthalts in der Provinz Huelva standen mir die Professoren J.M. Jurado Almonte und J. Márquez Domínguez hilfreich zur Seite. Auch ihnen sei für ihre Unterstützung herzlich gedankt. Bei Verena Deißler möchte ich mich für ihre tatkräftige Hilfe bedanken.

Der große Rückhalt durch meine Familie und durch meine Freunde Javier, Vicky und Beatriz Martínez war mir in den letzten Jahren sehr wertvoll. Besonderen Dank schulde ich auch Pepita Mirabent und ihrem verstorbenen Mann Juan, durch die ich ihre Heimat lieben lernte. Schließlich danke ich ganz besonders Frank Weinschenk, der sein technisches Wissen sowie seine Kraft und Zuversicht mit mir teilte.

Aalen, im Mai 2004

I	INHALTSVERZEICHNIS	I
II	VERZEICHNISSE	VII
II.1	Abbildungsverzeichnis	VII
II.2	Tabellenverzeichnis	IX
II.3	Verzeichnis der Fotos und Luftbildaufnahmen	X
II.4	Abkürzungsverzeichnis	XI
KAPITEL A FRAGESTELLUNG UND FORSCHUNGSPROJEKT		1
0	Einleitende Präsentation des Forschungsprojekts	1
1	Theoretischer Rahmen	3
1.1	Regionalentwicklung und Tourismus	5
1.2	Tourismus und nachhaltige Regionalentwicklung	10
1.3	Touristisches Lebenszyklusmodell	14
1.4	Paradigmenwechsel regionalpolitischer Steuerungssysteme	18
2	Die westliche Costa de la Luz, eine europäische Peripherregion	20
2.1	Allgemeine Charakterisierung des Untersuchungsraums	20
2.1.1	Naturräumliche Charakteristika	20
2.1.1.1	Geologie, Geomorphologie und Böden	21
2.1.1.2	Klimatische und hydrologische Charakteristika	24
2.1.1.3	Natürliche Ökosysteme	26
2.1.2	Anthropogene Grundlagen	28
2.1.2.1	Besiedlungsgeschichte: historisches Siedlungssystem der Provinz Huelva	28
2.1.2.2	Wirtschaftsstruktur: Ausgangssituation	30
2.2	Potenziale des Untersuchungsraums	31
2.2.1	Potenziale des Raumes	31
2.2.1.1	Bewertung des Naturpotenzials	31

2.2.1.2	Bewertung der anthropogenen Grundlagen	33
2.2.2	Potenziale der einzelnen Gemeinden	35
2.2.2.1	Gemeinden mit traditionell agrarischer Basis: Almonte, Moguer, Palos de la Frontera, Cartaya und Lepe	36
2.2.2.2	Traditionelle Fischerorte: Isla Cristina und Punta Umbría	39
2.2.2.3	Orte mit diversifizierter Wirtschaftsstruktur: Huelva und Ayamonte	40
2.3	Zusammenfassende Bewertung des Untersuchungsraumes	42
2.3.1	Der Untersuchungsraum im Überblick	42
2.3.2	Theoretischer Bezug	43
KAPITEL B STEUERUNGSELEMENTE UND GRUNDLAGEN DER REGIONALENTWICKLUNG		46
1	Planungsgrundlagen der Regionalentwicklung	46
1.1	Nationale Wirtschafts- und Regionalpolitik bis Mitte der 1980er Jahre	46
1.1.1	Die Politik der Entwicklungspole während des Franquismus	47
1.1.2	Die Stadtplanung Spaniens	49
1.2	Neue Planungskonzeptionen in Stadt- und Regionalplanung ab Mitte der 1980er Jahre	53
1.2.1	Neue Instrumente und Akteure der Regionalentwicklung	54
1.2.1.1	Die Regionalisierung der Entwicklungskompetenzen	54
1.2.1.2	Die Stärkung der lokalen Entwicklungskompetenzen	55
1.2.1.3	Die Europäisierung der Entwicklungskompetenzen	56
1.2.2	Neue Planungskonzepte und ihre sektorale Umsetzung	62
1.2.2.1	Neue Stadtstrukturkonzepte	62
1.2.2.2	Regionalplanung und subregionale Planung	65
1.2.2.3	Wirtschafts- und Infrastrukturplanung	72
1.2.2.4	Umweltschutzplanung	74

2	Wirtschaftsentwicklung Spaniens und der Provinz Huelva: Übergang von einer binnenmarktorientierten zu einer außenmarktorientierten Entwicklung	76
2.1	Binnenmarktorientierte Wirtschaftsstrukturen der 1960er und 1970er Jahre: traditionelle Primärwirtschaft und staatliche Industriepole	76
2.2	Beginnende Außenmarktorientierung ab Ende der 1970er Jahre: die ‚Neue Landwirtschaft‘	79
2.3	Diversifizierung der Wirtschaftsstrukturen ab Mitte der 1980er Jahre	83
2.3.1	Impulse der Europäischen Union	84
2.3.2	Intensivierung der ‚Neuen Landwirtschaft‘	87
2.3.3	Aufbau einer diversifizierten Unternehmenskultur: Agroindustrie und Aquakultur	90
3	Phasen der Tourismusedwicklung in Spanien und in der Provinz Huelva	92
3.1	Tourismusedwicklung in Spanien und Andalusien: Wandel der Tourismuskonzeptionen	93
3.1.1	Ursprünge und Formen des Massentourismus in Spanien und Andalusien	93
3.1.2	Neue Werteorientierung der Gesellschaft und des Tourismussektors	97
3.1.3	Strukturwandel und aktuelle Tendenzen des touristischen Sektors	99
3.2	Traditioneller <i>veraneo</i> an der westlichen Costa de la Luz	106
3.2.1	Die Ausgangssituation des Tourismus an der Küste Huelvas	106
3.2.2	Instrumente der Tourismusedwicklung: Die touristische Gesetzgebung der 1960er Jahre	108
3.2.3	Akteure der Tourismusedwicklung	112
3.2.3.1	Akteure der Angebotsseite: Franquistischer Staat und limitierte Privatinitiative	112
3.2.3.2	Akteure der Nachfrage: Lokaler und regionaler Tourismus	115

3.2.4	Das Phänomen des <i>veraneo</i> und das touristische Profil der westlichen Costa de la Luz Anfang der 1970er Jahre	117
3.3	Nationaler Wohnungstourismus der 1970er und 1980er Jahre	121
3.3.1	Touristisches Wohnungsmodell der Küste Huelvas	122
3.3.1.1	Die Auswirkungen von Wirtschaftskrise und ökonomischer Revitalisierung bis Mitte der 1980er Jahre	122
3.3.1.2	Das Phänomen des ‚touristischen Wohnungsmodells‘	124
3.3.2	Akteure und Instrumente der Tourismusedwicklung	127
3.3.2.1	Die Absenz neuer touristischer Instrumente bis Ende der 1980er Jahre	127
3.3.2.2	Akteure des touristischen Angebots: Lokale und nationale Immobilien- und Baufirmen	129
3.3.2.3	Akteure der touristischen Nachfrage: Nationaler Tourismus	133
3.3.3	Touristisches Profil der westlichen Costa de la Luz Ende der 1980er Jahre	137
3.3.3.1	Touristisches Profil der Küste Huelvas	137
3.3.3.2	Grundzüge des touristischen Angebots der Gemeinden der westlichen Costa de la Luz	142
3.4	Internationaler Tourismus ab Ende der 1980er Jahre	150
3.4.1	Planungsinstrumente der Tourismusedwicklung Huelvas	151
3.4.1.1	Horizontale Planungsansätze als Instrumente der Tourismusplanung	151
3.4.1.2	Sektoriale Planungsinstrumente und ihre Auswirkungen auf den Tourismussektor	154
3.4.1.3	Tourismusplanung auf nationalstaatlicher und regionaler Ebene	156
3.4.1.4	Tourismusplanung auf Ebene der Provinz Huelva und der Küstengemeinden	162
3.4.1.5	Instrumente der EU-Tourismusförderung	166
3.4.2	Akteure der Tourismusedwicklung Huelvas	173
3.4.2.1	Institutionelle Akteure der touristischen Planung	173

3.4.2.2	Private Akteure des touristischen Angebots: Lokale Familienbetriebe und internationale Unternehmen	176
3.4.2.3	Nationale und internationale Akteure der touristischen Nachfrage	183
3.4.3	Charakterisierung des Tourismus der westlichen Costa de la Luz	187
3.4.3.1	Profil des Tourismus der Küste Huelvas zu Beginn des 21. Jahrhunderts	188
3.4.3.2	Touristisches Angebot der Gemeinden Huelvas	194
3.4.3.3	Aktuelle Entwicklungsstrategien und künftige Projekte	200
KAPITEL C WIRKUNGEN AUF DAS REGIONALE GESAMTGEFÜGE		206
1	Raumstrukturen auf lokaler Ebene	206
1.1	Sozioökonomische Auswirkungen des Tourismus in der Provinz Huelva	206
1.1.1	Wirtschaftliche Folgen des nationalen Wohnungstourismus	208
1.1.2	Wirtschaftliche Auswirkungen des internationalen Hoteltourismus	212
1.1.3	Wandel der Sozialstrukturen	215
1.2	Wirkungen auf das Siedlungssystem der westlichen Costa de la Luz	220
1.2.1	Touristische Entwicklungstypen und physiognomischer Wandel der Siedlungen	220
1.2.2	Funktionale und zentralörtliche Organisation der Siedlungen	227
1.3	Probleme und Nutzungskonflikte des Tourismus an der Küste Huelvas	231
1.3.1	Tourismusimmanente Probleme	231
1.3.2	Ökologische und räumliche Implikationen des Tourismus	236
1.3.2.1	Nutzungskonflikte und Flächenkonkurrenzen	236
1.3.2.2	Räumliche Konsequenzen der Tourismusentwicklung	241
1.4	Neubewertung der Raumstrukturen an der westlichen Costa de la Luz	244
1.4.1	Wahrnehmung des Raums	245

1.4.2	Doñana und Umgebung als Beispiel für den Versuch nachhaltiger Tourismusedwicklung	246
1.4.2.1	Neubewertung des Naturraums	246
1.4.2.2	Nachhaltigkeit der Tourismusedwicklung im Nationalpark Doñana	249
1.4.2.3	Aktuelle Planungsansätze und Etablierung des nachhaltigen Tourismusmodells	253
1.4.3	Matalascañas als Beispiel für die Neubewertung touristischer Strukturen	258
2	Raumstrukturen der Provinz Huelva im nationalen und europäischen Kontext	264
2.1	Abbau des sozioökonomischen Entwicklungsrückstandes	265
2.1.1	Tourismus und disparitäre Wirtschaftsstrukturen an der westlichen Costa de la Luz	265
2.1.2	Tourismus und dezentrale Lagemomente einer europäischen Peripherregion	271
2.2	Entstehen eines neuen europäischen Korridors	274
	KAPITEL D SCHLÜSSE UND STRATEGIEN	280
III	ANHANG	XII
IV	LITERATURVERZEICHNIS	XVII

II VERZEICHNISSE

II.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Das raumzeitliche Entfaltungsmuster des Entwicklungsländer-Tourismus: ein Modell	9
Abbildung 2:	Hauptziele nachhaltiger Tourismusedwicklung	12
Abbildung 3:	Der Tourismus-Lebenszyklus nach BUTLER mit und ohne Berücksichtigung der Tragfähigkeit touristischer Ressourcen	15
Abbildung 4:	Die geographische Lage der westlichen Costa de la Luz	21
Abbildung 5:	Geologische Einheiten Andalusiens und der Provinz Huelva	22
Abbildung 6:	Geomorphologische und lithologische Einheiten der westlichen Küste der Provinz Huelva	24
Abbildung 7:	Klimadiagramm der Provinzhauptstadt Huelva	25
Abbildung 8:	Schutzgebiete der Provinz Huelva	27
Abbildung 9:	Die Gemeindeflächen der Küstengemeinden Huelvas	36
Abbildung 10:	Industrielle Entwicklungspole und -achsen Spaniens nach 1964	48
Abbildung 11:	Die EU-Regionalförderung in Spanien und Portugal	58
Abbildung 12:	Der transnationale Gemeindeverband ANAS	61
Abbildung 13:	Das ‚Städtesystem Andalusien‘	63
Abbildung 14:	Räume Andalusiens mit subregionaler Planung	67
Abbildung 15:	Regionale Zuordnung der Mittelbindung des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) für Spanien 1989-1998	69
Abbildung 16:	Strategie des Regionalentwicklungsplans Andalusien 2000-2006	70
Abbildung 17:	Synthese der Strategielinien des Gemeinschaftlichen Förderrahmens und des Operativen Programms Andalusien 2000-2006	71
Abbildung 18:	Entwicklung und räumliche Verteilung des Erdbeeranbaus der Provinz Huelva (1980 und 1990)	89
Abbildung 19:	Touristische Projekte an der westlichen Costa de la Luz bis 1975	110
Abbildung 20:	Aufenthaltstage der Touristen in der Provinz Huelva 1974 nach Monaten und Ländern	119
Abbildung 21:	Beherbergungskapazität und Fremdübernachtungen in Hotelbetrieben und auf Campingplätzen in Spanien 1984	132
Abbildung 22:	Touristische Nachfrage in Andalusien 1980-84 nach Provinzen	135
Abbildung 23:	Die Expansion der Zweitwohnsitze in Spanien	141

Abbildung 24:	Bevölkerungszahl, Erst- und Zweitwohnsitze und touristisches Angebot ausgewählter Orte der westlichen Küste Huelvas 1981-1991	143
Abbildung 25:	Touristische Einrichtungen der Provinz Huelva und der Nachbarprovinzen 1987	145
Abbildung 26:	Übernachtungsangebot in potenziellen touristischen Wohnungen der Küstengemeinden Huelvas 1991	148
Abbildung 27:	Instrumente der Tourismusplanung Andalusiens und der Provinz Huelva	158
Abbildung 28:	Die INTERREG-Regionen Spaniens	172
Abbildung 29:	Anzahl der Hotels und Pensionen sowie Bettenzahl der Provinz Huelva 1966-2003	177
Abbildung 30:	Übernachtungsangebot der Provinz Huelva 2003 (nach Kategorien)	178
Abbildung 31:	Hotelgäste der andalusischen Provinzen (2002) und der Provinz Huelva (1966-2002) nach ihrer Herkunft	184
Abbildung 32:	Verteilung der nationalen und ausländischen Hotelübernachtungen in der Provinz Huelva (Nationalität und Autonome Regionen) 2001	186
Abbildung 33:	Verteilung des Hotelangebots und der Hotelübernachtungen in Andalusien nach Provinzen 2002	188
Abbildung 34:	Inoffizielles und offizielles Übernachtungsangebot der Küstengemeinden Huelvas 2002	198
Abbildung 35:	Bodenklassifizierung der Küste Huelvas: Künftige touristische Flächen	202
Abbildung 36:	Touristische Projekte der Gemeinde Cartaya: Castillo de San Miguel	203
Abbildung 37:	Aktive Bevölkerung nach Wirtschaftssektoren 2000 und Bruttowertschöpfung Huelvas nach Sektoren (1993 und 2000)	214
Abbildung 38:	Arbeitslosigkeit in Huelva, Andalusien, Spanien 2003	216
Abbildung 39:	Bevölkerungsverteilung innerhalb der Provinz Huelva	219
Abbildung 40:	Typologie der Bauphasen: (a) Isla Cristina	222
	(b) Islantilla und La Antilla	224
Abbildung 41:	Siedlungssystem und funktionale Organisation der Küste Huelvas	227
Abbildung 42:	Ausstattung und zentrale Einrichtungen der Küstengemeinden Huelvas	229
Abbildung 43:	Probleme des Tourismus und Gefahrenquellen für den Naturraum der Küste Huelvas	240

Abbildung 44:	Küstendynamik der Provinz Huelva	243
Abbildung 45:	„Plan für die nachhaltige Entwicklung von Doñana und Umgebung“	251
Abbildung 46:	Chronologie des Nachhaltigkeitsprozesses (international und lokal)	255
Abbildung 47:	Städtebauliche Probleme und Vorschläge für eine Transformation in Matalascañas	259
Abbildung 48:	Golfplatz „Dunas de Doñana“	263
Abbildung 49:	Anteil der Wirtschaftssektoren an der Erzeugung des BIP nach Provinzen, in Andalusien und in Spanien 1985	266
Abbildung 50:	Wirtschaftswachstum in Andalusien, Spanien und der EU 1987-2003	267
Abbildung 51:	Entwicklung des BIP der Provinzen Andalusiens, der Region Andalusien und Spaniens (1995/2000)	268
Abbildung 52:	Sektoriale Verteilung der Bruttowertschöpfung in Huelva, Andalusien und Spanien 2001	269
Abbildung 53:	Die Grenzregion Huelva – Algarve in Europa	277
Abbildung 54:	Atlantischer Bogen – Aktives Szenario	278
Abbildung 55:	Aktive Bevölkerung der Provinz Huelva nach Wirtschaftssektoren 1986-2000	287

II.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Regionale Wirkungen des Tourismus in verschiedenen entwickelten Räumen	7
Tabelle 2:	Wandel gesellschaftlicher Werte	98
Tabelle 3:	Grundlegende Merkmale der Preis-Mengen- und Präferenzstrategien	101
Tabelle 4:	Anzahl der Hotels, Pensionen und Campingplätze der Provinz Huelva 1966-1974	114
Tabelle 5:	Touristische Einrichtungen der Provinz Huelva und ausgewählter andalusischer Provinzen 1984	138
Tabelle 6:	Das Profil des Tourismus Andalusiens 1986	140
Tabelle 7:	Zahl der Erst- und Zweitwohnsitze an der Küste Huelvas 2001	181
Tabelle 8:	Verteilung der Touristen Huelvas und Andalusiens nach Art der Unterkunft 2002	190
Tabelle 9:	Profil des Touristen der Küste Huelvas 2002	192
Tabelle 10:	Offizielles touristisches Angebot der Gemeinden Huelvas 2003	196
Tabelle 11:	Zukunftsszenario: Städtebauliche Planungen der Küste Huelvas	201

Tabelle 12:	Aktive Bevölkerung der Küstengemeinden Huelvas nach Wirtschaftssektoren 1986 und 1993	210
Tabelle 13:	Aktive Bevölkerung der Provinz Huelva (Geschlecht, abgeschlossene Schulbildung und Wirtschaftssektoren) 1996 und 2001	217
Tabelle 14:	Institutionelle Akteure der Regionalentwicklung an der westlichen Costa de la Luz	280
Tabelle 15:	Tourismusentwicklung an der westlichen Costa de la Luz: Akteure und Instrumente	285

II.3 Fotos und Luftbildaufnahmen

Foto 1:	La Antilla	XII
Foto 2:	Punta Umbría	XII
Foto 3:	Der Strand Isla Cristinas 1965	XIII
Foto 4:	Der Strand Isla Cristinas 1994	XIII
Foto 5:	Strandnahe Bebauung in Matalascañas	XIV
Foto 6:	Islantilla 1999	XIV
Foto 7:	Strandnahe Bebauung in Punta Umbría	223
Foto 8:	Appartementbebauung in Islantilla	225
Foto 9:	Mehrgeschossige Bebauung am Strand Isla Canelas	234
Foto 10:	Eingriffe in das Dünensystem (El Portil)	242
Foto 11:	Strandpromenade Matalascañas	261
Foto 12:	Strand von Matalascañas	262
Luftbildaufnahme 1:	Matalascañas	XV
Luftbildaufnahme 2:	Isla Cristina 1994	XVI

II.4 Abkürzungsverzeichnis

ADERCON	Asociación para el Desarrollo Rural del Condado de Huelva
ADRICOH	Asociación para el Desarrollo Rural Integral de la Costa de Huelva
AMA	Agencia de Medio Ambiente
BIP	Bruttoinlandsprodukt
CENTIA	Centro de Turismo Interior de Andalucía
CITN	Centro de Interés Turístico Nacional
EAGFL	Europäischer Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft
EFRE	Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung
EG	Europäische Gemeinschaft
ESF	Europäischer Sozialfonds
EU	Europäische Union
EUREK	Europäisches Raumentwicklungskonzept
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FNP	Flächennutzungsplan
FOE	Federación Onubense de Empresarios
GAL	Grupo de Acción Local
IARA	Instituto Andaluz de Reforma Agraria
IDL	Instituto de Desarrollo Local
IFA	Instituto de Fomento de Andalucía
INE	Instituto Nacional de Estadística
INM	Instituto Nacional de Meteorología
IEA	Instituto de Estadística de Andalucía
IRYDA	Instituto de Reforma y Desarrollo Agrario
LEADER	Liaisons entre actions de développement de l'économie rurale
LOUA	Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (Ley del Suelo)
PADE	Plan Andaluz de Desarrollo Económico
PGOU	Plan General de Ordenación Urbanística
POTAD	Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana
POTOCC	Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva
PP	Plan Parcial
PRODER	Programa de Desarrollo y Diversificación en las Zonas Rurales
RAAR	Red Andaluza de Alojamientos Rurales
SAETA	Sistema de Análisis y Estadística del Turismo en Andalucía
UPECO	Unión Provincial de Empresarios de la Construcción
WTO	World Tourism Organisation
ZITN	Zona de Interés Turístico Nacional

KAPITEL A FRAGESTELLUNG UND FORSCHUNGSPROJEKT

A 0 Einleitende Präsentation des Forschungsprojekts

Die andalusische Provinz Huelva war bis in die 1980er Jahre überwiegend primärwirtschaftlich geprägt. Innerhalb der wirtschaftsschwächsten Region Spaniens war sie durch höchste Arbeitslosenquoten und wirtschaftliche Defizite gekennzeichnet. Der in den 1960er Jahren beginnende Tourismusboom Spaniens führte in einigen Küstenregionen Andalusiens dazu, dass die Dominanz des Agrar- und Fischereisektors abgemildert wurde. Besonders an der Costa del Sol wurde der nationale und internationale, auf den mitteleuropäischen Markt konzentrierte Hotel- und Wohnungstourismus zum wichtigsten Wirtschaftsfaktor. An der Küste der Provinz Huelva, der westlichen Costa de la Luz¹, entwickelte sich hingegen lediglich ein bescheidener nationaler und regionaler Wohnungstourismus, der die wirtschaftliche Entwicklung der Provinz kaum beeinflusste. Der internationale Fremdenverkehr spielte hier nur eine untergeordnete Rolle, weshalb der touristische Sektor innerhalb der Wirtschaftsstrukturen deutlich hinter der Bedeutung der traditionellen Fischereiwirtschaft und der intensiven Bewässerungslandwirtschaft zurückblieb.

Erst die Abkehr Spaniens vom franquistischen System sowie exogene Impulse der Europäischen Union, des spanischen Staates und anderer spanischer Regionen leiteten ab Ende der 1980er Jahre den Übergang zu einer außenmarktorientierten Entwicklung ein. Die westliche Costa de la Luz wurde sukzessive von den internationalen Reiseströmen erfasst. In der Folge fand in der Provinz Huelva ein Wandel der Tourismuskonzeptionen und eine quantitative Expansion des Fremdenverkehrs statt. Die Küstengemeinden richteten sich zunehmend auf einen internationalen, zum hochwertigen Qualitätstourismus zählenden Markt aus.

Vor dem Hintergrund der touristischen Entwicklung veränderten sich die Wirtschafts-, Siedlungs- und Sozialstrukturen der Küste Huelvas, da die Einkommens- und Beschäftigungseffekte des touristischen Sektors seit Ende der 1980er Jahre zunahmen. Im europäischen Kontext wurde der tradierte Entwicklungsrückstand des europäischen Peripherraums abgemildert und ein neuer transnationaler Korridor zwischen der Costa de la Luz und der portugiesischen Algarveküste geschaffen. Zugleich löste der Tourismus jedoch auch Nutzungskonflikte zwischen den Wirtschaftssektoren aus, wobei insbesondere Flächen-

¹ Dt.: Küste des Lichts.

nutzungskonkurrenzen mit der agrarischen Inwertsetzung und mit der Bewahrung der natürlichen Grundlagen entstanden.

Für die letzten 15 Jahre kann also eine überaus dynamische Wirtschaftsentwicklung der Küstenzone Huelvas konstatiert werden. Der touristische Sektor der westlichen Costa de la Luz spielte dabei für den allmählichen Übergang von einer binnenmarktorientierten zu einer eher außenmarktorientierten Wirtschaftsstruktur eine maßgebliche Rolle.

Die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die Regionalentwicklung der Küste Huelvas soll daher Gegenstand der vorliegenden Untersuchung sein. Ein besonderer Schwerpunkt wird darin bestehen, die Steuerungsinstrumente der Raumplanung auf der Ebene der EU, des spanischen Staates, der Region Andalusien und der Provinz Huelva zu erarbeiten sowie die verantwortlichen Akteure des öffentlichen und privaten Sektors zu identifizieren. Im Rahmen einer stark akteursorientierten Vorgehensweise soll die Rolle der Akteure durch Archivrecherchen und Befragung der Verantwortungsträger untersucht werden.

Die Studie hat zum Ziel, die Wirkungen des Fremdenverkehrs auf das regionale Gesamtgefüge einer europäischen Peripherregion aufzuzeigen. Vor dem Hintergrund des Wandels der regionalpolitischen Rahmenbedingungen sollen dabei die Rolle der institutionellen und privaten Akteure hinterfragt sowie aus Einzelgesprächen allgemeine Zusammenhänge der Regionalentwicklung abgeleitet werden. Im ersten Teil der Arbeit (Teil A) sind relevante Fragestellungen und Forschungsansätze der Fremdenverkehrsgeographie darzustellen und der Untersuchungsraum hinsichtlich seiner naturräumlichen und anthropogenen Grundlagen zu charakterisieren.

In einem zweiten Teil (Teil B) werden die rechtlich-institutionellen Planungsgrundlagen der Regionalentwicklung Huelvas betrachtet. Der Übergang von einer binnenmarktorientierten zu einer außenmarktorientierten Wirtschaftsentwicklung umfasste an der westlichen Costa de la Luz zunächst den industriellen und agrarischen Sektor. Erst ab Ende der 1980er Jahre setzte dieser Wandel auch im Tourismussektor der Provinz Huelva ein, wobei diesem Aspekt im Rahmen der vorliegenden Untersuchung eine besondere Bedeutung zukommt.

Die Auswirkungen des Tourismus auf das regionale Gesamtgefüge werden in Teil C untersucht. Hier ist im Wesentlichen zwischen sozioökonomischen, ökologischen und siedlungsstrukturellen Wirkungen zu unterscheiden. Die Raumstrukturen der Provinz Huelva sind dabei sowohl im lokalen als auch im europäischen Kontext zu analysieren.

In einem abschließenden Kapitel (Teil D) werden schließlich die Entwicklungen an der westlichen Costa de la Luz bewertet und künftige Strategien hinterfragt.

A 1 Theoretischer Rahmen

Die Erholung ist heute neben Nahrung, Fortpflanzung, Kleidung, Wohnung, Arbeit und Bildung eine Grunddaseinsfunktion des Menschen. Das Erholungsbedürfnis bedingt den größten Teil der touristischen Aktivitäten, welche die Strukturen und Funktionen von Räumen verändern und eigenständige Funktionsgefüge schaffen (ALBRECHT, BENTHIEN, BÜTOW 1995:7; BENTHIEN 1997:41). Als bedeutende Verhaltensdimensionen sind Freizeit und Tourismus ein gesellschaftliches Massenphänomen und dadurch ein Wirtschaftszweig, der weltweit als größte Wachstumsbranche gilt (BÜTOW 1995:12; POPP 2001:19; EISENSTEIN, ROSINSKI 2003).

Der Beitrag der Geographie zur Tourismus- und Freizeitforschung trug dieser gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedeutung nicht immer Rechnung, wenngleich schon sehr früh Arbeiten zur Fremdenverkehrsgeographie erste Ansätze lieferten. Die wegbereitende Funktion der Forschungen Hans POSERS² betonen KREISEL (1997:7), POPP (2001:19) und JURCZEK (2003:28), doch rückte im Anschluss erst die sogenannte „Münchener Schule der Sozialgeographie“ in den siebziger Jahren die Raumwirksamkeit touristischer Verhaltensweisen in den Mittelpunkt geographischer Untersuchungen. Die Relevanz der Erholungsfunktion sowie ihre spezifische Raumwirksamkeit stellten den thematischen Schwerpunkt der auf empirischen Studien basierenden, sozialgeographisch geprägten Forschungen von RUPPERT und MAIER dar.

Das neue Forschungsfeld erlebte in den 1980er Jahren eine Phase der Stagnation, die sich durch einen Mangel an theoriebezogenen Elementen kennzeichnete. Erst mit der Ablösung der fordistischen durch die postfordistischen Produktionsphasen und dem damit verbundenen Wandel des Produktes „Tourismus“ kamen seit den 1990er Jahren neue Forschungsansätze auf (POPP 2001:20; JURCZEK 2003:30). Infolge zunehmender Globalisierung, Individualisierung und Diversifizierung der Gesellschaft wandelte sich der Tourismussektor zu einem komplexen und differenzierten System, dessen wachsende Unübersichtlichkeit sich auch in der geographischen Forschungspraxis widerspiegelt.

Der Tourismusgeographie muss heute ein klares Forschungsprofil abgesprochen werden, wenngleich seit den Forschungen POSERS eine Fortentwicklung von einer rein deskriptiven zu einer systemorientierten Fremdenverkehrsgeographie zu verzeichnen ist (BENTHIEN 1997:13; POPP 2001:23). Die aktuellen Forschungsansätze sind dadurch gekennzeichnet, dass der Tourismussektor nicht isoliert, sondern in seiner Vernetzung mit anderen Wirtschafts-

² Im Jahr 1939 erschienen seine Untersuchungen über den Fremdenverkehr im Riesengebirge. Vgl. KREISEL 1997:7.

bereichen betrachtet wird. Ebenso finden die Untersuchungen der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften Eingang in die geographische Tourismusforschung. Die euphorische Bewertung des Fremdenverkehrs als Allheilmittel für ökonomisch unterentwickelte Räume wick einer kritischen Analyse der regionalen Wirkungen des Tourismus (KREISEL 1997:11; POPP 2001:23).

Den Einfluss der Raumordnung auf die touristische Entwicklung eines Raumes betonte erstmals KLÖPPER (1955) (JURCZEK 2003:28). Durch die wachsende gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus seit den 1970er Jahren gewann die von ihm angeregte Angewandte Freizeit- und Tourismusgeographie an Relevanz, da die regionalpolitischen Steuerungsinstrumente den Wirtschaftsfaktor Tourismus zunehmend zu lenken suchten. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen vollzieht sich aktuell ein Paradigmenwechsel in der Steuerung räumlicher Entwicklungen. Die Rolle der regionalen Ebene sowie der institutionellen und privaten Akteure unterliegt daher einem Wandel, der sich auch im Tourismussektor niederschlägt. Vor diesem Hintergrund rückten die Fremdenverkehrsplanung und die Wirkungen der Raumordnungspolitik stärker in das Interesse geographischer Tourismusforschung.

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der touristischen Entwicklung der südspanischen *Costa de la Luz*, einem Küstenstreifen, der von der deutschsprachigen geographischen Tourismusforschung bislang kaum zur Kenntnis genommen wurde. Im Mittelpunkt der Analyse regionaler Wirkungen insbesondere des jüngeren Tourismusbooms werden die internationalen, nationalen, regionalen und lokalen Akteure sowie die Steuerungsinstrumente und -mechanismen der Regionalentwicklung stehen. Eine quantitative Wirkungsanalyse soll dabei durch qualitative Datenerhebung ergänzt werden, so dass schließlich aus Gesprächen und Einzelfallstudien gesellschaftliche Realitäten erschlossen und allgemeine Erkenntnisse abgeleitet werden können (STÖHR 2001:41). Die vielfältigen tourismusgeographischen Forschungsansätze machen dabei eine Auswahl von relevanten Fragestellungen erforderlich, die Eingang in die Arbeit finden sollen.

1.1 Regionalentwicklung und Tourismus³

Der Zusammenhang zwischen Tourismus und Regionalentwicklung ergibt sich aus der unbestrittenen Tatsache, dass Tourismus ein raumbundenes, d.h. vom Potenzial des geographischen Raumes abhängendes, und zugleich ein raumprägendes Phänomen darstellt (BENTHIEN 1997:41). Die touristische Aktivität beeinflusst die Entwicklung einer Region, wobei KULINAT und STEINECKE unter anderem zwischen wirtschaftsgeographischen, siedlungsgeographischen, sozialen und ökologischen Wirkungen unterscheiden (KULINAT, STEINECKE 1984:142; vgl. auch BÜTOW 1995:15).

Die regionalpolitischen Effekte des Fremdenverkehrs sind quantitativ schwer erfassbar, weshalb die vom Tourismus ausgehenden Wachstumseffekte Gegenstand kontrovers geführter Diskussionen innerhalb des Forschungszweiges sind. Zentraler Kern der wissenschaftlichen Auseinandersetzung ist die Frage, ob und inwieweit der Tourismus eine regionale Wachstumsstrategie für wirtschaftlich unterentwickelte Räume darstellt (STEGGER 1980:147).

VORLAUFER untersuchte diese Fragestellung in Bezug auf die Entwicklungsländer, für die er zusammenfassend feststellte, dass der Fremdenverkehr in peripheren Räumen die Funktion eines sektoralen und räumlichen Wachstumspols übernehmen könne, nicht aber als Garant für Wachstum verstanden werden dürfe (VORLAUFER 1996:174). Diese These macht deutlich, dass die euphorische Beurteilung, die hinsichtlich der vom touristischen Sektor ausgehenden Multiplikatorwirkung zu Beginn des Entwicklungsländertourismus vorherrschte, einer differenzierteren und kritischeren Betrachtung Platz gemacht hat (GORMSEN 1983:608; VORLAUFER 1996:6; JOB, WEIZENEGGER 2003:638). Für die Entwicklungsländer stellte VORLAUFER des Weiteren fest, dass der Fremdenverkehr aufgrund seiner spezifischen Standortansprüche als Instrument zur Abschwächung disparitärer Strukturen dienen kann (VORLAUFER 1996:172). Demnach tendiert die Tourismuswirtschaft im Zuge des Prozesses der Ausweitung der Freizeitperipherie dazu, unberührte, periphere Standorte zu erschließen, welche aufgrund ihrer Randlage meist eine rückständige Wirtschaftsstruktur aufweisen (VORLAUFER 1984:9; KULINAT, STEINECKE 1984:139). Da sich die Standortfaktoren des

³ In Anlehnung an den Ansatz des Greifswalder Förderkreises Freizeit- und Tourismusforschung sollen die Begriffe Tourismus und Regionalentwicklung hier als gleichberechtigte Faktoren verstanden werden. Die in der Überschrift gewählte Formulierung „Regionalentwicklung *und* Tourismus“ verdeutlicht diesen Standpunkt exakter als die u.a. von BECKER verwendete Formulierung „Regionalentwicklung *mit* Tourismus“ (BECKER 1995:21), welche eine nicht berechnete kausale Interpretation implizieren könnte. Vgl. ALBRECHT, BENTHIEN, BÜTOW 1995:6.

Tourismugewerbes von denen anderer Wirtschaftssektoren wesentlich unterscheiden⁴, bietet die touristische Erschließung traditionellen wirtschaftlichen Ungunsträumen eine Möglichkeit, das Gefälle zu dynamischeren Wirtschaftsräumen zu reduzieren (VORLAUFER 1996:174; BECKER 2000:18).

KULINAT und STEINECKE konstatierten bereits 1984 allgemein und ohne die bei VORLAUFER vorgenommene Einschränkung auf die Entwicklungsländer, dass der Fremdenverkehr speziell in peripheren Räumen ein Mittel zum Ausgleich regionaler Disparitäten darstelle (KULINAT, STEINECKE 1984:152). Hieraus wird ersichtlich, dass der Zusammenhang zwischen Tourismus und Regionalentwicklung sowohl für Entwicklungsländer als auch für Industriestaaten, etwa des Mittelmeerraumes, existiert. Die Intensität der Wirkungen ist jedoch abhängig vom jeweiligen Entwicklungsstand der Räume, welche nach BÜTOW in Ordnungs-, Gestaltungs- und Entwicklungsräume unterschieden werden können (BÜTOW 1995:14 und Tabelle 1). Als touristische Ordnungsräume gelten demnach Räume, die bereits intensiv durch Fremdenverkehr in Anspruch genommen werden und deren weitere touristische Entwicklung im Wesentlichen auf eine qualitative Verbesserung des Sektors abzielt; Gestaltungsräume verfügen über eine differenzierte touristische Ausstattung, die quantitativ noch beschränkt erweitert werden kann, wohingegen in Entwicklungsräumen eine starke quantitative Ausweitung vertretbar erscheint.

Tabelle 1 fasst die regionalen Wirkungen des Tourismus allgemein zusammen⁵ und verdeutlicht, dass unter den ökonomischen Effekten des Fremdenverkehrs insbesondere die Bedeutung des Tourismussektors für die lokale Wirtschaftsstruktur, die Beschäftigungs-, Einkommens- und Multiplikatoreffekte sowie die Tendenz zu monostruktureller tertiärer Spezialisierung zu verstehen sind. Die ökologischen Wirkungen umfassen hingegen die mögliche Belastung der Umwelt durch touristische Infrastruktur und Erholungsnutzung, während die sozialen Folgen von der Gefahr eines Kulturschocks bei der einheimischen Bevölkerung bis hin zu den Chancen kultureller Durchmischung reichen (KULINAT, STEINECKE 1984:142; BECKER, JOB, WITZEL 1996:37; EISENSTEIN, ROSINSKI 2003; JOB, VOGT 2003).

⁴ So stellen beispielsweise die agrarisch ungünstigen, nährstoffarmen Sandböden der Küsten eine wichtige Ressource für die touristische Inwertsetzung eines Raumes dar. Vgl. VORLAUFER 1996:171.

⁵ Im Kapitel C soll detailliert auf die ökologischen, ökonomischen und sozialen Wirkungen des Tourismus an der westlichen Costa de la Luz eingegangen werden.

Regionale Wirkungen des Tourismus in verschieden entwickelten bzw. zu entwickelnden Räumen			
	Ordnungsräume (= Räume, in denen es aufgrund schon vorhandener intensiver Inanspruchnahme (fast) ausschließlich um eine qualitative Verbesserung des Tourismus geht)	Gestaltungsräume (= Räume, die bereits über eine differenzierte touristische Ausstattung verfügen, in denen jedoch aufgrund der Ressourcenlage eine beschränkte quantitative Weiterentwicklung möglich ist)	Entwicklungsräume (= Räume, in denen auch eine stärkere quantitative Ausweitung vertretbar, eventuell sogar wünschenswert ist)
ökologische Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> - hohe Umweltbelastung durch Verbrauch (Wasser, Fläche...) und Entsorgung (Abwasser, Müll...); Lärm und Abgase - Störungen des Landschaftsbildes - Naturzerstörung durch intensive Erholungsnutzung (Entwertung naturnaher Flächen z.B. durch Anlage von Golfplätzen; Beeinträchtigung der Übergangszone zwischen Land und Meer; Schäden durch Naturentfremdung der Besucher...) - positive Wirkungen durch Landschaftspflege, Natur- und Küstenschutz - Entlastung anderer Gebiete 	<ul style="list-style-type: none"> - spürbare Umweltbelastungen (wie in Ordnungsräumen, nur in verminderter Dimension) - weitere Erschließung wirkt möglicherweise potenzierend (nicht linear) - oft hohe Belastungen durch andere Nutzungsarten (Industrie, Landwirtschaft, Verkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> - geringe Umweltbelastungen - oft spürbare Belastungen durch andere Nutzer (Landwirtschaft, Verkehr) - bei unkontrollierter / unkoordinierter Entwicklung Gefahr der Zerstörung des noch vorhandenen Landschaftscharakters (Zersiedlung, unangepasste Bebauung, Großprojekte...)
ökonomische Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> - bedeutender Anteil an regionaler Wirtschaft (Anteil am BSP 15-20%, z.T. bis 50%) - Dominanz des tertiären Sektors - hohe Bodenpreise, hohe Umsätze, hohes Steueraufkommen - starke Folgeeffekte für andere Wirtschaftssektoren (Handwerk, Landwirtschaft, Dienstleistungen...) - Saisonalität der Beschäftigungs- und Einkommenseffekte - Gefahr monostruktureller Orientierung - Flächennutzungskonkurrenzen, v.a. mit Landwirtschaft - Tourismus im Wesentlichen als Haupterwerb 	<ul style="list-style-type: none"> - Anteil am BSP 5-10%, i.d.R. über klein- und mittelständische Strukturen erzielt - bei beabsichtigter Erweiterung Anstieg der Boden- und Immobilienpreise (⇒ Gefahr der Spekulation; Verstärkung der Nutzungskonkurrenz mit der Landwirtschaft) - Erweiterung des infrastrukturellen Angebots, auch für Einheimische - Tourismus als Haupt- und Nebenerwerb 	<ul style="list-style-type: none"> - Anteil am BSP < 5% - hoher Erschließungsaufwand, da i.d.R. unzureichende Infrastruktur - Erschließung für Tourismus verbessert Bedingungen für andere Wirtschaftszweige - Schaffung von Arbeitsplätzen und inner-regionalen Absatzmöglichkeiten - Stabilisierung der Regionalstruktur (Einkommen, Steuern, Preise...) - Tourismus v.a. als Nebenerwerb
soziale und kulturelle Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> - günstige Bevölkerungsstruktur - Durchmischung kultureller Einflüsse - Zuwanderung ortsfremder Arbeitskräfte - Gefahr der Akkulturation - soziale Probleme durch Saisonalität vieler Arbeitsplätze - Gefahr der Überalterung der Bevölkerung durch Zweit- und Alterswohnsitze - Nachfrage nach „einheimischer Kultur“ (⇒ Gefahr der Kommerzialisierung und des Folklorismus ⇔ Chance zur Bewahrung) 		<ul style="list-style-type: none"> - Tourismus als Chance zur Verlangsamung der regionalen Abwanderung - Öffnung für neue kulturelle Einflüsse - Gefahr des „Kulturschocks“ bei unabgestimmter Entwicklung (⇒ fehlende Akzeptanz) - neues regionales Bewusstsein durch Akzeptanz der Region

Tabelle 1: Regionale Wirkungen des Tourismus in verschieden entwickelten bzw. zu entwickelnden Räumen. Quelle: BÜTOW 1995:15; ergänzt durch KULINAT, STEINECKE 1984:142ff; BECKER, JOB, WITZEL 1996:20ff.

Die Abbildung macht zudem deutlich, dass die Unterteilung BÜTOWS einer skalären Bewertung entspricht, Ordnungsräume also aus ehemaligen Gestaltungsräumen und diese wiederum aus Entwicklungsräumen entstehen können. Die Feststellungen, die VORLAUFER für die touristische Entwicklung von Entwicklungsländern⁶ trifft, dürfen daher nicht isoliert von der Entwicklung (touristisch) weiter entwickelter Räume betrachtet werden, sondern lassen vielmehr Schlussfolgerungen auch für diese Zielgebiete zu.

So kann das Modell der raumzeitlichen Entfaltung des Entwicklungsländertourismus, das VORLAUFER in Ergänzung der tourismusgeographischen Theorien von BUTLER (1980), MIOSSEC (1976) und GORMSEN (1983) entwickelte, auch auf die Tourismusentwicklung der mediterranen und speziell der südspanischen Küsten übertragen werden. Das raumzeitliche Entfaltungsmuster beschreibt die Expansion des Fremdenverkehrs in größeren Küsten- und Flächenstaaten stark generalisierend als einen Prozess, der in vier Phasen abläuft (siehe Abbildung 1): Ausgehend von einem touristischen Diffusionszentrum weitet sich der Tourismus in periphere Landesteile mit touristischen Attraktionen aus (Phase 1 und 2), so dass ein verdichtetes Netz von Fremdenverkehrszentren entsteht. Für die Konsolidierungs- und Stagnationsphase (Phase 3) betont VORLAUFER die Notwendigkeit, eine umwelt- und sozialverträgliche Fremdenverkehrsstruktur zu entwickeln, da mit dem Erreichen der Sättigungsgrenze und einer stagnierenden Nachfrage zunehmend schlechtere ökologische Bedingungen verbunden sind. Eine sich möglicherweise anschließende Phase des Niedergangs kann demzufolge nur durch die Entwicklung nachhaltiger Tourismusstrukturen abgewendet werden (VORLAUFER 1996:196).

Die Abbildung verdeutlicht, dass das raumzeitliche Entfaltungsmuster VORLAUFERS die modellhaften Vorstellungen der Produktlebenszyklus-Theorie von ROSTOW (1960) und speziell der Theorie des touristischen Lebenszyklus von BUTLER⁷ (1980) aufnimmt und diese um die Dimension des Raumes erweitert. Des Weiteren wird mit der beschriebenen Notwendigkeit nachhaltiger Tourismusstrukturen ein weiterer zentraler Forschungs-

⁶ Die Begriffe *Entwicklungsraum* und *Entwicklungsland* dürfen nicht synonym interpretiert werden, da die Definition BÜTOWS den touristischen Entwicklungsstand in den Vordergrund rückt, der Begriff *Entwicklungsland* hingegen einer allgemeineren, zahlreiche Kriterien berücksichtigenden Definition entspricht. Die bei VORLAUFER untersuchten Entwicklungsländer stehen jedoch überwiegend erst am Anfang ihrer touristischen Entwicklung, so dass sie als touristische Entwicklungsräume bezeichnet werden können.

⁷ Zum touristischen Lebenszyklusmodell von BUTLER siehe Kapitel A 1.3, S. 14.

gegenstand geographischer Fremdenverkehrsforschung angeschnitten⁸. VORLAUFERS Modell umreißt also sowohl die zeitlichen und räumlichen Komponenten touristischer Entfaltung, als auch deren mögliche Konsequenzen und stellt damit ein wesentliches Konzept für die Beschreibung des Zusammenspiels zwischen Tourismus und Regionalentwicklung dar.

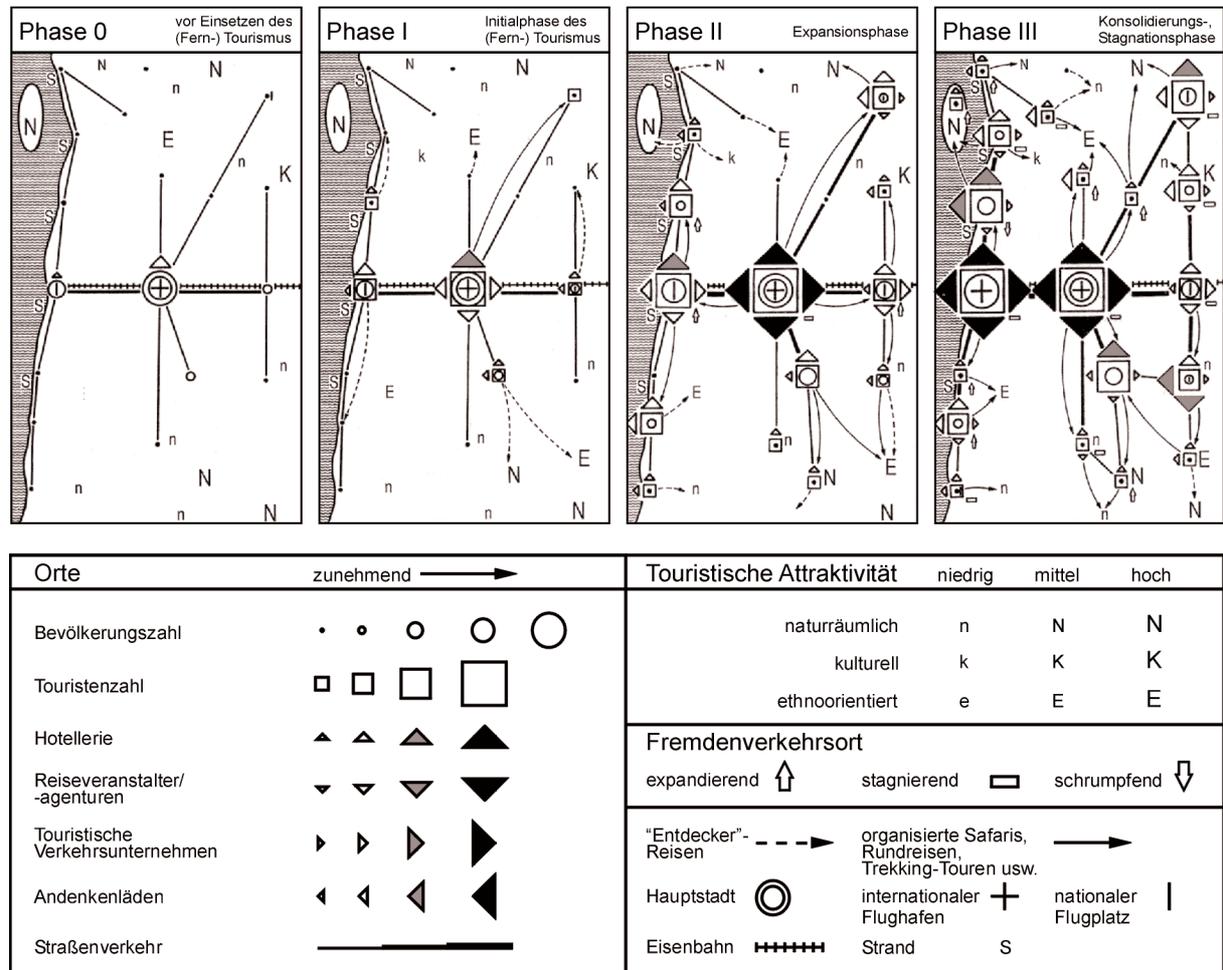


Abbildung 1: Das raumzeitliche Entfaltungsmuster des Entwicklungsländer-Tourismus in größeren Flächen- und Küstenstaaten – ein Modell. Quelle: VORLAUFER 1996:198.

⁸ Zur Nachhaltigkeitsdiskussion siehe Kapitel A 1.2, S. 10.

1.2 Tourismus und nachhaltige Regionalentwicklung

Der Begriff *sustainable development*, auf deutsch „nachhaltige Entwicklung“⁹, ist seit dem Brundtland-Bericht ein wichtiges Leitbild weltweiter Entwicklungen. Der 1987 veröffentlichte Bericht *Our common future* der Kommission für Umwelt und Entwicklung beklagte erstmals offiziell fehlende Nachhaltigkeit und forderte sozial und ökologisch nachhaltige Strukturen sowie die Berücksichtigung von Tragfähigkeitsgrenzen (BECKER, JOB, WITZEL 1996:1; EWRINGMANN, PERNER 2000:171). Der Weltgipfel in Rio de Janeiro 1992 sowie das V. Umwelt-Aktionsprogramm der Europäischen Union „Für eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung“ (1992-2000) führten zu einer weiteren Verbreitung des Begriffes, dessen zentrale Bedeutung betont wurde. In der Folge entstanden als direktes Ergebnis der Konferenz von Rio weltweit Lokale Agenda 21-Gruppen, die die Prinzipien der Nachhaltigkeit verbreiten und realisieren sollten (SANCHEZ MUÑOZ 1998:22; EWRINGMANN, PERNER 2000:171; ZAPATERO ZAPATERO).

Nichtsdestotrotz besteht hinsichtlich des Begriffes weiterhin Diskussionsbedarf, da sich die Wissenschaftler trotz des fast inflationären Gebrauchs des Terminus nicht auf eine einheitliche inhaltliche Definition einigen konnten (ALBRECHT, BENTHIEN, BÜTOW 1995:3; BECKER, JOB, WITZEL 1996:1). Als Grundlage jeglichen Definitionsansatzes kann der Wortlaut des Brundtland-Berichtes angeführt werden, der nachhaltige Entwicklung definiert als „Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können“ (BECKER, JOB, WITZEL 1996:1). Ungeachtet der Diskussionen besteht Einigkeit darüber, dass Nachhaltigkeit als globales Konzept zu betrachten und ihre Umsetzung nur durch einen mehrdimensionalen Ansatz möglich ist: Wenngleich das Konzept der nachhaltigen Entwicklung primär ein ökologisches Prinzip darstellt, müssen auch die ökonomische sowie die soziale Dimension jeglicher wirtschaftlicher Handlung berücksichtigt werden (BECKER, JOB, WITZEL 1996:5; EWRINGMANN, PERNER 2000:172).

Der Zusammenhang zwischen der Nachhaltigkeitsdiskussion und dem Tourismus liegt darin begründet, dass sich seit Beginn der postindustriellen Phase ein bislang nicht abgeschlossener Wandel des touristischen Sektors vollzieht. Eine veränderte, bewusstere Einstellung zur

⁹ Der Begriff „Nachhaltigkeit“ stammt aus der deutschen Forstwirtschaft des 19. Jahrhunderts und bezeichnete ursprünglich eine von ökologisch orientierten Forstleuten propagierte, umweltfreundliche Wirtschaftsweise, die sich am Regenerationspotenzial des Forstes orientierte.

Der englische Begriff *sustainable development* wurde zunächst als „dauerhafte“, später als „nachhaltige Entwicklung“ übersetzt. Vgl. BENTHIEN 1997:160.

Umwelt, der wachsende Einfluss von Umweltschutzbewegungen sowie eine steigende Nachfrage der Touristen nach (Umwelt-)Qualität sind wesentliche Kennzeichen dieses Paradigmenwechsels (BECKER, JOB, WITZEL 1996:84; VÁZQUEZ MALDONADO 2000:143; JOB, VOGT 2003:851). Aus der Erkenntnis, dass intakte Natur und Landschaft wichtige Standortfaktoren und damit die ökonomische Grundlage des Fremdenverkehrs darstellen, ergibt sich die Notwendigkeit nachhaltiger Tourismusstrukturen (VORLAUFER 1996:209; SPITTLER 1999:67). Im Anschluss an die erstmalige offizielle Erwähnung des Terminus *sustainable tourism*¹⁰ im Jahr 1990 erfuhr der Begriff eine inhaltliche Konkretisierung durch den „Weltgipfel für nachhaltigen Tourismus“ in Lanzarote (1995). Die dort formulierte *Charter for Sustainable Tourism* stellt einen Prinzipienkatalog für nachhaltige Tourismusedwicklung auf (CENTRO DE ESTUDIOS MARINOS 1996; LOSANG 2000:85).

Wenngleich eine einheitliche Begriffsdefinition für *sustainable tourism* noch aussteht¹¹, so diente die Charta doch als Grundlage für die Formulierung von Haupt- und Unterzielen im Bereich der nachhaltigen Tourismusedwicklung (siehe Abbildung 2). In Anlehnung an BECKER, JOB, WITZEL (1996), LOSANG (2000) und FELICIDADES GARCÍA (2001) kann dem Zielbereich Ökologie als wichtigstes Kriterium die Bewahrung der natürlichen touristischen Grundlagen für künftige Generationen zugeordnet werden. Die ökonomische Dimension beinhaltet als wesentliche Zielsetzung die Sicherung der regionalen Wertschöpfung sowie eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen dem Fremdenverkehr und anderen Wirtschaftssektoren, während die soziale Komponente eine gerechte Verteilung der Lebenschancen sowie die Gewährleistung der Partizipationsmöglichkeiten der Einheimischen zum Ziel hat.

Das Konzept der Nachhaltigkeit umfasst demnach, angewandt auf den Tourismussektor, den Versuch einer dauerhaften, geplanten, dimensionierten und integrierten Entwicklung des Fremdenverkehrs (FELICIDADES GARCÍA 2001:52). Im Hinblick auf die unbestrittene Tatsache, dass Tourismus nur unter Berücksichtigung der Tragfähigkeitsgrenzen eines Raumes langfristig möglich ist, wird die Notwendigkeit einer ganzheitlichen Planung der Entwicklung deutlich, doch stehen die Kriterien der Nachhaltigkeit bislang meist in eklatantem Gegensatz zur Realität des Reisens und des Fremdenverkehrssektors im Allgemeinen (BECKER, JOB, WITZEL 1996:10; VORLAUFER 1996:210). Trotz eines sich verringern-

¹⁰ Der Begriff *sustainable tourism* wurde erstmals während der *Globe '90 Conference* in Vancouver (1990) benutzt. Die eigentliche deutsche Übersetzung lautet „nachhaltiger Tourismus“, doch soll mit LOSANG die Formulierung „nachhaltige Tourismusedwicklung“ vorgezogen werden, da sie ein allgemeineres Verständnis impliziert und die Möglichkeit ausschließt, jede Tourismusform als mehr oder weniger „nachhaltig“ zu interpretieren. Vgl. LOSANG 2000:82.

¹¹ LOSANG zitiert eine Reihe von Definitionsansätzen, die unterschiedliche Konfliktbereiche in das Zentrum der Definitionen stellen oder auf bestehende Konzepte zurückgreifen. Vgl. LOSANG 2000:82ff.

natürlichen Angebots und sinkender Tragfähigkeit der Natur kann beobachtet werden, dass die Bedeutung der Ökologie im Tourismus nachlässt. Theoretischen Absichtserklärungen von Touristen¹² und Reiseveranstaltern¹³ steht faktisch ein Handlungsdefizit entgegen, weshalb ein Großteil der Reisen bislang nicht den Kriterien eines nachhaltigen Tourismus entspricht (SPITTLER 1999:69; OPASCHOWSKI 1999:160).

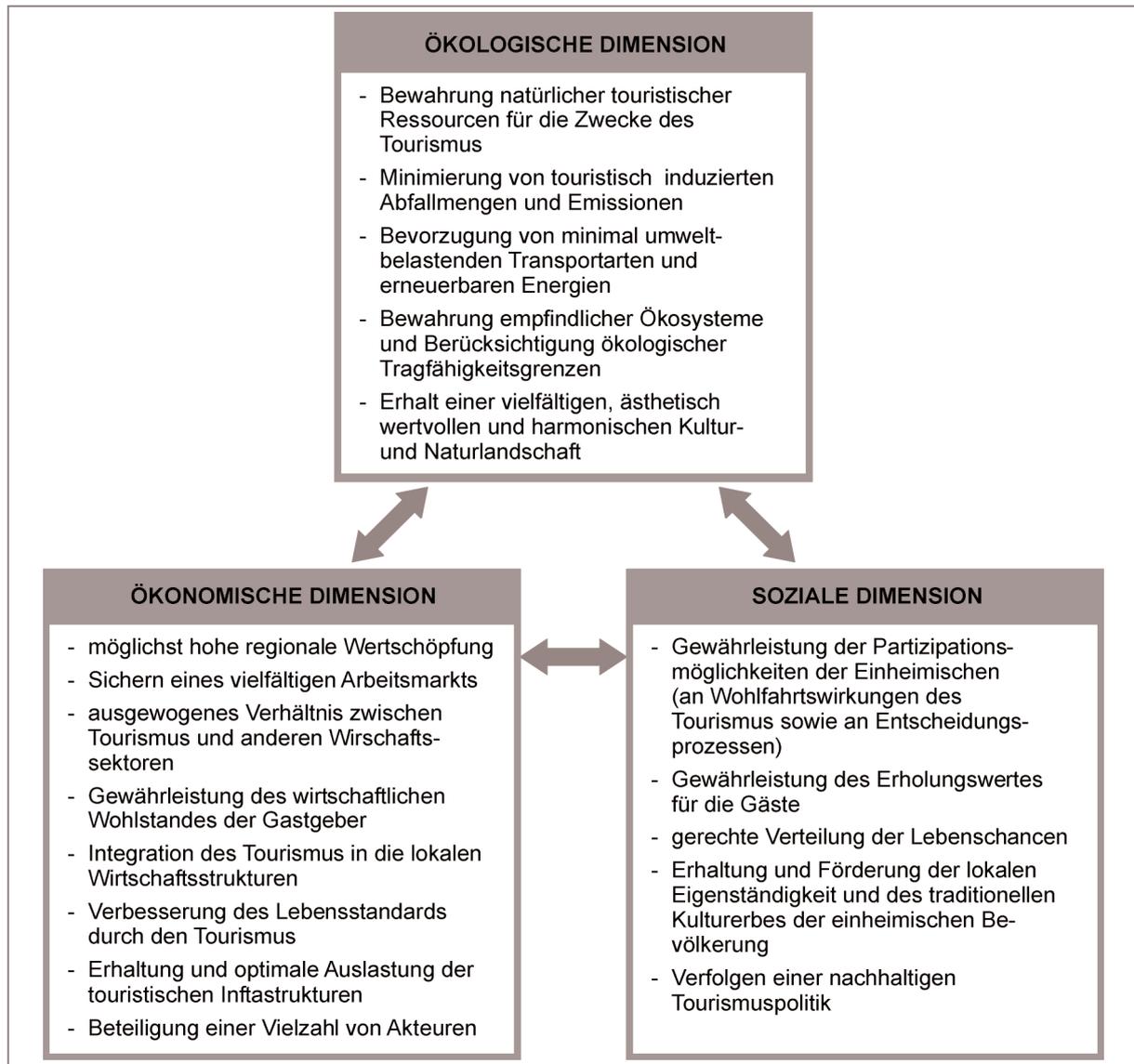


Abbildung 2: Hauptziele nachhaltiger Tourismusentwicklung. Quelle: BECKER, JOB, WITZEL 1996:5; LOSANG 2000:85ff.

¹² Theoretisch wünschen sich 60% aller Urlauber verstärkte Umweltschritte im Tourismus, doch spielen ökologische Aspekte bei der Reiseentscheidung kaum eine Rolle. Vgl. OPASCHOWSKI 1999:160.

¹³ Der deutsche Reiseveranstalter TUI verfügt innerhalb des Unternehmens über eine Abteilung, die sich ausschließlich dem Umweltmanagement widmet. Um den Kunden ein möglichst nachhaltiges touristisches Angebot offerieren zu können, erstellte der Veranstalter eine eigene Checkliste, die die Anforderungen der TUI an die angebotenen touristischen Anbieter formuliert (VÁZQUEZ MALDONADO 2000:262). Darin wird u.a. der Schutz von Landschaften, die Kontrolle des Wasserverbrauchs und die Notwendigkeit von Grünzonen postuliert. Diejenigen Reiseziele, die den Forderungskatalog (zumindest teilweise) erfüllen, werden von TUI als umweltfreundliche und nachhaltige Angebote vermarktet. Hieraus ergibt sich die Frage, ob Nachhaltigkeit lediglich als medienwirksames Mittel zur Schaffung eines positiven Images eingesetzt wird. Vgl. SPITTLER 1999:67; WWW.TUI-UMWELT.COM.

Die Relevanz der Nachhaltigkeitsdiskussion wird durch die Realität der Umsetzung in Frage gestellt. Nachhaltige Tourismusedwicklung wird inzwischen von zahlreichen Reisezielen und -veranstaltern als Komponente der Vermarktungsstrategie propagiert, wodurch der Begriff der Nachhaltigkeit zur leeren Floskel und zum bloßen Modewort zu werden droht (BUSCH 1995:34; VORLAUFER 1996:7). An diese Feststellung knüpft BUSCH die These, geographische Fremdenverkehrsforschung folge mit der Diskussion um Nachhaltigkeit im Tourismus einer Mode und bediene sich eines Schlagwortes, dessen Interpretation einseitig an den Interessen der am Tourismus wirtschaftlich profitierenden Bevölkerungsteile orientiert sei (BUSCH 1995:33).

Es wird deutlich, dass die Komponente der Nachhaltigkeit im Tourismussektor der Gefahr einer vorwiegend auf die Vermarktung ausgerichteten Interpretation ausgesetzt scheint. Die Frage, wie nachhaltig Tourismusedwicklung wirklich ist, soll daher im Rahmen der vorliegenden Arbeit im Hinblick auf die oben angesprochene Diskrepanz zwischen Absichtserklärungen und deren Realisierung gestellt und anhand eines konkreten Beispiels in Zusammenhang mit der Tourismusedwicklung der westlichen Costa de la Luz untersucht werden.

Da die touristische Entwicklung indes nur einen Teil der Gesamtentwicklung eines Betrachtungsgebietes darstellt, kann sich die Untersuchung der Nachhaltigkeit nicht allein auf den Fremdenverkehr beschränken. Tourismus muss vielmehr unter dem Aspekt der Interaktion mit Regionalentwicklung betrachtet werden. Dieser Blickwinkel bestimmt den Ansatz VORLAUFERS, wenn er für die Entwicklungsländer die Möglichkeiten einer nachhaltigen Entwicklung *durch* den Fremdenverkehr untersucht (VORLAUFER 1996). Ebenso beschäftigt sich BENTHIEN mit dem möglichen Beitrag des Tourismus zu einer nachhaltigen Regionalentwicklung (BENTHIEN 1995:160ff); BECKER erarbeitete einen Strategierahmen für nachhaltige Regionalentwicklung *mit* Tourismus (BECKER 1995). Die angeführten Formulierungen implizieren jedoch einen monokausalen Zusammenhang, den ALBRECHT, BENTHIEN, BÜTOW als inakzeptabel ablehnen und durch die richtungslosere Verknüpfung „nachhaltige Regionalentwicklung *und* Tourismus“ ersetzen¹⁴. Diese Formulierung erlaubt die gleichberechtigte Betrachtung von Wirkungen und Rückwirkungen, ohne die wachsende Bedeutung des Tourismus für die Gesamtentwicklung eines Gebietes überzubewerten oder zu vernachlässigen (ALBRECHT, BENTHIEN, BÜTOW 1995:4; PECHER 1997:44)¹⁵.

¹⁴ Zum Ansatz des Greifswalder Förderkreises Freizeit- und Tourismusforschung siehe auch Kap. A 1.1., S. 5 (dort Fußnote 3).

¹⁵ Diese Formulierung spiegelt sich im Titel des Bandes „Tourismus und nachhaltige Entwicklung“ wider, den BECKER, JOB, WITZEL im Jahr 1996 veröffentlichten; siehe außerdem den Band „Tourismus und Nachhaltigkeit“ von LOSANG (2000).

Als letzter Punkt muss die Problematik angeführt werden, empirisch fassbare Messgrößen für die Bestimmung von Nachhaltigkeit, speziell im Tourismussektor, zu entwickeln. BECKER, JOB, WITZEL weisen darauf hin, dass das Konzept der nachhaltigen Entwicklung bislang nur unzureichend operationalisiert ist (BECKER, JOB, WITZEL 1996:126). Neben dem bereits erwähnten Strategierahmen, den BECKER in Kooperation mit dem Arbeitskreis Freizeit- und Fremdenverkehrsgeographie entwickelte (BECKER 1995), stellen Checklisten (z.B. der TUI oder des ADAC), Kriterienkataloge und Gütesiegel (z.B. Blaue Europaflagge) weitere Versuche dar, die Nachhaltigkeit von Entwicklungen zu bilanzieren. Trotz der Vielzahl der Ansätze bleibt eine touristische Nachhaltigkeitsbilanz jedoch abhängig von den Bedingungen des konkreten touristischen Raumes sowie von den Entscheidungsträgern der Nachfrage, den Touristen (BECKER, JOB, WITZEL 1996:110ff; JOB, VOGT 2003:861).

1.3 Touristisches Lebenszyklus-Modell

Das touristische Lebenszyklus-Modell von BUTLER (1980) ist in der Tradition zyklischer Entwicklungstheorien zu sehen, welche die lange dominante Auffassung von Modernisierung als einem linearen und progressiven Entwicklungsprozess ablösen. Als klassisches Modell zur Deutung der Entwicklung von Tourismuszielgebieten nimmt das Modell BUTLERS die Diskussion auf, ob Touristengebiete ähnlich wie Industrieprodukte einem Lebenszyklus unterliegen (KÜHN 1994:15; KULINAT 1998:30; JOB, PAESLER, VOGT 2004:9). In Anlehnung an das Produktlebenszyklus-Modell von ROSTOW (1960) sowie an CHRISTALLER (1963), der für touristische Ziele eine phasenhafte Abfolge der Entwicklung beschrieben hatte¹⁶, erarbeitete BUTLER ein Modell, das stark generalisierend mehrere Phasen touristischer Entwicklung unterscheidet (siehe Abbildung 3):

In der ersten Stufe des Zyklus, der Erkundung (*exploration stage*), besucht nur eine kleine Zahl von Abenteuer touristen, Künstlern und Forschern ein Gebiet, das über unzureichend entwickelte touristische Infrastrukturen verfügt. Diese Nachfrage motiviert die lokalen Akteure dazu, die Rahmenbedingungen zu verbessern und die touristischen Ressourcen zu erschließen (*involvement*), wodurch eine boomartige Entwicklung ausgelöst werden kann. Diese dritte Phase der Entwicklung (*development*) kennzeichnet sich dadurch, dass die lokalen Akteure an Bedeutung verlieren, externe Akteure hingegen zunehmend die

¹⁶ CHRISTALLER stellte fest, dass neue touristische Destinationen nach ihrer Entdeckung durch Einsamkeit suchende Künstler für eine größere Touristenzahl interessant und daher bald von Reiseveranstaltern erschlossen werden. Zeitgleich mit dieser späten Phase der Entwicklung beginnt der Zyklus an anderen Orten von Neuem, so dass die erste Destination bald den Reiz des Neuen und Modernen verliert und abgelöst wird. Parallel zu diesen Phasen beschreibt CHRISTALLER verschiedene Touristentypen, die in Abhängigkeit vom jeweiligen Entwicklungsstadium wechseln. Vgl. BUTLER 1980:5f.

touristischen Prozesse kontrollieren. In der Phase der Konsolidierung (*consolidation*) ist die touristische Destination als bekanntes Ziel voll etabliert, entwickelt jedoch nur noch wenig neue Impulse. Die Zuwachsraten werden geringer, ehe sie praktisch stagnieren. In dieser Phase der Stagnation (*stagnation*) machen sich konkurrierende Destinationen sowie soziale und ökologische Probleme deutlich bemerkbar. Für die letzte Phase des touristischen Lebenszyklus skizziert BUTLER mehrere denkbare Szenarien: Ein Ende des Entwicklungszyklus und damit eine Phase des Niedergangs (*decline*) ist durch kürzere Aufenthalte, geringere Ausgaben der Touristen und sinkende Attraktivität des Ziels gekennzeichnet. Als weitere Option stellt das Modell die Möglichkeit dar, durch aktives Gegensteuern und große Anstrengungen aller beteiligten Akteure die Erneuerung (*rejuvenation*) des touristischen Zyklus zu erreichen und damit in einen neuen Lebenszyklus einzusteigen (BUTLER 1980:6ff; KULINAT 1998:30ff; KAGERMEIER 2002:30).

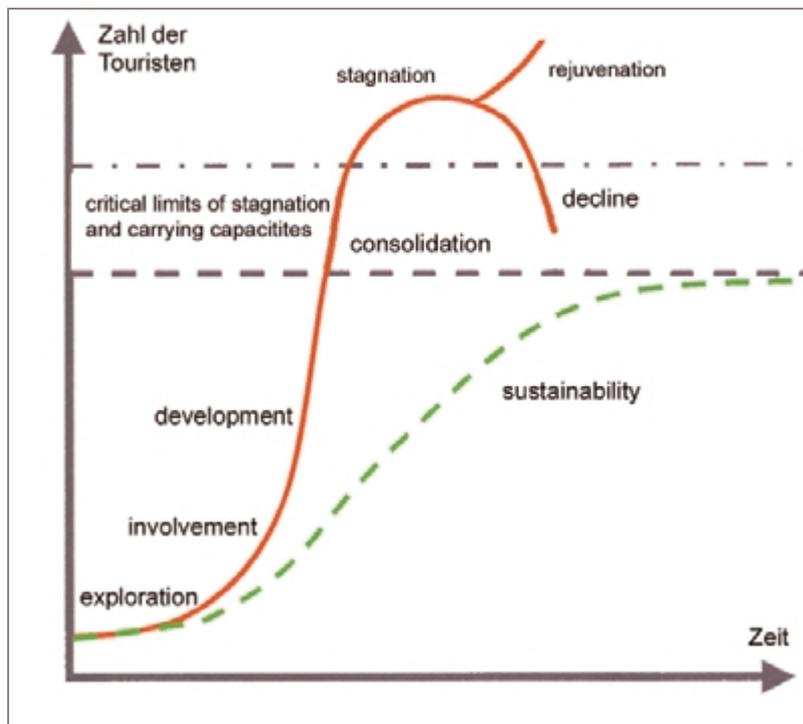


Abbildung 3:

Der Tourismus-Lebenszyklus nach BUTLER (1980) mit und ohne Berücksichtigung der Tragfähigkeit der natürlichen touristischen Ressourcen.

Quelle: BUTLER 1980:7;
FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y
AYUNTAMIENTO DE ALMONTE
2000a.

Insbesondere die letzte Phase des Lebenszyklus-Modells von BUTLER stößt in der Literatur der Fremdenverkehrsgeographie auf Kritik, drückt doch die Annahme einer möglichen Erneuerung eine wachstumsoptimistische Grundposition aus, die trotz einer Reihe empirischer Belege für erfolgreiche Erneuerungsbestrebungen in ihrer verallgemeinernden Aussage bezweifelt werden muss. In Zusammenhang mit der Tourismusedwicklung der Mittelmeerländer kritisiert KAGERMEIER die im Modell suggerierte Aneinanderreihung mehrerer Wachstumszyklen, da sie im Fall des Mittelmeers durch ökologische und soziale

Hemmnisse verhindert würde. Auch die Möglichkeiten der Diversifizierung des touristischen Angebots schränkt KAGERMEIER mit einem Verweis auf langwierige und nur begrenzt mögliche Prozesse des Strukturwandels der Balearen-Inseln ein (KAGERMEIER 2002:29). Dieser kritischen Beurteilung steht die Einschätzung BREUERS gegenüber, der im Hinblick auf den aktuellen Strukturwandel traditioneller Fremdenverkehrsziele des Mittelmeerraumes die Chancen für ein mögliches erfolgreiches Reagieren auf die Phase der Stagnation betont und optimistisch betrachtet (BREUER 1998:4).

Aus dem stark vereinfachenden Charakter des touristischen Lebenszyklus-Modells nach BUTLER ergibt sich die Schwierigkeit, die unterschiedlichen Phasen für eine empirisch untersuchte Touristenregion nachzuweisen und zu unterscheiden. Die Problematik der Operationalisierung beklagt KULINAT¹⁷, der zudem die Vielzahl der Faktoren hervorhebt, welche den Lebenszyklus beeinflussen¹⁸. Spätestens ab der Stagnationsphase müssen daher die standortspezifischen Charakteristika jeder Tourismusregion betrachtet und im Einzelfall analysiert werden; die unterschiedlichen touristischen Angebotssegmente (z.B. Bade-tourismus, Kulturtourismus, Camping) können sich dabei in unterschiedlichen Phasen des Tourismus-Lebenszyklus befinden (KULINAT 1998:48).

Trotz der angeführten Kritikpunkte sowie der Schwierigkeit der Phaseneinteilung stellt das Lebenszyklus-Modell BUTLERS einen klassischen Ansatz der Fremdenverkehrsgeographie dar, der besonders in den 1990er Jahren weiterentwickelt und vielfach ergänzt wurde: So nahm etwa eine Studie der FUNDACIÓN DOÑANA 21 das touristische Lebenszyklus-Modell BUTLERS im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsdiskussion auf und modifizierte den Kurvenverlauf unter Berücksichtigung der Prinzipien der Nachhaltigkeit (Abbildung 3: Kurve 2). Dieses zweite Szenario berücksichtigt die Grenzen der Tragfähigkeit touristischer Ressourcen, wodurch langfristig die Sicherung der Kapazitäten gewährleistet ist, wobei indes die absoluten Touristenzahlen weit unter dem Verlauf der Kurve BUTLERS zurückbleiben¹⁹ (FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y AYUNTAMIENTO DE ALMONTE 2000a). Auch VORLAUFER

¹⁷ Neben der quantitativen Analyse der Übernachtungszahlen müssen demnach auch qualitative Merkmale wie die Qualität der Übernachtungen, die Einstellung der Einheimischen oder bauliche Veränderungen der Touristenorte beachtet werden. Vgl. KULINAT 1998:32.

¹⁸ Auch JOB, PAESLER, VOGT betonen die Bedeutung der Rahmenbedingungen (z.B. räumliche Voraussetzungen, politische Verhältnisse, historische Gegebenheiten) für den Verlauf eines Lebenszyklus. Diese Autoren bezeichnen die von BUTLER beschriebene Theorie als „Destinationslebenszyklus“ und heben den hypothetischen und deskriptiven Charakter des Modells hervor. Vgl. JOB, PAESLER, VOGT 2004:9.

¹⁹ Das Modell der FUNDACIÓN DOÑANA 21 stellt im Original neben der in Abbildung 3 wiedergegebenen Nachhaltigkeits-Kurve (Szenario 2) als erstes Szenario lediglich die bei BUTLER unter der Option des Niedergangs verzeichnete Kurve dar. Diese Einschränkung, die die Möglichkeit einer Erneuerung ex ante ausschließt, ist jedoch als zu undifferenziert und restriktiv zu betrachten, weshalb Abbildung 3 die von BUTLER dargestellten Optionen aufnimmt.

erarbeitet in Anlehnung an den touristischen Lebenszyklus ein Modell, das die Zusammenhänge zwischen der Tragfähigkeit touristischer Ressourcen und der Intensität der Nutzung darstellt²⁰; im Gegensatz zu BUTLER stellt bei VORLAUFER jedoch nicht die Zahl der Touristen, sondern der wirtschaftliche Nutzen die dritte Variable dar (VORLAUFER 1996:230). Beide Modifikationen basieren auf einem Ansatz, demzufolge Tourismus auf lange Sicht nur unter Berücksichtigung der Tragfähigkeit und der Nachhaltigkeit möglich ist, wohingegen die Überschreitung der Tragfähigkeitsgrenzen in den Niedergang führt.

Die Verknüpfung mit der Nachhaltigkeitsdiskussion verdeutlicht die anhaltende Relevanz des touristischen Lebenszyklus-Modells, das zudem speziell im Zusammenhang mit der Forschungsliteratur bezüglich der konsolidierten Tourismusdestinationen Mallorca und Costa del Sol Aktualität bewahrt: Zahlreiche Arbeiten beschäftigen sich mit der Revitalisierung spanischer Küstenbadeorte, wobei insbesondere die traditionsreichen und vom Niedergang bedrohten touristischen Zielgebiete Calviá (Mallorca) und Benidorm (Costa del Sol) als Fallbeispiele herangezogen werden²¹ (siehe u.a. KULINAT 1998; SALVÁ TOMÁS 1998; KAGERMEIER 2002).

Die westliche Costa de la Luz wurde erst später als andere Küstengebiete Spaniens für den Tourismus erschlossen und stellt daher bislang kein konsolidiertes Tourismusziel dar (siehe Kapitel B). Dennoch existieren auch an der Küste der Provinz Huelva Tourismusdestinationen verschiedener Generationen, die sich in unterschiedlichen Phasen des touristischen Lebenszyklus-Modells befinden. Einige Küstenbadeorte weisen bereits Merkmale der Stagnation und des drohenden Niedergangs auf, weshalb hier aktuell erste Maßnahmen zur Revitalisierung ergriffen werden. Im Rahmen dieser Arbeit soll daher der Versuch unternommen werden, für die westliche Costa de la Luz eine Einschätzung künftiger Veränderungen vorzunehmen, wengleich die möglichen Tendenzen der lokalen Tourismusentwicklung im Allgemeinen nur schwer formuliert werden können²².

²⁰ VORLAUFER bezieht sich nicht explizit auf das Lebenszyklus-Modell BUTLERS, doch ist es als Basis des ersten dargestellten Szenarios „Tourismus und Ressourcenzerstörung“ zu betrachten. Vgl. VORLAUFER 1996:230.

²¹ Wie aktuell das Lebenszyklus-Modell auch außerhalb der wissenschaftlichen Forschungsliteratur ist, beweist ein Artikel der Zeitschrift DER SPIEGEL, der die Zeitspanne zwischen dem höchsten und tiefsten Punkt der Popularität eines Feriengebietes als „Schweinezyklus“ bezeichnet. Im Zusammenhang mit den rückläufigen Touristenzahlen der spanischen Insel Mallorca behauptet der Artikel, dass die Phase des Niedergangs zwar durch gute Gesten und Werbung beeinflusst, nicht aber abgewendet werden könne. Vgl. DER SPIEGEL 26/2002.

²² KAGERMEIER stellt die Schwierigkeit, verlässliche Einschätzungen zu geben, für die klassischen Zielgebiete des Mittelmeerraumes fest, doch kann diese Problematik auch auf die südspanische Atlantikküste übertragen werden. Vgl. KAGERMEIER 2002:29.

1.4 Paradigmenwechsel regionalpolitischer Steuerungssysteme

Der Tourismus wird als raumgebundenes und raumprägendes Phänomen auf vielfältige Weise durch die Steuerungsinstrumente der Raumordnung beeinflusst. Daher wirkt sich der gegenwärtig zu beobachtende Wandel des raumordnungspolitischen Kontextes auch auf den touristischen Sektor aus.

Traditionell basierten die regionalpolitischen Steuerungssysteme auf einem Staatsverständnis, das der öffentlichen Hand die Rolle eines regulierenden Leistungserbringers und Versorgers zuschrieb. Vor diesem Hintergrund charakterisierte sich die Raumordnungspolitik v.a. durch langfristig angelegte Planungskonzepte, die die räumliche Entwicklung von oben steuerten (THIERSTEIN 2002:10; BLOTEVOGEL 2002:20). In den letzten Jahrzehnten veränderte sich jedoch die Rolle des Staates und damit auch das Planungsverständnis; die traditionellen Steuerungsfunktionen der Raumplanung wurden zunehmend kritisch hinterfragt (GRABSKI-KIERON 2004:45). Als bedeutendste Ursachen für den Wandel der regionalpolitischen Rahmenbedingungen sind die Globalisierung sowie die technologische Entwicklung anzuführen: Durch die Liberalisierung des Welthandels verschärfte sich die Konkurrenz der Wirtschaftsstandorte, und die ökonomischen, politischen und sozialen Verflechtungen zwischen den Städten und Regionen nahmen zu. Zugleich brachten neue technische Errungenschaften etwa im Bereich der Informationstechnologie oder der Verkehrsmittel signifikante Veränderungen für das Alltagsleben und die Produktionsweisen (MUGGLI 2002:24; AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG 2002a:8). Die Rolle des Staates wurde von den Prozessen steuerungspolitischer Deregulierung und Liberalisierung beeinflusst und reduziert sich gegenwärtig verstärkt auf die Gewährleistung einer wettbewerbsfähigen Rahmenordnung für die Kräfte des freien Marktes (THIERSTEIN 2002:10).

Vor diesem Hintergrund unterlagen auch die raumordnerischen Bezugsgrößen und das Planungsverständnis einem tiefgreifenden Wandel. Die Zahl der raumrelevanten Akteure stieg an, wobei insbesondere der regionalen Ebene eine neue Bedeutung zufiel. Als Antwort auf das Phänomen der Globalisierung vollzog sich eine Hinwendung zur Region als Wahrnehmungs-, Lebens- und Planungsraum (AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG 2002a:11; THIERSTEIN 2002:10). Dabei darf der Regionsbegriff nicht als physischer Ausschnitt aus der Erdoberfläche verstanden werden, sondern vielmehr als wirtschaftlicher und sozialer Verflechtungsraum, der sich über die Wahrnehmung der in der Region lebenden Menschen definiert (WIECHMANN 2000:182; GRABSKI-KIERON 2004:28). Der Prozess der Regionalisierung wurde durch eine Verlagerung regionalpolitischer Kompetenzen von den zentralen staatlichen Institutionen auf die regionalen und lokalen

Entscheidungsgremien getragen, wobei die wachsende Verantwortung der regionalen Akteure auf der Annahme beruht, dass Regionen über spezifische endogene Entwicklungs- und Problemlösungspotenziale verfügen. Zugleich wurde die Regionalisierung auch von unten vorangetrieben: Die veränderten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen reduzierten die Relevanz der kommunalen Gebietskörperschaften. Die Region stellt daher aktuell die ökonomische und soziale Raumeinheit dar, die für die Menschen noch begreifbar und mit einem gemeinsamen Regionalbewusstsein zu füllen ist, zugleich aber auch eine effiziente Bündelung der lokalen Kräfte erlaubt (AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG 2002a:35; RITTER 2002:195; GRABSKI-KIERON 2004:28).

Ausdruck des Paradigmenwechsels der regionalpolitischen Steuerungssysteme ist die Hinwendung zu dezentralen Selbststeuerungsmechanismen, welche auf einer überörtlichen Kooperation der lokalen Akteure beruhen. Mit dieser regionalen Akteursvernetzung, die u.a. in Regionalkonferenzen, Netzwerken und Runden Tischen eine praktische Anwendung erfährt, hat sich in den letzten Jahren insbesondere die *regional governance*-Diskussion auseinandergesetzt (FÜRST 2001:377; AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG 2002a:46; THIERSTEIN 2002:14). Der Begriff *regional governance* beschreibt eine Selbststeuerungsform, die sich auf regionaler Ebene ausgehend von den lokalen Akteuren und in Abhängigkeit von den regionsspezifischen Charakteristika entwickelt und über allgemeine Regeln, Netzwerke, Verfahrensnormen und Organisationsstrukturen operiert (FÜRST 2001:377; GRABSKI-KIERON 2004:30).

Neben der skizzierten Stärkung der regionalen Kooperation führten die veränderten Rahmenbedingungen der Raumentwicklung auch zu einem Bedeutungszuwachs der europäischen Bezugsebene. Innerhalb der Europäischen Union entstand in den letzten Jahrzehnten ein ökonomisches, soziales und politisches Wirkungsgeflecht, das sich im Zuge der Osterweiterung noch vergrößern wird. Durch den fortschreitenden europäischen Integrationsprozess nahm der Einfluss der EU-Politiken auf die räumliche Entwicklung der Mitgliedsstaaten zu. Da sich zugleich auch die grenzüberschreitende Kooperation auf lokaler und regionaler Ebene intensiviert, wurde die Notwendigkeit deutlich, die nationalen Steuerungssysteme durch einen gemeinsamen Orientierungsrahmen aufeinander abzustimmen (EWRINGMANN, PERNER 2000:177; KRÄTKE 2000:117).

Mit der Verabschiedung des Europäischen Raumentwicklungskonzepts EUREK im Jahr 1999 einigten sich die Mitgliedsstaaten erstmals auf gemeinsame räumliche Ziele und Leitbilder für eine europäische Raumentwicklungspolitik. Das informelle Konzept, das aufgrund der fehlenden Raumordnungskompetenz der Europäischen Union lediglich empfehlenden

Charakter hat, formuliert als grundlegende Zielsetzung eine regional ausgewogene und nachhaltige Raumentwicklung. Der transnationalen Zusammenarbeit insbesondere in den Grenzregionen wird eine zentrale Bedeutung zugeschrieben (EWRINGMANN, PERNER 2000:178; RITTER 2002:191; GRABSKI-KIERON 2004:31). Als Orientierungsrahmen für die nationale und regionale Raumordnungspolitik der Mitgliedsstaaten soll das EUREK die räumliche Zusammenarbeit in Europa erleichtern und neue Formen der horizontalen und vertikalen Zusammenarbeit fördern (AHLKE 2000:157; AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG 2002a:13). Das EUREK wurde zu Beginn u.a. im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative INTERREG IIC umgesetzt und findet gegenwärtig in INTERREG III Anwendung. Hieraus wird ersichtlich, dass den Grenzregionen in einem zusammenwachsenden und sich aktuell erweiternden Europa eine besondere integrative Funktion zukommt und eine transnationale Kooperation auch im Bereich der Raumordnung von zentraler Bedeutung ist (AHLKE 2000:157; FALUDI 2000:49; AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG 2002a:14).

A 2 Die westliche Costa de la Luz, eine europäische Peripherregion

2.1 Allgemeine Charakterisierung des Untersuchungsraumes

2.1.1 Naturräumliche Charakteristika

Die westliche Costa de la Luz gehört zur Provinz Huelva und liegt im äußersten Südwesten der spanischen Region Andalusien. Sie grenzt im Westen an Portugal sowie im Süden an den Atlantischen Ozean (siehe Abbildung 4).

Die Küste der Provinz Huelva ist Teil der Costa de la Luz, der „Küste des Lichts“. Dieser Name bezeichnet den an die bekanntere Costa del Sol angrenzenden und bis an die portugiesische Algarve reichenden Küstenabschnitt, der die Provinzen Huelva und Cádiz umfasst. Die Costa de la Luz kann in zwei Abschnitte untergliedert werden: Der östliche Teil der Costa de la Luz gehört zur Provinz Cádiz und reicht bis zum Mündungsgebiet des Flusses *Guadalquivir*. Westlich schließt sich der Nationalpark *Coto de Doñana* an, der bereits der Provinz Huelva und dem westlichen Teil der Costa de la Luz zugerechnet wird und durch seine große räumliche Ausdehnung die beiden Küstenabschnitte trennt. Die westliche Costa de la Luz erstreckt sich auf einer Gesamtlänge von 120 Kilometern vom spanisch – portugiesischen Grenzfluss *Guadiana* im Westen bis zum Mündungsdelta des *Guadalquivir*

im Osten und bildet die nördliche Umrahmung des flachen und weiten Golfes von Cádiz (JURADO ALMONTE 1989:173).

Die Provinz Huelva umfasst insgesamt 10.128 Quadratkilometer und hatte im Jahr 2002 464.934 Einwohner (INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE ANDALUCÍA 2000b:56; WWW.IEA.JUNTA-ANDALUCIA.ES).



Abbildung 4: Die geographische Lage der westlichen Costa de la Luz.

Quelle: Eigene Darstellung.

2.1.1.1 Geologie, Geomorphologie und Böden

Die Provinz Huelva kann unter geologischen Gesichtspunkten in drei Einheiten unterteilt werden (siehe Abbildung 5). Die ältesten Gesteine finden sich im nördlichen Teil der Provinz, wo in den südwestlichsten Ausläufern der Sierra Morena der Sockel des Erdaltertums und des Erdmittelalters ansteht. Dieser Bereich wird als Sierra de Huelva oder auch als Andévalo bezeichnet und besteht aus paläozoischen (überwiegend devonischen und karbonischen) Graniten und Metamorphiten (FOURNEAU 1983:19, FERIA TORIBO 1986:21; JURADO ALMONTE 1989:153).

Südlich schließt sich die Depression des *Guadalquivir* an, eine weite Sedimentationsfläche, in der tertiäre und quartäre Materialien zuerst marin und dann alluvial abgelagert wurden (JURADO ALMONTE 1992:193; PERLES ROSELLÓ 2000:80). Die tertiären Prozesse waren im Pliozän und Miozän von Meeresspiegelschwankungen geprägt, weshalb hier marine Sedimente horizontale Ebenen bilden (FOURNEAU 1983:21).

An diese zweite geologische Einheit grenzt südlich die dritte und jüngste, der Küstengürtel. Die Küste der Provinz Huelva ist quartären Ursprungs und bis heute ständig im Wandel (FOURNEAU 1983:25; JURADO ALMONTE 1992:173). In Bezug auf die jüngsten geologischen Prozesse werden zwei Phasen unterschieden: Eine erste Phase (7.500 BP) umfasst die maximale marine Transgression und führte zur Ausbildung von Steilküsten im Hinterland der Provinz Huelva. Die anschließende Phase der Regression (5.000 BP) hinterließ eine flache und homogene Küstenlandschaft sowie vom Meer getrennte Lagunen und Sumpflandschaften. Die Formationen des Quartärs bestehen daher aus Meeres- und Flussterrassen, Dünen und Marschland (NAVARRO LUNA 1997:1058; SANTOS PAVÓN 1999:28).

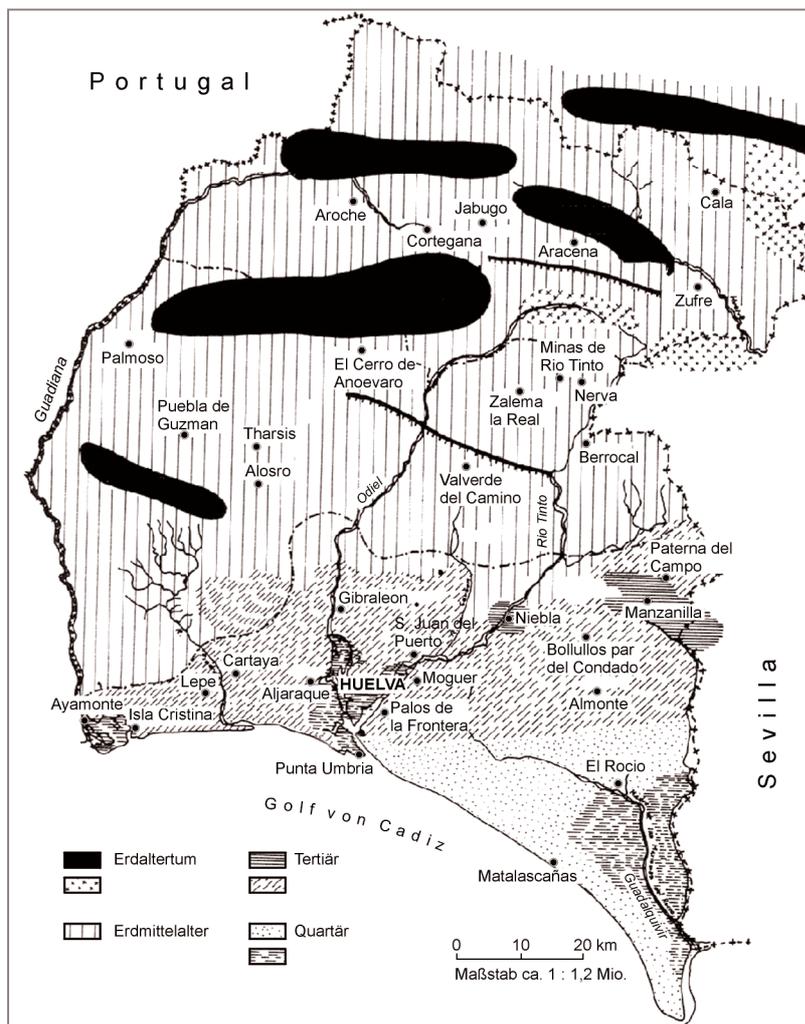


Abbildung 5:
Geologische Einheiten
Andalusiens und der Provinz
Huelva.

Quelle: FOURNEAU 1983:10;
JURADO ALMONTE 1992:175.

Die alluviale Sedimentation ist heute dominant, wohingegen der Einfluss des Meeres durch die progressive Versandung der Marschlandschaften an den Flussmündungen der großen Flüsse *Guadalquivir*, *Odiel* und *Guadiana* sinkt (PROINTEC 1997a:4). Die Energie des offenen Ozeans wird zudem durch die weiche Neigung der Küstenebene abgeschwächt²³. Dennoch weist der Küstenbereich bis heute eine große Dynamik auf, da die sehr jungen geologischen Schichten noch immer durch kräftige Küstendynamik und Sedimentation verändert werden (JURADO ALMONTE, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:68).

In Bezug auf seismische Aktivitäten sind für die Provinz Huelva historisch zahlreiche Erdbeben, Tsunamis und Meerbeben belegt. Das Erdbeben von Lissabon 1755 führte zu bedeutenden Veränderungen der Küstenstruktur²⁴, doch sind die Risiken in der Provinz insgesamt als moderat einzustufen (PETIT-BREUILH SEPÚLVEDA 2002:1).

Die geomorphologischen Strukturen der Küste Huelvas zeugen von der noch immer wirksamen Küstendynamik: Der äußerste Küstengürtel besteht aufgrund des am Atlantischen Ozean herrschenden Windes aus einem langgezogenen, sich ständig verändernden Strand- und Dünengürtel. Die Dynamik ist dabei wegen der vorherrschenden Wind- und Strömungsrichtung von West nach Ost gerichtet, so dass Sande parallel zur Küste transportiert werden (siehe Abbildung 44, S. 243). In der Folge dieser Strandversetzung entstanden besonders westlich der Provinzhauptstadt Huelva Nehrungshaken (z.B. *Flecha de El Rompido*). Östlich des Mündungsbereiches der Flüsse *Tinto* und *Odiel* ist die Transportenergie hingegen geringer; die Küste weicht hier zurück (NAVARRO LUNA 1997:1061; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:36).

An diesen äußeren Küstenbereich schließen sich in Richtung Landesinneres die weiten, ebenen Flächen der Marschlandschaften an, deren Böden durch Tone, Schlamme und Sande gekennzeichnet sind.

Im Hinterland des flachen und homogenen Küstenstreifens erstrecken sich die hügeligen und zum Teil durch Schluchten und Steilhänge untergliederten Terrassen des Quartär und Tertiär. Auf den tertiären Meeresterrassen bildeten sich sandige Tone, Mergel und graue Sande, wohingegen die Bereiche quartären Ursprungs aus Sanden, Konglomeraten, roten Kiesen und Tonen bestehen (siehe Abbildung 6) (JURADO ALMONTE 1992:174; JURADO ALMONTE, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:69).

²³ Der Atlantische Ozean ist an dieser Stelle des Golfes von Cádiz erst 3 Kilometer vor der Küste 10 Meter tief, wohingegen die Mittelmeerküste wesentlich steiler abfällt. Vgl. PERLES ROSELLÓ 2000:81.

²⁴ So war etwa die Gemeinde Isla Cristina bis 1755 eine Insel (*Isla*), die nur durch einen schmalen Sandgürtel mit dem Festland verbunden war. Das Erdbeben von Lissabon führte dazu, dass die Insel heute Teil der homogenen Küstenlinie ist. Vgl. JURADO ALMONTE, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:64.

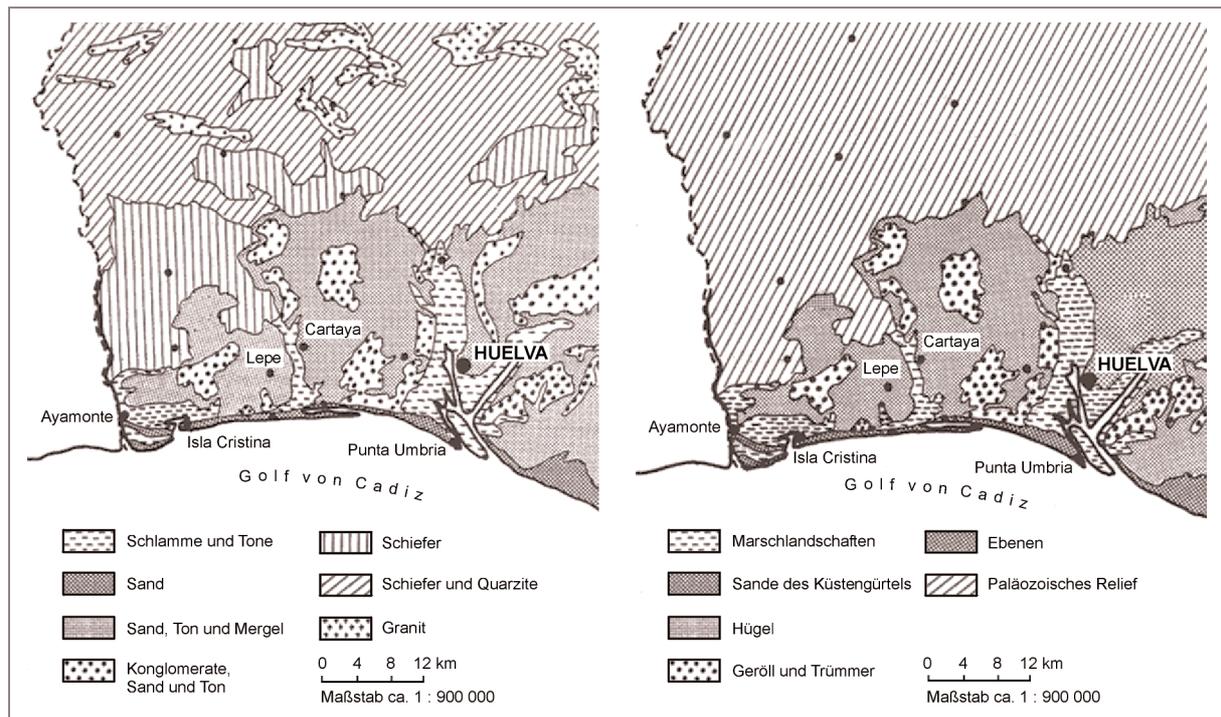


Abbildung 6: Geomorphologische und lithologische Einheiten der westlichen Küste der Provinz Huelva. Quelle: JURADO ALMONTE 1989:152; JURADO ALMONTE 1992:176f.

Die Sierra de Huelva weist wenig entwickelte Böden auf: Auf Schiefer, Tonen und Graniten wurden hier nährstoffarme Lithosole und Ranker ausgebildet (JURADO ALMONTE 1989:153; JURADO ALMONTE 1992:177). An der Küste der Provinz Huelva dominieren hingegen braune und rote mediterrane²⁵ Böden, für die eine fleckenartige und kleingekammerte Verbreitung charakteristisch ist. Insgesamt zeichnen sie sich dadurch aus, dass sie leicht, sandig und wasserdurchlässig sind, woraus sich im Zusammenhang mit der geringen Reliefenergie der Sedimentterrassen eine relativ gute Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung ergibt (JURADO ALMONTE 1992:209; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:13).

2.1.1.2 Klimatische und hydrologische Charakteristika

Das Klima der Provinz Huelva ist als Mittelmeerklima zu bezeichnen und wird nach KÖPPEN der Kategorie Csa 1 zugeordnet. Aufgrund der ausgleichenden Wirkung des Meeres sinken die Temperaturen selbst in den Wintermonaten nur selten unter 7°C, die durchschnittliche Temperatur liegt zwischen 16 und 18°C (JURADO ALMONTE 1992:179). Innerhalb der Provinz steigen die Jahresmittel der Temperaturen vom höher gelegenen Hinterland der Sierra zur

²⁵ Der südliche Teil der spanischen Atlantikküste wird bezüglich seiner klimatischen, geomorphologischen, boden- und vegetationsgeographischen Charakteristika zum Mittelmeerraum gezählt. Vgl. ROTHER 1993.

Küste hin an. Die Region zeichnet sich durch die fast völlige Abwesenheit von Frosttagen aus, was für den Anbau frostempfindlicher landwirtschaftlicher Produkte wie etwa der Erdbeere und des Orangenbaumes eine große Rolle spielt. Zudem weist die Provinz mit fast 3000 Sonnenstunden im Jahr die höchste Sonnenscheindauer Europas auf²⁶. Dies und die das ganze Jahr über angenehmen Temperaturen bilden positive Faktoren für die touristische Nutzung der Costa de la Luz.

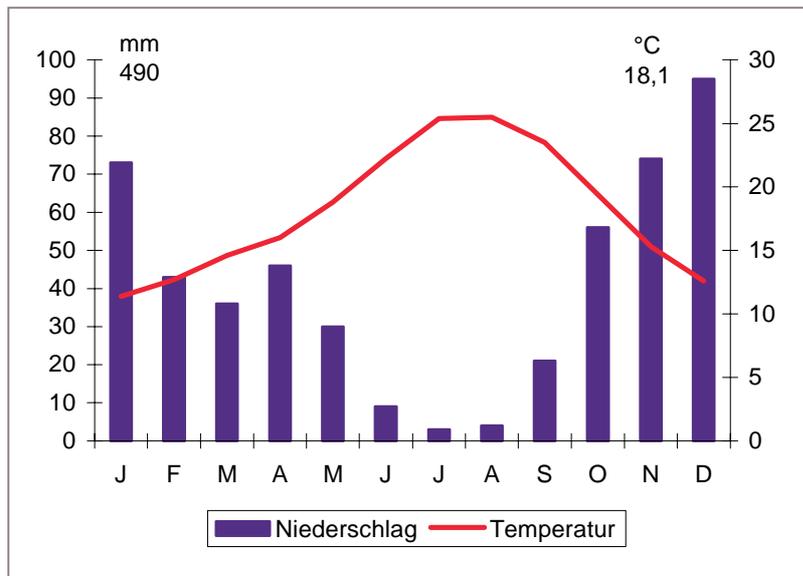


Abbildung 7:
Klimadiagramm der
Provinzhauptstadt Huelva.

Quelle: WWW.INM.ES

Die Jahresniederschlagsmenge beträgt an der Küste 500-600 mm, wobei die Niederschläge hauptsächlich als Starkregen im Frühjahr und Herbst fallen (siehe Abbildung 7). Die Region weist 5 aride Monate auf, die den Sommermonaten April bis September entsprechen. Die Niederschlagsmengen nehmen innerhalb der Provinz von Nord nach Süd ab und zeichnen sich zudem durch hohe jährliche Variabilität aus (ROTHER 1993:36; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:13).

Die hydrologischen Ressourcen der Provinz Huelva basieren im Wesentlichen auf der oben beschriebenen Tatsache, dass der Norden der Provinz im Einzugsgebiet der Sierra de Huelva höhere Niederschlagsmengen aufweist als der Küstenbereich. In der Sierra entspringen daher die Mehrzahl der Flüsse der Provinz: Von West nach Ost haben hier die Flüsse *Piedras*, *Odiel* und *Tinto* ihr Quellgebiet. Diese verlaufen der allgemeinen Abdachung folgend von Nord nach Süd und münden in den Golf von Cádiz. Die nationalen und interprovinziellen Grenzflüsse *Guadiana* (im Westen) und *Guadalquivir* (im Osten) entspringen in Quellgebieten außerhalb der Provinzfläche Huelvas und stellen aufgrund ihres größeren

²⁶ Die Klimastation Huelva (Standort Ronda Este) des staatlichen meteorologischen Instituts INM (Instituto Nacional de Meteorología España) verzeichnet für den Zeitraum 1971-2000 einen Durchschnittswert von 2998 Sonnenstunden im Jahr. Vgl. WWW.INM.ES.

Einzugsgebietes wichtige hydrologische Reserven für den Wasserbedarf der Provinz dar (FERIA TORIBO 1986:22; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:45).

Ebenfalls aus den Niederschlägen speisen sich die unterirdischen Wasservorkommen der Provinz, die für die traditionelle Inwertsetzung des Raumes eine Schlüsselfunktion einnehmen. Im Untergrund des westlichen Teils der Provinz (zwischen den Flüssen *Guadiana* und *Odiel*) existieren zwei hydrologische Becken, die zusammen die Aquifere Nr. 25 bilden (JURADO ALMONTE 1992:179; GRANDE GIL 1995). Im östlichen Teil befindet sich zwischen Huelva und dem Fluss *Guadalquivir* die Aquifere Almonte-Marsch Nr. 27, die von entscheidender Bedeutung für die Feuchtgebiete des Nationalparks Doñana ist (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:43).

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ stellte 1986 fest, dass die Provinz Huelva im Vergleich mit der Provinz Almería (Mittelmeerküste) über verhältnismäßig große Wasserressourcen verfügt (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1995:26). Traditionell konnten jedoch einzig die Vorkommen der Aquiferen in Wert gesetzt werden. Diese unterirdischen Wasserspeicher sind nur begrenzt für die wirtschaftliche Nutzung geeignet, da die empfindlichen Ökosysteme der Marschlandschaften, darunter auch der Nationalpark Doñana, aus ihnen gespeist werden. Erst die Nutzung der überirdischen Wasservorkommen durch Stauseen und Wasserleitungen machte daher in der Provinz Huelva einen Ausbau der landwirtschaftlichen Bewässerungskulturen möglich, während traditionell ein Wasserdefizit die agrarische Inwertsetzung des Raumes einschränkte (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1995:24; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:50).

2.1.1.3 Natürliche Ökosysteme

Das natürliche Pflanzenkleid wurde in der Provinz Huelva, wie auch in weiten Teilen des Mittelmeerraumes, durch Ersatzgesellschaften verdrängt. Im Laufe der Besiedlungsgeschichte führten großflächige Rodungen und anschließende Wiederaufforstungsmaßnahmen dazu, dass die ursprüngliche Vegetation, die für den Mittelmeerraum typische Stein- und Korkeiche, fast vollständig durch Eukalyptus- und Pinienwälder ersetzt wurde (JURADO ALMONTE 1992:180; ROTHER 1993:72). Besonders im Hinterland der Provinz, in der Sierra de Huelva, dominieren auf agrarisch ungünstigen Böden große Forste, wohingegen in Richtung Küste die Bedeutung der Waldflächen ab- und die landwirtschaftliche Nutzung zunimmt. Die Aufforstungsflächen der Küste Huelvas unterliegen einer auffälligen Zweiteilung: Während im östlichen Teil der Provinz v.a. Pinienwälder gepflanzt wurden, ersetzten im westlichen Teil Eukalyptuswälder

die natürliche Vegetation. Die noch immer großen Waldflächen sind jedoch in jüngster Zeit aufgrund der Ausweitung der städtischen und landwirtschaftlichen Flächen starkem Druck ausgesetzt (FERIA TORIBO 1986:26).

Daneben ist der ökologische Wert der Marschlandschaften hervorzuheben. Diese nehmen innerhalb der Provinz Huelva große Flächen ein und stellen einen wichtigen Rastplatz für eine Vielzahl von Zugvögeln sowie einen wertvollen Lebensraum für viele Pflanzen- und Tierarten dar (JURADO ALMONTE 1992:180). Die Biodiversität der *Marismas*²⁷ ist die Grundlage einer wirtschaftlichen Inwertsetzung durch Fischfang, Muschelzucht und Salinnennutzung.

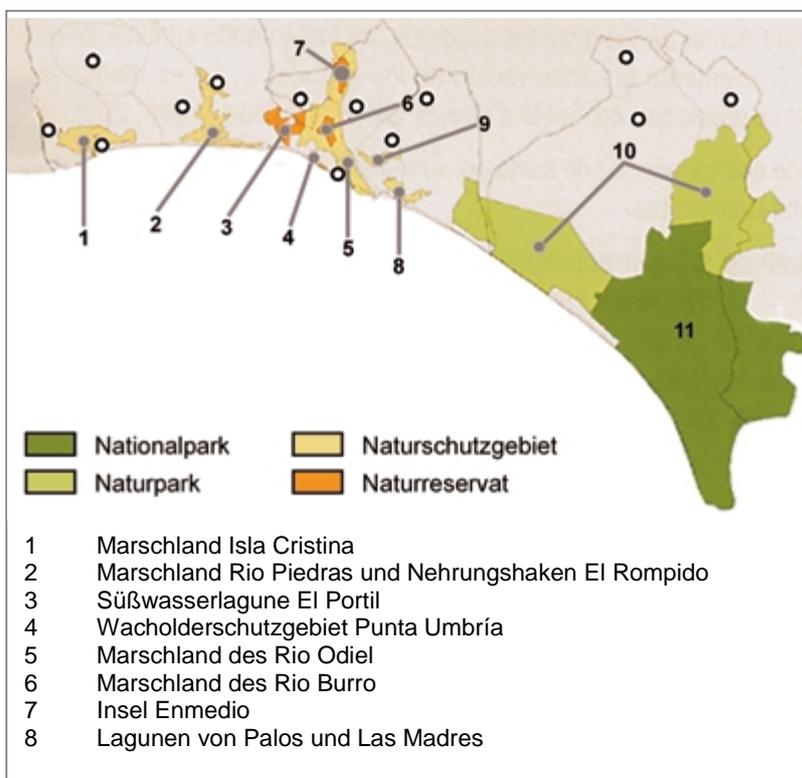


Abbildung 8:

Schutzgebiete der Provinz Huelva.

Quelle: JURADO ALMONTE 2001b:64.

Zahlreiche Marschlandschaften sind heute ausgewiesene Naturschutzgebiete (siehe Abbildung 8), wobei als größtes und bekanntestes der Nationalpark Doñana hervorzuheben ist. Dieses 54.200 ha große Schutzgebiet umfasst die Ökosysteme Marsch, Wald und Dünen, wohingegen die kleineren Schutzzräume der Provinz meist auf die Bewahrung jeweils eines Ökosystems abzielen. So stellen etwa die *Marismas del Guadiana y Carreras* (Isla Cristina, Ayamonte), die *Marismas del Piedras* (Lepe, Cartaya) sowie die *Marismas del Rio Odiel* (Punta Umbría, Huelva) in erster Linie Marschlandschaften unter Schutz, während die Pinienwälder Isla Cristinas und Moguers gesonderte kleine Schutzgebiete darstellen. Diese

²⁷ Dt.: Marschland, Feuchtgebiet.

Auswahl macht deutlich, dass die Provinz Huelva über eine Vielzahl von Naturschutzgebieten verfügt; insgesamt steht fast ein Drittel der Provinzfläche unter Schutz (PROINTEC 1997a:100; PROINTEC 1997b:105).

2.1.2 Anthropogene Grundlagen

2.1.2.1 Besiedlungsgeschichte: historisches Siedlungssystem der Provinz Huelva

Die Provinz Huelva wurde bereits in vorrömischer Zeit besiedelt, doch hinterließen erst die Römer Spuren im Siedlungs- und Straßensystem der Provinz. So geht die Stadt Ayamonte auf eine römische Gründung zurück; sie stellte den westlichsten Posten einer Römerstraße entlang der Küste der Iberischen Halbinsel dar. Da der heutige Grenzfluss *Guadiana* in seinem Mündungsbereich schwer zu überqueren war, endete diese wichtige Ost-West-Verbindung hier. Die Nationalstraße N 430 folgt heute dem Verlauf der Römerstraße, an der auch die römischen Städte Lepe, Cartaya und Gibraleón liegen (CANO GARCÍA 1992:18).

Die Mauren herrschte in der Provinz Huelva bis ins 13. Jahrhundert an. Nach ihrer Beendigung kam es zu territorialer Zersplitterung des Gebietes, das bereits ab 1086 zum Königreich Sevilla gehört hatte und nach der Reconquista in zahlreiche Grafschaften unterteilt wurde (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1999:11).

Die Reconquista führte im 13. Jahrhundert zudem zu einer endgültigen Festlegung des Grenzverlaufs zwischen dem Königreich Kastiliens und dem Königreich Portugals, welches zuvor das Kalifat Algarve²⁸ wiedererobert hatte. Damit endeten Jahrhunderte andauernde Grenzstreitigkeiten und Kriege, die auf beiden Seiten des Grenzflusses *Guadiana* die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung behindert hatten (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:194).

Offiziell blieb das Gebiet östlich des *Guadiana* bis 1833 Teil des Königreichs Sevilla, doch wurde der Staat 1810 unter napoleonischer Besatzung in 38 Präfekturen unterteilt. Diese stellten auch nach Beendigung der französischen Herrschaft die Grundlage für ein königliches Dekret dar, welches 1833 den spanischen Staat in 49 Provinzen gliederte. Die neu geschaffene Provinz Huelva wurde nach ihrer Hauptstadt, einer zu diesem Zeitpunkt kleinen und unbedeutenden Gemeinde, benannt (CANO GARCÍA 1992:24; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1999:12).

²⁸ Der Name des portugiesischen Küstenabschnitts Algarve geht auf das arabische Wort „al –Garb“ zurück, das „der Westen“ bedeutet. Vgl. JURADO ALMONTE 2001b:88.

Die ältesten Städte des Siedlungssystems Huelvas befinden sich in einigem Abstand zur Küstenlinie und damit nahe der agrarischen Nutzflächen, welche die wirtschaftliche Grundlage der Siedlungen darstellten. Der Verlauf der Römerstraße sowie die naturräumlichen Voraussetzungen der Provinz verstärkten dieses Siedlungsmuster: Die Marschlandschaften der Küste waren wegen der Gefahr von Malaria sowie anderer Epidemien traditionell ungünstig für die Besiedlung, die Küstenlinie war zudem über Jahrhunderte Piratenüberfällen ausgesetzt. Die Städte orientierten sich daher ins Landesinnere, bevorzugte Siedlungsplätze waren geschützte, dem Meer abgewandte Standorte im Hinterland, die außerdem eine gute Verkehrsinfrastruktur boten (JURADO ALMONTE 1992:172; PERLES ROSELLÓ 2000:91).

Einzig kleine Fischersiedlungen entstanden direkt an der Küste, wobei auch hier ein möglichst geschützter Hafenstandort, etwa im Mündungsbereich der Flüsse, gewählt wurde. So wurde etwa der Fischerort Isla Cristina erst zu Beginn des 18. Jahrhunderts an der Mündung des Flusses *Carreras* gegründet. Dieser Standort ermöglichte, wie auch die Lage des Ortes Punta Umbría im Mündungsbereich des *Rio de la Bota*, den Hafen vom Meer abgewandt und geschützt zu errichten (JURADO ALMONTE 1995b:714).

Die Städte der Provinz Huelva entwickelten in Abhängigkeit von ihrem Standort eine wirtschaftliche Spezialisierung: Während die Orte Lepe, La Redondela und Cartaya auf Landwirtschaft und Schafzucht spezialisiert waren, Isla Cristina und Punta Umbría auf der Fischerei basierten, entwickelte sich die Grenzstadt Ayamonte nach der endgültigen Festlegung der spanisch-portugiesischen Grenze zum Handelszentrum der Provinz.

Die Stadt Huelva erfuhr erst durch die neuen Funktionen als Provinzhauptstadt ab 1833 ein bedeutendes wirtschaftliches und demographisches Wachstum, das die Entwicklung der anderen Städte bei weitem überstieg²⁹. Huelva entwickelte sich damit zum dominanten Zentrum der Provinz, wohingegen die anderen Städte weit hinter diesem Wachstum zurückblieben (FERIA TORIBO 1986:135; JURADO ALMONTE 1992:172; CANO GARCÍA 1992:28).

²⁹ Das Bevölkerungswachstum der Stadt Huelva übertraf im Zeitraum 1842-1986 das der übrigen Städte der Provinz deutlich: In der Provinzhauptstadt betrug die Bevölkerungszahl im Jahr 1986 das Neunzehnfache des Wertes von 1842; in den anderen Städten lag der durchschnittliche Anstieg bei rund 100%. Vgl. CANO GARCÍA 1992:29.

2.1.2.2 Wirtschaftsstruktur: Ausgangssituation

Die Flächen der Provinz Huelva wurden bereits in der Römerzeit ackerbaulich genutzt und waren Bestandteil der andalusischen Korn-, Öl- und Weinkammer. Diese Blütezeit setzte sich auch während der Maurenherrschaft fort, wobei sich als Erbe der agrarischen Entwicklung die auf die Römerzeit zurückgehenden Strukturen des Latifundismus erhielten. Der in ganz Andalusien dominante Großgrundbesitz war durch geringe Kapitalausstattung sowie extensive und monokulturelle Bodennutzung gekennzeichnet, während die daneben existierenden Mini- und Mikrofundien ihren Besitzern kaum das Überleben sicherten (ROTHER 1993:145; WAGNER 2001:238). Die ungenügende Rentabilität der Mini- und Mikrofundien sowie die große Zahl abhängiger Landarbeiter machten daher die agrarisch geprägte Provinz Huelva ab Mitte des 20. Jahrhunderts zu einem Abwanderungsraum (BERNITT 1991:53).

Ab dem 18. Jahrhundert entwickelte sich der Fischfang zu einem zweiten wichtigen Sektor der Wirtschaft Huelvas. Im 19. Jahrhundert exportierten die Fischerorte der Küste gepökelten Fisch in den Osten Spaniens; daneben entwickelten sich besonders in der Provinzhauptstadt Huelva eine bedeutende Werftindustrie sowie dem Fischfang nachgelagerte Industrien (CANO GARCÍA 1992:25). Die dominante Küstenfischerei, die durch familiäre Strukturen und geringe Kapitalausstattung charakterisiert war, prägte die Wirtschafts- und Sozialstruktur der Küstenorte Ayamonte, Isla Cristina, Punta Umbría und Huelva, konnte den Arbeitskräfteüberschuss des agrarischen Hinterlandes jedoch nicht kompensieren (JURADO ALMONTE 1992:221).

Zur dritten Säule der historischen Wirtschaftsstruktur entwickelte sich im 18. Jahrhundert der Bergbau im östlichen Teil der Sierra de Huelva. Die Pyrit-Vorkommen des Hinterlandes wurden jedoch ab dem 19. Jahrhundert von ausländischen, überwiegend englischen Unternehmen exploriert und unverarbeitet exportiert, weshalb innerhalb der Provinz kaum verarbeitende Industrie entstehen konnte³⁰. Der kolonialisierte Bergbau blieb daher für die Wirtschaftsstruktur der Provinz weitgehend unbedeutend und prägte lediglich die lokalen Strukturen der Bergbaustadt Riotinto sowie deren nähere Umgebung (FOURNEAU 1983:11; CANO GARCÍA 1992:26).

Die Dominanz des primären Sektors blieb bis Mitte des 20. Jahrhunderts wesentliches Charakteristikum der Wirtschaftsstruktur Huelvas. Landwirtschaft, Viehzucht und Forstwirtschaft

³⁰ Im Jahr 1873 verkaufte der spanische Staat die seit 1782 staatlich betriebenen Eisenerz-, Kupfer- und Pyritminen der Sierra de Huelva an die englische *Rio Tinto Company*, die die Rohstoffe bis Ende des 20. Jahrhunderts exportierte; die Transformation der Rohstoffe fand zu 90% in England statt. Vgl. CANO GARCÍA 1992:26.

schaft bildeten die Basis des Hinterlandes, im Osten wurde räumlich begrenzt Bergbau betrieben. Die Ebenen des Condado sowie der Küstengürtel waren landwirtschaftlich geprägt, an der Küste dominierte der Fischfang (MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1980:32; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:23).

Die primärwirtschaftlich strukturierte Region charakterisierte sich daher zu Beginn der 1960er Jahre durch einen im Laufe der Jahrzehnte angehäuften Entwicklungsrückstand: Die überkommenen Besitzstrukturen und die veralteten Produktionsverhältnisse der Landwirtschaft machten die agrarisch geprägte Provinz zu einem Abwanderungsraum. 1960 stellte die Provinz Huelva eine der ärmsten und unterentwickeltsten Regionen Spaniens und Europas dar (FOURNEAU 1993:12; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:25).

2.2. Potenziale des Untersuchungsraums

Im Anschluss an die vorausgehende naturräumliche und anthropogene Charakterisierung des Untersuchungsraums sollen im Folgenden die Potenziale des Raumes im Ganzen sowie der einzelnen Gemeinden daraufhin untersucht werden, welche Möglichkeiten und Grenzen für die wirtschaftliche Inwertsetzung bestehen.

2.2.1 Potenziale des Raumes

2.2.1.1 Bewertung des Naturpotenzials

In Abhängigkeit vom geologischen Untergrund lassen sich in der Provinz Huelva Zonen unterschiedlicher Nutzbarkeit ausgliedern: Die wenig entwickelten, nährstoffarmen Böden der Sierra de Huelva sind für den traditionellen Ackerbau wenig geeignet, bieten sich aber für forstwirtschaftliche Nutzung und Weidenutzung an. Der paläozoische Untergrund des Andévalo liefert außerdem Rohstoffe für eine lokal begrenzte bergbauliche Inwertsetzung.

Die braunen und roten Mediterranböden der Küste sowie der Ebenen sind wenig tiefgründig, leicht sauer und in Abhängigkeit von ihrem Tongehalt schwer zu bearbeiten. Nur etwa ein Viertel dieser Flächen sind verhältnismäßig gut für die Landwirtschaft nutzbar, während insbesondere die sandigen Böden für die traditionelle Landwirtschaft kaum, für den Anbau von Zitrusfrüchten hingegen gut geeignet sind (FOURNEAU 1983:33).

Die Marschlandschaften stellen Bereiche hohen ökologischen Potenzials dar. Hier ist neben dem (inneren) Fischfang die Nutzung durch Salinen und in neuerer Zeit auch Muschel- und Fischzucht möglich.

Der Dünengürtel kann nicht agrarisch genutzt werden, hat aber neben dem hohen ökologischen Wert seines empfindlichen Ökosystems eine große Bedeutung für die touristische Nutzbarkeit des Raumes.

Zusammenfassend sind die bodenphysikalischen Eigenschaften der Provinz, insbesondere aber der Küste Huelvas hinsichtlich ihrer Eignung für die Landwirtschaft als mäßig fruchtbar zu beurteilen.

Die Einschränkung der Nutzbarkeit wird durch die klimatischen Spezifika der Region noch verschärft, da die fünf Trockenmonate im Sommer das Pflanzenwachstum einschränken. Überaus günstig für die landwirtschaftliche Inwertsetzung des Raumes sind hingegen die Temperaturen, die nie unter -2°C fallen (siehe Kapitel A 2.1.1.2, S. 24), wodurch selbst im Frühjahr und Herbst der Anbau frostempfindlicher Kulturen wie der Erdbeere und der Orange möglich wird. Entscheidender Faktor für die Chancen der landwirtschaftlichen Entwicklung ist daher die Verfügbarkeit von Wasser für die Bewässerung. Da die oberirdischen Wasserressourcen im regenreicheren Norden der Provinz am größten sind, die Bedarfsräume jedoch im bodenphysikalisch begünstigteren Süden liegen, ist die Zuführung von Wasser aus der Sierra notwendig.

In der Provinz Huelva existierten bis Mitte des 20. Jahrhunderts weder Stauseen noch Wasserleitungen; auch die unterirdischen Wasserspeicher der Aquiferen konnten nur sehr begrenzt genutzt werden. Die agrarische Inwertsetzung des Raumes wurde daher traditionell durch ein Wasserdefizit eingeschränkt. Bei ausreichender Verfügbarkeit von Wasser verwandeln sich die landwirtschaftlichen Flächen der Küste Huelvas hingegen in agrarische Gunsträume, da sowohl die Temperaturen als auch die überwiegend sandigen Böden günstige Bedingungen für den Anbau von Zitrusfrüchten darstellen.

Die naturräumliche Ausstattung der Küste Huelvas erweist sich in den letzten Jahren zunehmend als positiver Faktor für die touristische Inwertsetzung der Region. Die ganzjährig gemäßigten Temperaturen und die Aridität der Sommermonate begünstigen den Sommer- und Badetourismus. In Verbindung mit den kilometerlangen Sandstränden, dem flachwelligen Relief des Hinterlandes und der Artenvielfalt der Pflanzen- und Tierwelt bieten sich dem Strandurlauber optimale Bedingungen sowie eine reizvolle Landschaft.

Die Inwertsetzung des Raumes durch Siedlungen ist in der Provinz Huelva nur eingeschränkt möglich, da besonders der Küstengürtel zu großen Teilen aus Marschlandschaften, Flussmäandern und Mündungsdeltas besteht. Die Feuchtgebiete mussten als Brutstätten der Malaria sowie anderer Krankheiten Jahrhunderte lang unbesiedelt bleiben; zudem behindern Marsch und Flussmäander den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Positiv wirken sich die

Flussmündungen hingegen in Zusammenhang mit der Errichtung von Hafenanlagen aus, da sie geeignete Standorte für geschützte natürliche Häfen darstellen. Die instabile Küstenlinie sowie die Sedimentation der Flüsse erschweren jedoch die Nutzung dieser Hafenanlagen (JURADO ALMONTE 1992:232; PERLES ROSELLÓ 2000:87).

Abschließend lässt sich die Küste der Provinz Huelvas als ein ursprünglich eher unbegünstigter Naturraum bezeichnen, da weite Bereiche von feuchtem Marschland eingenommen werden und die traditionelle Landwirtschaft aufgrund der sommerlichen Aridität nur eingeschränkt möglich war.

2.2.1.2 Bewertung der anthropogenen Grundlagen

Die Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur der Provinz Huelva weist eine sehr lange Geschichte auf, woraus sich Chancen, aber auch Grenzen für die Inwertsetzung des Raumes entwickelten. Als Erbe der Römerzeit war die Provinz an das römische, die gesamte Iberische Halbinsel erschließende Straßennetz angebunden und verfügte über eine von Ost nach West verlaufende intraprovinzielle Verbindungsstraße. Dieses infrastrukturelle Zeugnis der Römer verband die Städte Ayamonte, Lepe, Cartaya und Huelva, die während der römischen Herrschaft prosperierende Zentren inmitten ihrer agrarischen Nutzflächen darstellten.

Die Strukturen des Latifundismus, die ebenfalls auf die Römerzeit zurückgehen, wirkten sich langfristig hingegen negativ auf die Produktionsstrukturen des agrarischen Sektors aus. Das archaische System des Rentenkapitalismus zwang viele abhängige Lohnarbeiter ab Mitte des 20. Jahrhunderts zur Emigration ins europäische Ausland oder in die spanischen Großstädte und brachte auch die Besitzer der Minifundien an den Rand des Existenzminimums.

Seit Beginn der Besiedlung des Raumes basierte die Wirtschaftsentwicklung der Provinz Huelva auf der Inwertsetzung des endogenen Potenzials: Die bodenphysikalischen Eigenschaften insbesondere der Ebenen des Condado sowie des Küstengürtels ermöglichten bereits in der Römerzeit eine profitable landwirtschaftliche Nutzung. Neben dem sommerlichen Wasserdefizit verhinderte aber insbesondere die ungleiche Bodenverteilung des latifundistischen Systems eine langfristige Sicherung von Ertrag und Arbeit.

Als weitere endogene Ressource sind die Mineralvorkommen der Sierra de Huelva zu nennen. Die Inwertsetzung dieses Potenzials wurde jedoch ab dem 19. Jahrhundert aus dem Ausland gesteuert, so dass die Provinz Huelva nur einen kleinen Teil der Wertschöpfung erzielte und keine bedeutenden nachgelagerten Industrien aufbauen konnte (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, MORENO 1999:12).

Die Fisch- und Muschelvorkommen des Atlantischen Ozeans sowie der Flüsse wurden erst ab dem 18. Jahrhundert wirtschaftlich in Wert gesetzt. Es entwickelten sich in den Fischerorten der Küste die familiären Strukturen einer Küstenfischerei, die charakteristische Sozialstrukturen nach sich zog: Neben einem niedrigen Bildungsniveau wiesen die Fischerorte einen überdurchschnittlich hohen Anteil an junger Bevölkerung auf, was auf den großen Arbeitskräftebedarf der Fischerfamilien hinweist³¹. Daneben entstanden einzig in der Provinzhauptstadt Huelva auf der Basis von Hochseefischerei größere nachgelagerte Industriezweige.

Die Inwertsetzung des Raumes wurde bereits in der Römerzeit durch die periphere Lage der Provinz behindert. Das Römische Reich und somit auch die römische Verkehrsinfrastruktur endete am Fluss *Guadiana*, so dass dem Gebiet des heutigen Portugal schon immer der Rücken zugekehrt wurde. Auch als Teil des spanischen Königreiches stellte die Provinz Huelva lediglich ein Anhängsel Sevillas dar, wohingegen wirtschaftliche Verbindungen zum Nachbarland nur sehr eingeschränkt stattfanden. Die historischen Rivalitäten, die in zahlreichen kriegerischen Auseinandersetzungen gipfelten, behinderten die wirtschaftliche Entwicklung auf beiden Seiten des *Guadiana*, wodurch die Isolierung dieser Gebiete noch verstärkt wurde (FOURNEAU 1983:33; CANO GARCÍA 1992:32).

Die Lage im äußersten Südwesten des spanischen Staates sowie die verkehrstechnisch schwer erschließbaren Feucht- und Flussgebiete hatten eine ungenügende Verkehrsanbindung der Provinz zur Folge, die seit dem römischen Straßenbau kaum ausgebaut worden war. Die Eisenbahnstrecke, an die die Provinz seit dem spanischen Bürgerkrieg 1936 angeschlossen war, endete, wie auch die Nationalstraße, in Ayamonte; die Grenze nach Portugal konnte nur mit einer Fähre überschritten werden. Beim Flugverkehr kam die Abhängigkeit der Provinz von der andalusischen Hauptstadt Sevilla zum Ausdruck: Die Provinz Huelva besaß 1960 keinen Flughafen und war auf den nächstgelegenen Flughafen in Sevilla angewiesen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in der Provinz Huelva relative Gunsträume und Ungunsträume existieren: Die Bergbaugebiete der Sierra sowie die landwirtschaftlich nutzbaren Ebenen des Condado stehen als begünstigte Räume den lange Zeit nicht nutzbaren Feuchtgebieten des Küstengürtels gegenüber. Das vorhandene endogene Potenzial wurde von den Menschen bereits seit der Römerzeit in Wert gesetzt, doch macht die Tatsache, dass die einst wirtschaftlich blühende Provinz 1960 eine der unterentwickeltesten Regionen Spaniens darstellte, deutlich, dass die Art der Inwertsetzung maßgeblich für den Entwicklungsrückstand

³¹ Die Geburtenrate der Fischerorte lag 1960 deutlich über dem Durchschnitt Andalusiens und der Provinz Huelva. In Isla Cristina lag sie bei 30,2 Geburten im Jahr pro Tausend Einwohner (Spanien 21,6; Andalusien 24,5; Provinz Huelva 21,5). Vgl. JURADO ALMONTE, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:109.

verantwortlich zu machen ist. Die naturräumlichen Determinanten sind lediglich im Bereich der Ungunsträume als ausschlaggebend für die Unterentwicklung zu betrachten; in den relativen Gunsträumen ist jedoch die Einflussnahme des Menschen für die Rückständigkeit verantwortlich (FOURNEAU 1983:17; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:85; WAGNER 2001:305).

Die Analyse des wirtschaftlichen Potenzials macht des Weiteren deutlich, dass bis 1960 das vorhandene touristische Potenzial der Provinz Huelva nicht genutzt wurde. Zwischen 1950 und 1960 begann in einigen Teilen der Iberischen Halbinsel ein bis zu diesem Zeitpunkt unbekannter nationaler und internationaler Tourismusboom, der zunächst die Küstenabschnitte erfasste, die den mitteleuropäischen Quellgebieten am nächsten lagen. So entstand zwischen 1950 und 1955 die bei Barcelona gelegene Tourismusregion Costa Brava, von 1955 bis 1965 wurden die balearischen Inseln für den Tourismus entdeckt und erschlossen, ab 1960 die andalusische Costa del Sol. Die Provinz Huelva blieb von dieser Entwicklung jedoch weitgehend unberührt. Wenngleich die reizvollen Landschaften und die klimatischen Charakteristika der Küste Huelvas ein großes touristisches Potenzial darstellten, konnte hier bis 1960, abgesehen von einigen Ferienhäusern des Landadels in den Küstenorten, nicht von Tourismus gesprochen werden (FOURNEAU 1983:215; JURADO ALMONTE 1992:234).

2.2.2 Potenziale der einzelnen Gemeinden

Im Folgenden sollen einzelne Gemeinden der Provinz Huelva hinsichtlich der Chancen und Grenzen ihrer Inwertsetzung betrachtet werden. Der Untersuchungsraum umfasst dabei den Bereich der Küste samt der Ebenen des angrenzenden Hinterlandes und schließt die Sierra de Huelva aus. Die traditionellen Nutzungsformen der Sierra beschränkten sich auf extensive Forstwirtschaft und Viehzucht sowie im Andévalo auf lokalen Bergbau, weshalb von diesem Teil der Provinz kaum positive Wachstumseffekte für die übrigen Siedlungen der Provinz ausgingen. Die Sierra stellte vielmehr einen Ungunstraum dar, der wegen seines hügeligen Reliefs verkehrstechnisch nur unzureichend erschlossen war und sich um die Mitte des 20. Jahrhunderts zunehmend in einen Abwanderungsraum verwandelte.

Diesem Passivraum steht innerhalb der Provinz Huelva der Aktivraum der Küste gegenüber, der im Mittelpunkt der Untersuchung stehen soll. Der Küstengürtel schließt auch die Ebenen des Condado ein und stellt hinsichtlich der Wirtschafts- und Sozialstrukturen den dynamischsten Teil der Provinz Huelva dar.

2.2.2.1 Gemeinden mit traditionell agrarischer Basis: Almonte, Moguer, Palos de la Frontera, Cartaya und Lepe

Die ältesten Siedlungen der Provinz Huelva basieren auf der agrarischen Inwertsetzung des Naturraumes. Während der Römerzeit wurden die roten und braunen Mediterranböden des Condado und der Ebenen im Hinterland der Küste für die traditionelle landwirtschaftliche Trias des Mittelmeerraums (Oliven, Wein und Getreide) genutzt. Neben den guten Voraussetzungen der Böden und des Reliefs stellte die römische Verkehrsinfrastruktur einen wesentliche Standortfaktor bei der Besiedelung des Raumes dar. Die römischen Gründungen befinden sich daher im flachen, oberhalb des Meeresspiegels und damit auch oberhalb der Marschlandschaften gelegenen Hinterland der Küste und reihen sich entlang der von Ost nach West verlaufenden Römerstraße auf (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1995a:85; SENRA GONZÁLEZ 1995a:363).

Das Potenzial der traditionellen agrarischen Gemeinden besteht darin, dass die relativ geeigneten landwirtschaftlichen Flächen bereits von den Römern genutzt und die Siedlungen durch eine wichtige Verkehrsanbindung erschlossen wurden. Die Gründung der Siedlungen im höhergelegenen Hinterland setzte die für den Bau von Häusern bedeutende Trockenheit des Untergrundes in Wert; zugleich verfügten die Gemeinden über einen Anteil an der Küstenlinie und somit über einen freien Zugang zum Atlantischen Ozean (siehe Abbildung 9). Dies spielt für die Möglichkeiten der touristischen Inwertsetzung der Flächen eine wesentliche Rolle, beeinflusste die Wirtschaftsentwicklung der Gemeinden bis Mitte des 20. Jahrhunderts jedoch nicht.

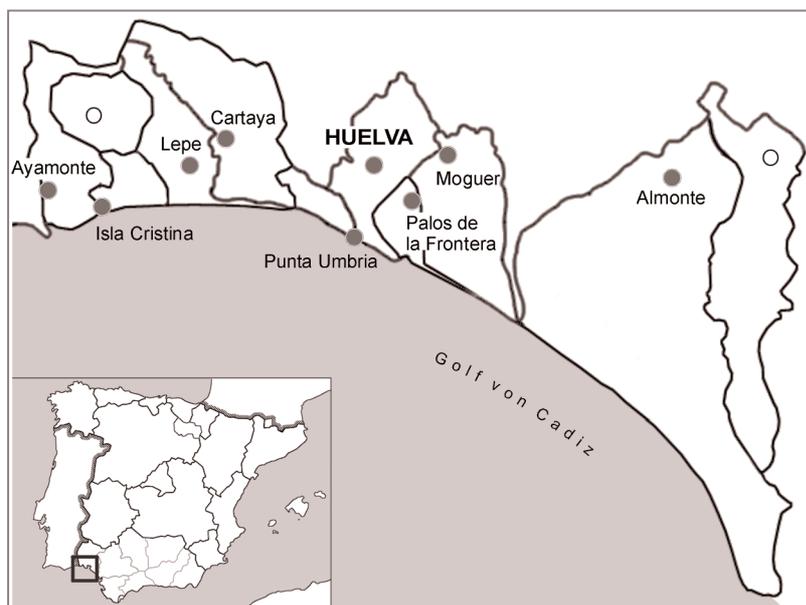


Abbildung 9:

Die Gemeindeflächen der Küstengemeinden Huelvas.

Quelle: JURADO ALMONTE 2001b:15.

Die Gemeinden Almonte, Moguer, Palos de la Frontera, Cartaya und Lepe haben also ihre Lage im Hinterland der Küste sowie die agrarische Wirtschaftsbasis gemeinsam. Die günstige Verkehrsanbindung an die Nachbarprovinz Sevilla sowie die direkten Verknüpfungen der Agrarsiedlungen untereinander sind den Gemeinden ebenso gemein wie auch die Öffnung der Gemeindeflächen zum Meer. Daneben bestehen jedoch auch Unterschiede in den Potenzialen der einzelnen Gemeinden.

Die östlichste Siedlung Almonte verfügt über einen sehr flachen Naturraum, der v.a. im Osten von Feuchtgebieten bestimmt wird. Die Landwirtschaft stellte bis ins 20. Jahrhundert die einzige Ertragsmöglichkeit dar und basierte auf den fruchtbaren Böden sowie auf der Verfügbarkeit der Wasservorräte der Aquifere Almonte-Marsch Nr. 27. Da innerhalb der Gemeindefläche in weiten Bereichen kein Abfluss zum Meer und kein bedeutender Fluss existiert, besitzt Almonte keinen Fischerhafen; das Meer und die sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Potenziale wurden daher Jahrhunderte lang nicht in Wert gesetzt.

Die Marsch- und Dünenlandschaften im östlichen Teil der Gemeindefläche wurden in den 1960er Jahren unter Schutz gestellt und sind heute Teil des Nationalparks Doñana, woraus sich ein großes touristisches Potenzial ergibt. Seit dem 18. Jahrhundert ist zudem eine Marienkapelle in El Rocío, einem kleinen, südöstlich Almontes gelegenen Dorf, das Ziel der Pilgerfahrten andalusischer Christen. Diese überlieferte Tradition zieht jedes Jahr hunderttausende Menschen an und stellt ebenfalls eine Chance für die touristische Inwertsetzung des Raumes dar (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1995a:90).

Im Westen schließt sich die Fläche der Gemeinde Moguer an. Diese römische Siedlung entstand in 50 Metern über dem Meeresspiegel am Ufer des *Rio Tinto* in räumlicher Nähe zu den landwirtschaftlichen Nutzflächen. Der südliche Teil der Gemeindefläche wird von Marschland und Lagunen eingenommen, deren Inwertsetzung durch die natürliche Verschmutzung des *Rio Tinto* verhindert wurde³². Zwischen den Lagunen und den Ackerflächen im Norden der Provinz wurden sandige Ebenen traditionell durch Pinienforste genutzt. Wie Almonte verfügt auch Moguer nicht über einen Hafen, so dass die wirtschaftliche Entwicklung auf der Land- und Forstwirtschaft basierte (NUÑEZ MÁRQUEZ 1995:842).

³² Der *Rio Tinto* entspringt im nordöstlichen Teil der Provinz Huelva im Andévalo und durchfließt in seinem Quellgebiet die mineralhaltigen Gesteine der Sierra de Huelva. Die Mineralien, die in der Bergbaustadt Riotinto abgebaut werden, verunreinigen seit Jahrtausenden auf natürliche Weise Wasser des Flusses, weshalb es nicht als Trinkwasser oder für die Bewässerung benutzt werden kann. Vgl. FLORES CABALLERO 1992:328; NUÑEZ MÁRQUEZ 1995:844.

Das Potenzial der Gemeinde Palos de la Frontera erfuhr in den letzten Jahrhunderten eine signifikante Modifikation: Nach der Besiedlung durch die Römer stellte zunächst der Hafen von Palos am Ufer des *Rio Tinto* den wichtigsten Wirtschaftsfaktor dar. Der über diesen Hafen abgewickelte internationale Handel³³ endete jedoch im 18. Jahrhundert, da starke Sedimentationsprozesse die Hafenanlage trockenlegten. Das ursprüngliche Potenzial der Gemeinde ging also verloren, so dass neue Erwerbsmöglichkeiten gesucht werden mussten. In der Folge wurden die landwirtschaftlich relativ ungünstigen Böden im Norden der Gemeindefläche durch Weinbau und Pinienforste in Wert gesetzt. Traditionell basierte die Gemeinde Palos de la Frontera demnach nicht auf der Landwirtschaft; vielmehr stellte ursprünglich die Lage am Fluss *Tinto* und die damit verbundene Möglichkeit, einen geschützten Hafen anzulegen, das größte Potenzial dar (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1995a:922).

Die Gemeinde Cartaya besaß ursprünglich zwei Siedlungskerne, die unterschiedlichen wirtschaftlichen Funktionen entsprachen. Der heutige Ort Cartaya basierte traditionell auf der landwirtschaftlichen Nutzung der Mediterranböden, während am Fluss *Piedras* von San Miguel de Arcabuey ausgehend Fischfang betrieben wurde. Dieser zweite Siedlungskern existiert heute nicht mehr, woraus die Dominanz der agrarischen Inwertsetzung ersichtlich wird. Im Norden reicht die Gemeindefläche in den *Andévalo* hinein (siehe Abbildung 9), dessen wenig entwickelte Böden nur durch Pinien- und Eukalyptusforste in Wert gesetzt werden konnten, wohingegen die Feuchtgebiete im Mündungsbereich des *Piedras* wirtschaftlich nicht genutzt wurden (SENRA GONZÁLEZ 1995a:357).

Der Naturraum Cartayas kann als sehr abwechslungsreich bezeichnet werden, was bereits aus den verschiedenen Nutzungsformen hervorgeht. Bedeutend ist diese Vielfalt besonders in Bezug auf den in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts beginnenden Tourismus. So stellt der Nehrungshaken *Flecha de El Rompido*, welcher dem Dünengürtel Cartayas gegenüberliegt, eine reizvolle landschaftliche Attraktion und damit eine Chance für die touristische Inwertsetzung dar.

Am rechten Ufer des Flusses *Piedras* weist auch die Gemeindefläche Lepas ein reiches natürliches Erbe auf. Auch hier lag der Siedlungskern im Zentrum der agrarischen Nutzflächen, während der nördliche Teil der Fläche von Pinienforsten, der südliche Teil von weitestgehend ungenutzten Marschlandschaften eingenommen wurde. Die Wasserressourcen des *Piedras* sowie der Aquifere Nr. 25 ermöglichten eine traditionelle landwirtschaftliche

³³ Im Jahr 1492 startete Christoph Kolumbus seine Expedition im Hafen von Palos de la Frontera, nachdem er im Kloster La Rábida südlich der Stadt diese Reise geplant und vorbereitet hatte. In der Folge entwickelte sich Palos zu einem wichtigen Standort des Warenhandels mit der Neuen Welt. Vgl. MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1995a:922.

Nutzung im Trockenfeldbau. Erst Mitte des 20. Jahrhunderts gewann der Fischfang nach der Konstruktion eines kleinen Hafens in El Terrón (am Ufer des *Rio Piedras*) an Bedeutung, doch blieb die agrarische Basis hier weiterhin dominant (JURADO ALMONTE 1995b:748).

2.2.2 Traditionelle Fischerorte: Isla Cristina und Punta Umbría

Die Gemeinden Isla Cristina und Punta Umbría weisen im Vergleich zu den bereits in der Römerzeit besiedelten umliegenden Gemeinden eine junge Geschichte auf: Sie wurden erst im 18. Jahrhundert gegründet. Dies deutet darauf hin, dass es sich hier um ursprüngliche Ungunsträume handelt, deren Nutzungspotenzial durch Marschland, Flussmäander und Küstendynamik stark eingeschränkt war (SENRA GONZÁLEZ 1995b:1005; JURADO ALMONTE, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:87). Die Verkehrserschließung der beiden Siedlungen war unzureichend und problematisch, lange Zeit konnte die Gemeinde Punta Umbría nur mit dem Schiff erreicht werden. Die Wirtschaftsentwicklung basierte aus den genannten naturräumlichen Gründen fast ausschließlich auf dem Fischfang und der Fischindustrie. Die Landwirtschaft nahm wegen der schlechten bodenphysikalischen Eigenschaften der Feuchträume traditionell nur wenig Raum ein und konnte die Monostrukturen der vom Meer lebenden Städte kaum abmildern.

Eine Ertragsalternative ergab sich in Punta Umbría ab Mitte des 19. Jahrhunderts, als die Gemeinde als Erholungsort für englische Bergbauarbeiter der Minen in Riotinto entdeckt wurde. In der Folge erlebte der Ort einen bescheidenen wirtschaftlichen Aufschwung und die Zuwanderung von Familien aus Cartaya und Lepe. Die touristische Entdeckung ermöglichte zudem im Jahr 1959 die Separation von der Stadt Cartaya, zu der Punta Umbría seit der Gründung gehört hatte (SENRA GONZÁLEZ 1995b:1008).

Der Fischerort Isla Cristina war hingegen seit seiner Gründung durch valencianische und katalanische Fischer ausschließlich auf den Fischfang spezialisiert und galt in den Jahren 1919-1920 als zweitwichtigster Fischereihafen in Spanien. Die monostrukturierte Wirtschaft war dadurch jedoch den Schwankungen und Krisen dieses Sektors ausgeliefert (JURADO ALMONTE 1995b:716).

Das naturräumliche Potenzial der Gemeindeflächen Isla Cristinas und Punta Umbrías wurde also seit dem 18. Jahrhundert hauptsächlich durch Fisch- und Muschelfang in Wert gesetzt. Der Naturraum schränkte die agrarische Nutzung stark ein, ermöglichte allerdings die Anlage geschützter natürlicher Häfen in den Mündungsbereichen von Flüssen. Die Siedlungskerne Isla Cristinas und Punta Umbrías befinden sich daher in der Nähe des Hafens an den vom

Meer abgewandten Ufern der Flüsse *Carreras* und *Chate*, wobei das Städtewachstum jedoch insbesondere im Fall Isla Cristinas durch die umgebenden Marsch- und Flusslandschaften limitiert wurde (JURADO ALMONTE 1995b:716). Beide Fischerorte verfügen über lange Sandstrände, große Pinienwälder sowie reizvolle Landschaften. Dennoch wurde lediglich in Punta Umbría das touristische Potenzial in moderatem Umfang in Wert gesetzt, wohingegen Isla Cristina bis 1960 von der touristischen Entwicklung anderer Küstenabschnitte Spaniens weitgehend unberührt blieb.

2.2.2.3 Orte mit diversifizierter Wirtschaftsstruktur: Ayamonte und Huelva

Der Siedlungskern der Stadt Ayamonte befindet sich am Ufer des Grenzflusses *Guadiana*, der die Anlage eines natürlichen Hafens erlaubte. Der Naturraum zeichnet sich durch unfruchtbare Böden und die Dominanz von Feuchtgebieten aus, weshalb die Inwertsetzung bis ins 20. Jahrhundert auf forstwirtschaftliche Nutzung beschränkt blieb. Wegen der schlechten Bodenqualität konzentrierten sich die Einwohner zudem auf die Inwertsetzung des Meeres, so dass dem Fischfang traditionell eine große Bedeutung zukam.

Seit der Gründung der Siedlung durch die Römer hatte Ayamonte stets die Funktion einer Grenzstadt. Der Fluss *Guadiana* stellte bereits die Westgrenze des Römischen Reiches dar; seit dem 13. Jahrhundert bildet er die spanisch-portugiesische Grenze. Wenngleich der Fluss bis Ende des 20. Jahrhunderts nur durch Boote zu überwinden war, fanden jedoch stets wirtschaftliche und menschliche Verbindungen mit der portugiesischen Algarve statt, so dass sich in der Stadt Ayamonte eine lange Tradition des Handels entwickeln konnte. Diese Funktion machte aus der Grenzstadt über Jahrhunderte die wichtigste und demographisch bedeutendste Stadt der Küste Huelvas.

Im Gegensatz zu den reinen Agrar- oder Fischerorten des Umlandes verfügte Ayamonte traditionell über eine diversifizierte Wirtschaftsstruktur. Die Grenzfunktion erwies sich zugleich als Einschränkung und als Chance der Entwicklung Ayamontes: Die infrastrukturelle Ausstattung der Gemeinde wurde negativ davon beeinflusst, dass dem Nachbarland Portugal der Rücken zugekehrt und die Grenzstadt damit in die äußerste Peripherie des spanischen Staates gerückt wurde. Dennoch eröffnete die Tatsache, dass der Grenzfluss mit Fährschiffen zu überwinden war, der Stadt zugleich die Möglichkeit, Handel zu betreiben.

Die Stadt setzte also das vorhandene Potenzial durch Handel, Fischfang und Forstwirtschaft in Wert. Daneben stellen die Marsch- und Dünenlandschaften im Süden der Gemeindefläche, die traditionell wirtschaftlich nicht genutzt werden konnten, im Hinblick auf die touristische

Entwicklung der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ein großes Potenzial dar (JURADO ALMONTE 1995a:182).

Die Wirtschaftsstruktur der Stadt Huelva basierte traditionell auf der Inwertsetzung des Naturraumes durch Fischfang und Landwirtschaft. Das naturräumliche Potenzial war jedoch eingeschränkt durch die Lage des Siedlungskernes zwischen den Flüssen *Odiel* (im Südwesten) und *Tinto* (im Südosten). Im Übergangsbereich zwischen den agrarischen Nutzflächen und den Flussläufen verhinderten weite Marschlandschaften die Ausweitung der Landnutzung; auch das Städtewachstum wurde durch die amphibischen Räume im Süden, Westen und Südosten eingeschränkt. Das Sumpfgebiet des *Tinto* stellte zudem wegen der mitgeführten Mineralien (siehe Fußnote 32, S. 37) einen Ungunstraum dar.

Die Lage am Mündungsgebiet zweier Flüsse ermöglichte andererseits die Entwicklung eines Hochsee- und Industriehafens. Eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Hafen und den Minen der Sierra de Huelva war dabei ausschlaggebend für die industrielle Ausrichtung der Hafenanlagen, wenngleich nur der Transport, nicht aber die Transformation der Bergbauprodukte in Huelva stattfand.

Neben der Industriefunktion, die Huelva von den anderen Städten der Küste unterschied, wurde die Entwicklung der Stadt maßgeblich von ihrer administrativen Funktion als Provinzhauptstadt geprägt. Ab 1833 erlebte Huelva ein deutlich über dem Provinzdurchschnitt liegendes Bevölkerungswachstum (siehe Fußnote 29, S. 29), das auf die neuen zentralörtlichen Funktionen zurückzuführen war und der Stadt bis Mitte des 20. Jahrhunderts eine starke demographische und funktionelle Dominanz innerhalb der Provinz bescherte (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1995a:682). War Huelva bis ins 19. Jahrhundert eine Gemeinde, die hinsichtlich ihrer Bedeutung hinter Ayamonte zurückblieb und sich von den anderen Städten der Küste nicht unterschied, so führte die neue administrative Funktion zu einem wirtschaftlichen und demographischen Aufschwung. Im Jahr 1960 hatte die Provinzhauptstadt 107.000 Einwohner, wohingegen die Einwohnerzahl der anderen Küstengemeinden unter 20.000 stagnierte (MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1980:36).

2.3 Zusammenfassende Bewertung des Untersuchungsraums

2.3.1 Der Untersuchungsraum im Überblick

Die Provinz Huelva befindet sich im äußersten Südwesten der Autonomen Gemeinschaft Andalusien, welche wiederum eine geographische Randlage innerhalb Spaniens einnimmt. Die peripheren Lagemomente der Provinz führten in der Vergangenheit zu einer Isolation, die durch eine ungenügende Verkehrsanbindung und die Grenzsituation noch verschärft wurde (FOURNEAU 1983:33; KLAUBECKER 1996:11). Dem unmittelbar angrenzenden Nachbarland Portugal wurde seit der endgültigen Grenzziehung im 13. Jahrhundert der Rücken zugekehrt, wodurch sich die Provinz Huelva in ein Anhängsel der östlichen Nachbarprovinz Sevilla verwandelte (CANO GARCÍA 1992:30).

Der Naturraum dieser Randzone wird bestimmt durch die charakteristischen Eigenschaften des Mittelmeerklimas sowie der mediterranen Braun- und Roterden. Die sommerliche Trockenheit und die ganzjährig milden Temperaturen begünstigten traditionell den Anbau von Getreide, Ölbaum und Wein im Trockenfeldbau, wobei innerhalb der Provinz Huelva die fruchtbarsten Flächen zwischen den Marschlandschaften der Küste und dem Bergland der Sierra lagen. In unmittelbarer Nähe zu diesen Agrarflächen befinden sich auch die ältesten Siedlungen, die ein Städteband entlang einer römischen, von Ost nach West verlaufenden Straßenverbindung bilden.

Das Hinterland der Sierra sowie die Feuchtgebiete der Küsten- und Flussniederungen stellten traditionelle Ungunsträume dar, die erst ab dem 18. Jahrhundert durch Bergbau und Fischfang in Wert gesetzt wurden. Die Fischerorte der Küste nutzten die Flussmündungen zur Anlage natürlicher Häfen, wobei sich die Siedlungskerne zum Schutz vor den winterlichen Stürmen des Atlantischen Ozeans an dem Meer abgewandten Standorten befanden. Die Feuchtgebiete und Flussmäander schränkten hier indes die Erweiterung der Siedlungs- und Nutzflächen ein und verhinderten zudem den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, weshalb die Fischerorte bis Mitte des 20. Jahrhunderts nur sehr unzureichend erschlossen waren.

Die Analyse der naturräumlichen und anthropogenen Potenziale des Raumes im Ganzen sowie der einzelnen Gemeinden verdeutlicht, dass der Mitte des 20. Jahrhunderts zu konstatierende Entwicklungsrückstand der Provinz Huelva nicht allein auf den Naturraum zurückzuführen ist. Historische Ereignisse wie die Grenzstreitigkeiten mit Portugal, die auf die Römerzeit zurückgehenden Strukturen des Latifundismus und die Kolonialisierung des Bergbaus behinderten die Entwicklung der Provinz ebenso wie die großflächigen Feucht- und

Flussniederungen, die Aridität der Sommermonate, die größtenteils nährstoffarmen Böden und die geographische Randlage (WAGNER 2001:304).

Innerhalb der Provinz Huelva stellt der Küstenbereich, der die Marsch- und Flusslandschaften sowie die agrarischen Nutzflächen der Ebenen einschließt, einen Aktivraum dar. Die Inwertsetzung der endogenen Potenziale führte hier zur Entwicklung eines Siedlungssystems, das traditionell auf der Landwirtschaft und auf dem Fischfang basierte. Die Sierra de Huelva kann hingegen als Passivraum charakterisiert werden, dessen landwirtschaftlich ungeeignete Böden lediglich eine Inwertsetzung durch Forst und Viehzucht ermöglichten. Die vorliegende Arbeit wird sich im Wesentlichen auf den dynamischeren Küstenbereich der Provinz Huelva, die westliche Costa de la Luz, konzentrieren. Das Hinterland der Provinz soll nicht berücksichtigt werden, kann jedoch bei der Betrachtung von auf Provinzebene erhobenen Datenmaterialien Eingang in die Arbeit finden.

2.3.2 Theoretischer Bezug

Die vorausgehende Charakterisierung des Untersuchungsraumes macht deutlich, dass die westliche Costa de la Luz einen geographischen und ökonomisch-funktionalen Peripherraum in der Europäischen Union darstellt. Die geographische Randlage innerhalb der Region Andalusien, des spanischen Staates und der EU bedingte in der Geschichte der Provinz Huelva einen infrastrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklungsrückstand. Die unzureichende Inwertsetzung der vorhandenen Potenziale verstärkte die ökonomischen Defizite der traditionell primärwirtschaftlich ausgerichteten Provinz zusätzlich, so dass sie sich schließlich auch in der Selbstwahrnehmung der lokalen Akteure als räumlich abgelegener und wirtschaftlich benachteiligter Raum positionierte. Die westliche Costa de la Luz kann daher als Paradigma für eine europäische Peripherregion betrachtet werden.

Die vorliegende Arbeit hat zum Ziel, die Rolle des Tourismus für die Regionalentwicklung der Peripherregion Costa de la Luz zu untersuchen. Die zentrale Fragestellung wird dabei sein, wer die Entwicklungsprozesse steuert und welcher zeitliche Wandel zu beobachten ist. Im Mittelpunkt der Arbeit werden also die privaten und öffentlichen Akteure der Regionalentwicklung stehen. Vor dem Hintergrund der veränderten Rolle des Staates und der Regionen sowie der verstärkten Kooperation lokaler Akteure (siehe *regional governance*-Diskussion, Kapitel A 1.4, S.18) ist in Bezug auf die spanische Provinz Huelva davon auszugehen, dass die Steuerungselemente der Regionalpolitik gegenwärtig Veränderungen erfahren. Im Spannungsfeld zwischen regulierender Steuerung von oben und einer

fortschreitenden Betonung endogener Entwicklungspotenziale wird daher untersucht, welche Bedeutung regionale Selbststeuerungssysteme im Zusammenhang mit der Regionalentwicklung der westlichen Costa de la Luz haben. Des Weiteren sind die Auswirkungen der nationalstaatlichen und regionalen Ebene sowie der europäischen Raumentwicklungspolitik auf die Entwicklung dieser Peripherregion zu betrachten.

Der Tourismussektor stellt gegenwärtig den wachstumsstärksten Wirtschaftszweig der Küste Huelvas dar. Die zentrale Zielsetzung dieser Arbeit wird es daher sein, den Einfluss des Fremdenverkehrs auf die Regionalentwicklung einer ökonomisch-funktionalen Peripherregion beispielhaft zu untersuchen. Das touristische Potenzial der Küstengemeinden wurde an der westlichen Costa de la Luz bis 1960 praktisch nicht in Wert gesetzt, wohingegen an der spanischen Mittelmeerküste ab 1950 die massentouristische Expansionsphase begann. An der Küste Huelvas setzte die Nutzung der touristischen Ressourcen indes erst ab Mitte der 1960er Jahre, an einigen Orten sogar erst ab Anfang der 1990er Jahre ein; bis heute existieren in zahlreichen Gemeinden noch sehr große ungenutzte Potenziale. Der Peripherraum ist daher in Bezug auf seinen touristischen Entwicklungsstand nach BÜTOW als Gestaltungsraum zu klassifizieren (siehe Kapitel A 1.1, S. 5). Die im Vergleich zur spanischen Mittelmeerküste jungen Entwicklungen und Prozesse des Tourismussektors Huelvas lassen Rückschlüsse darauf zu, in welcher Form und in welchem Ausmaß der Fremdenverkehr die Raum- und Sozialstrukturen eines Peripherraums beeinflusst.

Die spät einsetzende Expansion des Fremdenverkehrs beinhaltet die Möglichkeit, die seit den 1990er Jahren propagierten Prinzipien der Nachhaltigkeit im Zuge der Tourismusedwicklung der westlichen Costa de la Luz umzusetzen (siehe Kapitel A 1.2, S. 10). Während in konsolidierten Tourismusdestinationen wie etwa der andalusischen Costa del Sol die ökologischen Tragfähigkeitsgrenzen teilweise bereits überschritten wurden, begleitete die Nachhaltigkeitsdiskussion hier von Beginn an den Ausbau eines Großteils der touristischen Infrastrukturen. Die Provinz Huelva weist wegen der bislang geringen Zersiedelung der küstennahen Landschaften bis heute eine Vielzahl von Naturschutzgebieten auf, die aktuell als Chance für das Segment des Grünen Tourismus erkannt und in Wert gesetzt werden. Für die westliche Costa de la Luz ergibt sich also aus der bisherigen wirtschaftlichen Rückständigkeit die Möglichkeit einer nachhaltigen, d.h. dimensionierten, integrierten und dauerhaften Tourismus- und Regionalentwicklung.

Trotz der zeitlichen Verzögerung der Tourismusedwicklung können die Destinationen der westlichen Costa de la Luz den verschiedenen Phasen des touristischen Lebenszyklus-Modells von BUTLER zugeordnet werden (siehe Kapitel A 1.3, S. 14). So entstanden etwa in

Punta Umbría, Matalascañas (Gemeinde Almonte) und La Antilla (Gemeinde Lepe) in den 1960er Jahren nationale Tourismusdestinationen der ersten Generation, wohingegen die Nachbargemeinden ihre touristischen Ressourcen erst ab Anfang der 1990er Jahre in bedeutendem Umfang in Wert setzten. Das theoretische Konzept des touristischen Lebenszyklus kann daher am Beispiel der Küstengemeinden Huelvas angewandt und überprüft werden.

Die westliche Costa de la Luz erlebte in den letzten Jahrzehnten einen sozioökonomischen Wandel, der im Wesentlichen durch eine qualitative und quantitative Expansion des Tourismus verursacht wurde. Im Mittelpunkt der vorliegenden Untersuchung stehen die Akteure und Planungsinstrumente, die die Regionalentwicklung der Küste Huelvas gegenwärtig und in der Vergangenheit beeinflussten. Lokale, regionale, nationale und internationale Akteure wurden daher in Gesprächen nach ihren individuellen Erfahrungen und Erlebniswelten befragt, wobei die Auswahl der befragten Akteure sowohl regionsspezifische Charakteristika der Küste Huelvas als auch den temporären Wandel der Steuerungselemente berücksichtigt. Die Auswertung dieses originären Materials ermöglicht Einblicke in die gesellschaftliche Realität des Raums und erlaubt Rückschlüsse auf allgemeine Prozesse. Ergänzt wird die qualitative Datenerhebung durch quantitative Forschungsmethoden, da nur so eine umfassende Analyse gewährleistet ist³⁴.

Bei der Darstellung der Instrumente und Akteure der Regionalentwicklung wird das didaktische Prinzip darin bestehen, dass die verschiedenen Maßstabsebenen von oben nach unten erfasst werden sollen. An eine Analyse des europäischen Kontextes schließt sich demnach die Betrachtung der nationalen und der regionalen Ebene an, so dass der lokale Kontext der einzelnen Küstengemeinden Huelvas jeweils den Abschluss eines Abschnitts bilden wird. Durch diese Vorgehensweise ist es möglich, allgemeinere Ergebnisse auf andere europäische Peripherregionen bzw. die Küstenzonen Spaniens und Andalusiens zu übertragen; die spezifischen Erkenntnisse in Bezug auf die westliche Costa de la Luz können hingegen als exemplarische Fallstudie dienen.

³⁴ In Anlehnung an KLEINING und SALDERN werden beide Ansätze als ergänzend betrachtet. Vgl. KLEINING 1982:224; SALDERN 1995:361.

KAPITEL B STEUERUNGSELEMENTE UND GRUNDLAGEN DER REGIONAL- ENTWICKLUNG

B 1 Planungsgrundlagen der Regionalentwicklung

Die Regionalentwicklung des spanischen Staates war in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts durch die protektionistische und staatsinterventionistische Tradition des Franco-Regimes geprägt. Die ab den 1960er Jahren erstellten Entwicklungspläne verstärkten im Rahmen einer unkoordinierten Sektorialpolitik die bestehenden Disparitäten, indem sie wirtschaftliche Aktivitäten auf einige Schwerpunkte zu konzentrieren suchten (KLEIN 1988:22; LANG 1993:204; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:14). Erst mit der Ablösung Francos 1975 und der Schaffung der Autonomen Regionen Spaniens im Jahr 1983 kann vom Beginn einer koordinierten, auf die Abschwächung wirtschaftsräumlicher Disparitäten ausgerichteten Regionalplanung gesprochen werden (KLAUBECKER 1996:23; MÁRQUEZ FERNÁNDEZ 1996:789).

Diese verschiedenen Phasen der Regionalplanung sollen im Folgenden erläutert werden, wobei aufgrund der klaren Zensur, welche mit dem Ende des Franco-Regimes eintrat, eine dialektische Unterteilung sinnvoll erscheint. Dabei sollen besonders die Planungskonzepte sowie die damit verbundenen Instrumente und Akteure der Planung im Mittelpunkt der Betrachtungen stehen.

1.1 Nationale Wirtschafts- und Regionalpolitik bis Mitte der 1980er Jahre

Bereits während des Spanischen Bürgerkrieges (1936-39) unternahm General Franco den Versuch, einen „Neuen Staat“³⁵ aufzubauen, der durch eine zentral gesteuerte Wirtschaftsplanung und bis 1959 durch eine radikale Autarkiepolitik gekennzeichnet war. Die angestrebte Unabhängigkeit Spaniens vom Weltmarktgeschehen hatte jedoch eine starke außenpolitische und außenwirtschaftliche Isolierung des Staates zur Folge, wodurch die Ökonomie stagnierte. Ab 1959 wurde die restriktive Wirtschaftspolitik daher von einer Phase des Desarrollismus, d.h. der ökonomischen Planung, abgelöst. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Landes sollten durch einen Stabilisierungsplan (1959) behoben und damit eine neue wirtschaftspolitische Phase eingeleitet werden. In der Folge wurden ab 1964

³⁵ Sp.: *Nuevo Estado*.

Entwicklungspläne aufgestellt und gemäß der Polarisierungstheorie von PERROUX Entwicklungspole geschaffen (KLEIN 1988:19; RUHL 1998:144; WAGNER 2001:179).

Bis in die frühen 1960er Jahre muss also von einem völligen Fehlen regionalpolitischer Aktivitäten gesprochen werden (KLAUBECKER 1996:23). Ab den 1960er Jahren wurde die Entwicklung hingegen von einem interventionistischen Planungskonzept beeinflusst, welches durch punktuelle Investitionen „von oben“ die Regionalentwicklung zentral zu steuern suchte (KLEIN 1988:21; SCHMIDT 1995:84; LLISSET BORRELL 1998:23). Als wichtigstes Instrument der nun beginnenden Raumordnungspolitik des Franquismus sind die bereits angesprochenen Entwicklungspole zu nennen, auf deren Bedeutung in Kapitel B 1.1.1 eingegangen werden soll. Daneben stellte die Stadtplanung ein wesentliches Mittel der Regionalplanung unter Franco dar. Die staatlichen Vorgaben spiegelten sich hier in den zwischen 1939 und 1956 geschaffenen Planungselementen wider, welche ebenfalls detailliert vorgestellt werden sollen.

1.1.1 Die Politik der Entwicklungspole während des Franquismus

Von 1964 bis 1976 verfolgte der spanische Staat unter Franco eine Politik der Entwicklungspole, die in Anlehnung an die Theorie der Wachstumspole von PERROUX und HIRSCHMANN die staatlichen Investitionen auf wenige Punkte konzentrierte (siehe Abbildung 10). Die Schaffung von industriellen Wachstumspolen sollte in der umgebenden Region Synergieeffekte auslösen und das Wachstum der gesamten Region stimulieren und steigern (BENABENT F. DE CORDOBA 1990:60; KLAUBECKER 1996:23; BARROSO GONZÁLEZ, CARROZA PACHECO 2002). Zur praktischen Umsetzung des theoretischen Konzeptes erarbeitete eine 1963 geschaffene Raumplanungsbehörde ab 1964 ‚Pläne zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung‘ (1964-1967; 1968-1971; 1972-1975), welche industrielle Entwicklungspole und -achsen festlegten sowie die anzusiedelnden Schlüsselindustrien bestimmten (KLEIN 1988:19; SCHMIDT 1995:86).

Die positiven und negativen Auswirkungen dieses wirtschaftspolitischen Ansatzes werden bis heute kontrovers diskutiert³⁶. Zu den negativen Effekten muss dabei die Tatsache gerechnet werden, dass durch die staatlich geförderten Entwicklungspole intraregionale und intra-provinzielle Konzentrationsprozesse ausgelöst wurden. Die bereits vor der Schaffung der Wachstumspole entwickelten Zentren, die bevorzugte Standorte der Pole darstellten, profitierten von den staatlichen Investitionen, wohingegen die Folgewirkungen auf das weitere Umland der Entwicklungspole hinter den Erwartungen zurückblieben und die

³⁶ Zum Konzept der Entwicklungspole in Spanien siehe insbesondere BENABENT F. DE CORDOBA (1990) sowie BARROSO GONZÁLEZ, CARROZA PACHECO (2002).

Synergieeffekte insgesamt als gering bezeichnet werden müssen. Dieser Prozess der Polarisierung führte daher dazu, dass sich innerhalb der Provinzen die Disparitäten zwischen den Städten und ihrem Umland verstärkten (KLEIN 1988:22; BENABENT F. DE CORDOBA 1990:61; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:13).

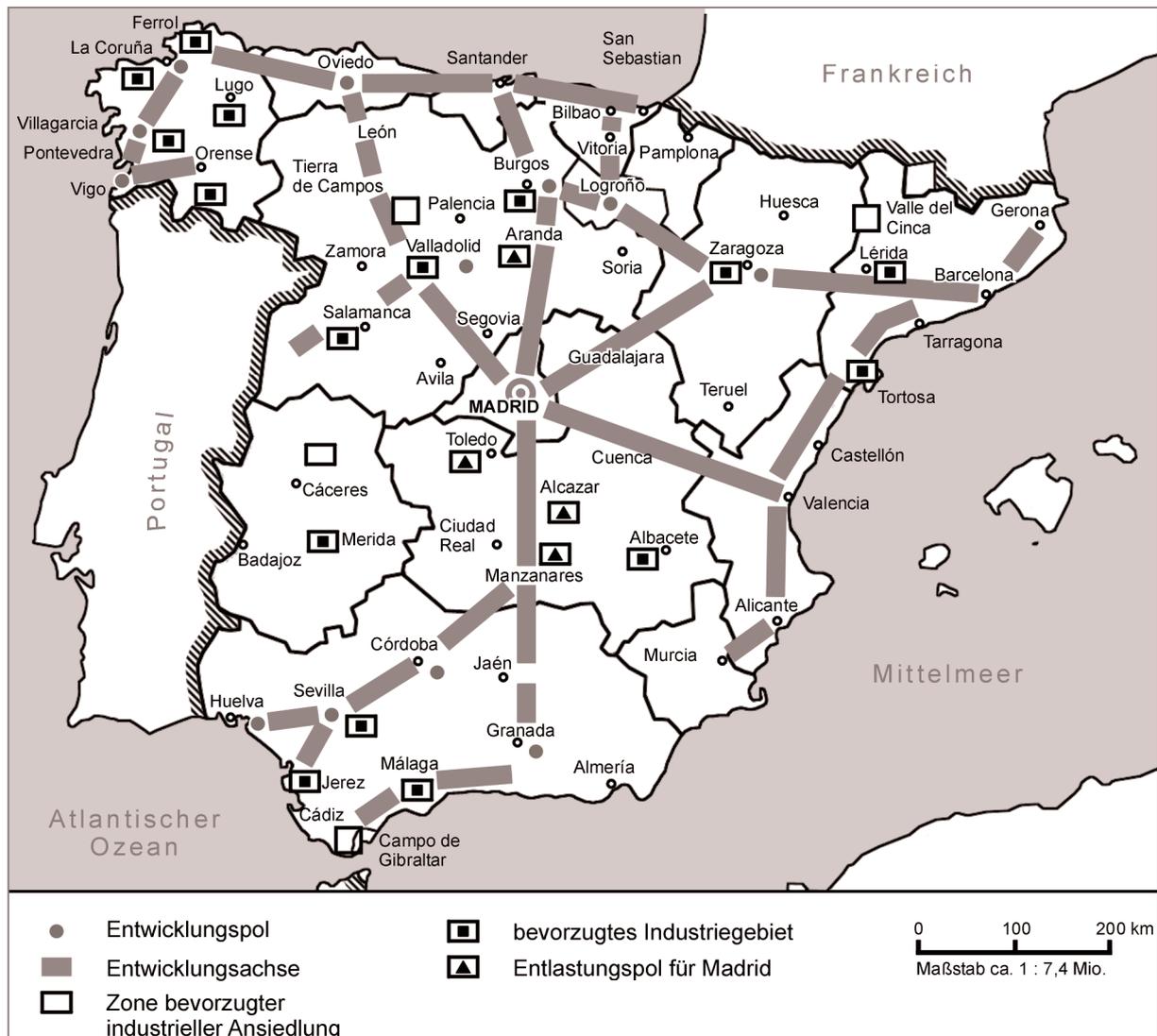


Abbildung 10: Industrielle Entwicklungspole und -achsen Spaniens nach 1964.

Quelle: KLEIN 1988:20.

Des Weiteren vernachlässigte das Modell der staatlich geförderten Wachstumspole die Potenziale des jeweiligen Raumes, weshalb die Industriepole kaum integrierte Fremdkörper innerhalb der regionalen Wirtschaftsstruktur darstellten und die erwarteten Kopplungseffekte im allgemeinen ausblieben (FOURNEAU 1983:258; BARROSO GONZÁLEZ, CARROZA PACHECO 2002). Die Förderung einzelner Sektoren verstärkte die wirtschaftlichen und demographischen Konzentrationsprozesse und beeinträchtigte das räumliche Gleichgewicht

zu Gunsten einiger Entwicklungsschwerpunkte, wohingegen die angestrebte Diversifizierung der Wirtschaftsstrukturen nicht erfolgte (SCHMIDT 1995:87; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:14). Zu den positiven Effekten können indes die staatlichen Investitionen in die Infrastruktureinrichtungen der Wachstumspole gerechnet werden, die, ungeachtet der räumlichen Konzentration, Impulse für die Regionalentwicklung darstellten. Die Sektorialpolitik des Franquismus machte jedoch auch im Bereich des Straßenbaus eine ausgewogene und integrierte Entwicklungspolitik unmöglich, denn der Ausbau der Infrastruktur erfolgte ohne Koordination mit der regionalen Entwicklungsplanung (KLEIN 1988:28).

1.1.2 Die Stadtplanung Spaniens

Auch die spanische Stadtplanung des 20. Jahrhunderts war bis in die 1970er Jahre von der politischen Doktrin des Franco-Regimes geprägt. Spanien verfügte zwar bereits im Jahr 1939 über ein Wohnungsgesetz, das den Bau von Sozialwohnungen regulieren sollte, und 1945 wurde das Planungsinstrument der Flächennutzungspläne geschaffen, doch erst im Bau- und Bodengesetz³⁷ des Jahres 1956 wurde die Stadtplanung vereinheitlicht und institutionalisiert (SÁNCHEZ GOYANES 1994:30). Dieses Gesetz sollte konkrete Lösungen für das mit dem wirtschaftlichen Aufschwung der 1960er Jahre beginnende städtische Wachstum schaffen und den wachsenden Wohnungsbedarf der Städte decken. Der Städtebau wurde dabei als öffentliche Aufgabe verstanden und in den 1960er und 1970er Jahren dem Wohnungsbau untergeordnet. Gemäß der Prämisse „Zuerst Wohnungen, dann Städtebau“ wurde dem hohen Wohnungsbedarf und dem Wachstumsboom der Städte Rechnung getragen (KLEIN 1988:75). Planerische Belange sowie private Aktivitäten auf dem Wohnungsmarkt wurden durch eine im Bau- und Bodengesetz verankerte Klassifizierung des Bodens stark eingeschränkt und auf eine interventionistische Steuerung des Wohnungsbaus durch den Staat reduziert (LLISET BORRELL 1998:23).

Ab 1963 war in Zonen von nationalem touristischem Interesse der Bau von Feriensiedlungen außerhalb gültiger Stadtplanung möglich. Das entsprechende Gesetz kann als deutlicher Ausdruck der Sektorialpolitik des Franquismus interpretiert werden und zog einschneidende Folgen für die Stadtentwicklung dieser touristischen Zonen nach sich³⁸. Das Gesetz macht

³⁷ Span.: *Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana*. Eine korrektere Übersetzung des spanischen Begriffs lautet ‚Bodennutzungs- und Stadtplanungsgesetz‘ (SCHMIDT 1995:86), doch soll im Folgenden mit KLEIN (1988) die verkürzte Übersetzung ‚Bau- und Bodengesetz‘ verwendet werden.

³⁸ Als eindrucksvolles Beispiel für die Folgen dieses Gesetzes kann die an der spanischen Mittelmeerküste liegende Feriensiedlung Benidorm angeführt werden. Die Auswirkungen der ohne Planung erfolgten wilden Bebauung auf Stadtbild und Umwelt können daneben anhand zahlreicher weiterer Tourismusorte Spaniens belegt werden. Vgl. KLEIN 1988:50.

außerdem deutlich, dass die spanischen Gemeinden bis 1978 nur eine äußerst schwache Stellung einnahmen und über keinerlei politische Autonomie verfügten. So wurden bis 1974 die Bürgermeister aller spanischen Gemeinden von Madrid aus eingesetzt. Der mangelnden politischen Selbstverwaltung entsprach das Fehlen finanzieller Eigenmittel der Gemeinden, was sich wiederum einschränkend auf die Stadtentwicklung auswirkte (KLEIN 1988:29).

Das Bau- und Bodengesetz des Jahres 1956 stellte also die legislative Grundlage für die Stadtplanung und Stadtentwicklung der 1960er und 1970er Jahre dar, wobei das explosionsartige Städtewachstum und der damit verbundene Bauboom dieser Jahre eine Dominanz des Wohnungsbaus über Fragen der Stadtplanung und der Raumordnung bewirkte. Auch während des politischen Wechsels zu Beginn des 1970er Jahre konnte nicht von einer einheitlichen Wohnungs- und Städtepolitik gesprochen werden, so dass die Überarbeitung des Bau- und Bodengesetzes im Jahre 1975 sowie die Verabschiedung der neuen spanischen Verfassung 1978 als Neubeginn der städtebaulichen Gesetzgebung Spaniens betrachtet werden muss (SANCHEZ GOYANES 1994:32).

Das reformierte Bau- und Bodengesetz des Jahres 1975 interpretierte den bislang interventionistisch betriebenen Städtebau zunehmend als offenes, an natürlichen Gegebenheiten ausgerichtetes Instrument und führte als neue Planungsfigur die Sonderbaupläne³⁹ ein. Erstmals wurde auch die Einrichtung von Grünflächen und sozialen Infrastrukturen gesetzlich festgeschrieben (KLEIN 1988:51, SANCHEZ GOYANES 1994:27). Die Verfassung von 1978 schuf das Recht aller Spanier auf eine würdige, angemessene Wohnung sowie auf den Schutz der natürlichen Umwelt und des historischen und kulturellen Erbes. Die dadurch eingeleitete Überarbeitung der bislang gültigen städtebaulichen Normen führte dazu, dass ab 1978 der Städte- und Wohnungsbau in den Zuständigkeitsbereich der Regionen überwiesen wurde. Die Raumordnung wurde zugleich von der allgemeinen, staatlich koordinierten Wirtschaftsplanung getrennt und auf regionaler Ebene als an den Städtebau gebunden definiert. Auch nach 1978 konnte somit nicht von einer staatlichen Raumordnung gesprochen werden, da eine Koordination mit der Wirtschaftsplanung und eine nationale übergeordnete Planung fehlte. Diese Minimierung des Raumordnungskonzeptes führte schließlich in den 1980er Jahren zu einer starken Einflussnahme der nationalen Wirtschaftsplanung auf die Raumordnung der einzelnen Regionen (SCHMIDT 1995:105). Im Jahr 1983 setzte sich mit der Schaffung der Autonomen Regionen Spaniens der Prozess der politischen Dezentralisierung innerhalb Spaniens fort. Die seit 1978 festgeschriebenen neuen Befugnisse der Regionen in Raumplanung, Wohnungs- und Städtebau sind Ausdruck dieser

³⁹ Span.: *Planes Especiales*.

Dezentralisierung, wurden jedoch durch das Fehlen einer übergeordneten Koordination deutlich eingeschränkt.

Dennoch erlangte im Anschluss an den politischen Wechsel Spaniens erstmals das bereits 1945 geschaffene Instrument des Flächennutzungsplans (FNP)⁴⁰ wirkliche Bedeutung. Dieses Schlüsselinstrument der spanischen Stadtplanung reguliert die Art der Bodennutzung und garantiert die Umsetzung der städtebaulichen Gesetzgebung. Flächennutzungspläne sollen gemäß des Bau- und Bodengesetzes auf Gemeindeebene in Orten mit mehr als 10.000 Einwohnern erstellt⁴¹ und nachfolgend nur bei bedeutenden demographischen Veränderungen, erschöpfter Kapazität oder in Kraft treten eines neuen Raumordnungsgesetzes erneuert werden. Neben der Festlegung von Kommunikationssystemen (Straßen, Grünflächen, Verwaltungsflächen...) ist die wichtigste Aufgabe des Flächennutzungsplans die Klassifizierung der Gemeindefläche in verschiedene Zonen⁴² (SCHMIDT 1995:95).

Als weiteres wichtiges Instrument der Stadtplanung ist der Bebauungsplan⁴³ zu nennen, der die Vorgaben des Flächennutzungsplans innerhalb der als bebaubar ausgewiesenen Flächen umsetzt und damit die detaillierte Raumplanung für einen Teil der Gemeindefläche ermöglicht. Daneben kann das erst im Zuge der Reform des Bau- und Bodengesetzes im Jahr 1975 eingeführte Planungsinstrument der Sonderbaupläne ergänzend zu den Flächennutzungsplänen erstellt werden. Dabei sind verschiedene Typen zu unterscheiden: Spezielle Schutzpläne⁴⁴ werden für den Erhalt des natürlichen und kulturellen Erbes sowie für ländliche Räume erstellt. Daneben sehen Reform- und Verbesserungspläne⁴⁵ spezielle Programme (z.B. Lösung von Verkehrsproblemen, Stadtverschönerung, Verbesserung der sanitären und kulturellen Einrichtungen...) innerhalb der bereits bebauten städtischen Fläche vor (SANCHEZ GOYANES 1994:115; SCHMIDT 1995:98).

Die beschriebenen Planungsinstrumente sind hierarchisch geordnet, wobei der Flächennutzungsplan als oberste Planungsebene den Bebauungsplänen sowie den Reform- und

⁴⁰ Span.: *Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU)*.

⁴¹ In kleineren Gemeinden (< 10.000 Einwohner) ist die Erstellung von *Normas Subsidiarias* (Dt.: Hilfsnormen der Planung) möglich, deren Bodenklassifizierung sich von der des Flächennutzungsplans unterscheidet. Zu den Unterschieden siehe SANCHEZ GOYANES 1994:123.

⁴² Im Flächennutzungsplan wird unterschieden zwischen städtischer Fläche (Span.: *suelo urbanizable, SU*), bebaubarer Fläche sowie nicht bebaubarer Fläche (Span.: *Suelo no urbanizable, SNU*). Für die städtische Fläche legt der FNP detailliert die Funktionen, inneren Strukturen sowie für öffentliche und private Einrichtungen reservierte Flächen fest. Die bebaubare Fläche stellt das Erweiterungsgebiet der städtischen Fläche dar und ist zu unterteilen in zur Bebauung vorgesehene (Span.: *Suelo urbanizable programado, SUP*) sowie kurzfristig nicht zur Bebauung vorgesehene Flächen (Span.: *Suelo urbanizable no programado, SUNP*). Für die als nicht bebaubar klassifizierten Flächen legt der FNP Schutzmaßnahmen fest. Vgl. SCHMIDT 1995:96.

⁴³ Span.: *Planes Parciales (PP)*.

⁴⁴ Der spanische Begriff *Planes Especiales (PE)* beinhaltet beide angeführten Typen spezieller Pläne, bezeichnet im allgemeinen Sprachgebrauch jedoch insbesondere die beschriebenen Schutzpläne. Vgl. SANCHEZ GOYANES 1994:136.

⁴⁵ Span.: *Plan Especial de Reforma Interior (PERI)*.

Verbesserungsplänen übergeordnet ist, wohingegen die Schutzpläne als unabhängiges Instrument den Vorgaben des Flächennutzungsplans widersprechen können.

Die Beschreibung der Planungsinstrumente macht deutlich, dass in Spanien bereits sehr früh städtebauliche Planungsgrundlagen geschaffen wurden. Dennoch blieb jahrzehntelang ein großer Teil des Landes unbeplant⁴⁶, und auch die ab den 1970er Jahren geschaffenen Flächennutzungspläne einzelner Gemeinden wurden größtenteils kaum oder gar nicht umgesetzt (siehe auch Kapitel C 1.2, S. 220).

Zusammenfassend kann also festgestellt werden, dass die Gesetzgebung des Franco-Regimes eine koordinierte Stadtplanung zugunsten eines reinen Wohnungsbaumodells einschränkte. Im Sinne des vorherrschende Staatsinterventionismus wurde die Siedlungsentwicklung der spanischen Gemeinden in starkem Maße von Madrid aus gelenkt, wobei der Sektor der Stadtplanung losgelöst von anderen Sektoren der Entwicklung blieb. Diese unkoordinierte Sektorialpolitik wurde erst mit dem politischen Wechsel nach 1975 allmählich abgelöst, doch muss dieser Wandel als langwieriger Prozess beschrieben werden.

Nach der Verabschiedung der Verfassung im Jahr 1978 rückten neue Planungsansätze in den Mittelpunkt, doch wurden die neuen Konzepte erst mit einiger zeitlicher Verzögerung wirksam (BERNECKER, PIETSCHMANN 2000:368). Im Jahr 1983 wurden die Autonomen Regionen Spaniens geschaffen, womit eine Kompetenzverlagerung zugunsten der einzelnen Regionen sowie eine allgemeine Umstrukturierung der Planungsinstrumente einherging. Hieraus erklärt sich, dass erst ab Mitte der 1980er Jahre von einer wirklichen Abkehr von der interventionistischen Doktrin des Franquismus und von der staatlich gesteuerten, sektoralen Stadtplanung gesprochen werden kann.

Die für Spanien skizzierte Abkehr von den bisherigen Strategien der Regionalentwicklung muss vor dem Hintergrund einer allgemeinen, in den 1970er Jahren aufkommenden Kritik an den herkömmlichen Entwicklungsstrategien betrachtet werden. So stellten STIENS (1982) für die Bundesrepublik Deutschland und MOSE (1989) für die westeuropäischen Staaten fest, dass die Politik der Regionalentwicklung „von oben“ kaum zum Abbau regionaler Disparitäten und zur Anregung neuer Entwicklungen geeignet sei (MOSE 1989:156; GRABSKI-KIERON 2004:16). Diese Kritik ging einher mit der Forderung nach neuen regionalpolitischen Steuerungssystemen und einer Aktivierung der endogenen Entwicklungspotenziale. Die neuen Planungsstrategien sollten des Weiteren die Stadtplanung mit der Raumordnungs- und

⁴⁶ Im Jahr 1975 hatten noch nicht einmal 30% aller spanischen Gemeinden eine städtebauliche Planung erstellt. Vgl. SOSA RODRIGUEZ 1993:97.

Regionalpolitik verknüpfen und so die einzelnen, bislang unkoordinierten Sektoren verzahnen (STIENS 1982:21; GRABSKI-KIERON 2004:16).

Diese neuen Planungskonzeptionen wurden in Spanien ab Mitte der 1980er Jahre wirksam. Im Folgenden sollen die Ansätze der 1980er und 1990er Jahre umrissen und ein Überblick über die neuen Akteure und Instrumente der Stadt- und Regionalentwicklung gegeben werden.

1.2 Neue Planungskonzeptionen in Stadt- und Regionalplanung ab Mitte der 1980er Jahre

Die weltweite Wirtschaftskrise zwischen 1973 und 1987 wirkte sich auch in Spanien und besonders stark in der agrarisch geprägten Region Andalusien aus. Die schlechten ökonomischen Bedingungen dieser Jahre verstärkten die Unzulänglichkeiten des franquistischen Planungskonzeptes und machten deutlich, dass das alte Modell die räumlichen Disparitäten zwischen den strukturschwachen ländlichen und den entwickelten urbanen Zentren nicht verringert, sondern vergrößert hatte. Hieraus ergab sich die Notwendigkeit eines neuen Planungsansatzes, der weniger die gesamtwirtschaftliche Entwicklung, als vielmehr die Abschwächung der wirtschaftsräumlichen Unterschiede zum Ziel haben sollte (BENABENT F. DE CORDOBA 1990:62; CEJUDO GARCIA, MAROTO MARTOS 1999:45).

Die neuen Strategien, die das interventionistische Modell Spaniens Anfang der 1980er Jahre ablösten, basierten auf einem veränderten Selbstverständnis der Regionen, deren Position durch die Schaffung der Autonomen Regionen im Jahr 1983 auch politisch verstärkt wurde. Neben diesem Prozess der Dezentralisierung und der Regionalisierung spielte auch das aufkommende Umweltbewusstsein in dieser Zeit eine entscheidende Rolle (SCHÄFER, SCHMIDT 1994:24; MÁRQUEZ FERNÁNDEZ 1996:790). Die im franquistischen Entwicklungsmodell vernachlässigten lokalen und regionalen Charakteristika standen nun im Mittelpunkt des neuen Konzeptes, das die endogenen Potenziale jedes Raumes nutzen und die lokalen Bedürfnisse befriedigen wollte. Dieser von mehreren westeuropäischen Staaten verfolgte Ansatz der selbsttragenden endogenen Entwicklung ist bis in die jüngste Zeit aktuell und führte zur Ausbildung zahlreicher neuer Planungskonzepte in den verschiedenen Sektoren der Regionalentwicklung. Daneben zog die Ablösung des zentralistischen Modells des Franco-Regimes, das alle Entwicklungen von Madrid aus gesteuert hatte, das Aufkommen neuer Planungsinstrumente und Akteure nach sich, welche im Folgenden beschrieben werden sollen (WAGNER 2001:310; BARROSO GONZÁLEZ, CARROZA PACHECO 2002).

1.2.1 Neue Instrumente und Akteure der Regionalentwicklung

1.2.1.1 Die Regionalisierung der Entwicklungskompetenzen

Mit der spanischen Verfassung des Jahres 1978 und der Schaffung der 17 Autonomen Regionen im Jahr 1983 begann in Spanien ein Prozess der Demokratisierung der Politik, der in einer Dezentralisierung der Entwicklungskompetenzen zum Ausdruck kam. Die größere regionale Autonomie eröffnete neue Möglichkeiten, eine eigenständige, durch die endogenen Potenziale des Raumes gesteuerte Regionalentwicklung zu realisieren (MOSE 1989:158; SCHMIDT 1995:84). Den Autonomen Regionen wurden in der Folge die exklusiven Befugnisse in Bezug auf die Raumplanung sowie den Städte- und Wohnungsbau übertragen, wohingegen die Zentralregierung vor allem die Kompetenzen im Bereich der Außen- und Verteidigungspolitik bewahrte. Eine übergeordnete, staatliche Koordination der Planungskompetenzen fand als Konsequenz der Entstaatlichung nicht statt (SANCHEZ GOYANES 1994:32; BERNECKER, PIETSCHMANN 2000:367).

Durch die neuen Kompetenzen der Regionen wurde die Rolle der Regional- und Provinzverwaltungen deutlich gestärkt. An die Stelle einer von Madrid aus gesteuerten, für den einzelnen Bürger nicht nachvollziehbaren Entwicklung traten damit nach 1983 neue Partizipationsmöglichkeiten für die spanischen Bürger, die in der Folge Mitbestimmungs- und Kontrollmöglichkeiten erhielten (NAVARRO LUNA 1992:151).

Die dezentralisierten Befugnisse ermöglichten die Bildung regionaler Regierungen mit untergeordneten Ministerien und starkem Raumbezug. Die wichtigste politische und administrative Instanz in Bezug auf die regionalen Entwicklungsprozesse war nun nicht mehr die staatliche Zentralregierung in Madrid, sondern die jeweilige Regierung der Region, im Fall Andalusiens die *Junta de Andalucía*⁴⁷.

Dieser Prozess der Regionalisierung drückte sich des Weiteren darin aus, dass auf der Ebene der Regionen neue Instrumente der Entwicklungspolitik geschaffen wurden. So entwickelte sich ab den 1980er Jahren das neu geschaffene Förderungsinstitut Andalusiens⁴⁸ zu einem bedeutenden Akteur der regionalen Wirtschaftsentwicklung. Dieses Institut ist dem regionalen ‚Ministerium für Arbeit und technologische Entwicklung‘⁴⁹ unterstellt und fördert mit Mitteln des spanischen Staates und der Europäischen Union andalusische Unternehmen (ERNST & YOUNG 1991:111; WWW.IFA.ES).

⁴⁷ Der spanische Begriff *Junta* entspricht, übertragen auf das politische System Spaniens, in etwa dem deutschen Wort ‚Landesregierung‘.

⁴⁸ Span.: *Instituto de Fomento de Andalucía (IFA)*.

⁴⁹ Span.: *Consejería de Empleo y Desarrollo Tecnológico*.

1.2.1.2 Die Stärkung der lokalen Entwicklungskompetenzen

Infolge der Dezentralisierung der Entscheidungskompetenzen seit Mitte der 1980er Jahre wurden auch die lokalen Strukturen gestärkt. Unterhalb der administrativen Ebene der Autonomen Regionen profitierten davon die Provinzverwaltungen⁵⁰ und insbesondere die einzelnen Gemeinden. Nach den ersten demokratischen Wahlen auf Gemeindeebene im Jahr 1979 wurde diese Verwaltungsebene, die den Bedürfnissen der Bürger und den endogenen Potenzialen des jeweiligen Raumes am nächsten steht, deutlich aufgewertet. Die meisten spanischen Gemeinden besitzen daher heute eigene Abteilungen für die technische Planung der Lokalentwicklung. Auf der Ebene der Provinzen existieren ebenfalls spezielle Abteilungen⁵¹, die die Entwicklungsplanung der Gemeinden koordinieren und steuern (MÁRQUEZ FERNÁNDEZ 1996:791; JURADO ALMONTE 2000a:91).

In den 1980er Jahren entstand mit dem Gemeindeverband⁵² ein weiteres, wichtiges Instrument der Regionalentwicklung. Die Kooperation von zwei oder mehreren Gemeinden innerhalb einer Mancomunidad ermöglicht es, die Anstrengungen der einzelnen Gemeinden zu vereinen und gemeinsame Lösungen zu finden, wobei zudem öffentliche Initiativen und Mittel im Verband koordiniert werden können. Gemeindeverbände werden daher meist von benachbarten Gemeinden gegründet, die einzelne Sektoren wie den Tourismus oder die Wasserwirtschaft vorantreiben wollen (NAVARRO LUNA, JURADO DOÑA 1997:1064; JURADO ALMONTE 2000a:92).

In der andalusischen Provinz Huelva entstanden in den 1990er Jahren zahlreiche Gemeindeverbände, so dass im Jahr 2003 praktisch alle Gemeinden der Provinz organisiert waren. An der Küste der Provinz sind dabei besonders der Verband der Gemeinden der westlichen Küste (ADRICOH⁵³) sowie der östlich angrenzende Verband der Gemeinden des Condado (ADERCON⁵⁴) anzuführen. Diese Gemeindeverbände umfassen jeweils mehr als 10 Gemeinden und haben zum Ziel, die sozioökonomische Entwicklung des jeweiligen Raumes zu fördern. Daneben existieren kleinere Verbände, wie etwa die *Mancomunidad de Islantilla*, die von den Nachbarorten Isla Cristina und Lepe ausschließlich zur Realisierung

⁵⁰ Span.: *Diputación Provincial*.

⁵¹ Auf Ebene der Provinzen werden diese Abteilungen für Lokalentwicklung *Servicio de Desarrollo Local* genannt, wohingegen die Bezeichnungen auf Gemeindeebene in Abhängigkeit von der Größe der Gemeinden unterschiedlich sind.

⁵² Span.: *Mancomunidad*.

⁵³ *Asociación para el Desarrollo Rural Integral de la Costa de Huelva*.

⁵⁴ *Asociación para el Desarrollo Rural del Condado de Huelva*.

des touristischen Großprojektes Isantilla geschaffen wurde⁵⁵ (CERES 1998:11; JURADO ALMONTE 2002; WWW.MANCOMMUNIDADCONDADO.COM).

Als weitere Instrumente der Lokalentwicklung sind schließlich die lokalen Entwicklungsgesellschaften⁵⁶ zu nennen. Diese werden unabhängig von der lokalen Verwaltung von privaten Akteuren betrieben, wenngleich sie zumeist von den Rathäusern gegründet wurden. Sie übernehmen einzelne Sektoren der Gemeindeverwaltung, wie etwa die Verwaltung des öffentlichen Bodens. Daneben stellen gemeinnützige Stiftungen⁵⁷ (z.B. *Fundación Doñana 21*) und Schirmgesellschaften⁵⁸ (z.B. *Patronato de Turismo*) Instrumente lokaler Entwicklung dar, die die administrative und politische Ebene mit den Universitäten, Gewerkschaften sowie dem privaten Sektor der Unternehmen verbinden (JURADO ALMONTE 2000a:93).

Gemäß der neuen Prämisse, der lokalen Ebene größere Entwicklungskompetenzen einzuräumen, wurde auch im Bereich der staatlichen Universitäten der Lokalentwicklung größere Bedeutung beigemessen. Seit den 1980er Jahren werden daher in universitären Instituten für Lokalentwicklung⁵⁹ Studien erstellt und in Kooperation mit dem privaten und öffentlichen Sektor Leitlinien für die Entwicklung des jeweiligen Raumes erstellt (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998).

1.2.1.3 Die Europäisierung der Entwicklungskompetenzen

Im Jahr 1986 wurde Spanien Mitglied der Europäischen Gemeinschaft⁶⁰ und damit in einen überstaatlichen Kontext eingebunden, der eine Neuordnung der Kompetenzen in der Regionalpolitik bedingte. Dies geschah vor dem Hintergrund der Tatsache, dass sich der spanische Staat im Jahr des Beitritts durch große soziale und wirtschaftliche Disparitäten auszeichnete und 1988 mit einem Bruttoinlandsprodukt, das nur 72% des europäischen Durchschnitts ausmachte, zu den vier am wenigsten wohlhabenden Mitgliedstaaten der Union gehörte (WWW.EUROPA.EU.INT).

⁵⁵ Ebenfalls zur Verwirklichung eines touristischen Projektes wurde der Verband der Gemeinden Palos de la Frontera und Moguer gegründet. Daneben dient der Verband aller Küstengemeinden Huelvas *Giahsa* allein der Sicherung der Wasserversorgung. Vgl. NAVARRO LUNA, JURADO DOÑA 1997:1064.

⁵⁶ Span.: *Sociedad de Desarrollo*.

⁵⁷ Span.: *Fundación*.

⁵⁸ Span.: *Patronato*.

⁵⁹ Span.: *Instituto de Desarrollo Local (IDL)*. In der Universität Huelva ist dieses Institut an die Geographische Fakultät angeschlossen.

⁶⁰ Im Jahr 1992 wurde im Vertrag von Maastricht die Europäische Union (EU) gegründet. Die Europäische Gemeinschaft (EG) stellt einen der drei Pfeiler der EU dar. Für die Zeit vor 1992 wird daher von EG, für die Zeit danach von EU gesprochen.

Wenngleich die Europäische Union keine hoheitlichen Kompetenzen im Bereich der Raumordnungspolitik besitzt, so nimmt sie doch durch verschiedene Fachkompetenzen⁶¹ und durch finanzielle Förderprogramme Einfluss auf die Raumentwicklung der Mitgliedstaaten (RITTER 2002:190). Die richtungsweisenden Studien der Europäischen Kommission ‚Europa 2000‘ (EUROPÄISCHE KOMMISSION 1991) und ‚Europa 2000+‘ (EUROPÄISCHE KOMMISSION 1995) mahnten die mangelnde Zuständigkeit der EU in Bezug auf die Raumordnung an und stellen einen wichtigen Bezugsrahmen für die geforderte Regionalpolitik dar. Die Studien definieren wichtige Ziele der europäischen Regionalpolitik, wobei die Vernetzung der Regionen und die Schaffung von Großregionen besonders hervorgehoben werden (VORAUER 1997:125; PARREIRA 2002:37; GRABSKI-KIERON 2004:31). Diese planerische Vorleistung wurde im Europäischen Raumentwicklungskonzept EUREK (EUROPÄISCHE KOMMISSION 1999b) fortgesetzt, das einen Referenzrahmen für die politischen Akteure darstellt und als eines der generellen Raumentwicklungsziele der EU die Verringerung der Disparitäten anführt (SCHINDEGGER 1999:53; EWRINGMANN, PERNER 2000:178). Hieraus wird ersichtlich, dass die wirtschaftliche Kohäsion der Regionen seit langem eines der wichtigen Ziele der europäischen Politik ist. Erstmals formuliert wurde diese Zielsetzung im EWG-Vertrag des Jahres 1957, in dessen Präambel die unterzeichnenden Staaten ihren Willen ausdrückten, den sozioökonomischen Abstand zwischen den Gebieten zu verringern. Die eigentliche Grundlage für die Kohäsionspolitik bildete schließlich die Einheitliche Europäische Akte im Jahr 1986, die besondere Maßnahmen für die neuen Mitgliedsstaaten Spanien, Portugal und Griechenland vorsah⁶². Zuletzt wurde im Vertrag von Amsterdam 1997 die Bedeutung einer europäischen Regionalpolitik explizit bestätigt (WWW.EUROPA.EU.INT).

Die Regionalpolitik der Europäischen Union nimmt eine immer bedeutendere Rolle ein und stellt heute den zweitgrößten Ausgabenbereich der Union dar. Als Instrument der finanziellen Solidarität basiert die Regionalpolitik auf vier Strukturfonds⁶³ sowie einem Kohäsionsfonds, der im Jahr 1993 speziell für die Länder Spanien, Portugal, Irland und Griechenland eingerichtet wurde. Die Mittel verteilen sich seit der Reform der Strukturfonds im Jahr 1999

⁶¹ Unter anderem befassen sich die Generaldirektion ‚Regionalpolitik‘, die Generaldirektion ‚Umwelt‘ und die Generaldirektion ‚Verkehr‘ mit raumwirksamen Fragestellungen. Vgl. RITTER 2002:190.

⁶² Zu den Kohäsionsländern zählt auch das strukturschwache Irland, das bereits seit 1973 Mitglied der EG ist.

⁶³ Neben dem Europäischen Sozialfonds (ESF) stellt der Europäische Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft (EAGFL) Mittel für die Gemeinsame Agrarpolitik zu Verfügung, der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) unterstützt Regionen mit Entwicklungsrückstand und das Finanzinstrument für die Ausrichtung der Fischerei (FIAF) fördert den Fischereisektor. Vgl. WWW.EUROPA.EU.INT sowie MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:17.

auf drei Ziele⁶⁴, wobei die gesamte Iberische Halbinsel nach dem Beitritt Spaniens und Portugals zu den Regionen mit Entwicklungsrückstand und somit zu den Ziel 1-Gebieten gerechnet werden musste⁶⁵ (siehe Abbildung 11). Des Weiteren fließen Mittel der Strukturfonds in die vier Gemeinschaftsinitiativen⁶⁶, die Lösungen für gemeinsame Probleme aufzeigen sollen (ELTGES 2001:727).

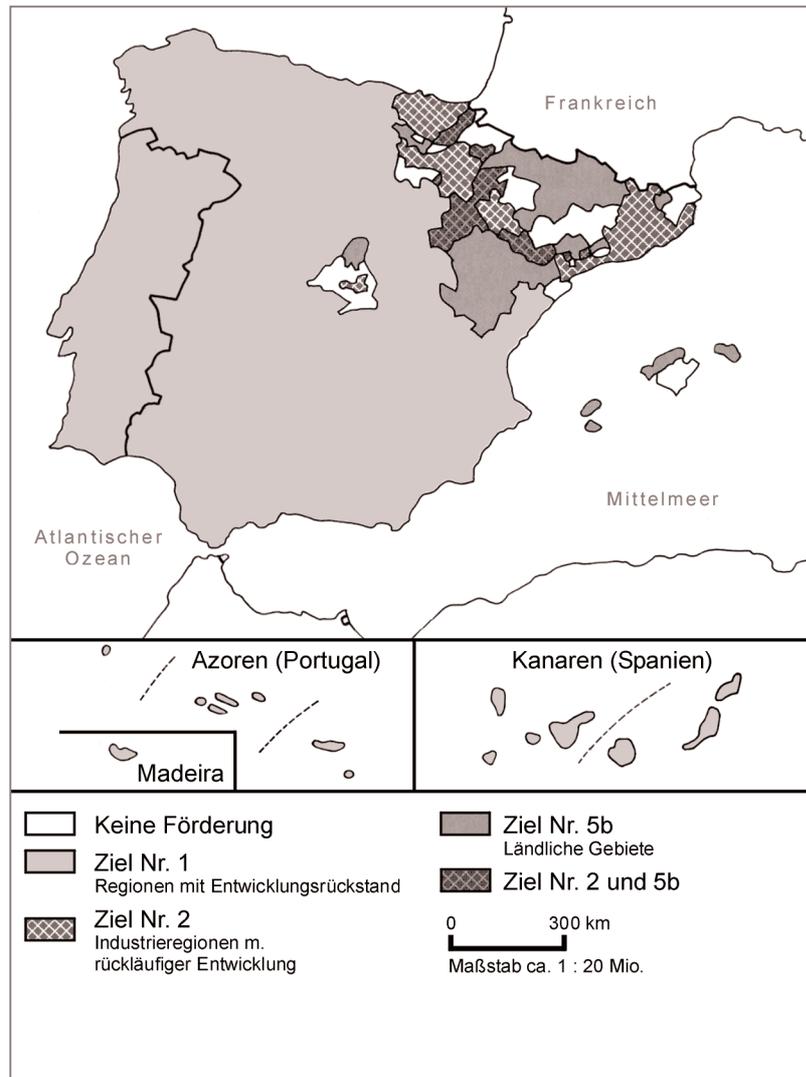


Abbildung 11:

Die EU-Regionalförderung in Spanien und Portugal (1994-1999).

Quelle: BREUER 1995:275.

⁶⁴ Als Ziel 1-Gebiete werden diejenigen Regionen gefördert, deren BIP weniger als 75% des europäischen Durchschnitts beträgt, während das Ziel 2 diejenigen Regionen mit Strukturproblemen fördert, die nicht Ziel 1-Gebiete sind. Das Ziel 3 umfasst als thematische Kategorie die Fördermaßnahmen zur Entwicklung der Humanressourcen. Vor der Reform im Jahr 1999 existierten sieben Ziele. Vgl. www.europa.eu.int.

⁶⁵ Im Jahr 2002 waren noch ca. 70% der Fläche des spanischen Staates und 58% der Bevölkerung dem Ziel 1 zugehörig, wobei die Region Andalusien weiterhin vollständig zu diesem Ziel zu rechnen ist. Vgl. ELTGES 2001:728; CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001a:95; RODRÍGUEZ MARTÍN 2002.

⁶⁶ Die Zahl der EU-Gemeinschaftsinitiativen wurde im Zuge der Reform 1999 von 13 auf 4 reduziert. Die verbleibenden Gemeinschaftsinitiativen unterstützen die transnationale Zusammenarbeit (INTERREG III), krisenbetroffene Städte (Urban II), neue Strategien für ländliche Räume (Leader +) sowie die Bekämpfung von Diskriminierung auf dem Arbeitsmarkt (Equal). Vgl. RODRÍGUEZ MARTÍN 2002; www.europa.eu.int.

Auf lokaler Ebene werden die Programme und Initiativen der Europäischen Union seit 1991 durch lokale Aktionsgruppen⁶⁷ (LAG) umgesetzt, welche die öffentlichen und privaten Akteure der Lokalentwicklung unter einem Dach vereinen. In diesen unabhängigen, von Geschäftsführern gelenkten Gruppierungen koordinieren öffentliche Verwaltungen, Gewerkschaften, private Unternehmen und Kooperativen die Verteilung der EU-Mittel. Durch die Kooperation der verschiedenen Akteure werden die Förderinstrumente und -mittel ‚von oben‘ sowie die endogenen Potenziale ‚von unten‘ verknüpft und damit die Ansätze Top-down und Bottom-up miteinander kombiniert (EUROPÄISCHE KOMMISSION 1999:33; JURADO ALMONTE 2000:93; JURADO ALMONTE 2002).

In der Provinz Huelva existieren insgesamt neun lokale Aktionsgruppen, die 77 Gemeinden einschließen, wobei an der Küste die bereits erwähnten Verbände ADRICOH und ADERCON hervorzuheben sind (siehe Kapitel B 1.2.1.2, S. 55). Basierend auf Gemeindeverbänden funktionieren sie seit 1996 als Instrumente der Europäischen Union und verwalten insbesondere die Fonds des nationalen Programms PRODER⁶⁸, welches seit 1995 die Inwertsetzung des agrarischen Potenzials in denjenigen ländlichen Zonen unterstützt, die nicht von der EU-Gemeinschaftsinitiative LEADER⁶⁹ profitieren (JURADO ALMONTE 2002; INTERNE DOKUMENTATION ADRICOH). Da die Provinz Huelva innerhalb der Europäischen Union der Peripherie der Unterentwicklung zugerechnet werden muss, wirken hier außerdem zahlreiche weitere Initiativen (z.B. Adapt, Horizon, YouthStart, Integra), die sich vor allem der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit widmen (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:19; PARREIRA 2002:41).

Einer der wichtigsten Pfeiler der Regionalpolitik der Europäischen Union ist die Schaffung von transregionalen und transnationalen Großregionen. Diese Zielsetzung, die auch im Europäischen Raumentwicklungskonzept EUREK verankert ist, wird durch die

⁶⁷ Span.: *Grupo de Acción Local (GAL)*. In Andalusien koordinieren die lokalen Aktionsgruppen sowohl die Verteilung der LEADER-Fördermittel, als auch die Fonds des nationalen Förderprogramms PRODER (s.u.).

⁶⁸ *Programa de Desarrollo y Diversificación en las Zonas Rurales*. Das Programm PRODER wurde 1995 auf Initiative des spanischen Landwirtschaftsministeriums geschaffen und verfolgt mit finanzieller Unterstützung durch Mittel der EU-Fonds EAGFL und EFRE im Wesentlichen die gleichen Ziele wie die EU-Gemeinschaftsinitiative LEADER (s.u.). Die Teilnahme an der LEADER-Förderung schloss dabei bis zum Inkrafttreten der Förderphase LEADER+ (2000-2006) eine Partizipation an PRODER aus, während seit 2000 beide Programme koordiniert werden können. Parallel zum Programm LEADER trat PRODER im Jahr 2000 in die dritte Förderperiode ein. Das Unterprogramm für die Region Andalusien erhielt dabei die Bezeichnung PRODER-A. Vgl. ZAPATERO ZAPATERO, SANCHEZ MUÑOZ 1998:31; CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA 2001:14.

⁶⁹ *Liaisons entre actions de développement de l'économie rurale*. Die EU-Gemeinschaftsinitiative LEADER wurde 1988 verabschiedet und 1991 mit der Zielsetzung begonnen, die endogene Entwicklung der ländlichen Räume in den Ziel 1-, 5b- und 6-Gebieten der Gemeinschaft zu fördern und zur Diversifizierung der Wirtschaftsstrukturen beizutragen. Diese Initiative zur ländlichen Entwicklung wurde in einer zweiten Phase LEADER II (1996-1999) fortgesetzt und trat im Anschluss in die aktuelle Förderphase LEADER+ (2000-2006) ein. Finanziert wird das Programm durch Mittel der EU-Fonds EAGFL, ESF und EFRE. Vgl. JURADO ALMONTE 2000b:7; STÖHR 2001:15.

Gemeinschaftsinitiative INTERREG unterstützt, die sich bereits in ihrer dritten Förderperiode befindet (AHLKE 2000:157; MÜLLER 2002:7; GRABSKI-KIERON 2004:32). Die Provinz Huelva wird zusammen mit den andalusischen Provinzen Sevilla und Cádiz der EU-Großregion des Atlantischen Bogens sowie des Westlichen Mittelmeers⁷⁰ und innerhalb von INTERREG IIIB dem Atlantischen Raum zugerechnet (EUROPÄISCHE KOMMISSION 1995; VORAUER 1997:25; HUELVA INFORMACIÓN 30/09/02). Die Provinz profitiert damit von europäischen Förderinitiativen, welche die gemeinsame Entwicklung mit der portugiesischen Nachbarregion Algarve unterstützen und das Zusammenwachsen der Grenzregionen fördern.

Als Konsequenz dieser Initiativen entstanden in der Provinz Huelva sowie an der Algarve neue grenzüberschreitende Strukturen, die die Regionalentwicklung beeinflussen. Neben der wachsenden Kooperation von Gemeinden und Gemeindeverbänden beider Länder muss dabei besonders die 1995 gegründete Initiative ANAS angeführt werden, die 17 Gemeinden der westlichen Küste Huelvas und 16 Gemeinden der Algarve vereint (siehe Abbildung 12). Dieser grenzüberschreitende Gemeindeverband umfasst eine Bevölkerung von insgesamt 670.000 Einwohnern (2003) und entwickelte sich seit seiner Gründung zum dynamischsten Akteur der institutionellen und sozialen Kooperation zwischen den Grenzregionen im Süden Spaniens und Portugals. Basierend auf einem gemeinsamen Strategierahmen und regelmäßigen Tagungen fördert ANAS mit Unterstützung des europäischen Sozialfonds und des Fonds für Regionale Entwicklung zahlreiche Projekte auf beiden Seiten der Grenze, wobei durch Kooperation mit den lokalen Verbänden die Bedürfnisse des Raumes berücksichtigt werden sollen⁷¹ (WWW.ALGARVEHUELVA.COM/ANAS; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1999; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002).

Das Planungsparadigma, das seit den 1980er Jahren die Berücksichtigung der endogenen Potenziale eines Raumes einforderte, führte also dazu, dass heute zahlreiche neue Akteure in der Regionalentwicklung wirken. Die Zahl der Entscheidungsträger ist im Vergleich zum zentralistisch gesteuerten Planungsmodell des Franquismus deutlich gestiegen. Daneben sind

⁷⁰ Die westlichen Provinzen Spaniens gehören demnach mit den Staaten Portugal und Großbritannien sowie den nördlichen Regionen Deutschlands und Frankreichs zum ‚Atlantischen Bogen‘; zugleich bildet die andalusische Costa de la Luz gemeinsam mit den östlichen Teilen Spaniens, Südfrankreich und Italien die Großregion ‚Westliches Mittelmeer‘. Vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 1995; VORAUER 1997:25

Zu den europäischen Großregionen siehe auch Kapitel C 2.2 (S. 274).

⁷¹ Eines der wichtigsten Ziele von ANAS ist die Kooperation der portugiesischen und spanischen Gemeinden, weshalb besonders der Austausch unter den Grenzstädten am Guadiana durch das INTERREG II-Projekt *Transguadiana* (1999-2000) gefördert wurde. Die Kooperation zwischen europäischen Städten wird des Weiteren durch das Programm URBACT (2002-2006) unterstützt, welches thematische Netze schaffen und den Austausch zwischen den Städten anregen will. Darüber hinaus koordiniert ANAS Projekte, die die technische Qualifikation verbessern (ADAPT), das Kunsthandwerk fördern (ATTAS) oder Konfliktpotenziale des transnationalen Raumes identifizieren sollen (COASTLINK). Vgl. WWW.ALGARVEHUELVA.COM/ANAS.

auch zuvor unberücksichtigte soziale Akteure heute in die Entscheidungsprozesse einbezogen und ihre Interessen repräsentiert (MÁRQUEZ FERNÁNDEZ 1996:790; SCHMALS 1999:168). Die Ebene des spanischen Nationalstaates, die unter Franco sämtliche Entwicklungskompetenzen innehatte, verlor ihren Einfluss seit Mitte der 1980er Jahre fast vollständig an die Ebene der Regionen und der Provinzen. Dieser Prozess wurde seit dem EU-Beitritt im Jahr 1986 durch die europäische Komponente noch verstärkt, da die regionalpolitischen Förderinitiativen der Europäischen Union in großem Maße darauf abzielen, die lokalen und regionalen Akteure und damit die endogenen Entwicklungspotenziale zu unterstützen.

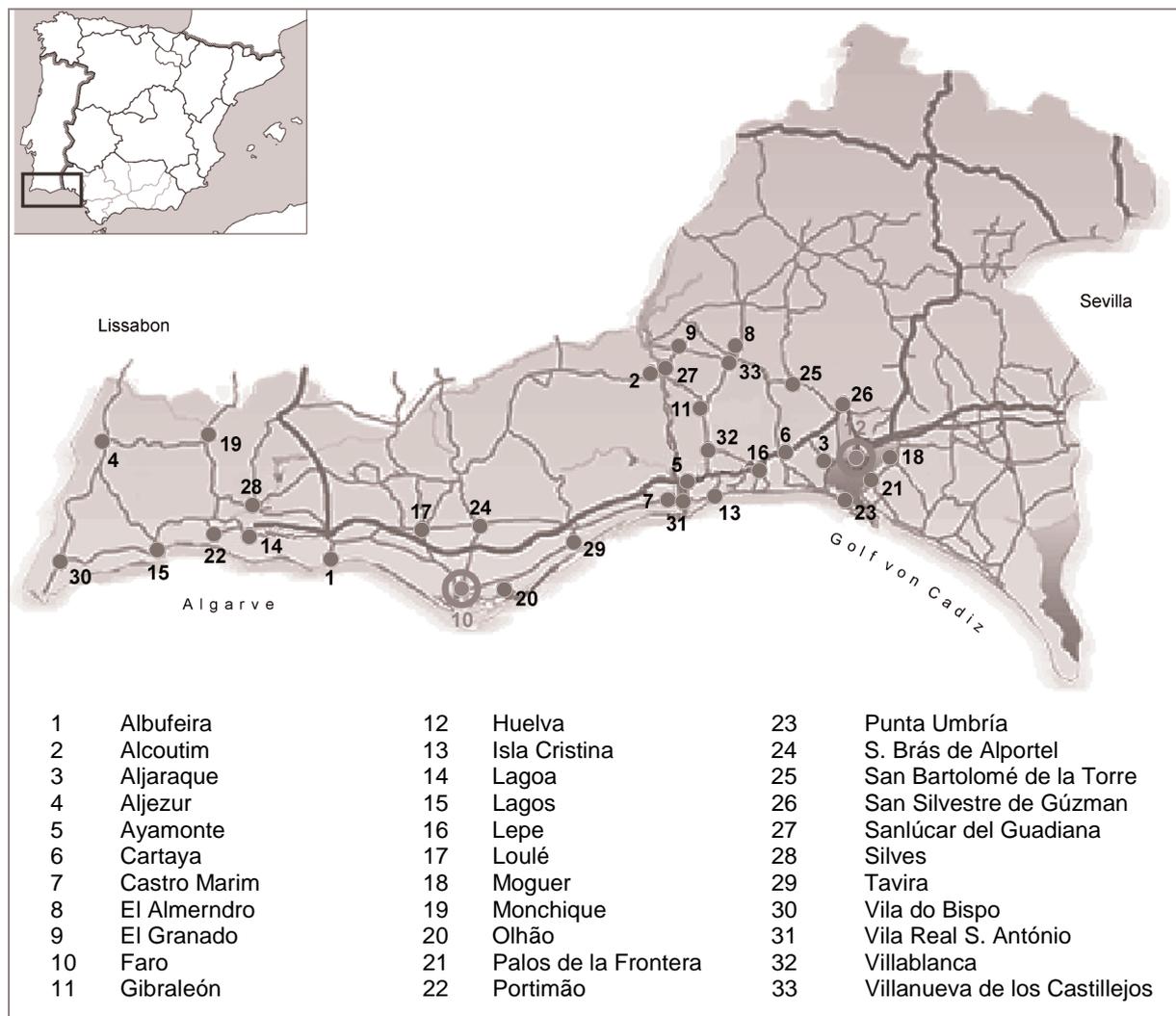


Abbildung 12: Der transnationale Gemeindeverband ANAS.

Quelle: WWW.ALGARVEHUELVA.COM/ANAS.

In welcher Weise sich der Wandel der Planungsgrundlagen auf das Verhalten der privaten Akteure der Regionalentwicklung auswirkte, wird in Kapitel B 2 zu untersuchen sein. Zuvor

soll allerdings die Umsetzung der neuen Planungskonzepte in den verschiedenen Sektoren der Planung genauer betrachtet werden.

1.2.2 Neue Planungskonzepte und ihre sektorale Umsetzung

1.2.2.1 Neue Stadtstrukturkonzepte

Der Eingriff in das Städtesystem einer Region stellte schon immer ein wichtiges Mittel der Regionalplanung dar, da diese Art der Einflussnahme es ermöglichen sollte, die Wirtschaftskraft sowie die Bevölkerung ausgeglichen in einem Raum zu verteilen (BENABENT F. DE CORDOBA 1990:57). Nachdem der Städtebau in Spanien bereits ab 1978 und in Andalusien im Jahr 1979 in den Zuständigkeitsbereich der Regionen überwiesen worden war, schlug sich die damit verbundene Dezentralisierung der Kompetenzen indes mit einiger zeitlicher Verzögerung in der Stadtplanung nieder. Vor dem Hintergrund des Wandels der Planungskonzepte veröffentlichte die Autonome Region Andalusien erst im Jahr 1986 ein Dokument, das eine neue Stadtkonzeption darstellte (KLEIN 1988:54; SANCHEZ GOYANES 1994:32).

Das „Städtesystem Andalusien“⁷² nahm grundlegende Elemente des Modells WALTER CHRISTALLERS auf und beschrieb die 132 städtischen Zentren der Region Andalusien in ihrer räumlichen Verteilung sowie ihrer hierarchischen Gliederung in vier Niveaus (siehe Abbildung 13): Demnach sind einer regionalen Hauptstadt (Sevilla) subregionale Zentren untergeordnet (z.B. Huelva), worauf Mittel- und Grundzentren (z.B. Ayamonte) folgen.

Das Städtesystem, als verbindliche Planungsgrundlage für die lokale Stadt- und Raumplanung konzipiert, ging 1990 in das neue Raumordnungsgesetz „Grundlagen der Raumordnung Andalusien“⁷³ ein. In diesem Gesetz wurden die minimalen Einrichtungen und Funktionen der städtischen Zentren definiert und somit die flächendeckende Grundversorgung innerhalb der Region gewährleistet⁷⁴. Das Raumordnungsinstrument unterteilt die Region Andalusien des Weiteren in verschiedene Raumtypen: Der größte Teil der ländlichen Räume und das Bergland werden als stagnierende Räume bzw. als Randbereiche definiert, wohingegen städtische und touristisch geprägte Regionen als dynamische Räume gelten. Die Küstenorte der westlichen Costa de la Luz sind Teil des dynamischen Küstengürtels, so dass hier eine

⁷² Span.: *Andalucía, sistema de ciudades.*

⁷³ Span.: *Bases para la Ordenación del Territorio.*

⁷⁴ Das Raumordnungsgesetz schrieb vor, welche Einrichtungen ein Zentrum in Abhängigkeit von seiner Funktion als Unter-, Mittel-, subregionales oder regionales Zentrum aufzuweisen hat. So muss ein rurales Grundzentrum u.a. über untere und mittlere Bildungseinrichtungen, ein Gesundheitszentrum, Sporteinrichtungen und ein kulturelles Zentrum verfügen, während für das subregionale Zentrum Huelva zusätzlich eine universitäre Einrichtung vorgeschrieben ist. Vgl. ZOIDO NARANJO 1990:22.

Festlegung des hierarchischen Rangs Schwierigkeiten bereitet. So klassifiziert das ‚Städtesystem Andalusien‘ die Gemeinden Isla Cristina und Ayamonte als rurale Grundzentren, doch werden beide Städte aufgrund ihrer Funktionalität in der Planungspraxis als Mittelzentren innerhalb ihres Umlandes behandelt⁷⁵ (ZOIDO NARANJO 1990:13; MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1990:103).

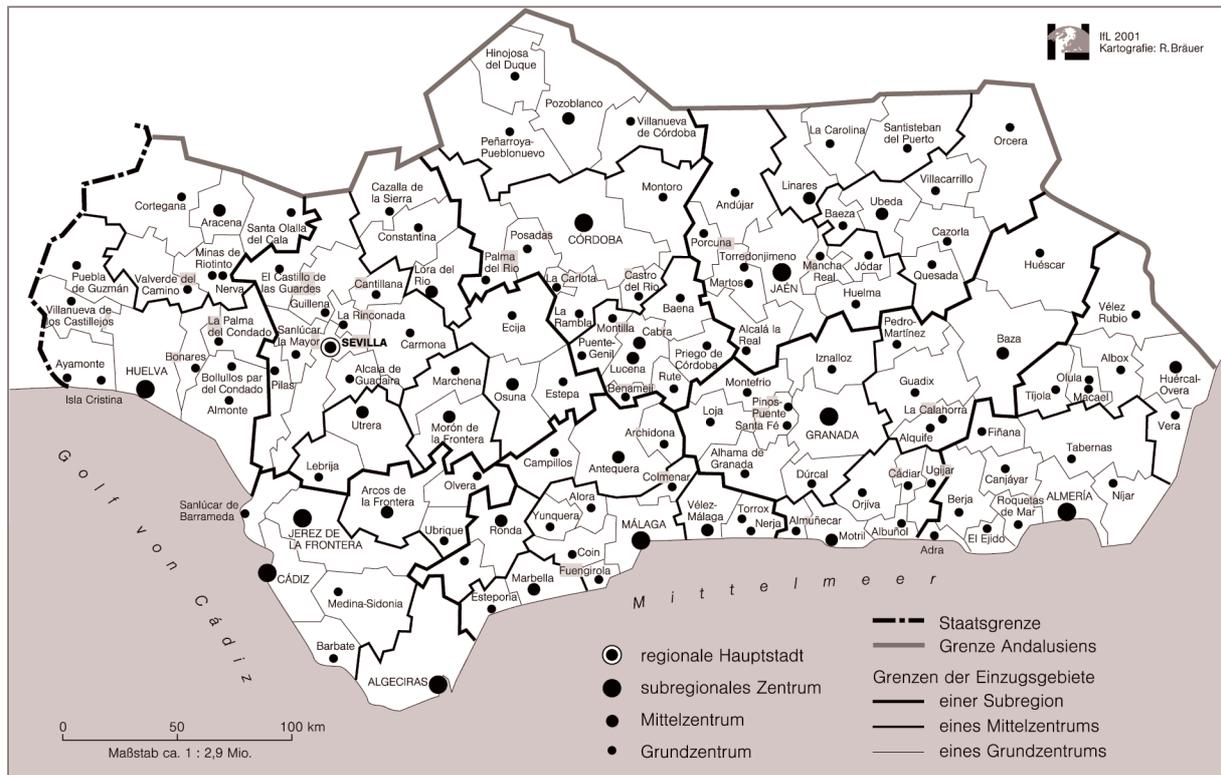


Abbildung 13: Das ‚Städtesystem Andalusien‘.

Quelle: SCHENK, VOLK 2001:138 (verändert nach ZOIDO NARANJO 1990:18).

Seit 1990 existierte in der Region Andalusien also ein funktionierendes Städte- und Raumordnungskonzept, dessen Ziel die Aufhebung ungleicher Entwicklung und die flächendeckende Grundversorgung des Raumes war. Die Festlegung von Minimal-einrichtungen und -funktionen ging in die jeweilige lokale Raumordnung ein, wodurch die endogene Entwicklung des Raums gewährleistet werden sollte (ZOIDO NARANJO 1990:17).

Die Beschreibung des Raumordnungsmodells macht deutlich, dass der Wandel der Planungskonzeptionen ab Mitte der 1980er Jahre die Entstehung eines dezentralisierten Städtesystems

⁷⁵ Der Begriff ‚Mittelzentrum‘ beschreibt in Spanien die Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern. Die Provinz Huelva hätte, dieser Definition folgend, nur eine Mittelstadt: die Provinzhauptstadt Huelva. Die neun Küstengemeinden der Provinz können jedoch aufgrund ihrer Funktion alle als Mittelstädte gelten, da für die beiden unteren Stufen des andalusischen Städtesystems (Grund- und Mittelzentrum) die Bevölkerungszahl eine untergeordnete Rolle spielt. Vgl. MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1990:103.

bewirkte. Entsprechend der neuen Prämisse, die endogenen Potenziale eines Raumes zu nutzen und zu fördern, wurde auch den kleineren und mittelgroßen Städten eine größere Bedeutung beigemessen und die zentralistische Hierarchie des Franquismus durch das Konzept des polyzentrischen Städtmodells abgelöst (BENABENT F. DE CORDOBA 1990:65; TANK 2000:44).

Die neuen Stadtstrukturkonzepte führten in der Praxis dazu, dass zahlreiche andalusische Gemeinden ihre Planungsgrundlagen überarbeiteten und neue Flächennutzungspläne erstellten. Diese Instrumente der Stadtplanung waren vielfach bereits in den 1970er Jahren erarbeitet, aber in der Folge nicht umgesetzt worden (siehe auch Kapitel B 1.1.2, S. 49). In den ausgehenden 1980er Jahren war jedoch das Selbstverständnis der Städte durch die verbindliche Klassifizierung des ‚Städtesystems Andalusien‘ und den fortgeschrittenen Prozess der Dezentralisierung gewachsen. Zusätzlich wurden die administrativen Probleme der Phase des Regimewechsels beseitigt, weshalb die nun erstellten Pläne auch tatsächlich umgesetzt werden konnten.

Die veränderte Relevanz der lokalen Flächennutzungsplanung spiegelte sich schließlich darin wider, dass im Jahr 2003 auf der Ebene der Region Andalusien ein Stadtplanungsgesetz (oder: Bodengesetz)⁷⁶ verabschiedet wurde, welches die Beteiligung der Bevölkerung gewährleisten sowie zu einer verbesserten Koordination und Planung der lokalen Ansätze beitragen sollte. Der Städtebau wurde darin als öffentliche Aufgabe definiert; neben einem kompakten Siedlungswachstum, das die bestehenden Siedlungsstrukturen bewahren und die flächenhafte Extension der Gemeinden beschränken soll, legt das Bodengesetz daher auch eine Quote für den Anteil von Sozialwohnungen am Wohnungsbau der touristischen Küstenorte fest. Die Küstenschutzvorgaben wurden verschärft und den Gemeinden die Möglichkeit eingeräumt, einen Teil der Gemeindeflächen aus Gründen der Nachhaltigkeit von der Bebauung auszuschließen. Trotz der wachsenden Bedeutung der lokalen Ebene obliegt die Verabschiedung der einzelnen Flächennutzungspläne weiterhin der regionalen Verwaltungsebene, weshalb das neue Gesetz von den andalusischen Gemeindevertretern als interventionistisch kritisiert wurde. Vor dem Hintergrund der oftmals an lokalen Einzelinteressen orientierten Politik der Gemeinden ist jedoch die Bewahrung der regionalen Kontrollfunktion insgesamt als positiv zu bewerten: Dies sichert der andalusischen Verwaltung die Möglichkeit, die siedlungsstrukturelle Entwicklung zu koordinieren und zu

⁷⁶ Span.: *Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía* oder *Ley del Suelo (LOUA)*.

steuern sowie übergemeindliche Planungskonzepte zu verwirklichen (SEGURA 2003:21; KONGRESS DES BAUSEKTORS HUELVA 05/2003).

1.2.2.2 Regionalplanung und subregionale Planung

Im Jahr 1978 wurde die nationale Raumordnung Spaniens von der allgemeinen Wirtschaftsplanung getrennt und durch die Verfassung in den Zuständigkeitsbereich der Regionen überwiesen. Da eine übergeordnete Koordination nicht existierte, konnte zu diesem Zeitpunkt nicht von einer funktionierenden Raumordnungspolitik gesprochen werden; die Raumplanung der Regionen wurde vielmehr durch den Einfluss der nationalen Wirtschaftsplanung beeinträchtigt (siehe Kapitel B 1.1.2, S. 49). Zu Beginn der 1990er Jahre fehlte daher eine klare Definition der nationalen und regionalen Raumordnungspolitik (SCHMIDT 1995:84). Das erste relevante Staatsgesetz für die Raumordnung nach dem politischen Wechsel ist daher das im Jahr 1992 verabschiedete Raumplanungsgesetz⁷⁷, welches die Grundlage für die Planungsinstrumente der Autonomen Regionen darstellt. Das Gesetz beinhaltet die Möglichkeit, einen nationalen Rahmenplan für die Raumplanung zu erstellen, doch wurde diese Bestimmung bislang, außer im Bereich der Infrastrukturplanung, nicht befolgt. Die Autonomen Regionen erließen vielmehr eigene Gesetze zur Raumplanung (EUROPÄISCHE KOMMISSION 1995:151).

Die Region Andalusien verfügte bereits ein Jahr zuvor (1991) über einen Regionalentwicklungsplan, welcher vorsah, das endogene Potenzial der Region zu nutzen sowie die Lebens- und Umweltqualität zu erhöhen. Durch mehrere Handlungspläne sollten die Verkehrsstrukturen verbessert, die regionalen Unternehmen unterstützt sowie die touristischen und agrarischen Infrastrukturen ausgebaut werden (ERNST & YOUNG 1991:89; KLAUBECKER 1996:30).

Im Jahr 1994 verabschiedete die Region Andalusien schließlich ein regionales Raumordnungsgesetz⁷⁸, das ebenfalls die Entwicklung von endogenen Entwicklungskonzepten fördert. Die wichtigsten Planaussagen dieses Gesetzes betreffen die Koordination der Infrastrukturausstattung, die Ausweisung von Schutzgebieten sowie städtebauliche Flächennutzungsbeschränkungen. Besonders der letztgenannte Punkt bedingt Kompetenzkonflikte zwischen der Ebene der Region und den Gemeinden; in der Planungspraxis kann daher aufgrund dieser hemmenden Konflikte meist nicht von einer übergemeindlichen Raumordnung gesprochen werden. Auch die geplante Erarbeitung eines Leitschemas für die Entwicklung des Gesamtgebietes blieb bislang auf Kosten einer eher beschreibenden als

⁷⁷ Span.: *Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y la Ordenación Urbana*.

⁷⁸ Span.: *Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTCAA)*.

planerischen Darstellung unzureichend (SCHMIDT 1995:109; BENABENT F. DE CORDOBA 2002:8).

Erst gegen Ende der 1990er Jahre wurde damit begonnen, eine weitere Vorgabe des andalusischen Raumordnungsgesetzes, die Erstellung von subregionalen Plänen⁷⁹, umzusetzen. Diese sollen auf übergemeindlicher Ebene die Raumnutzung ordnen und Makrostrukturen festlegen (CHINCHILLA MATA 2002:16; CAÑETE 2002:30). In Abhängigkeit vom jeweiligen Raum kann der Inhalt der subregionalen Pläne variieren, doch allgemein definiert ein subregionaler Plan die hierarchische Struktur des Raumes (v.a. im Siedlungs- und Transportsystem), legt verbindlich Schutzzonen fest, schafft übergemeindliche Infrastruktureinrichtungen und empfiehlt strategische Räume, etwa für die touristische und agrarische Inwertsetzung (VEGA GONZÁLEZ 2002:36).

Die subregionalen Pläne stellen die Grundlage für die lokale Flächennutzungsplanung dar. Die einzelnen Gemeinden sind daher verpflichtet, die Vorgaben der subregionalen Planung in ihrer Stadtplanung aufzugreifen und zu realisieren. Die tatsächliche Umsetzung der subregionalen Pläne hängt folglich direkt mit der Kooperationsbereitschaft der Gemeinden zusammen, denn einige Vorgaben haben einzig empfehlenden, nicht aber verbindlichen Charakter. Hierin sowie in der mangelnden Verfügbarkeit von funktionierenden Entwicklungsinstrumenten ist die Schwäche der subregionalen und regionalen Planung zu sehen (BENABENT F. DE CORDOBA 2002:8; CHINCHILLA MATA 2002:19). Diese Problematik soll künftig in einem Neuentwurf des Städtebaugesetzes⁸⁰ behoben und die Bedeutung des subregionalen Planungsinstruments verstärkt werden. Positiv ist bereits jetzt festzuhalten, dass die Erarbeitung der subregionalen Pläne zu einer Bewusstseinsbildung der lokalen Verantwortlichen führte und die wachsende Betonung der übergemeindlichen Ebene (siehe auch Kapitel B 1.2.1.2, S. 55) noch verstärkte (ANDALUCÍA GEOGRÁFICA 05/2002; VEGA GONZÁLEZ 2002:39).

Im Jahr 2002 waren in der Autonomen Region Andalusien zwei subregionale Pläne bereits verabschiedet worden (Almería und Granada), sowie insgesamt elf weitere in Arbeit (BENABENT F. DE CORDOBA 2002:8).

Innerhalb der Provinz Huelva befinden sich aktuell zwei subregionale Pläne in Redaktion (siehe Abbildung 14): Ein erster subregionaler Plan (*Plan de Ordenación del territorio del Litoral occidental de Huelva POTOCC*) umfasst die Küstengemeinden der westlichen Küste

⁷⁹ Span.: *Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional de Andalucía.*

⁸⁰ Span.: *Anteproyecto de Ley Urbanística.*

zwischen Ayamonte und Punta Umbría. Dieser Küstenabschnitt der Provinz Huelva wird im Planungsentwurf als peripherer Raum beschrieben, dessen wirtschaftliche Strukturen sich aktuell in einem Prozess des Wandels befinden. Als wichtigste Zielsetzung des subregionalen Plans wird daher angestrebt, die Randlage der Zone durch verstärkte Integration in den Raum zu verbessern sowie die internen Strukturen auszubauen. Der wachsenden Bedeutung des Tourismus sowie der intensiven Bewässerungslandwirtschaft soll dadurch begegnet werden, dass die Küstengemeinden gemeinsame Entwicklungsmodelle festlegen sowie die wirtschaftliche Nutzung planen. Die bereits existenten und drohenden Nutzungskonkurrenzen sollen durch koordinierte Schutzmaßnahmen abgemildert und zugleich Zonen für die wirtschaftliche Inwertsetzung (v.a. Industrie, Tourismus und Landwirtschaft) definiert werden (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001).

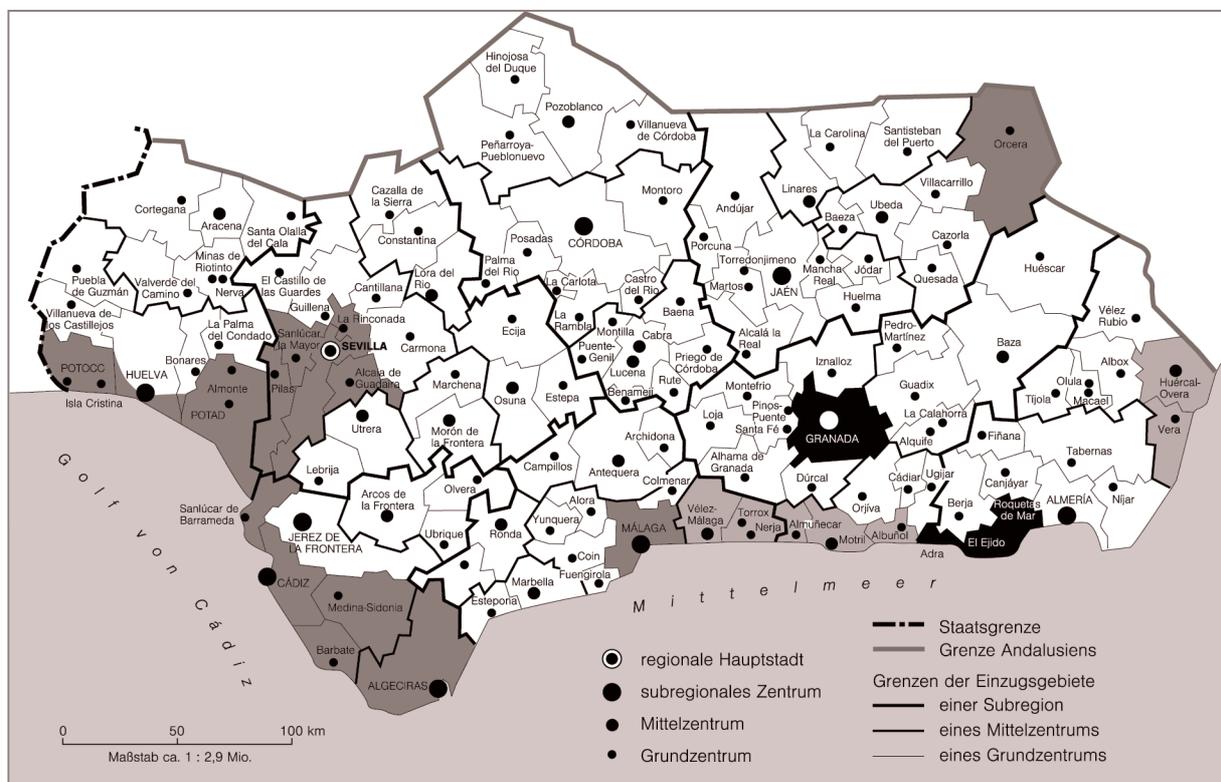


Abbildung 14.: Räume Andalusiens mit subregionaler Planung.

Quelle: Eigene Darstellung nach VEGA GONZÁLEZ 2002:39.

Ein zweiter subregionaler Plan wird aktuell für die östlich angrenzenden Gemeinden zwischen Palos de la Frontera und Almonte erarbeitet, welche im Zuge der räumlichen Abgrenzung vom westlichen Küstenabschnitt der weiteren Umgebung des Nationalparks *Coto de Doñana* zugerechnet werden (*Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana*

POTAD)⁸¹. Die Existenz der empfindlichen Ökosysteme des Nationalparks, der den östlichen Abschnitt dieser Planungszone einnimmt, führt hier dazu, dass das Zusammenspiel zwischen Umweltschutz und wirtschaftlicher Entwicklung das größte Konfliktpotenzial darstellt. Ziel des subregionalen Plans ist es daher, den Schutz der natürlichen Umwelt und die Wirtschaftsentwicklung des Raums zu vereinbaren. Die Nutzung des Raumes wird deshalb definierten Zonen zugeordnet, wobei Erweiterungen außerhalb der Tourismusgemeinden Matalascañas und Mazagón nur innerhalb der bereits bestehenden Siedlungen erlaubt sowie Industrie- und Gewerbeflächen auf die Verkehrskorridore beschränkt werden. Die subregionale Planung sieht des Weiteren vor, das bestehende Tourismusmodell der Küstenorte Matalascañas und Mazagón im Einklang mit der Natur zu erneuern sowie die landwirtschaftliche Nutzung kontrolliert zu ordnen (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002).

Die kurze Beschreibung der Planungsentwürfe der Provinz Huelva macht deutlich, dass das subregionale Planungsinstrument konkret die Defizite und Potenziale des jeweiligen Raumes aufnimmt und gezielt Möglichkeiten für Veränderungen aufzuzeigen vermag. Dieser hohe Konkretisierungsgrad der Planung stellt die größte Chance für die künftigen Entwicklungen dar, da die Zielsetzungen und Handlungslinien der subregionalen Pläne tatsächlich umsetzbar sind. Daneben ist jedoch festzustellen, dass sich dieses neue Planungsinstrument erst allmählich durchzusetzen beginnt, wohingegen die spanischen Gemeinden seit dem politischen Wandel im Jahr 1975 weitestgehend eigenverantwortlich und mit wachsendem Selbstbewusstsein ihre lokale Entwicklung vorantreiben. Die mangelnde Bereitschaft einzelner Gemeinden, sich einer übergemeindlichen Planungsinstanz anzupassen, erweist sich daher als die größte Schwäche dieses Regionalplanungsinstruments.

Neben den angeführten Instrumenten regionaler und subregionaler Planung wirkte sich ab Ende der 1990er Jahre auch die neue Entwicklungskompetenz der Europäischen Union auf die Regionalplanung Andalusiens aus. Die Autonome Region Andalusien zählte im Jahr 2001 mit einem bei nur 58% des europäischen Durchschnitts liegenden BIP trotz der ökonomischen Konvergenz auf nationaler Ebene zu den Ziel 1-Regionen (siehe Kapitel B 1.2.1.3, S. 56) und erhielt aufgrund ihres Entwicklungsrückstandes in den Jahren 1989 bis 1998 rund 21% der EFRE-Fördermittel Spaniens (siehe Abbildung 15).

⁸¹ Für beide subregionale Pläne der Provinz Huelva liegen bereits Entwürfe vor. Vgl. CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES 2001; CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES 2002.

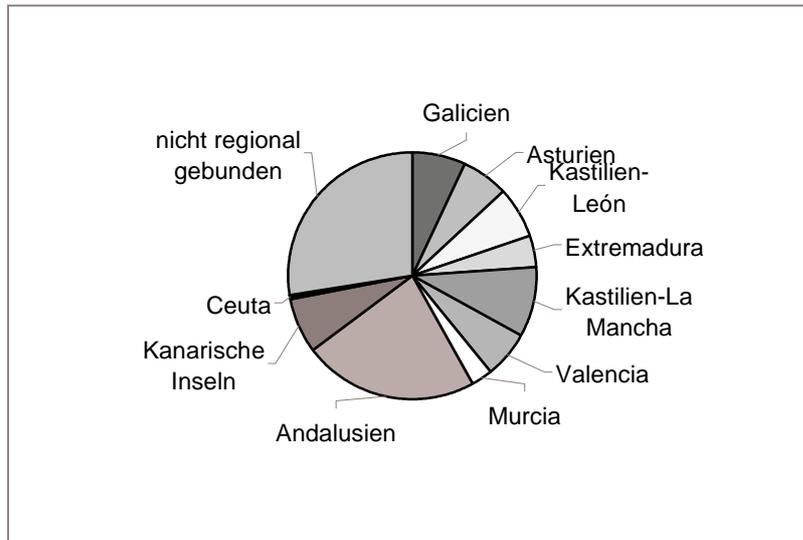


Abbildung 15: Regionale Zuordnung der Mittelbindung des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) für Spanien 1989-1998 (in Mio. ECU).

Quelle: Eigene Darstellung nach BREUER 1995:275.

Bereits im Förderzeitraum 1994-1999 entfiel damit auf die Region Andalusien im nationalen Vergleich die höchste Fördersumme im Bereich der Regionalentwicklung, wobei die Mittel und Maßnahmen vom regionalen Wirtschaftsministerium⁸² verwaltet wurden. Für den Förderzeitraum 2000-2006 erarbeitete die *Junta de Andalucía* gemeinsam mit den regionalen Arbeitsgeber- und Arbeitnehmerverbänden im Jahr 1999 einen zweiten ‚Regionalentwicklungsplan Andalusien⁸³‘, dessen Strategieplan die ökonomische Kohäsion und nachhaltige Entwicklung als wichtigste Zielsetzungen der Strukturfondsinterventionen betonte (siehe Abbildung 16). Um diese Ziele langfristig zu erreichen, definierte der Regionalentwicklungsplan zehn Interventionsachsen, für die konkrete Programme und Aktionslinien vorgeschlagen wurden (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001b:193).

Basierend auf den Regionalentwicklungsplänen aller spanischen Autonomen Gemeinschaften erarbeitete die Europäische Kommission im Jahr 1999 einen ‚Gemeinschaftlichen Förderrahmen für die spanischen Ziel 1-Regionen⁸⁴‘ (2000-2006). Dieser gab einen finanziellen Rahmen für die Förderinitiativen vor⁸⁵ und reduzierte die Zahl der Interventionsachsen im Vergleich zu den Vorschlägen des andalusischen Regionalentwicklungsplans auf neun (siehe Abbildung 17). Der Rahmenplan umfasste damit als wichtigste Handlungsschwerpunkte die

⁸² Span.: *Consejería de Economía y Hacienda de Andalucía*.

⁸³ Span.: *Plan de Desarrollo Regional de Andalucía 2000-2006 (PDR)*. Der Regionalentwicklungsplan enthält eine Evaluation der vorausgehenden EFRE-Förderperiode sowie eine detaillierte Analyse der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Strukturen der Region Andalusien. Vgl. CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001b.

⁸⁴ Span.: *Marco Comunitario de Apoyo (2000-2006) para las Regiones Españolas del Objetivo 1 (MCA)*.

⁸⁵ Der Rahmenplan legt die Obergrenzen für die EU-Fördermittel auf Ebene des spanischen Staates fest. Die Subventionen des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) betragen demnach im Förderzeitraum 2000-2006 für ganz Spanien rund 24 Milliarden €, der Europäische Sozialfonds (ESF) verfügt über 8,8 Milliarden € und der Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft (EAGFL) über 5 Milliarden €. Vgl. CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001a:11.

Wettbewerbsfähigkeit und den produktiven Sektor, den Umweltschutz, die Lokal- und Stadtentwicklung, die Transportinfrastrukturen, die Land- und Fischereiwirtschaft sowie die Entwicklung des Humankapitals (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001a:10). Der Gemeinschaftliche Förderrahmen sah vor, mit Hilfe der EU-Strukturfonds die wirtschaftliche Entwicklung der Ziel 1-Regionen Spaniens zu unterstützen und neue Arbeitsplätze zu schaffen⁸⁶. Neben dem allgemeinen Planungsdokument wurden deshalb operative Programme für die Bereiche der Aus- und Fortbildung, der Beschäftigungspolitik und der Forschung erarbeitet. Des Weiteren wurden ‚Regionale Handlungsprogramme‘⁸⁷ für die einzelnen Ziel 1-Regionen erstellt, worin die Interventionen der Europäischen Union und der jeweiligen Autonomen Gemeinschaft gebündelt aufgeführt wurden (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001a:231).

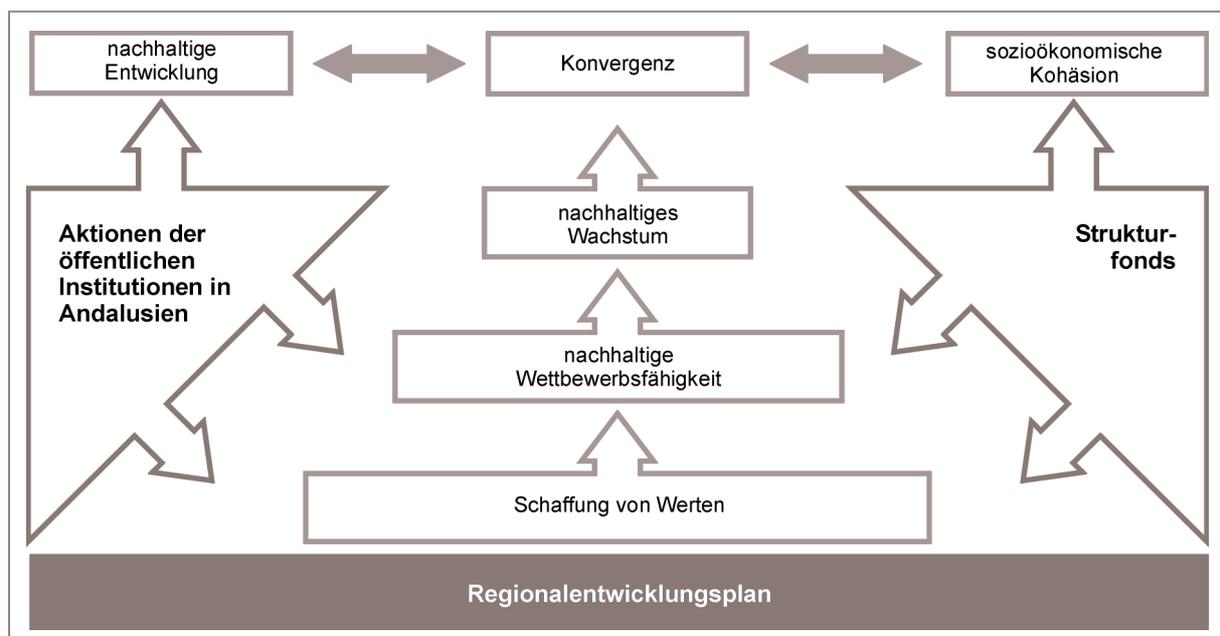


Abbildung 16: Strategie des Regionalentwicklungsplans Andalusien (2000-2006).

Quelle: Eigene Darstellung nach CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001b:157; CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001c:57.

Auf der Ebene der Autonomen Gemeinschaft Andalusien wurde im Jahr 2000 das ‚Regionale Handlungsprogramm Andalusien‘⁸⁸ (2000-2006) verabschiedet, das die Strategielinien und Interventionsachsen des Gemeinschaftlichen Förderrahmens aufnahm und konkretisierte. Für

⁸⁶ Eine ex-ante-Evaluation ergab für die spanischen Ziel 1-Regionen eine Steigerung des BIP um 0,87 bis 2,4% (im Vergleich zur Entwicklung ohne Strukturfondsinterventionen). Die Differenz erklärt sich aus der Anwendung von drei unterschiedlichen Modellrechnungen. Die Zahl der neu zu schaffenden Arbeitsplätze liegt demnach bis 2006 zwischen 36.000 und 105.000. Vgl. CONSEJERIA DE ECONOMIA Y HACIENDA 2001:193.

⁸⁷ Span.: *Programas Operativos Regionales*.

⁸⁸ Span.: *Programa Operativo Integrado de Andalucía*.

die neun Handlungsachsen wurden dabei einzelne Maßnahmen und technische Kataloge erarbeitet sowie die verantwortlichen Akteure und Förderinstrumente der Regionalplanung detailliert aufgelistet (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001c).

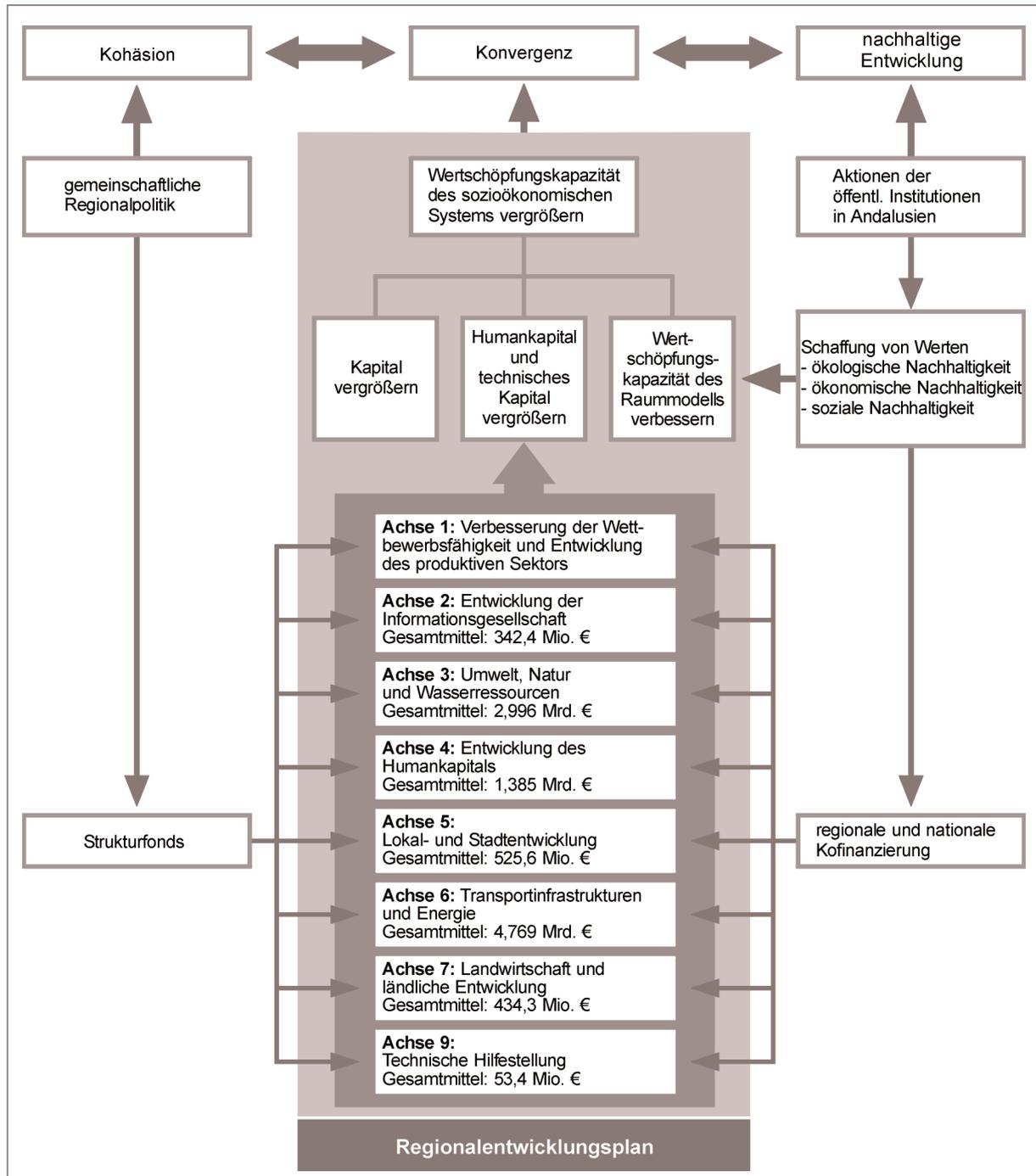


Abbildung 17: Synthese der Strategielinien des Gemeinschaftlichen Förderrahmens und des Operativen Programms Andalusien 2000-2006.

Quelle: Eigene Darstellung nach CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001b:190; CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001c:61.

Wenngleich die Europäische Union wie bereits erwähnt keine hoheitlichen Kompetenzen im Bereich der Regionalplanung besitzt, nahm und nimmt sie durch die Strukturfondsmittel dennoch Einfluss auf die Regionalentwicklung der Ziel 1-Region Andalusien. Das Regionale Handlungsprogramm Andalusien liefert für den Zeitraum 2000-2006 einen finanziellen Förderrahmen⁸⁹ und definiert Interventionsachsen und Strategielinien, wobei die wirtschaftliche Kohäsion und der Abbau des regionalen Entwicklungsrückstandes im Mittelpunkt der Interventionen stehen. Es stellt daher ein Instrument der Regionalplanung dar, zumal der Umfang der Fördermittel innerhalb der Region einen bedeutenden Stellenwert einnimmt. Der geringe Konkretisierungsgrad der Aktionslinien ist jedoch als Schwachpunkt dieses EU-Regionalplanungsinstruments zu beurteilen, weshalb konkrete Konsequenzen auf Ebene der Provinz Huelva noch nicht absehbar sind.

1.2.2.3 Wirtschafts- und Infrastrukturplanung

Im Zuge der politischen Neuordnung und der Schaffung der Autonomen Regionen wurden auch die Kompetenzen in den Bereichen der Wirtschafts- und Infrastrukturplanung regionalisiert, wobei die Wirtschaftsplanung erstmals von der allgemeinen Raumordnung abgetrennt wurde (siehe auch Kapitel B 1.2.2.2, S. 65) (SCHMIDT 1995:113; BERNECKER, PIETSCHMANN 2000:380).

Als wichtigstes Ziel im Bereich der andalusischen Wirtschaftsplanung wurde dabei zu Beginn die Behebung der ökonomischen Ungleichgewichte betrachtet, weshalb 1980-1982 ein Notfallplan Andalusien⁹⁰ und 1983 ein außerordentlicher Investitionsplan für Andalusien⁹¹ in Kraft traten. Diese Pläne sollten helfen, die schlechte wirtschaftliche Situation zu verbessern, doch konnte erst der 1987 beschlossene Andalusische Plan für Wirtschaftsentwicklung (*PADE*)⁹² tatsächlich zur Überwindung der strukturellen Probleme Andalusiens beitragen. Basierend auf dem Paradigma der endogenen Entwicklung steuerte dieser Plan die Modernisierung des Industrie- und Agrarsektors sowie den Ausbau der Infrastrukturen. Den öffentlichen Unternehmen wurde im *PADE* die Funktion eines Katalysators der Entwicklung beigemessen, weshalb 1987 das Förderungsinstitut Andalusien (siehe Kapitel B 1.2.1.1, S. 54) geschaffen wurde.

⁸⁹ Die Fördermittel der EU-Strukturfonds wurden im ‚Handlungsprogramm Andalusien‘ beziffert auf 6,15 Milliarden € EFRE-Subventionen, 755 Millionen € EAGFL- und 931 Millionen € ESF-Mittel. Vgl. CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001c:9.

⁹⁰ Span.: *Plan de Urgencia para Andalucía* (1980-82).

⁹¹ Span.: *Plan Extraordinario de Inversiones* (1983).

⁹² Span.: *Plan Andaluz de Desarrollo Económico* (1987-1990).

Gegen Ende der 1980er Jahre konsolidierte sich also eine eigenständige Wirtschafts- und Entwicklungspolitik der andalusischen Regierung. In den 1990er Jahren wurde diese durch zwei weitere Wirtschaftspläne für Andalusien (1991-1994 sowie 1998) fortgesetzt und durch spezifische Förderprogramme für die andalusische Industrie⁹³ ergänzt (KLAUBECKER 1996:30; JAÉN GARCÍA 2002).

Im Bereich der Infrastrukturplanung verfügte die Autonome Region Andalusien bereits im Jahr nach ihrer Schaffung über einen Generalplan für den Straßenbau⁹⁴ (1984-1991). Dieser bewirkte Verbesserungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, konzentrierte die Maßnahmen jedoch auf die Konstruktion weniger Großprojekte im Vorfeld der Weltausstellung in Sevilla 1992. Die inneren Verkehrsstrukturen der Region blieben hingegen während der 1980er Jahre ineffizient, zumal die Infrastrukturplanung losgelöst von der allgemeinen Regionalentwicklung blieb (KLAUBECKER 1996:126).

Das Raumordnungsgesetz Andalusiens 1994 (siehe Kapitel B 1.2.2.2, S. 65) verknüpfte erstmals den Bereich der Infrastrukturen mit der Raumplanung und stellte daher das Basisinstrument für die weitere Infrastrukturplanung der Region Andalusien dar. Daneben steuerte seit 1993 ein Nationaler Rahmenplan für Infrastrukturen⁹⁵ (1993-2007) die grundsätzlichen Entwicklungen des spanischen Verkehrsnetzes, wobei besonders der Ausbau des Transeuropäischen Straßennetzes und der Schnellstraßenbau angestrebt werden sollte. Vor diesem Hintergrund wurde 1997 der Infrastrukturplan Andalusien⁹⁶ (1997-2007) verabschiedet, welcher den nationalen Rahmenplan auf regionaler Ebene umsetzt und mit diesem kompatibel ist. Gemäß den Vorgaben des nationalen Plans betont der regionale Infrastrukturplan als wichtiges Ziel die Integration der Region Andalusien in europäische Netze. Zudem wird eine ausgeglichene Ausstattung der Region und ein Ausbau der intraregionalen Anbindungen vorangetrieben (LÓPEZ LARA 2002; GUTIÉRREZ 1995:293; JURADO ALMONTE 2001b). Zu den wichtigsten aktuellen Projekten der andalusischen Planung gehört der Ausbau eines Infrastrukturkorridors zwischen Sevilla und Lissabon und eine verbesserte Verknüpfung der andalusischen Provinzhauptstädte durch Autobahnen und Schnellzugverbindungen (AVE). Neben diesen Großprojekten ist jedoch eine fehlende Konkretisierung auf der Ebene der Gemeinden zu konstatieren; die Betonung der großen, transnationalen Projekte birgt zudem

⁹³ Span.: *Programa Industrial para Andalucía* (1994-97, 1998-2001)

⁹⁴ Span.: *Plan General de Carreteras*.

⁹⁵ Span.: *Plan Director de Infraestructuras del Estado*.

⁹⁶ Span.: *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía*.

die Gefahr, die intraregionalen Verbindungen zu vernachlässigen und damit die territorialen Unterschiede noch zu vergrößern (ANDALUCÍA ECONÓMICA; LÓPEZ LARA 2002).

1.2.2.4 Umweltschutzplanung

Die spanische Umweltschutzgesetzgebung begann mit einiger zeitlicher Verzögerung nach dem politischen Wandel des Jahres 1975. Erst 1985 wurde mit dem nationalen Wassergesetz⁹⁷ ein Schutzinstrument für die Wasserqualität geschaffen, und ab 1988 regulierte das Küstenschutzgesetz⁹⁸ die Nutzung und Überprägung der fragilen spanischen Küstenzonen. Dabei wurde ein 100 Meter breiter Küstenstreifen unter Schutz gestellt sowie eine 500 Meter breite Übergangs- und Einflusszone geschaffen, die besonderen Nutzungsbeschränkungen unterliegt (PROINTEC 1997a:110; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:52).

Parallel zur nationalen Ebene wurden auch auf der Ebene der Regionen Schutzpläne und Gesetze geschaffen. Die Autonome Region Andalusien verfügte ab 1985 über eine eigenständige regionale Umweltschutzbehörde sowie über Provinzbehörden (STATISTISCHES BUNDESAMT 1996:144). Als wichtigstes Umweltschutzgesetz Andalusiens trat 1989 das ‚Gesetz über Naturschutzgebiete‘⁹⁹ in Kraft, welches einen Katalog der zu schützenden Naturräume definierte und die Kategorien ‚Naturpark‘ und ‚Naturreserve‘¹⁰⁰ sowie die entsprechenden Ordnungsinstrumente¹⁰¹ schuf. Die entstandenen Naturparks und Naturreserven sind in einem regionalen ‚Netz der Schutzgebiete‘¹⁰² zusammengefasst und werden durch die andalusische Umweltschutzbehörde AMA¹⁰³ verwaltet (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:64; FELICIDADES GARCÍA 2001:54).

Einen Katalog von Schutzgebieten weisen unterhalb der regionalen Ebene auch die einzelnen andalusischen Provinzen auf. Bereits seit 1986 existiert auf Ebene der Provinzen das Planungsinstrument der ‚Spezialpläne für Umweltschutz‘¹⁰⁴, welches die in diesem Katalog verzeichneten Schutzgebiete von der städtebaulichen Inwertsetzung ausschließt, wobei eine Kategorisierung in streng geschützte sowie eingeschränkt mit wirtschaftlicher Nutzung

⁹⁷ Span.: *Ley de Aguas*.

⁹⁸ Span.: *Ley de Costas*.

⁹⁹ Span.: *Ley de Inventario de Espacios Naturales de Andalucía*.

¹⁰⁰ Span.: *Parque Natural* und *Reserva Natural*.

¹⁰¹ Als neue Figuren schuf das Gesetz die Ordnungspläne für Naturparks (*Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, PORN*) sowie allgemeine Verwaltungspläne für Schutzgebiete (*Plan Rector de Uso y Gestión, PRUG*). Vgl. FELICIDADES GARCÍA 2001:54.

¹⁰² Span.: *Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía*.

¹⁰³ *Agencia de Medio Ambiente*.

¹⁰⁴ Span.: *Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de la Provincia, PEPMF.C*.

kompatible Zonen erfolgt (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:64; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:47).

Die Provinz Huelva verfügt aufgrund der verschiedenen Schutzinstrumente über eine Vielzahl von Naturschutzgebieten, so dass insgesamt fast ein Drittel der Provinzfläche unter Schutz steht (siehe Abbildung 8, S. 27). Als größte und bedeutendste Schutzgebiete sind dabei der Nationalpark *Coto de Doñana* sowie der angrenzende Naturpark *Entorno de Doñana* anzuführen. Daneben existieren in der Provinz Huelva u.a. der Naturpark des Marschlandes Isla Cristinas, die Naturparks der Flüsse *Piedras* und *Odiel* sowie die Naturreserve der Lagune El Portil. Diese Gebiete stehen unter dem Schutz des ‚Gesetzes über Naturschutzgebiete in Andalusien‘ und sind zugleich katalogisiert in den ‚Spezialplänen für Umweltschutz der Provinz Huelva‘¹⁰⁵. Die Spezialpläne beziehen sich zudem auf kleinere Schutzgebiete wie die Pinienwälder Isla Cristinas, Cartayas und Moguers, die Lagunen von Palos de la Frontera und Almonte oder das Mündungsgebiet des Flusses *Guadiana* (PROINTEC 1997a:126; PROINTEC 1997b:106).

Um die unübersichtliche Vielzahl der Schutzinstrumente und –zonen zu reduzieren, wurden auf Ebene der Region Andalusien im Jahr 1997 alle Schutzgebiete der Provinzen in einem Verband (RENPA) zusammengeschlossen und seitdem gemeinsam verwaltet. Im gleichen Jahr trat ein erster ‚Umweltschutzplan für Andalusien‘¹⁰⁶ (1997-2005) in Kraft, der die Vorgaben des V. Gemeinschaftsprogramms der Europäischen Union aufnimmt und den Anspruch erhebt, die bisherige regionale und auf Provinzebene betriebene Umweltschutzpolitik zu koordinieren und unter einem Dach zu vereinen (BEJERANO PALMA, TEJADA TEJADA, JURADO ESTÉVEZ 1997:33; FELICIDADES GARCÍA 2001:53). Dieser erste Ansatz einer globalen und koordinierten Umweltpolitik macht deutlich, dass bis Ende der 1990er Jahre eine integrierte Behandlung der Schutzzonen in Andalusien meist nicht erfolgte, wenngleich seit 1986 zahlreiche Planungsinstrumente existierten. Als weiterer Schritt in Richtung einer integrierten Umweltschutzplanung ist der aktuell diskutierte Vorschlag zu werten, ein grenzüberschreitendes Biosphärenreservat zu schaffen, das die wichtigsten Naturschutzräume zwischen der andalusischen Provinzhauptstadt Huelva und der größten Stadt der Algarve, Faro, umfassen könnte (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:70). Dieses Projekt macht deutlich, dass die andalusische Umweltschutzplanung endgültig aus der lokalen Dimension heraustritt und die Notwendigkeit einer globalen Planung erkannt wurde.

¹⁰⁵ Span.: *Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de la Provincia de Huelva*.

¹⁰⁶ Span.: *Plan de Medio Ambiente Andalucía*.

Ein detailliertes Verzeichnis der Gesetzestexte (nationale und andalusische Gesetzgebung) im Bereich Umweltschutz findet sich bei FELICIDADES GARCÍA 2001:82.

Vor diesem Hintergrund ist auch der Eintritt der Region Andalusien und der Provinz Huelva in den globalen Agenda 21-Prozess zu betrachten. Nachdem auf nationaler Ebene im Jahr 2002, also zehn Jahre nach dem Weltgipfel in Rio de Janeiro, ein ‚Nationaler Strategieplan für nachhaltige Entwicklung‘¹⁰⁷ vorgestellt und als Dokument zur fakultativen Konsultation konzipiert worden war, wurde im Jahr 2003 auf regionaler Ebene ein Forum ‚Agenda 21 Andalusien‘ geschaffen, das die Umsetzung der Nachhaltigkeitsprinzipien koordinieren soll. Innerhalb der Provinz Huelva setzen bislang lediglich einzelne Gemeinden die Ziele der Rio-Konferenz um, wobei die Gemeinde Almonte aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum Nationalpark Doñana eine Pionierfunktion einnimmt und im Jahr 2001 ein Lokales Agenda 21-Forum gründete (KONGRESSVORTRÄGE PÉREZ MIYAREZ, CASTRO, BELLA 11/2002).

B 2 Wirtschaftsentwicklung Spaniens und der Provinz Huelva: Übergang von einer binnenmarktorientierten zu einer außenmarktorientierten Entwicklung

Die spanische Wirtschaftsentwicklung kann in drei Phasen eingeteilt werden: Bis in die 1970er Jahre dominierte im franquistischen Spanien die Primärwirtschaft, wobei die agrarischen und industriellen Wirtschaftsstrukturen überwiegend auf den Bedarf des Binnenmarktes ausgerichtet waren. In den 1970er Jahren waren erste Impulse für einen Wandel erkennbar, was sich in der Provinz Huelva dadurch ausdrückte, dass mit Hilfe von auswärtigen Unternehmen und technischem Fortschritt eine neue, moderne Bewässerungslandwirtschaft aufkam. Ab Mitte der 1980er Jahre entwickelten sich schließlich, unter anderem durch Subventionen und Hilfen der Europäischen Union, diversifizierte Wirtschaftsstrukturen; Spanien vollzog den Wandel zu einer modernen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft.

2.1 Binnenmarktorientierte Wirtschaftsstrukturen der 1960er und 1970er Jahre: traditionelle Primärwirtschaft und staatliche Industriepole

Bis Mitte des 20. Jahrhunderts erhielten sich in ganz Spanien die tradierten Strukturen einer ländlich geprägten Gesellschaft (siehe Kapitel A 2.1.2.2, S. 30). Als Erbe der römischen Herrschaft existierten besonders in Südspanien große, extensiv genutzte Latifundiengebiete, die charakteristische Sozialstrukturen bedingten: Eine große Zahl abhängiger Lohnarbeiter stand traditionell einer kleinen Zahl mächtiger Großgrundbesitzer gegenüber. Dominante

¹⁰⁷ Span.: *Estrategia Nacional de Desarrollo Sostenible*.

Kulturen der Landnutzung im Trockenfeldbau waren Oliven, Getreide, Mandeln und Wein sowie auf agrarisch ungeeigneten Böden die extensive Bewirtschaftung von Pinien- und Eukalyptusforsten. Seit dem 18. Jahrhundert erlangte an den spanischen Küsten die Fischereiwirtschaft als alternative Erwerbsquelle zunehmende Bedeutung. Die traditionell dominante Küstenfischerei basierte dabei auf familiären Strukturen und diente fast ausschließlich der Versorgung der lokalen Bevölkerung (JURADO ALMONTE 1990:184).

Diese primärwirtschaftliche Inwertsetzung der natürlichen Potenziale setzte sich unter der Herrschaft General Francos fort, da sie im Zuge der von ihm propagierten Autarkiepolitik die Lebensmittelproduktion für den Binnenmarkt sicherte. Daneben blieb die Bedeutung des industriellen Sektors Spaniens zu diesem Zeitpunkt weit hinter den Entwicklungen der europäischen Nachbarstaaten zurück. Die schlechte gesamtwirtschaftliche Lage zwang die franquistische Regierung schließlich in den 1960er Jahren dazu, den Prozess der Industrialisierung durch einen Stabilisierungspakt (1959) sowie insbesondere durch die Politik der Entwicklungspole zu forcieren (siehe Kapitel B 1.1.1, S. 47). Ab 1964 entstanden so mit Hilfe staatlicher Investitionen Industriestrukturen, die in erster Linie darauf ausgerichtet waren, Konsumgüter für den geschützten Binnenmarkt zu produzieren. Diese Politik ermöglichte nach der jahrzehntelangen absoluten Abschottung vom Weltmarkt ein quantitatives Wachstum der spanischen Wirtschaft und den wirtschaftlichen *take-off* des Landes. Tiefgreifende strukturelle Veränderungen blieben jedoch aus, zumal sich die Ansiedlung der Industrien überwiegend auf bestehende Wirtschaftszentren beschränkte und die endogenen Potenziale der jeweiligen Räume unberücksichtigt blieben (LANG 1993:189; LOPEZ-CASERO 1993:291). Im Allgemeinen konnten die von den Entwicklungspolen ausgehenden Synergie- und Arbeitmarkteffekte den Arbeitskräfteüberschuss der ländlichen Gebiete nicht aufwiegen, weshalb sich besonders die klassischen Latifundiengebiete in Abwanderungsräume verwandelten (KLAUBECKER 1996:14).

Die Autonome Region Andalusien und insbesondere die Provinz Huelva verfügten traditionell über einen nur unterdurchschnittlich ausgeprägten industriellen Sektor. Am stärksten vertreten waren in der Provinz Huelva die dem Fischereisektor nachgelagerten Industriezweige, doch konzentrierten sich diese Industrien auf die Fischerorte der Küste sowie auf die Provinzhauptstadt Huelva. Daneben war der industrielle Sektor durch einen Mangel an Kapital, eine kaum entwickelte Unternehmenskultur und eine lagebedingte Isolation geprägt (FLORES CABALLERO 1992:326; KLAUBECKER 1996:17; JURADO ALMONTE 2001b:39). Die unzureichende infrastrukturelle Ausstattung der Provinz im Bereich der Energieversorgung und der Transportverbindungen verstärkte die Dominanz der extensiven

primärwirtschaftlichen Inwertsetzung der Provinz, die aufgrund ihrer peripheren Lagemomente nicht an die dynamischen europäischen Wirtschaftszentren angebunden war (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:66).

Im Jahr 1964 wurde in der Provinz Huelva im Rahmen der staatlichen Entwicklungspolitik ein chemischer Industriepol installiert. Die damit verbundenen Investitionen betrafen die Provinzhauptstadt Huelva sowie die benachbarten Gemeinden San Juan del Puerto und Palos de la Frontera, welche sich bis 1975 in einen der wichtigsten petrochemischen Standorte Europas verwandelten. Der Entwicklungspol, der aus thermischen Anlagen, Erdölraffinerien und einer Sulfatfabrik bestand, nutzte die Standortvorteile der großen Hafenstadt Huelva, die aufgrund ihrer Lage am Atlantischen Ozean eine strategische Position hinsichtlich des Imports von Rohstoffen und des Exports der chemischen Erzeugnisse einnahm (ROTHER 1993:164; PROINTEC 1997b:9). Daneben konnten in der Sulfatfabrik des Entwicklungspols die Pyritvorkommen des Hinterlandes verarbeitet werden, wobei die umweltbeeinträchtigenden Abwässer der chemischen Industrieanlagen nach Ansicht der Planer lediglich die ohnehin natürlich verschmutzten Flüsse *Tinto* und *Odiel* betreffen (siehe Fußnote 32, S. 37) und damit die Kosten für die Entsorgung gering gehalten würden (MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1999:169; HUELVA INFORMACIÓN 20/02/03).

Trotz dieser Vorteile, die schließlich am 30. Januar 1964 zur offiziellen Errichtung des chemischen Industriepols Huelva führten, wies der Standort auch Nachteile auf: Die benötigten Fachkräfte mussten aufgrund des Mangels an qualifizierten Arbeitern in der Provinz aus anderen Regionen angeworben werden. Hieraus ergibt sich, dass die Auswirkungen des Industriepols auf den lokalen Arbeitsmarkt gering blieben, zumal der kapitalintensive Sektor der chemischen Industrie in Relation zu den hohen Investitionen insgesamt nur wenige Arbeitsplätze schuf (BARROSO GONZÁLEZ, CARROZA PACHECO 2002). Während der Dauer des staatlichen Entwicklungs- und Investitionsprogramms von 1964 bis 1974 war der Chemiestandort Huelva zudem einzig an den Interessen des spanischen Staates und der privaten Großinvestoren orientiert, wohingegen der Bedarf der Region unberücksichtigt blieb. Der spezialisierte Industriepol Huelva, der nicht in die traditionellen Wirtschaftsstrukturen der primärwirtschaftlich geprägten Provinz Huelva integriert war, löste daher kaum Synergie- und Kopplungseffekte in der Region aus. Die räumlich begrenzte Verbesserung der Infrastruktureinrichtungen bewirkte vielmehr wirtschaftliche und demographische Konzentrationsprozesse innerhalb der Provinz: Während die Provinzhauptstadt Huelva von den staatlichen Investitionen profitierte, blieben die Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der industriearmen Region aus. Die negativen Konsequenzen für

die natürliche Umwelt betrafen hingegen ein weiteres territoriales Umfeld, da die Verunreinigung der Flüsse sowie die Lärm- und Geruchsverschmutzung auch die entfernteren Gemeinden der Küste und des Hinterlandes erreichten (FOURNEAU 1983:258; BENABENT F. DE CORDOBA 1990:57; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1992b:105).

Zusammenfassend kann also festgestellt werden, dass sich in der Provinz Huelva bis in die 1970er Jahre als Erbe der franquistischen Autarkiepolitik binnenmarktorientierte Wirtschaftsstrukturen erhielten. Die geographische Randlage und die infrastrukturellen Defizite der Provinz bedingten einen wirtschaftlichen Entwicklungsrückstand, der auch durch den chemischen Entwicklungspol in Huelva / Palos de la Frontera nicht entscheidend verbessert werden konnte. Dominant blieben daher weiterhin die traditionellen Wirtschaftssektoren der Fischerei und der extensiven Landwirtschaft, welche die naturräumlichen Potenziale nutzten, aber durch familiäre Unternehmensstrukturen und Kapitalmangel eingeschränkt blieben.

Das Gewicht des Dienstleistungssektors nahm in diesem Zeitraum in geringem Umfang zu, wobei die Entwicklung auch hier hinter den Prozessen anderer Regionen zurückblieb, da die Provinz Huelva im Gegensatz zu den Küstenzonen der spanischen Mittelmeerküste bis in die 1970er Jahre keinen Tourismusboom erlebte¹⁰⁸ (FOURNEAU 1983:229).

Nach dem Ende des Franco-Regimes führte die Notwendigkeit, zuerst die politischen Probleme zu lösen und deshalb die Wirtschaftspolitik zu vernachlässigen, zu einer Verschärfung der wirtschaftlichen Krise und zu einer bis 1984 andauernden Depression in Spanien. Die agrarisch geprägten Gebiete der Region Andalusien und der Provinz Huelva waren von dieser Phase des Übergangs besonders stark betroffen, da hier kaum Erwerbsalternativen zum Primären Sektor existierten (LANG 1993:189; KLAUBECKER 1996:20).

2.2 Beginnende Außenmarktorientierung ab Ende der 1970er Jahre: die ‚Neue Landwirtschaft‘

Vor dem Hintergrund der beschriebenen wirtschaftlichen Stagnation und Depression begann in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre ein Prozess der Transformation des agrarischen Sektors der Provinz Huelva. Im Gegensatz zu anderen spanischen Provinzen, die bereits in römischer Zeit über Bewässerungssysteme verfügten, blieb in Huelva die landwirtschaftliche Inwertsetzung bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts ausschließlich auf den traditionellen Trockenfeldbau beschränkt. Seit Anfang der 1970er Jahre ermöglichten jedoch die

¹⁰⁸ Zur Tourismusedwicklung der Provinz Huelva siehe Kapitel B 3, S. 92.

Konstruktion eines Staudamms am Fluss *Piedras* sowie die begrenzte Entnahme unterirdischer Wasservorkommen aus den Aquiferen Nr. 25 und Nr. 27 die Bewässerung agrarischer Flächen und damit eine Intensivierung der Landnutzung (MERTINS 1993:21; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:2/23). Diese Entwicklung, für die FOURNEAU den Begriff der ‚Neuen Landwirtschaft‘ prägte, verlief besonders in den 1980er Jahren explosionsartig (FOURNEAU, LUGINBUHL, ROUX 1990:82).

Die Impulse für den beginnenden Wandel der agrarischen Produktion gingen zu Beginn von einem Unternehmer der Gemeinde Moguer aus, welcher in seinem agrarischen Betrieb *Las Madres* neue Varietäten der Erdbeere und verschiedene Anbautechniken testete. Dabei erwiesen sich amerikanische Varietäten als weitaus profitabler als die seit Anfang des Jahrhunderts in Moguer angebauten Erdbeersorten, weshalb sich die Innovation rasch in der Provinz ausbreitete (VOTH 2002; DOCTOR CABRERA 2002). Die Erdbeerproduktion konzentrierte sich dabei im Wesentlichen auf drei Sektoren (siehe Abbildung 18, S. 89): Neben dem Diffusionszentrum um Moguer und Palos de la Frontera entwickelte sich bei Almonte und Bollullos ein weiteres zusammenhängendes Anbauggebiet, wobei beide Zonen zu diesem Zeitpunkt durch die Entnahme unterirdischer Wasservorkommen bewässert wurden. Im Westen der Provinz entstand bei Lepe und Cartaya ein dritter Schwerpunkt, welcher an das neue Bewässerungssystem des Flusses *Piedras* angeschlossen war und deshalb weiträumige Expansionsmöglichkeiten versprach (FOURNEAU, LUGINBUHL, ROUX 1990:84; FLORES CABALLERO 1992:334).

Mit geringer zeitlicher Verschiebung entwickelte sich ab Anfang der 1980er Jahre der Anbau von Zitrusfrüchten zu einem weiteren dynamischen Sektor des Bewässerungsfeldbaus der Provinz Huelva. Auch für diese Kultur erwies sich die Verfügbarkeit von Wasser aus dem *Piedras*-System als entscheidender Faktor, doch erforderten die Dauerkulturen der Zitrusfrüchte einen im Vergleich zur Erdbeerpflanze hohen Kapital- und Investitionsbedarf. Die Initiative ging daher im Gegensatz zur Erdbeerproduktion nicht von lokalen Unternehmern, sondern überwiegend von etablierten Agrounternehmen des Auslandes und der spanischen Region Valencia aus, welche große Flächen in der Provinz Huelva aufkauften (FOURNEAU 1983:256; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002:44; BATISTA ZAMORA 2002).

Die dynamischen Prozesse, die den agrarischen Sektor der Provinz Huelva ab Ende der 1970er Jahre erfassten, wurden begünstigt durch einen Wandel der Konsumgewohnheiten auf den internationalen Märkten. In diesem Zeitraum entstand eine ganzjährige Nachfrage nach frischem Obst und Gemüse, die insbesondere die mitteleuropäischen Staaten nicht aus eigener Produktion decken konnten. Die Nachfrage des Außenmarktes löste daher eine wachsende,

exportorientierte Produktion in den südeuropäischen Staaten und im Hinblick auf Erdbeeren speziell in der Provinz Huelva aus (REQUENA SÁNCHEZ 1997:523; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002:17, 113; VOTH 2002).

Die ‚Neue Landwirtschaft‘ etablierte sich innerhalb der Provinz an der Küste und in den flachen Ebenen des Condado. Die alluvialen Sandböden dieser Zone galten traditionell als wenig fruchtbar und wurden überwiegend durch Forstwirtschaft genutzt, doch erwiesen sich die Durchlässigkeit der leichten Böden, die geringe Evaporation und das flache Relief als günstige Standortfaktoren für den Anbau von Erdbeer- und Zitruskulturen (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1986:25; BATISTA ZAMORA 2002). Diese Neuwertung der bodenphysikalischen Eigenschaften wurde insbesondere in Bezug auf den Erdbeeranbau verstärkt durch die Möglichkeiten, welche innovative Techniken und Düngemittel boten: Die autochthonen Sandböden der Anbauzonen werden seit den 1970er Jahren im *acolchados*-System¹⁰⁹ mit mineralischen Düngern vermischt und die hohe jährliche Sonnenscheindauer durch den Einsatz von Plastikplanen, welche die Erdbeerkulturen überdecken, potenziert. Der auf diese Weise mit geringem Kapitaleinsatz erzeugte Gewächshauseffekt ermöglicht einen zeitlichen Produktionsvorsprung und damit höhere Gewinne für die Produzenten der Primeur-Früchte (BREUER 1986:24; JURADO ALMONTE 1992:211; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1994:37).

Die hohe Rentabilität und Intensität der Landnutzung ermöglichen auch kleinen, familiären Unternehmen die rasche Amortisierung der Investitionen, weshalb im Bereich des Erdbeeranbaus der Provinz Huelva sehr kleine und kleine Betriebsstrukturen dominieren¹¹⁰ (JURADO ALMONTE 1992:211; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002:202). Neben den atomisierten Betriebsstrukturen im Bereich der Erdbeerproduktion werden die Zitrusfrüchte in der Provinz Huelva überwiegend durch mittlere und große Unternehmen produziert. Insbesondere die Betriebe mit mehr als 20 Hektar Fläche waren in den 1980er Jahren überwiegend im Besitz ortsfremder und ausländischer Unternehmen, wobei erfahrene Produzenten und Großhändler

¹⁰⁹ Dieses Anbausystem darf nicht mit den ebenfalls ab den 1970er Jahren verwendeten *enarenados*, den „eingesandeten“ Kulturen der Costa del Sol verwechselt werden, wenngleich zahlreiche Übereinstimmungen bestehen. Beide Anbausysteme des Bewässerungsfeldbaus beruhen darauf, dass die Kulturen durch Plastikplanen abgedeckt werden, doch wird bei den *enarenados* das autochthone Erdreich zusätzlich mit einer Düngerschicht bedeckt, auf welche wiederum eine Sandschicht aufgebracht wird. Dieser künstlich geschaffene Boden weist optimale bodenphysikalische Eigenschaften für den Anbau der Kulturen auf. Im Gegensatz dazu werden im *acolchados*-System die sandigen Alluvialböden der Küstenzone lediglich mit Düngemitteln vermischt, ohne dass verschiedene Schichten gebildet oder zusätzlich Sand aufgebracht würden. Zur Anbautechnik der „eingesandeten“ Kulturen der Costa del Sol siehe BREUER 1986:24, zur Anbautechnik der Provinz Huelva sowie zum Vergleich beider Systeme siehe MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1986:25 und CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:120.

¹¹⁰ Im Jahr 1982 wiesen 53,5% aller Betriebe der Provinz Huelva mit Bewässerungsanbau weniger als 5 Hektar Fläche auf; diese Klein- und Kleinstbetriebe umfassten insgesamt nur 12,2% der gesamten bewässerten Nutzfläche der Provinz. Vgl. JURADO ALMONTE 1992:206.

aus der Region Valencia dominierten. Diese vermarkteten und verarbeiteten die in Huelva produzierten Zitrusfrüchte mittels bestehender Vertriebsstrukturen in Valencia, weshalb die Provinz Huelva nur in geringem Maß an der Wertschöpfung partizipierte (JURADO ALMONTE 1992:206; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002:77). Die kleinen und mittleren Unternehmen des Erdbeersektors waren hingegen aufgrund mangelnder nationaler und internationaler Vermarktungsstrukturen überwiegend auf den Direktverkauf angewiesen, so dass zahlreiche Zwischenhändler die Gewinnspanne der Produzenten schmälerten.

Ab den 1980er Jahren organisierten sich die Einzelproduzenten verstärkt in Kooperativen, so dass das atomisierte Angebot gemeinsam verkauft und vermarktet werden konnte. Dennoch verharrte der Sektor der ‚Neuen Landwirtschaft‘ Huelvas in einem problematischen Verhältnis der Abhängigkeit von etablierten Exportunternehmen aus Valencia, Almería und des Auslandes (REQUENA SÁNCHEZ 1997:523; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002:132). Zudem war man in Bezug auf technische Neuerungen und die Entwicklung neuer Varietäten auf den Technologietransfer aus Kalifornien angewiesen (JURADO ALMONTE 1990:186).

Eine weitere Problematik ergab sich für den lokalen Arbeitsmarkt, da die arbeitsintensive Bewässerungslandwirtschaft zwar zahlreiche Arbeitsplätze schuf, diese jedoch temporär auf wenige Monate im Jahr begrenzt waren. Der Arbeitsmarkt der Provinz, der durch ortsfremde Tagelöhner verstärkt werden musste, profitierte daher nur eingeschränkt von der intensivierten agrarischen Produktion (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1986:159).

Als weiterer limitierender Faktor ist schließlich die Wasserknappheit der Provinz anzuführen, welche die Ausweitung der Bewässerungsflächen bis Mitte der 1980er Jahre einschränkte: Die Wasservorkommen des *Piedras*-Systems wurden bis zu diesem Zeitpunkt primär dem Industriepol in Huelva zugeleitet, wohingegen die Bewässerungskulturen der ‚Neuen Landwirtschaft‘ nur geringe Mengen zur Verfügung gestellt bekamen. Die unterirdischen Wasserspeicher der Aquiferen Nr. 25 und Nr. 27 waren ohnehin nur eingeschränkt nutzbar, da die natürliche Regenerationsfähigkeit der Systeme nicht überschritten werden durfte (FOURNEAU 1983:257).

Trotz der angeführten Probleme entwickelten sich an der Küste der Provinz Huelva ab Mitte der 1970er Jahre neben der fortbestehenden traditionellen Landwirtschaft eine intensive Bewässerungslandwirtschaft und einer der wichtigsten nationalen Standorte für die Produktion von Erdbeeren und Zitrusfrüchten (MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1990:116). Diese Entwicklung vollzog sich im Wesentlichen auf Kosten der forstwirtschaftlichen Flächen: Das „grüne Gold“ der Pinien- und Eukalyptusforste wurde sukzessive durch das „rote Gold“ der Erdbeerproduktion verdrängt (JURADO ALMONTE 1989:155; FOURNEAU,

LUGINBUHL, ROUX 1990:82). Profitieren konnten von diesem Wandel auf der Ebene der Provinz Huelva v.a. die Besitzer der Mini- und Mikrofundien, die durch die Einführung der Intensivkultur Erdbeere rentabel produzieren und wirtschaften konnten¹¹¹. Dem landwirtschaftlichen Sektor der Provinz, der bislang nur auf die Versorgung des lokalen und regionalen Binnenmarktes ausgerichtet war, eröffnete sich damit durch die beginnende Orientierung an der Nachfrage des Außenmarktes ab Ende der 1970er Jahre ein Ausweg aus der Krise des traditionellen Anbaus (VOTH 2002).

2.3 Diversifizierung der Wirtschaftsstrukturen ab Mitte der 1980er Jahre

Zu Beginn der 1980er Jahre war der politische Wandel, der auf das Ende des Franco-Regimes folgte, im Wesentlichen abgeschlossen, und der spanische Staat wurde im Jahr 1986 in die Europäische Union aufgenommen. Die neue Wirtschaftsplanung der demokratischen Regierung förderte nun gezielt den Ausbau der Infrastrukturen (siehe Kapitel B 1.2.2.3, S. 72) und die Deregulierung und Flexibilisierung des Arbeitsmarktes. Diese Maßnahmen lösten ab 1985 einen kräftigen Wirtschaftsaufschwung aus, weshalb sich in Spanien ab Mitte der 1980er Jahre der Übergang zu einer komplexen industriellen Gesellschaft vollziehen konnte (LANG 1993:221; LOPEZ-CASERO 1993:311).

Dieser Wandel war jedoch mit wachsenden Disparitäten innerhalb des Staates verbunden, da der Strukturwandel insbesondere in der primärwirtschaftlich dominierten Region Andalusien nur langsam voranschritt. Anfang der 1990er Jahre setzte schließlich der Prozess der wirtschaftlichen Konvergenz der spanischen Regionen ein, da die strukturschwächste Region Andalusien ein über dem nationalen Durchschnitt liegendes Wirtschaftswachstum aufwies (ERNST & YOUNG 1991:21; LOPEZ-CASERO 1993:291).

Die Besserung der Wirtschaftslage ging in der Region Andalusien einher mit einer Diversifizierung der Wirtschaftsstrukturen, wobei der Primäre Sektor weiterhin eine dominante Position einnahm. Die Landwirtschaft sowie die Fischereiwirtschaft befanden sich jedoch ab Mitte der 1980er Jahre in einem Prozess der Transformation, so dass trotz der Persistenz des primärwirtschaftlichen Sektors von einem tiefgreifenden Strukturwandel gesprochen werden kann (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:23). Daneben nahm der Anteil des Tertiären Sektors vor allem aufgrund des boomenden Tourismus auch in Andalusien deutlich zu; aufgrund seiner Bedeutung wird der touristische Sektor in einem gesondertes Kapitel zu betrachten sein (siehe Kapitel B 3, S. 92).

¹¹¹ Die Erdbeerproduzenten Huelvas erwirtschafteten Ende der 1980er Jahre auf nur 1% der Bewässerungsflächen 25% der agrarischen Einkommen. Vgl. JURADO ALMONTE 1992:213.

Innerhalb der Region Andalusien stellte die Provinz Huelva traditionell eines der wirtschaftlichen Schlusslichter dar. Die zunehmende Tertiärisierung der spanischen und andalusischen Wirtschaft wirkte sich hier in den 1980er und 1990er Jahren nur in geringem Maße aus, wohingegen der Anteil des Primären Sektors vergleichsweise hoch blieb (BREUER 1995:273; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:25). Insgesamt vollzog sich jedoch auch in der Provinz Huelva der für Spanien und Andalusien beschriebene Prozess der Diversifizierung der Wirtschaftsstrukturen (PROINTEC 1997b:10).

Im Folgenden werden nun die neu entstandenen oder transformierten Wirtschaftssektoren der Provinz Huelva beschrieben. Da die finanziellen Hilfen und Impulse der Europäischen Union einen wesentlichen Beitrag zum Wirtschaftsaufschwung Spaniens leisteten, werden die Konsequenzen des EU-Beitritts zu Beginn gesondert analysiert.

2.3.1 Impulse der Europäischen Union

Das neue Mitgliedsland Spanien erhoffte sich von seinem Beitritt zur Europäischen Gemeinschaft im Jahr 1986 eine Stabilisierung der jungen Demokratie und einen Beitrag zur kulturellen Entwicklung des Landes, insbesondere aber bedeutende Wachstumsimpulse für die wirtschaftliche Entwicklung. Die Teilnahme an der Wirtschaftsgemeinschaft eröffnete dem spanischen Agrar- und Fischereisektor den Zugang zu größeren Märkten und ermöglichte Investitionen aus dem europäischen Ausland, weshalb mit dem Beitritt die Erwartung eines wirtschaftlichen Aufschwungs verbunden wurde (BISKUP, DÜRR, GARCÍA ECHEVARRÍA 1982:155; FREY 1986:86; ROTHER 1993:179). Von Seiten der Gemeinschaft bestand hingegen die wichtigste Zielsetzung darin, den Entwicklungsrückstand der spanischen Wirtschaft zu reduzieren und die Disparitäten innerhalb des europäischen Hauses abzubauen (BLOTEVOGEL 1991:14).

Die Impulse, die im Anschluss an den Beitritt Spaniens von der Gemeinschaft ausgingen, konzentrierten sich zu Beginn vor allem auf die Förderung des Infrastrukturausbaus. Der Umfang staatlicher Hilfen stieg aufgrund des Prinzips der Kofinanzierung ebenfalls an, weshalb insgesamt das institutionelle Investitionsvolumen zunahm. Daneben wirkte sich die wachsende Bedeutung der Regionen in der Europäischen Gemeinschaft, die in der Schaffung des Ausschusses der Regionen im Jahr 1992 zum Ausdruck kam, auch auf nationaler Ebene aus, da die Rolle dieser Ebene auf Kosten der nationalstaatlichen Ebene gestärkt wurde (GÓMEZ SANTOS 1992; KÜHNHARDT, VALCÁRCEL 1999:37).

Die wirtschaftliche Wirkung des EG-Beitritts Spaniens ist indes quantitativ nur schwer messbar. Da die erheblichen strukturellen Defizite insbesondere des Industriesektors durch die Infrastrukturförderung rasch verbessert werden konnten, stellte der Beitritt einen bedeutenden Entwicklungsimpuls für die Wirtschaft Spaniens dar. Es kann daher konstatiert werden, dass durch die massiven finanziellen Hilfen der Gemeinschaft der Anschluss Spaniens an den Staatenbund glückte und die wirtschaftliche und gesellschaftliche Anpassung rasch vollzogen wurde (BREUER 1995:266; EUROPÄISCHE KOMMISSION 1999:36; BERNECKER, PIETSCHMANN 2000:402).

Die wirtschaftliche Konvergenz auf nationaler Ebene ging jedoch innerhalb des spanischen Staates einher mit einer Akzentuierung regionaler Entwicklungsgefälle. Da auch dynamische Wachstumsregionen von den Fördermaßnahmen und Hilfen profitierten, stagnierten insbesondere ländliche, periphere Räume, weshalb die Disparitäten zwischen den einzelnen Regionen Spaniens und der Gemeinschaft erhalten blieben (MIOSGA 1995:144; BREUER 1995:276; VORAUER 2001:39). Die Autonome Region Andalusien, die bereits vor dem EG-Beitritt das Armenhaus Spaniens darstellte, belegte dem gemäß im Jahr 2000 einen der hintersten Plätze in der Rangfolge der europäischen Regionen, wobei sie sich im Vergleich zum Jahr 1995 lediglich um vier Plätze verbesserte. Das BIP der Region konnte trotz der Bestrebungen der Gemeinschaft, die Disparitäten abzubauen, nur von 58% (1995) auf 64,9% (2002) des europäischen Durchschnittes erhöht werden, während auf nationaler Ebene im Jahr 2002 87% des EU-Mittels erwirtschaftet wurden (HUELVA INFORMACIÓN 17/04/03 und 20/04/03; WWW.INE.ES).

Der nationalstaatlichen Konvergenz steht demzufolge ein Erhalt der regionalen Disparitäten und eine Divergenz auf der Ebene der Regionen gegenüber, weshalb bislang insgesamt nur von geringen Erfolgen der gemeinschaftlichen Kohäsionspolitik gesprochen werden kann (MIOSGA 1995:147).

Neben der allgemeinen Förderung als Ziel 1-Region erlangten die Gemeinschaftsinitiativen LEADER und INTERREG für die agrarisch geprägte Grenzregion Andalusien besondere Bedeutung (siehe Kapitel B 1.2.1.3, S. 56). Die EU-Initiative LEADER wurde dabei seit 1995 durch das Förderprogramm PRODER ergänzt, welches durch den spanischen Staat geschaffen wurde und durch finanzielle Mittel der Gemeinschaft kofinanziert wird. Beide Förderprogramme stellten Maßnahmen zur ländlichen Entwicklung dar und trugen zur Dynamisierung der endogenen Potenziale sowie zur Diversifizierung der regionalen Wirtschaftsstrukturen bei. Die Wirkung der LEADER- und PRODER-Förderung in Andalusien kann insgesamt als positiv und erfolgreich bezeichnet werden, da durch die

finanzielle Unterstützung der Gemeinschaft die Potenziale insbesondere der kleinen und mittleren Unternehmen gefördert und damit neue wirtschaftliche Wachstumsimpulse geschaffen werden konnten. Trotz der relativ geringen Mittelausstattung der Programme leisteten sie einen Anstoß zur endogenen Entwicklung (FORONDA ROBLES 1999:73; JURADO ALMONTE 2000b:18; CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA 2001).

An der Küste der andalusischen Provinz Huelva kann in Bezug auf die Förderprogramme LEADER und PRODER ebenfalls ein positives Fazit gezogen werden. Die PRODER-Mittel werden hier seit Mitte der 1990er Jahre von den Gemeindeverbänden ADRICOH und ADERCON (siehe Kapitel B 1.2.1.2, S. 55) verwaltet, welche als lokale Aktionsgruppen der Europäischen Union funktionieren und zwischen 1996 und 2000 die Verteilung von insgesamt mehr als 2.200 Millionen Peseten Fördermittel (13,2 Millionen €) und ein Gesamtinvestitionsvolumen von 5.000 Millionen Peseten (30 Millionen €) koordinierten¹¹². Für die aktuelle Förderperiode PRODER-A ist innerhalb der Provinz Huelva ein Fördervolumen von rund 32 Millionen € vorgesehen, wobei überwiegend innovative Projekte kleiner und mittlerer Unternehmen unterstützt werden sollen (JURADO ALMONTE 2002; AYAMONTE INFORMACIÓN 08/11/02; INTERVIEW ADRICOH 2002). An der Küste Huelvas stellt das Programm PRODER, vergleichbar mit der Wirkung der LEADER-Initiative im Hinterland der Provinz¹¹³, einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung des Raumes dar. Wenngleich der finanzielle Beitrag der Initiativen keinen tiefgreifenden Strukturwandel erlaubte, lieferte die Förderung doch entscheidende Impulse zur Dynamisierung endogener Potenziale, zur Reduzierung der lokalen Arbeitslosigkeit sowie zur Diversifizierung der Wirtschaftsstrukturen (JURADO ALMONTE 2002; INTERVIEW ADRICOH 2002).

Neben den Initiativen LEADER und PRODER entwickelte sich die Gemeinschaftsinitiative für Grenzregionen, INTERREG, zu einem wichtigen Impulsgeber für die Wirtschaftsentwicklung der Provinz Huelva. Insbesondere die hieraus entstandene Initiative ANAS, die seit 1995 17 spanische und 16 portugiesische Gemeinden der Küste vereint, unterstützt dabei die Kooperation der institutionellen und privaten Akteure der Nachbarregionen (siehe Kapitel

¹¹² Die finanziellen Mittel wurden dabei auf eine Vielzahl kleiner Projekte verteilt. So betreute die lokale Aktionsgruppe ADRICOH allein in den Jahren 2000 und 2001 insgesamt 94 Projekte, die zur Schaffung von 794 Arbeitsplätzen beitrugen. Vgl. ADRICOH 2002 und INTERVIEW ADRICOH 2002.

¹¹³ Insgesamt unterstützt die Gemeinschaftsinitiative LEADER in der Provinz Huelva drei lokale Aktionsgruppen: Bereits seit 1992 wird die Bergbauzone *Cuenca Minera de Riotinto* gefördert, seit der zweiten Förderperiode 1995-1999 zudem die Initiative *Sierra de Aracena y Picos de Aroche* sowie die Entwicklungsgruppe des westlichen Andévalo *ADRAO*. Diese drei Gruppen erhielten im Förderzeitraum LEADER II rund 1.500 Millionen Peseten (9 Millionen €) von der Europäischen Union, wobei insgesamt ein Volumen von 5.800 Millionen Peseten (34,85 Millionen €) an öffentlichen und privaten Investitionen verwaltet wurde. Vgl. JURADO ALMONTE 2000b:14.

B 1.2.1.3, S. 56). Wenngleich dieses junge, transnationale Instrument der Regionalentwicklung an Bedeutung und Glaubwürdigkeit den nationalen Gemeindeverbänden noch nicht gleichzusetzen ist, kann hier bereits von einem erfolgreichen Beitrag zur wirtschaftlichen Konvergenz und territorialen Kohäsion gesprochen werden. Der Schwerpunkt der Projekte liegt darin, einen Strategieplan für die transnationale Kooperation umzusetzen und durch gemeinsame Tagungen, Kongresse und Einzelprojekte das Zusammenwachsen der Grenzregionen zu unterstützen (www.ALGARVEHUELVA.COM/ANAS/).

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Förderprogramme der Europäischen Union besonders seit den 1990er Jahren bedeutende Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der Küste Huelvas gaben. Der Ausbau der Basisinfrastrukturen sowie die Initiativen zur Förderung lokaler Unternehmen ermöglichten die Aktivierung endogener Potenziale und die Diversifizierung der Wirtschaftsstrukturen, doch kann im Vergleich zu anderen Provinzen Spaniens noch nicht von einem vollzogenen Aufholen des tradierten Entwicklungsrückstandes gesprochen werden.

Insbesondere an der Küste Huelvas spielten neben der Europäischen Union weitere Faktoren eine entscheidende Rolle für die wirtschaftliche Transformation des Raumes. Diese sollen im Folgenden betrachtet werden.

2.3.2 Intensivierung der ‚Neuen Landwirtschaft‘

Die in den 1970er Jahren begonnene kontinuierliche Ausweitung der Bewässerungsflächen in der Provinz Huelva wurde Mitte der 1980er Jahre durch Wasserknappheit gebremst und stagnierte im Jahr 1986 bei 3.000 Hektar bewässerter Nutzfläche (FLORES CABALLERO 1992:334; MERTINS 1993:21). Eine neue Dynamik erhielt der Prozess erst durch die aktive Politik des spanischen Staates, der nach dem politischen Wandel die Infrastrukturen besonders der ländlichen Regionen förderte und im Jahr 1985 die Wasservorräte des neu errichteten Staudamms am Fluss *Chanza* für die Landwirtschaft freigab (FOURNEAU, LUGINBUHL, ROUX 1990:85; JURADO ALMONTE 1992:216). Mit der Ausweisung einer nationalen Bewässerungszone, die die Systeme *Chanza* und *Piedras* umfasste, sollte die Transformation von rund 16.000 Hektar Anbauflächen an der Küste Huelvas ermöglicht sowie die Übernutzung der unterirdischen Wasservorräte verhindert werden (JURADO ALMONTE 1992:216; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:24). In den 1990er Jahren schlossen sich weitere Irrigationsprojekte an, wobei als bedeutendste der

‚Nationale Bewässerungsplan‘ 1995 und der ‚Bewässerungsplan Andalusiens‘¹¹⁴ 1996 anzuführen sind. Diese Projekte sahen neben der Modernisierung der bestehenden Bewässerungsanlagen die Ausweisung neuer Bewässerungsflächen insbesondere an den Küsten Andalusiens vor, welche sich durch dynamische Privatinitiative im Bereich der Neuen Landwirtschaft und aufgrund der touristischen Inwertsetzung durch problematische sommerliche Wasserdefizite kennzeichneten (PRADOS VELASCO 1996:509).

Die bewässerten Anbauflächen der Küste Huelvas konnten durch diese Bewässerungspolitik des spanischen Staates zwischen 1982 und 1989 verachtacht und bis 2001 auf rund 22.000 Hektar ausgeweitet werden. Im Jahr 2002 nahmen die Bewässerungskulturen 70% der agrarischen Nutzflächen ein, wobei der Expansions- und Transformationsprozess noch immer nicht abgeschlossen ist¹¹⁵ (MERTINS 1993:21; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:87; HUELVA INFORMACIÓN 21/07/01 und 07/10/02).

Neben den staatlichen Irrigationsprojekten stellte der Beitritt Spaniens zur Europäischen Union einen weiteren wesentlichen Impuls für die Intensivierung der ‚Neuen Landwirtschaft‘ dar. Die Zugehörigkeit zu einem einheitlichen Markt ohne Zollbeschränkungen eröffnete den Produzenten Huelvas neue Absatzmöglichkeiten, während zudem europäische Fördermittel den Ausbau der Transportinfrastrukturen vorantrieben (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002:67).

Trotz der explosionsartigen Ausweitung der Bewässerungszonen erhielt sich die ungleiche Verteilung der agrarischen Nutzflächen in der Provinz: Die Zitrusfrüchteproduzenten, die nur 13% aller Bewässerungsbetriebe ausmachten, bewirtschafteten weiterhin große Flächen und nahmen rund 75% der bewässerten Anbauflächen ein. Die verbleibende, durch den Anbau von Erdbeeren in Wert gesetzte Bewässerungsfläche blieb hingegen in durchschnittlich 2,8 Hektar große Mini- und Mikrofundien unterteilt. Die hohe Produktivität der Erdbeerkulturen, deren Ertrag Ende der 1990er Jahre durch die Einführung einer neuen Varietät bei gleichbleibender Fläche noch gesteigert werden konnte, ermöglichte es den lokalen Kleinbetrieben dennoch, rentabel zu wirtschaften (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002:17; BATISTA ZAMORA 2002).

Das mehr als 9.000 Hektar umfassende Bewässerungsgebiet für Erdbeeren stellte im Jahr 2002 das größte Anbaugbiet Spaniens und der EU dar (siehe Abbildung 18) und produzierte über 95% des Erdbeerbedarfs des europäischen Marktes. Um die Produktpreise trotz des

¹¹⁴ Span.: *Plan Nacional de Regadíos* und *Plan de Regadíos de Andalucía*.

¹¹⁵ Im Rahmen des Nationalen Bewässerungsplans (Horizont 2008) soll die bisherige Abhängigkeit vom *Chanza-Piedras*-System durch den Bau neuer Staudämme reduziert werden. Als wichtigste Projekte sind die Staudämme *Andévalo* und *Alcolea* sowie eine Wasserüberleitung in den Osten der Provinz zu nennen. Die z.T. bereits begonnenen Infrastrukturprojekte sollen den wachsenden Wasserbedarf insbesondere der ‚Neuen Landwirtschaft‘ decken, welche aktuell über 70% der Wasservorräte verbraucht. Die bewässerte Anbaufläche soll dabei um insgesamt 80.000 Hektar erweitert werden. Vgl. HUELVA INFORMACIÓN 24/12/02 und 20/02/03.

signifikant gewachsenen Angebots stabil zu halten, wurde im Jahr 2003 die Anbaufläche erstmals nicht mehr vergrößert, wohingegen die 13.000 Hektar große Nutzfläche für Zitrusfrüchte deutlich erweitert wurde (JURADO ALMONTE 2001b:134; HUELVA INFORMACIÓN 07/10/02; WWW.FRESHUELVA.ES).

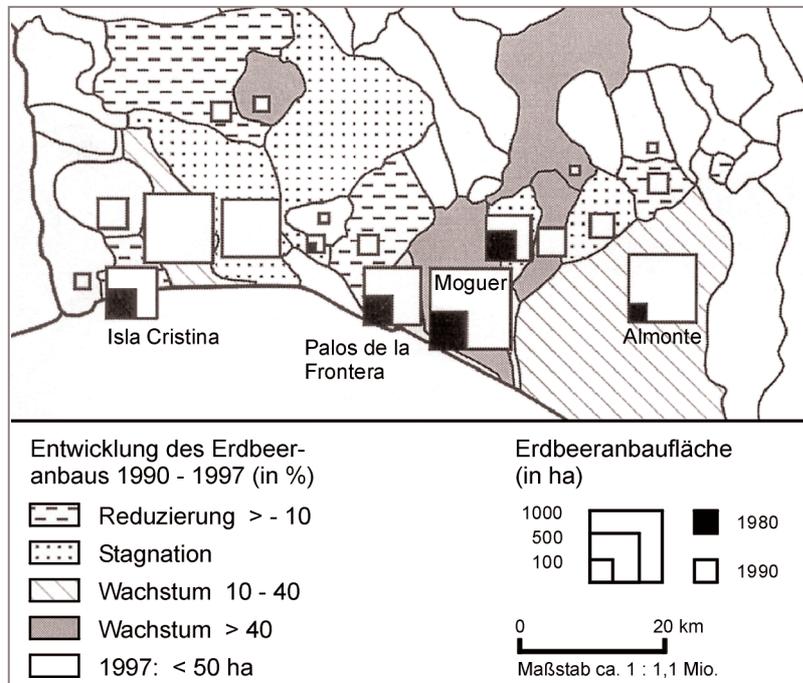


Abbildung 18:
Entwicklung und räumliche Verteilung des Erdbeeranbaus der Provinz Huelva (1980 und 1990). Quelle: VOTH 2002.

Die angeführten Zahlen machen deutlich, dass die Intensivierung der ‚Neuen Landwirtschaft‘ Huelvas im Bereich der Erdbeerproduktion an ihre Grenzen zu stoßen droht, wohingegen der Anbau von Zitrusfrüchten noch immer einen Wachstumsmarkt darstellt. Bei beiden Kulturen dürfen jedoch die allgemeinen Gefahren monokulturellen Anbaus nicht vernachlässigt werden, weshalb aktuell eine Diversifizierung und Ausweitung der Produktpalette angestrebt wird. Auch neue Produzenten aus außereuropäischen Drittländern stellen zunehmend eine Konkurrenz für die bislang den Markt dominierenden Erdbeerbetriebe Huelvas dar. Dieser Gefahr wird durch die Erschließung neuer Absatzmärkte in Osteuropa und den Versuch einer Befreiung aus dem Preisdiktat der großen Supermarktketten begegnet (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002:119).

Als Fazit ist festzuhalten, dass der Sektor der Neuen Landwirtschaft seit Mitte der 1980er Jahre eine dynamische Entwicklung vollzog. Die Betriebs- und Vertriebsstrukturen wurden zunehmend in Gesellschaften koordiniert, wodurch die Abhängigkeit von externen Akteuren reduziert werden konnte. Eine weitere Expansion der Bewässerungsflächen ist wegen der Gefahr der Überproduktion im Erdbeersektor jedoch nur begrenzt möglich, weshalb eine

Diversifizierung der Anbaukulturen notwendig wird. Daneben scheinen einer Intensivierung des Zitrusfrüchteanbaus bislang keine marktwirtschaftlichen Grenzen gesetzt, doch verursacht die flächenintensive Produktion an der Küste Huelvas zunehmend Nutzungskonkurrenzen (siehe Kapitel C 1.3.2, S. 236).

2.3.3 Aufbau einer diversifizierten Unternehmenskultur: Agroindustrie und Aquakultur

Vor dem Hintergrund der fortgesetzten Expansion der bewässerten Anbauflächen nahmen die agrarischen Akteure der Provinz Huelva zunehmend eine Unternehmermentalität an: Um ihre Abhängigkeit von ortsfremden Unternehmern aus Valencia und dem europäischen Ausland zu reduzieren, bildeten sie Gesellschaften und Kooperativen. Dieser Prozess der horizontalen Integration, der im Bereich des Erdbeeraanbaus bereits in den 1970er Jahren zögerlich begonnen hatte, weitete sich ab Mitte der 1980er Jahre auch auf die Produzenten von Zitrusfrüchten aus¹¹⁶ (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002:17; BATISTA ZAMORA 2002). Daneben entwickelte sich in der Provinz ab den 1990er Jahren ein zunehmend bedeutendes Agrobusiness, welches die Weiterverarbeitung der Produkte innerhalb der Provinz ermöglichte. Die bis dahin räumlich getrennten Verarbeitungsschritte der Produktion, Bearbeitung und Vermarktung konnten so im Rahmen einer vertikalen Integration unter dem Dach eines Unternehmens vorgenommen und damit die Wertschöpfung innerhalb der Provinz erhöht werden. Unterstützt wurde dieser Prozess von Seiten der Stadt- und Raumplanung durch die Ausweisung agroindustrieller Industriegebiete insbesondere im Einzugsgebiet der Provinzhauptstadt Huelva sowie der Erdbeerproduktionsgebiete (JURADO ALMONTE 2001b:35; VOTH 2002; HUELVA INFORMACIÓN 22/09/01).

Trotz dieser Verbesserungen weist der agroindustrielle Sektor der Provinz Huelva sowie der gesamten Region Andalusien weiterhin zahlreiche Schwächen auf. Neben der Persistenz kleiner und kleinster Betriebseinheiten und der noch immer unzureichenden Kommerzialisierung muss dabei insbesondere der Mangel an eigenen Forschungseinrichtungen angeführt werden (HUELVA INFORMACIÓN 09/12/02). Dieser Problematik wird seit Ende der 1990er Jahre durch verstärkte Investitionen im Bereich der Forschung und Innovation begegnet, wobei hier als wichtigste Akteure das Landwirtschaftsministerium der *Junta de Andalucía* sowie die Bankgesellschaft *El Monte* zu nennen sind (HUELVA INFORMACIÓN 22/09/01; A

¹¹⁶ Die Erdbeerproduzenten der Küste Huelvas sind in zahlreichen Kooperativen organisiert, wobei als wichtigste die Kooperative *Freshuelva* hervorzuheben ist. Insgesamt wurden im Jahr 2002 rund 52% der Erdbeerproduktion Huelvas durch Kooperativen vermarktet. Im Jahr 1995 formierte sich die erste große Kooperative von Zitrusfrüchteproduzenten, die *Asociación de Citricultores de la Provincia de Huelva*. Vgl. BATISTA ZAMORA 2002; VARGAS SÁNCHEZ 2002.

TODA LUZ 09/00). Die Forschungsprojekte konzentrieren sich dabei im Wesentlichen darauf, neue Varietäten und Anbausysteme zu entwickeln, die Abhängigkeit von externem Knowhow zu reduzieren und eine diversifizierte Angebotsstruktur aufzubauen (FLORES CABALLERO 1992:336).

Die seit Mitte der 1980er, verstärkt jedoch ab den 1990er Jahren auf der Basis der intensiven Bewässerungslandwirtschaft entstandene Agroindustrie der Provinz Huelva befindet sich noch im Aufbau und birgt daher weitere Expansions- und Entwicklungspotenziale. Der agroindustrielle Sektor stellt deshalb einen wichtigen Beitrag zur Diversifizierung des industriellen Strukturen Huelvas dar.

Daneben entwickelte sich seit Mitte der 1980er Jahre die industrielle Fisch- und Muschelzucht, die Aquakultur, zu einem weiteren Standbein der Wirtschaftsstruktur der Provinz Huelva. Die traditionelle Fischereiwirtschaft der Küste geriet in den 1980er Jahren in die Krise, da die Fischerflotte veraltet und überdimensioniert, die erlaubten Fangquoten aufgrund der begrenzten natürlichen Ressourcen hingegen gering waren. In den 1990er Jahren kamen zusätzlich Probleme mit den Fanglizenzen und immer größere Entfernungen zu den Fischgründen hinzu (FLORES CABALLERO 1992:341; JURADO ALMONTE 2001b:38). Die Europäische Union plant aktuell eine Reform des traditionellen Fischereisektors, welche eine Modernisierung sowie Reduzierung der Fischfangflotte der Provinz Huelva vorsieht (HUELVA INFORMACIÓN 04/08/02; LA HIGUERITA 15/06/02).

Die artifizielle Aufzucht von Fischen und Meeresfrüchten rückte vor diesem Hintergrund als Alternative zur traditionellen Fischerei in den Mittelpunkt staatlicher und regionaler Förderprogramme, weshalb seit den 1990er Jahren zahlreiche Versuchsprojekte und Initiativen unterstützt wurden. Wenngleich die großflächigen Marschgebiete der Küste ideale Bedingungen für Aquakulturen bieten, wurden die Erwartungen bislang jedoch nur in geringem Maße erfüllt. Im Jahr 2000 wurden daher nur rund 1.100 Hektar Marschfläche für diesen neuen Sektor in Wert gesetzt, so dass das wirtschaftliche Potenzial dieser Industrie bislang kaum genutzt werden konnte (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:103 und 2002:58; JURADO ALMONTE 2001b:39).

Obwohl der Aufbau der Aquakultur also den traditionellen Fischereisektor in seiner Bedeutung nicht erreichen konnte, stellt die Fisch- und Muschelzucht besonders vor dem Hintergrund des Lizenzkonfliktes und der geplanten EU-Reformen eine wichtige Ergänzung und Alternative zur Küstenfischerei dar. Die Krise der Fischereiwirtschaft bedingte die Transformation des Sektors, wobei die Persistenz der traditionellen Strukturen bislang einen ökonomischen Durchbruch der Aquakulturen verhinderte. Zahlreiche neue Projekte der

Provinzverwaltung¹¹⁷ belegen jedoch das institutionelle Interesse an einem Wandel des Fischereisektors, der weiterhin als wichtiges Standbein der Region erhalten, zugleich jedoch an die neuen Möglichkeiten der Technologie angepasst werden soll (VARGAS SÁNCHEZ 1992:351; JURADO ALMONTE 1992:243). Die aktuelle Transformation der Fischereiwirtschaft muss daher als Chance für den Sektor beurteilt und die wachsende Bedeutung der Aquakulturen als wichtige Diversifizierung der Wirtschaftsstrukturen der Provinz verstanden werden (JURADO ALMONTE 2001b:217).

B 3 Phasen der Tourismusentwicklung in Spanien und in der Provinz Huelva

Der touristische Sektor ist gegenwärtig einer der wichtigsten Wirtschaftssektoren Spaniens und insbesondere Andalusiens. Auch in der Provinz Huelva besitzt der Tourismus einige Tradition, wenngleich sich die Entwicklung hier von den Prozessen der spanischen Mittelmeerküste wesentlich unterscheidet. In jüngster Zeit forcieren die öffentlichen und privaten Akteure der Provinz diesen Sektor jedoch als wichtige Alternative zur primärwirtschaftlichen Inwertsetzung der natürlichen Ressourcen, weshalb sich der Tourismus zunehmend in einen Motor der Wirtschaftsentwicklung verwandelt.

Die jüngsten Entwicklungen im Bereich des touristischen Sektors bedingen innerhalb der Provinz Huelva raumprägende und soziokulturelle Wirkungen, deren Ausmaß eine gesonderte Betrachtung dieser Prozesse notwendig erscheinen lässt. Die Bedeutung des Tourismus für die lokalen und regionalen Raumstrukturen wird im anschließenden Kapitel C zu untersuchen sein, wobei insbesondere die Auswirkungen auf das Wirtschafts- und Siedlungssystem sowie die ökologischen Strukturen im Mittelpunkt der Wirkungsanalyse stehen werden.

Um den gegenwärtigen Tourismusboom an der westlichen Costa de la Luz zu erklären, werden im Folgenden die verschiedenen Phasen der touristischen Entwicklung der Provinz Huelva vor dem Hintergrund der allgemeinen Tendenzen der internationalen und nationalen Tourismusentwicklung betrachtet. Im allgemeinen Kontext wird dabei der Wandel der Tourismuskonzeptionen und der dadurch bedingte Strukturwandel des touristischen Sektors zu untersuchen sein.

Gemäß dem akteursorientierten Forschungsansatz werden bei der Betrachtung der unterschiedlichen Phasen der Tourismusentwicklung der westlichen Costa de la Luz die

¹¹⁷ Im Januar 2002 startete die Provinzverwaltung Huelvas ein Pilotprojekt im Bereich der Fisch- und Muschelzucht, das die Ausbildung von Jugendlichen sowie die Vergabe von 15 Parzellen im Mündungsdelta des *Carreras* bei Isla Cristina vorsah. Die betreute Inwertsetzung dieser Parzellen soll dabei Modellcharakter besitzen und den Fischern der Hafenstadt die Potenziale des neuen Sektors demonstrieren. Im Jahr 2001 wurden bereits kleinere Projekte mit derselben Zielsetzung in Cartaya und Isla Cristina gefördert. Vgl. LA HIGUERITA 29/07/01, 15/01/02.

wechselnden und sich verändernden Akteure und Instrumente der Entwicklung im Mittelpunkt stehen, wobei das originäre Datenmaterial der in den Jahren 1999 und 2002 geführten Interviews und Gespräche berücksichtigt wird.

3.1 Tourismusentwicklung in Spanien und Andalusien: Wandel der Tourismuskonzeptionen

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts begann in einigen Teilen der Iberischen Halbinsel ein bis zu diesem Zeitpunkt unbekannter nationaler und internationaler Tourismusboom, der als erstes diejenigen Küstenabschnitte erfasste, welche den mitteleuropäischen Ballungsgebieten am nächsten lagen. Diese Entwicklung zum Massentourismus prägte die Küstenzonen insbesondere der Mittelmeerküste Spaniens bis in die 1980er Jahre. In den 1980er und 1990er Jahren fand indes in den westlichen Industrienationen ein Wandel der Wertvorstellungen und Lebensstile statt, wodurch auch die Konzeption der Fremdenverkehrswirtschaft eine Modifikation erfuhr.

3.1.1 Ursprünge und Formen des Massentourismus in Spanien und Andalusien

Das moderne Phänomen des ‚Tourismus‘¹¹⁸ entstand erst im Laufe des 19. Jahrhunderts, als das Erleben von Natur und Landschaft und ein damit verbundener Ortswechsel einen neuen gesellschaftlichen Stellenwert erhielten¹¹⁹. Den Grundstein für den Massentourismus heutiger Ausprägung legte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Engländer Thomas Cook (1808-1892), der Pauschalreisen auch für mittlere und untere Einkommensklassen organisierte und damit das bis dahin vorherrschende Reiseprivileg der oberen Bevölkerungsschichten aufbrach (BECKER, JOB, WITZEL 1996:13; KREMPIEN 2000:107; JOB, PAESLER, VOGT 2004:4).

¹¹⁸ ‚Tourismus‘ soll im Rahmen der vorliegenden Arbeit nach KASPAR (1982) und der Definition der *World Tourism Organisation* (WTO) verstanden werden als „die Gesamtheit der Beziehungen und Erscheinungen, die sich aus der Reise und dem Aufenthalt von Personen ergeben, für die der Aufenthaltsort weder hauptsächlicher noch dauernder Wohn- noch Arbeitsort ist“. Temporäre Besucher, die sich für weniger als 24 Stunden an diesem Ort aufhalten, werden nach dieser Definition als Tagesausflügler bezeichnet. Des Weiteren sind die Termini ‚Tourismus‘ und ‚Fremdenverkehr‘ nach KASPAR synonym zu verwenden. Zitiert nach KIRSTGES 1992:44; IWERSEN-SIOLTSIDIS, IWERSEN 1997:12; JOB, PAESLER, VOGT 2004:3; WWW.WORLD-TOURISM.ORG/.

¹¹⁹ Als wesentlicher Wegbereiter eines neuen Naturverständnisses ist *Jean-Jacques Rousseau* (1712-1778) zu nennen, der in seinem Werk die bis dahin gängige Vorstellung, nach der die Natur einzig unter praktischen Gesichtspunkten wahrgenommen oder geringschätzig als Wildnis abgetan wurde, überwand. Rousseau pries hingegen die landschaftlichen Reize der Natur, weshalb er als Entdecker der Landschaft gilt. Dieser neue Ansatz der Naturwahrnehmung führte mit einiger zeitlicher Verzögerung ab dem 19. Jahrhundert dazu, dass die Adeligen und später auch das Bürgertum die Schönheiten der Natur zu entdecken versuchten und zu diesem Zweck ihren Wohnort verließen. Vgl. KIRSTGES 1992:44; BECKER, JOB, WITZEL 1996:13; STACKELBERG 1999:49.

Die Zahl der Reisenden erhöhte sich in Europa in bedeutendem Maße jedoch erst nach dem Zweiten Weltkrieg, als in der Phase des wirtschaftlichen Aufschwungs der Wohlstand einer breiteren Bevölkerungsschicht anstieg und die gesetzlichen Grundlagen für den Anspruch der Arbeitnehmer auf bezahlten Urlaub geschaffen wurden. Im Zusammenhang mit diesen sozio-ökonomischen Errungenschaften entstand ab 1950, ausgehend von Großbritannien, der Flugpauschaltourismus, welcher sich ab 1960 mit der Entstehung großer Reiseveranstalter auch auf dem europäischen Kontinent durchsetzte (KIRSTGES 1992:44; KREMPIEN 2000:157). Die neuen touristischen Angebote ermöglichten, dass sich insbesondere das sommerliche Reisen zu einem Massenphänomen entwickelte, wobei durch den pauschal buchbaren Charterfluggtourismus die Auswahl der Reiseziele größer sowie die Zielstandorte der Mittelmeerküsten durch die Präferenz der Reismotive Erholung, Sonne und Strand praktisch ubiquitär wurden (KLEIN 1998:6; WAGNER 2001:283).

Die touristischen Angebotsmodelle, die in dieser massentouristischen Expansionsphase nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden, waren geprägt durch standartisierte Massenangebote in Form von Pauschalreisen, welche von großen, transnationalen Unternehmen angeboten wurden. Die Nachfrage nach den Angebotspaketen ging ab den 1950er Jahren von den mittleren und unteren Einkommensklassen aus, wobei dieses Konsumverhalten als Ausdruck des fordistischen Wirtschafts- und Produktionsmodells interpretiert werden muss (SALVÁ TOMÁS 1998:11). Ausschlaggebender Aspekt im Entscheidungsprozess der Touristen war dabei v.a. der Preis der Reise, da die Anbieter die standartisierte Nachfrage nach Sonne und Strand gleichermaßen befriedigten und der Preisunterschied deshalb im vereinheitlichten Massenangebot der Ferienorte das wichtigste Differenzierungskriterium darstellte.

Die touristische Erschließung Spaniens begann an den Küstenabschnitten, die den Ballungs- und Quellräumen¹²⁰ Mitteleuropas am nächsten lagen. So entstand zwischen 1950 und 1955 die bei Barcelona gelegene Tourismusregion Costa Brava¹²¹. Im Anschluss wurden von 1955 bis 1965 die balearischen Inseln für den Tourismus entdeckt und erschlossen, ab 1960 die andalusische Costa del Sol (FOURNEAU 1983:215). Der Beginn des Massentourismus in

¹²⁰ Als ‚Quellräume‘ bezeichnet BENTHIEN die Herkunftsräume der Touristen. Als wichtigste Quellräume für den europäischen Tourismus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts führt er die mitteleuropäischen Ballungsgebiete an. Vgl. BENTHIEN 1997:84.

¹²¹ Die Namen der spanischen Küstenabschnitte sind im allgemeinen keine historischen Bezeichnungen, sondern vielmehr im Verlauf des 20. Jahrhunderts geprägte Kunstnamen. Sie sollen positive Assoziationen hervorrufen und bezeichnen daher meist Farben, Blüten, das Licht oder die Sonne. Als erste Wortschöpfung ist die Ende des 19. Jahrhunderts entstandene Bezeichnung ‚Costa Brava‘ anzuführen, die den Küstenabschnitt zwischen der französisch-spanischen Grenze und Barcelona beschreibt und übersetzt werden kann als ‚wilde, unwegsame Küste‘. Erst in den 1970er Jahren wurde hingegen der Küstename ‚Costa de la Luz‘ geprägt. Für eine vollständige Auflistung der spanischen Küstennamen siehe ZAHN 1973:39 und BREUER 1982:213.

Spanien kann also auf die 1950er Jahre, in größerem Umfang jedoch auf die 1960er Jahre datiert werden (ZAHN 1973:33; BREUER 1995:267). Damit fand die touristische Entwicklung im Vergleich zu anderen europäischen Mittelmeerländern wie Italien zeitlich verzögert statt. Dies liegt in der spanischen Autarkie- und Isolationspolitik begründet, welche neben den industriellen Aktivitäten auch den Reiseverkehr beeinflusste und hemmte. Erst mit dem Stabilisierungsgesetz des Jahres 1959 (siehe Kapitel B 1.1, S. 46) öffnete sich das Land den ausländischen Touristen, indem der bis dahin bestehende Visumzwang abgeschafft und der Ausbau der touristischen Infrastrukturen verstärkt gefördert wurde (ZAHN 1973:24; KULINAT 1986:29). Bedingt durch diese Reiseerleichterungen kamen besonders ab den 1960er Jahren ausländische Gäste und internationale Tourismusfirmen ins Land. Das im Vergleich zu den Quellgebieten niedrige Preisniveau machte den Urlaub in Spanien für die Ausländer attraktiv (ZAHN 1973:229; BREUER 1982:212; FOURNEAU 1983:215).

Der innerspanische Reiseverkehr begann in bescheidenem Umfang in den 1930er Jahren im Anschluss an den Spanischen Bürgerkrieg. Aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Gesamtsituation verfügten die spanischen Touristen zunächst nur über geringe finanzielle Ressourcen, weshalb der überwiegende Teil der Spanier die Ferien traditionell nicht in kostspieligen Hotels, sondern bei Freunden, der Familie oder in gemieteten Ferienwohnungen verbrachte. Bis in die 1980er Jahre stieg der Wohlstand der spanischen Bevölkerung allmählich an, so dass seit Ende der 1960er Jahre die Zahl spanischer Touristen kontinuierlich zunahm. Der nationale Tourismus entwickelte sich so, trotz einer durch die weltweite Wirtschaftskrise der 1970er Jahre bedingte Phase der Stagnation, zu einem wichtigen wirtschaftlichen Faktor, der etwa im Jahr 1982 5,3% des Bruttoinlandsproduktes ausmachte und damit den Beitrag des Ausländertourismus (4,4%) überstieg (ZAHN 1973:33; KULINAT 1986:29). Die stetig steigende nationale Beteiligung am Fremdenverkehr kulminierte 1982 in geschätzten 186,4 Millionen Übernachtungen von Spaniern, wovon knapp 80% außerhalb von Hotels getätigt wurden¹²² (KULINAT 1986:31).

Ende der 1970er Jahre reisten fast 40 Millionen ausländische Touristen nach Spanien, wovon zwei Drittel den eigenen Pkw und ein Drittel das Flugzeug benutzten. Aus dieser Situation ergab sich eine distanzabhängige Dichte des Fremdenverkehrs entlang der spanischen

¹²² Von den 147 Millionen nicht in Hotels verbrachten Übernachtungen spanischer Touristen in Spanien (1982) entfielen rund 44% auf die Unterkunft bei Freunden und Verwandten, 16% auf Ferienwohnungen in Eigentum, 13% auf gemietete Wohnungen und 7% auf Campingplätze. Bei den Hotelübernachtungen ist die Tatsache hervorzuheben, dass die Hotels und Pensionen der unteren und mittleren Kategorien dominierten und nur ein kleiner Anteil auf Luxushotels entfiel. Vgl. KULINAT 1986:31.

Mittelmeerküste, wobei die Dichte mit steigender Entfernung zu den Quellregionen Mitteleuropas abnahm. BREUER (1982) beschreibt mit STEGGER (1980) und RITTER (1966) für die Anfangsphase des internationalen Massentourismus in Spanien einen von der spanisch-französischen Landesgrenze zu bemessenden Radius von rund 500 Kilometern, innerhalb dessen die Fremdenverkehrsdichte und speziell die Dichte der Campingplätze nach Süden sukzessive geringer wurde (BREUER 1982:213).

Daneben entwickelten sich isolierte Dichtepole in der Nähe der Flughäfen. Insbesondere die südspanischen Küstenabschnitte der Costa del Sol, die aufgrund der großen räumlichen Distanz hauptsächlich mit dem Flugzeug erschlossen wurden, verdankten den in den 1960er und 1970er Jahren einsetzenden internationalen Massentourismus dem Charterflugverkehr. Die flughafennahen Zielorte wurden zu Beginn überwiegend von kaufkräftigeren Touristen besucht, die sich die höheren Reisekosten leisten konnten. Dieses Ordnungsprinzip, das sich auch in einem luxuriöseren touristischen Angebot widerspiegelte, wurde jedoch in den 1980er Jahren weitgehend nivelliert, da die Flugkosten zurückgingen und parallel dazu der Anteil des nationalen, flugunabhängigen Reiseverkehrs stetig anstieg (BREUER 1982:214; KULINAT 1986:33; WAGNER 2001:283).

Da entlang der spanischen Mittelmeerküste insgesamt ähnliche Voraussetzungen für die touristische Erschließung bestanden, erwies sich die Aufgeschlossenheit der lokalen und regionalen Verantwortlichen oft als wichtigster Standortfaktor. Dies kam besonders in Zusammenhang mit dem Bau von Flughäfen zum Ausdruck (ZAHN 1973:37). Daneben förderte der spanische Staat ab den 1960er Jahren im Rahmen einer einsektorialen Tourismuspolitik (siehe Kapitel B 3.2.2, S. 108) die räumliche Konzentration an der Mittelmeerküste und die Spezialisierung auf den sommerlichen Badetourismus (KLEIN 1988:28).

Zusammenfassend lässt sich also festhalten, dass der nationale und internationale Massentourismus in Spanien in den 1950er Jahren, in größerem Umfang in den 1960er Jahren einsetzte. Die Dominanz der Anreise ausländischer Touristen per Landweg und der beginnende Charterflugverkehr der 1960er Jahre bedingten ein ausgeprägtes Ordnungsmuster, welches eine distanzabhängige Dichteabnahme des Fremdenverkehrs in Richtung Süden und isolierte Tourismuszentren in Flughafennähe beinhaltete. Dieses Ordnungsmuster wurde bis in die 1980er Jahre durch den steigenden Anteil des nationalen Tourismus weitgehend nivelliert, so dass zu diesem Zeitpunkt die konzentrierte Beschränkung auf die Mittelmeerküsten als dominantes Kennzeichen hervorzuheben ist.

3.1.2 Neue Werteorientierung der Gesellschaft und des Tourismussektors

In den 1980er und 1990er Jahren fand in den westlichen Industrienationen ein Wandel der Wertvorstellungen und Lebensstile statt. Dieser war bedingt durch den ökonomischen und soziokulturellen Strukturwandel im Übergang vom Fordismus zum Postfordismus, der verbunden war mit einer zunehmenden Tertiärisierung der Wirtschaft, steigendem Bildungsstand, wachsender Erwerbstätigkeit der Frauen sowie sinkenden Arbeitszeiten (KLEIN 1998:40; HENNINGS 2000:55). Diese gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Prozesse führten zur allmählichen Herausbildung neuer Wertorientierungen in der Gesellschaft: Traditionelle Arbeitstugenden wie Pflichterfüllung, Disziplin, Gehorsam, Ordnung und Fleiß büßten dabei an Bedeutung ein, wohingegen Selbstentfaltungs- und Engagementwerte sowie individuelle Wertekombinationen zunehmend Bedeutung erlangten (HENNINGS 2000:55; BECKER 2000:12). Als neue Werthaltungen können nach HENNINGS (2000) die idealistische Gesellschaftskritik, der Individualismus sowie der Hedonismus unterschieden werden, welche u.a. das Streben nach Emanzipation, Autonomie, Selbstverwirklichung, Kreativität sowie Genuss und Abwechslung beinhalten (HENNINGS 2000:56). Die Vielzahl der neuen Wertvorstellungen kontrastierte dabei mit den starren und gesellschaftlich bindenden Werten vergangener Tage und eröffnete dem Einzelnen individuelle Wahlmöglichkeiten.

Die hedonistische Einstellung mit ihrer Orientierung an Genuss und Abwechslung sowie die Tendenzen des Individualismus bedingten einen Wandel des Konsumverhaltens, das zunehmend unberechenbar wurde. Es entwickelte sich ein hybrider Konsumententyp, der sich nicht auf einen bestimmten Lebensstil festlegen lässt, sondern gegensätzliche Verhaltens- und Konsumwerte beansprucht¹²³.

Als wichtigster Trend des neuen Konsumentenverhaltens ist die Tendenz zur Erlebnisorientierung hervorzuheben. Der Konsum eines Produkts oder einer Dienstleistung wird dabei nicht allein auf die funktionalen Eigenschaften, sondern vielmehr auf einen lustvollen Zusatznutzen des Produkts ausgerichtet. Als Antwort auf diese Nachfrage nach emotionalen Erlebnissen entstanden in der Vergangenheit zahlreiche Erlebnis- und Konsumwelten, zu denen *Shopping-Malls*, *Musical-Theater* oder *Urban Entertainment Center* zu zählen sind (KLEIN 1998:41; HENNINGS 2000:60).

Als weiterer Aspekt der neuen Werteorientierung muss angeführt werden, dass sich seit den 1960er und 1970er Jahren ein verstärktes Umweltbewusstsein der Konsumenten entwickelte.

¹²³ Der unberechenbare Konsument handelt mal rational, mal emotional; er verkehrt beispielsweise in Gourmetlokalen ebenso wie in Fastfood-Restaurants, kauft im preisgünstigen Discount-Supermarkt und genießt anschließend einen überteuerten Capuccino in einem In-Lokal. Vgl. KLEIN 1998:40.

Die ökologischen Konsequenzen des individuellen Konsumverhaltens wurden zunehmend kritisch hinterfragt und erkannt, beeinflussten jedoch nur in geringem Maße das tatsächliche Verhalten der Verbraucher (KREMPIEN 2000:162; JOB, VOGT 2003:857).

Der beschriebene Wandel der Wertvorstellungen der Gesellschaft veränderte auch das Verhalten der Menschen in ihrer Freizeit (siehe Tabelle 2). Die neuen Freizeitwerte spiegelten die oben beschriebenen gesellschaftlichen Werte, insbesondere des Hedonismus und des Individualismus wider und beruhten neben den oben angesprochenen Ursachen des allgemeinen Wertewandels v.a. auf dem zunehmenden Umfang bezahlter Freizeit, der steigenden Kaufkraft sowie der wachsenden Mobilität der Konsumenten (BENTHIEN 1997:64; OPASCHOWSKI 1997:17). In Zusammenhang mit der beschriebenen Erlebnisorientierung des neuen Konsumenten verwandelte sich die Freizeit in den 1990er Jahren immer mehr in ‚Erlebniszeit‘ (KLEIN 1998:12). Der Urlaub, der nach OPASCHOWSKI Freizeit par excellence darstellt, diente demgemäß nicht länger allein der Regeneration, sondern sollte erlebnisreich und vielfältig gestaltet sein. Als Ausgleich etwa zur Schreibtischarbeit wurde im Urlaub nach Bewegung gestrebt und die Beschränkung auf Sonne und Strand vermehrt abgelehnt. Die Freizeit erhielt also einen eigenständigen Wert und wurde entkoppelt von der reinen Definition als arbeitsfreie Regenerationszeit (OPASCHOWSKI 1997:20; BECKER 2000:13).

traditionelle Freizeitwerte	neue Freizeitwerte
Zielsetzungen	
<ul style="list-style-type: none"> - Erholung vom Arbeitsleben, Regeneration - Faulenzen, Stranderlebnis, Gemütlichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> - Spaß, Freude, Lebensgenuss, Vielfalt - Sozialkontakte, Gemeinsamkeit
Fähigkeiten	
<ul style="list-style-type: none"> - Bescheidenheit - sich unterordnen, sich anpassen - sich in Gruppen eingliedern - gesellschaftliche Werte / Allgemeinplätze akzeptieren - Treue zu Produkten und Reisezielen - berechenbares Konsumverhalten 	<ul style="list-style-type: none"> - Aktivität, Mobilität, Eigeninitiative - Spontaneität, Selbstentfaltung - sich entspannen, wohlfühlen - Suche nach individuellen Produkten - hybrides Konsumverhalten

Tabelle 2: Wandel gesellschaftlicher Werte.

Quelle: Eigene Darstellung nach BECKER 2000:12, ergänzt mit STEINECKE, MAIER 1995:37; KLEIN 1998:40; HENNINGS 2000:55.

Die neuen Ansprüche an Freizeit und Tourismus waren nun geprägt durch ein steigendes Anspruchsniveau in Bezug auf die Qualität von Produkten und Dienstleistungen. Der im allgemeinen Kontext zu beobachtende Wunsch nach emotionalem Zusatznutzen sowie das flexible und hybride Konsumverhalten wirkten sich im Tourismus- und Freizeitverhalten ebenso aus wie der Drang nach Selbstentfaltung und Lebensgenuss (BRITTNER-WIDMANN 2003:120; HALLERBACH 2003:172).

Mit STEINECKE (2000) können die neueren Entwicklungen des Konsumverhaltens und ihre Auswirkungen auf die Tourismuswirtschaft beschrieben werden: Das wachsende Angebot an Produkten und Dienstleistungen führte zu einem steigenden Markenbewusstsein der Touristen, welches in Zusammenhang mit der zunehmenden Standardisierung des Konsums eine wachsende Orientierung auf standardisierte Angebote der Systemgastronomie und großer Tourismusunternehmen bedingte. Der Erlebnishunger der Konsumenten zog schließlich eine zunehmende Nutzung von Erlebnis- und Freizeitwelten nach sich¹²⁴ (STEINECKE 2000:12).

Die neue Freizeitwirklichkeit basierte also seit den 1980er Jahren vermehrt auf Aktivität, Mobilität und individuellem Konsumverhalten. Die Tourismuswirtschaft wurde dadurch mit höheren und komplexeren Ansprüchen der Touristen sowie mit deren Wunsch, neue touristische Schauplätze zu entdecken und zu erschließen, konfrontiert (OPASCHOWSKI 1997:17; STEINECKE 2000:11; JURCZEK 2003:32). Die Anbieter touristischer Produkte und Dienstleistungen orientierten sich daher seit den 1990er Jahren wesentlich stärker als früher an den Bedürfnissen und Wünschen der Kunden; der touristische Markt entwickelte sich von einem Verkäufermarkt zu einem Käufermarkt (HALLERBACH 2003:171; BRITTNER-WIDMANN 2003:120; JOB, PAESLER, VOGT 2004:30).

Im Folgenden soll beschrieben werden, welche konkreten Veränderungen dieser Wandel der Wertvorstellungen in Gesellschaft und Tourismus für die allgemeinen Nachfrage- und Angebotsstrukturen des touristischen Sektors bedeutete.

3.1.3 Strukturwandel und aktuelle Tendenzen des touristischen Sektors

Seit den 1980er Jahren entwickelten sich auf der Seite der touristischen Nachfrage Alternativen zum in den 1960er und 1970er Jahren betriebenen Bade- und Strandurlaub. Neben der oben beschriebenen Erlebnisorientierung der Konsumenten fragte der Tourist in den letzten Jahrzehnten verstärkt Gesundheits- und Fitnessangebote, aber auch kulturelle und

¹²⁴ Zu den künstlich geschaffenen Freizeitwelten zählen etwa Freizeitparks, Themenhotels und Ferienparks.

historische Attraktionen nach. Daneben nahm der Wunsch nach Erholung in reizvoller, intakter Landschaft zu (JURADO ALMONTE 1992:236, BENTHIEN 1997:97).

Die neuen Freizeitwerte der postfordistischen Gesellschaft bedingten also veränderte Nachfrageparameter im touristischen Sektor. Die Leitmotive Individualität, Aktivität, Erlebnis und Qualität kamen dadurch zum Ausdruck, dass das Nachfrageverhalten seit den 1980er Jahren durch wachsende Flexibilität und Kurzfristigkeit, steigendes Anspruchsniveau und komplexe Motivbündel gekennzeichnet war. Die Pluralität von Lebensstilen und Konsumwerten spiegelte sich in einer Aufsplitterung der Nachfrage und einer Differenzierung der Kundenansprüche wider (STEINECKE, MAIER 1995:25; SALVÁ TOMÁS 1998:9; KAGERMEIER 2001:53). Neben dem weiterhin bestehenden Konsummuster des traditionellen Strandurlaubs entwickelten sich in diesem Diversifizierungsprozess alternative Nachfragemodelle, die mit den Begriffen Grüner Tourismus, Sport- oder Aktivtourismus, Kulturtourismus und Erlebnisurlaub gefasst werden können (JURADO ALMONTE 1992:236).

Die wachsende Bedeutung der individuellen und spontanen Erlebnisvielfalt wirkte sich im Reiseverhalten dahingehend aus, dass die Zahl der Reisen zunahm, deren Dauer jedoch abnahm. Dieser Trend zu häufigen Kurzurlaube wurde begleitet von einer verstärkten Multioptionalität der Touristen, die nicht auf einen Angebotssektor festgelegt werden konnten, sondern unterschiedliche Arten von Angeboten nachfragten (BECKER, JOB, WITZEL 1996:17; KLEIN 1998:13; JURADO ALMONTE 2001b:201). Die Reiseorganisation wurde aufgrund der differenzierten und individuellen Ansprüche zunehmend professionellen Veranstaltern überlassen¹²⁵, die auch gehobene Qualitätsanforderungen befriedigen konnten (SALVÁ TOMÁS 1998:15; KLEIN 1998:14).

Das wichtigste Zielgebiet des europäischen Tourismussektors, der Mittelmeerraum, erlitt in Zusammenhang mit dem beschriebenen Diversifizierungsprozess der Nachfrage einen relativen Bedeutungsverlust¹²⁶, da Fernreisen einen immer höheren Anteil der Reisen ausmachten. Der schnelle Wandel der Präferenzen und die Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Tendenzen bewirkten zudem, dass aktuell eine unüberschaubare Vielfalt die touristische Nachfrage prägt (KAGERMEIER 2001:68; FREUND 2002:5).

Dieser Wandel der Nachfragestrukturen wirkte sich auf das touristische Angebot aus: Die Strategien und Planungen auf der Angebotsseite passten sich an die neuen Bedürfnisse und

¹²⁵ Im Jahr 1996 überließen 45% der bundesdeutschen Touristen die Organisation ihrer Urlaubsreise den Reiseprofis, während 1970 nur 30% ihre Reise nicht selbst organisiert hatten. Vgl. KLEIN 1998:14. Diese Entwicklung kann auch auf andere mitteleuropäische Quellräume übertragen werden.

¹²⁶ Der Mittelmeerraum stellt aktuell weiterhin die wichtigste Urlaubsregion weltweit dar, doch wird laut einer Prognose der Welttourismusorganisation bis ins Jahr 2020 ein relativer Bedeutungsverlust dieses Zielgebietes stattfinden. Vgl. SHACKLEFORD 2000:181; KAGERMEIER 2001:53.

Tendenzen an, wobei sich bei gleichzeitiger Verschärfung der Wettbewerbssituation im letzten Jahrzehnt der internationale Tourismusmarkt in zwei Lager spaltete. Die Mehrzahl der Anbieter verfolgten seit dem Beginn des Massentourismus eine Preis-Mengen-Strategie (siehe Tabelle 3), d.h. sie boten ein standardisiertes, preisgünstiges Angebot an, was bei zunehmenden Konzentrationsprozessen auf dem Reisemarkt jedoch zu einem ruinösen Preiswettbewerb für die Veranstalter und die Tourismuszielgebiete führen konnte. Als Alternative bot sich insbesondere seit den 1980er Jahren, in denen ein wachsendes Anspruchsdenken der Touristen zu beobachten war, die Präferenz-Strategie an, die einen Qualitätswettbewerb bedeutete und preislich hohe sowie qualitativ anspruchsvolle Angebote umfasste (KLEIN 1998:37).

In Anbetracht des multioptionalen Konsumverhaltens der Touristen ist anzunehmen, dass in Zukunft beide Strategien und somit die unterschiedlichen, damit verbundenen touristischen Angebote nachgefragt werden. Die Tourismusstandorte können jedoch nur bedingt beide Strategien gleichzeitig berücksichtigen und bestimmen mit der Wahl eines Konzeptes die weitere Entwicklung ihres touristischen Sektors.

Merkmale	Präferenz-Strategie	Preis-Mengen-Strategie
Prinzip	- Qualitätswettbewerb	- Preiswettbewerb
Charakteristik	- Hochpreiskonzept durch Präferenzausbau - Marken-Image - langfristiges Konzept	- Niedrigpreiskonzept - Präferenzverzicht - Markenverzicht
Zielgruppe	- Qualitätskäufer, Markenkäufer	- Preiskäufer
Wirkungsweise	- langfristiger Aufbau von Präferenzen und Marken	- schnelle Wirkung, aber ohne Aufbau von Image und Präferenzen
Marketing-Mix	- Dominanz der Leistungs- und Servicepolitik - Kommunikationsmix	- durchschnittliches Leistungsangebot - schwach ausgeprägte Werbung - aggressive Preispolitik
Nachteile	- Marktrisiko bei fehlenden Marketingvoraussetzungen	- durch fehlende Präferenzen austauschbar - Risiko des ruinösen Wettbewerbs

Tabelle 3: Grundlegende Merkmale der Preis-Mengen- und Präferenzstrategien.

Quelle: KLEIN 1998:38 (verändert).

Die meisten Tourismusstandorte der spanischen Mittelmeerküste verfolgten in den 1970er und frühen 1980er Jahren die Preis-Mengen-Strategie, welche die Unterbringung möglichst vieler Touristen auf möglichst geringem und preisgünstigem Raum (z.B. in großen Appartement- und Hotelanlagen) nötig machte. Die Wahl der Präferenz-Strategie erforderte hingegen die Ausweisung von Grünflächen, eine Beschränkung der Bebauungsdichte und der

Bauhöhe sowie die Errichtung hochwertiger Sport- und Kultureinrichtungen. Da die traditionellen Tourismusregionen aufgrund der vielfach bereits ab den 1960er Jahren dicht bebauten Flächen städtebaulich in ihrer Flexibilität eingeschränkt waren, konnten hier die für den Hochpreissektor erforderlichen Bebauungsstrukturen meist nicht mehr realisiert werden. Die Präferenz-Strategie war in diesen früh erschlossenen Tourismusdestinationen daher nur schwer umzusetzen.

Vor dem Hintergrund der veränderten Qualitätsanforderungen der Reisenden bedeutete die jahrzehntelang verfolgte Niedrigpreiskonzeption für zahlreiche traditionelle Tourismusregionen den Beginn einer gravierenden Strukturkrise. Verstärkt wurde diese Krise durch politische Veränderungen in Europa, mit denen die Öffnung der osteuropäischen Staaten einherging. Diese stellten neue und kostengünstige Konkurrenten für die traditionellen Zielregionen des Mittelmeers dar. Daneben führte der demographische Wandel in den touristischen Quellgebieten zu einer Expansion des Nachfragesegments des Seniorentourismus, was aufgrund der Reiseerfahrung und der wirtschaftlichen Situation der Senioren mit einem steigenden Anspruchsniveau verbunden war.

Seit den 1970er Jahren war außerdem die Umweltsensibilität vieler Konsumenten gestiegen, weshalb ein immer größerer Teil der Reisenden auf die schlechte Umweltsituation zahlreicher traditioneller Zielgebiete ablehnend reagierte. Die Bedeutung möglichst sanfter und umweltverträglicher Tourismusformen wurde zunehmend erkannt, doch spiegelte sich dieses neue Bewusstsein meist nicht in der touristischen Nachfrage wider: In Bezug auf die ökologischen Konsequenzen des Reisens kennzeichneten sich die Konsumenten weiterhin durch ein ausgeprägtes Handlungsdefizit (STEINECKE, MAIER 1995:31; JURADO ALMONTE 2001b:201; JOB, PAESLER, VOGT 2004:23).

Der Wandel der Nachfragestruktur, der auf den angeführten gesellschaftlichen, politischen und demographischen Veränderungen der 1980er und 1990er Jahre beruhte, bewirkte im Zusammenspiel mit der bisherigen Dominanz der von der Angebotsseite verfolgten Preis-Mengen-Strategie eine strukturelle Krise der traditionellen Tourismusregionen. Die alten touristischen Zielgebiete reagierten auf diese Strukturkrise mit neuen Angebotsmodellen. Wenngleich die Persistenz der an der Masse ausgerichteten touristischen Strukturen die qualitative Aufwertung des Angebots erschwerte, stellte die Verbesserung der Qualitätsstandards doch die wichtigste Strategie dar (FREUND 2002:5). Die Qualitätsverbesserungen auf der Ebene der Beherbergungsbetriebe gingen dabei einher mit einer Spezialisierung des Angebotes, womit der Markenorientierung der Konsumenten sowie den differenzierten Kundenansprüche Rechnung getragen wurde (STEINECKE, MAIER 1995:29).

Die qualitativen Änderungen auf der Nachfrageseite stellten also die traditionellen Zentren des internationalen Fremdenverkehrs vor neue strukturelle Herausforderungen. Die Qualität der touristischen Produkt- und Dienstleistungsangebote entwickelte sich zum entscheidenden Faktor, wobei auch die Umweltqualität immer höheren Ansprüchen gerecht werden musste (BREUER 1998:4; VELASCO MARTÍN 2000:18). Die qualitative Aufwertung und Diversifizierung der Zielgebiete erwies sich jedoch teilweise als überaus schwierig, da sich die traditionellen Angebotsstrukturen sowie das damit verbundene Image der Zielregionen als erschwerende und hemmende Momente erwiesen¹²⁷ (KAGERMEIER 2001:65).

Analysiert man die Tourismusedwicklung der spanischen Mittelmeerküste vor dem Hintergrund des touristischen Lebenszyklus-Modells von BUTLER (siehe Kapitel A 1.3, S. 14), so kann festgestellt werden, dass sich der traditionelle, in den 1950er Jahren aufgekommene Massentourismus seit den 1980er Jahren in einer Phase der Stagnation befand. Die einzig auf die Nachfrage nach Sonne und Strand ausgerichteten Zielgebiete der spanischen Küsten verloren im relativen Vergleich mit neuen Tourismusdestinationen an Bedeutung und entsprachen immer weniger den neuen Bedürfnissen der touristischen Nachfrage, weshalb die traditionellen Strukturen des Massenangebotes erneuert werden mussten. Der im internationalen Kontext zu beobachtende Wandel der Nachfragestrukturen machte eine Anpassung der Angebotsstrukturen und damit einen Strukturwandel auf der Seite des touristischen Angebots erforderlich (SALVÁ TOMÁS 1998:13; KAGERMEIER 2001:63).

Für die traditionellen Zielgebiete der Mittelmeerküste Spaniens bedeutete die Stagnation des bislang verfolgten Tourismusmodells, dass der endgültige Niedergang des touristischen Sektors nur verhindert werden konnte, wenn sich ein weiterer Wachstumszyklus anschloss. Da der Massentourismus des Fordismus das Ende seines Entwicklungszyklus offenbar bereits erreicht hatte, mussten die notwendigen neuen Impulse von einer qualitativen Aufwertung und Diversifizierung der Zielgebiete ausgehen.

Die modellhafte Vorstellung des Konzeptes von BUTLER, wonach sich mehrere Wachstumszyklen aneinander reihen lassen, muss mit KAGERMEIER jedoch als zu wachstumsoptimistisch kritisiert werden, da die Theorie ignoriert, dass zahlreiche Tourismusdestinationen der spanischen Mittelmeerküste ihre ökologische und soziokulturelle Tragfähigkeitsgrenze überschritten haben. Das Modell BUTLERS berücksichtigt nicht ausreichend, dass die während des ersten Wachstumszyklus erfolgte Belastung von Umwelt und Gesellschaft einen neuen Zyklus erschwert, weshalb das Konzept als zu stark vereinfachend beurteilt werden kann. Die

¹²⁷ KAGERMEIER zeigt diese Problematik am Beispiel von Mallorca auf. Vgl. KAGERMEIER 2001:66.

Revitalisierungsansätze, die besonders in den letzten Jahren zu beobachten waren, spiegelten diese Schwierigkeiten der Erneuerung und des Umsteuerns wider (SALVÁ TOMÁS 1998:13; KAGERMEIER 2001:63). Das touristische Lebenszyklus-Modell ist daher kaum geeignet, die Chancen einer Bewältigung des strukturellen Wandels aufzuzeigen; es kann nur bedingt Aufschluss über die mögliche Bewältigung der Strukturkrise traditioneller Tourismusdestinationen geben. Der Entwicklungsprozess einzelner Marktsegmente wie etwa des traditionellen Bade- und Strandtourismus kann hingegen mit Hilfe des touristischen Lebenszyklus-Modells von BUTLER verdeutlicht und deren phasenhafte Entwicklung erklärt werden.

Der beschriebene Wandel der gesellschaftlichen Wertevorstellungen und die damit verbundenen strukturellen Veränderungen des touristischen Sektors betrafen in erster Linie den internationalen Reiseverkehr des europäischen und speziell des spanischen Mittelmeerraumes. Die inländischen Reiseverkehrsströme Spaniens waren hingegen weniger stark von diesen Tendenzen betroffen.

Seit den 1980er Jahren erlebte der spanische Staat einen wirtschaftlichen Aufschwung, der mit einem wachsenden Anteil des Inlandstourismus einherging. Der soziale und ökonomische Wandel, der auf den politischen Umschwung der 1970er Jahre gefolgt war, ermöglichte es immer mehr Spaniern, am Reiseverkehr teilzunehmen, wobei die nationalen Küstenregionen die wichtigsten Zielgebiete darstellten. Da der überwiegende Teil der spanischen Touristen in nicht kategorisierten Ferienwohnungen übernachteten, war der Anteil des Inlandstourismus am gesamten Reiseaufkommen statistisch nur schwer nachzuweisen¹²⁸, doch nahm mit der wirtschaftlichen Entwicklung und dem wachsenden Lebensstandard der 1990er Jahre auch die Zahl des messbaren, d.h. in Hotels und Pensionen verbrachten Inlandstourismus deutlich zu¹²⁹ (BREUER 1982:220; KAGERMEIER 2001:56; WAGNER 2001:283). Diese Zunahme der

¹²⁸ Die problematische Erfassung des Inlandstourismus beschreibt KAGERMEIER (2001) für alle Mittelmeerlande. Aufgrund des hohen Anteils an Übernachtungen in nicht klassifizierten Unterkünften und in Privatwohnungen ist die Quellenlage hier als wenig verlässlich zu bezeichnen. Dieses Charakteristikum des inländischen Reiseverkehrs stellt BREUER (1982) speziell für Spanien fest.

¹²⁹ Allgemein kann von einer starken Korrelation zwischen dem Entwicklungsstand eines Landes und der Bedeutung des inländischen Reiseverkehrs ausgegangen werden. Dieser Zusammenhang muss allerdings auf den Anteil der Übernachtungen von Inländern in kategorisierten Einrichtungen (Hotels und Pensionen sowie Appartementshotels) reduziert werden. Mit der Wirtschaftskraft eines Landes wächst also in erster Linie der statistisch erfassbare, messbare Anteil des Inlandstourismus, während dieser Zusammenhang für den traditionellen nationalen Wohnungstourismus nicht im selben Ausmaß festzustellen ist. Die gesamtwirtschaftliche Situation eines Landes bestimmt mit dem allgemeinen Lebensstandard zwar über den Anteil des nationalen Tourismus mit, doch ist der unmittelbare Rückschluss vom Entwicklungsstand eines Landes auf die Bedeutung des Inlandstourismus im Bereich der nicht kategorisierten Nachfrage nicht möglich. So kann besonders in Spanien bereits ab den 1970er/1980er Jahren von einem bedeutenden Anteil des nationalen Reiseverkehrs ausgegangen werden, doch spiegelte sich dies erst seit den 1990er Jahren auch in den offiziellen Übernachtungszahlen wider. Vgl. BREUER 1982:220; KAGERMEIER 2001:58.

verlässlichen Übernachtungszahlen vermittelt den Eindruck, dass der Anteil der spanischen Touristen aktuell stark ansteigt, wohingegen der internationale Tourismusstrom im Jahr 2002 aufgrund der schlechten Wirtschaftslage speziell in Deutschland und England leicht abnahm (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2002:14; EL PAÍS 18/08/02). Es kann indes davon ausgegangen werden, dass die Bedeutung des nationalen Tourismus bereits seit den 1970er und 1980er Jahren aufgrund der problematischen Quellenlage unterschätzt wurde und um 1980 etwa 45-50% des gesamten spanischen Reiseaufkommens ausmachte (BREUER 1982:220). Der Inlandstourismus in Spanien stellt einen sehr stabilen und treuen Markt innerhalb des Tourismussektors des Landes dar und birgt die Möglichkeit, die Abhängigkeit der Tourismusdestinationen von den wechselnden Tendenzen der internationalen Reisesströme zu reduzieren. Die spezifischen Strukturen der nationalen Nachfrage (siehe Kapitel B 3.2, S. 106 und B 3.3, S. 121) prägten zudem seit Jahrzehnten die Entwicklung derjenigen Küstenabschnitte, die vom internationalen Tourismus weniger dominiert wurden (BREUER 1982:227; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2002:14).

Abschließend kann festgestellt werden, dass der Tourismus heute einen der wichtigsten Wirtschaftssektoren sowie den größten Arbeitgeber weltweit darstellt. Innerhalb der Europäischen Union ist Spanien das wichtigste Zielgebiet, für das trotz eines relativen Bedeutungsverlustes auch in Zukunft positive Wachstumsprognosen gestellt werden können¹³⁰ (KIRSTGES 1992:3; BREUER 2002:21; EISENSTEIN, ROSINSKI 2003:805).

Der Übergang vom Fordismus zum Postfordismus zog auch im touristischen Sektor bedeutende strukturelle Veränderungen nach sich, die insbesondere die traditionellen Zielgebiete des Massentourismus vor schwerwiegende Probleme und Herausforderungen stellten. Inwieweit der Strukturwandel erfolgreich verlaufen kann, ist dabei noch nicht endgültig festzustellen; auch eine Prognose für künftige Entwicklungen ist nur schwer möglich.

Die westliche Costa de la Luz ist denjenigen Küstenabschnitten zuzurechnen, an denen die internationalen Reisesströme jahrzehntelang vorbeigingen. Der inländische Tourismus stellte hier bis in die 1990er Jahre das dominante Nachfragesegment dar, so dass die aktuelle Strukturkrise der konsolidierten Destinationen des internationalen Reiseverkehrs diesen Teil des spanischen Küste nicht traf. Dennoch beeinflussen die aktuellen Tendenzen des touristischen Sektors auch die Entwicklung der westlichen Costa de la Luz.

¹³⁰ Die Welttourismusorganisation prognostiziert für Spanien einen Anstieg der Zahl internationaler Touristen von 49,7 Millionen im Jahr 2000 auf 73,9 Millionen im Jahr 2020. Auch im Fall der Region Andalusien kann mit BREUER mittel- und langfristig von einer günstigen Prognose ausgegangen werden. Vgl. SHACKLEFORD 2000:173; BREUER 1982:19.

3.2 Traditioneller *veraneo* an der westlichen Costa de la Luz

Die Prozesse, die den touristischen Sektor der westlichen Costa de la Luz prägten und aktuell bestimmen, unterscheiden sich wesentlich von der für die spanische Mittelmeerküste beschriebenen Entwicklung. Um die Besonderheiten und Unterschiede zu verdeutlichen, sollen im Folgenden die verschiedenen Phasen der Tourismusedwicklung der Küste Huelvas nachgezeichnet werden.

Im Mittelpunkt der Analyse steht dabei die Frage, welche privaten und öffentlichen Akteure diese Entwicklungen bewirkt haben. Dabei sind auch die Instrumente der Planung sowie ihre jeweilige Umsetzung zu betrachten. Im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Prozessen, die sich an der spanischen Mittelmeerküste und an der westlichen Costa de la Luz vollzogen, stellt sich des Weiteren die Frage, ob die westliche Atlantikküste Andalusiens heute ein neues Tourismusmodell umzusetzen versucht, oder ob vielmehr ein Nachholen des Modells des Mittelmeerraumes stattfindet.

3.2.1 Die Ausgangssituation des Tourismus an der Küste Huelvas

Bereits vor Beginn des eigentlichen Massentourismus fand an den europäischen Küsten in geringem Umfang Fremdenverkehr statt, wobei das Reisen bis zu Beginn der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts im Wesentlichen dem Adel und der wohlhabenden Bürgerschicht vorbehalten blieb. In der Provinz Huelva wurde diese prätouristische Phase getragen von britischen Ingenieuren, welche für die Bergbaugesellschaft *Minas del Riotinto* im Hinterland der Provinz arbeiteten und bereits ab Ende des 19. Jahrhunderts die Gemeinde Punta Umbría für sommerliche Strandaufenthalte nutzten. In der bis dahin vom Fischfang dominierten Siedlung wurden zu diesem Zweck kleine Sommerhäuschen¹³¹, später auch der erste Golfplatz der Provinz im nahegelegenen Aljaraque (1976) errichtet.

Die lokale Elite begann ab den 1920er Jahren, die Gewohnheiten der Engländer zu imitieren und konstruierte Ferienchalets an den Stränden der Gemeinden Lepe, Almonte und Moguer. Damit wurde der erste Grundstein gelegt für die Entstehung neuer Siedlungskerne, welche ausschließlich auf dem Tourismus basierten (siehe auch Kapitel C 1.2.1, S. 220): Am Strand der agrarisch geprägten Gemeinde Lepe entstand der Küstenort La Antilla; die neu geschaffenen sommerlichen Urlaubssiedlungen der Gemeinden Moguer und Almonte hießen

¹³¹ Die kleinen Sommerhäuschen sind an der Costa de la Luz noch in Resten erhalten, wohingegen die Zeugnisse dieser frühen touristischen Erschließungsphase an den meisten Abschnitten der spanischen Mittelmeerküste zerstört und durch moderne Neubauten ersetzt wurden. Vgl. BREUER 1982:209.

Mazagón und Matalascañas. Zwischen den 1930er und 1950er Jahren folgten schließlich die Angehörigen der regionalen Mittelschicht dem Vorbild der Oberschicht, wodurch die Zahl der sommerlichen Urlaubsgäste zunahm. Diese Gäste, die überwiegend aus Huelva, Sevilla und dem Hinterland der Provinz stammten, übernachteten aufgrund ihrer eher geringen Finanzressourcen und eines unzureichenden Hotelangebots meist in Wohnungen, die von den ortsansässigen Fischerfamilien vermietet wurden (SANTOS PAVÓN 1999:35; GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:20).

Vom beginnenden internationalen Tourismusboom, der in Spanien in den 1950er Jahren einsetzte (siehe Kapitel B 3.1.1, S. 93), konnte die Provinz Huelva aufgrund ihrer peripheren geographischen Lage jedoch kaum profitieren. Die Verwaltungen der Region und der Provinz konzentrierten ihre Bemühungen auf die industrielle Entwicklung der Provinz, wohingegen dem Tourismus zu diesem Zeitpunkt keine Bedeutung beigemessen wurde. Im Vergleich zu den spanischen Mittelmeerdestinationen begann daher an der westlichen Costa de la Luz die touristische Entwicklung zeitlich verzögert und in weitaus geringerer Ausprägung. Bis in die 1960er Jahre bot die westliche Costa de la Luz praktisch keine touristische Infrastruktur und war auf die Bedürfnisse des aufkommenden Tourismus nicht vorbereitet (FOURNEAU 1983:215; JURADO ALMONTE 1992:234).

Die Politiker der Provinz Huelva erkannten jedoch zu Beginn der 1960er Jahre, welche Chancen und Möglichkeiten sich für die bereits vom Tourismus erschlossenen Gebiete der spanischen Mittelmeerküste ergaben. Im Jahr 1963 erstellte die Provinzverwaltung daher eine Studie, die verdeutlichte, dass speziell die Küste der Provinz große touristische Potenziale barg: Die landschaftlichen Reize der kilometerlangen Sandstrände und des hügeligen Hinterlandes wurden ergänzt durch ein diversifiziertes Angebot an historischen Stätten und traditionellen Festen. Daneben wies die Küste Huelvas rund 3.000 Sonnenstunden im Jahr sowie ganzjährig gemäßigte Temperaturen auf. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass dieses Potenzial eine touristische Entwicklung ermöglichte, die dem Tourismusboom der Costa Brava und anderen, zu diesem Zeitpunkt bereits für den internationalen Fremdenverkehr erschlossenen Küstenabschnitten, entsprach. Die Studie sah die Möglichkeiten einer schnellen Tourismusedwicklung allerdings durch die schwierige juristische Situation der Besitzverhältnisse erschwert, da Anfang der 1960er Jahre der überwiegende Teil der Küstenfläche in staatlichem Besitz war. Die private Initiative wurde durch diese Tatsache stark eingeschränkt. Als weitere limitierende Faktoren der Tourismusedwicklung wurden die peripheren Lagemomente, die unzureichende Verkehrsanbindung der

Küstenorte an die Provinzhauptstadt Huelva sowie das Fehlen touristischer Infrastrukturen angeführt (FOURNEAU 1980:141; FOURNEAU 1983:218).

Die Voraussetzungen für die Entwicklung des Tourismus waren in der Provinz Huelva also durchaus vergleichbar mit anderen Küstenstandorten der spanischen Mittelmeerküste. Um die limitierenden Negativfaktoren zu beseitigen, erarbeitete die Provinzregierung Huelvas daher im Jahr 1966 ein ehrgeiziges Planungsprojekt, das die touristische Erschließung der Küste vorantreiben sollte.

3.2.2 Instrumente der Tourismusentwicklung: Die touristische Gesetzgebung der 1960er Jahre

Die staatliche Tourismusplanung begann in Spanien bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts, als 1905 eine nationale Kommission¹³² zur Förderung des Tourismus geschaffen wurde. Im Jahr 1928 entstand der nationale Tourismusverband¹³³, dessen Aufgaben im Wesentlichen in der Vermarktung der Tourismusdestination Spanien und im Aufbau eines staatlichen Hotelnetzes lagen¹³⁴. Im Anschluss an den spanischen Bürgerkrieg wurde die Bedeutung des Tourismus als wichtiger Devisenbringer erkannt und die Entwicklung des Sektors zentralistisch gesteuert. Im Jahr 1963 wurde zu diesem Zweck ein staatliches Tourismusunternehmen¹³⁵ geschaffen, wodurch das Angebot an touristischen Unterkünften verbessert und erweitert werden sollte. Daneben legte die Verwaltung die Hotelpreise sowohl für die staatlichen als auch für die privaten Hotels und Pensionen fest. Als weitere Instrumente des Staates dienten die direkte finanzielle Förderung privater Tourismusunternehmer durch staatliche Kredite sowie die Investitionen der öffentlichen Hand im Bereich der Infrastrukturen (ZAHN 1973:27; PELLEJERO MARTÍNEZ 2000:36).

Im Rahmen der zentralistischen Wirtschafts- und Sozialplanung verabschiedete der spanische Staat im Jahr 1963 ein Gesetz, das die Ausweisung von ‚Zonen und Zentren von nationalem touristischem Interesse‘¹³⁶ ermöglichte. Dieses Instrument staatlicher Förderung legte im gesamten Land, besonders aber in geographischen Randlagen, touristische Schwerpunktgebiete fest. Dabei verpflichtete sich der Staat, die Zonen und Zentren zu kontrollieren, die

¹³² Span.: *Comisión Nacional de Turismo*.

¹³³ Span.: *Patronato Nacional de Turismo*; ab 1939 ersetzt durch *Dirección Nacional de Turismo*.

¹³⁴ Der spanische Staat renovierte im ganzen Land historische Gebäude (wie etwa Klöster, Burgen) und verwandelte sie in staatlich betriebene Hotels der Luxusklasse, sogenannte *Paradores*. Aufgrund des kulturellen Hintergrundes der Gebäude und ihrer Lage in reizvoller Landschaft entwickelte sich das Konzept erfolgreich, so dass bis heute ein umfangreiches Angebot staatlicher *Paradores* besteht.

¹³⁵ Span.: *Empresa Nacional de Turismo (ENTURSA)*.

¹³⁶ Span.: *Ley de Zonas y Centros declarados de Interés Turístico Nacional (CITN und ZITN)*.

Einhaltung von Umweltschutzvorgaben zu gewährleisten sowie möglichen Investoren finanzielle Vorteile einzuräumen. Diese Gebiete stellten daher anlagensichere Investitionsziele insbesondere im Bereich der Ferienwohnungen dar. Die Ausweisung der staatlich geförderten touristischen Zonen und Zentren konnte indes außerhalb jeglicher gültigen Planung und ohne Einhaltung der formalen Planungsgrundlagen erfolgen, woraus sich schwerwiegende Konsequenzen für die Stadtentwicklung einiger Standorte ergaben (ZAHN 1973:177; KLEIN 1988:50). Trotz dieser Problematik ist in diesem Gesetz das erste planerische Werkzeug zur regionalen Fremdenverkehrsentwicklung zu sehen (JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:1).

Innerhalb der Provinz Huelva sollten im Rahmen des ‚Gesetzes über Zonen und Zentren von nationalem touristischem Interesse‘ 13 Zentren entstehen (siehe Abbildung 19, S. 110). Zur einheitlichen Vermarktung dieser zentralistisch geplanten Tourismusstandorte wurde im Jahr 1965 der Name ‚Costa de la Luz‘ geschaffen, der die gesamte andalusische Atlantikküste und damit die Küstenabschnitte der Provinzen Huelva und Cádiz bezeichnete (JURADO ALMONTE 1992:234; GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:22).

Zur Realisierung der ‚Zentren von nationalem touristischem Interesse‘ erarbeitete die Zentralregierung in Zusammenarbeit mit der Provinzregierung Huelvas im Jahr 1966 ein ‚Projekt zur touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘¹³⁷. Das Planungsinstrument war zu diesem Zeitpunkt einzigartig in ganz Spanien und sah die touristische Entwicklung der Provinz Huelva innerhalb von 20 Jahren vor. In diesem Zeitraum sollten Beherbergungskapazitäten für etwa 341.000 Touristen geschaffen und 13 Strände für den Tourismus erschlossen werden. Diese Zielvorgaben machen deutlich, dass das ehrgeizige Projekt die wirtschaftliche Unterentwicklung der Provinz beenden und neue Arbeitsplätze im Tourismussektor schaffen sollte (SANTOS PAVÓN 1999:35; JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:1). Um die Planung umzusetzen, wurde ebenfalls im Jahr 1966 ein ‚Raumordnungsplan für die Küste‘¹³⁸ erstellt, der präzisere Zielvorgaben, eine detaillierte Kategorisierung der Strände nach Qualitätsstandards sowie Vorschriften für den Umweltschutz beinhaltete. Da die Besitzverhältnisse bis dahin die touristische Entwicklung der Küste Huelvas erschwert hatten (siehe Kapitel B 3.2.1, S. 106), wurde mit Beginn des ‚Projekts der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ ein 1,5 Kilometer breiter Küsten-

¹³⁷ Span.: *Proyecto de Promoción Turística de la Costa de la Luz*. Für ausführliche Erläuterungen siehe v.a. FOURNEAU 1980:131ff, FOURNEAU 1983:218ff; JURADO ALMONTE 1992:234ff; SANTOS PAVÓN 1999:35f.

¹³⁸ Span.: *Plan global de ordenación del litoral*.

streifen privatisiert und für die Bebauung freigegeben (FOURNEAU 1980:147; FOURNEAU 1983:221).

Dennoch kam es nicht zum erwarteten Tourismusboom an der westlichen Costa de la Luz. Es zeigte sich bald, dass die Zielvorgaben des Projektes zu ehrgeizig waren. Für viele große Privatinvestoren waren in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre die bereits etablierten Mittelmeerküsten (wie etwa die benachbarte Costa del Sol) interessanter, und in der wirtschaftlich rückständigen Provinz Huelva fehlte das Eigenkapital, um die touristische Entwicklung aus eigener Kraft zu forcieren (FOURNEAU 1983:221). Zudem ging die Planung in den meisten Fällen an den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung vorbei und orientierte sich mehr am möglichen wirtschaftlichen Profit einer schnellen touristischen Entwicklung, als an der Bewahrung regionaler Strukturen und Interessen. In der Folge konnte das Projekt kaum die überdimensionierten Erwartungen erfüllen; nur punktuell kam es zum touristischen Durchbruch (SANTOS PAVÓN 1999:35; GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:22). Hinzu kam, dass die Tourismusedwicklung der Provinz Huelva wie auch anderer Küstenabschnitte Spaniens zu Beginn der 1970er Jahre durch die weltweite Wirtschaftskrise gebremst wurde. Für die ‚Zentren von nationalem touristischem Interesse‘ der westlichen Costa de la Luz bedeutete dies, dass einige begonnene Projekte gestoppt und Planungen verzögert wurden (SANTOS PAVÓN 1999:38; GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:23).

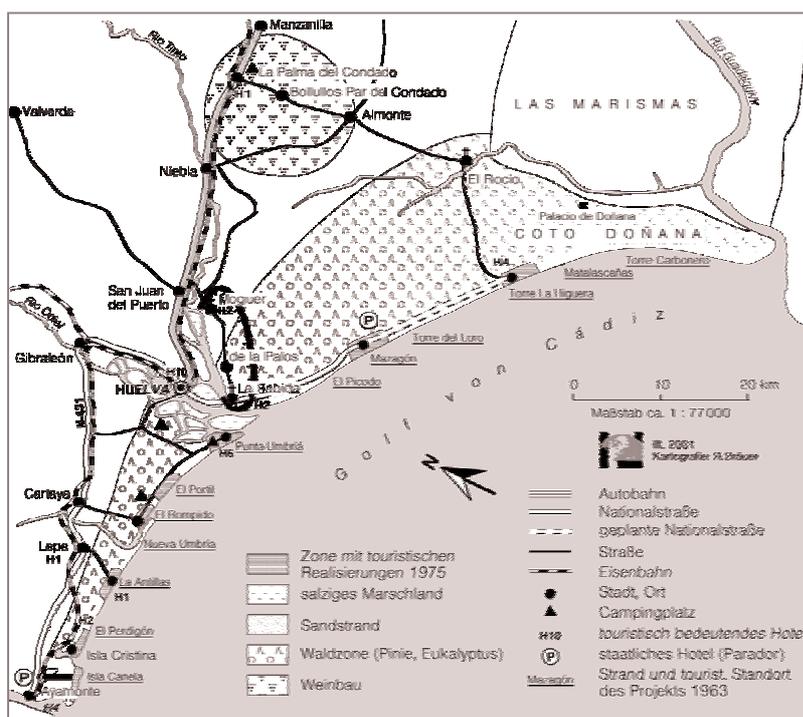


Abbildung 19:

Touristische Projekte an der westlichen Costa de la Luz bis 1975.

Quelle: SCHENK, VOLK 2001:134 (verändert nach FOURNEAU 1980:140).

Zu den Zonen mit im Sinne der Planung erfolgreichen touristischen Realisierungen sind Punta Umbría, La Antilla und Matalascañas zu zählen (siehe Abbildung 19). Die Tourismusgemeinde Punta Umbría, die bereits eine touristische Tradition als Ferienort der britischen Bergbauangestellten aufwies, entwickelte sich durch den Bau einer direkten Straßenanbindung an die Provinzhauptstadt zum „Strand Huelvas“. Am Strand der Gemeinde Lepe, La Antilla, wurden die Sommerhäuschen der lokalen Oberschicht durch Appartementblocks und Ferienchalets verdrängt. Die Tourismusdestination Matalascañas entstand indes an einem bis dahin nicht erschlossenen Strandabschnitt und wies nach ihrer Ausweisung als ‚Zentrum von nationalem touristischen Interesse‘ 1968 ein spektakuläres Wachstum auf. Durch die räumliche Nähe zu Sevilla und die im Rahmen des staatlichen Projekts deutlich verbesserte Verkehrsanbindung wurde Matalascañas zum „Strand Sevillas“. Da hier neben dem dominanten Wohnungsbau einige anspruchsvolle Hotelprojekte realisiert wurden, entwickelten sich in Matalascañas auch auf den internationalen Reiseverkehr ausgerichtete Tourismusstrukturen (JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:2; GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:22).

Im Vergleich zu den angeführten Destinationen profitierten die traditionell vom Fischfang geprägten Küstengemeinden Isla Cristina, El Rompido und Mazagón nur in geringerem Umfang von den staatlichen Fördermaßnahmen. Wenngleich einige Verkehrs- und Immobilienprojekte realisiert wurden und damit ein Teil der geplanten Beherbergungskapazitäten geschaffen werden konnte, wurden die hohen Erwartungen, die das Projekt geweckt hatte, hier nicht erfüllt¹³⁹ (SANTOS PAVÓN 1999:35).

Einige Projekte müssen indes als zunächst gescheitert beurteilt werden, da hier im Zusammenhang mit der Ausweisung der Zentren kein touristisches Wachstum verzeichnet werden konnte. Zu diesen nicht realisierten Planungen sind El Portil, Nueva Umbría und Isla Canela zu zählen, wobei einzig in El Portil einige Entwicklungsansätze entstanden. Daneben hemmten in Nueva Umbría und Isla Canela die Konflikte um die Bewahrung der ökologischen Potenziale den touristischen Aufschwung. Die Auseinandersetzungen mit den Umweltschützern verhinderten außerdem die Realisierung von Baumaßnahmen im östlichsten ‚Zentrum von nationalem Interesse‘, dem bei *Torre Carbonero* vorgesehenen Projekt *Coto Doñana* (siehe Abbildung 19). Die Errichtung des Nationalparks gleichen Namens im Jahr 1969 stellte die touristische Zone unter Schutz, weshalb die Bebauung sowie eine ebenfalls im ‚Projekt zur touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ geplante Küstenautobahn

¹³⁹ Zur Realisierung des ‚Projekts zur touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ in der Fischergemeinde Isla Cristina siehe die detaillierten Ausführungen in SCHENK, VOLK 2001.

zwischen Huelva und Cádiz nicht realisiert werden konnten (JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:1; GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:22).

Das Planungsinstrument der ‚Zentren von nationalem touristischem Interesse‘ spiegelte im touristischen Sektor die desarrollistische Politik des Franquismus wider, welche auf alle wirtschaftlichen Sektoren angewandt wurde (siehe Kapitel B 1.1, S. 46). Der zentralistische Planungsansatz, der Vorgaben von oben durchsetzte, ohne die endogenen Potenziale des konkreten Raumes zu berücksichtigen, bedingte indes an der westlichen Costa de la Luz nur partiell Wachstumsimpulse.

Die zentralistische Förderung der Tourismusedwicklung war insbesondere in den 1960er Jahren Ausdruck einer Sektorialpolitik, die keine Verknüpfung der einzelnen Wirtschaftssektoren und Planungsansätze vorsah. Die touristischen Zonen und Zentren waren nicht in eine allgemeine Raumplanung eingebunden, weshalb eine koordinierte Entwicklung nicht möglich war (KLEIN 1988:50). Da die städtebauliche Entwicklung der ‚Zentren von nationalem touristischem Interesse‘ von der allgemeinen Stadtplanung losgelöst war, entstanden insbesondere in Matalascañas, La Antilla und Punta Umbría ungeplante, anarchische Strukturen. Auch im Hinblick auf den Schutz der Umwelt wirkte der Staat kaum regulierend, da keine entsprechenden Gesetze existierten. Des Weiteren löste die Planung nicht die Problematik der Verkehrsinfrastrukturen der Provinz, die über keinen internationalen Flughafen und nur unzureichenden Anschluss an das spanische Autobahnnetz verfügte. Insbesondere aufgrund des fehlenden Flughafens konnte die westliche Costa de la Luz nicht an die internationalen Reiseströme angeschlossen werden, wohingegen die benachbarte Algarveküste Portugals im Anschluss an den Bau eines Flughafens in Faro 1971 ein ungebremstes touristisches Wachstum erfuhr (GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:23; DORREGO REYES, JURADO ALMONTE ET AL. 2002).

3.2.3 Akteure der Tourismusedwicklung

3.2.3.1 Akteure der Angebotsseite: Franquistischer Staat und limitierte Privatinitiative

Die Beschreibung der Planungsinstrumente der 1960er Jahre macht deutlich, dass in dieser ersten Phase der Tourismusedwicklung Huelvas der franquistische Staat als wichtiger Akteur auftrat. Im Rahmen der zentralistischen Entwicklungspolitik der 1950er und 1960er Jahre, die alle Wirtschaftssektoren betraf, stellte die staatliche Verwaltungsebene das dominante Planungsorgan im touristischen Sektor dar. Neben der Ausweisung der ‚Zonen und Zentren

von nationalem touristischen Interesse' schuf der Staat die Basisinfrastrukturen im Bereich des Transportwesens und der Wasserversorgung, wodurch wichtige Voraussetzungen für die touristische Erschließung der Küste Huelvas geschaffen wurden. Zudem nahm der Staat Einfluss auf die Tourismusedwicklung durch die Schaffung eines staatlichen Tourismusunternehmens und den Aufbau eines nationalen Hotelnetzes (siehe Kapitel B 3.2.2, S. 108). Innerhalb der Provinz Huelva wirkte sich dies im Bau zweier *Paradores* in Ayamonte (1966) und Mazagón (1968) aus, welche in einiger Entfernung zu den Ortskernen errichtet wurden und zu diesem Zeitpunkt die einzigen Hotels der obersten Kategorie in den jeweiligen Gemeinden darstellten.

Zusätzlich zu dieser direkten Einflussnahme kam die zentralistische Staatsstruktur des Franquismus darin zum Ausdruck, dass die privaten Unternehmen durch strikte Vorgaben kontrolliert wurden. Der Staat legte die Preise für Übernachtungen in Hotels und Pensionen fest und schränkte dadurch die freie marktwirtschaftliche Preisbalance zwischen Angebot und Nachfrage ein.

Die private Initiative wurde im Zusammenhang mit der Tourismusedwicklung der westlichen Costa de la Luz besonders durch langwierige Genehmigungsverfahren sowohl in Bezug auf die Freigabe staatlicher Flächen als auch im Zusammenhang mit staatlichen Krediten gehemmt¹⁴⁰. Diese ungünstigen Voraussetzungen führten dazu, dass die Küste Huelvas kein attraktives Investitionsziel für die internationale Tourismusindustrie darstellte, sondern lediglich lokale und regionale Tourismusunternehmen anzog (FOURNEAU 1980:147).

Die Wohnungsbau- und Immobilienfirmen, die am städtebaulichen Wachstum der 1960er Jahre teilnahmen, waren daher größtenteils kleine und mittlere Unternehmen aus der Provinz Huelva oder der Region Andalusien. Daneben wurden einige Großprojekte von national agierenden Firmen geplant, aber nur teilweise auch realisiert. So kaufte eine Investorengruppe aus Madrid große Flächen im ‚Zentrum von nationalem touristischen Interesse‘ Isla Canela

¹⁴⁰ Als exemplarisches Beispiel kann in diesem Zusammenhang die frühe Tourismusedwicklung des Fischerortes Isla Cristina dienen. In den 1960er Jahren wurden hier mehrfach Anträge auf Kredite für den Bau eines Hotels gestellt, welche vom Ministerium für Tourismus jedoch verzögert und abgelehnt wurden. Die Errichtung touristischer Einrichtungen am Strand wurde des Weiteren dadurch eingeschränkt, dass nur kleine, verstreute Parzellen genutzt werden konnten, der größte Teil der Flächen hingegen unter staatlichem Schutz standen. Vom ‚Projekt der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ erhoffte sich die Gemeinde Isla Cristina eine Verbesserung der Situation, doch wurde der Ort erst in einer späten Phase des Projekts (Ende der 1960er Jahre) berücksichtigt. Die erwartete Freigabe der geschützten Flächen blieb dennoch hinter den Erwartungen zurück; auch die finanzielle Unterstützung für den Bau touristischer Einrichtungen blieb aus oder konnte erst durch langjährige Verhandlungen erreicht werden. Vgl. INTERNE DOKUMENTATION DER GEMEINDE ISLA CRISTINA (1966-1970); SOSA RODRIGUEZ 1970:745.

auf, doch verhinderten juristische Probleme im Zusammenhang mit den Besitzverhältnissen eine Umsetzung der Wohnungsbauprojekte¹⁴¹ (FOURNEAU 1983:233).

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Hotels									
Luxus	-	-	-	-					
Kategorie 1 A	1	2	3	3					
Kategorie 1 B	7	6	8	9					
Kategorie 2	2	2	4	4					
Kategorie 3	5	5	5	4					
Pensionen									
Luxus	1	1	1	1					
Kategorie 1	5	5	6	6					
Kategorie 2	12	10	12	12					
Goldsterne (Hotels)									
*****					-	-	-	-	-
****					3	3	3	3	3
***					4	4	4	5	6
**					2	3	5	4	5
*					6	10	9	8	8
Silbersterne (Pensionen)									
***					-	-	-	-	-
**					9	10	8	9	10
*					34	33	34	38	41
Campingplätze	1	1	1	2	2	3	3	4	4
Total	34	32	40	41	60	66	40	71	77
Bettenzahl in Hotels	1.312	1.253	1.863	2.004	2.344	2.770	2.900	3.779	4.787

Tabelle 4: Anzahl der Hotels, Pensionen und Campingplätze der Provinz Huelva 1966-1974, nach Kategorien¹⁴²; Bettenzahl in Hotels insgesamt.

Quelle: Eigene Darstellung nach FOURNEAU 1983:270ff.

In dieser frühen Phase der Tourismusentwicklung fehlten große, internationale Projekte im Sektor des Hoteltourismus. Die angeführten Planungen nationaler Unternehmen reduzierten sich auf den Bau von Ferienhäusern und -wohnungen. Lediglich im ‚Zentrum von nationalem touristischen Interesse‘ Matalascañas entwickelten sich durch die Investitionen einer Schweizer Gruppe sowie eines deutschen Hotelunternehmers in geringem Umfang

¹⁴¹ Wie in Isla Canela wurden auch im ‚Zentrum von nationalem touristischen Interesse‘ El Portil große Flächen von einer nationalen Immobiliengesellschaft aufgekauft. Die katalanische Gruppe konnte ihre Planungen jedoch aufgrund finanzieller Schwierigkeiten, die durch die allgemeine Wirtschaftskrise der 1970er Jahre verschärft wurden, nur in geringem Umfang realisieren. Vgl. FOURNEAU 1983:233.

¹⁴² Im Jahr 1970 wurde in Spanien die bis dahin gültige Qualitätseinteilung der Hotels und Pensionen geändert und an die Kategorisierung des europäischen Auslandes angepasst. Die Darstellung ist daher für den Zeitraum der 1960er und 1970er Jahre erschwert, weshalb sich die folgenden Statistiken und Tabellen an die vereinfachten Darstellungen FOURNEAUS anlehnen.

internationale Tourismusstrukturen (FOURNEAU 1980:147; FOURNEAU 1983:233). Die großen, transnationalen Hotelketten interessierten sich indes nicht für die westliche Costa de la Luz, da diese nicht über einen internationalen Flughafen verfügte und aufgrund ihrer geographischen Randlage kaum über den Landweg erschlossen werden konnte. Die Strukturen im Bereich des privaten Hotelsektors beschränkten sich daher auf kleine, familiäre Hotels und Pensionen der mittleren und unteren Qualitätskategorien.

Tabelle 4 veranschaulicht, dass die Zahl der Mittelklassehotels (1-3 Sterne) sowie der Campingplätze zwischen 1966 und 1974 leicht zunahm, wohingegen bis 1974 kein einziges Hotel der höchsten Kategorie existierte¹⁴³. Zugleich wuchs das Angebot an Pensionen bis 1974 von 18 auf 51 deutlich an.

Die Dominanz der Pensionen und Campingplätze sowie die insgesamt geringe Anzahl der Hotels und Hotelbetten macht deutlich, dass sich die Angebotsstruktur im Wesentlichen auf kleine Familienunternehmen beschränkte.

3.2.3.2 Akteure der Nachfrage: Lokaler und regionaler Tourismus

Die touristische Nachfrage an der westlichen Costa de la Luz wurde durch das limitierte Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten und weiteren touristischen Einrichtungen beeinflusst. Der zentralistische Staat stellte den wichtigsten Akteur der Angebotsseite dar und schränkte die Initiative privater Investoren durch Preisvorgaben und langwierige Genehmigungsverfahren ein. Auch das Fehlen eines internationalen Flughafens in der Provinz Huelva verhinderte, dass die westliche Costa de la Luz in den 1960er Jahren in größerem Umfang Anschluss an die ausländischen Reiseströme fand.

Betrachtet man für das Jahr 1966 die Herkunft der Hotelgäste der Provinz Huelva, so wird deutlich, dass die Zahl der ausländischen Touristen mit weniger als 6.000 Reisenden sehr gering war. Von den insgesamt 41.445 Hotelgästen stammten hingegen über 86% aus dem spanischen Inland. Bis 1974 stieg die Zahl der aus dem Ausland kommenden Touristen allerdings auf über 34.300 an, wobei das Wachstum der internationalen Gästezahlen das der spanischen Gäste übertraf. Im Jahr 1974 nahmen die Spanier daher nur noch etwa 70% der Hotelkapazitäten ein. Die meisten internationalen Reisenden kamen aus dem Nachbarland Portugal; es folgten Deutschland, die USA und Skandinavien.

¹⁴³ Die staatlichen *Paradores* in Ayamonte und Mazagón gehörten zu diesem Zeitpunkt noch nicht der Luxus-kategorie an.

Die Provinz Huelva öffnete sich nach 1966 allmählich dem internationalen Tourismus. Ausgehend von sehr niedrigen Übernachtungszahlen ausländischer Gäste in den 1960er Jahren kam es durch den Bau von Hotels im Rahmen des ‚Projekts zur touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ zu einem Anstieg des internationalen Anteils. Trotz der kontinuierlich wachsenden Bedeutung der internationalen Nachfrage manifestierte sich jedoch weiterhin der ausgeprägte nationale Charakter des Hoteltourismus an der westlichen Costa de la Luz (FOURNEAU 1983:267).

Diese Betrachtung der Gästestrukturen in den Hotels der Provinz Huelva lässt allerdings nur eingeschränkt Rückschlüsse auf die touristischen Nachfragestrukturen der westlichen Costa de la Luz zu, da sie einen wesentlichen Aspekt vernachlässigt: Für die spanischen Gäste der Provinz spielte in den 1960er Jahren der Hotelsektor nur eine unbedeutende Rolle. Die mittleren und unteren Einkommensklassen, die ab den 1960er Jahren vermehrt am Reiseverkehr teilnahmen, stellten meist nur geringe Ansprüche an die Unterkunft. Der Großteil der spanischen Sommerurlauber übernachtete daher in Wohnungen ortsansässiger Fischerfamilien, bei Freunden oder Verwandten (BREUER 1982:220; GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:23). Da die geringen Finanzressourcen vieler großen Familien keine hohen Reisekosten und damit keine weite Anreise erlaubten, lagen die Urlaubsziele meist in unmittelbarer Nähe zum Wohnort, so dass von einem ausgeprägten regionalen oder gar lokalen Tourismus gesprochen werden muss. Die Sommergäste der Küste Huelvas stammten also in den 1960er Jahren und zu Beginn der 1970er Jahre überwiegend aus der Provinzhauptstadt Huelva, der andalusischen Hauptstadt Sevilla sowie den agrarischen Gemeinden der Provinz und gehörten den mittleren und niederen Einkommensklassen an.

Dieses lokale und regionale Gästeaufkommen ist statistisch jedoch nur schwer zu erfassen, da die Übernachtungen in privaten, nicht offiziellen Unterkünften¹⁴⁴ stattfanden und damit keinen Eingang in die amtlichen Tourismusstatistiken fanden.

Die touristische Nachfrage der westlichen Costa de la Luz beschränkte sich also bis Anfang der 1970er Jahre im Wesentlichen auf die lokale und regionale Bevölkerung mit geringem Einkommen, wobei die Zahl der Touristen insgesamt als gering einzuschätzen war.

¹⁴⁴ GARCÍA DELGADO und MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ bezeichnen das Übernachtungsangebot außerhalb von Hotels, Pensionen und offiziellen touristischen Appartements als „extralegales Angebot“, da die Vermieter der nicht offiziellen Ferienwohnungen einer staatlichen Besteuerung und Abgabepflicht entgehen. Die Wohnungen sind nicht als touristische Einrichtungen registriert und tragen eine geringere Steuerlast als offizielle touristische Wohnungen. Vgl. GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:23; SANTOS PAVÓN 1999:71. Vgl. auch Kapitel B 3.3, S. X.

3.2.4 Das Phänomen des *veraneo* und das touristische Profil der westlichen Costa de la Luz Anfang der 1970er Jahre

Als wichtigstes Charakteristikum des frühen Tourismus an der westlichen Costa de la Luz muss das Phänomen des traditionellen *veraneo* bezeichnet werden, das für die lokalen und regionalen Gäste typische Verbringen der Sommermonate in einer Ferienwohnung an der Küste. Da der *veraneo* bis Anfang der 1970er Jahre einen wesentlichen Bestandteil der touristischen Grundzüge der Küste Huelvas darstellte, erscheint eine kurze Definition notwendig.

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entwickelte sich in den europäischen Industriestaaten die Reiseform der Sommerfrische. Viele kleine und mittlere Beamte und Angestellte mit moderaten finanziellen Ressourcen verbrachten den Sommer im Gebirge oder an der Küste, wobei als Übernachtungsstätte einfache Fremdenzimmer oder gemietete Wohnungen genutzt wurden. Charakteristisch für die Sommerfrische war die Tatsache, dass die Kinder der Familie mit ihrer Mutter ihre gesamten Schulferien am Urlaubsort verbrachten, während der Familienvater, der meist nur einige Wochen Urlaub hatte, in der verbleibenden Zeit wochentags arbeitete und die Wochenenden mit der Familie an Urlaubsort verbrachte. Die räumliche Distanz zwischen den Quell- und Zielgebieten der Sommerfrische war aus diesem Grund meist gering. Die Motivation der Sommerfrischler war die Suche nach Erholung und Entspannung in ländlicher Umgebung, weshalb das touristische Angebot auf die Übernachtungsmöglichkeiten sowie die örtliche Gastronomie beschränkt blieb (KREMPIEN 2000:135).

Der deutsche Begriff ‚Sommerfrische‘ entspricht inhaltlich dem spanischen Wort *veraneo*¹⁴⁵. In ganz Spanien stellte es eine alte Tradition dar, die heißen Sommermonate an der Küste zu verbringen, wenn es die finanziellen Umstände erlaubten. Zu diesem Zweck schlossen sich die Großfamilien zusammen und mieteten oder kauften eine Wohnung, die abwechselnd oder von allen Familienmitgliedern gemeinsam genutzt wurde. Der sommerliche Urlaubsaufenthalt dehnte sich dabei auf die gesamten Schulferien, d.h. auf den Zeitraum zwischen Mitte Juni und Mitte September aus, wobei auch in Spanien die Familienväter charakteristischerweise nur wenige Wochen am Urlaub teilnehmen konnten (FOURNEAU 1983:229; BREUER 1995:270).

An der westlichen Costa de la Luz war dieses Phänomen stark ausgeprägt, wobei die Touristen überwiegend aus der Region Andalusien und besonders aus der Provinz Huelva

¹⁴⁵ Der Begriff *veraneo* ist abzuleiten vom spanischen Wort *verano*, das ‚Sommer‘ bedeutet. Die sommerlichen Urlaubsgäste, die ‚Sommerfrischler‘, werden mit dem Begriff *veraneantes* bezeichnet.

stammten. Aufgrund der räumlichen Nähe stellte die regionale Hauptstadt Sevilla ein wichtiges Quellgebiet dar, da die im Hinterland gelegene Großstadt in den Sommermonaten Höchsttemperaturen von über 40°C aufweist. Im Jahr 1975 gab es in der Provinz Huelva etwa 10.000 Ferienwohnungen, die Platz für mindestens 35.000 Touristen boten¹⁴⁶, wohingegen an der Küste nur rund 3.500 Hotelbetten zur Verfügung standen¹⁴⁷. Diese Zahlen machen die Bedeutung des *veraneo* und des damit verbundenen Zweitwohnungswesens deutlich (FOURNEAU 1983:228).

Die Ausweisung von 13 ‚Zentren von nationalem touristischen Interesse‘ brachte der westlichen Costa de la Luz nicht den erhofften Durchbruch auf dem internationalen Tourismusmarkt. Ausgehend von einem sehr niedrigen Ausgangsniveau stieg das offizielle Übernachtungsangebot zwar deutlich an, doch blieben die Zahlen weit hinter den Zielvorgaben zurück: Während das ‚Projekt der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ die Schaffung von über 300.000 Plätzen innerhalb von 20 Jahren vorsah, waren bis 1972 erst 37.722 Gästebetten vorzuweisen (FOURNEAU 1980:147; FOURNEAU 1983:251). Da sowohl bei den Hotels als auch bei den Pensionen die höchste Qualitätskategorie bis 1974 nicht vertreten war, andererseits jedoch die Zahl der Campingplätze, Pensionen und Hotels der unteren und mittleren Kategorien (1-3 Sterne) anstieg, konsolidierte sich die Küste Huelvas immer mehr als Urlaubsziel der Mittelklasse.

Der nationale Charakter des Tourismus zeigt sich, wenn man die Anzahl der in der Provinz Huelva verbrachten Tage für das Jahr 1974 nach Ländern und Monaten aufschlüsselt (siehe Abbildung 20): Die Zahl der Aufenthaltstage war in der Hochsaison des Strandtourismus, d.h. in den Monaten Juli und August, mit 69.252 bzw. 77.491 Tagen am höchsten. Die Zahl der spanischen Reisenden war im August maximal, worin zum Ausdruck kommt, dass dies traditionell der Hauptreisemonat der Spanier ist. Auch der internationale Tourismus

¹⁴⁶ Aufgrund der problematischen Datenlage (siehe Fußnote 116/138?) sind in Bezug auf die Zahl der Ferienwohnungen keine verlässlichen Aussagen möglich. Da selbst die einzelnen Küstengemeinden keinen Überblick über die exakten Gästezahlen haben, basieren die vorliegenden Daten meist auf Schätzungen. Dabei können verschiedene Methoden zur Quantifizierung der Touristen in Ferienwohnungen unterschieden werden: Neben der direkten Befragung der einzelnen Rathäuser bietet sich die Errechnung der Gästezahlen durch die Daten des Wasserverbrauchs an. Die gebräuchlichste Methode errechnet indes die Zahl der *veraneantes*, indem die Zahl der Ferienwohnungen mit dem Koeffizienten 3,5 multipliziert wird. Dieser eher konservative Ansatz ergibt im allgemeinen Werte, die weit unter den Ergebnissen der anderen Methoden liegen, wird jedoch am häufigsten verwendet. Für das Übernachtungsangebot in Wohnungen im Jahr 1975 wurde hier die offizielle Schätzung zitiert, wobei FOURNEAU für den gleichen Zeitraum von 150.000 bis 200.000 Touristen ausgeht. Die Differenz zwischen den Schätzwerten macht die Schwierigkeit im Umgang mit dem Datenmaterial deutlich. Vgl. FOURNEAU 1983:228; zur Methodik der Quantifizierung siehe SANTOS PAVÓN 1999:87 und SENRA GONZÁLEZ 2001:157.

¹⁴⁷ Die Zahl der Hotelbetten an der Küste stimmt nicht mit der Gesamtzahl der Hotelbetten in Tabelle 3 überein, da diese sich auf die gesamte Provinz (einschließlich der Provinzhauptstadt und des Hinterlandes) bezieht.

konzentrierte sich auf die Sommermonate, wodurch sich die ausgeprägte Saisonalität des Tourismus in der Provinz Huelva noch verstärkte.

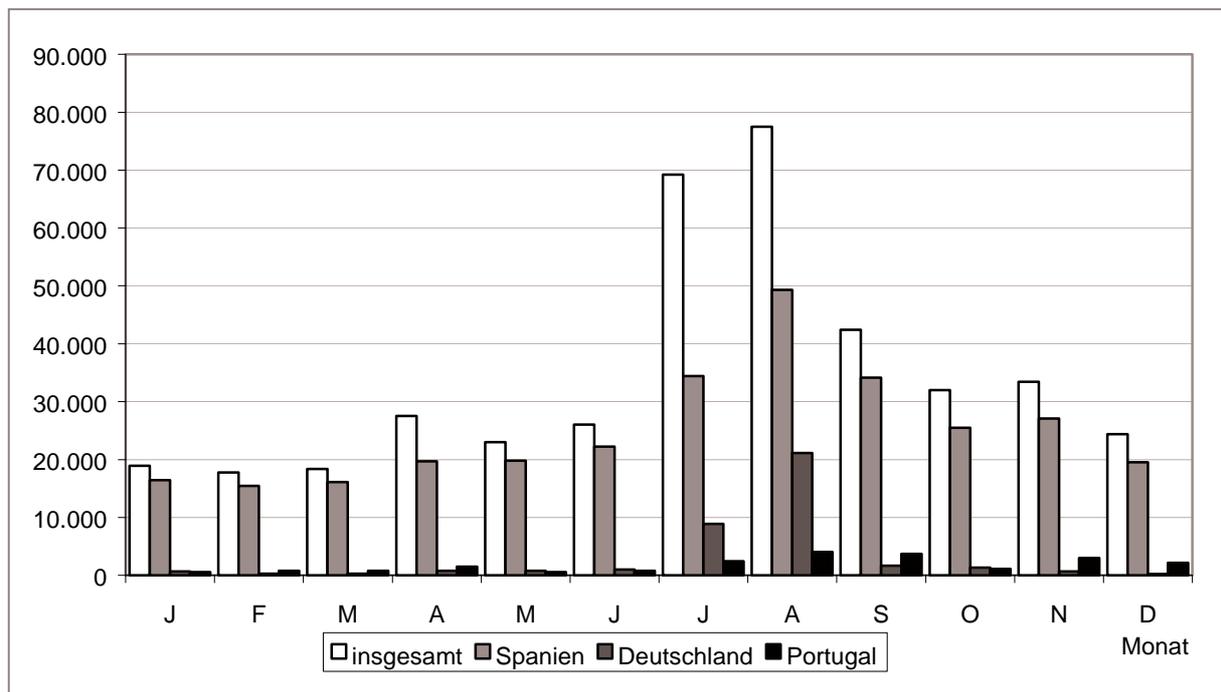


Abbildung 20: Aufenthaltstage der Touristen in der Provinz Huelva 1974 nach Monaten und Ländern (absolute Zahlen). Quelle: Eigene Darstellung nach FOURNEAU 1983:268.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Touristen in der Provinz Huelva war bereits im Jahr 1966 mit 4,02 Tagen kürzer als im nationalen Durchschnitt (4,31 Tage). Die spanischen Gäste hielten sich dabei länger in der Provinz auf als die ausländischen Touristen, wohingegen auf nationaler Ebene der Aufenthalt ausländischer Gäste mit 5,17 Tagen deutlich länger war als der der Spanier (3,35 Tage). Bis 1974 nahm die Aufenthaltsdauer der spanischen und ausländischen Touristen sowohl auf nationaler Ebene als auch auf Ebene der Provinz ab. Die Gäste aus Spanien verweilten nun nur noch zwischen 2,4 Tage (im Dezember) und 4,4 Tage (im August) in der Provinz. Dieser Trend zu kürzeren Reisen spiegelte sich zu Beginn der 1970er Jahre auch im nationalen Kontext in einer sinkenden Urlaubsdauer der Spanier wider und ist als Ausdruck einer steigenden räumlichen Mobilität zu interpretieren.

In Bezug auf den internationalen Tourismus musste in der Provinz Huelva ebenfalls ein Sinken der Aufenthaltsdauer verzeichnet werden, wohingegen auf nationaler Ebene die Verweildauer der ausländischen Gäste zunahm. In Abhängigkeit vom Herkunftsland reduzierte sich der Aufenthalt in Huelva indes auf nur einen Tag im Dezember und zwischen

2,8 (Portugal, USA) und 4,6 Tagen (Frankreich, Skandinavien) im Sommer¹⁴⁸. Hieraus wird ersichtlich, dass die Provinz Huelva für die meisten internationalen Touristen einen Raum der Durchreise darstellte, wobei die Touristen aus dem Nachbarland Portugal die räumliche Nähe zu einem Wochenendtourismus mit kurzer Aufenthaltsdauer nutzten (FOURNEAU 1983:269). Auffallend ist außerdem, dass die Saisonalität bei den spanischen Touristen weniger ausgeprägt war als bei den ausländischen Gästen. Der Hauptreisemonat der Spanier war zwar der Monat August, doch lagen die Werte auch in den übrigen Monate deutlich über den Besucherzahlen internationaler Touristen.

Die vorausgehenden Erläuterungen machen deutlich, dass die westliche Costa de la Luz seit den 1950er und 1960er Jahren ein beliebtes Urlaubsziel für spanische Gäste aus der Region Andalusien sowie der Provinz Huelva darstellte. Der internationale Tourismus spielte hier, im Gegensatz zu anderen Küstenabschnitten Andalusiens wie etwa der Costa del Sol, von Beginn an nur eine untergeordnete Rolle, woran auch das ‚Projekt zur touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ im Jahr 1966 nichts ändern konnte (FOURNEAU, LUGINBUHL, ROUX 1990:89). Die Zahl der Touristen blieb bis Anfang der 1970er Jahre insgesamt deutlich hinter den Werten der Mittelmeerküste zurück, so dass der Tourismus in der Wirtschaftsstruktur der Provinz lediglich eine marginale Position einnahm.

Als wichtigstes Charakteristikum des touristischen Sektors der westlichen Costa de la Luz war in dieser Anfangsphase das Phänomen des *veraneo* zu bezeichnen, das nur wenige infrastrukturelle Einrichtungen erforderte und die traditionelle Form der Urlaubsreise für die regionale und lokale Bevölkerung darstellte. Die langen Aufenthalte in inoffiziellen Ferienwohnungen sowie bei Bekannten und Verwandten waren statistisch schwer zu erfassen, weshalb in Bezug auf die Bedeutung des Phänomens nur Schätzungen möglich sind. Es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass der größte Teil des Tourismus an der Küste Huelva bis in die 1970er Jahre den charakteristischen Merkmalen des *veraneo* entsprach. Der Wohnungsbau nahm in der ersten Phase touristischer Planung nach 1966 nicht so stark zu wie im ‚Projekt zur touristischen Entwicklung‘ vorgesehen, woraus abzuleiten ist, dass die Nachfrage nach Ferienwohnungen überwiegend einer finanzschwachen Bevölkerungsschicht entsprang, die die Investitionen zum Kauf einer Wohnung nicht tätigen konnte. Die

¹⁴⁸ Eine Ausnahme stellten in diesem Zusammenhang die deutschen Touristen dar, die im Jahr 1974 zwischen 2 Tagen (im Dezember) und 9 Tagen (im August) in der Provinz Huelva verweilten. Die deutschen Gäste verbrachten demnach im Sommer einen längeren Strandurlaub in der Provinz. Vgl. FOURNEAU 1983:269. Als ein Erklärungsansatz für dieses Phänomen kann die Existenz eines Hotelkomplexes in Matalascañas dienen, dessen Besitzer Deutscher war und dessen Kundschaft vorwiegend aus Deutschland stammte.

Unterkunft in gemieteten Wohnungen der ortsansässigen Bevölkerung dominierte daher vor der Unterkunft in Eigentumswohnungen.

Das ‚Gesetz über Zonen und Zentren von nationalem touristischem Interesse‘ führte an der spanischen Mittelmeerküste zu einer einseitigen Spezialisierung vieler Küstenorte auf das Massenangebot der Ressourcen Sonne und Strand sowie zu einer bandartigen Siedlungsverdichtung entlang der Küste. Die neu geschaffenen Tourismuszentren wurden durch transnationale Unternehmen vermarktet und damit für den internationalen Reiseverkehr erschlossen (SALVÁ TOMÁS 1998:14). Die traditionell vorherrschende Urlaubsform des nationalen *veraneo* wurde hier seit den 1960er Jahren, verstärkt ab den 1970er Jahren, durch den internationalen Tourismus in den Hintergrund gedrängt.

An der westlichen Costa de la Luz verlief das ‚Projekt der touristischen Entwicklung‘ hingegen nur wenig erfolgreich, weshalb sich die Entwicklung der Küste Huelvas von der anderer Küstenabschnitte unterscheidet. Die Strukturen des *veraneo* erhielten sich hier bis in die 1970er Jahre und gingen dann über in eine Phase des nationalen Wohnungstourismus, welche im Folgenden erläutert werden soll.

3.3 Nationaler Wohnungstourismus der 1970er und 1980er Jahre

Die traditionellen Strukturen des *veraneo* bildeten auch die Grundlage für die zweite Phase der Tourismusedwicklung der westlichen Costa de la Luz. Bereits während der Wirtschaftskrise der 1970er Jahre und verstärkt während des wirtschaftlichen Aufschwungs der 1980er Jahre entwickelte sich hier ein touristisches Wohnungsmodell, das durch einen hohen Anteil an nicht offiziellen Ferienwohnungen und die Dominanz nationaler Touristen charakterisiert war.

Damit vollzog sich an der westlichen Costa de la Luz ein Prozess, der von den Entwicklungen der spanischen Mittelmeerküsten stark abwich. Am Mittelmeer folgte auf die überlieferte Urlaubsform des *veraneo* bereits ab den 1960er Jahren eine Phase der Erschließung durch den internationalen Fremdenverkehr, welche zur Ausbildung spezifischer Stadt- und Wirtschaftsstrukturen führte. Während also beispielsweise an der andalusischen Costa del Sol sehr früh der internationale Tourismus dominierte, stellte an der Küste Huelvas der nationale Tourismus der 1970er und 1980er Jahre den prägenden Faktor dar; der internationale Reiseverkehr spielte nur eine untergeordnete Rolle (FOURNEAU, LUGINBUHL, ROUX 1990:89).

Diese charakteristische Besonderheit des touristischen Sektors Huelvas wird im Folgenden erläutert werden, wobei eine Erklärung des Phänomens des ‚touristischen Wohnungsmodells‘

einer Analyse der Akteure und Instrumente der Tourismusedwicklung vorausgeht. Abschließend wird die Darstellung des touristischen Angebots der einzelnen Küstengemeinden das Profil des Tourismus der westlichen Costa de la Luz in den 1980er Jahren aufzeigen.

3.3.1. Touristisches Wohnungsmodell der Küste Huelvas

3.3.1.1 Die Auswirkungen von Wirtschaftskrise und ökonomischer Revitalisierung bis Mitte der 1980er Jahre

Die weltweite Wirtschaftskrise der 1970er Jahre führte dazu, dass die touristische Nachfrage in ganz Europa sank, was in Spanien zusätzlich durch den politischen Wandel nach dem Ende des Franco-Regimes 1974 und die damit verbundene politische und ökonomische Unsicherheit verstärkt wurde. In der Provinz Huelva hatte die wirtschaftliche Krise zur Folge, dass zahlreiche Immobilien- und Baufirmen Bankrott machten, weshalb bereits begonnene Projekte nicht beendet werden konnten. Daneben wurden noch nicht begonnene Projekte gestoppt und der Baubeginn verschoben. Die Tourismusplanung wurde, ebenso wie die Stadt- und Wirtschaftsplanung, durch den politischen Wandel und die dadurch bedingte Umstrukturierung der öffentlichen Verwaltungen weitestgehend außer Kraft gesetzt, so dass mit der Demokratisierung des Landes eine Phase touristischer, städtebaulicher und wirtschaftlicher Deregulierung begann (SANTOS PAVÓN 1999:38; GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:24). Die Planungen, die in Zusammenhang mit den ‚Zentren von nationalem touristischen Interesse‘ an der westlichen Costa de la Luz realisiert werden sollten (siehe Kapitel B 3.2.2, S. 108), wurden in diesen Jahren ausgesetzt, wobei v.a. teure Hotelprojekte und der Bau touristischer Infrastrukturen abgelehnt wurden. Dies betraf in erster Linie diejenigen Standorte, die an bislang nicht erschlossenen Strandabschnitten neu entstehen und auf großen Hotelbauten und Freizeiteinrichtungen basieren sollten. Die Wirtschaftskrise bedeutete damit das vorläufige Aus für die Großprojekte der ‚Zentren von nationalem touristischen Interesse‘ Isla Canela und Nueva Umbría (SANTOS PAVÓN 1999:39). Zugleich führte die Deregulierung im Bereich des Städtebaus dazu, dass die bis dahin bestehenden Vorgaben gelockert wurden und die Kontrollinstanzen an Autorität einbüßten. In der Folge nahm die Bedeutung von Immobilien- und Baufirmen als Akteure der touristischen Entwicklung zu, wobei die fehlende Regulierung von Seiten des Staates einer wachsenden Spekulation Vorschub leistete. Mit der Zielsetzung, möglichst hohe Rendite zu erzielen, wurden in dieser Phase zahlreiche Wohnungsprojekte außerhalb der vormals gültigen Planung

realisiert, und es entstanden Appartementblocks von zweifelhafter Legalität und mangelhafter Qualität.

Da das Kapital zur Umsetzung von Großprojekten im Bereich des Hotelsektors während der Wirtschaftskrise fehlte, reduzierte sich das touristische Angebot der Küste Huelvas auf qualitativ einfache Ferienwohnungen, wenige Hotels der unteren Kategorien sowie Campingplätze. Dieses Angebot wurde fast ausschließlich von spanischen Touristen genutzt, die nun auch vermehrt aus anderen Regionen anreisten. Als Konsequenz der wirtschaftlichen und politischen Krise entstand also an der westlichen Costa de la Luz das Phänomen des nationalen Wohnungstourismus, da die auf den internationalen Tourismusmarkt ausgerichteten Projekte gestoppt werden mussten und der nun dominierende Wohnungsbau vorwiegend auf die nationale Nachfrage der mittleren und unteren Einkommensklassen ausgerichtet war (SANTOS PAVÓN 1999:39; GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:23).

Ab Ende der 1970er Jahre verbesserte sich allmählich die wirtschaftliche Situation des spanischen Staates und der Provinz Huelva. Dieser Aufschwung wurde begleitet von der Konsolidierung der politischen Staatsordnung, die 1978 durch die neue Verfassung und 1983 durch die Schaffung der Autonomen Regionen gefestigt wurde. Die städtebaulichen Planungsinstrumente, die bereits seit den 1940er und 1950er Jahren existierten (siehe Kapitel B 1.1.2, S. 49), gewannen wieder an Bedeutung, wobei sich infolge einer Reform des 1954 verabschiedeten ‚Bau- und Bodengesetzes‘ im Jahr 1975 insbesondere der Flächennutzungsplan zu einem Schlüsselinstrument entwickelte. Die Küstengemeinden der Provinz Huelva erstellten nun in Abhängigkeit von ihrer Größe ‚Hilfsnormen der Stadtplanung‘ oder Flächennutzungspläne, so dass ein planerischer Rahmen für die weitere Stadt- und Tourismusentwicklung entstand. Der Wohnungsbau hatte in dieser Phase der wirtschaftlichen Revitalisierung indes weiterhin Priorität vor einer koordinierten Raumplanung, weshalb in den 1980er Jahren ein Boom des Bausektors einsetzte. Wengleich also die Flächennutzungspläne der Küstengemeinden Huelvas große Flächen für den Bau von Hotels und touristischen Einrichtungen reservierten, wurde die Entwicklung des Tourismussektors nach dem Ende der Wirtschaftskrise vom Wohnungsbau bestimmt.

Der wirtschaftliche Aufschwung bedingte eine zunehmende Kaufkraft des unteren Mittelstandes, weshalb in ganz Spanien der Kauf von Ferienhäusern und -wohnungen zunahm (BREUER 1995:271; MÜLLER 2001:83). Vor diesem Hintergrund wurden an der westlichen Costa de la Luz die während der Wirtschaftskrise unterbrochenen Planungen der ‚Zentren von nationalem touristischen Interesse‘ fortgesetzt, wobei jedoch einige Projekte wie der geplante

Tourismusstandort Nueva Umbría aufgrund der im reformierten Bodengesetz eingeführten Schutzinstrumente modifiziert oder ganz eingestellt wurden¹⁴⁹ (GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:25).

Da die Küste Huelvas vor der Wirtschaftskrise nur in geringem Umfang vom internationalen Fremdenverkehr erschlossen wurde und hier traditionell die Strukturen eines regionalen und lokalen Tourismus dominierten, richtete sich auch der boomartige Wohnungsbau der ersten Hälfte der 1980er Jahre in erster Linie an den lokalen, regionalen und nationalen Markt. Während die internationalen Tourismusdestinationen der Mittelmeerküste Spaniens in den 1980er Jahren bereits hohe Boden- und Wohnungspreise aufwiesen, stellte die westliche Costa de la Luz aufgrund der fehlenden ausländischen Nachfrage ein vergleichbar erschwingliches Investitionsziel für die nationalen Bevölkerungsschichten mittlerer Einkommen dar. Die Strukturen des Tourismussektors der westlichen Costa de la Luz charakterisierten sich daher Mitte der 1980er Jahre durch eine Dominanz eines regionalen und nationalen Wohnungstourismus, wobei das Wachstum des touristischen Sektors mit städtischem Wachstum und expandierendem Wohnungsbau gleichgesetzt werden musste.

3.3.1.2 Das Phänomen des ‚touristischen Wohnungsmodells‘

Das Tourismusmodell der westlichen Costa de la Luz kann für den Zeitraum der 1970er und 1980er Jahre mit SANTOS PAVÓN (1999) und JURADO ALMONTE (2001a) als ‚touristisches Wohnungsmodell‘¹⁵⁰ bezeichnet werden. Dieses charakterisierte sich zu Beginn der 1980er Jahre dadurch, dass fast ausschließlich Ferienwohnungen und -häuser gebaut wurden und komplementäre touristische Einrichtungen fehlten, wobei kein globales oder integratives Tourismuskonzept verfolgt wurde. Die Wohnungen, die überwiegend im Eigentum genutzt oder vermietet wurden, waren nicht als Tourismuswohnungen deklariert und damit nicht als touristische Einrichtungen registriert. Sie unterlagen daher einer geringeren Besteuerung als die offiziellen touristischen Appartements (s.u.) und bedingten aufgrund ihres inoffiziellen Status geringere Personal- und Infrastrukturkosten (MARCHENA GOMEZ 1987:53; SANTOS PAVÓN 1999:93). Die fehlende Regulation der Wohnungen stellt das wichtigste Definitionsmerkmal dieses Tourismusmodells dar. In Bezug auf die terminologische Bezeichnung des

¹⁴⁹ Die Planungen des Jahres 1966 sahen vor, die Tourismusdestination Nueva Umbría auf dem kilometerlangen Nehrungshaken *Flecha de El Rompido* zu errichten. Dieser Naturraum wurde im Jahr 1986 unter Schutz gestellt, so dass eine Realisierung des Projekts unmöglich wurde. Vgl. CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES 1997:205.

¹⁵⁰ Span.: *Modelo inmobiliario turístico* oder *modelo turístico residencial*. Vgl. SANTOS PAVÓN 1999:75; JURADO ALMONTE 2001:3.

touristischen Angebots besteht allerdings keine Einigkeit: In der spanischsprachigen Geographie werden die nicht registrierten Ferienwohnungen wahlweise als ‚extralegal‘ (*oferta extralegal*), ‚alegal‘ (*alegal*) oder ‚inoffiziell‘ (*oferta no reglada*) bezeichnet, wobei im Folgenden das letztgenannte Adjektiv bevorzugt wird (SANTOS PAVÓN 1999:71; JURADO ALMONTE 2001a:3; SENRA GONZÁLEZ 2001:157).

In den 1970er und 1980er Jahren förderte der spanische Staat den Wohnungsbau, ohne dass steuerliche Unterschiede zwischen Erst- und Zweitwohnsitzen gemacht wurden. Offizielle touristische Appartements unterlagen hingegen einer höheren Steuerbelastung. Damit entgingen die nicht als touristische Unterkünfte deklarierten Zweitwohnungen der fiskalischen Regulation und konnten daher von den Immobilienfirmen und Investoren mit größerer Rendite vermarktet werden als registrierte Tourismuswohnungen. In den 1970er und 1980er Jahren agierten deshalb an der westlichen Costa de la Luz überwiegend Immobilienfirmen, weniger jedoch Tourismusunternehmen (MARCHENA GOMEZ 1987:53). Da der Wohnungsbau keiner touristischen Planung untergeordnet war, sondern vielmehr die Tourismusentwicklung dem städtischen Wachstum gehorchte, erfolgte die Bebauung vielfach unkoordiniert und konzeptionslos. Der Bauboom dieser Phase ging also auf Kosten einer strukturierten Tourismusentwicklung, wobei der Immobiliensektor von der touristischen Nachfrage nach Ferienwohnungen profitierte und diese instrumentalisierte (SANTOS PAVÓN 1999:77).

Das ‚touristische Wohnungsmodell‘ stellte in den 1980er Jahren in ganz Spanien ein bedeutendes Phänomen dar. Die Beherbergungskapazität in Wohnungen übertraf an den Küsten das Angebot in offiziellen Einrichtungen um ein Fünffaches und machte rund 80% aller Übernachtungsmöglichkeiten aus. Während im gesamtspanischen Kontext indes die Eigentümer der Wohnungen zu großen Teilen aus dem mitteleuropäischen Ausland stammten, dominierte in der Provinz Huelva die nationale Nachfrage (MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1990:114; SANTOS PAVÓN 1999:79). Die Ferienwohnungen stellten hier Ende der 1980er Jahre aufgrund des geringen Hotelangebotes fast die einzige Übernachtungsmöglichkeit dar, wohingegen die vom internationalen Tourismus erschlossenen Küstenabschnitte neben dem Wohnungsangebot auch über bedeutende Anteile des Hotelsegments verfügten.

Im nationalen Kontext differierte die Entwicklung der westlichen Costa de la Luz also wesentlich von den Prozessen, die an den spanischen Mittelmeerküsten in den 1970er und 1980er Jahren abliefen. Während dort der inländische Reiseverkehr erst in den 1980er Jahren an Bedeutung gewann und bis dahin die internationalen Reiseströme die Entwicklungen

bestimmten¹⁵¹, dominierte in Huelva die nationale Komponente bereits von Beginn an die Ausbildung der touristischen Strukturen.

Das Phänomen des ‚touristischen Wohnungsmodells‘ der 1970er und 1980er Jahre war in der Provinz Huelva gekennzeichnet durch eine ausgeprägte Saisonalität des Tourismus, da die Wohnungen überwiegend in den Sommermonaten Juli und August genutzt wurden, aber in den verbleibenden Monaten des Jahres leer standen. Die Aufenthalte am Urlaubsort waren damit zwar länger als durchschnittliche Ferienaufenthalte von Hoteltouristen, zeichneten sich aber dennoch im Vergleich zu bekannteren Destinationen Andalusiens, wie der Costa del Sol, durch eine größere Konzentration auf die Sommermonate aus¹⁵² (MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1999:114; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001e:315). Zusammenfassend lässt sich also festhalten, dass das Phänomen des ‚touristischen Wohnungsmodells‘ in den 1970er und 1980er Jahren alle Küstenabschnitte Spaniens betraf, an der westlichen Costa de la Luz indes eine besonders dominante Ausprägung erfuhr. Die geringe Präsenz dieses Küstenstreifens auf dem internationalen Tourismusmarkt bedingte vor dem Hintergrund des erst allmählich ansteigenden Lebensstandards der spanischen Reisenden eine Konzentration auf qualitativ einfache Ferienwohnungen.

Da sich die touristischen Wohnungen steuerlich nicht von den Erstwohnsitzen der Eigentümer unterschieden und die Nutzungsdauer naturgemäß nicht statistisch erfasst werden konnte, ergab sich im Hinblick auf die Datenlage eine Problematik, die bereits im Zusammenhang mit dem Phänomen des *veraneo* beschrieben wurde (siehe Kapitel B 3.2.4, S. 117 und Fußnote 146, S. 118). Diese problematische Erfassung des inoffiziellen touristischen Übernachtungsangebots weist auf die Persistenz der traditionellen Strukturen des *veraneo* an der westlichen Costa de la Luz hin. Die Dominanz der lokalen und regionalen Nachfrage sowie die mehrmonatigen sommerlichen Aufenthalte am Urlaubsort stellten weitere wesentliche Charakteristika beider Konzepte dar.

¹⁵¹ Für die 1980er Jahre stellte KULINAT eine wachsende Bedeutung des inländischen Reiseverkehrs in Spanien fest, so dass der Anteil des nationalen Tourismus bis 1991 auf rund 35% des gesamten Tourismus anwuchs. Vgl. KULINAT 1991:432. Der Anteil des inländischen Reiseverkehrs lag demnach in den 1980er Jahren darunter.

¹⁵² Da der Anteil ausländischer Wohnungseigentümer an der westlichen Costa de la Luz wesentlich niedriger lag als an der Costa del Sol, konzentrierte sich die Nutzung der Ferienwohnungen hier auf die in Spanien wichtigsten Reisemonate Juli und August. An der Costa del Sol nutzten die ausländischen Eigentümer ihre Wohnungen hingegen vielfach zumindest zeitweise als Altersruhesitze und damit auch außerhalb der Sommermonate, wobei die Aufenthalte insgesamt länger waren. Die westliche Costa de la Luz hatte in den 1980er Jahren als Wohnungsstandort für ausländische Touristen kaum eine Bedeutung, wohingegen die Mittelmeerküste Andalusiens neben den balearischen und kanarischen Inseln wichtige Destinationen darstellten. Vgl. CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001e:315. Zur Bedeutung der Altersruhesitze auf den Kanarischen Inseln siehe BREUER 2001.

Die Beschreibung des Wohnungsmodells macht indes deutlich, dass in den 1980er Jahren der Wohnungsbau einen Boom erfuhr, der auf die touristische Nachfrage zurückging, wohingegen die Unterkünfte bis zum Beginn der 1970er Jahre überwiegend aus bereits bestehenden Wohnungen der einheimischen Bevölkerung sowie aus einfachen Gastzimmern bestanden. Die sozioökonomischen und siedlungsstrukturellen Konsequenzen dieser zweiten Phase der Tourismusentwicklung Huelvas unterschieden sich daher deutlich von der Phase des *veraneo* (siehe Kapitel C, S. 206), zumal die Zahl der nationalen Touristen in den 1980er Jahren aufgrund des wachsenden Lebensstandards der spanischen Bevölkerung stark zunahm.

3.3.2 Akteure und Instrumente der Tourismusentwicklung Huelvas

3.3.2.1 Die Absenz neuer touristischer Instrumente bis Mitte der 1980er Jahre

Die Tourismusplanung des franquistischen Staates, welche die touristische Entwicklung der Küsten Spaniens in den 1960er Jahren beeinflusst hatte (siehe Kapitel B 3.2.2, S. 108), wurde während der politischen Wende ab 1974 ausgesetzt. Nach dem Ende der Wirtschaftskrise, die größtenteils zu einem Stopp der bereits begonnenen Bauprojekte geführt hatte, wurden einzelne Planungen des ‚Gesetzes über Zonen von nationalem touristischem Interesse‘ wieder aufgenommen und fortgeführt. Eine globale Planung des touristischen Sektors fand indes im Anschluss an die Phase des politischen Wandels nicht statt, so dass bis Mitte der 1980er Jahre kein einheitliches nationales Tourismuskonzept verfolgt wurde.

Vor dem Hintergrund der Schaffung der Autonomen Regionen Spaniens im Jahr 1983 wurde die Zuständigkeit für den touristischen Sektor den einzelnen Regionen überantwortet, wohingegen der Staat lediglich die Verantwortung für die Außendarstellung der spanischen Tourismusdestinationen behielt. Die staatlichen Kompetenzen reduzierten sich dadurch auf die Funktionen Vermarktung und Werbung, welche bereits seit 1928 der nationale Tourismusverband *Patronato Nacional de Turismo* ausgeübt hatte (PELLEJERO MARTÍNEZ 2000:28; INTERVIEW ANGEL VELASCO, CONSEJERÍA DE TURISMO DE ANDALUCÍA 2002). Die neu geschaffenen Tourismusabteilungen der einzelnen Autonomen Regionen Spaniens verfügten daher ab 1983 über absolute Befugnisse im Tourismussektor. In der Region Andalusien hielt in den ersten Jahren nach der dezentralisierten Kompetenzverteilung dennoch die Absenz neuer Tourismusplanungen an, da die regionalen Verwaltungs- und Planungsstrukturen in einem langjährigen Prozess aufgebaut werden mussten. Wenngleich also ab 1983 theoretisch eine verantwortliche Instanz für die Koordination und Planung der

Tourismusentwicklung existierte, fand bis Mitte der 1980er Jahre in der Praxis keine regionale Tourismusplanung statt (MARCHENA GOMEZ 1987:40).

Diese Absenz wiederholte sich auch auf der Ebene der andalusischen Provinzen, für die im Jahr 1983 das Instrument des ‚Tourismusverbandes der Provinz‘¹⁵³ geschaffen wurde. Dessen Befugnisse entsprachen auf subregionaler Ebene denen des nationalen Tourismusverbandes, umfassten also die Vermarktung der jeweiligen Provinz auf Messen sowie die Erstellung von Werbematerialien¹⁵⁴ (WWW.HUELVATOUR.COM/PAGINAS/PATRONATO.HTM). Daneben verfügte die Ebene der Provinzen in Andalusien jedoch über keinerlei Kompetenzen in Bezug auf die Tourismusplanung; die Tourismusabteilungen der Provinzregierungen konnten daher lediglich Vorschläge und Ideen erarbeiten, hingegen keine Gesetze oder Normen verabschieden (INTERVIEW ANGEL VELASCO, CONSEJERÍA DE TURISMO DE ANDALUCÍA 2002).

Als wichtigste Instrumente im Bereich der Tourismusentwicklung erwiesen sich in dieser Phase die Flächennutzungspläne und ‚Hilfsnormen der Planung‘ der einzelnen Gemeinden. Diese städtebaulichen Planungsinstrumente, die nach der Reform des Bau- und Bodengesetzes im Jahr 1975 erstmals wirkliche Relevanz erhielten (siehe Kapitel B 1.1.2, S. 49 und B 3.3.1.1, S. 122), stellten aufgrund der fehlenden touristischen Planungskonzepte auf Ebene der Regionen und Provinzen den Versuch der Tourismusentwicklungspläne dar, die touristische Entwicklung zu lenken und zu beeinflussen.

Die Planungen der einzelnen Gemeinden waren jedoch nicht aufeinander abgestimmt, so dass nur punktuelle Planungsansätze existierten. Eine übergemeindliche Koordination fand indes bis Mitte der 1980er Jahre nicht statt (GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:25). Die Planungsinstrumente erwiesen sich an der Küste Huelvas zudem als ungeeignet, die Tourismusentwicklung der Küstengemeinden langfristig zu ordnen. Die Planungen sahen in den meisten Fällen die Ausweisung großer Baugebiete und ehrgeiziger Infrastrukturprojekte vor, wobei der Wohnungsbau im Mittelpunkt der Pläne stand. Vor dem Hintergrund der bis dahin verfolgten Tourismuskonzeption, die an einem Massenangebot an qualitativ einfachen Ferienwohnungen orientiert war, dominierten daher die Belange des Immobiliensektors die

¹⁵³ Span.: *Patronato Provincial de Turismo*. Die Tourismusverbände der Provinzen setzten sich zusammen aus Vertretern der politischen Parteien, der regionalen Ministerien für Tourismus, Umwelt und Kultur, der Rathäuser, der Gewerkschaften, der Unternahmervverbände sowie der privaten Hotel- und Gaststättenunternehmen. Vgl. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA 2003a:175; INTERVIEW JORDI MARTÍ, DIPUTACIÓN DE HUELVA 2002.

¹⁵⁴ Der Tourismusverband der Provinz Huelva strebte in erster Linie eine gemeinsame Vermarktung der Tourismusentwicklungspläne an und vermarktete erstmals ab Ende der 1980er Jahre die gesamte Provinz mit einer einheitlichen Marketing-Kampagne (*Imagen de Huelva*). Mit Hilfe von Plakaten und Werbespots wurde dabei die Provinz Huelva als einheitliches Ganzes dargestellt. Vgl. INTERVIEW JUAN MANUEL DE LOS SANTOS RICO, ISLA CRISTINA 1999.

städtebauliche Entwicklung. Die limitierenden Vorgaben der Stadtplanung wurden hingegen meist nicht beachtet¹⁵⁵.

Für die 1970er und 1980er Jahre kann also festgestellt werden, dass durch den politischen Wandel in ganz Spanien ein Planungsvakuum im Bereich des touristischen Sektors entstand. Die franquistischen Planungsinstrumente, vor allem die ‚Zonen und Zentren von nationalem touristischem Interesse‘, wurden ausgesetzt und im Anschluss nur teilweise fortgesetzt, indem einzelne Elemente der Vorgaben in die Stadtplanung der Gemeinden aufgenommen wurden. Die Dezentralisierung der Kompetenzen durch die Schaffung der Autonomen Regionen 1983 führte zu einer weiteren zeitlichen Verzögerung effektiver Tourismuspolitik, da innerhalb der neu geschaffenen Ministerien für Tourismus und Sport entsprechende Konzepte erst erarbeitet werden mussten. Als einziges Planungsinstrument, das Tourismus- und Stadtentwicklung zumindest in der Theorie planerisch verband, gewann in dieser Phase der Flächennutzungsplan an Bedeutung. Dieser tangierte den Sektor des Tourismus allerdings nur am Rande, wohingegen die städtebauliche Entwicklung im seinem Mittelpunkt stand. Die praktische Umsetzung der Vorgaben für die Küstengemeinden müssen insgesamt als gering beurteilt werden.

3.3.2.2 Akteure des touristischen Angebots: Lokale und nationale Immobilien- und Baufirmen

Das touristische Angebot der Küste Huelvas wurde traditionell dominiert von Ferienwohnungen, einfachen Hotels, Pensionen und Campingplätzen. Die wichtigsten Akteure der Angebotsseite waren bis Mitte der 1970er Jahre der zentralistische Staat Francos sowie lokale und nationale Immobilien- und Baufirmen (siehe Kapitel B 3.2.3.1, S. 112). Der Prozess der Demokratisierung beendete die staatliche Tourismuspolitik und damit auch die restriktiven Maßnahmen, die die Privatinitiative bis 1974 durch Preisvorgaben im Hotelsektor und die Ausweisung touristischer Förderzonen eingeschränkt hatten.

An die Stelle des zentralistischen Regimes trat in den ersten Jahren der langsamen Konsolidierung der jungen Demokratie ein Staat, der im Zusammenhang mit der Tourismus-

¹⁵⁵ Als exemplarisches Beispiel für die mangelnde Umsetzung eines Flächennutzungsplans kann die Gemeinde Isla Cristina dienen, deren erster Plan im Jahr 1975 verabschiedet wurde. Das Planungsinstrument wies ein Übermaß an bebaubaren Flächen aus und sah vor, die gewachsenen Stadtstrukturen durch einen Umbau der Verkehrsinfrastrukturen fast völlig zu zerstören. Bis Mitte der 1980er Jahre wurden indes nur wenige Vorgaben des Flächennutzungsplans umgesetzt, da die wirtschaftliche Krise sich hemmend auf den Bausektor auswirkte und der Bedarf an bebaubaren Flächen im Vorfeld der Planung deutlich überbewertet worden war. Vgl. FLÄCHENNUTZUNGSPLAN ISLA CRISTINA 1975/50ff; FLÄCHENNUTZUNGSPLAN ISLA CRISTINA 1987:8.

entwicklung praktisch nicht in Erscheinung trat. Die nationalstaatliche Ebene trat daher nach 1974 nicht mehr als Akteur des touristischen Angebots in Erscheinung. Da die staatlichen Kompetenzen im touristischen Sektor erst im Jahr 1983 an die Autonomen Regionen abgegeben wurden, traten die Verwaltungsebenen bis Mitte der 1980er Jahre hinter der nun uneingeschränkt wirkenden Privatinitiative zurück.

Die Privatinitiative wurde ab Mitte der 1970er Jahre an der westlichen Costa de la Luz durch die Interessen des traditionell bedeutenden Immobilien- und Bausektors gesteuert. Diese Akteure waren einzig an einer hohen finanziellen Rendite ihrer Baumaßnahmen interessiert, weshalb in den Küstengemeinden bis Mitte der 1980er Jahre unkoordiniert und praktisch ungeplant Wohnblocks und Hochhäuser gebaut wurden. Die Küstengemeinden verdienten am Verkauf von bebaubaren Flächen, so dass ihr Interesse an der Art der Bebauung, die theoretisch in den jeweiligen Flächennutzungsplänen festgeschrieben war, hinter den finanziellen Beweggründen der Gemeinden zurücktrat. Die lokale Verwaltungsebene trat daher in den Jahren der wirtschaftlichen Krise nicht als steuernder Akteur der Tourismusentwicklung in Erscheinung, sondern profitierte vielmehr vom Boom des Bausektors, dessen Flächenbedarf eine bedeutende finanzielle Ressource für die Gemeinden darstellte. Da offizielle touristische Wohnungen einer größeren Steuer- und Abgabenlast unterlagen als inoffizielle Wohnungen (siehe Kapitel B 3.3.1.2, S. 124), agierten in der Provinz Huelva vor allem Immobilienunternehmer, wohingegen in dieser Phase kaum Tourismusunternehmer im Konstruktionssektor aktiv waren (MARCHENA GOMEZ 1987:53).

Während der Wirtschaftskrise und der anschließenden ökonomischen Revitalisierung gerieten zahlreiche Baufirmen in finanzielle Schwierigkeiten, weshalb Projekte gestoppt werden und die Firmen Bankrott anmelden mussten¹⁵⁶ (GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:25). Davon waren besonders die lokalen und regionalen Unternehmen betroffen, die meist nur über eine geringe Kapitalausstattung verfügten, weshalb national agierende Firmen mit größerer Kapitaldeckung in dieser Phase in den Bausektor der Provinz investierten. Aufgrund der geringen Relevanz der Küste Huelvas für die internationalen Reisemärkte agierten jedoch keine internationalen Unternehmen; die externen Investitionen beschränkten sich vielmehr auf nationale und regionale Akteure des Konstruktionssektors.

¹⁵⁶ Als Beispiel kann der Fall der Baufirma *Hicons*a angeführt werden, die im Jahr 1973 mit dem Bau von fünf mehrgeschossigen Appartementblocks in Isla Cristina begann. Das Unternehmen ging Mitte der 1970er Jahre in Konkurs, so dass die bereits begonnenen Hochhäuser mehr als 10 Jahre im Rohbau stagnierten. Erst Ende der 1980er Jahre wurde das Bauprojekt durch eine zweite Baufirma abgeschlossen. Vgl. REVISTA DE LAS FIESTAS DEL CARMEN 1973; LA HIGUERITA 15/04/1986.

Die Akteure des touristischen Angebots unterschieden sich damit von der vorausgehenden Phase des *veraneo* dahingehend, dass die Bedeutung der Immobilien- und Baufirmen durch das politische Planungsvakuum ab Mitte der 1970er Jahre deutlich zunahm. Da sich die Attraktivität der westlichen Costa de la Luz für internationale Immobilien- oder Hotelunternehmen in dieser Phase nicht verbesserte, konzentrierte sich das Angebot weiterhin auf inoffizielle Ferienwohnungen und Hotels der mittleren und unteren Kategorien (SANTOS PAVÓN 1999:93). Das Übernachtungsangebot wuchs dabei vorwiegend im Bereich der Wohnungen und Campingplätze, nur unwesentlich hingegen im Hotelsektor.

Die Darstellung des touristischen Übernachtungsangebots der Provinz Huelva und der übrigen spanischen Provinzen für das Jahr 1984 (siehe Abbildung 21) verdeutlicht, dass die Beherbergungskapazität der westlichen Costa de la Luz im Vergleich zu einigen Küstenabschnitten des Mittelmeeres deutlich geringer war. Die Aufschlüsselung des Angebots nach Sektoren bringt des Weiteren zum Ausdruck, dass der Anteil der Campingplätze in Huelva mehr als die Hälfte der gesamten Übernachtungskapazitäten ausmachte und damit überdurchschnittlich hoch war, während das Angebot an Hotelbetten als sehr gering zu bezeichnen war. An der Costa del Sol und der Costa Blanca stellten hingegen die Hotelkapazitäten den größten Teil des Angebotes dar.

Eine detaillierte Aufschlüsselung des touristischen Angebots der westlichen Costa de la Luz (siehe Tabelle 5, S. 138) unterstreicht die bereits für die Phase des *veraneo* konstatierte Konzentration auf das mittlere und untere Angebotssegment, woraus Rückschlüsse auf die Akteure der Angebotsseite abgeleitet werden können. Die Küste Huelvas wurde bis Mitte der 1980er Jahre nicht von internationalen Hotelketten und Reiseunternehmen erschlossen, was darin zum Ausdruck kam, dass die Provinz Huelva nicht über Übernachtungskapazitäten der obersten Qualitätskategorie verfügte. Aufgrund des hohen Investitionsbedarfs und -risikos gehörten Luxushotels im Allgemeinen großen Hotelketten an, welche in Zusammenarbeit mit transnational agierenden Reiseveranstaltern die Fremdenverkehrsströme lenkten, wohingegen die Hotels mittlerer und unterer Kategorien größtenteils kleinen Familienbetrieben entsprachen. Die Dominanz des Campingangebotes ließ ebenfalls auf kleine und mittlere Unternehmen lokalen Ursprungs schließen. Auch in diesem Angebotssegment fehlten Mitte der 1980er Jahre die Kapazitäten höchster Qualitätsstandards, woraus einfache Unternehmensstrukturen und eine geringe Kapitalausstattung der Betriebe abgeleitet werden können. Die Akteure des offiziellen touristischen Angebots der westlichen Costa de la Luz waren also in den 1970er und Anfang der 1980er Jahre überwiegend lokale und regionale Unternehmen. Nationale oder internationale Angebotsstrukturen fehlten im Hotel- und

Campingsegment. Die geringe Beherbergungskapazität in offiziellen Einrichtungen verdeutlicht, dass die Zahl dieser Akteure insgesamt als gering einzuschätzen ist.

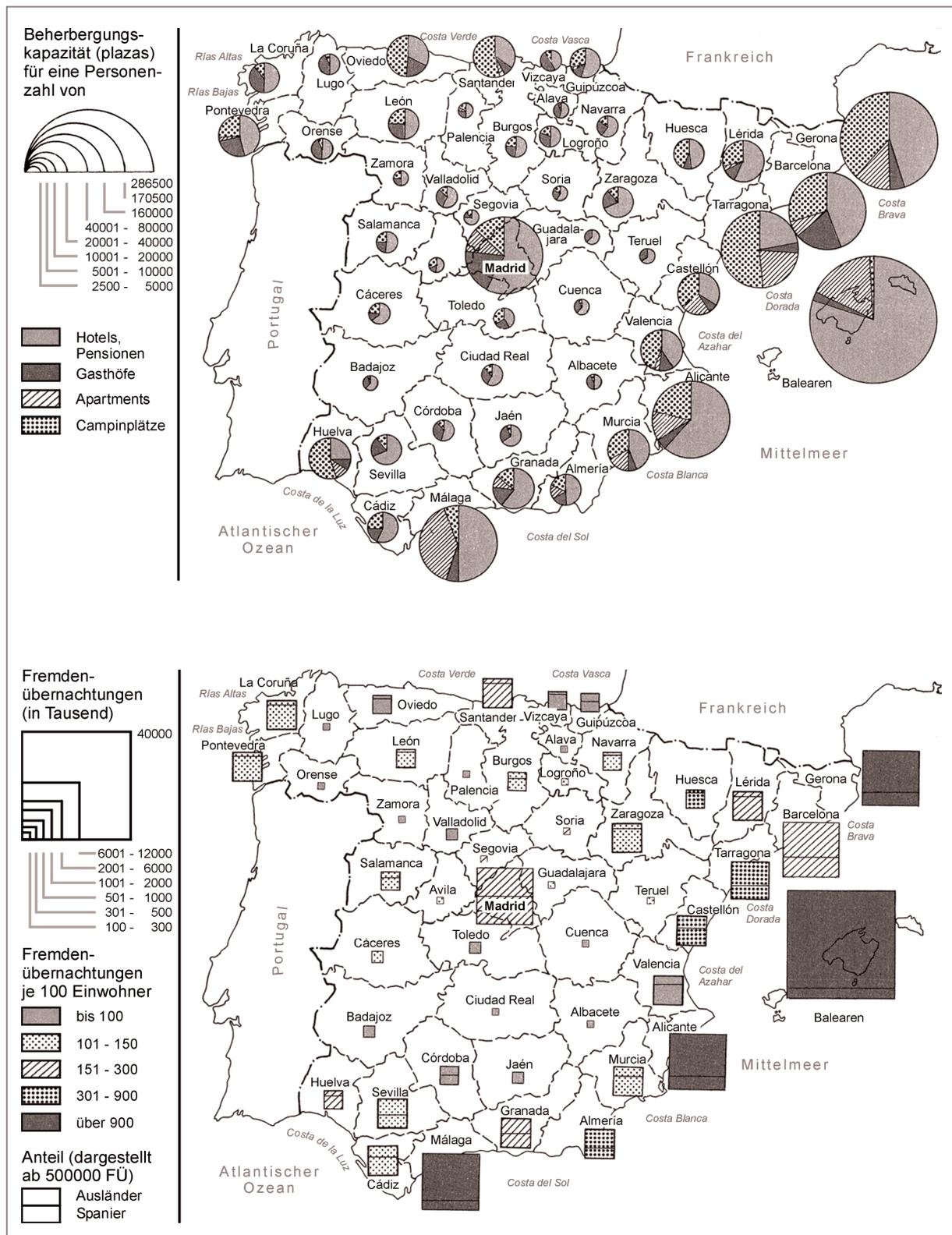


Abbildung 21: Beherbergungskapazität und Fremdübernachtungen in Hotelbetrieben und auf Campingplätzen in Spanien 1984. Quelle: KULINAT 1986:30.

Daneben wurde der nicht statistisch erfasste Sektor des Wohnungstourismus von großen, regional und national agierenden Immobilien- und Baufirmen dominiert. Die Bedeutung dieses Angebotssegments übertraf den Anteil der Plätze in Hotels und Campingplätzen um ein Vielfaches (siehe Abbildung 25, S. 145). Wenngleich die Abbildung das Verhältnis des Übernachtungsangebots in Wohnungen zur offiziellen Beherbergungskapazität für das Jahr 1991 darstellt, so kann doch bereits für die erste Hälfte der 1980er Jahre von einer großen Anzahl touristischer Plätze in Wohnungen ausgegangen werden¹⁵⁷. Diese Darstellung verdeutlicht, dass die Akteure des Konstruktionssektors bis Mitte der 1980er Jahre eine entscheidende Rolle für die Tourismusedwicklung der westlichen Costa de la Luz spielten.

SANTOS PAVÓN (1999) wirft im Zusammenhang mit der wachsenden Bedeutung der Immobilien- und Bauunternehmen die Frage auf, ob und inwiefern das von Beginn an dominierende Angebot an inoffiziellen Ferienwohnungen die zunehmende Spezialisierung der westlichen Costa de la Luz auf einen ‚nationalen Wohnungstourismus‘ beeinflusste. Er weist darauf hin, dass die Küstengemeinden Huelvas und die externen Investoren die fast ausschließliche Konzentration auf das Segment der Wohnungen bis Ende der 1980er Jahre vorantrieben und unterstützten, da sie dadurch finanzielle Gewinne erzielen konnten.

Daneben muss mit SANTOS PAVÓN davon ausgegangen werden, dass auch die traditionelle Nachfrage des *veraneo* das Wachstum des Immobiliensektors beeinflusste, da aufgrund des steigenden Lebensstandards der spanischen Touristen ab Ende der 1970er Jahre ein wachsender Anteil der *veraneantes* eine eigene Wohnung an ihrem Urlaubsort erwerben konnten (SANTOS PAVÓN 1999:83).

3.3.2.3 Akteure der touristischen Nachfrage: Nationaler Tourismus

Die ökonomische Revitalisierung nach dem Ende der weltweiten Wirtschaftskrise 1973-1978 führte dazu, dass der Lebensstandard sowohl in den mitteleuropäischen Industrienationen als auch in Spanien anwuchs. Die touristische Nachfrage stieg daher ab Anfang der 1980er Jahre in ganz Europa, wobei vor allem die Standorte des Bade- und Strandtourismus von dem wirtschaftlichen Aufschwung profitierten, da die Reisemotive Sonne, Strand und Erholung auch nach der Phase wirtschaftlicher Stagnation die wichtigsten Nachfrageparameter darstellten (MARCHENA GOMEZ 1987:53).

¹⁵⁷ Vor dem Hintergrund der problematischen Quantifizierung der Bettenzahl pro Wohnungseinheit muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass SANTOS PAVÓN den üblichen Koeffizienten von 3,5 Betten je Wohneinheit zugrunde legte. Siehe auch Fußnote 146, S. 118.

Die wachsende internationale Nachfrage wirkte sich in Spanien besonders an denjenigen Küstenabschnitten aus, welche bereits vor der Wirtschaftskrise vom internationalen Tourismus erschlossen waren und mit dem privaten Pkw oder durch den Charterflugverkehr erreicht werden konnten (siehe auch Kapitel B 3.1.1, S. 93). Die Zahl ausländischer Touristen wuchs hier Anfang der 1980er Jahre stark an, wobei diese internationale Nachfrage zum größten Teil von Übernachtungsangeboten in Hotels und auf Campingplätzen befriedigt wurde. Die Darstellung der Fremdübernachtungen in offiziellen Beherbergungseinrichtungen (siehe Abbildung 21, S. 132) verdeutlicht die Bedeutung der ausländischen Nachfrage für die nordöstliche Mittelmeerküste Spaniens. Diese entwickelte sich aufgrund der räumlichen Nähe zu den mitteleuropäischen Quellgebieten zu einer wichtigen Zieldestination für Campingurlauber. Daneben wirkte sich der steigende Lebensstandard in einer Zunahme des Charterflugverkehrs aus, wovon insbesondere die Küstenabschnitte der andalusischen Costa del Sol sowie die kanarischen und balearischen Inseln profitierten. Hier entwickelten sich nahe den internationalen Flughäfen Dichtepole der touristischen Nachfrage, was in einer Dominanz der ausländischen Übernachtungsgäste und hohen absoluten Gästezahlen zum Ausdruck kam. Im Gegensatz zu den nordöstlichen Küstenabschnitten überwog hier die Unterkunft in Hotels und offiziellen touristischen Appartements.

Im Vergleich zu der wachsenden Touristenzahl an der spanischen Mittelmeerküste blieb die touristische Nachfrage an der westlichen Costa de la Luz auch während des ökonomischen Aufschwungs gering. Die Zahl der Fremdübernachtungen in Hotels und auf Campingplätzen stieg zwar zwischen 1980 und 1984 von knapp 484.000 auf rund 653.600 (siehe Abbildung 22), doch lagen diese Werte deutlich unter denen der andalusischen Costa del Sol, welche im Jahr 1984 über 9,6 Millionen Übernachtungen verzeichnete. Signifikant unterschied sich auch der Umfang der ausländischen Nachfrage: An der Costa del Sol basierte die Zunahme der Übernachtungszahlen Anfang der 1980er Jahre fast ausschließlich auf den internationalen Gästen, die fast 8 Millionen Mal an der Costa del Sol übernachteten, wohingegen die Zahl nationaler Übernachtungen nach 1980 nicht anwuchs. In der Provinz Huelva konnte zwar ebenfalls ein Anstieg des internationalen Anteils um 110.000 Übernachtungen verzeichnet werden, doch muss dieser als vergleichsweise unbedeutend beurteilt werden, da die Zahl ausländischer Übernachtungen 1984 insgesamt nur bei rund 300.000 lag (MARCHENA GOMEZ 1987:53).

Der geringe Anteil ausländischer Touristen in der Provinz Huelva verdeutlicht, dass die westliche Costa de la Luz bis Mitte der 1980er Jahre kaum von der wachsenden touristischen Nachfrage auf dem internationalen Reisemarkt profitieren konnte. Die ausländischen

Touristen spielten daher als Akteure der touristischen Nachfrage an der Küste Huelvas weiterhin nur eine untergeordnete Rolle.

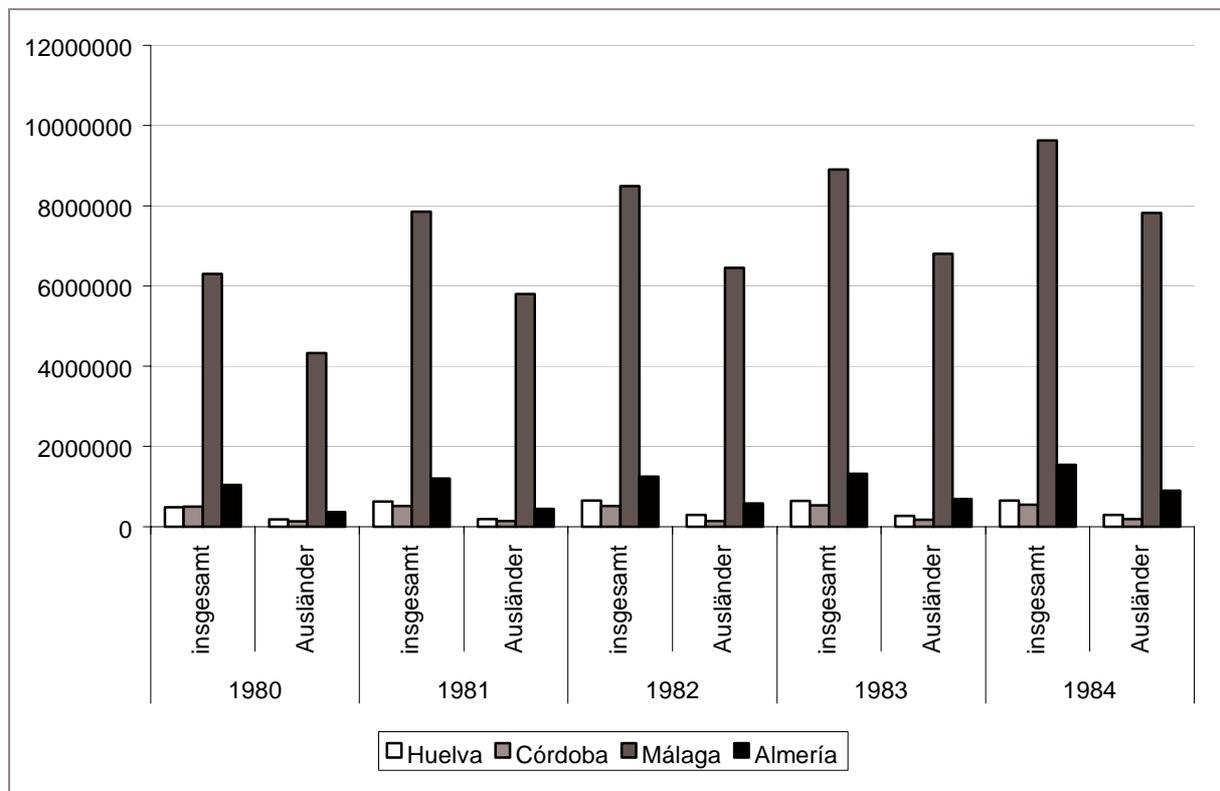


Abbildung 22: Touristische Nachfrage in Andalusien 1980-84 nach Provinzen (nationale und internationale Touristen). Quelle: MARCHENA GOMEZ 1987:54.

Die in Abbildung 21 (S. 132) dargestellten Übernachtungszahlen, die die Werte für Hotels und Campingplätze statistisch erfassen, veranschaulichen des Weiteren, dass die westliche Costa de la Luz auch Anfang der 1980er Jahre ein Ziel des inländischen Tourismus darstellte (GINESTA, FERNANDEZ 1992:61). Der Anteil spanischer Gäste machte 1984 weit mehr als die Hälfte der offiziellen Übernachtungen aus, wobei davon ausgegangen werden muss, dass diese nationale Nachfrage sich überwiegend auf das Angebot auf Campingplätzen sowie in einfachen Hotels und Pensionen konzentrierte.

Der größte Teil der nationalen Nachfrage der westlichen Costa de la Luz wird indes von Abbildung 21 nicht erfasst. Der überwiegende Anteil der Touristen, die Anfang der 1980er Jahre die Küste Huelvas als Tourismusdestination wählten, übernachteten in Ferienwohnungen und -häusern (siehe Kapitel B 3.3.1.2, S. 124), wobei der Anteil an Wohnungen in Eigentum nach Ende der Wirtschaftskrise konstant zunahm. Die Tradition des *veraneo* fortsetzend, verbrachten die spanischen Wohnungstouristen die Sommermonate mit Familie

und Freunden an der Küste, wo sie sich in ihren Ferienwohnungen selbst versorgten (SANTOS PAVÓN 1999:93).

Da die Wohnungspreise aufgrund der geringen internationalen Nachfrage im Vergleich zu den etablierten Destinationen der Mittelmeerküste günstig waren, gehörten die Akteure der Nachfrage im Bereich des Wohnungstourismus in Huelva der nationalen Mittelschicht und den unteren Einkommensklassen an. Der Aufenthalt am Urlaubsort konnte durch die Selbstversorgung und die maximale Auslastung der Wohneinheiten durch viele Familienmitglieder preisgünstig gestaltet werden. Die wichtigsten Nachfrageparameter der spanischen Akteure waren in dieser Phase die traditionell bedeutende Verfügbarkeit von Sonne und Strand und die Flexibilität hinsichtlich der Nutzungsdauer und -intensität sowie des Anreisezeitpunkts, weshalb sich die Küste Huelvas zu einem touristischen Ziel des nationalen Wohnungstourismus etablieren konnte (MARCHENA GOMEZ 1987:28; SANTOS PAVÓN 1999:95).

Während der Phase des traditionellen *veraneo* basierte die nationale Nachfrage im Wesentlichen auf der lokalen und regionalen Bevölkerung, die aufgrund ihrer geringen finanziellen Ressourcen und der spezifischen Strukturen des *veraneo* den sommerlichen Urlaub innerhalb der Provinz oder Region verbrachte. Diese Akteure der touristischen Nachfrage bewahrten auch nach der Wirtschaftskrise ihre Bedeutung, wobei die lokalen und regionalen Touristen aufgrund des steigenden Lebensstandards zunehmend Eigentumswohnungen nachfragten (FOURNEAU 19983:229). Während also bis Mitte der 1970er Jahre die regionalen Akteure an der Küste Huelvas Wohnungen oder Gästezimmer von der ortsansässigen Bevölkerung gemietet hatten, wandelte sich ab Ende der 1970er Jahre das Nachfrageverhalten dieser Akteure dahingegen, dass sie vermehrt Häuser und Wohnungen erwarben, um diese selbst zu nutzen und/oder während der Sommermonate zu vermieten. Die Zahl der Ferienwohnungen in Eigentum stieg vor diesem Hintergrund nach der Wirtschaftskrise deutlich an¹⁵⁸, so dass die regionalen und lokalen Akteure Mitte der 1980er Jahre den größten Teil der Nachfrage im Sektor des Wohnungstourismus ausmachten (SANTOS PAVÓN 1999:79). Die Dominanz der Touristen, die aus der Provinz Huelva oder der Region Andalusien stammten, blieb also auch in dieser Phase der Tourismusedwicklung erhalten, doch erfuhr das Nachfrageverhalten der Akteure einen Wandel.

¹⁵⁸ Im Jahr 1991 machte der Anteil der Zweitwohnsitze in der Provinz Huelva rund 30-40% des gesamten Wohnungsbestandes aus. Vgl. MÜLLER 2001:79; siehe auch Abbildung 29, S. 124. Diese Zahlen schließen alle Gemeinden der Provinz ein, weshalb für die Tourismusgemeinden der Küste ein wesentlich höherer Anteil angenommen werden muss. Wenngleich das Jahr der Datenerfassung außerhalb des untersuchten Zeitraums liegt, sind dennoch Rückschlüsse auf die erste Hälfte der 1980er Jahre möglich. Der Anteil der Zweitwohnsitze muss bereits zu diesem früheren Zeitpunkt zwischen 20 und 30% gelegen haben.

Neben der konstant dominanten regionalen Nachfrage gewann ab Ende der 1970er Jahre das Segment der nationalen Nachfrage zunehmend an Bedeutung. Die Tatsache, dass die Küstenabschnitte des Mittelmeeres aufgrund der steigenden internationalen Nachfrage im Vergleich zur andalusischen Atlantikküste höhere Wohnungspreise aufwiesen, lenkte einen Teil der Wohnungstouristen aus dem spanischen Binnenland an die Costa de la Luz. Der Anteil der Wohnungseigentümer aus der Hauptstadt Madrid sowie vor allem aus den Regionen Extremadura und Castilla-La Mancha nahm daher in dieser Phase zu. Die nationalen Touristen entwickelten sich damit zu Akteuren der touristischen Nachfrage der westlichen Costa de la Luz und ergänzten das lokale und regionale Segment des Wohnungstourismus (MARCHENA GOMEZ 1987:53; GINESTA, FERNANDEZ 1992:61).

Abschließend muss festgestellt werden, dass die nationalen und regionalen Akteure der touristischen Nachfrage Huelvas die Spezialisierung dieser Küste auf den Wohnungstourismus ursächlich bedingten (SANTOS PAVÓN 1999:79). Die spezifischen Nachfrageparameter der spanischen Touristen führten zu einem Wachstum des Wohnungssektors, wohingegen aufgrund der geringen Zahl internationaler Akteure die Nachfrage nach qualitativ anspruchsvollen Hotels und touristischen Einrichtungen nur in geringem Umfang bestand.

3.3.3 Touristisches Profil der westlichen Costa de la Luz Ende der 1980er Jahre

Die Grundzüge und Charakteristika des Tourismus der westlichen Costa de la Luz blieben seit den 1960er Jahren im Wesentlichen erhalten und verzeichneten insbesondere im Bereich des Hotelsektors bis Mitte der 1980er Jahre einen Stillstand der Entwicklung. Dennoch können in dieser Phase für die einzelnen Gemeinden der Küste unterschiedliche Prozesse und Tendenzen festgestellt werden, weshalb einer Beschreibung des touristischen Profils der gesamten Küste eine Analyse auf Gemeindeebene folgen soll.

3.3.3.1 Touristisches Profil der Küste Huelvas

Eine detaillierte Auflistung der touristischen Einrichtungen der Provinz Huelva und einiger anderer andalusischer Provinzen für das Jahr 1984 (siehe Tabelle 5) unterstreicht die geringe Ausstattung der gesamten Provinz Huelva mit Hotelbetten, wobei vor dem Hintergrund der entsprechenden Daten des Jahres 1974 (siehe Tabelle 3, S. 101) die Stagnation des touristischen Sektors Huelvas zum Ausdruck kommt. Im Jahr 1984 gab es an der westlichen Costa de la Luz noch immer kein Hotel der obersten Kategorie, wohingegen in der Provinz

Málaga an der Costa del Sol in neun 5 Sterne-Hotels fast ein Zehntel aller Hotelplätze zur Verfügung standen. Die Anzahl der Hotels mit 4 Sternen sank seit 1974 von drei auf nur noch eines im Jahr 1984; lediglich im Segment der 2 und 3 Sterne-Hotels war in Huelva in diesem Zeitraum ein leichter Anstieg zu beobachten. Auch die Zahl der Pensionen stagnierte, während sich das Angebot an Campingplätzen verdoppelte. In Hinblick auf die Restaurants der Provinz fällt wiederum besonders im Vergleich mit Málaga (15 Luxusrestaurants) die geringe Anzahl der oberen Kategorien auf. Signifikant erscheint auch die Zahl der Reisebüros, die in Huelva bei nur acht, in Málaga hingegen bei 224 lag.

	Huelva		Málaga		Cordoba	
	Zahl	Plätze	Zahl	Plätze	Zahl	Plätze
Hotels						
*****	-	-	9	3.272	-	-
****	1	201	20	8.544	3	545
***	7	1.172	60	16.806	4	454
**	7	406	37	6.844	9	566
*	6	269	19	1.438	10	437
Total	21	2.048	145	36.904	26	2.002
Pensionen						
***	1	10	8	520	1	26
**	11	406	68	2.878	19	827
*	40	1.012	131	4.272	31	893
Total	52	1.428	207	7.670	51	1.746
Camping						
Kat.1	-	-	5	3.046	1	300
Kat.2	8	6.550	5	2.969	1	560
Kat.3	-	-	-	-	1	100
Total	8	6.550	10	6.015	3	960
Restaurants						
Luxus	-	-	15	740	-	-
Kat.1	1	178	4	6.270	8	1.140
Kat.2	5	398	308	46.815	72	4.384
Kat.3	90	7.118	755	27.592	119	4.215
Kat.4	142	6.005	755	29.820	199	9.739
Reisebüros	8		224		11	

Tabelle 5:

Touristische Einrichtungen der Provinz Huelva und ausgewählter andalusischer Provinzen 1984. Quelle: Eigene Darstellung nach MARCHENA GOMEZ 1987:51.

Vergleicht man die Zahl der Hotel- und Pensionsbetten der Jahre 1974 und 1984 (Tabelle 3, S. 95 und Tabelle 5) sowie die Touristenzahlen der Provinzen Huelva und Málaga (Abbildung 22, S. 135), so ist die Stagnation der touristischen Entwicklung Huelvas und der größer werdende Abstand zur Costa del Sol v.a. im Bereich der Hotels zu erkennen. Lediglich in Bezug auf die Übernachtungskapazitäten auf Campingplätzen hielt die westliche Costa de la Luz mit der Costa del Sol mit, wobei auch hier ein Unterschied in der Hochwertigkeit der

Kategorien festzustellen ist. Insgesamt verfügte die Provinz Huelva im Jahr 1984 nur über 5% des offiziellen Übernachtungsangebots Andalusiens, wohingegen sich in der Provinz Málaga 45% des Angebots konzentrierten (MARCHENA GOMEZ 1987:50).

Eine Umfrage unter den ausländischen Gästen der Region Andalusien aus dem Jahr 1987 (siehe Tabelle 6) illustriert anschaulich das Profil des Tourismus der Costa de la Luz¹⁵⁹ und fasst die vorausgehenden Ergebnisse zusammen. Demnach organisierte der typische ausländische Gast der Costa de la Luz in den 1980er Jahre seine Reise selbst, wobei er sein Reiseziel hauptsächlich auf Anraten von Freunden und Verwandten auswählte. Ein Urlauber mit dem Ziel Costa del Sol oder Costa de Almería nahm hingegen die Angebote eines Reisebüros in Anspruch und wählte sein Ziel v.a. mit Hilfe von Reisekatalogen und Broschüren. Wer an die Costa de la Luz reiste, war außerdem auf die Benutzung seines Autos, Motorrads oder eines öffentlichen Verkehrsmittels angewiesen, da dieses Urlaubsziel nur schwer mit einem kostengünstigen Charterflug erreicht werden konnte. Der nächstgelegene Flughafen in Sevilla bot in dieser Hinsicht ein sehr geringes Angebot, so dass, wer dennoch an sein Urlaubsziel fliegen wollte, einen Linienflug buchen musste. Dagegen konnte die Mehrzahl der Urlauber an der andalusischen Mittelmeerküste (Costa del Sol und Costa de Almería) mit einem preisgünstigeren Charterflug anreisen (MARCHENA GOMEZ 1987:24ff). Die Unterkünfte, die der ausländische Tourist der Küste Huelvas benutzte, gehörten in den 1980er Jahren überwiegend den unteren Kategorien an. Während hier Hotels und Pensionen mit einem oder 2 Sternen sowie Campingplätze der unteren Kategorien dominierten, übernachteten an der Costa de Almería 68% der internationalen Gäste in Hotels mit 3, 4 oder 5 Sternen, und auch an der Costa del Sol nutzten immerhin 27% der Gäste das Hotelangebot der höchsten Kategorien. Dieser Unterschied lag in dem Mangel an hochwertigen Unterkünften in der Provinz Huelva sowie in der Sozialstruktur der ausländischen Gäste begründet, welche überwiegend den unteren und mittleren Einkommensklassen entstammten. In den 1980er Jahren stellten die andalusischen Küstenabschnitte Costa del Sol und Costa de Almería bereits international bekannte und durch Marketingstrategien etablierte Tourismusdestinationen dar. Der Costa de la Luz fehlte hingegen zu diesem Zeitpunkt ein eigenes touristisches Image. Dieser Mangel an Vermarktung und touristischer Planung sowie die geringe Ausstattung mit hochwertigen touristischen Einrichtungen hatte zur Folge, dass die

¹⁵⁹ Die Darstellung fasst die Küste der Provinz Huelva sowie den östlich angrenzenden Küstenabschnitt der Provinz Cádiz zusammen. Wenngleich hier nicht zwischen westlicher und östlicher Costa de la Luz unterschieden wird, können die Daten auf den zu untersuchenden Abschnitt übertragen werden, da sich die Entwicklung der Küste von Cádiz in den 1970er und 1980er Jahren kaum von den Prozessen der Provinz Huelva unterschied.

Costa de la Luz in dieser Phase für 42% aller ausländischen Gäste nur eine Durchgangsstation auf ihrer Reise durch Andalusien war.

	Reiseorganisation						Information (zur Auswahl des Zielortes)			
	selbst		Reisebüro		Transport- unternehmen		Familie o. Freunde	eigene Erfahrung	Kataloge, Broschüren	andere
	ja	nein	ja	nein	ja	nein				
Costa del Sol	45	55	48	52	3	97	31	32	21	16
Costa de Almería	11	89	78	22	4	96	8	34	53	5
Costa de la Luz	73	27	22	78	6	94	34	23	29	14
Andalusien	81	19	14	86	5	95	29	30	10	31

	Transportmittel					welche Etappe der Reise ?				
	Charter- flug	Linien- flug	Auto / Bus / Motorrad	Zug	andere	einzig- e	1. Etappe	Durch- reise	letzte Etappe	andere
Costa del Sol	52	14	23	23	4	47	8	27	13	5
Costa de Almería	80	8	8	9	3	21	28	13	24	12
Costa de la Luz	12	31	31	28	12	25	15	42	17	2
Andalusien	k.A.	13	13	42	7	13	13	54	16	3

	Unterkunft (in %)						
	Hotel oder Pension * / **	Hotel *** bis *****	Camping- platz	Privathaus	gemietete Wohnung	Eigentums- wohnung	andere
Costa del Sol	15	27	10	6	30	6	6
Costa de Almería	3	68	-	3	22	1	3
Costa de la Luz	23	12	43	9	6	-	7
Andalusien	24	10	23	11	11	9	12

Tabelle 6: Das Profil des Tourismus Andalusiens: Ergebnisse einer Umfrage unter ausländischen Touristen 1987.

Quelle: Eigene Darstellung nach MARCHENA GOMEZ 1987:24.

Im Bereich des internationalen Tourismus war die Küste Huelvas bis Mitte der 1980er Jahre hauptsächlich das Ziel der unteren und mittleren Einkommensklassen, die in den Sommermonaten die Strände der Provinz auf der Durchreise nutzten. Die Küstenabschnitte der andalusischen sowie der gesamten spanischen Mittelmeerküste befriedigten hingegen in dieser Phase die Massennachfrage des internationalen Reisemarktes nach Sonne, Strand und Komfort.

Daneben war das touristische Profil der westlichen Costa de la Luz in dieser Phase geprägt von der Dominanz des nationalen Wohnungstourismus, der in den vorausgehenden Kapiteln ausführlich beschrieben wurde (siehe v.a. Kapitel B 3.3.1.2, S. 124). Auf nationaler Ebene

haftete der Küste Huelvas daher das Image an, eine touristische Destination familiären Charakters zu sein, deren großes Angebot an inoffiziellen Ferienwohnungen der nationalen Nachfrage nach preisgünstigen und flexiblen Übernachtungsangeboten entsprach. Die Gäste aus dem spanischen Binnenland und aus der Region Andalusien gehörten überwiegend den mittleren und unteren Einkommensklassen an und zeichneten sich durch große Treue zu ihren Tourismuszielen aus, vor allem da der Anteil der Ferienwohnungen in Eigentum sehr groß war (SANTOS PAVÓN 1999:93; SENRA GONZÁLEZ 2001:149).

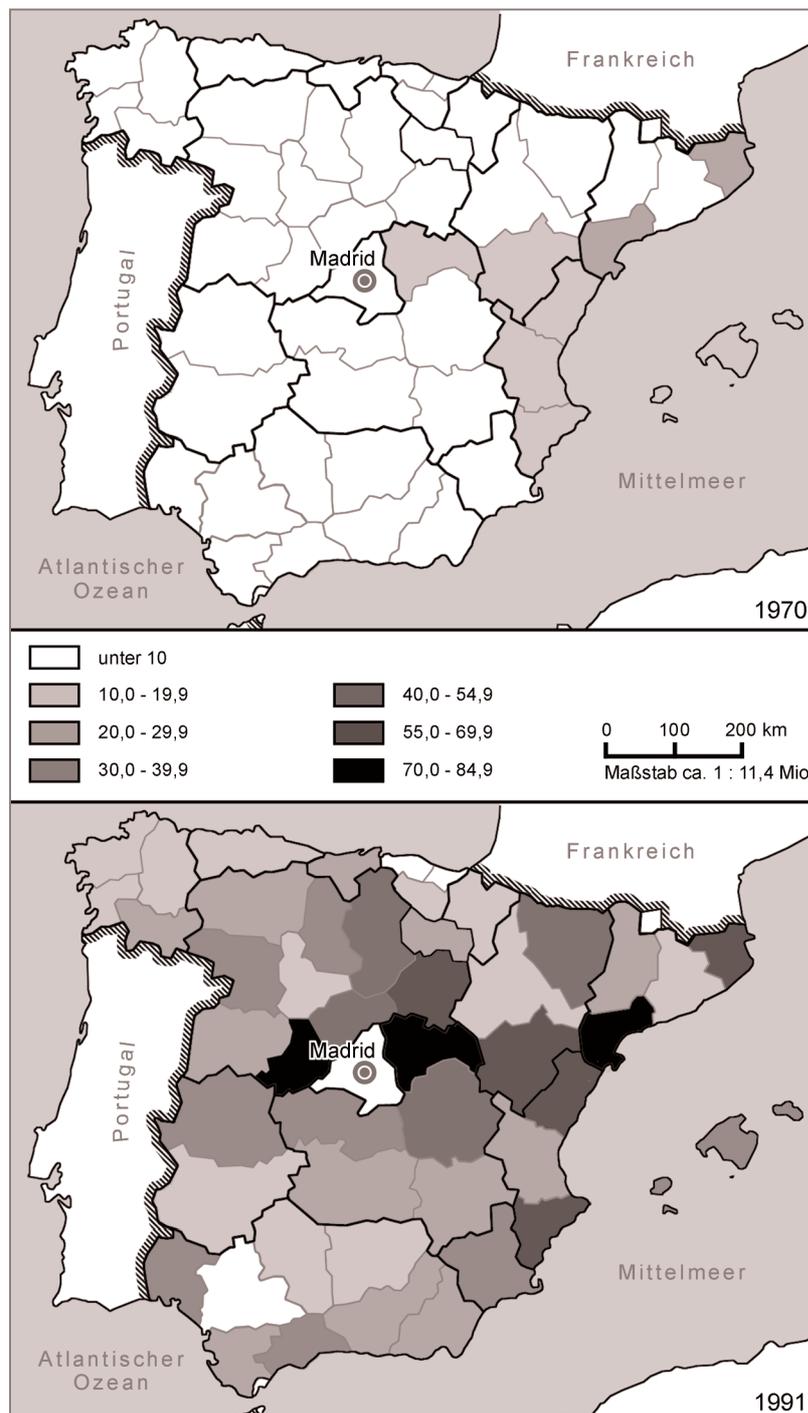


Abbildung 23:

Die Expansion der
Zweitwohnsitze in Spanien (je
100 Erstwohnsitze).

Quelle: MÜLLER 2001:79.

Die westliche Costa de la Luz unterschied sich damit deutlich von der andalusischen Costa del Sol, deren Anteil am nationalen Wohnungstourismus aufgrund der dominierenden Präsenz des internationalen Fremdenverkehrs in den 1980er Jahren geringer war (GINESTA, FERNANDEZ 1992:61). Abbildung 23 verdeutlicht, dass im Jahr 1991 die Zahl der Zweitwohnsitze in der Provinz Huelva im andalusischen Vergleich mit 30-40 Zweitwohnsitzen je 100 Erstwohnsitzen zu den höchsten gehörte. Das Angebot an Ferienwohnungen konzentrierte sich im ganzen Süden auf die Küstenregionen, wohingegen die Provinzen im Binnenland nur einen geringen Anteil an Zweitwohnungen aufwiesen. Wenngleich im Zusammenhang mit dieser Darstellung berücksichtigt werden muss, dass die Zahl der Erstwohnsitze in den andalusischen Provinzen am Mittelmeer die der Provinz Huelva übertraf und damit die absolute Zweitwohnungszahl an der Mittelmeerküste höher lag, so kommt doch die Bedeutung des Wohnungstourismus für die westliche Costa de la Luz zum Ausdruck. Es muss zudem betont werden, dass die Eigentümer der Ferienwohnungen an der Küste Huelvas fast ausschließlich Spanier waren, während an der Costa del Sol die internationale Nachfrage auch den Wohnungsmarkt dominierte.

In den 1970er und 1980er Jahren unterschied sich also das Profil der touristischen Entwicklung an der westlichen Costa de la Luz wesentlich von der andalusischen Mittelmeerküste. Während sich an der Costa del Sol an die Phase des *veraneo* die Erschließung durch den internationalen Massentourismus anschloss, folgte an der Küste Huelvas eine Phase des nationalen Wohnungstourismus. Die räumlichen und sozioökonomischen Konsequenzen dieser unterschiedlichen Tourismuskonzeptionen werden in Kapitel C zu betrachten sein, doch verdeutlicht bereits die Beschreibung des touristischen Profils der Costa de la Luz, dass sich die phasenhafte Abfolge der Entwicklung dieses Küstenabschnittes signifikant von den Prozessen der spanischen Mittelmeerküste unterscheidet.

3.3.3.2 Grundzüge des touristischen Angebots der Gemeinden der westlichen Costa de la Luz

Vor dem Hintergrund des touristischen Profils der Küste Huelvas können für die einzelnen Gemeinden der Costa de la Luz unterschiedliche Entwicklungen beschrieben werden. Die Prozesse, die nach 1966 durch das ‚Projekt der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ eingesetzt hatten, wurden nach der Wirtschaftskrise an einigen Standorten fortgesetzt, wohingegen andere Gemeinden erst ab Anfang der 1980er Jahre entscheidende Impulse für ihre Tourismusedwicklung erfuhren. Einige Projekte, die bereits in der Planung der 1960er Jahre vorgesehen waren, wurden indes trotz der ökonomischen Revitalisierung bis Mitte der

1980er Jahre nicht realisiert, so dass hier zu diesem Zeitpunkt nicht von touristischer Entwicklung gesprochen werden kann.

Die Dominanz des Wohnungstourismus drückte sich an der westlichen Costa de la Luz dadurch aus, dass das Wohnungsangebot im Verhältnis zur Bevölkerungsentwicklung überproportional anwuchs. In den Jahren 1971 bis 1980 wurden trotz der wirtschaftlichen Krise über 19.000 Wohnungen in den Küstengemeinden gebaut, in den 1980er Jahren waren es rund 23.800 Wohneinheiten (SANTOS PAVÓN 1999:83). Der Anteil der Zweitwohnungen übertraf dabei die Zahl der neu gebauten Erstwohnsitze deutlich (siehe Abbildung 24¹⁶⁰), so dass davon ausgegangen werden muss, dass der Bauboom der 1980er Jahre an der Küste Huelvas vorwiegend auf die touristische Entwicklung der Gemeinden zurückzuführen war.

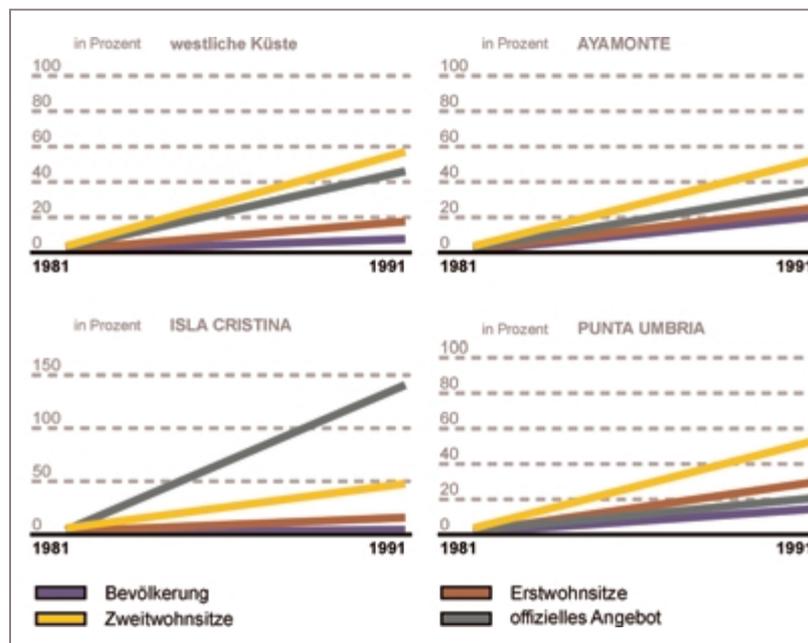


Abbildung 24:

Bevölkerungszahl, Erst- und Zweitwohnsitze und touristisches Angebot

Quelle: SANTOS PAVÓN 1999:84.

Im Rahmen dieser allgemeinen Entwicklungstendenz zeichneten sich Mitte der 1980er Jahre einige Standorte dadurch aus, dass sie sich in hohem Grad auf das touristische Wohnungsmodell spezialisierten. Dazu sind die Küstengemeinden La Antilla und Punta Umbría zu zählen (siehe Fotos 1 und 2, S. XII), welche ihren Ursprung in den Realisierungen des ‚Projekts der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ 1966 genommen und sich bereits vor der Wirtschaftskrise im lokalen Umfeld als Destinationen des Wohnungstourismus etabliert hatten.

¹⁶⁰ Abbildung 24 stellt die Entwicklung der Erst- und Zweitwohnsitze für den westlichen Teil der Küste Huelvas und für die Gemeinden Ayamonte, Isla Cristina und Punta Umbría dar. Die Tendenzen, welche durch die Abbildung dargestellt werden, können auch auf die östlichen Küstengemeinden Palos de la Frontera, Mazagón und Matalascañas übertragen werden.

Insbesondere der Strand der agrarischen Gemeinde Lepe, La Antilla, wies im Jahr 1991¹⁶¹ rund 4.500 Zweitwohnungen, daneben jedoch nur 105 Erstwohnsitze auf, während die Zahl der Hotelplätze sowie das Angebot auf Campingplätzen mit weniger als 100 Betten bzw. Platz für rund 700 Gäste vergleichsweise gering war (siehe Abbildung 25 und 26). Das Wohnungsangebot La Antillas blieb damit zwar hinter den Vorgaben der staatlichen Tourismusplanung zurück¹⁶², welche den Bau von 20.000 Wohnungen vorsah, doch muss hier von einer explosionsartigen und unkoordinierten Tourismusedwicklung zur Befriedigung des regionalen und subregionalen Bedarfs gesprochen werden (FOURNEAU 1983:235; JURADO ALMONTE 1995c:758; JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:11).

Daneben fand auch in Punta Umbría die 1966 begonnene Tourismusedwicklung im Anschluss an die Wirtschaftskrise ihre Fortsetzung. Nach einem verlangsamten Wachstum des Wohnungssektors während der ökonomischen Krise kam es am ältesten touristisch genutzten Strand Huelvas in den 1980er Jahren rasch zum Bau von mehrstöckigen Wohngebäuden entlang des Strandes, wodurch die Zahl der Zweitwohnsitze bis 1991 auf rund 9.000 anwuchs. Im Ortskern konzentrierten sich knapp 2.500 Erstwohnsitze, worin zum Ausdruck kam, dass die traditionelle Fischereiwirtschaft weiterhin von ökonomischer Bedeutung war (FOURNEAU 1983:236; SENRA GONZÁLEZ 1995:1012; LÓPEZ REYES 2002; WWW.INE.ES). Das offizielle touristische Angebot blieb hier, wie auch in La Antilla, deutlich hinter dem inoffiziellen Wohnungsangebot zurück (siehe Abbildung 25 und 26), wobei ein großer Teil dieser Plätze auf Campingplätze der unteren Qualitätskategorien entfielen. Die Küstengemeinde Punta Umbría konsolidierte sich bis Mitte der 1980er Jahre als Tourismusdestination des Wohnungstourismus; aufgrund der räumlichen Nähe zum Industriepol Huelva und der daraus erwachsenden touristischen Nachfrage dominierte am „Strand Huelvas“ der lokale und subregionale Charakter des Tourismus (FOURNEAU 1983:242; JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:1).

¹⁶¹ Als Datenbasis muss an dieser Stelle auf die Zahlen des Jahres 1991 zurückgegriffen werden, da für Mitte der 1980er Jahre keine Daten verfügbar sind. Die dritte Phase der Tourismusedwicklung der westlichen Costa de la Luz begann indes erst Ende der 1980er und Anfang der 1990er Jahre, so dass in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre noch keine großen Veränderungen der touristischen Strukturen stattfanden. Die Zahlen des Jahres 1991 stellen damit Szenarien dar, die nur leicht von der Situation der Mitte der 1980er Jahre abweichen.

¹⁶² Im Gegensatz zum hier angeführten Ansatz von JURADO ALMONTE und SENRA GONZÁLEZ (2000) geht FOURNEAU (1983) davon aus, dass die Vorgaben des ‚Projekts der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ bereits 1976 übertroffen wurden. FOURNEAU nimmt allerdings für das Jahr 1976 bereits 40.000 Gästebetten in Wohnungen an, was angesichts von insgesamt nur rund 4.600 Wohnungen im Jahr 1991 unwahrscheinlich erscheint. Da die Zahl der ständigen Einwohner La Antillas traditionell sehr gering war kann hier nicht von einer Fehleinschätzung hinsichtlich der Nutzung als Erst- oder Zweitwohnsitz ausgegangen werden, weshalb die Daten bei JURADO ALMONTE eine realistischere Einschätzung wiedergeben. Vgl. FOURNEAU 1983:232; JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:11.

Während die Entwicklung der Tourismusdestinationen La Antilla und Punta Umbría bereits in den 1960er Jahren durch ihre Ausweisung als ‚Zentren von nationalem touristischen Interesse‘ begonnen hatte und in den 1980er Jahren fortgesetzt wurde, konnte der Standort El Portil erst nach der Wirtschaftskrise eine wirkliche Tourismusedwicklung verzeichnen. Wenngleich 1967 große Waldflächen zur Bebauung freigegeben worden waren, konnten hier die Vorgaben des ‚Projekts zur touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ bis Ende der 1970er Jahre zunächst nicht umgesetzt werden; die Wirtschaftskrise bremste zudem die wenigen bestehenden Entwicklungsansätze (siehe Kapitel B 3.2.2, S. 108).

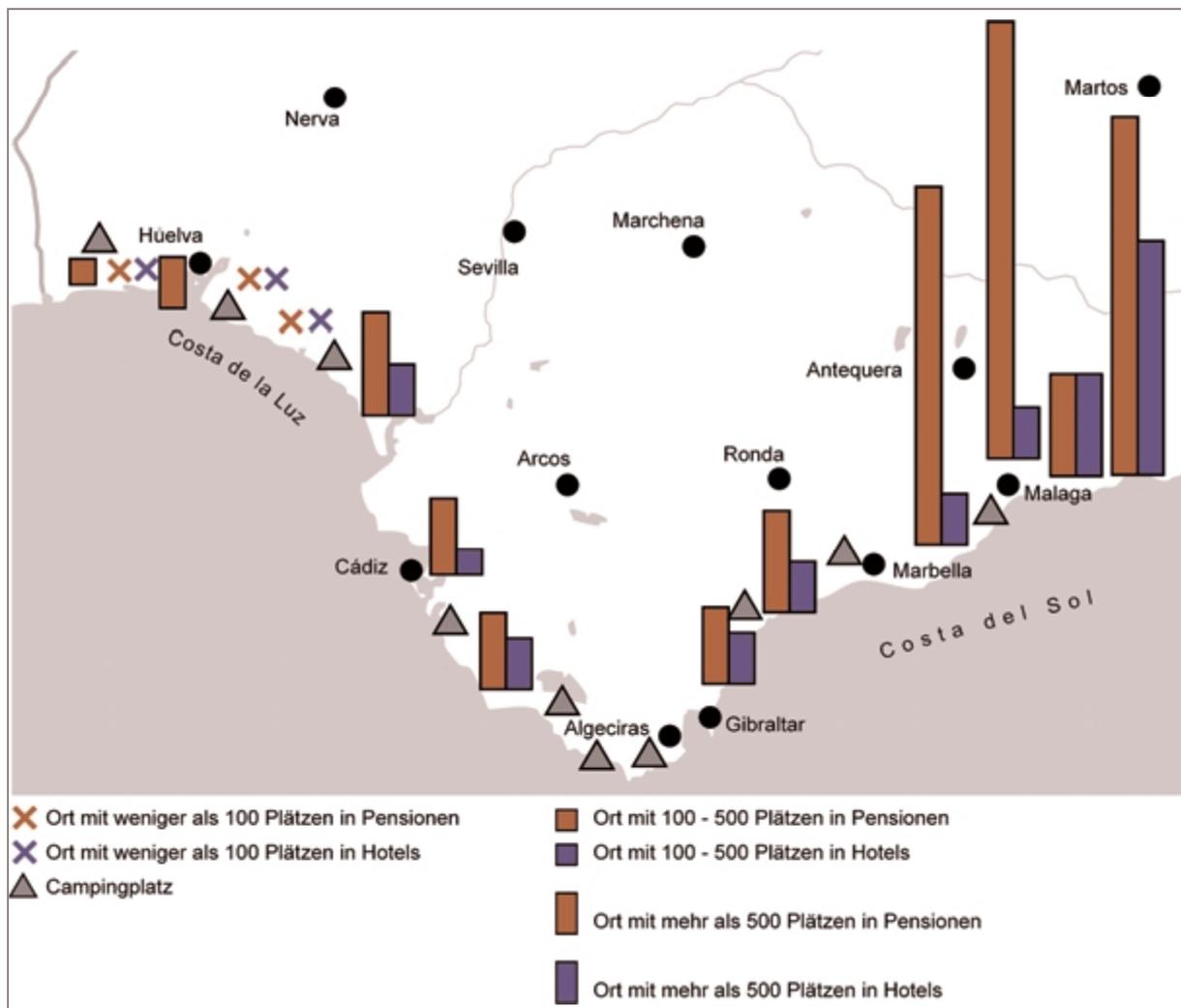


Abbildung 25: Touristische Einrichtungen der Provinz Huelva und der Nachbarprovinzen 1987.

Quelle: CANO GARCÍA 1988:310.

Die ökonomische Revitalisierung ab Ende der 1970er Jahre führte jedoch an dem Strandabschnitt, der administrativ den Gemeinden Cartaya und Punta Umbría zugerechnet wird, zu einem starken Siedlungswachstum und zum Bau von Wohnblocks und Einfamilienhäusern. Die Zahl der Zweitwohnungen wuchs so bis 1991 auf über 1.500 an, während die Zahl der

Erstwohnsitze entsprechend der einseitigen ökonomischen Ausrichtung auf den Fremdenverkehr bei nur sechs Wohnungen, die ständige Bevölkerung bei nur 20 Einwohnern lag. Das touristische Profil dieses spät entstandenen Tourismusstandorts basierte Ende der 1980er Jahre fast ausschließlich auf dem Wohnungstourismus (siehe Abbildung 25 und 26), wohingegen das Übernachtungsangebot in Hotels und auf Campingplätzen zu diesem Zeitpunkt vernachlässigbar gering blieb. Da El Portil im Gegensatz zu La Antilla und Punta Umbría erst für den Wohnungstourismus erschlossen wurde, als die nationale Nachfrage stark zunahm, stammten die Urlaubsgäste hier aus verschiedenen spanischen Regionen (SENRA GONZÁLEZ 1995b:1012; JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:3; LÓPEZ REYES 2002; WWW.INE.ES).

Neben diesen Standorten mit bedeutendem Umfang an Wohnungstourismus entwickelten sich die Tourismusstrukturen der Küstenorte Isla Cristina, Mazagón und El Rompido in geringerem Ausmaß. Das touristische Wohnungsmodell dominierte hier ebenso wie in den oben angeführten Destinationen, doch wuchs das quantitative Immobilienangebot dieser Standorte weniger stark an.

Der Fischerort Isla Cristina (siehe Foto 3, S. XIII) litt während der Wirtschaftskrise unter dem Konkurs zweier Immobilienfirmen, deren bereits begonnene Projekte das touristische Angebot des Ortes hätten erweitern können. Ende der 1970er Jahre machte der Anteil der Zweitwohnungen dennoch rund ein Drittel des gesamten Wohnungsbestandes aus¹⁶³, und im Jahr 1991 standen knapp 4.100 Erstwohnsitzen über 3.000 Ferienwohnungen gegenüber. Damit etablierte sich der Ort als Standort des Wohnungstourismus, wobei die Zahl der Wohnungen im Vergleich zum benachbarten Strand La Antillas relativ gering blieb. Das offizielle touristische Angebot entfiel bis Ende der 1980er Jahre fast ausschließlich auf Campingplätze, während die Zahl der Hotelbetten unter 100 lag (siehe Abbildung 25). Das städtische Wachstum verteilte sich in Isla Cristina auf mehrere Strandabschnitte: Neben mehreren Wohnblöcken am Hauptstrand des Fischerortes entstand am östlichsten Ende der Gemeindefläche außerhalb der gültigen Flächennutzungsplanung die einzig auf den sommerlichen Tourismus ausgerichtete Siedlung Urbasur (FOURNEAU 1983:230; JURADO ALMONTE, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:99; WWW.INE.ES).

Die kleine, weniger als 500 Einwohner zählende Fischergemeinde El Rompido, die administrativ zu Cartaya gehört, hatte in den 1960er Jahren in geringem Umfang von den

¹⁶³ Im Jahr 1981 waren rund 1.850 der 6.000 Wohnungen Isla Cristinas als Zweitwohnungen deklariert. Vgl. JURADO ALMONTE, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:203 und MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1990:112.

desarrollistischen Maßnahmen des ‚Projekts der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ profitiert. Nach der Wirtschaftskrise wuchs die Zahl der Ferienwohnungen an und übertraf 1991 die Zahl der Erstwohnsitze um das Achtfache, doch blieb das Angebot mit 800 Ferienwohnungen vergleichsweise gering (SENRA GONZÁLEZ 1995a:369; JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:3; WWW.INE.ES).

Der Ort Mazagón schließlich, der bereits in den 1920er Jahren als Tourismusort entstand und seit 1970 durch einen Gemeindeverband zwischen Moguer und Palos de la Frontera verwaltet wird, stellte, wie auch Isla Cristina und El Rompido, in den 1960er Jahren ein ‚Zentrum von nationalem touristischem Interesse‘ dar. Damit verbunden entwickelte sich jedoch nur ein schwaches städtisches Wachstum, welches sich nach 1976 in geringem Umfang fortsetzte. Insgesamt verfügte der rund 3000 Einwohner zählende Ort im Jahr 1991 über rund 2500 Zweitwohnungen und 750 Erstwohnsitze, während das offizielle touristische Angebot in Hotels vor allem auf den 1968 errichteten nationalen *Parador* Mazagóns zurückzuführen war. Daneben verfügte der Ort über ein sehr großes Angebot an Campingplätzen, weshalb die Dominanz des Wohnungstourismus hier Mitte der 1980er Jahre weniger ausgeprägt war als in den oben angeführten Gemeinden (NÚÑEZ MÁRQUEZ 1995:850; PROINTEC 1997b:19; COREAL INTERNATIONAL LTD 2000:46; WWW.INE.ES).

Das touristische Profil der Küstengemeinden Huelvas basierte Mitte der 1980er Jahre auf dem regionalen und nationalen Charakter der Nachfrage. Die Tourismusdestinationen blieben am Rande des internationalen Marktes und wurden von den Fremdenverkehrsströmen aus dem Ausland nicht erreicht (JURADO ALMONTE 1995c:758).

Einzig der Küstenort Matalascañas (siehe Foto 5, S. XIV und Luftbildaufnahme 1, S. XV), der nach 1966 als ‚Zentrum von nationalem touristischem Interesse‘ entstanden war, wies zu diesem Zeitpunkt ein diversifiziertes touristisches Profil auf. Das Projekt war von Beginn an auf den internationalen Markt ausgerichtet, was darin zum Ausdruck kam, dass ausländische Investoren für den Bau von Wohnungen und Hotels gewonnen wurden und die Kooperation mit internationalen Reiseunternehmern versucht wurde. Trotz des vergleichsweise großen Angebots an Hotelplätzen gelang bis Mitte der 1980er Jahre kein Durchbruch auf dem internationalen Reisemarkt, doch wurden bis dahin immerhin 9% der Häuser und Wohnungen von überwiegend deutschen Ausländern gebaut (FOURNEAU 1983:244; JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:2).

Der Standort Matalascañas unterschied sich damit sowohl in Bezug auf das touristische Angebot als auch in Hinblick auf die Nachfrage von den anderen Küstengemeinden der

Provinz. Das Angebot war hier vielfältiger, da neben dem dominanten Wohnungsangebot fast 3.000 Gästebetten in Hotels sowie Platz für rund 4.000 Touristen auf Campingplätzen zur Verfügung standen. Die Nachfrage nach Zweitwohnungen wurde durch die räumliche Nähe zur andalusischen Hauptstadt Sevilla bestimmt, weshalb sich Matalascañas bereits in den 1970er Jahren zum „Strand Sevillas“ entwickelte. Daneben konzentrierte sich hier jedoch auch eine im Vergleich zu den Nachbargemeinden bedeutende internationale Nachfrage nach Wohnungen und Hotels (FOURNEAU 1983:244; JUNTA DE ANDALUCÍA 1999:21; WWW.INE.ES). Die Tourismusdestination Matalascañas wies im Jahr 1991 bei rund 1.500 ständigen Einwohnern rund 400 Erst- sowie 5.000 Zweitwohnsitze auf, doch kann aufgrund des oben beschriebenen, vergleichsweise großen Hotelangebots sowie der regionalen und internationalen Nachfrage von einem diversifizierten touristischen Profil gesprochen werden.

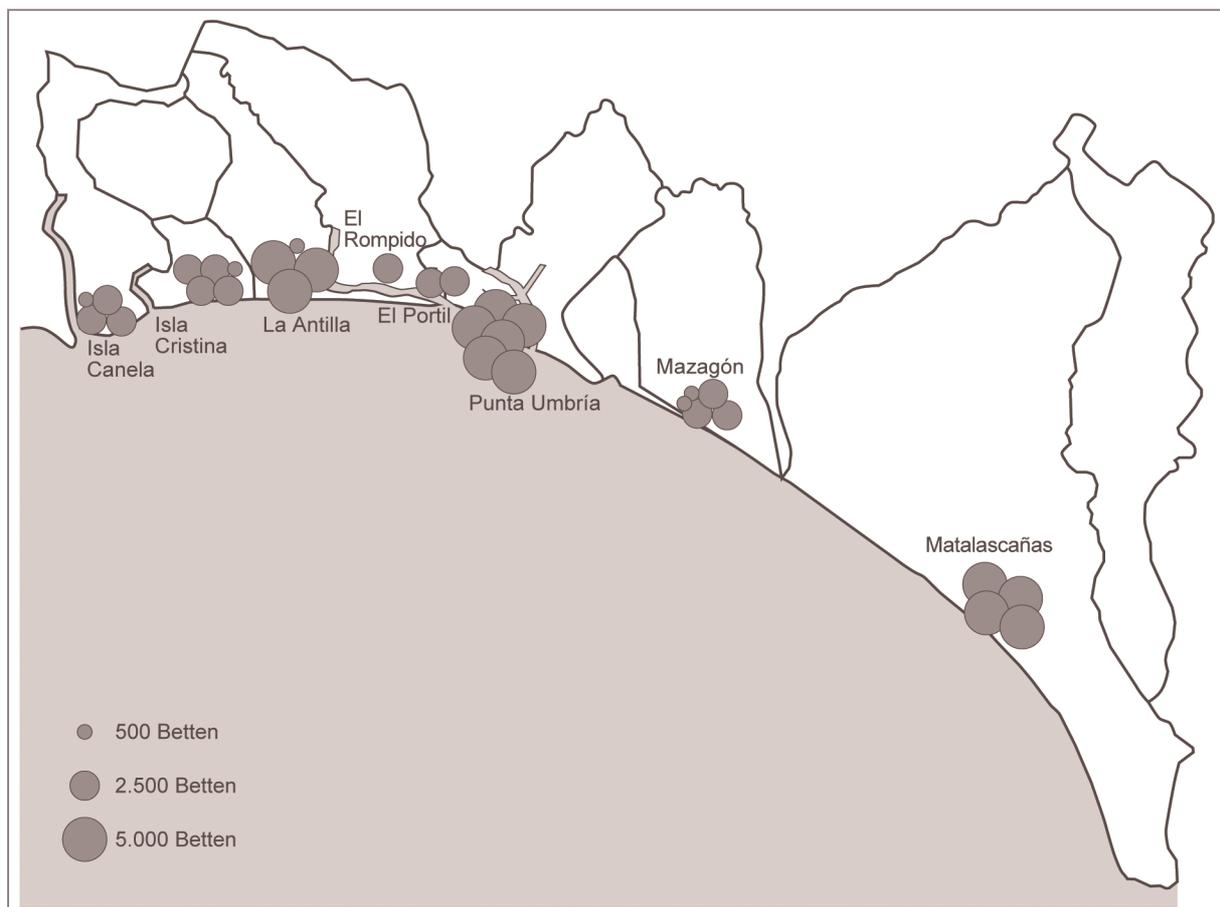


Abbildung 26: Übernachtungsangebot in potenziellen touristischen Wohnungen der Küstengemeinden Huelvas 1991. Quelle: Eigene Darstellung nach SANTOS PAVÓN 1999:82; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1995c.

Im Gegensatz zu diesen etablierten Standorten des lokalen und nationalen Wohnungstourismus wiesen einige Standorte des ‚Projekts der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ bis Mitte der 1980er Jahre praktisch kein touristisches Wachstum auf. Dazu ist am westlichen Strandabschnitt der Provinz das zu Ayamonte gehörende Isla Canela zu zählen. Die Planungen für dieses ‚Zentrum von nationalem touristischen Interesse‘ wurden nach 1966 zunächst aufgrund von ökologischen Konflikten nicht umgesetzt (siehe Kapitel B 3.2.2, S. 108), jedoch erfuhr der Standort nach der Wirtschaftskrise der 1970er Jahre eine schwache Entwicklung des Wohnungssektors. Die desarrollistische Planung sah vor, Übernachtungsmöglichkeiten für 80.000 Touristen zu schaffen, doch entstanden bis 1991 nicht einmal 500 Ferienwohnungen und weniger als 100 Hotelbetten (siehe Abbildung 25). Bis Ende der 1980er Jahre konnte hier also kaum von touristischer Entwicklung gesprochen werden (JURADO ALMONTE 1995a:189; BEJERANO PALMA, TEJADA TEJADA, JURADO ESTÉVEZ 1997:33; WWW.INE.ES).

Die Planungen, die das ‚Projekt zur touristischen Entwicklung‘ auf dem Nehrungshaken *Flecha de El Rompido* vorsah, wurden auch in den 1980er Jahren nicht umgesetzt, so dass der Standort Nueva Umbría keinerlei Realisierung erfuhr (siehe Fußnote 149, S. 124). Daneben wies auch die Provinzhauptstadt Huelva bis Mitte der 1980er Jahre kaum touristische Strukturen auf. Die Flussufer des *Tinto* und *Odiel*, die die Stadt im Südosten und Südwesten begrenzen, wurden traditionell für einen lokalen Badetourismus in Wert gesetzt, doch schränkte der chemische Entwicklungspol, der sich ab den 1960er Jahren südlich der Stadt entwickelte, diese touristische Nutzung ein.

Ende der 1980er Jahre zeichnete sich die westliche Costa de la Luz durch ein großes legales Wohnungsangebot sowie überwiegend regionale und nationale Nachfragestrukturen aus. Der internationale Reiseverkehr ignorierte diesen Küstenabschnitt bis zu diesem Zeitpunkt fast völlig, wohingegen die andalusische Mittelmeerküste vom Massentourismus geprägt wurde. Ab Ende der 1980er Jahre setzte an der westlichen Costa de la Luz jedoch ein Wandel der touristischen Strukturen ein, der sich sowohl im Angebot als auch in der Nachfrage niederschlug. Diese Prozesse bedingten eine Transformation des Tourismussektors Huelvas und sind bislang noch nicht abgeschlossen.

3.4 Internationaler Tourismus ab Ende der 1980er Jahre

Im Übergang vom fordistischen zum postfordistischen Produktionssystem vollzog sich in den Industriestaaten Europas ein Wandel der gesellschaftlichen Wertvorstellungen, der sich auch auf den touristischen Sektor auswirkte (siehe Kapitel B 3.1.2, S. 97). Zugleich beeinflusste die zunehmende Außenmarktorientierung und Öffnung der spanischen Wirtschaft nach dem Ende des Franco-Regimes die Entwicklung des Tourismus. In der Folge entstanden neue touristische Nachfragestrukturen, die durch eine verstärkte Erlebnisorientierung und das Streben nach Individualität und Qualität geprägt waren. Damit veränderten sich die Motive für das Reisen, wobei das während der 1960er und 1970er Jahre dominante Konsummuster des sommerlichen Strand- und Badeurlaubs eine Diversifizierung erfuhr (siehe Kapitel B 3.1.3, S. 99). Die gesellschaftlichen Veränderungen verlangten der internationalen Tourismusbranche eine wachsende Flexibilität und einen Wandel der Angebotstrukturen ab. Die touristischen Zielgebiete und die privaten Akteure sowie die verantwortlichen administrativen Institutionen entwickelten in der Folge neue Strategien und Planungen, um den veränderten Bedürfnissen gerecht zu werden.

In Spanien vollzog sich dieser Wandel des Tourismussektors vor dem Hintergrund eines politischen und ökonomischen Umstrukturierungsprozesses. Anfang der 1980er Jahre waren die demokratischen Strukturen und die dezentrale Kompetenzverteilung durch die Schaffung der Autonomen Regionen 1983 etabliert. Nach dem Ende der Wirtschaftskrise wuchs die spanische Wirtschaft kontinuierlich, wobei die zentralistische Planung des Franco-Regimes von einer Phase der Deregulierung und der wirtschaftlichen Diversifizierung abgelöst wurde. Dieser Übergang zu einem modernen Industriestaat wurde ab 1986 durch den Beitritt zur Europäischen Gemeinschaft konsolidiert und unterstützt. Die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen führten schließlich dazu, dass ab Mitte der 1980er Jahre neue Akteure und Planungsinstrumente die Entwicklung des touristischen Sektors Spaniens beeinflussten.

Auch in der Provinz Huelva begann Ende der 1980er Jahre ein Wandel des Tourismusmodells, der eine Diversifizierung und Modernisierung der Strukturen zur Folge hatte. Der bis dahin bestehende Rückstand des touristischen Sektors der westlichen Costa de la Luz im Vergleich zu den spanischen Mittelmeerküsten erwies sich in dieser Phase als komparativer und großer Vorteil: Die Küste Huelvas verfügte in den 1980er Jahren über ausgedehnte Naturräume und städtische Freiflächen, wohingegen die Küstenabschnitte des Mittelmeerraums zu diesem Zeitpunkt bereits stark vom Massentourismus überprägt waren. Ab Ende der 1980er Jahre gewannen in Huelva der internationale Tourismus sowie der touristische Sektor

insgesamt zunehmend an Bedeutung, wobei das in dieser Phase entstehende touristische Angebot an die veränderten Nachfrageparameter angepasst werden konnte.

Im Folgenden wird untersucht, welche Planungsinstrumente die Tourismusedwicklung in Spanien und speziell in der Provinz Huelva ab Ende der 1980er Jahre beeinflussten. Vor dem Hintergrund der neuen Planungskonzeptionen werden anschließend die Akteure der touristischen Nachfrage und des touristischen Angebots zu betrachten sein, welche im Vergleich zur vorausgehenden Phase der Tourismusedwicklung einem Wandel unterlagen. Abschließend werden das Profil des Tourismus der westlichen Costa de la Luz zu Beginn des 21. Jahrhunderts charakterisiert sowie künftige Projekte und Prozesse beschrieben.

3.4.1 Planungsinstrumente der Tourismusedwicklung Huelvas

In den 1970er Jahren sowie Anfang der 1980er Jahre verhinderten der politische Wandel und die damit verbundenen administrativen Umstrukturierungen, dass neue Planungskonzeptionen umgesetzt werden konnten (siehe Kapitel B 3.3.2.1, S. 127). Die Absenz neuer touristischer Instrumente endete erst in den 1980er Jahren, als sich die demokratischen Strukturen konsolidiert hatten und die Befugnisse im Bereich des touristischen Sektors auf die Autonomen Regionen übertragen wurden.

Neben dem Mangel an wirksamen Planungsinstrumenten machten auch die veränderten Nachfrageparameter ab Ende der 1980er Jahre neue Strategien der touristischen Planung notwendig. Parallel zur eigentlichen Tourismusplanung, die auf nationalstaatlicher und regionaler Ebene sowie auf Ebene der Provinz stattfand, beeinflussten auch horizontale sowie auf andere Wirtschaftssektoren ausgerichtete Planungsinstrumente die touristische Entwicklung in Spanien und der Provinz Huelva.

3.4.1.1 Horizontale Planungsansätze als Instrumente der Tourismusplanung

In den 1970er Jahren stellten die Flächennutzungspläne der touristischen Gemeinden die wichtigsten Instrumente im Bereich der Tourismusedwicklung dar. Trotz der Reform des Bau- und Bodengesetzes im Jahr 1975 erwiesen sich diese Pläne jedoch bis Mitte der 1980er Jahre als unzureichend, da sie überwiegend der städtebaulichen Kontrolle, nicht jedoch der Tourismusplanung dienten (MORENO PERALTA 1999:136). Des Weiteren wurden die Vorgaben der Flächennutzungspläne in der Provinz Huelva während dieser Phase meist nicht umgesetzt.

Aufgrund der mangelnden Umsetzung dieser ersten Planungsansätze erarbeiteten ab Ende der 1980er Jahre diejenigen Küstengemeinden Huelvas, die bereits in den 1970er Jahren Planungen erstellt hatten, neue Flächennutzungspläne oder ‚Hilfsnormen der Planung‘¹⁶⁴. Daneben erhielten auch die Siedlungen, die bis dahin über kein stadtplanerisches Instrument verfügten, in den 1990er Jahren eine gültige Planung. Die Gemeinden Almonte und Isla Cristina verabschiedeten 1985 und 1987 Flächennutzungspläne, während Ayamonte (1995), Lepe (1995), Cartaya (1994), Palos de la Frontera (1995) und Moguer (1992) ‚Hilfsnormen der Planung‘ erstellten (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:205; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2000a:25). Wichtigste Ziele waren dabei die Verbesserung der Wohnsituation, der Ausbau der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur sowie die Entwicklung des touristischen Sektors. Dabei sollte das jeweilige endogene Potenzial der Gemeinden in Wert gesetzt werden¹⁶⁵.

Im Gegensatz zu den 1970er Jahren wurden die gemeindlichen Planungen der 1980er und 1990er Jahre auch tatsächlich umgesetzt, so dass Ende der 1990er Jahre in Isla Cristina und Almonte neue Flächennutzungspläne erarbeitet und im Jahr 2000 bzw. 2001 verabschiedet wurden. Dennoch waren diese Instrumente kaum geeignet, die Tourismusentwicklung der westlichen Costa de la Luz zu steuern. Die Bebauungspläne berücksichtigten als Planungsinstrumente für die normale Wohnbebauung nicht die spezifische Funktionalität touristischer Urbanisationen, sondern beschränkten sich auf die reine Wohnfunktion der bebaubaren Flächen. Kurzfristige und flexible Impulse für die Schaffung eines touristischen Produkts gingen aber von diesen Flächennutzungsplänen nicht aus. Zudem fehlte eine übergemeindliche Planungsebene, welche die punktuellen Planungsansätze hätte koordinieren und aufeinander abstimmen können (MORENO PERALTA 1999:133; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001e:353).

Erst in den 1990er Jahren etablierten sich neue Planungsinstrumente, die auf regionaler und subregionaler Ebene die Tourismusentwicklung steuern sollten. So sah der ‚Regionalentwicklungsplan Andalusien‘ (1991) vor, den Tourismus durch den Ausbau touristischer

¹⁶⁴ Das Bau- und Bodengesetz 1975 sieht ursprünglich vor, dass ein gültiger Flächennutzungsplan bei erschöpfter Kapazität, bedeutenden demographischen Schwankungen oder in Kraft treten eines neuen Raumordnungsgesetzes modifiziert werden soll (siehe Kapitel B 1.1.2, S. 49). Das andalusische Raumordnungsgesetz wurde erst im Jahr 1994 verabschiedet, doch einige Gemeinden der Küste Huelvas erstellten schon zuvor neue Pläne. Dies deutet darauf hin, dass die Planungen der 1970er Jahre hier nicht umgesetzt werden konnten. Das gilt zum Beispiel für den Fischerort Isla Cristina, dessen erster Flächennutzungsplan des Jahres 1975 praktisch nicht realisiert wurde, weshalb bereits im Jahr 1987 ein zweiter Plan verabschiedet wurde. Vgl. SCHENK, VOLK 2001:143.

¹⁶⁵ An dieser Stelle kann nicht auf die Planungen der einzelnen Gemeinden eingegangen werden, weshalb nur einige gemeinsame Planungsansätze angeführt werden sollen.

Infrastrukturen zu unterstützen (siehe Kapitel B 1.2.2.2, S. 65). Auch das andalusische Raumordnungsgesetz des Jahres 1994 betonte die Bedeutung des Tourismus für die Wirtschaftsentwicklung Andalusiens und wies Flächen für die touristische Inwertsetzung aus (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001b:12). In der Planungspraxis wurden die Vorgaben jedoch weitgehend nicht umgesetzt, da ihr Konkretisierungsgrad gering war und die Gemeinden ihre Kompetenzen durch die regionale Planung eingeschränkt sahen.

Das schnelle städtische und touristische Wachstum der andalusischen Küstenabschnitte verstärkte in den 1990er Jahren jedoch die Notwendigkeit, die Raumnutzung auf übergemeindlicher Ebene zu planen, weshalb ab Ende der 1990er Jahre subregionale Pläne erarbeitet wurden. Dieses globale Planungsinstrument empfiehlt strategische Räume für die touristische Nutzung und legt für den subregionalen Raum gemeinsame Entwicklungsmodelle fest, weshalb es als wichtige Grundlage für die Tourismusplanung bezeichnet werden kann (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001b:12; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001e:344). In Andalusien wurden allerdings bislang nur zwei Pläne verabschiedet (Almería und Granada; siehe Abbildung 14, S. 67), so dass über die tatsächliche Umsetzung der Planungsziele noch keine Aussagen möglich sind.

In der Provinz Huelva stehen die subregionalen Pläne der westlichen Küste Huelvas (*POTOCC*) sowie der Umgebung *Doñanas* (*POTAD*) kurz vor der Verabschiedung, so dass die aktuelle dynamische Entwicklung der Küstenzone durch ein globales, alle Wirtschaftssektoren umfassendes Planungsinstrument geordnet und reguliert werden wird. Neben einer Analyse der touristischen Ressourcen und Nutzungsformen beinhalten die Pläne eine Beschreibung des empfohlenen Tourismusmodells sowie Vorschläge für künftige Entwicklungen¹⁶⁶. Die Umsetzbarkeit der subregionalen Pläne Huelvas wird jedoch dadurch erschwert, dass die politischen Verantwortungsträger zahlreicher Küstengemeinden die Dringlichkeit einer globalen und übergemeindlichen Planung bisher nicht erkannt haben. Die langwierigen Erarbeitungs- und Genehmigungsprozesse bergen außerdem die Gefahr, dass bis zum endgültigen Inkrafttreten der Pläne unwiderrufliche Tatsachen geschaffen werden und

¹⁶⁶ Im Zusammenhang mit dem Entwurf der subregionalen Planung der westlichen Küste Huelvas (*POTOCC*) erarbeitete das verantwortliche Ministerium für öffentliche Arbeiten und Transportwesen (Span.: *Consejería de Obras Públicas y Transportes*) in Kooperation mit Architekten und Raumplanern ein umfangreiches Dokument, das ausschließlich die bisherige touristische Entwicklung des Raumes beurteilt und Vorschläge für künftige Entwicklungen beinhaltet. Der Entwurf des *POTAD* verfügt nicht über ein solches Dokument; der touristische Sektor wird hier innerhalb des Planungsdokuments als einer von mehreren Wirtschaftssektoren des Raumes behandelt. Vgl. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2000; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002.

die Planung für eine wirkliche Ordnung des Raumes zu spät kommen wird (LEÓN 2002; JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:6; INTERVIEW MIT J.A. MILLÁN).

Bereits Anfang der 1990er Jahre wurde für den östlichen Teil der Küste Huelvas aufgrund der besonderen Bedeutung des Nationalparks *Doñana* ein ‚Plan zur nachhaltigen Entwicklung der Umgebung *Doñanas*‘¹⁶⁷ (1992) erstellt. Dieses Planungsinstrument nahm die Vorschläge einer internationalen Expertenkommission auf und umfasste eine Reihe spezifischer Maßnahmen für die Wirtschaftssektoren des Raumes. Für die Tourismusentwicklung empfahl dieser bis 1999 gültige Plan die Verbesserung des Hotelangebots und der touristischen Infrastrukturen sowie ein Programm für die Ausschilderung der touristischen Attraktionen. Die Umsetzung dieser Vorschläge blieb jedoch hinter den Erwartungen zurück; trotz fortgesetzter Diskussionen und Planungsansätze wurde bislang auch kein Folgeplan der nachhaltigen Entwicklung verabschiedet (PROINTEC 1997b:102; VORTRAG LUIS ATIENZA 07/11/02).

3.4.1.2 Sektoriale Planungsinstrumente und ihre Auswirkungen auf den Tourismussektor

Ab Mitte der 1980er Jahre wurden in Spanien und in der Region Andalusien zahlreiche Planungsinstrumente im Bereich der Infrastrukturen, der Wirtschaftsplanung sowie des Umweltschutzes verabschiedet. Diese wirkten über ihre eigentliche Zielsetzung hinaus auch auf den touristischen Sektor ein und beeinflussten indirekt die Tourismusentwicklung der westlichen Costa de la Luz.

Die Infrastrukturplanung wurde nach der Schaffung der Autonomen Region Andalusien im Jahr 1983 durch den andalusischen ‚Generalplan für den Straßenbau‘ (1984-1991) bestimmt, welcher die defizitäre Verkehrsinfrastruktur verbessern und die Erreichbarkeit der Region erhöhen sollte (siehe Kapitel B 1.2.2.3, S. 72). Im Vorfeld der Weltausstellung in Sevilla (1992) wurden Großprojekte wie der Bau einer Autobahn zwischen Sevilla und Huelva sowie einer Internationalen Brücke über den spanisch-portugiesischen Grenzfluss *Guadiana* realisiert, wohingegen die intraregionalen Verbindungen vernachlässigt wurden. Die verbesserte Anbindung der Provinzhauptstadt Huelva an Sevilla und die neue Straßenverbindung zwischen der westlichen Costa de la Luz und der portugiesischen Algarveküste hatten dennoch eine große Bedeutung für die touristische Erschließung der Küste Huelvas, da die geographische Randlage abgemildert und der Zugang zu den

¹⁶⁷ Span.: *Plan de Desarrollo Sostenible del Entorno de Doñana*.

internationalen Flughäfen in Sevilla und Faro deutlich verbessert wurde (ARAMBURU 1990:213; KLAUBECKER 1996:128).

Im Zuge des ‚Nationalen Rahmenplans für Infrastrukturen‘ (1993-2007) sowie des ‚Infrastrukturplans Andalusien‘ (1997-2007) wurde die Politik der Großprojekte fortgesetzt, so dass die Provinz Huelva im Jahr 2001 durch den Ausbau der Strecke zwischen Huelva und der portugiesischen Grenze an das europäische Autobahnnetz angebunden wurde. Aktuell soll ein Verkehrskorridor zwischen Sevilla und der portugiesischen Hauptstadt Lissabon realisiert werden.

Daneben nahm in den 1990er Jahren auch der Ausbau der Wasserver- und -entsorgung eine bedeutende Rolle ein. Wenngleich bereits in den 1970er Jahren erste Staudammprojekte die defizitäre Wasserversorgung des niederschlagsarmen Küstenstreifens verbessert hatten (siehe Kapitel B 2.2, S. 79), so sicherten doch erst die Projekte der 1990er Jahre die Versorgung der in den Sommermonaten stark ansteigenden Bevölkerung der Tourismusdestinationen. Eine Entsorgung der Abwässer fand bis in die 1990er Jahre praktisch nicht statt und wurde erst durch Investitionen im Rahmen des ‚Infrastrukturplans Andalusien‘ und dem damit verbundenen Bau von Kläranlagen entlang der Küste ermöglicht. Die infrastrukturellen Planungsinstrumente der 1980er und 1990er Jahre trugen damit zur Sicherung der Wasserversorgung und der Qualität von Trink- und Meerwasser bei, wovon neben der intensiven Bewässerungslandwirtschaft insbesondere auch der touristische Sektor der Provinz Huelva profitierte (FLORES CABALLERO 1992:327; JURADO ALMONTE, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:52).

Im Rahmen der andalusischen Wirtschaftsplanung wurde der touristische Sektor besonders durch die Maßnahmen des 1997 geschaffenen ‚Förderungsinstituts Andalusien‘ (siehe Kapitel B 1.2.1.1, S. 54) geprägt. Dieses Instrument der regionalen Wirtschaftsplanung definierte den Tourismus als strategischen Sektor der Region und bot finanzielle Hilfen sowie technische Unterstützung für den Aufbau touristischer Unternehmen. Daneben subventionierte das Förderungsinstitut die Modernisierung und qualitative Aufwertung bereits vorhandener Einrichtungen (ERNST & YOUNG 1991:111; WWW.IFA.ES).

Als wichtigste Instrumente der Umweltschutzplanung wurden auf staatlicher Ebene ab Mitte der 1980er Jahre das ‚Küstenschutzgesetz‘ (1988) sowie auf Ebene der Region Andalusien das ‚Gesetz über Naturschutzgebiete‘ (1989) sowie der ‚Umweltschutzplan Andalusien‘ (1997-2005) geschaffen (siehe Kapitel B 1.2.2.4, S. 74). Diese Gesetzesvorgaben zur Bewahrung der natürlichen Umwelt stellten in der Provinz Huelva knapp ein Drittel der

Provinzfläche unter Schutz und wiesen zahlreiche Naturparks und -reserven aus (JURADO ALMONTE 2002b:30). Dadurch wurde möglich, dass die westliche Costa de la Luz im Segment des Grünen Tourismus in Wert gesetzt werden kann, welches aktuell zu den zunehmend bedeutenden Nachfragemodellen gerechnet werden muss. Zudem stellt eine intakte Natur einen wichtigen Parameter im Bereich der qualitativ hochwertigen Nachfrage-segmente dar, die im Rahmen der Präferenzstrategien der Anbieterseite insbesondere seit den 1980er Jahren Relevanz erhielten. Daneben kann festgestellt werden, dass der Umweltschutz und die damit verbundenen Planungsinstrumente eine der Grundlagen jeder touristischen Entwicklung bilden (PROINTEC 1997a:110; CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 1999:73). Die bislang erfolgte Verbesserung und Bewahrung der Umweltqualität beeinflusste daher den Tourismussektor der Provinz Huelva positiv, zumal die im Vergleich zur spanischen Mittelmeerküste späte touristische Erschließung bereits durch die oben angeführten Instrumente gelenkt wurde. Am Mittelmeer wurden hingegen zahlreiche Küstenabschnitte in den 1960er und 1970er Jahren ohne gültige Umweltgesetzgebung touristisch erschlossen und überprägt (PROINTEC 1997b:131).

3.4.1.3 Tourismusplanung auf nationalstaatlicher und regionaler Ebene

Der Wandel des Tourismusmodells und die damit verbundene Krise des traditionellen Massentourismus bewirkten Anfang der 1990er Jahre, dass die Bedeutung wirksamer Planungsinstrumente für die Tourismusedwicklung in Spanien erkannt wurde. Da die horizontalen Planungsansätze die Belange des touristischen Sektors nur unzureichend zu steuern vermochten (siehe Kapitel B 3.4.1.1, S. 151), mussten spezifische Planungen für diesen Wirtschaftssektor erarbeitet werden (JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:1). Die Institutionen des Staates, der Region Andalusien und der Provinz Huelva begannen daher in dieser Phase, eine aktive Rolle zu spielen und sektorale Instrumente der touristischen Planung zu schaffen (siehe Abbildung 27).

Vor diesem Hintergrund verabschiedete die spanische Zentralregierung unter Mitarbeit der Autonomen Regionen Anfang der 1990er Jahre einen ‚Plan zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des spanischen Fremdenverkehrs‘¹⁶⁸, der 1992 in Kraft trat. Die wichtigsten Ziele dieses Rahmenplans waren die Verbesserung der Qualität des touristischen Angebots, die Förderung des Tourismus in bislang touristisch wenig entwickelten Gebieten, die Koordination zwischen Behörden und privater Wirtschaft sowie die Vermarktung des

¹⁶⁸ Span.: *Plan Marco de Competitividad del Turismo Español*.

Fremdenverkehrs. Finanziell unterstützt von der Zentralregierung, den Autonomen Regionen, den Gemeinden und der Europäischen Union, verstand der Plan den touristischen Sektor als Beitrag zum Ausgleich regionaler Disparitäten (CENTRO DE ESTUDIOS MARINOS 1996:VIII-11; SALVÁ TOMÁS 1998:18). Die operative Linie des Plans, das Programm ‚FUTURES‘, diente der Koordination und Realisierung der Projekte, wobei neben der finanziellen Förderung weitere Entwicklungsinstrumente zur Verfügung standen: Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit etablierter Tourismusdestinationen wurden spezielle ‚Pläne zur Erfüllung höchster Ansprüche‘¹⁶⁹ geschaffen, während die ‚Pläne zur Forcierung des Tourismus als Entwicklungsfaktor‘¹⁷⁰ auf Tourismuszonen mit Entwicklungspotenzial ausgerichtet waren (FUENTES GARCÍA 1999:55; MÜLLER 2001:82). Der nationale Rahmenplan wurde nach der ersten Förderperiode (1992-1995) mit kaum veränderten Aktionslinien im Plan FUTURES II (1996-1999) fortgesetzt (CENTRO DE ESTUDIOS MARINOS 1996:VIII-13; JURADO ALMONTE 2002b:12).

Innerhalb der Provinz Huelva wurde bis 2003 nur ein *Plan de Dinamización Turística* verabschiedet: Die Gemeinde Isla Cristina zählte seit Dezember des Jahres 2000 zu den Projektorten und wurde in einem Zeitraum von drei Jahren mit Investitionsmitteln in Höhe von 1,35 Millionen Euro gefördert. Das touristische Potenzial der Gemeinde sollte im Rahmen des staatlichen Programms durch zahlreiche Projekte in Wert gesetzt werden, wobei als Schwerpunkte der Aufbau touristischer Wege¹⁷¹ und Aktivitätszentren sowie die Verschönerung des Stadtkerns angeführt wurden (PLEAMAR 15/2002:34; LA HIGUERITA 15/11/02).

Die *Planes de Excelencia y Dinamización Turística* blieben beschränkt auf wenige Tourismusdestinationen und verfügten insgesamt über geringe finanzielle Mittel. Um die Qualität der touristischen Einrichtungen flächendeckender verbessern zu können, wurde daher im Jahr 2000 auf nationalstaatlicher Ebene der ‚Integrierte Qualitätsplan für den spanischen Fremdenverkehr‘¹⁷² erarbeitet, welcher bis 2006 die qualitativen Defizite der etablierten Tourismusdestinationen reduzieren soll (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001b:13; MÜLLER 2001:92; JURADO ALMONTE 2002b:12).

¹⁶⁹ Span.: *Planes de Excelencia Turística*.

¹⁷⁰ Span.: *Planes de Dinamización Turística*.

¹⁷¹ Diese Zielvorgabe wurde u.a. im Jahr 2002 durch den Bau eines touristischen Weges entlang der traditionellen Salinen des Fischerortes erfüllt. Vgl. HUELVA INFORMACIÓN 11/11/02.

¹⁷² Span.: *Plan Integral de Calidad del Turismo Español*.

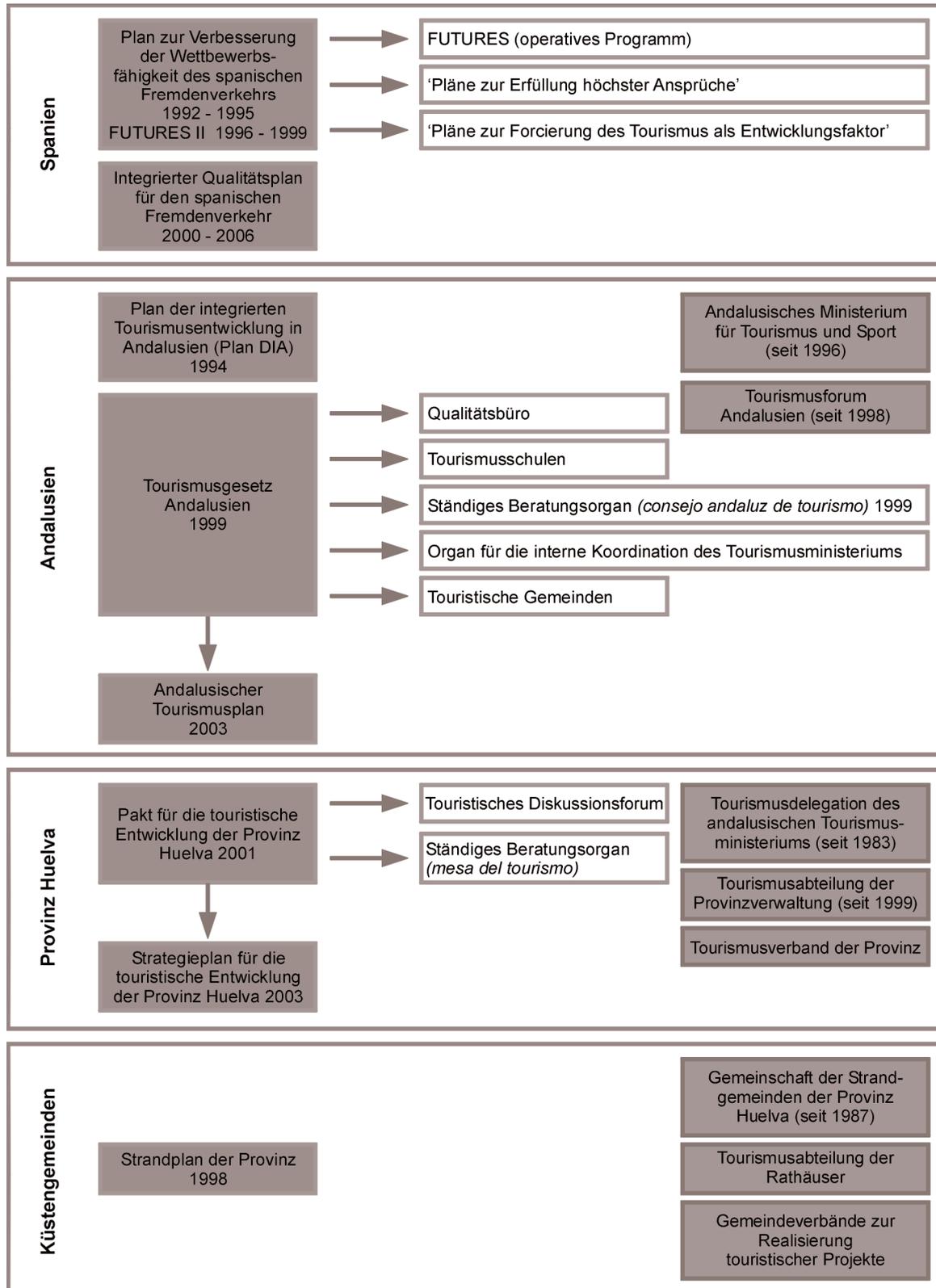


Abbildung 27: Instrumente der Tourismusplanung Andalusiens und der Provinz Huelva.

Quelle: Eigene Darstellung.

Die sektorale Tourismuspolitik des spanischen Staates wurde durch Planungsinstrumente der Autonomen Regionen ergänzt. Im Rahmen des zweiten ‚Andalusischen Plans für Wirtschaftsentwicklung‘ PADE (siehe Kapitel B 1.2.2.3, S. 72) schuf die andalusische Regionalregierung im Jahr 1994 den ‚Plan der integrierten Tourismusentwicklung in Andalusien‘¹⁷³ (Plan DIA), der in etwa dem Plan FUTURES auf nationaler Ebene entsprach (CENTRO DE ESTUDIOS MARINOS 1996:VIII-15; SALVÁ TOMÁS 1998:20; MÁRQUEZ DOMINGUEZ 2000:2). Der Plan DIA definierte den Tourismus als bedeutenden Wirtschaftssektor der Region und wies die einzelnen Gemeinden als wichtigste Akteure der touristischen Entwicklung aus. Die Zielsetzung dieser regionalen Sektorialplanung war die Erhöhung der sozialen, ökonomischen und ökologischen Rentabilität des Tourismussektors, wozu sechs Strategien und 20 Unterprogramme beitragen sollten. Demnach sollte der Plan durch Maßnahmen zur Ausbildung und Zusammenarbeit der Akteure die Qualität des touristischen Angebots erhöhen und die Erreichbarkeit der Tourismusdestinationen verbessern. Daneben sollten die Vermarktungssysteme optimiert, neue Informations- und Reservierungssysteme geschaffen sowie die Nachfrage erforscht und qualitativ aufgewertet werden. Zur Umsetzung der Planung wurde auf regionaler Ebene ein öffentliches Realisierungsinstrument (*Empresa Pública de Turismo*) gegründet, das die Prozesse koordinieren sollte (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 1993; CENTRO DE ESTUDIOS MARINOS 1996:VIII-15; CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 1999:97). Allerdings standen dem Plan DIA als wichtigstes Planungsinstrument der andalusischen Tourismusförderung jedoch eine geringe Mittel zur Verfügung (JURADO ALMONTE 2002b:22).

Im Jahr 1996 wurde ein regionales Tourismus- und Sportministerium¹⁷⁴ eingerichtet, das die strategische Rolle des Tourismus für die Wirtschaft der Region Andalusien unterstrich und förderte. Diese Instanz der Regionalregierung erhielt 1997 einen Anteil von nur 0,5% der Haushaltsmittel, womit dennoch zahlreiche Förderprogramme aufgebaut und finanziert werden konnten (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 1998:16; GARCÍA LORITE 2000:9). Die wichtigsten Programme unterstützten die qualitative Verbesserung der Strände, den Aufbau eines statistischen Netzwerkes¹⁷⁵ (Projekt SAETA), den Schutz von Naturräumen (Plan SENDA) sowie die Ausschilderung touristischer Attraktionen. Daneben förderte das regionale

¹⁷³ Span.: *Plan de Desarrollo Integral del Turismo en Andalucía (Plan DIA)*.

¹⁷⁴ Span.: *Consejería de Turismo y Deporte*. Die Tourismusministerien sind in Spanien zusammengefasst mit dem Bereich Sport. Seit April 2004 umfasst das Ministerium außerdem den Bereich Handel (Span.: *Consejería de Turismo, Comercio y Deporte*).

¹⁷⁵ Die *Consejería de Turismo y Deporte de Andalucía* baute ab 1996 eine eigene statistische Datenbank (SAETA) auf, die unabhängig vom Nationalen Statistikinstitut (INE) die wichtigsten touristischen Daten auf Ebene der Region und der Provinzen erfasst. Vgl. WWW.JUNTADEANDALUCIA/TURISMOYDEPORTE.ES.

Tourismusministerium in Zusammenarbeit mit den touristischen Gemeinden den Ausbau übergemeindlicher Infrastrukturen sowie die *Planes de Excelencia y Dinamización Turística*. In Kooperation mit dem Privatsektor wurde schließlich die Modernisierung des Hotelangebots, die Aus- und Fortbildung der Arbeitskräfte sowie die Schaffung neuer touristischer Produkte unterstützt (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 1998:17; HARILLO ORDÓÑEZ 2000:197). Das andalusische Tourismusministerium besaß in Bezug auf die Planung und Vermarktung des Tourismus in Andalusien die höchste Kompetenz und koordinierte ab 1996 die Außendarstellung der Region (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2002a:11; INTERVIEW ANGEL VELASCO, CONSEJERÍA DE TURISMO DE ANDALUCÍA 2002).

Da der Plan DIA Ende der 1990er Jahre erfüllt war, wurde die Erarbeitung eines neuen Planungsinstruments notwendig. Vor diesem Hintergrund schlossen sich im Jahr 1998 die *Consejería de Turismo* sowie die Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretungen des touristischen Sektors zu einem ‚Tourismusforum Andalusien‘¹⁷⁶ zusammen, das die Kooperation zwischen den öffentlichen und privaten Akteuren stärken und an einem neuen Tourismusgesetz mitwirken sollte (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 1998:1).

Dieses 1999 verabschiedete ‚Tourismusgesetz Andalusiens‘¹⁷⁷ stellte den ersten Versuch dar, auf regionaler Ebene den touristischen Sektor komplett zu regulieren (GARCÍA LORITE 2000:9). Das weitreichende Gesetz wies den Tourismus als wichtigsten Wirtschaftszweig der Region aus und hatte zum Ziel, die Kompetenzen zwischen den Verwaltungsebenen zu verteilen, um deren Anstrengungen zu vereinen und zu koordinieren. Der Tourismus sollte durch vier regionale Organe gesteuert werden: Das Tourismusgesetz sah vor, ein ständiges Beratungsorgan zu schaffen (*Consejo Andaluz de Turismo*¹⁷⁸), in dem Unternehmen und Verwaltungen zusammenarbeiten sollten. Daneben ermöglichte ein weiteres Organ die interne Koordination innerhalb des Tourismusministeriums (*Consejo de Coordinación Interdepartamental*), während ein Qualitätsbüro (*Oficina de la Calidad del Turismo*) sowie die seit 1996 bestehenden offiziellen Tourismusschulen (*Escuela Oficial de Turismo*) die Qualität des Sektors verbessern sollten (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 1999:13). Des Weiteren schrieb das Gesetz vor, innerhalb eines Jahres ein auf die allgemeine Raumplanung Andalusiens abgestimmtes touristisches Planungsinstrument (*Plan General de Turismo*) zu

¹⁷⁶ Span.: *Pacto Andaluz por el Turismo*.

¹⁷⁷ Span.: *Ley del Turismo de Andalucía*.

¹⁷⁸ Das Beratungsorgan wurde bereits im Jahr 1999 geschaffen und bei der Erarbeitung des ‚andalusischen Tourismusplans‘ und der Ausweisung ‚touristischer Gemeinden‘ (s.u.) konsultiert. In diesem ständigen Forum für Diskussion und Dialog waren die wichtigsten Akteure des Tourismussektors vertreten: das Tourismusministerium und andere Ministerien, die lokale Verwaltung sowie Tourismusunternehmer und Gewerkschaften. Vgl. CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2002b.

verabschieden und darin das künftige Tourismusmodell sowie weiterführende Strategien festzuschreiben (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 1999:82; GARCÍA LORITE 2000:10).

Das Tourismusgesetz 1999 beinhaltete eine detaillierte Aufteilung der Kompetenzen, wonach das andalusische Tourismusministerium im Wesentlichen für die Planung der Tourismusentwicklung, die Formulierung von Gesetzesvorgaben sowie für die Vermarktung des touristischen Produkts Andalusien verantwortlich war. Die lokale Verwaltungsebene sollte hingegen die jeweiligen touristischen Ressourcen vermarkten, während die Provinzverwaltungen die Werbemaßnahmen der Gemeinden finanziell unterstützen sollten (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 1999:23).

Das Tourismusgesetz schuf außerdem die Möglichkeit, ‚touristische Gemeinden‘¹⁷⁹ auszuweisen, die einen besonderen Status erhielten und aufgrund ihres höheren Aufwandes an Infrastrukturen und Planungen eine finanzielle Förderung des Tourismusministeriums bekamen (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 1999:31; GONZÁLEZ FUSTEGUERAS 1999:27). Diese neue Fördermaßnahme trat im Jahr 2002 in Kraft und sollte die Qualität des touristischen Angebots verbessern (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2002c).

Erst Anfang des Jahres 2003 wurde der im Tourismusgesetz 1999 vorgesehene ‚andalusische Tourismusplan‘¹⁸⁰ verabschiedet, der allerdings teilweise schon ab 1999 umgesetzt wurde. Dieses Planungsinstrument sollte den Tourismus als Schlüsselfaktor der Wirtschaft konsolidieren, die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen und ein nachhaltiges Tourismusmodell etablieren (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001b:6; INTERVIEW ANGEL VELASCO, CONSEJERÍA DE TURISMO 2002). Die Strategien zur Umsetzung dieser Ziele wurden in einem Maßnahmenkatalog festgelegt und zu 13 Projektblöcken zusammengefasst. Im Rahmen einer verbesserten Koordination zwischen den öffentlichen Verwaltungsebenen sollte die Rolle des *Consejo de Coordinación* gestärkt sowie die Kooperation mit der nationalen und europäischen Ebene verbessert werden. Daneben sollten ein zweites Tourismusforum und das im Gesetz vorgesehene ständige Beratungsorgan *Consejo de Turismo* einen breiten Konsens mit den wirtschaftlichen und sozialen Akteuren ermöglichen. Die Förderung der Fort- und Ausbildung, der Qualität und der Diversifizierung des Sektors waren weitere Strategien des Tourismusplans. Daneben sollten die Nachhaltigkeit des Tourismussektors Andalusien durch

¹⁷⁹ Span.: *Municipios Turísticos*. Die Ausweisung als ‚touristische Gemeinde‘ ist abhängig von mehreren Bedingungen, die zu 50% erfüllt werden müssen: Demnach sollte die Zahl der touristischen Übernachtungen die Einwohnerzahl um ein Zehnfaches übertreffen, die Zweitwohnungszahl sollte größer sein als die Erstwohnungszahl, und die Besucherzahl sollte das Fünffache der Einwohnerzahl ausmachen. Die Gemeinde darf außerdem nicht mehr als 100.000 ständige Einwohner haben. Vgl. CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2002c:12.

¹⁸⁰ Span.: *Plan General de Turismo de Andalucía*.

eine ‚Agenda 21 des Tourismus‘¹⁸¹ verstärkt sowie touristische Nachhaltigkeitsindikatoren erarbeitet werden (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001b:43ff).

Im Anschluss an die Verabschiedung des andalusischen Tourismusgesetzes etablierte sich der ‚Tourismusplan‘ als neues, weitreichendes Planungsinstrument. Die Tourismusplanung beruhte auf der Ebene der Region Andalusien also im Wesentlichen auf der touristischen Gesetzgebung, dem Planungsinstrument *Plan General* und der Kooperation der Akteure im Tourismusforum (HARILLO ORDÓÑEZ 2000:197).

3.4.1.4 Tourismusplanung auf Ebene der Provinz Huelva und der Küstengemeinden

Als direkte Folge der Übertragung der Gesetzgebungs- und Entscheidungskompetenz im Bereich des Tourismus auf die regionale Verwaltungsebene wurden nach 1983 in den einzelnen Provinzen Vertretungen des Tourismus- und Sportministeriums der Region Andalusien eingerichtet. Diese ‚Tourismusdelegationen‘¹⁸² wirkten auf der Provinzebene als verlängerter Arm des regionalen Tourismusministeriums und ermöglichten die Durchsetzung von touristischen Makroprojekten und Planungen (INTERVIEW JORDI MARTI, DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA 2002). Daneben dienten die nach 1983 geschaffenen Tourismusverbände der Provinzen (*Patronato Provincial de Turismo*) lediglich der Vermarktung (siehe Kapitel B 3.3.2.1, S. 127). Auf der Ebene der Provinz Huelva fand aufgrund der mangelnden Kompetenz sowie der Absenz wirksamer Planungsinstrumente bis Ende der 1990er Jahre kaum touristische Planung statt (CENTRO DE ESTUDIOS MARINOS 1996:VIII-19; DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA 2003a). Im Jahr 1999 wurde deshalb innerhalb der Provinzverwaltung Huelvas eine Tourismusabteilung (*Área de Turismo de la Diputación Provincial de Huelva*) geschaffen, die die Mikroplanung übernahm sowie Subventionen und Ratschläge an die touristischen Gemeinden erteilte¹⁸³. Die Provinzverwaltung übernahm keine legislativen Funktionen; die neu geschaffene Tourismusabteilung verstärkte jedoch die Beratungs- und Planungsfunktion der Provinzebene (INTERVIEW JORDI MARTÍ, DIPUTACIÓN DE HUELVA 2002).

Um die Kooperation der touristischen Gemeinden der Provinz Huelva zu verbessern und deren Einfluss auf die Planungen der regionalen Verwaltungsebene zu verstärken, wurde im Jahr 2001 ein ‚Pakt für die touristische Entwicklung Huelvas‘¹⁸⁴ geschlossen. Dieser wurde

¹⁸¹ Span.: *Agenda 21 del turismo en Andalucía*.

¹⁸² Span.: *Delegación de Turismo y Deporte*.

¹⁸³ Im Jahr 2002 verfügten in der Region Andalusien nur wenige Provinzen über eine eigene Tourismusabteilung. Vgl. INTERVIEW JORDI MARTÍ, DIPUTACIÓN DE HUELVA 2002.

¹⁸⁴ Span.: *Pacto por el desarrollo turístico de Huelva*.

von den politischen Parteien, dem Unternehmerverband FOE, den Gewerkschaften sowie den Umweltschutzorganisationen unterschrieben und sollte ein übergemeindliches Instrument für den touristischen Fortschritt der Provinz darstellen. Der Pakt sah vor, die touristischen Infrastrukturen im Einklang mit der Natur auszubauen, wobei zur Realisierung dieser Vorgaben ein ständiges Beratungsorgan (*Mesa del Turismo*) sowie ein Diskussionsforum (*Foro de desarrollo turístico*) geschaffen wurden (WWW.PLEAMAR-DIGITAL.COM; DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA 2002a:1).

Neben diesem Verbund aller Gemeinden der Provinz Huelva entstand bereits im Jahr 1987 ein Zusammenschluss der acht Küstengemeinden der westlichen Costa de la Luz zur ‚Gemeinschaft der Strandgemeinden der Provinz Huelva‘¹⁸⁵. Diese schuf ab 1988 eine einheitliche Marketingstrategie für die Küstenstandorte und sollte zudem zur Diversifizierung des touristischen Angebots der Küste beitragen. Die gemeinsame Etablierung der Küstenorte innerhalb des europäischen Tourismusmarktes wurde ab 1998 durch einen Strandplan für die Provinz Huelva (*Plan de Playas*) unterstützt, der einheitliche Standards und Strategien für Maßnahmen an den Stränden enthielt. Daneben sollte ab 2002 eine innerhalb des Verbandes geschaffene Arbeitskommission die touristische Vermarktung der Küstengemeinden Huelvas überarbeiten und verbessern (LA HIGUERITA 15/07/1999; PLEAMAR 15/2002:34). Die ‚Gemeinschaft der Strandgemeinden‘ diene als Instrument der Tourismusedwicklung jedoch in erster Linie als Diskussionsforum und wirkte nur in geringem Umfang auf die touristischen Planungsansätze der regionalen Verwaltungsebene ein (INTERVIEW JUAN ANTONIO MILLÁN, BÜRGERMEISTER CARTAYA 2002).

In Zusammenarbeit und Abstimmung mit der ‚Gemeinschaft der Strandgemeinden‘ sowie später auch mit dem ‚Pakt für die touristische Entwicklung Huelvas‘ entstanden auf der Ebene der Provinz Huelva Ende der 1990er Jahre zwei Planungsinstrumente, die die touristische Entwicklung der Provinz beeinflussen und steuern sollten. Im Jahr 1999 veröffentlichte die Stiftung ‚Doñana 21‘ ein Planungsdokument für den touristischen Sektor¹⁸⁶, das in zehn Kapiteln 50 Vorschläge für die Tourismusedwicklung der östlichen Küste Huelvas zur Diskussion stellte (MÁRQUEZ DOMINGUEZ 2000:10). Daneben erarbeitete die Tourismus-

¹⁸⁵ Span.: *Comisión Playas de Huelva*. Die ‚Gemeinschaft der Strandgemeinden der Provinz Huelva‘ setzte sich zusammen aus den Gemeinden Ayamonte, Isla Cristina, Lepe, Cartaya, Punta Umbría, Moguer, Palos de la Frontera und Almonte. Im Jahr 1998 wurde die Gemeinschaft umbenannt in *Fundación Playas de Huelva*, im Jahr 2001 in *Asociación de Municipios de la Costa de Huelva*, wobei die neuen Bezeichnungen nichts an der Zusammensetzung und an der Zielsetzung änderten. Vgl. LA HIGUERITA (15/02/1987), LA HIGUERITA (01/06/1998); PLEAMAR (15/2002).

¹⁸⁶ Das Dokument erschien unter dem Titel *„Turismo, territorio y desarrollo sostenible en el entorno de Doñana. 50 ideas, una propuesta y un decálogo para diseñar un escenario turístico territorial estratégico“* und basierte auf den Ergebnissen eines Workshops im Jahr 1997, bei dem Vorschläge für ein neues Tourismusmodell für die Umgebung des Nationalparks *Doñana* erarbeitet worden waren. Vgl. FUNDACIÓN DOÑANA 21 1999; FUNDACIÓN DOÑANA 21 ET AL. 1998.

abteilung der Provinzverwaltung in Kooperation mit dem ‚Pakt für die touristische Entwicklung Huelvas‘ ab 1998 einen ‚Strategieplan für die touristische Entwicklung der Provinz Huelva‘¹⁸⁷, der im Jahr 2003 öffentlich präsentiert und verabschiedet wurde (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2000:10; DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA 2003a). Dieser Strategieplan beruht auf einem breiten Konsens der privaten und öffentlichen Akteure des Tourismussektors, stellt jedoch kein verbindliches Planungsinstrument dar. Der Plan beinhaltet vielmehr Strategien und Zielsetzungen, die die Basis für die künftige touristische Entwicklung der Provinz bilden sollen (INTERVIEW JORDI MARTÍ, DIPUTACIÓN DE HUELVA 2002). Als wichtigste strategische Linien betont der Strategieplan dabei die Notwendigkeit, ein einheitliches Tourismusmodell zu definieren, die natürlichen Ressourcen der Provinz in Wert zu setzen, das internationale Angebot zu vergrößern sowie die Qualität der touristischen Einrichtungen zu verbessern. Als Großprojekte stellt der Plan den Bau eines Flughafens in der Provinz sowie einer Eisenbahnschnellverbindung (AVE) zwischen Sevilla und der portugiesischen Stadt Faro in den Mittelpunkt. Daneben sollen in der Provinz Huelva insgesamt 60.000 offizielle Übernachtungsplätze geschaffen werden. In Abhängigkeit von der geographischen Lage innerhalb der Provinz wurden verschiedene Zonen mit unterschiedlichen Zielsetzungen definiert, wobei für den Küstenstreifen eine verringerte Saisonalität, ein diversifiziertes und höherwertiges Angebot sowie die Etablierung auf den internationalen Reisemärkten angestrebt wird. Um diese Ziele zu realisieren, konkretisiert der Strategieplan für die verschiedenen Zonen der Provinz strukturierende Programme¹⁸⁸, welche in den kommenden Jahren von der Provinzverwaltung sowie den einzelnen Gemeinden realisiert werden sollen (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA 2002a und 2002b).

Der ‚Strategieplan für die touristische Entwicklung der Provinz Huelva‘ stellte im Jahr 2003 eine wichtige Grundlage für die Tourismusgemeinden der westlichen Costa de la Luz dar. Da das Dokument von zahlreichen Akteuren gemeinsam erarbeitet wurde, ist eine zumindest teilweise Umsetzung der Programme durch die öffentlichen und privaten Akteure des touristischen Sektors zu erwarten, doch ist die rein beratende und unverbindliche Funktion des Plans als größte Schwäche dieses Planungsinstruments zu betrachten.

¹⁸⁷ Span.: *Plan estratégico de desarrollo turístico de la Provincia de Huelva.*

¹⁸⁸ Die strukturierenden Programme enthalten konkrete Zielsetzungen und Vorgaben, welche mit relativ geringem finanziellem Aufwand und zeitnah von den Gemeinden umgesetzt werden können. Für die Küste der Provinz sieht der Strategieplan Programme für die Flüsse *Guadiana*, *Odiel* und *Piedras* sowie für das Marschland *Isla Cristinas* vor. Daneben existieren Programme für den Sporthafen in *Mazagón*, die Kolumbusorte sowie den Nationalpark *Doñana*. Ein Programm für die Basisinfrastrukturen der Küste umfasst alle Küstengemeinden Huelvas. Vgl. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA 2002a:27ff.

Unterhalb der übergemeindlichen Ebene verfügten die einzelnen Tourismusgemeinden der Küste Huelvas seit Mitte der 1980er Jahre über eigene Tourismusabteilungen innerhalb der Rathäuser (*Consejalías de Turismo*) sowie über gemeindliche Tourismusverbände (*Patronatos de Turismo*). Die Tourismusabteilungen der Gemeinden erstellten jedoch nur teilweise touristische Strategiepläne¹⁸⁹, welche die Vermarktung, Förderung und Koordination des Sektors regulierten und vereinheitlichten, wohingegen der Großteil der Gemeinden lediglich die Planungsansätze der Provinz- und Regionalverwaltungen auf gemeindlicher Ebene umsetzten. Daneben bildeten sich insbesondere in den 1990er Jahren Gemeindeverbände zur Realisierung touristischer Projekte (JURADO ALMONTE 2002b:28).

Zusammenfassend kann also festgestellt werden, dass ab Ende der 1980er Jahre von Seiten der öffentlichen Verwaltungen erkannt wurde, dass die Entwicklung des touristischen Sektors das Zusammenwirken aller Ebenen erfordert. Der im Jahr 2003 verabschiedete ‚andalusische Tourismusplan‘ betonte die Bedeutung der institutionellen Kooperation und schuf mit dem *Consejo de Coordinación* und dem *Consejo de Turismo* auf regionaler Ebene entsprechende Instrumente. Innerhalb der Provinz Huelva stellt der 2003 veröffentlichte ‚Strategieplan für die touristische Entwicklung der Provinz Huelva‘ einen bedeutenden Ansatz zur übergemeindlichen und subregionalen Tourismusplanung dar, wobei dieser Plan nicht gesetzlich verbindlich ist und daher in seiner Realisierung von der Kooperationsbereitschaft der privaten und öffentlichen Akteure abhängt.

Ab Mitte der 1980er Jahre wurden in Spanien, in der Autonomen Region Andalusien sowie der Provinz Huelva zahlreiche Planungsinstrumente für den touristischen Sektor erarbeitet und umgesetzt. Aufgrund der politischen Dezentralisierung der Entwicklungskompetenzen erwiesen sich dabei die regionalen Instrumente als die Wirkungsvollsten, wenngleich seit Ende der 1990er Jahre auch die subregionale Ebene und die Ebene der Provinz zunehmend an Bedeutung gewannen. Besonders in den letzten Jahren zeichneten sich die Planungsinstrumente im Bereich des Tourismus dadurch aus, dass versucht wurde, die verschiedenen institutionellen Ebenen sowie die unterschiedlichen Wirtschaftssektoren einzubeziehen und einen breiten Konsens zu erzielen. Damit unterscheiden sich diese sektorialen Planungsinstrumente von der Sektorialpolitik des Franco-Regimes, welches die einzelnen Wirtschafts-

¹⁸⁹ Eine Untersuchung auf der Ebene der spanischen Gemeinden ergab im Jahr 1999, dass insgesamt nur 51% der Gemeinden über eine Tourismusabteilung und nur 17% über einen Tourismusverband verfügten. Im Jahr 1999 hatten nur 15% der spanischen Gemeinden einen Strategieplan für den touristischen Sektor erarbeitet. Der Anteil der Organisation und Planung lag jedoch an den Küsten deutlich höher als im Binnenland, da hier der Tourismus stärker als Motor der Wirtschaftsentwicklung betrachtet wurde. Vgl. SUREDA 1999:96.

sektoren losgelöst vom gesamtwirtschaftlichen Kontext behandelt und die subnationalen Verwaltungsebenen weitgehend ausgeschlossen hatte. Die spanische Tourismusplanung der 1980er und 1990er Jahre kann hingegen als zunehmend integrativ bezeichnet werden.

3.4.1.5 Instrumente der EU-Tourismusförderung

Im Anschluss an den Beitritt Spaniens zur Europäischen Gemeinschaft im Jahr 1986 nahm die Tourismuspolitik und –förderung durch die EU eine wachsende Bedeutung innerhalb der Tourismusplanung Huelvas ein, wenngleich die Gemeinschaft in Bezug auf den touristischen Sektor, wie auch im Bereich der Raumordnungspolitik (siehe Kapitel B 1.2.1.3, S. 56), über keinerlei hoheitliche Kompetenzen verfügt¹⁹⁰ (EUROPEAN COMMISSION 1996:25; JURADO ALMONTE 2002b:9; BECKER 2003:284).

Seit dem EG-Beitritt der südeuropäischen Länder Griechenland (1981), Spanien und Portugal (1986) rückte der Tourismus verstärkt in den Mittelpunkt der gemeinschaftlichen Tätigkeiten, so dass im Jahr 1984 erstmals die Ziele einer gemeinsamen Tourismuspolitik formuliert wurden. Neben dem Abbau von Grenzhemmnissen und einer ausgeglichenen räumlichen Verteilung des Fremdenverkehrs wurden dabei besonders die Verbesserung der Arbeits- und Umweltbedingungen in den Zielregionen, der Schutz der Touristen und eine intensive Zusammenarbeit aller Institutionen betont (SCHMUCK 1991:140; EGGERT 2000:14). Im Jahr 1988 fand das erste offizielle Treffen der europäischen Tourismusminister statt, und 1989 wurde der Tourismus in die Zuständigkeit der neu gegründeten Generaldirektion XXIII für ‚Unternehmenspolitik, Handel, Tourismus und Sozialwirtschaft‘ überwiesen¹⁹¹. Diese führte in der Folge Förder- und Aktionsprogramme durch, erstellte Tourismusberichte und Vorschläge für künftige Projekte, verfügte allerdings nur über geringe finanzielle Mittel. Im Jahr 1999 wurde die Generaldirektion XXIII aufgelöst. Der Tourismus ist seither mit einem Referat in der Generaldirektion ‚Unternehmen‘ vertreten und verlor durch die Umorganisation an finanziellen Mitteln und an Stellenwert (BECKER 2003:384). Daneben sind weitere Generaldirektionen an der gemeinschaftlichen Tourismuspolitik beteiligt¹⁹², was in der Vergangenheit zu Überschneidungen und Koordinationsproblemen führte (EUROPÄISCHE

¹⁹⁰ Die Römischen Verträge (1957) verliehen der Europäischen Gemeinschaft keine Kompetenzen im touristischen Sektor, und auch in den folgenden Jahrzehnten konnte aufgrund des Widerstandes der Mitgliedsstaaten keine Gemeinschaftskompetenz im Bereich des Fremdenverkehrs durchgesetzt werden (s.u.). Vgl. EGGERT 2000:17; JURADO ALMONTE 2002b:10.

¹⁹¹ Bis zu diesem Zeitpunkt unterstand der touristische Sektor in der Europäischen Kommission der Generaldirektion VII für Transport. Vgl. EGGERT 2000:101.

¹⁹² Neben der GD XXIII beschäftigen sich u.a. die Generaldirektionen I (Außenbeziehungen), III (Binnenmarkt), V (Beschäftigung, Soziale Angelegenheiten und Ausbildung), VII (Transport) und XVI (Regionalpolitik) mit der Tourismuspolitik. Vgl. EGGERT 2000:103.

KOMMISSION 1994; EUROPEAN COMMISSION 1996:27; EGGERT 2000:101). Hieraus wird ersichtlich, dass die Europäische Union den Tourismus bislang als Querschnittsaufgabe versteht. Die große wirtschaftliche Bedeutung des Sektors spiegelt sich nicht in einer einheitlichen tourismuspolitischen Organisation und Gemeinschaftskompetenz wider. Die fremdenverkehrspolitischen Grundsätze von 1984 fanden erste praktische Umsetzungen in kleineren Pilotprojekten und Programmen wie dem ‚Europäischen Jahr des Tourismus‘ 1990, der Initiative ECOTRANS oder der Umweltauszeichnung ‚Blaue Europa-Flagge‘¹⁹³ (SCHMUCK 1991:141; EUROPÄISCHE KOMMISSION 1994). Ein gemeinschaftlicher ‚Aktionsplan zur Förderung des Fremdenverkehrs‘ (1993-1995) sollte mit Hilfe direkter und indirekter Maßnahmen dazu beitragen, die Koordination der nationalen und europäischen tourismuspolitischen Instrumente zu verstärken, die Kooperation der privaten und öffentlichen Akteure zu unterstützen sowie die Qualität des gesamten Sektors zu verbessern (EUROPÄISCHE KOMMISSION 1994; EUROPEAN COMMISSION 1996:28). Die zahlreichen Pilotprojekte und Einzelmaßnahmen dieses Plans wurden mit einem geringen finanziellen Rahmen (18 Millionen ECU) gefördert, weshalb der Aktionsplan in erster Linie als Orientierungshilfe für die weitere Tourismuspolitik der Gemeinschaft interpretiert werden musste. Im Jahr 1995 präsentierte die Kommission daher zum Abschluss des Aktionsplans ein Diskussionspapier, das Vorschläge für künftige Programme und eine Evaluation des dreijährigen Plans beinhaltete (EUROPEAN COMMISSION 1996:28; EGGERT 2000:114).

Wenngleich im Jahr 1992 in den Verträgen von Maastricht erstmals gemeinsame Aktivitäten im Bereich des Fremdenverkehrs zum Ziel europäischer Politik erhoben wurden, existiert bislang kein effektives Instrument einer gemeinschaftlichen Tourismuspolitik¹⁹⁴ (EUROPÄISCHE KOMMISSION 1994; BECKER, JOB, WITZEL 1996:51). Ein auf der Basis des Diskussionspapiers (1995) erarbeitetes Programm zur Förderung des europäischen Tourismus, PHILOXENIA (1997-2000), wurde von Deutschland abgelehnt, da das Mitgliedsland seine nationalen Kompetenzen im touristischen Sektor gefährdet sowie das Prinzip der

¹⁹³ Im Rahmen des ‚Europäischen Jahrs des Tourismus‘ wurden insgesamt 269 Tourismusprojekte zur Förderung des Nebensaisontourismus und des ländlichen Fremdenverkehrs sowie Jugendreisen und Marketing-Kampagnen unterstützt. Das Aktionsjahr sollte die Tourismusdestination Europa als einheitliches Reiseziel konsolidieren und die ökonomische und soziale Bedeutung des Fremdenverkehrs hervorheben. Vgl. EUROPEAN COMMISSION 1996:26; EGGERT 2000:113. Die Initiative ECOTRANS diente in erster Linie dem innereuropäischen Informationsaustausch und hatte zum Ziel, ein Netz von Informationsstellen zum Thema Tourismus und Umwelt zu schaffen. Die ‚Blaue Europa-Flagge‘ honoriert seit 1987 das Bemühen der Küstenstandorte um umweltverträglichen Tourismus und gute Wasser- und Strandqualität. Vgl. SCHMUCK 1991:141; EUROPÄISCHE KOMMISSION 1994; JURADO ALMONTE 2002b:10.

¹⁹⁴ Der Vertrag von Maastricht führte im Artikel 3 EG-Vertrag den Tourismus als gemeinschaftliche Tätigkeit an, schuf jedoch keine ausreichenden gesetzlichen Grundlagen für die Entwicklung dieses Sektors. Vgl. BECKER, JOB, WITZEL 1996:51; JURADO ALMONTE 2002b:10.

Subsidiarität nicht erfüllt sah (EGGERT 2000:116). In der Folge konzentrierten sich die tourismuspolitischen Bemühungen der Kommission auf einzelne Förderprogramme und Aktionsstrategien, die insbesondere den Umweltschutz, die Informationstechnologien und den Zusammenhang zwischen dem touristischen Sektor und der Schaffung von Arbeitsplätzen¹⁹⁵, betonten. Daneben wurden Dokumente und Informationsbroschüren erarbeitet, die den Schutz der Konsumenten, die Gleichstellung Behinderter, die Einführung der europäischen Gemeinschaftswährung in touristischen Unternehmen oder den ländlichen und urbanen Fremdenverkehr unterstützen sollten (JURADO ALMONTE 2002b:11).

Die Vielzahl kleiner Aktionen führte jedoch zu einer Unüberschaubarkeit der EU-Förderpraxis, so dass festgestellt werden muss, dass die Europäische Union aktuell weder über eine umfassende Tourismusstrategie noch über eine einheitliche Tourismuspolitik verfügt (EGGERT 2000:117).

Dieser Mangel an wirksamen Instrumenten der europäischen Tourismusförderung verhinderte jedoch nicht, dass der touristische Sektor indirekt durch allgemeine Maßnahmen der EU-Politik beeinflusst wurde. Als wichtiger Einflussfaktor muss dabei der Europäische Binnenmarkt hervorgehoben werden, dessen Verwirklichung auch für den Fremdenverkehr weitreichende Auswirkungen hatte. Die Schaffung eines einheitlichen Wirtschaftsraums erleichterte ab 1992 die freie Zirkulation von Reisenden, Waren und Dienstleistungen, reduzierte Kosten und bürokratische Hemmnisse und verbesserte so die Kooperation der europäischen Reiseveranstalter und -unternehmen. Die finanzielle Entlastung des touristischen Sektors wurde ab 2002 durch die Währungsunion verstärkt, da die Einführung des Euro die Umtauschverluste reduzierte und eine größere Preistransparenz ermöglichte. Der Europäische Binnenmarkt erhöhte des Weiteren die Rechtssicherheit der Reisenden in Versicherungs- und Haftungsfragen, harmonisierte die nationalen Wettbewerbsrechte sowie die Anerkennung von Berufsabschlüssen (seit 1991) und bedingte die Deregulierung des europäischen Flugverkehrs (1987 bis 1997). Diese Verbesserungen für den touristischen Sektor basierten dabei auf einzelnen EU-Richtlinien, die auf nationaler Ebene von den Mitgliedsstaaten umgesetzt werden mussten und größtenteils nicht speziell auf den Sektor des Fremdenverkehrs zugeschnitten waren (EUROPEAN COMMISSION 1996:243; EGGERT 2000:104; JURADO ALMONTE 2002b:9).

¹⁹⁵ Im Jahr 1997 behandelte eine EU-Konferenz den Einfluss des Tourismus auf den Arbeitsmarkt; die Ergebnisse dieser Konferenz wurden 1999 in einem Strategiepapier zusammengefasst. Vgl. JURADO ALMONTE 2002b:11.

Daneben erlaubte das europäische Gemeinschaftsrecht im Bereich des Transportwesens den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, welches die peripheren Lagemomente zahlreicher Tourismusdestinationen Europas abmildern und räumliche Disparitäten reduzieren sollte. Die Transportpolitik der Gemeinschaft ermöglichte die schwerpunktmäßige Förderung von Straßenbau- und öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen, wodurch die Reisemöglichkeiten auf europäischer Ebene vereinheitlicht und verbessert wurden (EUROPEAN COMMISSION 1996:245; EGGERT 2000:106).

Eine enge Verbindung besteht des Weiteren zwischen der Umweltschutzpolitik der Europäischen Gemeinschaft und dem touristischen Sektor. Dies wurde im ‚V. Gemeinschaftlichen Aktionsprogramm für Umweltschutz‘ (1992-2000) deutlich, das den Fremdenverkehr als wirtschaftlichen Sektor mit großem Umweltpotenzial definierte und den Zusammenhang zwischen einer intakten natürlichen Umgebung und der touristischen Attraktivität eines Raumes aufzeigte. Das V. Aktionsprogramm stellte daher, wie auch das nachfolgende ‚VI. Aktionsprogramm für Umweltschutz und nachhaltige Entwicklung‘ (2001-2010), einen Ansatz dar, der zu einem Wandel des Bewusstseins der touristischen Akteure und zu einer nachhaltigen Tourismusedwicklung führen sollte (EUROPEAN COMMISSION 1996:259; JURADO ALMONTE 2002b:10).

Als weitere EU-Politiken mit Einfluss auf den touristischen Sektor können schließlich die Beschäftigungs- und Sozialpolitik sowie die Agrarpolitik angeführt werden, welche die Arbeits- und Qualitätsbedingungen regulierten und den Tourismus im ländlichen Raum als Erwerbsalternative in den Mittelpunkt rückten (EUROPEAN COMMISSION 1996:260; JURADO ALMONTE 2002b:9).

Neben den angeführten indirekten Auswirkungen allgemeiner EU-Programme erwiesen sich die Fördermittel der Strukturfonds als wichtigste Instrumente europäischer Tourismusförderung. Durch diese Instrumente der EU-Regionalpolitik, die sich auf alle Wirtschaftsbereiche erstrecken und sich seit 1999 auf drei Ziele verteilen (siehe Kapitel B 1.2.1.3, S. 56), wird auch der touristische Sektor finanziell unterstützt, wobei die Mittel zur Förderung des Fremdenverkehrs zu 86% aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) stammen. Die EFRE-Fördermittel dienen dabei dem Aufbau touristischer Infrastrukturen¹⁹⁶ in Ziel 1-Gebieten, während 5% der für den Tourismus vorgesehenen Strukturfondsmittel aus dem Europäischen Sozialfonds (ESF) erteilt werden und der Aus- und Weiterbildung touristischer Arbeitskräfte zugute kommen. Mit 9% der touristischen Fördermittel wurde

¹⁹⁶ Zu den touristischen Infrastrukturen werden beispielsweise Sporthäfen, Hotels, Campingplätze und Wanderwege gerechnet. Vgl. JURADO ALMONTE 2002b:9.

schließlich bis 1999 innerhalb der Ziel 5b-Regionen und seitdem innerhalb der Ziel 1-Regionen der ländliche Tourismus durch den Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft (EAGFL) unterstützt (SCHMUCK 1991:16; EUROPEAN COMMISSION 1996:36; EGGERT 2000:108; BECKER 2003:384).

Die Strukturfonds der EU finanzieren damit im touristischen Sektor Hilfen für Tourismusunternehmen und touristische Projekte, die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, die Entwicklung des Humankapitals und der Technik sowie den Ausbau touristischer Infrastrukturen. Dazu stehen jedoch nur etwa 1% der gesamten Strukturfondsmittel und 5,6% der Ziel 1-Fördermittel zur Verfügung, woraus die geringe Bedeutung des Tourismus innerhalb der EU-Regionalpolitik abgelesen werden kann (EUROPEAN COMMISSION 1996:37; EGGERT 2000:108).

Neben diesen direkten Interventionen im Bereich des Tourismus profitiert der Sektor jedoch außerdem indirekt von Mitteln der Strukturfonds, die die allgemeine Infrastrukturentwicklung (z.B. Transportnetze, Wasserversorgung, Flughäfen) fördern; auch die Bewahrung des kulturellen und historischen Erbes im Rahmen sektorenübergreifender Entwicklungspolitik wirkt sich positiv auf den touristischen Sektor aus (EUROPEAN COMMISSION 1996:36; JURADO ALMONTE 2002b:9).

In der Ziel 1-Region Andalusien unterstützten die Strukturfondsmittel in den Jahren 1994-1999 insbesondere die Diversifizierung und qualitative Aufwertung des touristischen Angebots, die Schaffung neuer touristischer Einrichtungen sowie die Kooperation zwischen Tourismusunternehmen und lokalen Akteuren (EUROPEAN COMMISSION 1996:61; CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001a:95). Für den Förderzeitraum 2000-2006 entwickelte sich das ‚Regionale Handlungsprogramm Andalusien‘ (siehe Kapitel B 1.2.2.2, S. 65 und Abbildung 20) zu einem wichtigen Instrument europäischer Tourismusförderung. Der touristische Sektor wurde hierbei der ersten Entwicklungsachse (Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und Entwicklung des produktiven Sektors) zugerechnet, wobei die Interventionen im Bereich des Fremdenverkehrs darauf abzielen sollten, die Qualität der touristischen Unternehmen zu verbessern, neue Produkte zu schaffen, das Humankapital qualitativ aufzuwerten und die Ziel 1-Region Andalusien als internationales Tourismusziel zu etablieren (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001a:64). Der Maßnahmenkatalog des Programms sah daher innerhalb der Achse 1 beispielsweise Programme zur Vermarktung der andalusischen Tourismusprodukte, Aktionen zur Regeneration der Strände sowie Interventionen zur Bewahrung des kulturellen und historischen Erbes vor (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001c:159ff). Wenngleich innerhalb des ‚Handlungsprogramms

Andalusien' der Anteil des Tourismus an den Strukturfondsmitteln der Achse 1 nur 5,6% beträgt, so können für den Förderzeitraum 2000-2006 doch bedeutende Impulse für den touristischen Sektor der Region Andalusien erwartet werden (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 2001c:245).

Als weitere Instrumente gemeinschaftlicher Tourismusförderung können schließlich die Gemeinschaftsinitiativen LEADER und INTERREG angeführt werden (siehe Kapitel B 1.2.1.3, S. 56). Die Initiative LEADER, die bereits in ihre dritte Förderperiode LEADER+ (2000-2006) eingetreten ist, fördert dabei aufgrund ihrer Ausrichtung auf primärwirtschaftlich orientierte Räume insbesondere den ländlichen Tourismus. Ergänzt wird LEADER+ seit 1995 durch das spanische Förderprogramm PRODER (siehe Kapitel B 2.3.1, S. 84), so dass sich die Impulse zur Entwicklung und Dynamisierung des touristischen Sektors auf einen flächenmäßig großen Teil der ländlichen Räume verteilen. Die Schwerpunkte der LEADER- und PRODER-Förderung im Bereich des Fremdenverkehrs liegen in der Bewahrung der ländlichen Kultur und Lebensqualität sowie in der Ausbildung von Arbeitskräften, wobei bis 1999 ausschließlich die Ziel 1- und Ziel 5b-Regionen von den Fördermitteln profitieren (EUROPEAN COMMISSION 1996:193; EGGERT 2000:111; BECKER 2003:385).

Des Weiteren beinhaltet auch die Gemeinschaftsinitiative für Grenzregionen, INTERREG, zahlreiche den Tourismus betreffende Maßnahmen. Die Initiative fördert unabhängig von der Zugehörigkeit zu den Zielregionen die transnationale Kooperation in den Bereichen Ausbildung, Umweltschutz und Regionalplanung sowie die grenzüberschreitende Zusammenarbeit touristischer Unternehmen und Planungsinstitutionen. In der ersten Phase (INTERREG I 1990-1993) gingen jedoch rund 80% der Fördermittel in den Straßenbau, wohingegen der Anteil des touristischen Unterprogramms nur gering war. Dieser Schwerpunkt sollte in der zweiten und dritten Phase der Programms (INTERREG II 1994-1999; INTERREG III 2000-2004) abgebaut werden, doch wurde weiterhin ein großer Teil der Mittel in den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen investiert (EUROPEAN COMMISSION 1996:183; EGGERT 2000:111; BECKER 2003:385).

Innerhalb der Region Andalusien profitiert nur die an den Nachbarstaat Portugal grenzende Provinz Huelva von der Gemeinschaftsinitiative INTERREG, wobei lediglich die westliche Hälfte der Provinz der förderfähigen Grenzregion zugerechnet wird (siehe Abbildung 28). Die einzelnen Förderprojekte werden hier seit 1995 durch den transnationalen Gemeindeverband ANAS koordiniert (siehe Kapitel B 2.3.1, S. 84), welcher mit den lokalen Aktionsgruppen sowie den touristischen Gemeindeverbänden der Algarve und Huelvas zusammenarbeitet.

Aufgrund der insgesamt geringen Finanzausstattung der Gemeinschaftsinitiative INTERREG und dem unsignifikanten Anteil der touristischen Unterprogramme beschränken sich die Maßnahmen im Bereich des Fremdenverkehrs an der Küste Huelvas auf kleine Projekte wie den Bau eines grenzüberschreitenden Radwanderwegs und die Restauration historischer Gebäude¹⁹⁷ (MIRANDA BONILLA 1994:404; WWW.ALGARVEHUELVA.COM/ANAS).

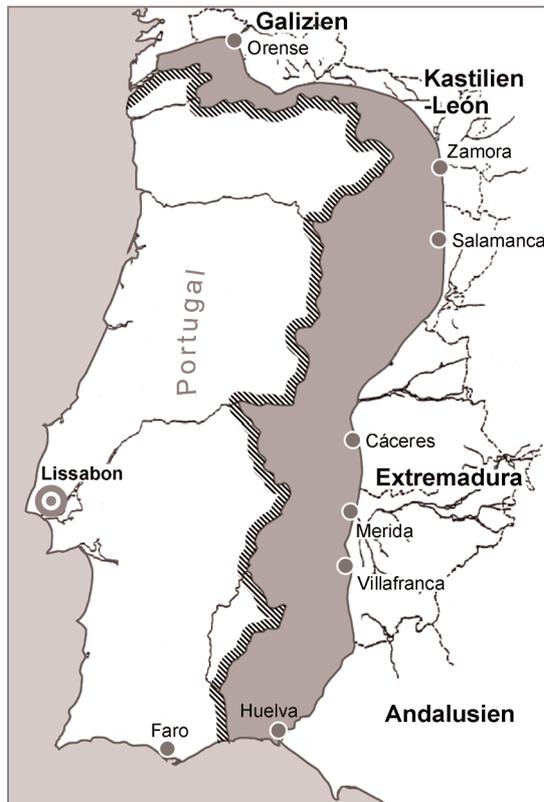


Abbildung 28:

Die INTERREG-Regionen Spaniens.

Quelle: MIRANDA BONILLA 1994:401.

Die Gemeinschaftsinitiative LEADER sowie die ergänzende PRODER-Förderung betreffen hingegen in der Region Andalusien, die noch immer als Ziel 1-Region eingestuft werden muss, rund 42% der Bevölkerung und 92% der Fläche. Der Schwerpunkt der Förderprojekte liegt hier hinsichtlich des Fremdenverkehrs jedoch auf dem ländlichen Tourismus, weshalb die Küste der Provinz Huelva im Gegensatz zum agrarisch geprägten Hinterland von diesem Instrument europäischer Tourismusförderung nicht tangiert wurde (JURADO ALMONTE 2002b:23).

¹⁹⁷ In Zusammenarbeit mit dem touristischen Gemeindeverband Islantilla unterstützte die Gemeinschaftsinitiative im Jahr 1998 den Umbau einer ehemaligen Wassermühle bei Isla Cristina, die heute eine Ausstellung über die Marschlandschaft der Region beherbergt. Dieses Projekt stand in Zusammenhang mit der Restauration einer vergleichbaren Mühle an der portugiesischen Algarve. Die beiden Gebäude wurden in der Folge als grenzüberschreitende touristische Attraktionen vermarktet und durch einen Rad- und Wanderweg (*Vía Verde*) miteinander verbunden. Vgl. INTERVIEW ISÍDORO GUTIERREZ, GEMEINDEVERBAND ISLANTILLA 1999, 2002 sowie Werbematerial des Gemeindeverbandes Islantilla (verschiedene Jahre). Im Rahmen der Förderperiode INTERREG III ist der Bau weiterer touristischer Wege zwischen der Algarve und Huelva vorgesehen und geplant, einen elektronischen Pendelbus einzurichten. Vgl. HUELVA INFORMACIÓN 30/10/02.

Es ist daher festzuhalten, dass die Europäische Union zwar bislang nicht über hoheitliche Kompetenzen im Bereich des Fremdenverkehrs verfügt, jedoch auf vielfältige Weise Einfluss auf die Entwicklung dieses insbesondere in den südeuropäischen Mitgliedsstaaten bedeutenden Wirtschaftssektors nimmt. Als einschneidend erwiesen sich dabei die Schaffung des Europäischen Binnenmarkts, die Durchführung der Währungsunion sowie die Realisierung einzelner EU-Richtlinien. Daneben entwickelten sich die Fördermittel der EU-Strukturfonds zu wichtigen Instrumenten europäischer Tourismusförderung, zumal neben den tourismusspezifischen Interventionen auch allgemeine Infrastrukturmaßnahmen den touristischen Sektor beeinflussen. Ergänzt werden die Strukturfondsinterventionen u.a. durch die Gemeinschaftsinitiativen LEADER und INTERREG, welche den ländlichen Fremdenverkehr sowie die touristische Entwicklung von Grenzregionen unterstützen.

3.4.2 Akteure der Tourismusentwicklung Huelvas

Die unübersichtliche Vielzahl der ab Mitte der 1980er Jahren etablierten Planungsinstrumente im Bereich des Tourismussektors kommt in einer großen Zahl touristischer Akteure zum Ausdruck. Im Folgenden sollen daher die beteiligten Institutionen der verschiedenen Verwaltungsebenen im Rückgriff auf das vorausgehende Kapitel nochmals knapp aufgezählt werden. Daran anschließend werden die Akteure des touristischen Angebots und der Nachfrage dargestellt.

3.4.2.1 Institutionelle Akteure der touristischen Planung

Auf überstaatlicher Ebene stellt die Welttourismusorganisation WTO (*World Tourism Organization*) eine bedeutende zwischenstaatliche Organisation im touristischen Sektor dar. Die 1975 gegründete und 140 Staaten sowie 340 nicht-staatliche Mitglieder umfassende Welttourismusorganisation verfügt nicht über Entscheidungskompetenzen, entwickelte sich seit ihrer Gründung jedoch zu einem wichtigen Akteur für den Erfahrungsaustausch (EGGERT 2000:14).

Daneben nahm seit den 1980er Jahren die Europäische Union einen immer größeren Stellenwert im Bereich der touristischen Planung ein. Im Zuge der Europäisierung der Entwicklungskompetenzen beeinflusste die gemeinschaftliche Tourismus- und Regionalpolitik zunehmend die Entwicklung des Fremdenverkehrs in den Mitgliedsstaaten, wengleich die hoheitlichen Kompetenzen im Tourismussektor bei den einzelnen Staaten verblieben.

Auf der Ebene der andalusischen Provinz Huelva werden die EU-Fördermittel des Programms PRODER seit 1996 durch die lokalen Aktionsgruppen ADRICOH und ADERCON verwaltet, welche sich dadurch als Akteure auch der touristischen Planung etablierten. Die Gemeinschaftsinitiative INTERREG, von der ausschließlich der westliche Teil der Küste Huelvas profitiert, unterliegt hingegen der Verantwortlichkeit des spanisch-portugiesischen Gemeindeverbandes ANAS sowie den ‚Abteilungen für Lokalentwicklung‘ (*Àrea de Desenvollop Local*) der einzelnen Gemeinden.

Seit dem Beitritt Spaniens im Jahr 1986 trat also die Europäische Union als neuer Akteur der touristischen Entwicklung auf, wohingegen die Rolle der nationalstaatlichen Ebene durch die Schaffung der Autonomen Regionen 1983 im Vergleich zum Franquismus deutlich reduziert wurde. Nach dem Ende des Franco-Regimes 1974 war der spanische Staat bis in die späten 1980er Jahre praktisch nicht mehr als Akteur der Tourismusplanung in Erscheinung getreten, doch wurde Anfang der 1990er Jahre die Notwendigkeit überregionaler touristischer Planung evident. Das nationalstaatliche Tourismusministerium nahm daher ab 1992 wieder eine aktivere Rolle ein und erarbeitete den nationalen ‚Plan zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des spanischen Fremdenverkehrs‘.

Neben dieser wieder erstarkten nationalen Verwaltungsebene entwickelten sich jedoch ab Mitte der 1980er Jahre die Tourismusabteilungen der Autonomen Regionen zu den bedeutendsten Akteuren touristischer Planung. Durch die Regionalisierung der Befugnisse nach 1983 hatten sie absolute Kompetenzen im Bereich des Fremdenverkehrs erhalten, wobei neben der Vermarktung und Werbung auch die touristische Planung sowie die Formulierung von Gesetzesvorgaben in die Zuständigkeit der regionalen Ebene fielen. Die Probleme, die unmittelbar nach der politischen und administrativen Dezentralisierung 1983 die Wirksamkeit der regionalen Planungsinstrumente eingeschränkt hatten, waren in der Region Andalusien Ende der 1980er Jahre gelöst, so dass die regionale Landesregierung *Junta de Andalucía* ab diesem Zeitpunkt als effizienter Akteur der Tourismusplanung bezeichnet werden kann. Die wachsende Bedeutung, die dem touristischen Sektor innerhalb der Region beigemessen wurde, kam u.a. dadurch zum Ausdruck, dass im Jahr 1996 das andalusische Tourismus- und Sportministerium eingerichtet und damit die Kompetenzen der regionalen Ebene im Bereich des Fremdenverkehrs eindeutig definiert wurden (INTERVIEW ANGEL VELASCO, CONSEJERÍA DE TURISMO 2002). Im Jahr 1999 schuf schließlich das ‚Tourismusgesetz Andalusien‘ mit dem *Consejo Andaluz de Turismo*, dem *Consejo de la Calidad del Turismo* sowie dem *Consejo de Coordinación Interdepartamental* weitere administrative Instanzen der regionalen Tourismusplanung, wobei sich das ständige Beratungsorgan (*Consejo de Turismo*) zu einem

bedeutenden Diskussionsforum aller öffentlichen und privaten Akteure des Tourismussektors entwickelte.

Unterhalb der Ebene der Autonomen Region Andalusien wirken seit 1983 die Tourismusdelegationen als Vertreter der regionalen Verwaltungsinstanz¹⁹⁸. Diese Delegationen setzen auf der Provinzebene die Makroplanung und die Gesetzesvorgaben der andalusischen Tourismusplanung um und stellen damit die bedeutendsten institutionellen Akteure dar. Innerhalb der Provinz Huelva wird die Arbeit der Tourismusdelegation seit 1983 ergänzt durch den ausschließlich für die Vermarktung und Werbung verantwortlichen ‚Tourismusverband Huelva‘.

Die weitgehend passive Rolle der Provinz Huelva veränderte sich im Jahr 1999, als die Ebene der Provinz durch die Schaffung einer ‚Tourismusabteilung‘ (*Àrea de Turismo*) gestärkt wurde. Dieser neue Akteur beeinflusst seither trotz mangelnder legislativer Funktionen die touristische Planung der Provinz, indem er Subventionen an die Gemeinden vergibt sowie räumlich und finanziell begrenzte Programme realisiert (INTERVIEW JORDI MARTÍ, DIPUTACIÓN DE HUELVA 2002).

Aufgrund der wachsenden Bedeutung der lokalen Entwicklungskompetenzen spielten neben der Provinzebene insbesondere die touristischen Gemeinden eine immer wichtigere Rolle für die Tourismusplanung¹⁹⁹. Als Akteure traten dabei seit Mitte der 1980er Jahre die ‚Tourismusabteilungen‘ (*Consejalías de Turismo*) sowie die ‚Tourismusverbände‘ der Rathäuser (*Patronatos de Turismo*) in Erscheinung, wobei deren Planungskompetenz jedoch gering war. Ihre Hauptaufgabe bestand im Wesentlichen darin, den Fremdenverkehr der einzelnen Gemeinden zu vermarkten und durch lokal begrenzte Programme zu fördern.

Das neue Selbstverständnis der gestärkten Gemeindeebene kam seit den 1980er Jahren dadurch zum Ausdruck, dass sich an der Küste Huelvas zahlreiche Gemeindeverbände bildeten. Als wichtiger Akteur übergemeindlicher Tourismusentwicklung ist hier die 1987 gegründete ‚Gemeinschaft der Strandgemeinden Huelvas‘ anzuführen, welche sich als einheitliches Vermarktungsorgan und Diskussionsforum etablierte, wenngleich sie nicht direkt auf die touristische Planung einwirkte. Daneben entwickelten sich in den 1990er Jahren einzelne Gemeindeverbände (*Mancomunidad*) benachbarter Küstenorte zu effizienten Akteuren der Tourismusentwicklung. Die Verbände, die sich ausschließlich zur Realisierung

¹⁹⁸ Zur Tourismusplanung auf Ebene der Provinz ab Mitte der 1980er Jahre siehe Kapitel B 3.4.1.4; zu den Befugnissen des Tourismusverbandes Huelva siehe Kapitel B 3.3.2.1.

¹⁹⁹ Zur Stärkung der lokalen Entwicklungskompetenzen siehe Kapitel B 1.2.1.2, S. 55; zur Bedeutung der Gemeinden und der übergemeindlichen Zusammenschlüsse für die touristische Planung siehe Kapitel B 3.4.1.4.

von Fremdenverkehrsprojekten bildeten, stärkten die Position der Gemeindeebene, indem sie die Kompetenzen und öffentlichen Mittel der einzelnen Gemeinden zusammenfassten und koordinierten. Wenngleich bereits in den 1970er Jahren im Rahmen der zentralistischen Tourismusförderung des Franquismus touristische Gemeindeverbände existierten, konsolidierten sich diese Zusammenschlüsse erst ab Mitte der 1980er Jahre als wirkungsvolle Akteure der Tourismusentwicklung²⁰⁰.

Die Bestrebungen der Gemeinden der westlichen Küste Huelvas, sich zu einem großen Gemeindeverband (*Mancomunidad de municipios*) zusammenzuschließen, um die Anstrengungen für den Fremdenverkehr zu vereinen und eine einheitlich vermarktete Tourismusdestination zu schaffen, machen indes aktuell nur geringe Fortschritte. Hieraus kann abgelesen werden, dass der fortschreitenden Stärkung der übergemeindlichen Entwicklungs- und Planungskompetenzen ein langwieriger Prozess der Kompetenzverteilung und der lokalen Identitätsfindung vorausgeht (INTERVIEW A. ROA, ADRICOH 2002).

Angesichts der großen Zahl implizierter Akteure ist abschließend festzuhalten, dass eine funktionierende Kooperation der Institutionen sowie eine eindeutige Verteilung der Kompetenzen die wichtigsten Ziele der andalusischen Tourismuspolitik sein müssen (SANTOS PAVÓN 1999:23). Das ‚Tourismugesetz Andalusien‘ von 1999 kann als bedeutender Schritt in diese Richtung interpretiert werden.

3.4.2.2 Private Akteure des touristischen Angebots: Lokale Familienbetriebe und internationale Unternehmen

In den 1990er Jahren wurde die Bedeutung einer koordinierten Tourismuspolitik und einer Kooperation der institutionellen Akteure zunehmend erkannt. Zugleich beteiligten sich auch die privaten Akteure des touristischen Sektors verstärkt an der Tourismusplanung. Seit 1999 ermöglicht das im andalusischen Tourismugesetz geschaffene ständige Beratungsorgan *Consejo de Turismo* die Mitwirkung der Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretungen sowie

²⁰⁰ Bereits im Jahr 1970 wurden die Gemeinden Moguer und Palos de la Frontera zu einem Gemeindeverbund zusammengeschlossen. Die von der Zentralregierung vorgegebene Zielsetzung bestand darin, das ‚touristische Zentrum von nationalem touristischen Interesse‘ Mazagón zu realisieren. Auch die Verbindung der Gemeinden Punta Umbría und Cartaya diente Ende der 1960er Jahre dazu, ein neues touristisches Zentrum in El Portil zu schaffen. Vgl. PROINTEC 1997b:23; JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:2. Während diese Gemeindeverbände von der Regierung in Madrid, d.h. von oben beschlossen und gesteuert wurden, schlossen sich die Gemeinden Isla Cristina und Lepe im Jahr 1992 aus eigenem Antrieb und aufgrund von lokalen Interessen zusammen. Vgl. INTERVIEW ISIDORO GUTIERREZ, MANCOMUNIDAD DE ISLANTILLA 2002. Die Bedeutung der Gemeindeverbände als Akteure der Tourismusentwicklung ist daher vor dem Hintergrund der politischen Veränderungen zu betrachten, weshalb sich diese im Zuge der Demokratisierung und der Stärkung der lokalen Entwicklungskompetenzen von gesteuerten Ausführungsorganen zu eigenständigen Akteuren wandelten.

der Umweltschutzorganisationen. Auf der Ebene der Provinz Huelva sind diese privaten Akteure seit 2001 außerdem im Diskussionsforum *Foro de desarrollo turístico* sowie im Beratungsorgan *Mesa del Turismo* vertreten (siehe Kapitel B 3.4.1.4, S. 162).

Die touristische Entwicklung der westlichen Costa de la Luz wird also seit Ende der 1980er, besonders aber seit den 1990er Jahren durch die öffentlichen Verwaltungsinstanzen und privaten Organisationen gemeinsam gesteuert, während in den ersten Jahren nach dem Ende des Franco-Regimes die Privatinitiative praktisch uneingeschränkt gewirkt hatte (siehe Kapitel B 3.3.2.2, S. 129). Dieser Wandel war durch das Ende des Planungsvakuums sowie die Konsolidierung demokratischer Partizipationsmöglichkeiten bedingt und wirkte sich auch auf die privaten Akteure des touristischen Angebots aus (INTERVIEW M. BARRANCO, FOE 2002).

Die westliche Costa de la Luz charakterisierte sich bis Ende der 1980er Jahre durch eine Dominanz der lokalen und regionalen Nachfrage und profitierte ab Ende der 1980er Jahre von der steigenden inländischen Nachfrage. Vor diesem Hintergrund konnten in der Provinz Huelva besonders in den 1990er Jahren das touristische Angebot ausgebaut und die Beherbergungskapazitäten deutlich erweitert werden: Im Jahr 2003 wies die Provinz mehr als 13.600 Betten in Hotels und Pensionen (siehe Abbildung 29) sowie 23.700 Plätze in Campingplätzen auf (ANUARIO ANDALUCÍA 2003:167).

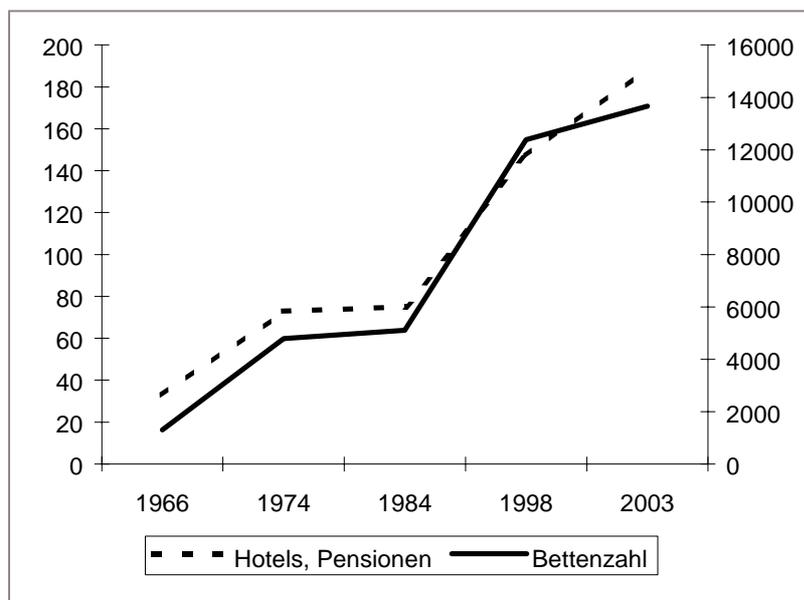


Abbildung 29:
Anzahl der Hotels und Pensionen sowie Bettenzahl der Provinz Huelva 1966-2003.
Quelle: Eigene Darstellung nach FOURNEAU 1983:270, MARCHENA GOMEZ 1987:51, PATRONATO PROVINCIAL DE TURISMO 1999:30; ANUARIO ANDALUCÍA 2003:165/167.

Zugleich bewirkten ab Ende der 1980er Jahre die strukturellen Veränderungen des touristischen Sektors auch an der Küste Huelvas einen Wandel der Qualitätsanforderungen sowie eine Diversifizierung der Angebotsstrukturen. Das zunehmend hybride Konsum-

verhalten der Touristen, die verstärkt Qualität, aktive Freizeitgestaltung und individuelle Produkte nachfragten, spiegelte sich innerhalb der Provinz Huelva im Verhalten der touristischen Anbieter und in der Struktur der Angebotssegmente wider: Wie die Abbildungen 29 und 30 verdeutlichen, nahm zwischen 1984 und 2001 das Übernachtungsangebot in Hotels und Pensionen insgesamt, insbesondere aber im Segment der mittleren und oberen Qualitätskategorien zu. Gab es in der Provinz Huelva im Jahr 1984 noch kein Hotel der höchsten Kategorie und lediglich ein 4 Sterne-Hotel, so standen im Jahr 2001 bereits rund 42% der Hotelbetten Huelvas in Hotels mit 4 oder 5 Sternen zur Verfügung. Auch im Bereich des Campingangebots kann der starke Anstieg der Kapazitäten im Wesentlichen darauf zurückgeführt werden, dass das Angebot in der bis 1984 nicht vertretenen höchsten Qualitätskategorie ausgebaut wurde. Die für die Provinz Huelva charakteristische Dominanz der Campingplätze, die weiterhin über 60% des gesamten Übernachtungsangebots ausmachten, blieb dabei erhalten (WWW.JUNTADEANDALUCIA/TURISMOYDEPORTE.ES).

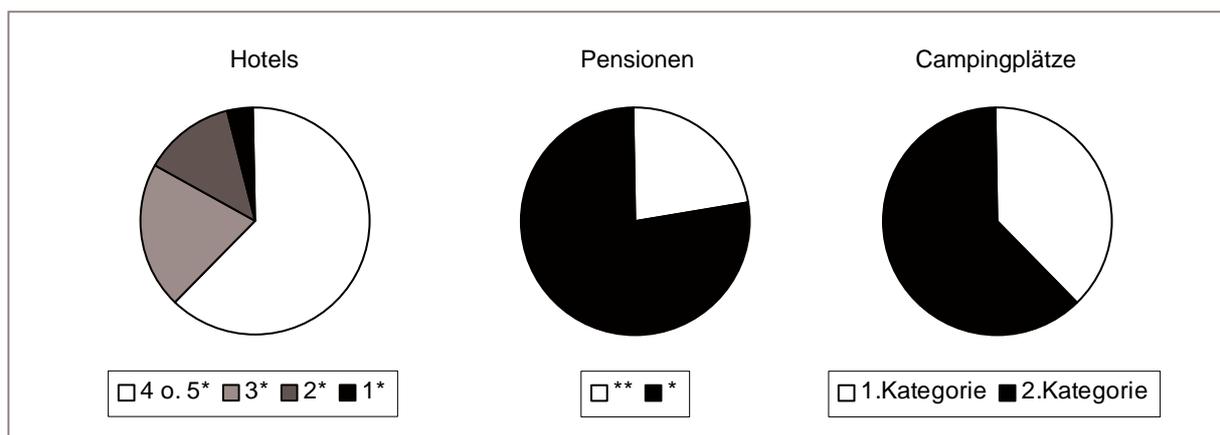


Abbildung 30: Übernachtungsangebot der Provinz Huelva 2003 (nach Kategorien).

Quelle: WWW.JUNTADEANDALUCIA/TURISMOYDEPORTE.ES;

WWW.ANDALUCIA.ORG.

Als Reaktion auf den Wandel der touristischen Nachfrage konnten ab Ende der 1980er Jahre also auch in der Provinz Huelva qualitative und quantitative Veränderungen des Übernachtungsangebots beobachtet werden (SANTOS PAVÓN 1999:41).

Im Hotelsektor wurde dabei der Ausbau der höchsten Qualitätssegmente durch nationale und internationale Hotelketten getragen, die sich insbesondere seit den 1990er Jahren für die westliche Costa de la Luz zu interessieren begannen. Diese Akteure des touristischen Angebots waren bis zu diesem Zeitpunkt in der peripher gelegenen und nur unzureichend erschlossenen Provinz kaum vertreten, doch machte der beschriebene Wandel der Nachfrageparameter die ursprüngliche, mit großen Naturschutzgebieten ausgestattete Küste Huelvas

attraktiv für die international agierenden Unternehmen. Im Gegensatz zu den bereits in den 1960er und 1970er Jahren touristisch überprägten Küstenabschnitten des spanischen Mittelmeerraums bot sich an der westlichen Costa de la Luz die Möglichkeit, neue touristische Produkte und Projekte zu schaffen, die den veränderten Nachfragemustern entsprachen (SCHMITT 2000:66). Vor diesem Hintergrund investierten in den 1990er Jahren u.a. die spanischen Hotelunternehmen *Barceló*, *Confortel*, *AC*, *NH* sowie die zum Reiseunternehmen TUI gehörende Hotelkette *Riu* an der westlichen Costa de la Luz (A TODA LUZ 1/1999; HUELVA INFORMACIÓN 17/08/00; PLEAMAR 1/2002). Diese auf dem nationalen und internationalen Tourismusmarkt etablierten Akteure des Hotelsektors verfügen über ausreichende finanzielle Ressourcen, um dem hohen Investitionsbedarf und -risiko der obersten Qualitätssegmente zu begegnen. Außerdem haben diese externen Akteure aufgrund ihrer bereits existierenden Vermarktungsstrukturen und ihrer Professionalität Zugang zu den internationalen Tourismuskärkten.

Die Hotelketten arbeiten zudem meist mit großen Reiseveranstaltern zusammen, welche die internationalen Fremdenverkehrsströme zunehmend auch an die westliche Costa de la Luz lenken (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2000:39). Den Veranstaltern bot sich hier vor dem Hintergrund der Strukturkrise traditioneller Tourismusdestinationen die Möglichkeit, ein qualitativ und ökologisch hochwertiges Angebot aufzubauen, weshalb sich ab Ende der 1980er Jahre besonders deutsche, englische und italienische Reiseunternehmen an der Küste Huelvas engagierten (SCHMITT 2000:66; DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA 2002b:66).

Durch die wachsende Präsenz der großen internationalen und nationalen Reiseveranstalter wuchs an der westlichen Costa de la Luz die Zahl der ausländischen Gäste (siehe auch Kapitel B 3.4.2.3, S. 183), wobei die diversifizierten Nachfragemuster zu einer Spezialisierung der Anbieter führten: Seit den 1990er Jahren etablierten sich an der Küste Huelvas neue Veranstalter, die sich auf die Segmente des Golf- oder Naturtourismus, auf Vogelbeobachtung, Wassersport oder Aktivreisen spezialisierten (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:193).

Auch die lokalen Akteure des touristischen Angebots profitierten von der qualitativen und quantitativen Aufwertung des Hotelsektors. Die größere Zahl ausländischer Gäste sowie die abgemilderte Saisonalität der an die großen Veranstalter gebundenen Hotelbetriebe ermöglichte es kleinen und mittleren Unternehmen der Provinz, im Sektor des komplementären Angebots (Gastronomie, Besichtigungstouren, Musikveranstaltungen u.ä.) Unternehmen aufzubauen, die ganzjährig rentabel arbeiten konnten (PLEAMAR 1/2002).

Zugleich stellten die Hotels mit 4 und 5 Sternen für die kleinen und familiären Hotels der mittleren und unteren Kategorien keine direkte Konkurrenz dar, da diese sich traditionell v.a. an die nationale Nachfrage der niederen und mittleren Einkommensklassen richteten (SANTOS PAVÓN 1999:47).

Neben diesen Akteuren lokalen Ursprungs spielte innerhalb der Provinz Huelva weiterhin das Angebotssegment der Campingplätze eine dominante Rolle. Traditionell agierten hier überwiegend kleine und mittlere Unternehmen aus der Provinz, wobei bis Mitte der 1980er Jahre die höchsten Qualitätskategorien nicht vertreten waren (siehe Kapitel B 3.3.2.2, S. 129). Im Jahr 2001 entsprachen hingegen rund 36% des Angebots auf Campingplätzen den obersten Standards (siehe Abbildung 30), was darauf zurückzuführen ist, dass besonders in den 1990er Jahren verstärkt nationale Unternehmen mit größerer Kapitalausstattung auftraten.

In den 1970er und 1980er Jahren hatten an der westlichen Costa de la Luz im Bereich des offiziellen touristischen Übernachtungsangebots v.a. kleine und mittlere Unternehmen aus der Provinz Huelva dominiert. Ab Ende der 1980er Jahre traten jedoch zunehmend auch nationale und internationale Hotelunternehmen und Reiseveranstalter als Akteure des touristischen Angebots in Erscheinung. Dadurch weitete sich in Ergänzung zu den traditionell vorherrschenden mittleren und unteren Qualitätssegmenten das Angebot auf die höchsten Kategorien aus. Zugleich wuchs die Beherbergungskapazität deutlich an, weshalb die Zahl der Akteure im offiziellen Übernachtungssektor insgesamt stieg.

Neben den lokalen Hotel- und Campingbetreibern agierten in den 1970er und 1980er Jahren vor allem regionale und nationale Immobilien- und Bauunternehmen. In den 1990er Jahren kamen internationale Reiseunternehmen und Hotelketten als neue Akteure des offiziellen Übernachtungssektors hinzu, doch dominierte der für die westliche Costa de la Luz charakteristische Wohnungstourismus weiterhin das touristische Angebot: Im Jahr 2001 übernachteten mehr als die Hälfte der Touristen in Ferienwohnungen und -häusern (siehe Abbildung 33, S. 188), und die Zahl der Zweitwohnsitze stieg im westlichen Teil der Küste Huelvas zwischen 1991 und 1998 von knapp 23.000 auf mehr als 40.000 (siehe Tabelle 7).

Die Unternehmen des Immobilien- und Bausektors stellten daher auch in den 1990er Jahren bedeutende Akteure des touristischen Angebots dar, wobei dieser Sektor der Privatinitiative jedoch im Gegensatz zu den 1970er und 1980er Jahren stärker durch Gesetze und Vorschriften reguliert wurde²⁰¹. Die Betriebsstrukturen dieser Akteure wurden, wie bereits in

²⁰¹ Während des politischen Wechsels nach 1974 wirkte die Privatinitiative im Bereich des Bausektors an den spanischen Küsten praktisch uneingeschränkt, da kontrollierende Verwaltungsinstanzen bis Mitte der 1980er

den 1980er Jahren, durch nationale, in geringerem Umfang auch von lokalen und regionalen Unternehmen dominiert. Nach der wirtschaftlichen Krise der 1970er Jahre, die besonders die lokalen Baufirmen betroffen hatte, etablierten sich die kleinen und mittleren Unternehmen der Provinz nach der ökonomischen Revitalisierung wieder auf dem Markt, so dass die Binnennachfrage innerhalb der Provinz durch diese Firmen größtenteils befriedigt werden konnte (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2000:13).

	Einwohner 2001	Wohnungen	Erst- wohnsitze	Zweit- wohnsitze	geschätzte Kapazität
Ayamonte	16.604	8.207	5.421	2.712	9.492
Isla Canela	431				
Punta del Moral	869				
Isla Cristina	18.189	14.608	5.624	8.958	31.353
Islantilla	240				
Lepe	19.676	16.078	5.935	10.077	35.269
La Antilla	984				
Cartaya	13.511	6.420	4.322	2.095	7.332
El Rompido	947				
El Portil	1.421				
Punta Umbría	12.266	13.766	3.942	9.824	34.384
Palos	7.314	2.880	2.254	626	2.191
Moguer	15.219	6.246	4.900	1.340	4.690
Mazagón	2.922				
Almonte	17.827	11.006	5.783	5.509	19.281
Matalascañas	1.988				
Gesamt	120.606	79.211	38.181	41.141	143.992

Tabelle 7: Zahl der Erst- und Zweitwohnsitze an der Küste Huelvas 2001.

Quelle: Eigene Darstellung nach CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2000:12; WWW.INE.ES.

Daneben investierten jedoch auch die bereits in den 1980er Jahren aktiven nationalen Immobilienunternehmen weiterhin an der Küste der Provinz, wobei die prosperierende Tourismusentwicklung der 1990er Jahre und die damit verbundene Realisierung touristischer Großprojekte (siehe Kapitel B 3.4.3.2, S. 194) diese kapitalkräftigen Unternehmen begünstigte. Um gegen die nationalen Firmen konkurrieren und große Tourismusprojekte selbst durchführen zu können, schlossen sich daher einige Immobilien- und Bauunternehmen

Jahre nicht funktionierten und die Vorgaben etwa der Flächennutzungsplanungen nicht umgesetzt wurden. In der zweiten Hälfte der 1980er Jahre hatten sich die Verwaltungsstrukturen der Autonomen Gemeinschaften Spaniens hingegen etabliert, so dass die Umsetzung der Stadtplanungen, des Bau- und Bodengesetzes sowie des Küstengesetzes effektiv kontrolliert werden konnte.

der Provinz Huelva innerhalb des Dachverbands UPECO²⁰² zur Entwicklungsgruppe ADE²⁰³ zusammen. Hieraus wird ersichtlich, dass sich die lokalen Akteure des touristischen Angebots aktuell an die neuen Bedürfnisse des Marktes anzupassen versuchen (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:13; INTERVIEW J. HUNT, UPECO 2002).

Der allgemeine Wandel der touristischen Nachfrageparameter, der ab Mitte der 1980er Jahre beobachtet werden konnte, führte also auch in der Provinz Huelva zu Veränderungen hinsichtlich der agierenden Unternehmen. Die Qualitätsstrategie, die besonders seit den 1990er Jahren von den internationalen Reiseveranstaltern zunehmend verfolgt wurde, rückte die regionale und nationale Tourismusdestination Huelva erstmals in den Mittelpunkt des Interesses ausländischer Reiseunternehmer. In der Folge etablierten sich an der westlichen Costa de la Luz v.a. deutsche, englische und italienische Reiseveranstalter sowie nationale Hotelketten als Akteure des offiziellen Hotelangebots. Daneben wurde der Bau- und Immobiliensektor weiterhin v.a. durch lokale, regionale und nationale Unternehmen gesteuert, wobei die lokalen und regionalen Akteure bislang aufgrund ihrer klein- oder mittelständischen Struktur, ihrer fehlenden Kapitalausstattung und Synergien nur wenig von der prosperierenden Tourismusedwicklung der 1990er Jahre profitierten (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:13). Die von den externen Akteuren gelenkten Veränderungen des touristischen Sektors der Küste eröffneten den Betrieben der Provinz dennoch neue Möglichkeiten: Im Bereich des komplementären Angebots etablierten sich lokale Unternehmen, während auch die traditionellen Familienhotels der mittleren und unteren Segmente indirekt von der qualitativen Aufwertung der Küste und dem damit verbundenen Imagewandel profitierten. Im Bau- und Immobiliensektor schlossen sich die lokalen Kleinbetriebe zusammen, wodurch sie langsam konkurrenzfähiger wurden.

²⁰² *Unión Provincial de Empresarios de la Construcción.*

²⁰³ *Agrupación para el Desarrollo Empresarial.* Die Gruppierung von 14 Immobilien- und Bauunternehmen der Provinz Huelva wurde im November 2002 als erste dieser Art in Andalusien gegründet. Als Reaktion auf die Konkurrenz der national agierenden Firmen soll der Zusammenschluss einzig die Realisierung touristischer Großprojekte ermöglichen. Vgl. INTERVIEW JAVIER HUNT, UPECO 2002.

3.4.2.3 Nationale und internationale Akteure der touristischen Nachfrage

In der zweiten Hälfte der 1980er Jahre sowie in den 1990er Jahren erlebten die mitteleuropäischen Staaten eine Phase relativer wirtschaftlicher Prosperität. Gleichzeitig verringerten die Ziel 1-Regionen Spaniens durch den Beitritt zur Europäischen Union ihren Entwicklungsrückstand. Der dadurch wachsende Lebensstandard der Bevölkerung steigerte die touristische Nachfrage auf nationaler und internationaler Ebene, was sich auch an der westlichen Costa de la Luz auswirkte. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts registrierten hingegen einzelne europäische Industriestaaten eine wirtschaftliche Stagnation, wobei diese in Deutschland schwerwiegender, in Großbritannien hingegen weniger ausgeprägt ist. Die internationale Nachfrage spiegelt diese Krise wider. Das lediglich leicht verlangsamte Wirtschaftswachstum Spaniens führte innerhalb der Region Andalusien zu einem Anstieg der nationalen Nachfrage um mehr als 10% (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2002d:12).

Nach Schätzungen der andalusischen Statistikbehörde SAETA reisten im Jahr 2001 rund 1,4 Millionen Touristen in die Provinz Huelva. Dabei stieg allein die Zahl der Hotelgäste auf mehr als 536.000 im Jahr 2002, worin eine deutliche Steigerung im Vergleich zu den 1970er und 1980er Jahren abzulesen ist (siehe Abbildung 31 und Kapitel B 3.3.2.3, S. 133). Dieser Anstieg der absoluten Touristenzahlen darf indes nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Provinz hinsichtlich der geschätzten Gesamtzahl innerhalb der Region Andalusien lediglich an sechster Stelle lag und die Übernachtungen in den Hotels der Provinz nur rund 5,5% der andalusischen Hotelübernachtungen ausmachten²⁰⁴ (WWW.JUNTADEANDALUCIA.ES.; ANUARIO ANDALUCÍA 2003:164). Wie die Darstellung der Hotelgäste der Provinzen Andalusiens (siehe Abbildung 31) verdeutlicht, war die offizielle touristische Nachfrage an der Küste Huelvas also auch im Jahr 2002 im andalusischen Vergleich gering.

Abbildung 31 bringt außerdem zum Ausdruck, dass der prozentuale Anteil der nationalen Hoteltouristen in der Provinz Huelva überdurchschnittlich hoch war: Im Jahr 2002 stammten dort rund 78% der Hotelgäste aus Spanien, während die nationalen Gäste in der Provinz Málaga weniger als die Hälfte (41,4%) der Touristen ausmachten. Die westliche Costa de la Luz stellt aktuell also noch immer ein Ziel des inländischen Tourismus dar, wohingegen die internationale Hotelnachfrage mit 21,9% (2002) weiterhin als gering bezeichnet werden muss. Untergliedert man die nationalen Hotelübernachtungen nach der Herkunft der Touristen

²⁰⁴ In der Provinz Huelva wurden im Jahr 2002 knapp 1,95 Millionen Hotelübernachtungen registriert, während in der Provinz Málaga (Costa del Sol), die 42,2% aller andalusischen Hotelübernachtungen verbuchte, mehr als 14,9 Millionen Übernachtungen verzeichnet wurden. Vgl. WWW.INE.ES.

(siehe Abbildung 32), so wird der bereits für die 1980er Jahre konstatierte regionale Charakter der Nachfrage deutlich: Der Anteil der Hotelgäste, die aus der Region Andalusien stammten, betrug im Jahr 2001 rund 45%, wobei die Bedeutung der regionalen Hotelgäste im Vergleich zu den Vorjahren jedoch leicht rückläufig war²⁰⁵ (INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE ANDALUCÍA 1998:413).

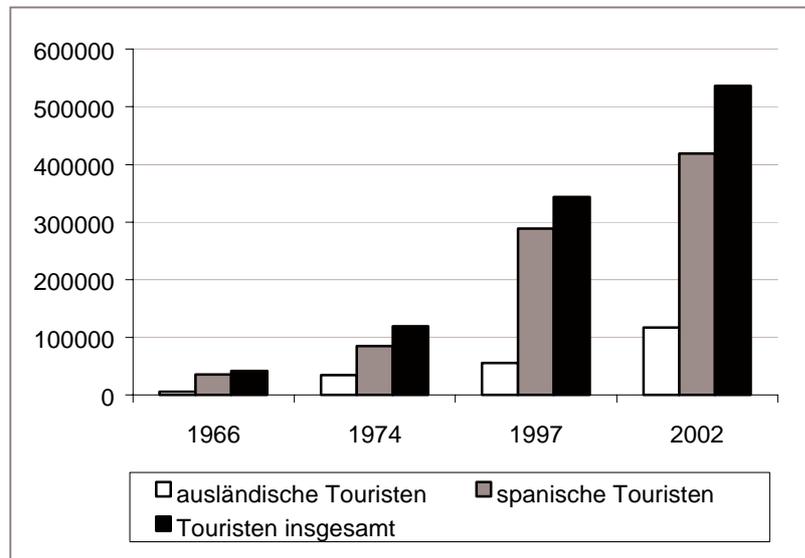
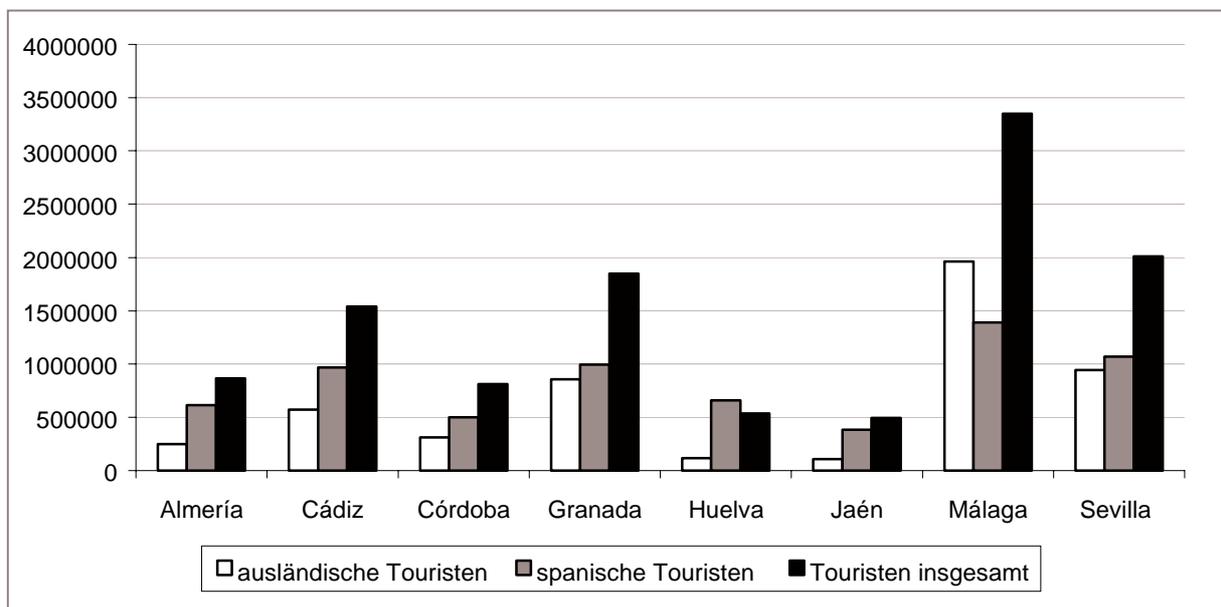


Abbildung 31:

Hotelgäste der andalusischen Provinzen (2002) und der Provinz Huelva (1966-2002) nach ihrer Herkunft.

Quelle: FOURNEAU 1983:267; ANUARIO ANDALUCÍA 2003:164.



Der Anstieg der absoluten Zahl spanischer Hoteltouristen in der Provinz Huelva weist darauf hin, dass sich in den 1990er Jahren das Konsumverhalten der nationalen Touristen änderte. Im Zusammenhang mit der für den touristischen Sektor allgemein festgestellten Diversifizierung der Nachfrageparameter (siehe Kapitel B 3.1.3, S. 99) sowie dem gestiegenen Lebensstandard

²⁰⁵ Im Jahr 1998 stammten mehr als die Hälfte der nationalen Hoteltouristen Huelvas aus der Region Andalusien. Dieser Anteil sank bis 2001, während die Zahl der Gäste aus der Hauptstadt Madrid sowie aus der Nachbarregion Extremadura im gleichen Zeitraum stieg. Vgl. INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE ANDALUCÍA 1998:413.

spielte auch für die spanischen Reisenden die Qualität eine immer bedeutendere Rolle, weshalb sie vermehrt die seit Ende der 1980er Jahre entstandenen Hotels der mittleren und oberen Kategorien als Übernachtungsform wählten.

Im offiziellen Übernachtungssegment spielte in der Provinz Huelva traditionell das Angebot der Campingplätze eine bedeutende Rolle. Im Jahr 2001 verfügte die Provinz über 25% der andalusischen Campingkapazitäten (ANUARIO ANDALUCÍA 2003:167). Die Dominanz der nationalen und regionalen Nachfrage war hier indes noch ausgeprägter als im Bereich des Hotelsektors: Rund 94% der Campingtouristen stammten 2002 aus Spanien²⁰⁶, wohingegen der internationale Anteil (5,9%) aufgrund der großen räumlichen Distanz zu den mitteleuropäischen Quellgebieten weiterhin sehr gering blieb (WWW.INE.ES). Der für den Hotelsektor festgestellte Wandel des Nachfrageverhaltens der nationalen Touristen wirkte sich allerdings auch im Campingsektor aus, denn während in den 1970er und 1980er Jahren einfache Campingplätze in der Provinz Huelva dominierten, entwickelte sich in den 1990er Jahre eine wachsende Nachfrage nach qualitativ höherwertigen Plätzen.

Trotz des beschriebenen Wandels stellte der Wohnungstourismus für die nationale Nachfrage der Provinz Huelva weiterhin einen charakteristischen Faktor dar: Im Jahr 2001 übernachteten mehr als die Hälfte der Touristen der Provinz in einer Ferienwohnung oder einem Ferienhaus (siehe Tabelle 8, S. 190), wobei hier der Anteil der regionalen und lokalen Nachfrage bei rund 60% lag. Wie bei den Hoteltouristen konnte jedoch auch im Bereich des Wohnungstourismus in den 1990er Jahren ein wachsender Anteil der überregionalen Nachfrage verzeichnet werden (SANTOS PAVÓN 1999:81; GARCÍA DELGADO 2001:179). Rund die Hälfte der Ferienwohnungen und -häuser der Küste Huelvas wurden dabei in Eigentum genutzt, während nur ein Viertel der Wohnungstouristen eine Wohnung mieteten. In Fortsetzung der bereits für die 1980er Jahre konstatierten Tendenz stieg also in den 1990er Jahren der Anteil der Ferienwohnungen in Eigentum an (WWW.JUNTADEANDALUCIA.ES).

In den letzten Jahren konnte zudem beobachtet werden, dass sich in Bezug auf die Ferienwohnungen und -häuser in der Provinz Huelva eine wachsende Nachfrage aus dem europäischen Ausland entwickelte (PLEAMAR 7/2001). Die internationalen Touristen übernachteten allerdings weiterhin überwiegend in den Hotels und Pensionen der westlichen Costa de la Luz, welche im Jahr 2002 rund 117.000 ausländische Gäste und 658.000

²⁰⁶ Auf der Ebene der Region Andalusien betrug 2002 der Anteil der andalusischen Campingtouristen an der Gesamtnachfrage rund 74%, weshalb auch für die Provinz Huelva davon ausgegangen werden kann, dass mindestens drei Viertel der Campingtouristen aus der Provinz Huelva oder der Region Andalusien stammten. Vgl. WWW.INE.ES.

Ausländerübernachtungen verzeichneten (GARCÍA DELGADO 2001:179; ANUARIO ANDALUCÍA 2003:164). Gemessen an den absoluten Gästezahlen konnte damit auf Ebene der Provinz ein deutlicher Anstieg der internationalen Nachfrage registriert werden, doch stellte Huelva im regionalen Vergleich mit nur 2,6% der internationalen Hotelgäste Andalusiens weiterhin eines der Schlusslichter dar (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2002d:107). Die peripheren Lagemomente der Provinz, das Fehlen eines eigenen Flughafens sowie die bis in die 1990er Jahre unzureichende Vermarktung bedingten diesen Rückstand. Durch den Bau der Internationalen Brücke nach Portugal 1992 und den 2001 erfolgten Anschluss an das europäische Autobahnnetz verbesserte sich jedoch die Erreichbarkeit der Provinz deutlich (siehe auch Kapitel B 3.4.1.2, S. 154), da die Flughäfen in Faro (Portugal) und Sevilla nun nur noch rund 60 Autominuten entfernt lagen. Insbesondere der Flughafen in Faro, der als Tor zur etablierten Tourismusdestination Algarve über große Kapazitäten verfügt, wurde in der Folge von den internationalen Reiseveranstaltern genutzt, um die angeschlossenen Hotelketten der westlichen Costa de la Luz zu bedienen (GARCÍA DELGADO 2001:179; HUELVA INFORMACIÓN 27/09/01). Die dadurch steigende Zahl ausländischer Gäste beruhte im Wesentlichen auf der Nachfrage von Touristen aus Deutschland und England, die im Jahr 2001 rund 53% bzw. 14% der internationalen Hotelübernachtungen Huelvas ausmachten²⁰⁷ (siehe Abbildung 32).

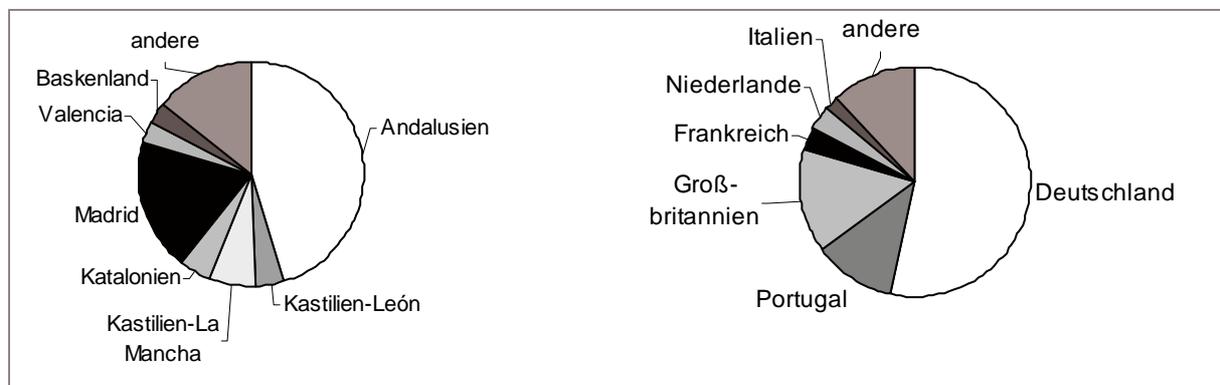


Abbildung 32: Verteilung der nationalen und ausländischen Hotelübernachtungen in der Provinz Huelva nach Autonomen Regionen und Nationalität 2001.

Quelle: WWW.JUNTADEANDALUCIA.ES/TURISMOYDEORTE.

²⁰⁷ Auf der Ebene der Region Andalusien sank im Jahr 2002 der Anteil der Hotelübernachtungen deutscher Touristen auf 27%; dies bedeutete für Andalusien einen Rückgang um 16% und erklärte sich aus der wirtschaftlichen Stagnation Deutschlands. Die Zahl der Übernachtungen englischer Touristen blieb stabil und stieg um 2%. Vgl. WWW.INE.ES. Für die Hotels der Provinz Huelva wurden hingegen während des Jahres 2002 für alle Monate stark steigende Übernachtungszahlen bei den ausländischen Gästen registriert, so dass sich die auf regionaler Ebene stattfindenden Prozesse hier offensichtlich kaum auswirkten. Vgl. WWW.IEA.ES.

Diese Nationalitäten stellten zudem den größten Teil der Nachfrage im Segment des Golftourismus dar, welcher in den 1990er Jahren das touristische Angebot der Provinz Huelva zunehmend prägte. Des Weiteren bildeten die Gäste aus Portugal aufgrund der räumlichen Nähe ein weiteres bedeutendes Nachfragesegment (11%), wobei die Kombination von Sonne und Strand hier als wichtigste Ressource nachgefragt wurde. Die französischen und niederländischen Touristen spielten indes v.a. im Sektor des Campingtourismus eine Rolle (GARCÍA DELGADO 2001:179; WWW.JUNTADEANDALUCIA.ES/TURISMOYDEPORTE; PLEAMAR 7/2001).

Somit kann festgestellt werden, dass sich die westliche Costa de la Luz seit den 1990er Jahren zunehmend zu einer internationalen Tourismusdestination entwickelte. Die Zahl der ausländischen Touristen nahm in diesem Zeitraum signifikant zu, wobei außerdem eine wachsende Konzentration der Nachfrage auf das Hochpreissegment des Golftourismus zu beobachten war. Der weiterhin geringe Anteil des internationalen Hoteltourismus an den Gesamtübernachtungszahlen der Provinz Huelva (siehe Abbildung 31) liegt indes u.a. darin begründet, dass im gleichen Zeitraum die Bedeutung des nationalen Hoteltourismus zunahm. Die spanischen Touristen veränderten aufgrund des allgemein gestiegenen Lebensstandards ihr Verhalten und traten seit den 1990er Jahren vermehrt als Akteure der Hotelnachfrage auf. Dennoch muss die Küste der Provinz Huelva weiterhin auch als Ziel des regionalen und nationalen Wohnungstourismus charakterisiert werden, da Ferienwohnungen und -häuser nach wie vor die dominante Übernachtungsform darstellen.

3.4.3 Charakterisierung des Tourismus der westlichen Costa de la Luz

An der westlichen Costa de la Luz vollzog sich ab Ende der 1980er Jahre ein Wandel des Tourismusmodells. Die für die mitteleuropäischen Quellgebiete skizzierten Veränderungen der Nachfrageparameter wirkten sich auch in der Provinz Huelva aus (siehe auch Kapitel B 3.1.3, S. 99); zudem bedingten der allmähliche wirtschaftliche Aufschwung der rückständigen Region Andalusien und der steigende Lebensstandard ein verändertes Nachfrageverhalten der regionalen Bevölkerung. Nach der Stagnation der touristischen Entwicklung während der 1970er und zu Beginn der 1980er Jahre kam es daher besonders in den 1990er Jahren zu einem Aufschwung des Tourismussektors, der heute einen wichtigen Motor der Wirtschaftsentwicklung Huelvas darstellt. Wie auch an der spanischen Mittelmeerküste, spielte an der westlichen Costa de la Luz die Nachfrage nach qualitativ hochwertigen und diversifizierten Angeboten zunehmend eine Rolle. In dieser Phase struktureller Veränderungen des

touristischen Sektors charakterisierte sich die Provinz Huelva durch eine dialektische Relation zwischen dem traditionellen Modell des Wohnungstourismus und dem aktuellen Wandlungsprozess (SANTOS PAVÓN 1999:19).

Seit Ende der 1980er Jahre nahm an der westlichen Costa de la Luz die Bedeutung der internationalen Nachfrage zu, und auch der Anteil der Übernachtungen in offiziellen Einrichtungen stieg an. Damit unterschied sich die Entwicklung der Provinz jedoch von den aktuellen Prozessen an der andalusischen Mittelmeerküste: Die etablierten Tourismusdestinationen verzeichneten dort in den letzten Jahren eine im Vergleich zur Küste Huelvas stärkere Zunahme der nationalen Nachfrage sowie des Wohnungsanteils, wohingegen der internationale Gästeanteil und die Hotelnachfrage hier stagnierte (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 1998; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001e).

Die anschließende Untersuchung des touristischen Profils der westlichen Costa de la Luz wird daher die wesentlichen Unterschiede zwischen der andalusischen Atlantik- und Mittelmeerküste aufzeigen und die spezifischen Charakteristika der Küste Huelvas herausarbeiten.

3.4.3.1 Profil des Tourismus der Küste Huelvas zu Beginn des 21. Jahrhunderts

Die offizielle Beherbergungskapazität stieg an der Küste Huelvas seit Ende der 1980er Jahre deutlich an (siehe Abbildung 29, S. 177), so dass die Provinz im Jahr 2001 über 11,3% des Übernachtungsangebots Andalusiens verfügte. Trotz dieser aufholenden Entwicklung belegte Huelva jedoch beim Vergleich des Hotelangebots mit nur 6,6% einen der letzten Plätze, und auch die Übernachtungszahl blieb mit einem Anteil von nur 5,5% weit hinter der Nachfrage der Provinzen Almería (11,4%) und Málaga (42,2%) zurück (siehe Abbildung 33).

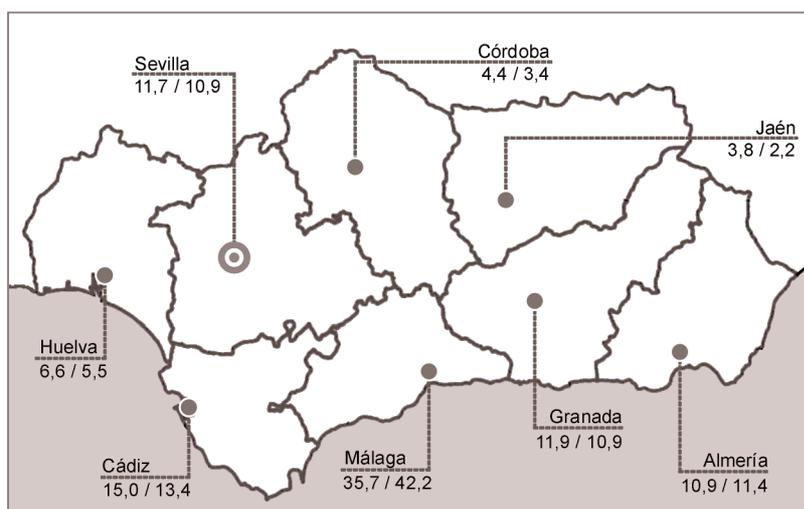


Abbildung 33:

Verteilung des Hotelgebots und der Hotelübernachtungen in Andalusien 2002 (Plätze / Übernachtungszahl in %).

Quelle: CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2002d:116; ANUARIO ANDALUCÍA 2003:164ff.

Eine Ursache für diesen Rückstand ist v.a. in der Persistenz der traditionellen Tourismusstrukturen Huelvas zu finden: Das touristische Image der westlichen Costa de la Luz blieb bis Anfang des 21. Jahrhunderts geprägt durch den familiären Wohnungstourismus regionalen und nationalen Ursprungs (SANTOS PAVÓN 1999:93). Dennoch können gegenüber dem für die 1970er und 1980er Jahre beschriebenen Profil des Tourismus (siehe Kapitel B 3.3.3.1, S. 137) wesentliche Veränderungen festgestellt werden, zumal die Provinz Huelva in den 1990er Jahren, freilich ausgehend von einem niedrigen Ausgangsniveau, innerhalb der Region Andalusien das stärkste Wachstum der offiziellen Touristenzahlen zu verzeichnen hatte²⁰⁸ (CERES 1998:5).

Gemäß einer Umfrage der Tourismusabteilung der Provinz Huelva stellte im Jahr 2001 die Verfügbarkeit von Sonne, Strand und Meer für 46% der Touristen die wichtigste Motivation für eine Reise an die westliche Costa de la Luz dar. Dieses Kennzeichen der fordistischen Massennachfrage hatte jedoch im Vergleich zu den 1970er und beginnenden 1980er Jahren an Bedeutung eingebüßt, da in Ergänzung zu Sonne und Strand neue Motivationsmuster die Nachfrage der 1990er Jahre prägten (DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA 2002b:60; JURADO ALMONTE 2001a). Vor dem Hintergrund der allgemeinen Diversifikation der Nachfrageparameter spiegelte sich das wachsende Interesse der Touristen an den kulturellen, historischen und ökologischen Ressourcen der Zielgebiete auch an der Küste Huelvas wider: Das Erleben von intakter Natur und Landschaft stellte in den 1990er Jahren das zweitwichtigste Reisemotiv dar. Die Nachfrage im Segment des Grünen Tourismus spielte dabei vor allem im östlichen Teil der Provinz Huelva, d.h. in der Nähe des Nationalparks Doñana, eine wachsende Rolle (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2000:6; JURADO ALMONTE 2001a). An dritter Stelle folgten schließlich die kulturellen und folkloristischen Attraktivitäten der Provinz, während die Sportangebote nur für einen geringen Prozentsatz der Touristen den Ausschlag für eine Reise an die Küste Huelvas gaben (siehe Tabelle 9). Im Gegensatz zu den konsolidierten Tourismusdestinationen der andalusischen Mittelmeerküste und der portugiesischen Algarve nahm also die natürliche Umwelt und Landschaft an der Küste Huelvas einen bedeutenden Stellenwert ein, wohingegen der Golf- und Wassersport hier bislang nur eine untergeordnete Rolle spielten (GARCÍA DELGADO 2001:183).

Dem Wandel der Motivationsmuster stand im Bereich der Beherbergungsformen indes eine Persistenz der traditionellen Strukturen gegenüber. Trotz des deutlich gestiegenen Angebots

²⁰⁸ Allein zwischen 1994 und 1997 stand für die Provinz Huelva ein Wachstum der offiziellen Touristenzahlen um 85% zu Buche. Vgl. CERES 1998:5.

an Hotel-, Pensions- und Campingplätzen (s.o.) übernachteten im Jahr 2002 fast die Hälfte (45,2%) der Touristen der Küste Huelvas in gemieteten oder eigenen Ferienwohnungen oder -häusern (siehe Tabelle 8). Die Spitzenposition der Provinz hinsichtlich des Eigentumsanteils (19,1%) weist dabei auf die bereits in den 1980er Jahren charakteristische Dominanz des ‚touristischen Wohnungsmodells‘ hin.

Der Anteil der Übernachtungen in Hotels und Pensionen war hingegen im andalusischen Vergleich mit 34,5% unterdurchschnittlich, während der Campingtourismus eine vergleichsweise bedeutende Rolle spielte (WWW.JUNTADEANDALUCIA/TURISMOYDEPORTE.ES; GARCÍA DELGADO 2001:183).

Art der Unterkunft	Huelva	Andalusien
Hotel	34,5	45,8
Pension	1,1	11,9
Wohnung oder Haus	45,2	34,7
- gemietet	9,8	9,1
- Eigentum	19,1	10,7
- Freunde / Verwandte	16,1	14,1
Camping	10,0	4,1
andere	9,3	4,2

Tabelle 8:

Verteilung der Touristen
Huelvas und Andalusiens nach
Art der Unterkunft 2002.

Quelle: IEA; ANUARIO
ANDALUCÍA 2003:166;

Im Hinblick auf die prozentuale Verteilung der Unterkunftsarten nahm also die Bedeutung des offiziellen Übernachtungsangebots bis Anfang des 21. Jahrhunderts kaum zu, doch erfuhr dieses Segment des touristischen Angebots der Küste Huelvas seit den 1990er Jahren eine qualitative Aufwertung (siehe Kapitel B 3.4.2.2, S. 176). Dominierten in den 1970er und 1980er Jahren die unteren und mittleren Angebotssegmente, standen im Jahr 2001 bereits 41% der Hotelbetten und 36% der Campingplätze in den höchsten Kategorien zur Verfügung (siehe Abbildung 30, S. 178).

Diese qualitativen Veränderungen wirkten sich auf die Sozialstrukturen und die Herkunft der Touristen aus: Durch das wachsende Angebot an Luxushotels (4 und 5 Sterne) stieg in den 1990er Jahren die Zahl der internationalen Hoteltouristen an der Küste Huelvas deutlich an. Die großen europäischen Reiseveranstalter und die nationalen Hotelketten, die sich an der westlichen Costa de la Luz zunehmend als Akteure des touristischen Angebots etablierten, übernahmen für einen immer größeren Teil der internationalen Gäste die Reiseorganisation. Die verbesserte Erreichbarkeit des portugiesischen Flughafens in Faro ermöglichte zudem die Nutzung preisgünstiger Charterflugkapazitäten, während dieses Transportmittel bis Anfang der 1990er Jahre aufgrund der Beschränkung auf den Flughafen in Sevilla für die westliche Costa de la Luz nur unzureichend erschlossen war.

Hatte in den 1970er und 1980er Jahren also der ausländische Gast der Costa de la Luz seine Reise meist selbst organisiert und war mit dem eigenen Auto, dem Zug oder einem Linienflug angereist, fand in den 1990er Jahren ein Wandel hinsichtlich der Reiseorganisation und der Wahl der Transportmittel statt. Da in den 1990er Jahren außerdem das Angebot an qualitativ hochwertigen Unterkünften in allen Segmenten des offiziellen Übernachtungsangebots anstieg, entstammte ein wachsender Anteil der internationalen und nationalen Gäste den mittleren und oberen Einkommensklassen, wohingegen in den 1970er und 1980er Jahren die unteren Klassen dominiert hatten (GARCÍA DELGADO 2001:179; DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA 2002b:59; WWW.JUNTADEANDALUCIA/TURISMOYDEPORTE.ES).

Trotz der gestiegenen Zahl ausländischer Touristen war das touristische Profil der Küste Huelvas auch zu Beginn des 21. Jahrhunderts überwiegend durch die bereits in den 1970er Jahren charakteristischen Strukturen der regionalen und nationalen Nachfrage geprägt. Sowohl im offiziellen Übernachtungssegment als auch im Bereich des illegalen Wohnungsangebots stammte der überwiegende Teil der Gäste aus der Provinz Huelva, der Region Andalusien und seit den 1990er Jahren verstärkt aus den zentral- und nordspanischen Quellgebieten (siehe auch Kapitel B 3.4.2.3, S. 183). Die westliche Costa de la Luz hob sich damit von den andalusischen Mittelmeerdestinationen ab, welche allgemein einen höheren Ausländeranteil verzeichneten (siehe Abbildung 31, S. 184), wenngleich hier seit den 1990er Jahren die Bedeutung des nationalen Fremdenverkehrs an Bedeutung gewann (KULINAT 1998:37; MÜLLER 2001:76; GARCÍA DELGADO 2001:178).

Die spanischen Touristen der westlichen Costa de la Luz wählten zum größten Teil die Übernachtungsform der Ferienwohnung oder des Ferienhauses, wobei sie im Gegensatz zu den internationalen Gästen ihre Urlaubsreisen überwiegend selbst organisierten. Aufgrund der Dominanz der regionalen und lokalen Nachfrage, die zu Beginn des 21. Jahrhunderts im Wohnungssegment noch immer mehr als 60% ausmachte, reisten die nationalen Touristen fast ausschließlich mit dem Auto oder, in geringerem Maße, mit öffentlichen Verkehrsmitteln an. Der Flugverkehr spielte hingegen für die nationalen Touristen der Küste Huelvas nur eine untergeordnete Rolle (GARCÍA DELGADO 2001:172; WWW.JUNTADEANDALUCIA.ES).

Das Segment des nationalen und regionalen Wohnungstourismus zeichnete sich an der westlichen Costa de la Luz durch einen hohen Eigentumsanteil aus, so dass sich dieser Sektor der Nachfrage durch eine große Treue der Touristen kennzeichnete. Die Bindung der Gäste an die Tourismusdestinationen war auch bei den gemieteten Ferienwohnungen sehr hoch; hier spiegelt sich die Persistenz der Strukturen des *veraneo* wider. Das traditionelle Image der Küste Huelvas als regionaler Wohnungsstandort beeinflusste auch die Sozialstrukturen der

Touristen: Wie bereits in den 1970er und 1980er Jahren dominierten im Bereich des Wohnungstourismus weiterhin junge Familien der mittleren Einkommensklassen (GARCÍA DELGADO 2001:180; [WWW.JUNTADEANDALUCIA/TURISMOYDEPORTE.ES](http://www.JUNTADEANDALUCIA/TURISMOYDEPORTE.ES); DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA 2002b:59;

Kennzeichen	Küste Huelvas
Reisemotivation 1	Sonne und Strand
Reisemotivation 2	Natur und Landschaft
Reisemotivation 3	Kultur und Kunst
Reisemotivation 4	Sport
Unterkunft	eigene oder gemietete Wohnung (45,2%), Hotel
Reiseorganisation	selbst (78,6%)
Transportmittel	Auto, Flugzeug
Herkunft der Touristen	Provinz Huelva, Andalusien (60%), Spanien, Ausland
durchschnittliche Ausgaben	33,55 € / Tag
durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Hotels	3,4 Tage
Aufenthaltsdauer in Hotels: nationale Touristen	3,1 Tage
Aufenthaltsdauer in Hotels: internationale Touristen	5,5 Tage
Alter	Erwachsene, Jugendliche, Senioren
Saisonalität	sehr ausgeprägt

Tabelle 9: Profil des Touristen der Küste Huelvas 2002. Quelle: Eigene Darstellung nach JURADO ALMONTE 2001a; GARCÍA DELGADO 2001:183; WWW.IEA.ES.

Aufgrund dieser familiären Strukturen verharrte die westliche Costa de la Luz im Hinblick auf die touristische Wertschöpfung auf einem niedrigen Niveau: Die Ausgaben der Touristen lagen hier, unabhängig von der Herkunft der Urlauber, deutlich unter den Werten der übrigen andalusischen Provinzen. Während sich die durchschnittlichen Ausgaben in der Provinz Huelva im Jahr 2001 auf etwa 33 € pro Tag beliefen, wurden in allen anderen Provinzen Andalusiens im Schnitt rund 44 € ausgegeben²⁰⁹ (WWW.IEA.ES; ANUARIO ANDALUCÍA 2003:164; WWW.JUNTADEANDALUCIA/TURISMOYDEPORTE.ES;). Ein Vergleich der täglichen Ausgaben ergab auf regionaler Ebene für das Jahr 2001, dass die andalusischen Urlauber nur rund 38 € am Tag ausgaben; die ausländischen, insbesondere aber die außereuropäischen Touristen verbrauchten hingegen mehr als 44 € pro Tag in Andalusien. Die Wertschöpfung lag zudem im Hotelsektor deutlich höher als im Segment des Wohnungstourismus (JURADO ALMONTE 2001a ; ANUARIO ANDALUCÍA 2003:164; WWW.JUNTADEANDALUCIA.ES). Da an der

²⁰⁹ In der regionalen Hauptstadt Sevilla, die überwiegend von Kulturreisenden besucht wird, lagen die täglichen Ausgaben 2001 bei knapp 70 € pro Tag, in den Provinzen Cádiz und Córdoba über 50 €. Vgl. ANUARIO ANDALUCÍA 2003:164. Für die gesamte Region Andalusien ist allerdings festzustellen, dass seit Ende der 1990er Jahre die durchschnittlichen Ausgaben der Touristen deutlich gesunken sind: Im Jahr 1998 wurden im Durchschnitt noch rund 49 € am Tag ausgegeben. Vgl. GARCÍA DELGADO 2001:176.

Küste Huelvas jedoch die Zahl der andalusischen Touristen sowie der Anteil des Wohnungssegments im andalusischen Vergleich besonders hoch ist, bleibt die Wertschöpfung an diesem Küstenabschnitt hinter den Destinationen der Mittelmeerküste zurück. Die ausländischen Touristen, deren Zahl seit den 1990er Jahren deutlich zunahm, beeinflussen das touristische Profil der Küste Huelvas auch im Hinblick auf die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in den Hotels der Provinz. Während die spanischen Urlauber die Küste überwiegend für einen Wochenendtourismus nutzen und im Jahr 2002 im Schnitt nur 3,1 Tage blieben, verbrachten die ausländischen Gäste 5,5 Tage in den Hotels der Provinz. Damit trugen sie wesentlich dazu bei, dass der Gesamtdurchschnitt mit 3,4 Aufenthaltstagen über dem andalusischen Durchschnitt (3 Tage) lag. Die etablierten Mittelmeerdestinationen Málaga und Almería wiesen aufgrund des hohen Anteils internationaler Touristen mit 4,6 und 4,9 Tagen hingegen bedeutend längere Aufenthaltszeiten auf. In der Provinz Huelva kann daher noch nicht von einem Anschluss an diese Küstenabschnitte gesprochen werden, zumal ein in den letzten Jahren zu beobachtender Rückgang der Aufenthaltsdauer die Küste Huelvas weiterhin als Durchgangsraum ausweist (GARCÍA DELGADO 2001:174; ANUARIO ANDALUCÍA 2003:164).

Im Gegensatz zu den in offiziellen Statistiken erfassten Hotelübernachtungen ist über den touristischen Aufenthalt in Ferienwohnungen und -häusern der Provinz keine exakte Aussage möglich. GARCÍA DELGADO geht davon aus, dass die Touristen zu Beginn des 21. Jahrhunderts ihre Ferienwohnungen rund 60 Tage im Jahr durch Vermietungen oder im eigenen Urlaub nutzten²¹⁰ (GARCÍA DELGADO 2001:194). Dennoch kann mit Sicherheit festgestellt werden, dass sich das Segment des Wohnungstourismus durch eine ausgeprägte Saisonalität kennzeichnete, da die Wohnungen im Allgemeinen überwiegend in den Sommermonaten Juli bis September genutzt werden (JURADO ALMONTE 2001a; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:63). Die bereits für die 1970er und 1980er Jahre konstatierte Problematik der saisonalen Konzentration touristischer Nachfrage wurde ab den 1990er Jahren durch den zunehmenden internationalen Hoteltourismus abgemildert: Die Zahl der Touristen, die auch in den Wintermonaten an die westliche Costa de la Luz reisen, stieg in den letzten Jahren,

²¹⁰ Da der Anteil der Wohnungseigentümer, die aus der Provinz Huelva oder der Region Andalusien stammten, auch zu Beginn des 21. Jahrhunderts noch sehr groß war, kann diese Schätzung GARCÍA DELGADOS als realistisch eingestuft werden. Aufgrund der kurzen Anreisewege nutzen die lokalen und regionalen Touristen ihre Ferienwohnungen an der Küste i.a. während der gesamten sommerlichen Schulferien, die in Spanien knapp drei Monate dauern. Des Weiteren stellen die Weihnachts- und Osterferien sowie über das Jahr verteilte Brückentage beliebte Urlaubszeiten dar. Viele Familien vermieten zudem ihre Wohnungen für einen oder mehrere Monate an Touristen aus weiter entfernten Regionen, um auf diese Weise die Kosten für ihre Ferienwohnung zu mindern.

wofür in erster Linie die ausländischen Urlauber verantwortlich sind. Die internationalen Hotelgäste besuchen die Provinz Huelva vor allem im Spätsommer und in den Frühlingsmonaten, während die spanischen Touristen v.a. den Hauptreisemonat August nutzen. Im Jahresverlauf ist daher für die Spanier eine größere Saisonalität zu erkennen, während die internationalen Hotelgäste eine gleichmäßigere Verteilung der Nachfrage aufweisen (GARCÍA DELGADO 2001:175; WWW.JUNTADEANDALUCIA/TURISMOYDEPORTE.ES). Im Vergleich mit der andalusischen Mittelmeerküste verzeichnet die westliche Costa de la Luz jedoch trotz dieser Verbesserungen noch immer eine ausgeprägte Saisonalität, welche sich u.a. auf den Arbeitsmarkt sowie die siedlungsstrukturellen Strukturen der Küstengemeinden auswirkt (siehe Kapitel C).

3.4.3.2 Touristisches Angebot der Gemeinden Huelvas

Neben den allgemeinen, für die gesamte Küste Huelvas skizzierten Transformationsprozessen können für die einzelnen Gemeinden der westlichen Costa de la Luz ab Ende der 1980er Jahre verschiedene Entwicklungen beschrieben werden. Der Wandel der Nachfrage- und Angebotsparameter war in der Provinz Huelva spürbar, wobei die neuen Tendenzen und Ansätze sich nicht in allen Tourismusdestinationen gleichermaßen auswirkten; in Abhängigkeit von den lokalen Wirtschaftsstrukturen sowie der touristischen Tradition der Gemeinden nahm der touristische Sektor zu Beginn des 21. Jahrhunderts einen unterschiedlichen Stellenwert ein.

Einige Küstengemeinden erlebten in den 1990er Jahren einen quantitativen Wandel, wobei die Strukturen des touristischen Angebots im Wesentlichen erhalten blieben. In diesem Zusammenhang ist an erster Stelle der Strandabschnitt der Gemeinde Lepe, La Antilla (siehe Foto 1, S. XII), zu nennen, dessen Wohnungsdominanz sich in den 1990er Jahren verstärkte. Eine qualitative Aufwertung und Diversifizierung des offiziellen Übernachtungsangebots fand hier indes nicht statt: Im Jahr 2003 verfügte der Ort lediglich über 166 Gästebetten in Hotels und Pensionen der unteren und mittleren Kategorien sowie über einen Campingplatz (siehe Tabelle 10). Die Zahl der Zweitwohnsitze stieg im selben Zeitraum auf rund 10.000, so dass hier weiterhin von einer ausgeprägten Konzentration auf den Wohnungssektor gesprochen werden muss (siehe Tabelle 7, S. 181).

Neben dieser Tourismusdestination der ersten, in den 1960er Jahren entstandenen Generation blieb auch in den kleineren Küstengemeinden El Rompido und El Portil, die administrativ zu Cartaya gehören, die Spezialisierung auf den Wohnungstourismus erhalten. Der traditionelle Fischerort El Rompido sowie der benachbarte Tourismusort El Portil (siehe Abbildung 19, S.

110 und 41, S. 227) wiesen im Jahr 2003 keine Gästebetten in Hotels oder Pensionen auf. Das offizielle Übernachtungsangebot dieser erst ab Mitte der 1980er Jahre für den Tourismus erschlossenen Standorte beschränkte sich auf einen Campingplatz (siehe Tabelle 10). Die Zahl der Ferienwohnungen stagnierte an den Strandabschnitten Cartayas jedoch mit rund 2.000 Wohneinheiten (siehe Tabelle 7, S. 181) auf einem im Vergleich zu anderen Küstengemeinden Huelvas niedrigen Niveau (PROINTEC 1997a:100; SANTOS PAVÓN 1999:41). In den 1990er Jahren setzte hier ein Transformationsprozess ein, welcher die aktuellen Tendenzen des touristischen Sektors widerspiegelte: Der Standort El Rompido erhielt einen Sporthafen, während östlich angrenzend an den Ort El Portil der Standort Nuevo Portil realisiert wurde, der bereits im ‚Projekt der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ vorgesehen war. Diese Tourismusdestination der jüngsten Generation orientiert sich an den veränderten Qualitätsansprüchen der touristischen Nachfrage und verfügt über einen Golfplatz, ein 4 Sterne-Hotel sowie zahlreiche Ferienhäuser. Das touristische Angebot der Küste Cartayas erfuhr dadurch eine Diversifizierung, wenngleich der Umfang der Realisierungen bis Anfang des 21. Jahrhunderts relativ gering blieb (SANTOS PAVÓN 1999:41).

Die Dominanz des Wohnungstourismus war traditionell auch in Mazagón ausgeprägt, wobei dieser Küstenabschnitt bereits in den 1980er Jahren über ein großes Übernachtungsangebot auf Campingplätzen verfügte. In den 1990er Jahren stieg hier die Zahl der Zweitwohnsitze auf rund 3.000 an, während der Ort im Jahr 2003 eine Beherbergungskapazität für fast 9.000 Campinggäste aufwies (siehe Tabelle 10). Das Wohnungsangebot blieb in Mazagón also hinter dem offiziellen Übernachtungsangebot zurück, doch unterschieden sich die regionalen und nationalen Nachfragestrukturen des Campingtourismus an der westlichen Costa de la Luz kaum von denen des Wohnungssektors. Der Persistenz überkommener Angebots- und Nachfrageparameter wirkte hier in den 1990er Jahren der Bau eines Sporthafens entgegen. Dennoch kann in Mazagón bis Anfang des 21. Jahrhunderts nicht von einem Wandel des Tourismusmodells gesprochen werden (SANTOS PAVÓN 1999:156; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:53).

Die Spezialisierung auf den Wohnungstourismus charakterisierte in den 1970er und 1980er Jahren auch den Küstenort Punta Umbría (siehe Foto 2, S. XII), der jedoch in den 1990er Jahren eine qualitative Aufwertung des offiziellen touristischen Angebots erfuhr: Das Übernachtungsangebot der mittleren und unteren Hotelsegmente wurde ab Ende der 1980er Jahre durch Hotels und Appartements der Luxusklasse diversifiziert, und ein Sporthafen ergänzte die komplementären touristischen Einrichtungen des traditionellen Fischerortes. Zugleich

wuchs die Zahl der Ferienwohnungen in diesem Zeitraum nur gering an, so dass das offizielle Übernachtungsangebot an Bedeutung gewann (siehe Tabelle 7, S. 181 und Abbildung 34). Da Punta Umbría sich jedoch bereits in den 1970er und 1980er Jahren als „Strand Huelvas“ und als Standort des lokalen Wohnungstourismus konsolidiert hatte (siehe Kapitel B.3.3.3.2, S. 142), blieben die damit verbundenen Strukturen der Nachfrage trotz der qualitativen Veränderungen größtenteils weiterhin erhalten.

		Punta del Moral / Isla Canela	Ayamonte	Isla Cristina	Islantilla	La Antilla	Lepe	El Rompido	El Portil / Nuevo Portil	Cartaya	Punta Umbría	Mazagón	Matalascañas
Hotels 5*	Zahl	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Plätze	116	-	330	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hotels 4*	Zahl	2	1	-	2	-	-	-	1	-	1	1	2
	Plätze	1.388	107	-	1.088	-	-	-	136	-	598	125	833
Hotels 3*	Zahl	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4
	Plätze	-	88	-	-	-	-	-	-	-	-	184	1.369
Hotels 2*	Zahl	-	1	5	-	1	3	-	-	1	4	-	-
	Plätze	-	41	214	-	140	144	-	-	18	461	-	-
Hotels 1*	Zahl	-	1	1	-	-	2	2	-	-	2	-	-
	Plätze	-	57	68	-	-	38	44	-	-	112	-	-
Appartement- hotels	Zahl	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2
	Plätze	-	-	-	1.088	-	-	-	-	-	-	-	1.634
Pensionen 2*	Zahl	-	-	-	-	1	1	-	-	-	3	-	1
	Plätze	-	-	-	-	26	26	-	-	-	78	-	30
Pensionen 1*	Zahl	-	3	1	-	5	-	-	-	2	-	3	6
	Plätze	-	104	29	-	117	-	-	-	24	-	158	140
Touristische Appartements	Zahl	7	-	-	8	-	-	-	1	-	4	-	-
	Plätze	4.137	-	-	913	-	-	-	54	-	143	-	-
Campingplatz 1. Kategorie	Zahl	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-
	Plätze	-	-	2.198	-	-	-	-	-	-	-	5.559	-
Campingplatz 2. Kategorie	Zahl	-	-	2	-	1	-	1	-	-	1	2	1
	Plätze	-	-	1.705	-	1.017	-	1.680	-	-	1.222	3.090	4.000
Plätze gesamt		5.641	397	4.544	3.089	1.300	208	1.724	190	42	2.614	9.116	8.006
Golfplatz		ja	-	-	ja	-	-	-	ja	-	-	-	ja
Sporthafen		ja	-	ja	-	-	-	ja	-	-	ja	ja	-

Tabelle 10: Offizielles touristisches Angebot der Gemeinden Huelvas 2003.

Quelle: Eigene Darstellung nach WWW.INE.ES; WWW.ANDALUCIA.ORG.

Im Vergleich zu dieser Destination des Wohnungstourismus war die Zahl der Ferienwohnungen in Isla Cristina und Matalascañas bereits in den 1970er und 1980er Jahren als relativ gering zu bezeichnen, und auch in den 1990er Jahren blieb hier das Wachstum der Wohnungskapazitäten etwa hinter der Entwicklung Punta Umbrías zurück. Dem dennoch dominanten Wohnungsangebot stand in diesen Küstengemeinden jedoch zu Beginn des 21. Jahrhunderts ein diversifiziertes offizielles Übernachtungsangebot gegenüber.

Der Fischerort Isla Cristina (siehe Luftbildaufnahme 2, S. XVI und Foto 4, S. XIII), der in den 1970er und 1980er Jahren über ein sehr großes Angebot an Campingplätzen verfügte, baute in den 1990er Jahren dieses Angebotssegment aus, vergrößerte aber durch den Bau eines Sporthafens sowie des ersten 5 Sterne-Hotels der Provinz Huelva zugleich das Angebot im Bereich des Qualitätstourismus (siehe Tabelle 10). Mit dem Mitte 2004 vollendeten Bau eines weiteren Luxushotels (4 Sterne) sowie verschiedenen Projekten im Rahmen des *Plan de Dinamización Turística* 2000-2003 (siehe Kapitel B 3.4.1.3, S. 156) gelang der Gemeinde Isla Cristina ein qualitativer und quantitativer Wandel des touristischen Angebots, wodurch sich auch die Nachfragestrukturen veränderten: Hatten Mitte der 1980er Jahre noch lokale und nationale Wohnungstouristen die Nachfrage bestimmt, nahm der Anteil internationaler Gäste bis Anfang des 21. Jahrhunderts deutlich zu (JURADO ALMONTE, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998; SCHENK, VOLK 2001:140).

Der nach 1966 entstandene Tourismusort Matalascañas (siehe Luftbildaufnahme 1, S. XV) war hingegen als einziger Standort der Küste Huelvas bereits in den 1970er und 1980er Jahren auf den internationalen Markt ausgerichtet. In den 1990er Jahren erfuhr der „Strand Sevillas“ dennoch eine weitere Diversifizierung seines touristischen Übernachtungsangebots: Das Hotel- und Appartementangebot wurde in den höchsten Qualitätssegmenten erweitert²¹¹, so dass hier im Jahr 2003 rund 4.000 Gästebetten zur Verfügung standen (siehe Tabelle 10). Daneben entsprach der Bau eines ökologischen Golfplatzes sowie eines Dünenparks den veränderten Qualitäts- und Umweltansprüchen der Touristen²¹². Die Zahl der Ferien-

²¹¹ Neben dem Bau neuer Hotels und Appartementhotels wurden im Jahr 2000 zwei bereits existierende Hotels aufgewertet: Das 2 Sterne-Hotel „Matalascañas“ erhielt nach großen Anstrengungen für die Verbesserung der Qualität 3 Sterne; das 3 Sterne-Hotel *Tierra Mar* wurde nach Qualitätsverbesserungen in das 4 Sterne-Segment eingestuft. Vgl. PLEAMAR 1/2000 und PLEAMAR 14/2002.

²¹² Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Nationalpark *Coto de Doñana* spielten in Matalascañas die Belange des Umwelt- und Naturschutzes seit Ende der 1980er Jahre eine wachsende Rolle. Im Zusammenhang mit der steigenden Zahl von Luxushotels entstand jedoch auch in Matalascañas der Bedarf, einen Golfplatz zu bauen, weshalb schließlich in Kooperation mit der Umweltschutzorganisation WWF/Adena sowie den Verantwortlichen der Gemeinde und des Nationalparks ein ökologischer Golfplatz errichtet wurde. Dieser Golfplatz wurde in das natürliche Relief der Zone eingebunden und wird mit wiederaufbereitetem Brauchwasser bewässert; die autochtonen Pflanzen werden nicht gedüngt. Vgl. Vortrag der „Tagung für nachhaltige Entwicklung“ in Almonte (11/2002). Zu den Konflikten zwischen touristischer Entwicklung und Umweltschutz siehe Kapitel C 1.3 und C 1.4.3.

wohnungen stieg in diesem Zeitraum nur gering an. Die Tourismusdestination Matalascañas charakterisierte sich daher zu Beginn des 21. Jahrhunderts durch ein diversifiziertes Angebot sowie ein im Vergleich zu den anderen Küstengemeinden Huelvas ausgeglichenes Verhältnis zwischen offiziellem und inoffiziellem Übernachtungsangebot (siehe Abbildung 34) (PROINTEC 1997b:87; JUNTA DE ANDALUCÍA 1999:11; FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y AYUNTAMIENTO DE ALMONTE 2000b).

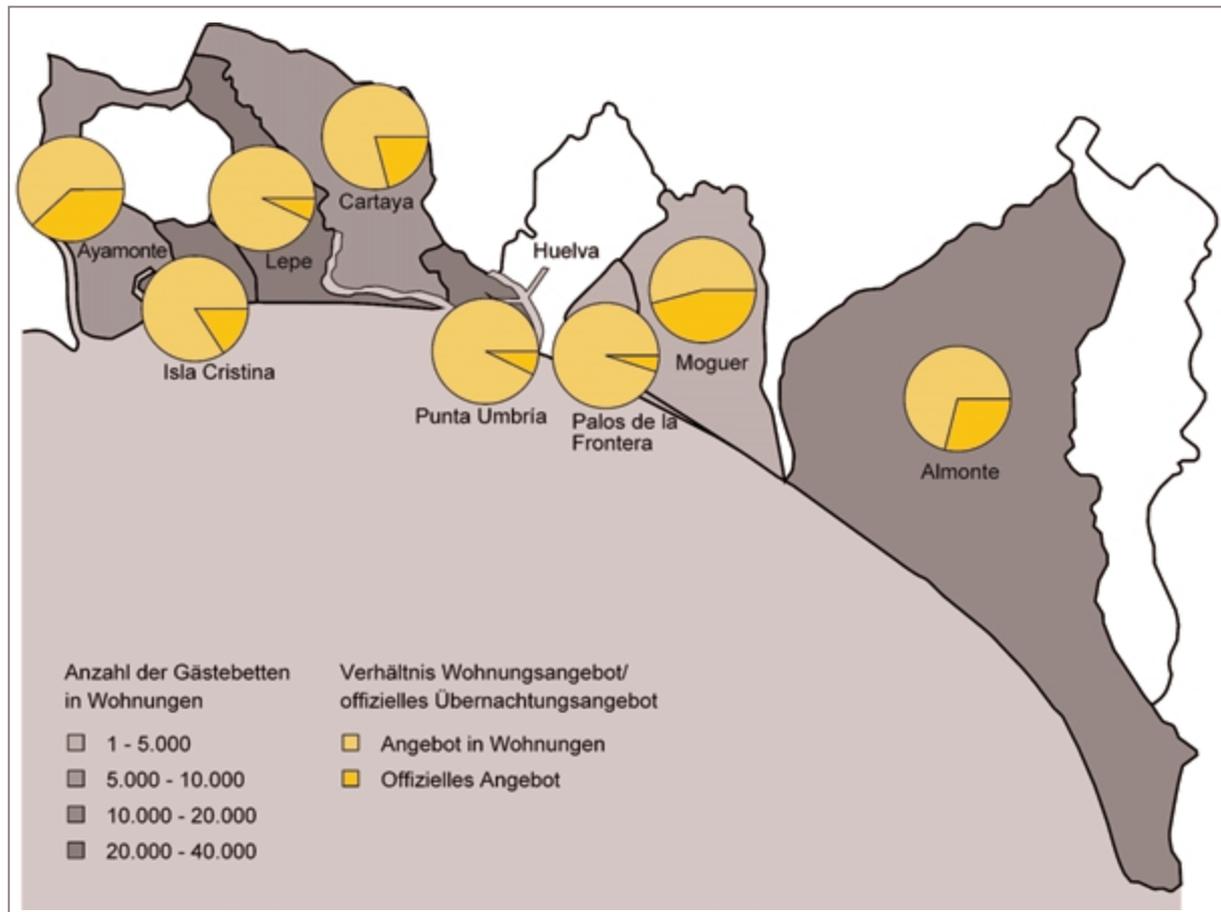


Abbildung 34: Inoffizielles und offizielles Übernachtungsangebot der Küstengemeinden Huelvas 2002. Quelle: SENRA GONZALEZ 2001:155; WWW.INE.ES; WWW.ANALUCIA.ORG.

Neben den angeführten Küstengemeinden, die bereits in den 1960 und 1970er Jahren (La Antilla, Punta Umbría, Isla Cristina, Mazagón, Matalascañas) bzw. nach der Wirtschaftskrise in den 1980er Jahren (El Portíl, El Rompido) erste touristische Ansätze und Realisierungen erlebten, wurden einige ‚Zentren von nationalem touristischen Interesse‘ erst in den 1990er Jahren umgesetzt. Hierzu ist der bereits erwähnte Standort Nuevo Portil zu zählen, welcher sich jedoch bis Anfang des 21. Jahrhunderts nur durch geringe Touristenzahlen auszeichnete. Dieser neuen Generation touristischer Destinationen müssen daneben auch die Projekte Isla Canela und Punta del Moral zugerechnet werden, die in den 1980er Jahren lediglich eine sehr

geringe Umsetzung erfahren hatten. Die Planungen des ‚Projekts der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘, die vorgesehen hatten, an zwei benachbarten Strandabschnitten der Gemeinde Ayamonte 80.000 Gästebetten zu schaffen, wurden in den 1990er Jahren überarbeitet und durch integrierte Ansätze des neuen Tourismusmodells ersetzt. Vor dem Hintergrund der gestiegenen Qualitätsansprüche entstanden Hotels der höchsten Kategorien (siehe Tabelle 10); die Nachfrage nach sportlichen Aktivitäten wurde durch den Bau eines Sporthafens sowie eines Golfplatzes gedeckt. Die Vermarktung des Großprojekts übernahmen etablierte nationale Hotelketten sowie internationale Reiseveranstalter, weshalb der Anteil ausländischer Touristen hier von Beginn an einen bedeutenden Stellenwert einnahm. Das diversifizierte Angebot touristischer Einrichtungen wurde ergänzt durch qualitativ hochwertige Ferienwohnungen und -häuser, welche einer kapitalkräftigen und überwiegend inländischen Käuferschicht entsprachen. Die jungen Tourismusorte Isla Canela und Punta del Moral unterschieden sich damit wesentlich von den traditionellen Küstenorten Huelvas, da sich die Entwicklung sehr schnell und unter Berücksichtigung der aktuellen Nachfrageparameter (Qualität, Umwelt und Sport) vollzog. Diese Entwicklungsprozesse wurden überwiegend von externen Akteuren gelenkt und nur in geringem Maße von den lokalen Potenzialen beeinflusst (JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000; SANTOS PAVÓN 1999:41).

Ebenfalls seit Beginn der 1990er Jahre, aber unabhängig von den Vorgaben des staatlichen ‚Projekts der touristischen Entwicklung‘, wurde auf Initiative lokaler Unternehmer und Bodenbesitzer an der Gemeindegrenze Isla Cristinas und Lepes ein touristisches Großprojekt realisiert. Der Standort Islantilla, der ab 1990 durch einen Gemeindeverband verwaltet wurde, sollte die aktuellen Bedürfnisse des Tourismusmarktes berücksichtigen und eine Verbindung zwischen traditionellem Strandtourismus, Aktivem und Grünem Tourismus schaffen (ESQUEMA DIRECTOR DE PLANEAMIENTO 1988). Durch den Bau eines Golfplatzes sowie eines 4 Sterne-Hotels konnte Islantilla von Beginn an als Standort des Qualitätstourismus vermarktet werden, so dass die internationale Nachfrage hier, wie auch in Isla Canela, das touristische Profil prägte. Die Hotelkonzeption wurde anschließend durch die Errichtung weiterer Hotels und Appartementshotels umgesetzt, wobei die Zahl der Ferienwohnungen und -häuser in diesem Zeitraum ebenfalls zunahm. Die Umsetzung der städtebaulichen Planung des Projekts war Anfang des 21. Jahrhunderts zu großen Teilen beendet (siehe Foto 6, S. XIV), weshalb zu diesem Zeitpunkt von einer Etablierung des Standorts Islantilla auf dem nationalen und internationalen Tourismusmarkt gesprochen werden kann (JURADO ALMONTE 1995b; SCHENK, VOLK 2001:143).

3.4.3.3 Aktuelle Entwicklungsstrategien und künftige Projekte

An der spanischen Mittelmeerküste erlebte das Tourismussegment Sonne und Strand in den 1990er Jahren eine Phase der Sättigung und Stagnation. An der westlichen Costa de la Luz spielte dieses Reisemotiv in vielen Großprojekten der jüngsten Generation jedoch weiterhin eine bedeutende Rolle. Zugleich erwies sich der Entwicklungsrückstand der Küste Huelvas angesichts der veränderten Nachfrageparameter als Chance für die Provinz: Bis Anfang des 21. Jahrhunderts existierten hier noch große, nicht für den Tourismus erschlossene Freiflächen, die ab Ende der 1980er Jahre die Realisierung von Tourismusprojekten der Hochpreissegmente Qualität, Sport und Natur ermöglichten (CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 1993; PROINTEC 1997a:108; JURADO ALMONTE 2001d:213).

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts verzeichnete der touristische Sektor Spaniens infolge der wirtschaftlichen Krise in Deutschland und England einen Rückgang der ausländischen Übernachtungen. Auch die Region Andalusien war von dieser Negativentwicklung in geringem Maße betroffen; dennoch registrierte die andalusische Provinz Huelva weiterhin ein starkes Wachstum der ausländischen Übernachtungszahlen. Die nachholende Entwicklung der andalusischen Atlantikküste setzte sich also trotz der auf nationaler Ebene konstatierten Krise fort (SANTOS PAVÓN 1999:33; EL PAÍS 27/01/2002; EL PAÍS 28/08/2002).

Die kontinuierliche Expansion des Tourismusangebots der westlichen Costa de la Luz kommt gegenwärtig in den städtebaulichen Planungen der Küstengemeinden zum Ausdruck, die zahlreiche Projekte vorsehen (siehe Tabelle 11).

Die Grenzgemeinde Ayamonte qualifiziert in ihrer gültigen Stadtplanung rund 1.000 Hektar als touristische Flächen: Die bereits begonnenen Großprojekte Isla Canela und Punta del Moral sollen künftig auf 564 Hektar vergrößert und das touristische Angebot auf 12.800 Wohnungen sowie 3.000 Hotelbetten ausgeweitet werden. Daneben wurde im Jahr 2002 der vorläufige Bebauungsplan für ein weiteres Tourismusprojekt verabschiedet, welches am Ufer des Flusses *Guadiana* die Erschließung von 425 Hektar sowie den Bau von zwei Golfplätzen, einem Sporthafen, 6.000 Wohneinheiten und drei Luxushotels beinhaltet (siehe Tabelle 11). Die Realisierung dieses Projekts *Puente Esuri* wurde 2003 vom galizischen Immobilien- und Bauunternehmen FADESA begonnen, wobei dieser nationale Akteur für das auf den internationalen Markt ausgerichtete Großprojekt ein Investitionsvolumen von rund 661 Millionen € veranschlagt (JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:7; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:100; HUELVA INFORMACIÓN 28/09/2001, 20/10/2002).

Gemeinde	Bebauungsgebiet	Vorschlag / in Prüfung	Ha	Hotel- plätze	Plätze in Wohnungen
Ayamonte	Puente Esury		425	840	21.000
	Isla Canela		564	6.030	44.200
Isla Cristina	Isla Cristina Ost		86	1.275	3.400
	La Chirina		154	1.680	6.190
	Ría Carreras		112	500	1.180
		El Marquesado	103	750	7.317
Lepe	La Antilla		46	-	6.100
	Islantilla PP2		130	-	6.588
		Erweiterung La Antilla	58	4.524	1.500
		El Brezo	121	1.450	1.590
		El Terrón	18	280	500
Cartaya	Nuevo Portil		129	518	8.575
	Castillo de San Miguel		95	1.150	872
		Erweiterung Nuevo Portil	150	1.140	1.750
Punta Umbría	SAPU 3, 4, 5		54	2.400	7.440
	Punta Umbría Golf		120		
		La Bota	56	6.250	
Moguer / Palos	Mazagón		-		
Almonte	Matalascañas		-		

Tabelle 11: Zukunftsszenario: Städtebauliche Planungen der Küste Huelvas.

Quelle: Eigene Darstellung nach CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2000:61; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:100; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:201.

Die Nachbargemeinde Isla Cristina verabschiedete Ende 2002 einen neuen Flächennutzungsplan, der die touristische Ausrichtung des traditionellen Fischerortes festigte. Neben den noch nicht vollständig erfüllten Bebauungsplänen des letzten Flächennutzungsplans 1987, welche den Bau weiterer Hotels vorsehen, klassifiziert die neue Planung rund 340 Hektar als touristische Erweiterungsflächen²¹³ (siehe Abbildung 35). Die Bebauungspläne konzentrieren dabei die künftige Tourismusedwicklung im Wesentlichen auf vier Zonen, die sich östlich an den bestehenden Siedlungskern anschließen; angrenzend an den bestehenden Dünen- und Pinienwaldgürtel ist damit eine durchgehende Urbanisation zwischen Isla Cristina und Islantilla vorgesehen. Im Bebauungsplan *Arroyo la Chirina*, der direkt an die bereits existierende Tourismusdestination Islantilla angrenzen wird, liegt das geplanten Übernachtungsangebot mit über 6.000 Betten am höchsten; insgesamt sollen mehr als 8.000

²¹³ Neben den Bebauungsplänen *Isla Cristina Este*, *Arroyo La Chirina* und *Ría Carreras*, die bereits im Flächennutzungsplan 1987 als ‚zur Bebauung vorgesehene‘ Flächen eingestuft waren, wurde im neuen Plan 2002 mit dem Bebauungsplan *El Marquesado* auch eine bislang ‚nicht zur Bebauung vorgesehene Fläche‘ neu klassifiziert (jetzt ‚städtische Fläche‘). Vgl. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:101.

Wohnungs- und rund 4.000 Hotelbetten entstehen. Das angestrebte Verhältnis des Wohnungsangebots zu den Hotelkapazitäten (etwa 2:1) sowie die Vorgabe, zwei Golfplätze zu errichten, verdeutlichen die Bestrebungen der Gemeinde, qualitativ hochwertige und diversifizierte Tourismusprodukte anzubieten (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2000:63; HUELVA INFORMACIÓN 11/11/2002).

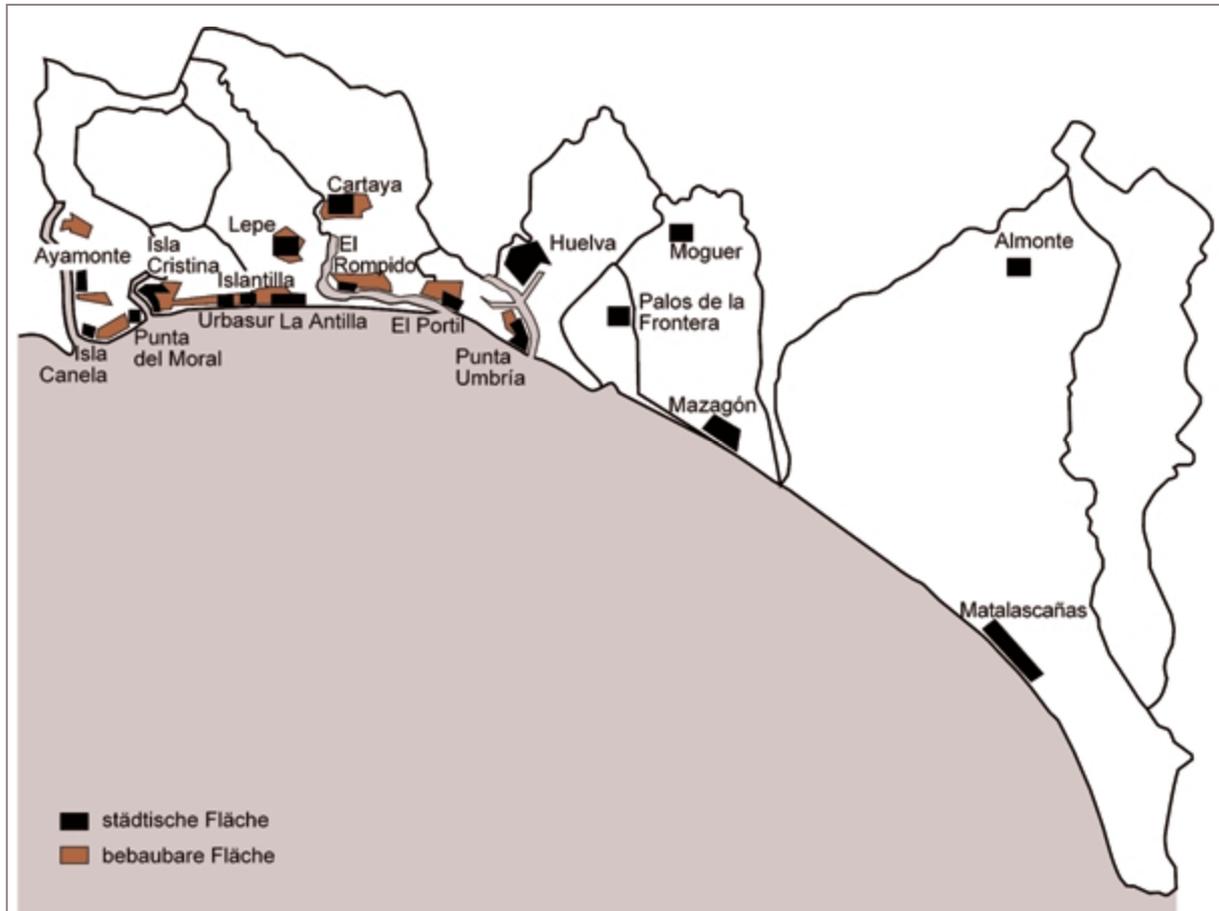


Abbildung 35 Bodenklassifizierung der Küste Huelvas: Künftige touristische Flächen.

Quelle: Eigene Darstellung nach SANTOS PAVÓN 1999:123; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:38.

Die touristischen Planungen der Gemeinde Lepe sahen zu Beginn des 21. Jahrhunderts vor, das ergänzende Angebot (Golfplatz und Pferdesporteinrichtungen) zu diversifizieren sowie, in bescheidenem Umfang, die Wohnungs- und Hotelkapazitäten La Antillas auszubauen (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:102).

Der Ort Cartaya plant hingegen aufgrund der bislang geringen touristischen Erschließung seiner Gemeindefläche umfangreichere Realisierungen: Die in den 1990er Jahren entstandene Destination Nuevo Portil soll um zwei Hotels sowie auf rund 2.500 Wohneinheiten erweitert werden. Auch der Standort El Rompido, der bislang nicht über offizielle touristische

Übernachtungsmöglichkeiten verfügte, erhält ein Luxushotel (SENRA GONZÁLEZ 1995a:368; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2000:65; PLEAMAR 14/2001).

Das größte Projekt Cartayas entsteht indes seit 2002 in der nordöstlich von El Rompido gelegenen Zone *Castillo de San Miguel* (siehe Abbildung 36): Inmitten eines Golfplatzes werden hier aktuell ein 5 Sterne-Hotel, ein 4 Sterne-Appartementhotel, ein Sporthafen sowie 160 Ferienhäuser und -wohnungen gebaut. Das Angebot des künftigen Tourismuskomplexes, den mehrere nationale Immobilien- und Hotelunternehmen gemeinsam realisieren, wird ergänzt durch ein Einkaufszentrum, ein Klubhaus sowie weitere Sportanlagen (HUELVA INFORMACIÓN 03/09/2001; INTERVIEW J.A. MILLÁN, BÜRGERMEISTER CARTAYA 2002)



Abbildung 36:

Touristische Projekte der Gemeinde Cartaya: Castillo de San Miguel (El Rompido Golf & Beach Resort).

Quelle: WWW.SETHOTELS.COM.

Die ‚Hilfsnormen der Planung‘ Punta Umbrías schufen im Jahr 1997 sieben Aktionszonen, deren Vorgaben bislang nicht vollständig umgesetzt wurden. Die künftige Tourismusentwicklung der Gemeinde hängt mit der Realisierung mehrerer Hotelprojekte zusammen, welche im westlich an die bestehende Siedlung angrenzenden Küstenabschnitt *Enebrales de Punta Umbría* vorgesehen sind. Während in diesem Zusammenhang die Vergabe der Baugenehmigungen für 3 Hotels sowie rund 3.000 Wohneinheiten im Jahr 2003 stattfand, wurde ein ehrgeiziges Tourismusprojekt Punta Umbrías im Jahr 2000 gestoppt: Die Gemeinde plante am Strandabschnitt *La Bota* sowie in der Nähe der Urbanisation *Pinos del*

Mar (siehe Abbildung 35) den Bau von 13 Hotels und zwei Golfplätzen. Die dafür benötigten 170 Hektar öffentlicher Waldfläche wurden jedoch vom regionalen Umweltministerium nicht freigegeben, so dass aktuell ein neues Hotelprojekt kleinerer Größenordnung (fünf oder sechs Hotels) erarbeitet wird. Dieses soll auf erschlossene und degradierte städtische Zonen sowie auf die Fläche des bereits existierenden Campingplatzes *La Bota* verteilt werden, während die ursprünglich für das Projekt vorgesehene Dünenzone unter Schutz gestellt und regeneriert werden soll. Die Bewahrung der natürlichen Ressourcen wirkte damit der desarrollistischen Expansion touristischer Räume entgegen und sicherte zugleich die Umweltqualität des Standorts Punta Umbría (JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:8; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2000:68; LEÓN 2002; HUELVA INFORMACIÓN).

Alle Gemeinden des westlichen Teils der Küste Huelvas verfügten also zu Beginn des 21. Jahrhunderts über großflächige touristische Erweiterungs- und Bebauungszonen. Die Tourismusorte Mazagón und Matalascañas im östlichen Küstenabschnitt stellen hinsichtlich ihrer künftigen Tourismusedwicklung hingegen eine innere Reform der bestehenden Einrichtungen sowie eine verstärkte Ausrichtung auf das offizielle Übernachtungsangebot in den Mittelpunkt ihrer Planungen. Die urbanisierte Fläche des Standorts Mazagón soll dem gemäß in den kommenden Jahren kaum erweitert werden, während zugleich der Bau von Hotels und Pensionen innerhalb des bestehenden Siedlungskerns vorangetrieben wird (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:201).

Auch der Küstenort Almontes, Matalascañas, verfügt aktuell nicht über bebaubare Flächen, weshalb die Verwandlung und Aufwertung der existierenden Strukturen das zentrale Element der neuen Flächennutzungsplanung darstellen. Aufgrund der unmittelbaren Nähe der sensiblen Ökosysteme des Nationalparks Doñana erarbeiteten die Stadtplaner Almontes in Kooperation mit der *Fundación Doñana* und der Parkverwaltung einen touristischen Strategieplan²¹⁴, der sich im aktuell überarbeiteten Flächennutzungsplan Almontes niederschlägt: Demnach sollen in Matalascañas v.a. die interne Organisation der touristischen Einrichtungen verbessert, die bestehende Strandpromenade und weitere Freiflächen saniert sowie das Hotelangebot der mittleren und unteren Kategorien aufgewertet werden²¹⁵. Das touristische Angebot wird demnach nur innerhalb der bestehenden städtischen Strukturen vergrößert, wohingegen ein Wachstum der Fläche in Matalascañas nicht geplant ist

²¹⁴ Das Dokument *‘Orientaciones generales para la Rehabilitación Integral de Matalascañas’* wurde im Jahr 2000 veröffentlicht und dient als Orientierungshilfe für die Planung des Tourismussektors. Vgl. FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y AYUNTAMIENTO DE ALMONTE 2000b.

²¹⁵ Zur Rekonversion der städtischen Strukturen der Gemeinde Matalascañas sowie zum Versuch der Revitalisierung des Tourismussektors siehe ausführlich Kapitel C 1.4.3.

(FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y AYUNTAMIENTO DE ALMONTE 2000b:21; HUELVA INFORMACIÓN 17/09/2001).

Trotz der räumlich beschränkten Planungsansätze der Standorte Mazagón und Matalascañas existieren seit den 1990er Jahre Planungen für ein zwischen diesen Orten gelegenes touristisches Großprojekt. Auf 166 Hektar Fläche sollen in *Castillo de la Luz* 4 Luxushotels, Ferienhäuser, ein Golfplatz sowie Einkaufs- und Sportzentren entstehen. In Bezug auf das Übernachtungsangebot waren in der Entwurfsplanung 1.300 Hotelbetten und knapp 8.000 Gästebetten in Wohnungen vorgesehen (COREAL INTERNATIONAL LTD 2000). Aufgrund dieser Dominanz des Wohnungsangebots sowie der räumlichen Nähe zum Nationalpark Doñana entwickelte sich während der Genehmigungsphase eine polemische öffentliche Diskussion²¹⁶, weshalb bislang nicht über die Realisierung des Projekts entschieden wurde (HUELVA INFORMACIÓN).

Die Beschreibung der geplanten Tourismusprojekte macht deutlich, dass sich der touristische Sektor der Küste Huelvas zu Beginn des 21. Jahrhunderts in Expansion befindet. Die Schwerpunkte der angestrebten Realisierungen liegen dabei in den Segmenten des Qualitäts-, Golf- und Naturtourismus: Für die Hotelprojekte ist hinsichtlich der Qualitätsstandards ein Minimum von 3 Sternen vorgeschrieben, und die Zahl der Golfplätze der Küste soll von vier Plätzen im Jahr 2003 auf elf erhöht werden. Die künftigen Projekte beinhalten zudem als weitere Entwicklungsstrategie die Intention, den bislang dominierende Wohnungsanteil zu reduzieren und die Zahl der Hotelplätze deutlich zu erhöhen: Das Verhältnis des Wohnungsangebots zu den Hotelkapazitäten lag zu Beginn des 21. Jahrhunderts bei 13:1 und soll bis 2011 auf die Relation 6:1 korrigiert werden (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2000:44; JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:8; DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA 2002a:19). Daher kann konstatiert werden, dass die touristischen Projekte der Küstengemeinden Huelvas den Empfehlungen und Vorgaben des Strategieplans der Provinz sowie des Planungsdokuments der *Fundación Doñana 21* zu folgen scheinen. Inwiefern die Vorschläge jedoch tatsächlich umgesetzt werden, kann erst im Anschluss an eine Analyse der Raumwirksamkeit des Tourismus beurteilt werden.

²¹⁶ Während der Entwurf im Jahr 2001 in die Stadtplanung der Gemeinde Moguer, zu der Mazagón administrativ gehört, aufgenommen wurde, lehnte der Entwurf des subregionalen Plans der Umgebung Doñanas (*POTAD*) das Projekt im Jahr 2002 ab. Diese Ablehnung besitzt für die zuständige Regionalverwaltung jedoch nur empfehlenden Charakter, weshalb bislang weder negativ noch positiv über das Projekt befunden wurde. Vgl. HUELVA INFORMACIÓN 04/10/2002; 10/10/2002; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002.

KAPITEL C WIRKUNGEN AUF DAS REGIONALE GESAMTGEFÜGE

C 1 Raumstrukturen auf lokaler Ebene

Die in Kapitel B 3 beschriebene Tourismusedwicklung der westlichen Costa de la Luz beeinflusste seit den 1960er Jahren die Raumstrukturen der Provinz Huelva. Das raumgebundene und zugleich raumprägende Phänomen Tourismus wirkte sich dabei auf die ökonomischen und sozialen Parameter der Region aus, beeinflusste die räumlichen und siedlungsstrukturellen Strukturen, bedingte Nutzungskonflikte und veränderte die Perzeption des peripheren Raums. Es können daher mit BÜTOW (1995) wirtschaftsgeographische, soziale, siedlungsgeographische und ökologische Wirkungen des Tourismus unterschieden werden (siehe auch Kapitel A 1.1, S. 5), wobei bei der Darstellung in diesem Kapitel im Hinblick auf die phasenhafte Entwicklung des Fremdenverkehrs eine zeitliche Unterteilung erfolgen wird. Den Schwerpunkt der Wirkungsanalyse bildet dabei die zentrale Frage, ob und inwiefern der touristische Sektor eine regionale Wachstumsstrategie für die Provinz Huelva darstellt (Kapitel C 1).

An die Analyse der lokalräumlichen Auswirkungen des Tourismus wird sich eine Aufweitung des Betrachtungsraums und eine Untersuchung des Peripherraums Huelva im nationalen und europäischen Kontext anschließen. Hier wird im Wesentlichen zu untersuchen sein, ob der Fremdenverkehr in dem europäischen Peripherraum als Instrument zum Abbau disparitärer Raumstrukturen wirkte und welche Konsequenzen sich daraus für die regionalen Entwicklungsgefälle (Zentrum - Peripherie) ergaben (Kapitel C 2).

1.1 Sozioökonomische Auswirkungen des Tourismus in der Provinz Huelva

Der Tourismus stellt als weltweit wichtigste Wachstumsbranche einen bedeutenden Wirtschaftszweig dar. In zahlreichen Zielländern trägt der Fremdenverkehr zu einer Verbesserung der Zahlungsbilanz bei und bildet eine Erwerbsgrundlage für die lokale Bevölkerung (VORLAUFER 1996:134; BRYSCHE 1999:1; DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA 2002a:3). Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung des touristischen Sektors kommt darin zum Ausdruck, dass sein Anteil am Bruttoinlandsprodukt (BIP) weltweit und in Spanien bei über 10%, in Andalusien bei rund 14% liegt²¹⁷ (BRYSCHE 1999:1; MÜLLER 2001:79; EISENSTEIN,

²¹⁷ Der prozentuale Anteil am BIP erlaubt allerdings nur bedingt Aussagen über den tatsächlichen Stellenwert des Tourismus: So weisen etwa monostrukturierte Tourismusregionen eine starke Dominanz des touristischen Sektors aus, während andere Fremdenverkehrsregionen eine diversifizierte Wirtschaftsstruktur besitzen. Vgl. KAGERMEIER 2001:59.

ROSINSKI 2003:805; WWW.IEA.ES). Zu den wirtschaftlichen Auswirkungen des Fremdenverkehrs ist zudem der Beschäftigungseffekt zu zählen, da etwa 10% aller Arbeitsplätze von der Tourismuswirtschaft abhängen. Der dienstleistungsorientierte und daher personalintensive Sektor schafft dabei neben den touristischen Arbeitsplätzen auch Impulse zur Belebung anderer Wirtschaftszweige, wobei die Bedeutung dieser indirekten Beschäftigungseffekte von der Produktionsstruktur der Region abhängt (HARRER 2003:157). Im Allgemeinen wirken die Multiplikatoreffekte auf den Bausektor sowie die Agrar-, Fischerei- und Nahrungsmittelwirtschaft, während die Anstoßfähigkeit des Fremdenverkehrs in Bezug auf nachgelagerte Dienstleistungen der touristischen Zielregionen als gering eingestuft werden muss²¹⁸ (STEGGER 1980:97; KULINAT 1986:34; VORLAUFER 1996:140; BRYSCHE 1999:1; EISENSTEIN, ROSINSKI 2003:805). Außerdem führt der Fremdenverkehr meist zu einer Verbesserung der Infrastrukturen, da die oftmals peripher gelegenen Zielregionen im Zuge der touristischen Erschließung besser an die Wasser- und Energieversorgung angeschlossen sowie an die Verkehrsströme angebunden werden (EISENSTEIN 1995:100; JURADO ALMONTE 2001d:217; JOB, PAESLER, VOGT 2004:14).

Den wirtschaftsgeographischen Wirkungen des Fremdenverkehrs ist des Weiteren zuzurechnen, dass die Finanzkraft touristischer Gemeinden gestärkt wird: Durch die Verlagerung der Kaufkraft von den Herkunftsgebieten der Touristen in die Fremdenverkehrsregionen kann insgesamt ein Anstieg des Lebensstandards der Bevölkerung in den Zielgebieten konstatiert werden. Mit zunehmender touristischer Erschließung einer Region werden zudem die Sozialstrukturen durch die saisonale oder ganzjährige Zuwanderung von Arbeitskräften sowie die Verfügbarkeit qualitativ hochwertiger Arbeitsplatzsegmente beeinflusst (KULINAT, STEINECKE 1984:142; ROTHER 1993:171; EISENSTEIN, ROSINSKI 2003:811).

In der südspanischen Region Andalusien stellt der Tourismus zu Beginn des 21. Jahrhunderts den wichtigsten Wirtschaftssektor dar. Mit einem Anteil von 14% am regionalen Bruttoinlandsprodukt sowie rund 200.000 touristischen Arbeitsplätzen ist der Fremdenverkehr ein bedeutendes Standbein der sozioökonomischen Strukturen und wirkt aufgrund seiner Synergie- und Multiplikatoreffekte als Motor der regionalen Wirtschaftsentwicklung²¹⁹

²¹⁸ STEGGER bezeichnet als ‚Anstoßfähigkeit‘ die Kapazität des Fremdenverkehrs, eigene Wachstumsimpulse an andere Wirtschaftssektoren weiterzugeben. Vgl. STEGGER 1980:96. Der touristische Multiplikatoreffekt erreicht in Bezug auf den Beschäftigungseffekt etwa in der Bundesrepublik Deutschland einen Wert von 1,3. Vgl. BECKER, JOB 2000:18.

²¹⁹ Das regionale Statistikinstitut Andalusiens (SAETA) bezifferte für das Jahr 2001 den Multiplikatoreffekt des Tourismus Andalusiens auf 1,41. Damit standen in diesem Jahr auf regionaler Ebene den direkten wirtschaftlichen Effekten in Höhe von 11,48 Mrd. € rund 4,77 Mrd. € indirekter Effekte gegenüber. Knapp die Hälfte der

(CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 1999:95; MANZANERA DÍAZ 2000:153; DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA 2002a:3). Dabei konzentrieren sich die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Tourismus vor allem auf die andalusische Mittelmeerküste, welche die präferierte Zielregion der mitteleuropäischen Touristen darstellt, wohingegen das Hinterland Andalusiens kaum von den direkten und indirekten Effekten der Tourismuswirtschaft profitiert. Hieraus wird ersichtlich, dass die vom führenden regionalen Wirtschaftssektor ausgehenden Wachstumsprozesse räumlich begrenzt und nicht auf eine ganze Region zu übertragen sind. Zudem sind nicht in allen Tourismusdestinationen vergleichbar starke regionalwirtschaftliche Effekte nachzuweisen, weshalb der Fremdenverkehr nicht automatisch als wirkungsvolle regionale Wachstumsstrategie beurteilt werden kann (STEGGER 1980:152; ROTHER 1993:178)

In der Wirtschaftsstruktur der Provinz Huelva nahm der Tourismus traditionell nur eine untergeordnete Position ein, gewann jedoch ab Mitte der 1980er Jahre zunehmend an Bedeutung. Inwiefern der touristische Sektor die sozioökonomischen Strukturen der Küste Huelvas beeinflusste und steuerte, ist im Folgenden zu untersuchen, wobei die wirtschaftlichen Folgen des touristischen Wohnungsmodells von den Konsequenzen des Tourismusmodells der 1990er Jahre getrennt betrachtet werden sollen.

1.1.1 Wirtschaftliche Folgen des nationalen Wohnungstourismus

Die ökonomische Bedeutung des touristischen Wohnungsmodells für die Provinz Huelva ist nur schwer quantifizierbar. Die Mehrheit der gemieteten oder in Eigentum genutzten Ferienwohnungen und -häuser gehören nicht dem offiziellen Übernachtungsangebot an, so dass touristische Statistiken keinen Aufschluss über die Zahl der Touristen und Übernachtungen geben können (siehe Fußnote 128, S. 104). Da das Übernachtungsangebot in Wohnungen demnach nicht zuverlässig erfassbar ist, müssen in Anlehnung an ZEINER (1999) Schätzungen der Nachfrageseite herangezogen werden (ZEINER 1999:53). Basierend auf der statistischen Erfassung des Wohnungsbestands kann die Zahl der Zweitwohnsitze und leerstehenden Wohnungen in den Küstenorten der westlichen Costa de la Luz auf rund 40.000 Wohneinheiten im Jahr 2001 festgelegt werden, so dass die Übernachtungskapazität des illegalen Angebots zu diesem Zeitpunkt bei rund 143.000 Plätzen lag (siehe Tabelle 10, S. 196). Diese auf geschätzten Annahmen beruhenden Werte ermöglichen jedoch keinerlei Rückschluss auf die tatsächlichen Übernachtungszahlen, und auch die täglichen Ausgaben der

indirekten Multiplikatoreffekte kamen dabei dem Primären Sektor sowie der Industrie zugute. Vgl. CONSEJERIA DE TURISMO Y DEPORTE 2002d:15.

Wohnungstouristen sind aufgrund der überwiegend unter der Hand ver- oder untervermieteten Wohnungen²²⁰ sowie des sich nicht von der lokalen Bevölkerung unterscheidenden Einkaufsverhaltens der nationalen Gäste nur schwer zu bestimmen. Trotz der erschwerten Datenlage kann festgehalten werden, dass das auf den regionalen und nationalen Markt ausgerichtete Wohnungsmodell an der Küste Huelvas bis in die 1990er Jahre den dominanten Faktor der Tourismusentwicklung darstellte. Damit können die bis zu diesem Zeitpunkt konstatierten Auswirkungen des Fremdenverkehrs im Wesentlichen auf den Wohnungstourismus zurückgeführt werden, wohingegen die möglichen Folgen eines Hoteltourismus bis in die 1990er Jahre an der Küste Huelvas vernachlässigbar gering blieben.

Die Konsolidierung des nationalen Wohnungstourismus kam während der Ausbauphase vor allem dem Bausektor sowie der Immobilienbranche zugute. Diejenigen Küstengemeinden Huelvas, deren touristisches Wohnungsangebot in den 1970er und 1980er Jahren deutlich anwuchs, verzeichneten daher einen steigenden Anteil der in der Konstruktion beschäftigten aktiven Bevölkerung (siehe Tabelle 13, S. 217). Im Anschluss an das ‚Projekt der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ führte insbesondere die Erschließung der Küstenstandorte Matalascañas, Mazagón, El Portil und Punta Umbría dazu, dass in den Gemeinden Almonte, Moguer und Cartaya dem Bausektor eine überdurchschnittliche Bedeutung zukam. An der gesamten Küste wies der Sektor Anfang der 1990er Jahre einen im Vergleich mit dem Provinzdurchschnitt hohen Wert auf (SANTOS PAVÓN 1999:87; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001e:342).

Der Dienstleistungssektor verzeichnete hingegen an der Küste keinen signifikanten Bedeutungszuwachs: Lediglich in einzelnen Gemeinden konnte ab 1986 ein leichter Anstieg des Anteils beobachtet werden. Insgesamt blieben die Küstenorte Huelvas jedoch im Hinblick auf den Tertiären Sektor hinter dem Durchschnitt der Provinz zurück, weshalb zu diesem Zeitpunkt von einem schwach entwickelten tertiären Wirtschaftszweig gesprochen werden muss.

In fast allen Tourismusgemeinden der westlichen Costa de la Luz verlief allerdings das Wachstum des Bau- und Dienstleistungssektors auf Kosten der Agrar- und Fischereiwirtschaft. Der Primäre Sektor stellte zwar zu Beginn der 1990er Jahre noch immer einen bedeutenden Wirtschaftssektor dar, doch deutete der zwischen 1986 und 1993 verzeichnete

²²⁰ Es muss davon ausgegangen werden, dass innerhalb der Tourismusgemeinden Huelvas nur knapp 25% der Wohnungsvermietungen und -verkäufe über offizielle Immobilienfirmen und Makler abgewickelt werden, während 75% der Vorgänge zwischen Privatleuten stattfinden. Vgl. SANTOS PAVÓN 1999:89.

Rückgang seines Anteils darauf hin, dass der Wohnungstourismus einen allmählichen Strukturwandel verursachte. Eine tiefgreifende Umstrukturierung der Wirtschaft fand allerdings bis Anfang der 1990er Jahre nicht statt, da der regionale und nationale Tourismus neben der Bewässerungslandwirtschaft, dem Fischfang und der Industrie lediglich einen weiteren Sektor innerhalb der polystrukturierten Regionalwirtschaft bildete (JURADO ALMONTE 1996:189; DORREGO REYES, JURADO ALMONTE 2002:11).

	Primärer Sektor		Industrie		Bau		Dienstleistungen	
	1986	1993	1986	1993	1986	1993	1986	1993
Ayamonte	35,8	35,7	12,8	14,1	9,5	11,8	41,9	38,4
Isla Cristina	52,3	49,5	8,6	9,5	6,6	11,3	32,5	29,7
Lepe	60,3	61	4,7	5	10,8	12	24,2	22
Cartaya	47,1	46,9	7,1	9,8	13,8	16,5	32	26,8
Punta Umbría	39,1	32,2	5,4	7,9	17,1	20,7	38,4	39,2
Palos	48,1	36	16,8	20,2	8,3	9,4	26,8	34,4
Moguer	48,1	27,6	16,8	21,9	8,3	18,2	26,8	32,3
Almonte	49,1	40,7	4,5	5,2	13,3	18	33,1	36,1
% Küste	47,5	41,2	9,6	11,6	10,9	14,8	32	32,4
% Provinz		30,1		17,3		12,4		40,2

Tabelle 12: Aktive Bevölkerung der Küste Huelvas nach Wirtschaftssektoren 1986 und 1993.

Quelle: IEA; HUELVA INFORMACIÓN: LOS PUEBLOS DE HUELVA.

Der nationale Wohnungstourismus beeinflusste neben dem Bau- und Dienstleistungssektor indirekt auch die Landwirtschaft, die Fischerei sowie die Nahrungsmittelindustrie, denn die spanischen Gäste, die sich während ihres sommerlichen Urlaubsaufenthaltes im örtlichen Einzelhandel versorgten, stellten einen zusätzlichen Absatzmarkt für diese Sektoren dar.

Außerdem profitierte auch das Gastgewerbe von den Wohnungstouristen, wobei diese überwiegend den mittleren und unteren Einkommensklassen entstammten und überwiegend einfache Gaststätten und Bars frequentierten (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001e:342).

Die langjährige Treue vieler Gäste, die aufgrund ihrer Zweitwohnsitze langfristig an die Tourismusdestinationen gebunden waren, kann vor diesem Hintergrund als positiver Faktor für die Wirtschaftsentwicklung der Küste betrachtet werden. Mit SANTOS PAVÓN (1999) muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die ökonomischen Auswirkungen des Wohnungstourismus langfristig gering blieben: In der Konstruktionsphase schuf das touristische

Wohnungsmodell zahlreiche Arbeitsplätze im Bausektor. Nach der Fertigstellung der Ferienwohnungen und -häuser verblieben dagegen kaum Beschäftigungseffekte²²¹.

Im Bereich des Bausektors und des Dienstleistungsgewerbes entwickelten sich in der Provinz Huelva neben den regional und national agierenden Unternehmen auch kleine, lokale Unternehmensstrukturen. Die ökonomischen Impulse beschränkten sich jedoch v.a. auf die Bauphase sowie die sommerliche Ferienzeit. Die positiven Folgen für den lokalen Arbeitsmarkt sind daher nur kurzfristig, während langfristig die Kommunen die negativen sozioökonomischen, ökologischen und räumlichen Konsequenzen der Wohnbebauung zu tragen haben (siehe dazu Kapitel C 1.3, S. 231).

Es kann also festgestellt werden, dass der Wohnungstourismus der 1970er und 1980er Jahre einen wichtigen Motor der Wirtschaftsentwicklung Huelvas darstellte. In der traditionell rückständigen und primärwirtschaftlich orientierten Provinz trug der Tourismus seit den 1970er Jahren zu einer Diversifizierung der Wirtschaftsstrukturen bei, da neben der lokalen Agrar- und Fischereiwirtschaft auch der Bausektor und der Tertiäre Sektor Impulse erhielten. Aufgrund der spezifischen Bedürfnisse des nationalen Wohnungsmodells blieben die ökonomischen Auswirkungen des Tourismus jedoch außerhalb der Konstruktionsphase insgesamt gering, zumal sich die an der westlichen Costa de la Luz dominierenden spanischen Wohnungstouristen im Gegensatz zu den ausländischen Gästen der Mittelmeerküste durch ein ausgeprägt saisonales Reiseverhalten charakterisierten (SANTOS PAVÓN 1999:87; MÜLLER 2001:79; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:23).

Dennoch bewirkte der nationale Wohnungstourismus an der Küste Huelvas einen Anstieg des Lebensstandards der lokalen Bevölkerung (FOURNEAU 1983:260; SANTOS PAVÓN 1999). Die Gemeinden profitierten vom Verkauf bebaubarer Flächen sowie von steuerlichen Einnahmen, weshalb auch die aktuellen Planungsansätze eine große Zahl neu zu konstruierender Wohneinheiten vorsehen (siehe Kapitel B 3.4.3.3, S. 200). Insgesamt stellt der Wohnungstourismus also in der Provinz Huelva einen wichtigen Wirtschaftszweig dar. Wie auf regionaler Ebene, wirkt er auch an der westlichen Costa de la Luz als stabilisierender und konstanter Faktor der Tourismuswirtschaft (PRADO SESEÑA 2001).

²²¹ Die Konstruktion von 1.000 Ferienwohnungen in der Provinz Huelva (entspricht etwa 3.500 Touristenplätzen) beschäftigt in der Bauphase im Durchschnitt ca. 1.700 direkte und 210 indirekte Arbeitskräfte des lokalen Arbeitsmarktes. Die Pflege der Wohnanlagen kann anschließend von nur 5 Beschäftigten vorgenommen werden. Nach Abschluss der Bauphase entstehen innerhalb der lokalen Wirtschaft in den Sommermonaten zusätzlich 197 indirekte und ganzjährig 44 Arbeitsplätze. Vgl. CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES 2000:38.

Ab den 1990er Jahren vermischten sich die ökonomischen Konsequenzen des touristischen Wohnungsmodells allerdings mit den Effekten des an Bedeutung zunehmenden Hoteltourismus Huelvas.

1.1.2 Wirtschaftliche Auswirkungen des internationalen Hoteltourismus

Das seit Ende der 1980er Jahre, besonders aber seit den 1990er Jahren propagierte neue Tourismusmodell der westlichen Costa de la Luz war dadurch gekennzeichnet, dass der Bau von Luxushotels sowie hochwertigen touristischen Einrichtungen (Golfplätze, Sporthäfen u.ä.) in den Mittelpunkt der lokalen Tourismusplanungen rückte.

Diese Entwicklung war im Hinblick auf die Beschäftigungs- und Wachstumseffekte von Bedeutung: Mit VORLAUFER (1996) kann konstatiert werden, dass die Schaffung von Hotelkapazitäten der obersten Kategorien ungeachtet der größeren Kapitalintensität einen höheren Beschäftigungseffekt erzielt als einfache Hotelunterkünfte²²². Wenngleich für die Bauphase kaum Unterschiede im Vergleich zum Wohnungsbau festzustellen sind²²³, differiert die Zahl der im Anschluss an die Konstruktion kontinuierlich Beschäftigten im Hotelsektor deutlich von der Beschäftigungsintensität des Wohnungstourismus: Eine modellhafte Untersuchung der CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2000) mit der Vorgabe, den Bau von 1.000 Ferienwohnungen sowie 1.000 Hotelzimmern an der westlichen Küste Huelvas exemplarisch zu vergleichen, ergab für die Hoteloption einen Beschäftigungseffekt, der den Wert des Wohnungsmodells um das Zwölfwache übertraf²²⁴. Die Zahl der direkten Arbeitsplätze in den Hotels der Provinz Huelva belief sich im Jahr 2001 auf rund 1.130, so dass für die gesamte Provinz in Verbindung mit mehr als 11.000 Hotelbetten ein Beschäftigungskoeffizient von 0,1 Angestellten je Hotelbett errechnet werden kann. Die Zahl der Beschäftigten pro Bett lag hingegen im Bereich der Ferienwohnungen bei weniger als 0,01 (WWW.INE.ES; DORREGO REYES, JURADO ALMONTE 2002). Die im Hotelsektor der

²²² VORLAUFER geht in Bezug auf den Tourismus in Entwicklungsländern davon aus, dass Luxushotels durchschnittlich 2 bis 3 mal mehr Angestellte pro Hotelbett beschäftigen als einfache Hotels. Vgl. VORLAUFER 1996:141. Diese Annahme einer höheren Arbeitsintensität luxuriöser Übernachtungsbetriebe kann auch auf andere Tourismusdestinationen übertragen werden.

²²³ Die Konstruktion von 1.000 Hotelzimmern beschäftigt in der Bauphase rund 1.800 direkte sowie 260 indirekte lokale Arbeitskräfte. Im Vergleich zum Bau von Ferienwohnungen (siehe Fußnote 221, S. 211) sind damit die Unterschiede in der Zahl der Beschäftigten nur gering. Vgl. CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES 2000:40.

²²⁴ Die Modelluntersuchung ermittelte für 1.000 Hotelzimmer (ca. 2.000 Hotelbetten) eine Beschäftigungsintensität von 443 direkten sowie 332 indirekten Arbeitsplätzen, so dass 0,2 bzw. 0,16 Beschäftigte auf ein Hotelbett entfielen. Vgl. CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES 2000:38. Die Studie differenziert nicht zwischen luxuriösen und einfacheren Hoteleinrichtungen, nutzt als Ausgangsbasis jedoch die Bebauungsbedingungen (Bebauungsdichte, m²/Bett) der oberen Qualitätskategorien, weshalb die ermittelten Werte für ein qualitativ hochwertiges Hotelangebot gelten. In Bezug auf das touristische Wohnungsmodell errechnete die Modelluntersuchung einen Wert von 0,01 direkt und indirekt Beschäftigten je Wohnungstourist.

westlichen Costa de la Luz geschaffenen Arbeitsplätze zeichneten sich durch eine geringere Saisonalität aus, wohingegen die vom Wohnungstourismus abhängigen Plätze größtenteils auf wenige Sommermonate beschränkt blieben. Die Studie der CONSEJERÍA ermittelte für den Hotelsektor außerdem eine dreifach höhere regionale Wertschöpfung²²⁵, weshalb diese Option die lokalen Wirtschaftsstrukturen Huelvas deutlich stärker beeinflusste als das touristische Wohnungsmodell (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2000:10).

Das veränderte Tourismusmodell der Küste Huelvas wirkte wegen der spezifischen Nachfrageparameter der nationalen und internationalen Reisenden seit den 1990er Jahren als bedeutender Impulsgeber für die traditionellen Wirtschaftssektoren: Aufgrund der höheren durchschnittlichen Ausgaben der ausländischen Gäste stieg im Vergleich zum inländischen Wohnungstourismus die lokale Wertschöpfung an. Die Hotels versorgten sich außerdem, wie auch die Wohnungstouristen, vor Ort mit Produkten der Land- und Fischereiwirtschaft.

Neben diesen Wirtschaftssektoren, die den Hoteltourismus mit laufenden Inputs belieferten, profitierte vor allem der Dienstleistungssektor von der steigenden Nachfrage nach ergänzenden touristischen Angeboten und offiziellen Übernachtungskapazitäten. Der Anteil der im Tertiären Sektor beschäftigten aktiven Bevölkerung Huelvas nahm daher in den 1990er Jahren deutlich zu und machte im Jahr 2000 mehr als 54% aller Arbeitsplätze aus (1993: 40,2%). Der Anteil der Dienstleistungen an der Bruttowertschöpfung stieg im selben Zeitraum von 58% auf 64% (siehe Abbildung 37). Die nachholende Tourismusedwicklung der westlichen Costa de la Luz spiegelte sich des Weiteren in einem Wachstum des Bausektors auf 14% der Beschäftigten wider (1993:12,4%), wohingegen der Anteil der Industrie von 17% (1993) auf 14,3% (2000) sank. Einen signifikanten Rückgang verzeichnete im selben Zeitraum auch der Primäre Sektor, dessen Anteil (2000: 16%) sich auf Ebene der Provinz im Vergleich zum Jahr 1993 (30%) fast um die Hälfte reduzierte. An der Küste der Provinz Huelva spielte allerdings auch in den 1990er Jahren die Bewässerungslandwirtschaft eine bedeutende Rolle, weshalb der Primäre Sektor hier weiterhin einen über dem Durchschnitt der Provinz liegenden Anteil einnahm²²⁶. Dennoch verdeutlicht die zwischen 1993 und 2000 auf Ebene der Provinz beobachtete rückläufige Entwicklung dieses Sektors auch den tiefgreifenden Wandel der Wirtschaftsstrukturen der Küstengemeinden.

²²⁵ Insgesamt wird die Wertschöpfung des Hotelmodells auf den sechsfachen Wert des Wohnungstourismus geschätzt, doch verbleibt nur rund die Hälfte der Gewinne in der Provinz Huelva. Vgl. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2000:40.

²²⁶ Insbesondere die traditionell auf den Agrarsektor spezialisierten Gemeinden Lepe und Cartaya vergrößerten in den 1990er Jahren ihre intensiv bewässerten Nutzflächen für den Anbau von Erdbeeren und Zitrusfrüchten, so dass hier der Primäre Sektor die lokalen Wirtschaftsstrukturen weiterhin deutlich dominierte. Vgl. PALAO TABOADA, MÁRQUEZ DOMINGUEZ 2001.

Der Wohnungstourismus der 1980er und beginnenden 1990er Jahre hatte lediglich einen leichten Anstieg des Tertiären Sektors sowie einen schwachen Rückgang der Land- und Fischereiwirtschaft bewirkt. Der in den 1990er Jahren einsetzende nationale und internationale Hoteltourismus leitete hingegen eine strukturelle Transformation ein: Infolge des wachsenden Arbeitsplatzangebots im Bereich touristischer Dienstleistungen wurden zahlreiche Agrarbetriebe des Trockenfeldbaus aufgegeben sowie die Fischereiflotten der Hafestandorte reduziert.

Im regionalen und nationalen Vergleich nahm der Primäre Sektor Huelvas dennoch weiterhin einen überdurchschnittlichen Stellenwert ein, während der Tertiäre Sektor der Provinz hinter den Werten Andalusiens und Spaniens zurückblieb (siehe Abbildung 37). Der Strukturwandel der traditionell primärwirtschaftlich orientierten Provinz Huelva war zu Beginn des 21. Jahrhunderts demnach noch nicht abgeschlossen. Der vergleichsweise große Anteil des Bausektors weist allerdings darauf hin, dass die touristische Erschließung der Küste Huelvas weiterhin dynamisch ist und der Transformationsprozess der lokalen Wirtschaftsstrukturen fortschreitet.

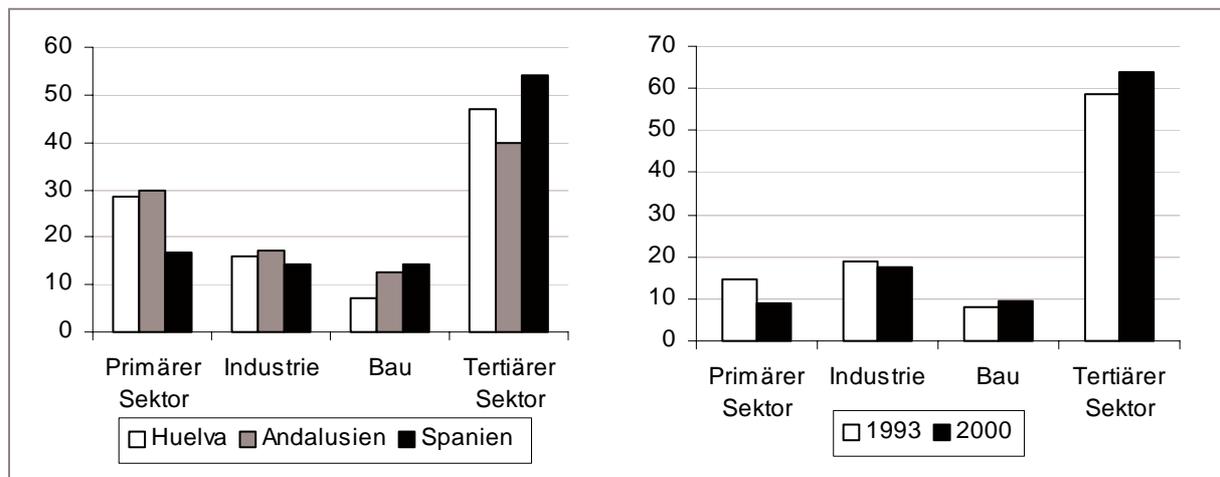


Abbildung 37: (a) Aktive Bevölkerung nach Wirtschaftssektoren 2000 (%)
 (b) Bruttowertschöpfung Huelvas nach Sektoren 1993 und 2000 (%).
 Quelle: INE, IEA.

Der Ausbau der Tourismusstandorte Huelvas ab Ende der 1980er Jahre beeinflusste auch die infrastrukturelle Ausstattung der Küstenzone. Nachdem die peripher gelegene Provinz Huelva im Jahr 1992 durch eine ‚Internationale Brücke‘ mit der portugiesischen Nachbarregion Algarve verbunden worden war, beeinflussten die zunehmenden internationalen Reiseströme auch den Ausbau der intraprovinziellen Verkehrsinfrastrukturen. Im Zuge der qualitativen Aufwertung der gesamten Tourismusdestination wurden in den 1990er Jahren außerdem

zahlreiche Kläranlagen errichtet sowie Mülltrennungssysteme eingeführt, und der Qualitätsanspruch der ausländischen Hotel- und Appartements-touristen führte in allen Küstenorten zur Einrichtung öffentlich zugänglicher Internetanschlüsse. Während der nationale Wohnungstourismus hinsichtlich der Infrastrukturen der Küste Huelvas kaum Veränderungen bewirkt hatte, führte also das neue Tourismusmodell zu einer Verbesserung der Ausstattung.

Die aktuelle Stadtplanung der Küstengemeinden sieht eine Vielzahl großer Hotelprojekte vor, weshalb der Anteil des Dienstleistungssektors in Zukunft ansteigen wird. Die ökonomischen Auswirkungen des neuen Tourismusmodells werden daher künftig verstärkt zunehmen, so dass sich der internationale Fremdenverkehr zum wichtigsten Impulsgeber für alle Wirtschaftssektoren der Küstengemeinden Huelvas entwickeln wird (JURADO ALMONTE 1996:243; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:23).

1.1.3 Wandel der Sozialstrukturen

Die touristische Entwicklung der westlichen Costa de la Luz spiegelte sich auch in den Sozialstrukturen der Küstenzone wider. Im Zusammenspiel mit dem dynamischen Ausbau der Bewässerungslandwirtschaft bedingte die Erschließung durch den nationalen und internationalen Fremdenverkehr einen allmählichen Rückgang der Arbeitslosenzahlen. Im Juli 2003 waren in der Provinz Huelva rund 8,6% der erwerbstätigen Bevölkerung ohne Arbeit, womit die traditionell rückständige Provinz nur knapp über dem nationalen Durchschnitt (8,3), jedoch deutlich unter der andalusischen Arbeitslosenquote (10,9) lag²²⁷ (siehe Abbildung 38). In Relation zu den Vergleichsmonaten der Vorjahre war die Zahl der Arbeitslosen Huelvas damit deutlich gesunken (1999: 10,4%), wenngleich für alle Jahre im Anschluss an die Sommermonate ein überdurchschnittlicher Anstieg der Quote zu beobachten war. Dies deutet auf eine nach wie vor starke saisonale Bindung der Arbeitsplätze im Tourismussektor hin. Der Dienstleistungssektor, in dem im Jahr 2000 mehr als die Hälfte (54%) der Arbeitskräfte der Provinz beschäftigt waren, trug also insgesamt zu einem Sinken der Arbeitslosigkeit bei, doch zeichnete er sich durch eine Saisonalität aus, die sich an der

²²⁷ Die angeführten Arbeitslosenzahlen sind der offiziellen Statistik des Nationalen Beschäftigungsinstituts (*Instituto Nacional de Empleo, INEM*) entnommen. Parallel dazu existiert eine Statistik, die auf der quartalsmäßigen, vom Nationalen Statistikinstitut (*Instituto Nacional de Estadística, INE*) durchgeführten Befragung der aktiven Bevölkerung (*Encuesta de Población Activa, EPA*) basiert. Diese zweite Datenerhebung ergab für die Provinz Huelva im Jahr 2002 allerdings eine Arbeitslosenquote von 26% (INE: 10%); auch auf regionaler und nationaler Ebene lagen die Quoten deutlich über den Ergebnissen des INE. Vgl. WWW.JUNTADEANDALUCIA.ES.

Hochsaison des Wohnungs- und abgeschwächt auch des Hoteltourismus orientierte (WWW.INEM.ES; HUELVA INFORMACIÓN 03/08/2001; 05/10/2002).

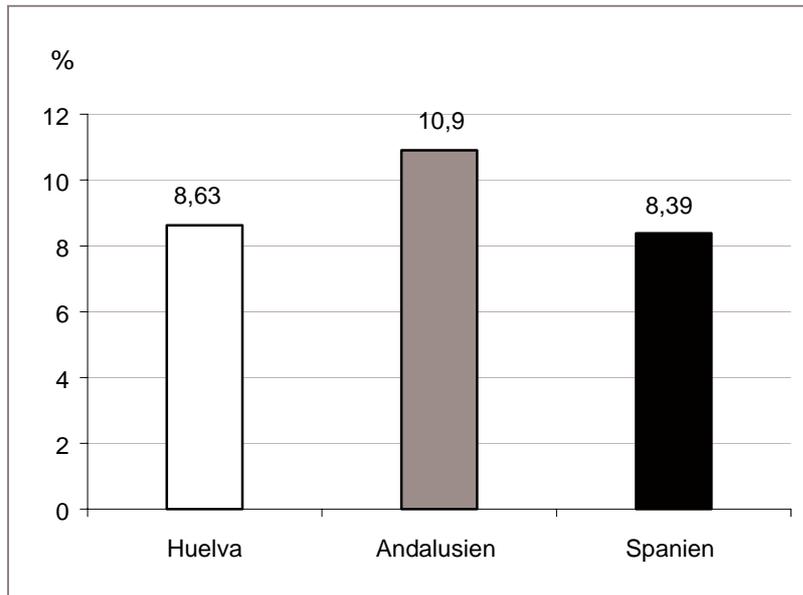


Abbildung 38:

Arbeitslosigkeit in Huelva,
Andalusien, Spanien (%) 2003.

Quelle: WWW.INEM.ES.

Die Provinz Huelva wies trotz des relativen Bedeutungsverlusts des Primären Sektors und der steigenden Zahl von Arbeitsplätzen im Dienstleistungsbereich zu Beginn des 21. Jahrhunderts ein niedriges Bildungsniveau auf. Der Anteil der Beschäftigten mit geringer oder ohne schulische und berufliche Ausbildung lag hier traditionell über dem nationalen Durchschnitt, und der fortschreitende Strukturwandel der 1990er Jahre bewirkte einen Anstieg der Zahl ungelerner Arbeitskräfte (siehe Tabelle 13). Wenngleich der Analphabetenanteil seit den 1970er Jahren deutlich gesunken war, wurde doch zwischen 1996 und 2001 der größte Zuwachs an Arbeitskräften im Segment der untersten Qualifikationen verzeichnet. Die steigende Zahl ungelerner Arbeiterinnen kann dabei als Ausdruck des großen Arbeitskräftebedarfs der Bewässerungslandwirtschaft gedeutet werden, wobei ein Teil der Beschäftigten auch einfache Tätigkeiten im Dienstleistungsbereich ausübte (siehe Tabelle 13). Der wachsende Anteil männlicher Arbeitskräfte mit geringer fachlicher Qualifikation ging im selben Zeitraum einher mit einer gestiegenen Beschäftigungsintensität im Bausektor, weshalb hier die städtebauliche Expansion der Küstenstandorte als entscheidender Faktor zu benennen ist. Das niedrige Bildungsniveau, das als Erbe der überlieferten Wirtschaftsstrukturen die Provinz Huelva prägte, blieb also bis Anfang des 21. Jahrhunderts im Wesentlichen erhalten, da der modernisierte Primäre Sektor sowie der Dienstleistungsbereich weiterhin Arbeitsmöglichkeiten für ungelernete Arbeitskräfte anboten.

		1996		2001	
		Huelva	Andalusien	Huelva	Andalusien
Frauen	ohne Schulbildung	4,5	74,3	4,5	67,3
	Grundschulbildung	7,2	128,8	15,1	122,3
	mittlere Schulbildung oder Berufsschulbildung	16,6	262,7	18,4	394,4
	höhere Schulbildung oder Hochschulbildung	6,4	125	8,3	179,7
	Insgesamt	34,7	590,8	46,3	763,7
Männer	ohne Schulbildung	10,1	152,7	11,4	150,2
	Grundschulbildung	20,7	376,3	31,9	350,6
	mittlere Schulbildung oder Berufsschulbildung	40	550,8	41,6	778,6
	höhere Schulbildung oder Hochschulbildung	8,5	151,6	10,2	220,3
	insgesamt	79,3	1.231,4	95,1	1.499,7
Frauen	Landwirtschaft	3,3	41,9	8,8	68,8
	Industrie	2,2	39,5	2,3	50,1
	Bausektor	0,2	6,5	0,7	9,3
	Dienstleistungen	29	503,1	34,5	635,3
	insgesamt	34,7	591	46,3	763,5
Männer	Landwirtschaft	12,4	172,5	15,4	190
	Industrie	17,6	189,7	18,8	227,8
	Bausektor	10,7	175,2	20,6	278
	Dienstleistungen	38,6	694,1	40,4	803,8
	insgesamt	79,3	1.231,5	95,2	1.499,6

Tabelle 13: Aktive Bevölkerung der Provinz Huelva nach Geschlecht, abgeschlossener Schulausbildung und Wirtschaftssektoren 1996 und 2001 (in Tausenden).

Quelle: IEA.

Die berufliche Aus- und Fortbildung spielte traditionell in der Provinz Huelva nur eine untergeordnete Rolle. Das seit den 1990er Jahren angestrebte hohe Niveau des Tourismus machte jedoch eine Verbesserung der beruflichen Qualifikation besonders im Hotel- und Gaststättengewerbe nötig, weshalb zahlreiche neue Bildungseinrichtungen (Hotelfachschulen, Ausbildungszentren u.ä.) geschaffen wurden²²⁸. Innerhalb des Hotelsektors eröffneten sich neue Arbeitsbereiche für Akademiker, so dass die Zahl der Beschäftigten mit Universitätsabschluss in der Provinz Huelva bis Anfang des 21. Jahrhunderts kontinuierlich stieg (JURADO ALMONTE 1992:196; JURADO ALMONTE, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:130).

²²⁸ Die erste Hotelfachschule der Provinz Huelva wurde im Jahr 1996 in Islantilla eröffnet. Der Gemeindeverband zwischen Isla Cristina und Lepe schuf diese Schule gemeinsam mit der *Junta de Andalucía* und ermöglichte so erstmals die Ausbildung qualifizierter Fachkräfte innerhalb der Provinz. Zudem verfügt Islantilla über ein Ausbildungszentrum, eine Stellenvermittlung, einen Arbeitsclub sowie über Werkstattschulen. Diese Fortbildungseinrichtungen bieten seit Mitte der 1990er Jahre Kurse zur Berufsaus- und -weiterbildung an und haben zum Ziel, auch den in anderen Branchen Beschäftigten die Einbindung in den Tourismussektor zu ermöglichen sowie qualifizierte Arbeitskräfte für diesen Sektor auszubilden. Vgl. MANCOMMUNIDAD DE ISLANTILLA 1999, INTERNE DOKUMENTATION.

Obwohl die Bildungseinrichtungen der Provinz Huelva im Zuge der touristischen Expansion seit den 1990er Jahren verbessert wurden, konnte die Nachfrage der Branche nach Fachkräften aufgrund der Persistenz des allgemein niedrigen Bildungsniveaus nicht gedeckt werden, so dass es verstärkt zur Zuwanderung qualifizierter Arbeitskräfte kam. Zugleich bedingte die intensive Bewässerungslandwirtschaft wegen ihres großen Bedarfs an ungelerten Erntehelfern starke saisonale Arbeitswanderungen. Die Provinz Huelva entwickelte sich daher zum Zielgebiet positiver Migrationsströme, wobei sich die arbeitsbedingte Zuwanderung v.a. auf den Küstenstreifen und die Agrarsiedlungen des küstennahen Hinterlandes konzentrierte. Neben den ausländischen Zeitarbeitskräften, die aus Nordafrika sowie den osteuropäischen Staaten temporär immigrierten, profitierte die Küste Huelvas dabei seit den 1970er Jahren zunehmend auch von intraprovinziellen Wanderungsbewegungen. Bis in die 1960er Jahre hatte die Bevölkerung der gesamten Provinz gleichmäßig zugenommen, doch setzte mit der Entwicklung des Tourismus und der ‚Neuen Landwirtschaft‘ eine Entleerung des Hinterlandes und eine zunehmende Konzentration der Bevölkerung an der Küste ein (siehe Abbildung 39). In den 1990er Jahren wurde dieser Prozess durch die Entwicklung des Hotel- und Qualitätstourismus sowie die weitere Expansion der Bewässerungsflächen intensiviert, so dass die Einwohnerzahl aller Küstengemeinden von 1991 bis 2001 zwischen 8% und 25% anwuchs²²⁹, wohingegen das Bevölkerungswachstum auf Ebene der Provinz im selben Zeitraum nur 4,4% betrug (MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1990:106; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:84; WWW.INE.ES)

Die westliche Costa de la Luz wurde also seit den 1970er, verstärkt seit den 1990er Jahren zu einem Raum mit dynamischer Bevölkerungsentwicklung. Die Küstenzone Huelvas entsprach damit einer auf regionaler und nationaler Ebene zu beobachtenden Tendenz, wenngleich die Provinz Huelva im Vergleich zu anderen Küstenprovinzen Andalusiens insgesamt eine geringe Bevölkerungsdichte aufwies²³⁰ (MORA RUIZ, SENRA GONZÁLEZ 1992:261; BREUER 1995:271; STATISTISCHES BUNDESAMT 1996:33).

²²⁹ Zwischen den Küstengemeinden bestanden allerdings in Abhängigkeit von der lokalen Wirtschaftsstruktur erhebliche Unterschiede: Cartaya +25%, Moguer +23%, Punta Umbría +22%, Lepe +18%, Ayamonte +13%, Isla Cristina +11%, Almonte +9,4%, Palos de la Frontera +8,7%. Vgl. WWW.INE.ES.

²³⁰ Im Jahr 2001 hatte die Provinz Huelva mit 45,7 Einwohnern je km² innerhalb der Region Andalusien die geringste Bevölkerungsdichte (Andalusien: 83,99 Einwohner/km²). Vgl. WWW.JUNTADEANDALUCIA.ES. Innerhalb der Provinz Huelva wiesen allerdings die Küstenorte deutlich höhere Werte auf (2001): Isla Cristina 375, Punta Umbría 331, Lepe 156, Palos 152, Ayamonte 121, Moguer 76, Cartaya 60 Einwohner/km². Lediglich der Ort Almonte verzeichnete aufgrund seiner großen Gemeindefläche nur eine Bevölkerungsdichte von 21 Einwohnern je km². Für die Gemeinden der Sierra muss hingegen zu Beginn des 21. Jahrhunderts von Dichtewerten unter zehn Einwohnern je km² ausgegangen werden. Vgl. WWW.INE.ES.

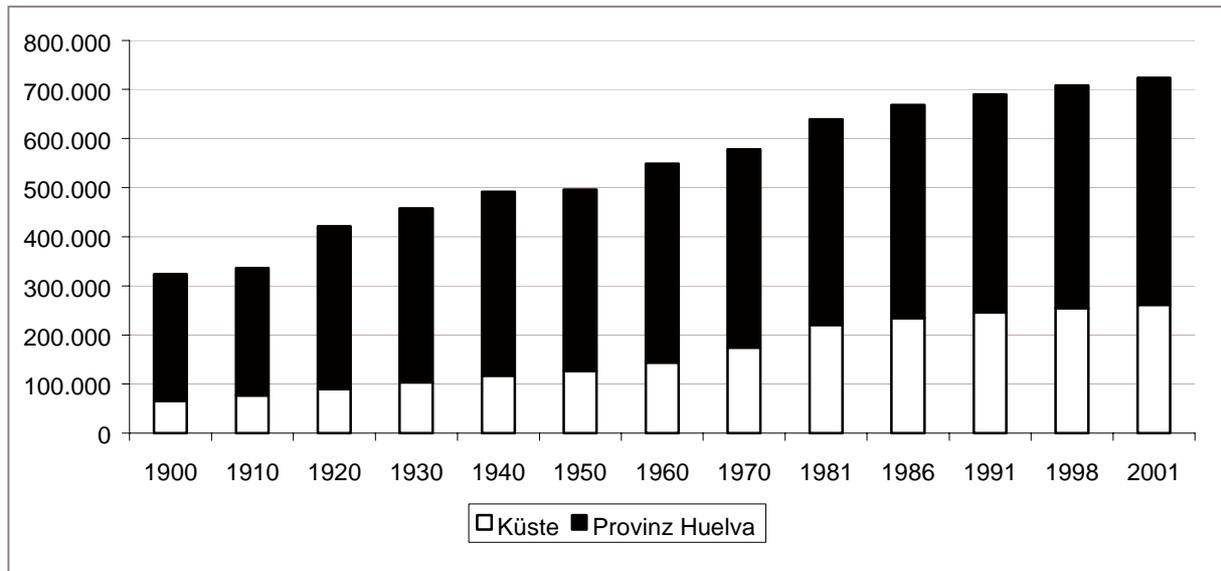


Abbildung 39: Bevölkerungsverteilung innerhalb der Provinz Huelva. Quelle: Eigene Darstellung nach MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1990:106; JURADO ALMONTE, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:106; IEA; INE.

Neben den intraprovinziellen Migrationsbewegungen stellte das natürliche Bevölkerungswachstum einen weiteren Bestandteil der demographischen Entwicklung Huelvas dar. Die Geburtenrate der primärwirtschaftlich geprägten Küstengemeinden lag in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts über dem regionalen und nationalen Durchschnitt. Dieses Charakteristikum erhielt sich auch in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts, doch konnte neben einem kontinuierlichen Rückgang der Sterberate auch ein Sinken der Geburtenzahlen verzeichnet werden. Zugleich nahm auch der Anteil der jungen Bevölkerung ab, während das durchschnittliche Alter der Frauen bei der Geburt ihres ersten Kindes zwischen 1980 und 2000 um zwei Jahre stieg.

Der wirtschaftliche Strukturwandel bewirkte also an der Küste der Provinz Huelva eine Veränderung des generativen Verhaltens, wobei das natürliche Bevölkerungswachstum der Küstenzone im nationalen Vergleich weiterhin überdurchschnittlich blieb (JURADO ALMONTE 1992:185; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:84; JURADO ALMONTE, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:107).

Die kontinuierlich wachsende Einwohnerzahl der Küstengemeinden führte zu einer Verknappung der vorhandenen Wohnkapazitäten, weshalb die Zahl der Erstwohnsitze zunahm. Die Bevölkerung musste dabei seit den 1990er Jahren verstärkt der touristischen Expansion der Küste Rechnung tragen: Aufgrund der Entwicklung des Wohn- und Hotel-tourismus stiegen die Boden- und Wohnungspreise an der Küste Huelvas deutlich an. Der

Erwerb von Ferienwohnungen und -häusern entwickelte sich infolge der Erschließung der Zone durch den qualitativ anspruchsvollen Hoteltourismus zunehmend auch zu einer Kapitalanlage²³¹, weshalb Investitionskäufe und Spekulation zunahmen (INTERVIEW JAVIER HUNT, UPECO 2002; HUELVA INFORMACIÓN 04/08/02; 15/11/02). Ein Gesetzesentwurf der andalusischen Regierung aus dem Jahr 2003 sieht daher vor, in allen Küstengemeinden der Region 30% des bebaubaren Bodens für Sozialwohnungen zu reservieren, um auf diese Weise auch der lokalen Bevölkerung den Erwerb von Wohneigentum zu ermöglichen.

1.2 Wirkungen auf das Siedlungssystem der westlichen Costa de la Luz

Die Tourismusedwicklung der westlichen Costa de la Luz und der damit verbundene Wandel der sozioökonomischen Strukturen der Küstengemeinden führten seit den 1970er Jahren zur Ausbildung verschiedener Ortstypen mit spezifischer innerer Gliederung. Die Siedlungen Huelvas erfuhren durch die zunehmende Bedeutung des Fremdenverkehrs einen physiognomischen Wandel, und auch die funktionale und zentralörtliche Organisation des Raumes spiegelte die Bedürfnisse des touristischen Sektors wider.

Die siedlungsgeographischen Wirkungen des Fremdenverkehrs nahmen an der Küste der Provinz Huelva in dem Maße zu, in dem der Tourismussektor die Wirtschaftsstrukturen der Küstenzone prägte, wobei zugleich auch die historische Siedlungsentwicklung und die Gesetzgebung das Siedlungssystem beeinflussten.

1.2.1 Touristische Entwicklungstypen und physiognomischer Wandel der Siedlungen

Historisch charakterisierte sich das Siedlungssystem der westlichen Costa de la Luz durch eine räumliche und funktionelle Dichotomie: Die Agrarsiedlungen befanden sich traditionell im Hinterland, während kleine Fischersiedlungen in den Flussmündungen nahe der Küstenlinie entstanden (siehe auch Kapitel A 2.1.2.1, S. 28).

Die dynamische Entwicklung der ‚Neuen Landwirtschaft‘ seit den 1970er Jahren sowie die Expansion des touristischen Sektors seit Ende der 1980er Jahre bedingten indes eine Diversifizierung der lokalen Wirtschaftsstrukturen und eine räumliche Ausweitung der Siedlungsflächen, so dass sich an der Küste Huelvas verschiedene Siedlungstypen

²³¹ Zusätzlich zur spezifischen Situation der westlichen Costa de la Luz ist festzustellen, dass ab 1998 in ganz Spanien eine Zunahme der Investitionen im Immobiliensektor konstatiert werden konnte, da die Anleger eine Alternative zu Aktienkäufen suchten. Vgl. HUELVA INFORMACIÓN 16/10/02.

entwickelten (SANTOS PAVÓN 1999:118; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:61).

Insgesamt können an der Küste Huelvas drei Entwicklungstypen unterschieden werden:

- 1 Siedlungen mit traditioneller wirtschaftlicher Ausrichtung auf die Landwirtschaft oder den Fischfang erfuhren seit den 1970er Jahren ein Wachstum des touristischen Sektors. Die städtebaulichen Strukturen dieser Siedlungen veränderten sich aufgrund der Fremdenverkehrsentwicklung dahingehend, dass angrenzend an den historischen Siedlungskern sukzessive neue Bebauungsgebiete für den Bau von touristischen Wohnblocks und Apartmentanlagen ausgewiesen wurden.

Isla Cristina, El Rompido, Punta Umbría

- 2 Im Anschluss an das ‚Projekt der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ 1963 wurden in der Nähe ländlicher Orte neue Fremdenverkehrssiedlungen gegründet. Diese Neugründungen basierten teilweise auf bereits bestehenden touristischen Traditionen; größtenteils wurden sie jedoch an bis dahin unerschlossenen Strandabschnitten errichtet. Die stadtplanerische Gesetzgebung des Franco-Regimes ermöglichte für diese ‚Zonen von nationalem touristischen Interesse‘ den Bau außerhalb der gültigen Stadtplanung, so dass sich ein anarchisches, ungeordnetes Wachstum entlang der Küstenlinie entwickeln konnte.

La Antilla, El Portíl, Mazagón, Matalascañas

- 3 In den 1990er Jahren entstand im Zuge der verstärkten Ausrichtung auf den nationalen und internationalen Hotel- und Qualitätstourismus eine neue Generation touristischer Siedlungen. Diese wurden ex novo an unverbauten Strandabschnitten der Küste geschaffen und charakterisierten sich durch eine an den Nachfrageparametern des neuen Tourismusmodells orientierte touristische und städtebauliche Planung. Die Vorgaben der ab Mitte der 1980er Jahre effektiv wirkenden Umweltgesetzgebung sowie der Stadtplanung bedingten hier meist eine geordnete Bebauung.

Isla Canela, Islantilla

Die touristische Entwicklung der westlichen Costa de la Luz führte also zum Wandel bereits bestehender Siedlungen und zur Schaffung neuer Siedlungsformen, wobei insgesamt die

konzentrierte Bebauung dominierte²³² (KULINAT, STEINECKE 1984:175; GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:13).

Der nationale Wohnungstourismus der 1970er und 1980er Jahre veränderte insbesondere die städtebauliche Physiognomie der kleinen Fischerorte (Typ 1). Deren historische Siedlungskerne, die traditionell aus Einfamilienhäusern gebildet wurden, befanden sich an geschützten Standorten im Mündungsbereich der Flüsse. Die neuen Bebauungsgebiete orientierten sich hingegen aufgrund der dominierenden Reisemotivation Sonne und Strand in Richtung des Meeres, so dass die Siedlungsfläche der Orte deutlich anwuchs. Diese touristischen Erweiterungen charakterisierten sich meist dadurch, dass die an den Stadtkern angrenzenden Gebiete sowie die vorderste Strandlinie mit Wohnblöcken, Mehrfamilien- und Einfamilienhäusern bebaut wurden. Auch das Ortsbild unterlag einem Wandel: Angrenzend an die historischen Siedlungskerne entstanden ungeordnet Wohnanlagen und Häuserblocks, wodurch ein heterogenes Siedlungsbild entstand (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:131; SANTOS PAVÓN 1999:118).

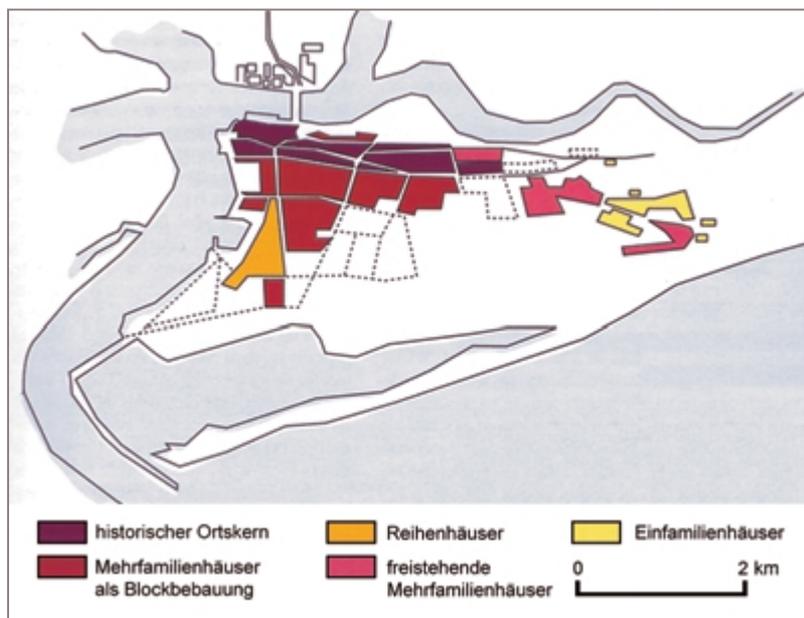


Abbildung 40a:

Typologie der Bauphasen:
Isla Cristina.

Quelle: Eigene Darstellung
nach CONSEJERÍA DE OBRAS
PÚBLICAS Y TRANSPORTES
1997:145; SANTOS PAVÓN
1999:119.

Abbildung 40a und Luftbildaufnahme 2 (S. XVI) verdeutlichen die beschriebenen Prozesse am Beispiel des Fischerortes Isla Cristina. Die touristischen Wohngebiete gliederten sich hier ab den 1960er Jahren südlich und südöstlich an den Hafen- und Zentrumsbereich an. Eine Bebauung der Küstenlinie war in diesem Fall jedoch aufgrund eines unter Naturschutz stehenden, parallel zum Strand verlaufenden Piniengürtels nicht erlaubt, weshalb sich die

²³² An der benachbarten Algarveküste Portugals herrschte hingegen traditionell die Streusiedlung vor, so dass hier seit dem Beginn der touristischen Erschließung ein durchgehendes Siedlungsband entlang der Küste entstand. Vgl. GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:13.

Bebauung auf einen schmalen, im Jahr 1967 freigegebenen Streifen begrenzte (siehe Foto 4, S. XIII). Entlang der einzigen Zufahrtsstraße zum Strand wurden hier ab 1973 mehrere mehrgeschossige Appartementblocks und Wohnanlagen für den Fremdenverkehr gebaut (SCHENK, VOLK 2001:140).

Das schnelle Siedlungswachstum der 1970er und 1980er Jahre spiegelte sich auch im Ortsbild des traditionellen Fischerortes Punta Umbría wider. Hier erfolgte im Zuge der touristischen Erschließung eine Bebauung der vordersten Strandlinie (siehe Foto 7), während der historische Stadtkern dem Meer abgewandt angelegt worden war. Die Betrachtung des Aufrisses ergibt ein ähnliches Bild wie in Isla Cristina (siehe Foto 2, S. XII): Der regionale und nationale Wohnungstourismus dieser Phase wurde im Stadtbild durch den Bau von Einfamilienhäusern und mehrgeschossigen Wohnblocks mit bis zu elf Etagen realisiert (SENRA GONZÁLEZ 1995b:1012).



Foto 7:
Strandnahe Bebauung in
Punta Umbría.
Quelle: Privat.

Die Anlage der nach 1963 an zuvor unbebauten Abschnitten der westlichen Costa de la Luz entstandenen touristischen Urbanisationen²³³ (Typ 2) wurde vom spanischen Staat gefördert und theoretisch durch das Bau- und Bodengesetz des Jahres 1956 reguliert. In der Praxis erfolgte die Bebauung jedoch vielfach ohne gültige Genehmigungen. BREUER (1982) unterscheidet in Bezug auf die Küsten Spaniens Urbanisationen mit Villen- bis Vorortcharakter und solche mit Satellitenstadtcharakter, wobei er den größten Teil der spanischen Urbanisationen dem ersten Typus zurechnet. Für die westliche Costa de la Luz traf diese Unterteilung in den 1970er und 1980er Jahren zu: Die touristischen Neugründungen La Antilla, El Portil sowie Mazagón waren zu diesem Zeitpunkt kleine Feriensiedlungen mit

²³³ Span.: *Urbanizaciones*. In Anlehnung an ZAHN kann eine Urbanisation definiert werden als „ein außerhalb einer geschlossenen Ortschaft liegendes nach staatlichen Auflagen infrastrukturell erschlossenes und bebautes Gelände zur Nutzung durch den Fremdenverkehr“. Vgl. ZAHN 1973:175.

Vorortcharakter und geringem Selbstversorgungsgrad. Der Fremdenverkehrsort Matalascañas verfügte hingegen von Beginn an über eine eigenständige Versorgung und unterschied sich auch aufgrund seiner Größe von den anderen Urbanisationen der Küste Huelvas, so dass diese Siedlung Satellitenstadtcharakter aufwies (ZAHN 1973:183; BREUER 1982:224; KULINAT 1986:34).

Sowohl die kleineren Urbanisationen La Antilla, El Portil und Mazagón als auch Matalascañas charakterisierten sich durch eine Erschließung von bis dahin unberührten Küstenabschnitten und eine Bebauung der vordersten Strandlinie. Aufgrund der großen lokalen und regionalen Nachfrage nach Ferienwohnungen dominierten hier, wie auch in den gewachsenen Fremdenverkehrsorten, mehrgeschossige Appartementblocks und Wohnanlagen sowie Chalets. Einzig Matalascañas verfügte zudem über einige große Hotelanlagen (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:134; SANTOS PAVÓN 1999:118).

Die typologische Untergliederung La Antillas verdeutlicht exemplarisch, dass sich die touristischen Neugründungen der westlichen Costa de la Luz v.a. zum Meer hin orientierten (siehe Abbildung 40b). Die Bebauung durch Einfamilienhäuser und Wohnanlagen erstreckte sich bis unmittelbar an den Strand, wobei diese Flächen teilweise ohne Baugenehmigung bebaut wurden²³⁴. In La Antilla führte zudem das schnelle und unkoordinierte Wachstum der Destination dazu, dass Stockwerkshöhe und Bebauungsdichte die limitierenden Vorgaben der Stadtplanung übertrafen (siehe Foto 1, S. XII), so dass das Ortsbild durch eine dichte mehrgeschossige Bebauung geprägt wurde (FOURNEAU 1993:232; JURADO ALMONTE 1995c:751).

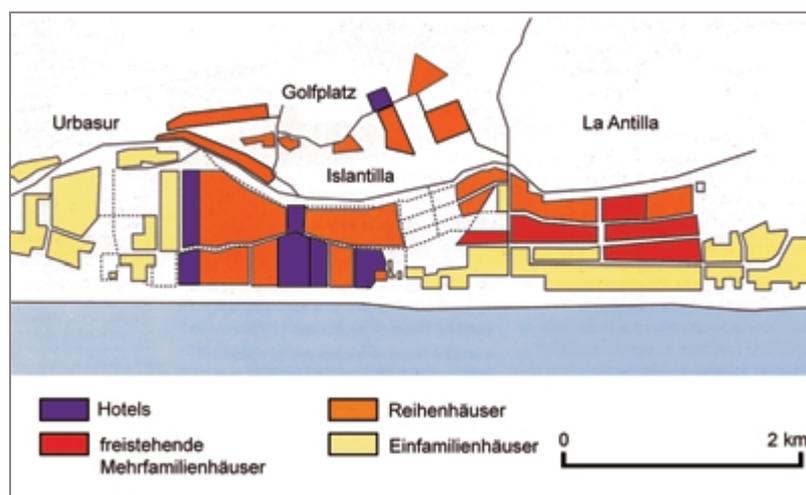


Abbildung 40b:

Typologie der Bauphasen:
Islantilla und La Antilla.

Quelle: Eigene Darstellung
nach CONSEJERÍA DE OBRAS
PÚBLICAS Y TRANSPORTES
1997:145; SANTOS PAVÓN
1999:119.

²³⁴ Am Strand der Gemeinde Lepe kam es bei La Antilla aufgrund der intensiven Küstendynamik in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zum Zurückweichen des Meeres. Die dadurch entstandenen öffentlichen Landflächen wurden in den 1960er Jahren ohne Genehmigung bebaut. Vgl. FOURNEAU 1983; JURADO ALMONTE 1995:751.

Auch in Matalascañas wurde die strandnahe Bebauung durch große Wohnblocks, Hotelanlagen und Einfamilienhäuser dominiert (siehe Foto 5, S. XIV und Luftbildaufnahme 1, S. XV). Aufgrund der Größe dieser Urbanisation ordnete sich die Wohnbebauung hier um zentrale Versorgungseinrichtungen an, die geplante Stadtkerne darstellten (FOURNEAU 1983:244).

Die neue, seit den 1990er Jahren entstandene Generation touristischer Urbanisationen (Typ 3) unterschied sich hingegen in Ortsbild und Stadtgestalt von den in den 1970er und 1980er Jahren gewachsenen Fremdenverkehrssiedlungen. Die Flächennutzungsplanung reglementierte auch hier die Dichte und Art der Bebauung, wobei diese Vorgaben jedoch den Bedürfnissen des neuen touristischen Konzepts angepasst und stärker als zuvor eingehalten wurden. Die durch die Bebauungspläne festgeschriebene Flächenaufteilung legte spezielle Zonen für den Bau von Hotels fest, woraus der Anspruch abzuleiten war, ein hoch angesetztes Minimum an Hotelinfrastruktur zu errichten. Weiterer Bestandteil der Qualitätsstrategie der Planer war die Beschränkung der Bebauungshöhe auf maximal vier Stockwerke und der Bebauungsdichte auf $0,3\text{m}^2/\text{m}^2$. Das Grundkonzept dieser Urbanisationen wurde dadurch ergänzt, dass Golfplätze und Sporthäfen errichtet wurden. Die Projekte sollten zudem unter Einhaltung des Küstenschutzgesetzes und im Einklang mit dem Ökosystem vonstatten gehen (BEBAUUNGSPLAN N° 2 LEPE 1990:120; JURADO ALMONTE 1995c:752; SANTOS PAVÓN 1999:118).

Eine schematische Darstellung der Urbanisation Islantilla (siehe Abbildung 40b) macht in Abgrenzung zum benachbarten Wohnungsstandort La Antilla deutlich, dass sich die jüngere Urbanisation durch eine dominante Bebauung mit Einfamilienhäusern auszeichnete (siehe auch Foto 8).



Foto 8:
Appartementbebauung
in Islantilla.
Quelle: Privat.

Mehrgeschossige Gebäude waren lediglich im östlichen Übergangsbereich sowie beim Bau von Hotels und Appartementhotels vorgesehen (siehe Foto 6, S. XIV). In der Umgebung des Golfplatzes war eine aufgelockerte, am Strand hingegen eine konzentriertere Bebauung erlaubt, wobei insgesamt nur rund 90 der über 300 Hektar Fläche bebaut werden durften (JURADO ALMONTE 1995a:760; INTERVIEW I. GUTIERREZ, MANCOMMUNIDAD ISLANTILLA 1999/2002).

Die Urbanisationen der jüngsten Generation zeichneten sich also durch ein weitgehend homogenes und geplantes Ortsbild aus. Die Bebauungsdichte und -höhe war hier von Beginn an niedriger als in den touristischen Siedlungen älterer Erschließung. Die festgelegten Werte wurden allerdings sowohl in Islantilla als auch in Isla Canela teilweise überschritten. In Isla Canela wurden zudem die im Küstenschutzgesetz (1988) vorgeschriebenen Mindestabstände der touristischen Bebauung zum Strand nicht überall eingehalten (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2000:24).

Für alle Entwicklungstypen touristischer Siedlungen an der westlichen Costa de la Luz kann festgestellt werden, dass eine Verlagerung der Urbanisationen an die Küste stattfand. Seit den 1970er Jahren führte dieser Prozess der Litoralisierung dazu, dass ein Siedlungsband entlang des Strandes entstand, während die Agrargemeinden historisch weiter im Landesinneren entlang der Verkehrsachse N 431 angesiedelt waren.

Zugleich bewirkte die sukzessive Erweiterung der Urbanisationen stellenweise ein Zusammenwachsen von touristischen Siedlungen. Im Fall von Urbasur (Isla Cristina), Islantilla und La Antilla (siehe Abbildung 40b) führte dieses Phänomen dazu, dass ein durchgehendes Siedlungskontinuum entstand (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:131; GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:12).

Gegenwärtig ist v.a. in den rein touristischen Urbanisationen der westlichen Costa de la Luz ein starkes Wachstum der Siedlungsflächen geplant. Die für künftige Bebauung vorgesehene bebaubare Fläche (*suelo urbanizable*) übertrifft aktuell in den Küstengemeinden Ayamonte, Isla Cristina, Lepe und Cartaya die bereits bebaute Stadtfläche (*suelo urbano*), wobei die touristische Inwertsetzung dieser Erweiterungen in der Planung dominiert. Es ist daher zu erwarten, dass die Konzentration der Siedlungsflächen an der Küste in Zukunft weiter zunehmen wird (SANTOS PAVÓN 1999:122).

1.2.2 Funktionale und zentralörtliche Organisation der Siedlungen

Das Siedlungssystem der westlichen Costa de la Luz zeichnete sich bis in die 1980er Jahre dadurch aus, dass die gewachsenen Gemeinden der Küste funktional in verschiedene Siedlungstypen zu unterteilen waren: Die Grenzstadt Ayamonte sowie der Nachbarort Isla Cristina wurden vom Sektor der Fischindustrie dominiert, in Palos de la Frontera und Punta Umbría entwickelte sich durch den Chemiepol in Huelva die Industrie zum bedeutendsten Wirtschaftssektor. In Almonte, Cartaya und Lepe spielte traditionell die Landwirtschaft die bedeutendste Rolle. Neben diesen permanenten Siedlungen mit multifunktionaler Wirtschaftsstruktur entstanden im Anschluss an das ‚Projekt der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ 1963 die Fremdenverkehrssiedlungen La Antilla, El Portíl, Mazagón und Matalascañas. Diese wiesen eine monofunktionale Ausrichtung auf den Tourismussektor und eine hohe Saisonbindung ihrer Dienstleistungseinrichtungen auf, weshalb diese Strandorte außerhalb der Sommermonate kaum über tertiäre Funktionen verfügten (FERIA TORIBO 1986:104; MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1990:111).

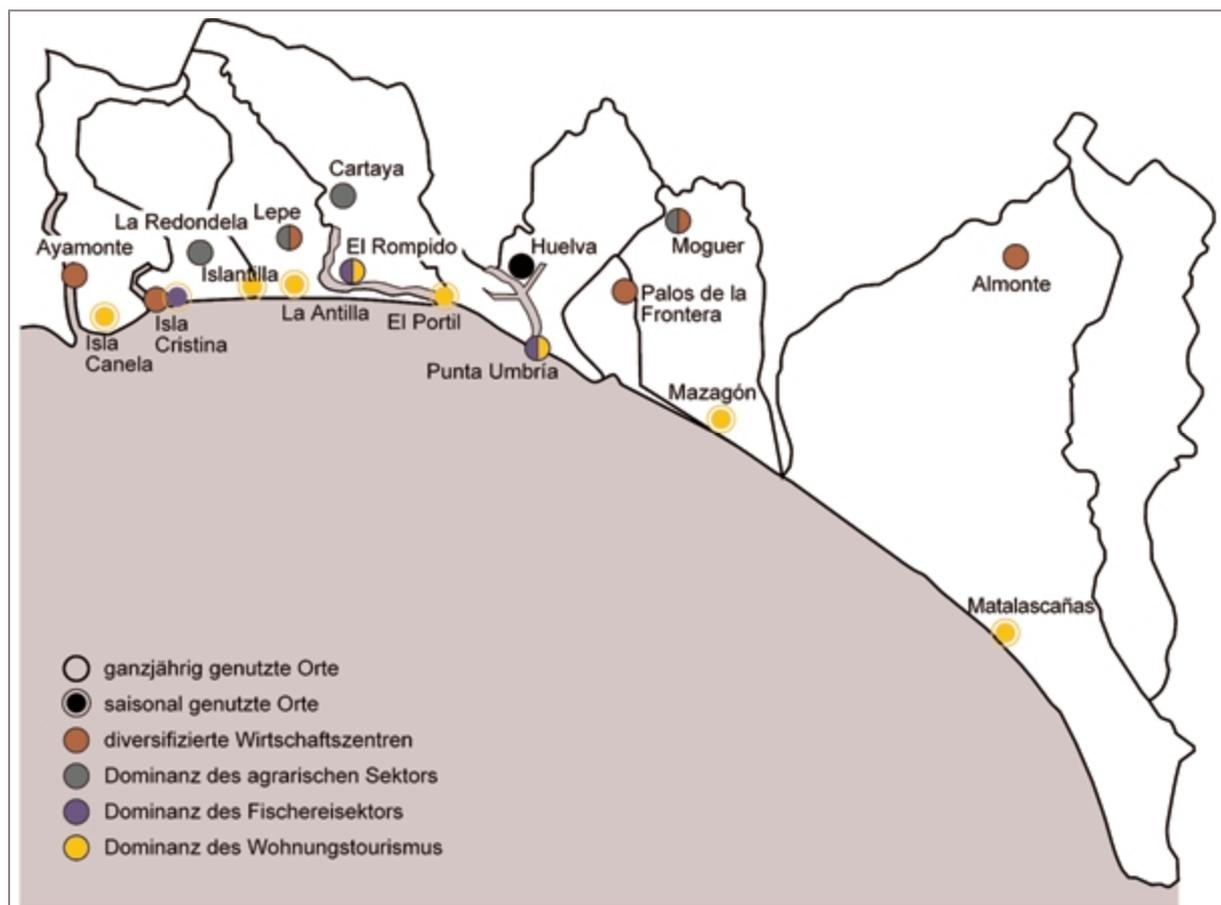


Abbildung 41: Siedlungssystem und funktionale Organisation der Küste Huelvas.

Quelle: Eigene Darstellung nach SANTOS PAVÓN 1999:115.

Seit den 1980er Jahren wurde die funktionale Organisation der Siedlungen der westlichen Costa de la Luz zunehmend durch die wachsende Bedeutung des touristischen Sektors beeinflusst (siehe Abbildung 41). Die tertiären Funktionen gewannen deshalb in den gewachsenen Siedlungen an Gewicht, so dass die Wirtschaftsstrukturen dieser Gemeinden eine Diversifizierung erfuhren. Aufgrund der parallel erfolgenden dynamischen Entwicklung der Bewässerungslandwirtschaft blieb in den traditionellen Agrargemeinden des Hinterlandes die Dominanz des Primären Sektors allerdings weiterhin erhalten, während die an der Küste gelegenen Fischerorte Isla Cristina und Punta Umbría im Zuge der touristischen Erschließung einem stärkeren Wandel unterlagen. In Ergänzung zum Primären und Sekundären Sektor entstand hier durch den wachsenden Anteil des Fremdenverkehrs eine Ausgewogenheit der Funktionen. Die Gemeinden Ayamonte, Isla Cristina, Lepe und Almonte wiesen dabei eine funktionale Ähnlichkeit auf (siehe Abbildung 42): Bei einer Einwohnerzahl zwischen 16.000 und 19.000 (2001; siehe Tabelle 7, S. 181) verfügten diese Gemeinden über vergleichbare Wirtschaftsstrukturen und eine gleichwertige Verkehrsanbindung.

Die touristischen Urbanisationen der jüngsten Generation, Islantilla und Isla Canela, charakterisieren sich wie die zuvor entstandenen Strandorte durch eine monofunktionale tertiäre Ausrichtung, wobei die Dienstleistungseinrichtungen dieser Siedlungen auf einen ganzjährigen Qualitätstourismus ausgerichtet sind. Die saisonale Beschränkung des Tertiären Sektors ist hier also im Vergleich zu den traditionellen Destinationen des Wohnungstourismus reduziert, so dass der Dienstleistungssektor einen bedeutenderen Stellenwert einnimmt als an den Standorten des Wohnungstourismus (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:61).

Im Zuge der touristischen Entwicklung erfolgte ein Ausbau der infrastrukturellen Einrichtungen, denn die gewachsenen Gemeinden erhielten in den 1990er Jahren Kläranlagen und lokale Gesundheitszentren. Auch die kulturelle Ausstattung der Küstengemeinden wurde mit Bibliotheken, Theatern, Museen und Ausstellungsräumen den Bedürfnissen der touristischen Nachfrage angepasst. Insgesamt charakterisierten sich die Gemeinden also durch eine ausgeglichene Ausstattung mit privaten und öffentlichen Funktionen²³⁵, so dass die Reichweite der einzelnen Einrichtungen beschränkt war. Es entwickelten sich daher nur

²³⁵ In Bezug auf die administrativen Funktionen dominierte Ayamonte leicht, während die Gemeinden Isla Cristina und Ayamonte hinsichtlich der privaten Funktionen (Handel u.ä.) die Gemeinde Lepe übertrafen. Die Differenzen können dabei jedoch als gering eingestuft werden, so dass trotz kleiner Unterschiede von einer ausgewogenen Verteilung gesprochen werden kann. Vgl. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:198.

geringe Interrelationen und Verknüpfungen zwischen den Orten, obwohl die Verkehrsverbindungen zwischen den Gemeinden im Zuge der touristischen Erschließung deutlich verbessert worden waren (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:175; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:61).

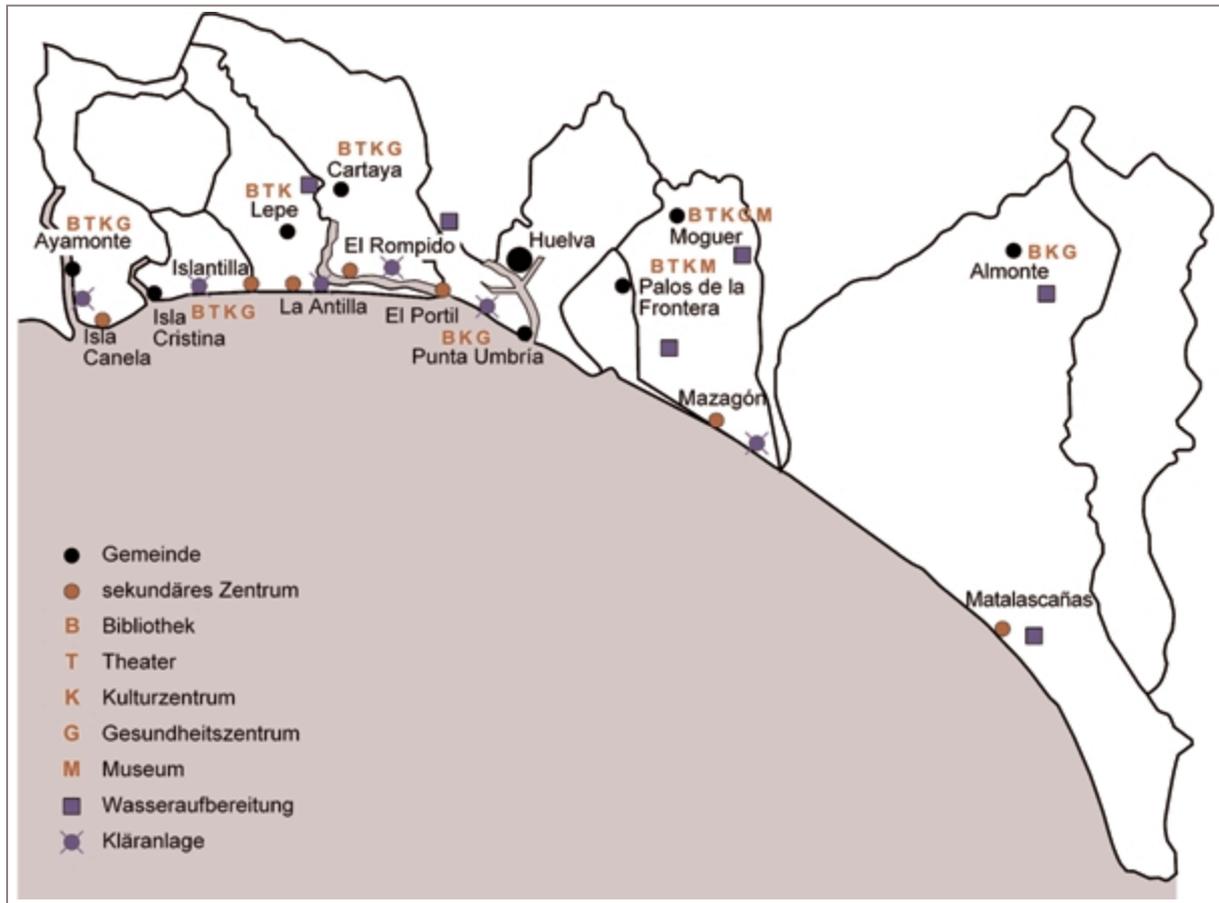


Abbildung 42: Ausstattung und zentrale Einrichtungen der Küstengemeinden Huelvas.

Quelle: Eigene Darstellung nach PROINTEC 1997a, PROINTEC 1997b:85.

Es kann festgestellt werden, dass innerhalb der Provinz Huelva nur die Provinzhauptstadt höhere Funktionen mit größerer Reichweite besitzt: Der ehemals kleine Ort erfuhr nach der Ernennung zur Hauptstadt im Jahr 1833 und insbesondere im Anschluss an die Installation des chemischen Industriepols im Jahr 1964 einen bedeutenden wirtschaftlichen Aufschwung. Die administrative Funktion Huelvas führte zudem dazu, dass der Dienstleistungssektor der Stadt im Vergleich zu den Gemeinden der Küste einen höheren zentralen Rang einnimmt (OCAÑA OCAÑA, GARCÍA MANRIQUE 1999:228; SANTOS PAVÓN 1999:114). Die zunehmende wirtschaftliche Bedeutung der Provinzhauptstadt spiegelt sich des Weiteren in der Bevölkerungszahl wider: Mit rund 140.000 Einwohnern positionierte sich die Stadt im Jahr 2001 mit großem Abstand zu den nächstgrößeren Städten der Provinz, den Küstengemeinden

Lepe und Isla Cristina. Der Primat-Indexwert, der das Verhältnis der größten zur zweitgrößten Stadt der Provinz bezeichnet, lag daher bei 7,1 (2001), woraus die starke Stellung der Hauptstadt Huelva abzulesen ist (MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1990:103; KULINAT 1996:205).

Innerhalb des Städtesystems der westlichen Costa de la Luz nimmt die Stadt Huelva daher die Funktion eines subregionalen Zentrums ein, dessen Einfluss im unmittelbaren Umland der Metropole am größten ist²³⁶, aufgrund der guten Verkehrserschließung der westlichen Küstenzone jedoch bis an die portugiesische Grenze reicht (siehe Abbildung 13, S. 63). Der ausgeprägten Polarisierung auf die Provinzhauptstadt im nahegelegenen Umland steht im östlichen Teil der Küste eine starke Ausrichtung auf Sevilla gegenüber. Die höchstrangigen Funktionen der regionalen Hauptstadt führen dazu, dass sie einen über die Grenzen der Provinz reichenden Einflussbereich besitzt (MÁRQUEZ DOMINGUEZ 1990:246; GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:17).

Aufgrund des hohen Zentralitätsgrads des regionalen (Sevilla) und subregionalen Zentrums (Huelva) konnten sich an der westlichen Costa de la Luz keine zentralen Orte der mittleren Stufe konsolidieren, so dass die Hierarchie der Siedlungen kein Mittelzentrum aufweist (siehe auch Kapitel B 1.2.2.1, S. 62). Wie Abbildung 13 (S. 63) verdeutlicht, stellen alle Küstengemeinden innerhalb des Städtesystems lediglich Grundzentren dar, die aufgrund ihrer funktionalen Ähnlichkeit (s.o.) nur eine geringe hierarchische Abstufung verzeichnen²³⁷ (FERIA TORIBO 1986:104; GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:17).

Die Tourismusedwicklung der Küste Huelvas führte allerdings bereits zu Beginn der 1990er Jahre dazu, dass der gesamte Küstenstreifen als dynamische Zone innerhalb des primärwirtschaftlich dominierten Umlandes eingestuft wurde. Das Raumordnungsgesetz Andalusiens (1990) klassifizierte daher die neun Siedlungen der Küste als Mittelzentren mit freizeitzentraler Funktion.

Der Fremdenverkehr beeinflusste demnach nicht nur die funktionale Organisation des Siedlungssystems der westlichen Costa de la Luz, sondern bewirkte zudem eine zentralörtliche Aufwertung der touristischen Gemeinden.

²³⁶ An der Küste der Provinz Huelva unterliegen insbesondere die Agrarsiedlungen Moguer und Palos de la Frontera, der Ort Punta Umbría und die touristische Urbanisation Mazagón dem Einfluss der Provinzhauptstadt Huelva. Diese Siedlungen gehören aufgrund ihrer geringen räumlichen Distanz zum Einflussbereich der zentralörtlichen Funktionen Huelvas und verfügen daher lediglich über Basisfunktionen. Vgl. FOURNEAU, LUGINBUHL, ROUX 1990:74; CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES 2002:69.

²³⁷ Während im westlichen Teil der Küste Huelvas die traditionelle Handelsstadt Ayamonte in der Hierarchie der Siedlungen über den Gemeinden Lepe und Isla Cristina einzustufen ist, nimmt im östlichen Teil der Küste die Gemeinde Almonte eine etwas höherrangige Zentralitätsstufe ein als Moguer und Palos de la Frontera. Vgl. CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES 2002:69; CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES 1997:198.

Vor dem Hintergrund der geplanten Tourismusprojekte der Küstengemeinden ist davon auszugehen, dass sich der beschriebene Prozess der funktionalen Diversifizierung und Nivellierung fortsetzen wird. Die Küstengemeinden werden sich zunehmend als freizeit-zentrale Orte der mittleren Stufe konsolidieren, wobei die touristischen Urbanisationen im Vergleich zu den gewachsenen Agrar- und Fischereisiedlungen an Bedeutung gewinnen werden.

1.3 Probleme und Nutzungskonflikte des Tourismus an der Küste Huelvas

Die touristische Entwicklung der westlichen Costa de la Luz hatte seit den 1970er Jahren zahlreiche negative Auswirkungen auf die räumlichen und ökologischen Strukturen der Küstenzone. Der Fremdenverkehr beeinträchtigte die naturräumlichen Grundlagen und führte zu Nutzungskonkurrenzen zwischen dem touristischen Sektor, der Landwirtschaft, der Industrie sowie den Interessen des Umweltschutzes. Zugleich blieb die Tourismusentwicklung nicht ohne nachteilige Konsequenzen für die Bevölkerung der touristischen Destinationen Huelvas, da sowohl der traditionelle Wohnungstourismus, als auch der Qualitäts- und Hoteltourismus modellimmanente Probleme bargen.

1.3.1 Tourismusimmanente Probleme

Für alle Tourismusdestinationen der europäischen Mittelmeerküste ist festzustellen, dass in den vergangenen Jahren neben den positiven ökonomischen Effekten des Fremdenverkehrs zunehmend auch die negativen Auswirkungen der Tourismusedwicklung wahrgenommen wurden (SCHMUCK 1991:138; EISENSTEIN 1995:102). Auch an der Küste der Provinz Huelva nahmen mit wachsender Bedeutung des touristischen Sektors seit Ende der 1980er Jahre die nachteiligen Konsequenzen des Fremdenverkehrs zu, wobei die Probleme im Übergang vom nationalen Wohnungsmodell zum internationalen Hoteltourismus einem Wandel unterlagen.

Der regionale und nationale Wohnungstourismus bedingte an der Küste Huelvas eine ausgeprägte Saisonalität der Nachfrage, wodurch sich insbesondere die touristischen Urbanisationen der Küste außerhalb der Sommermonate in verwaiste Zonen verwandelten. Im Gegensatz zur andalusischen Mittelmeerküste blieb die Zahl ausländischer Wohnungstouristen, welche die Küste als Altersruhesitze ganzjährig nutzten, an der westlichen Costa de la Luz vernachlässigbar gering (PROINTEC 1997b). Für die lokale Bevölkerung ergab sich daraus die Problematik eines saisonal beschränkten Beschäftigungseffekts: Der größte Teil

der mit dem Wohnungstourismus verbundenen Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor blieb auf maximal drei Sommermonate reduziert. Zudem finanzierten die ständigen Einwohner der Tourismusdestinationen über steuerliche Abgaben die infrastrukturelle Ausstattung ihrer Wohnorte, wohingegen die Wohnungstouristen diese während ihres Aufenthaltes nachfragten, zu ihrer Finanzierung jedoch nur einen geringen Beitrag leisteten. Die unzureichende Infrastrukturausstattung der Küstengemeinden charakterisierte die westliche Costa de la Luz bis Anfang des 21. Jahrhunderts, denn trotz des wachsenden Hotelangebots verfügen einige Tourismusorte der Provinz Huelva aktuell nur über unzureichende Reinigungs- und Entsorgungsstrukturen (siehe Abbildung 43, S. 240). Auch die Verkehrsinfrastrukturen boten an zahlreichen Knotenpunkten eine defizitäre Situation, weshalb das hohe Verkehrsaufkommen während der Sommermonate sowie an Wochenenden Behinderungen nach sich zog (PELEGERO 1999:175; JURADO ALMONTE 2001d:219; LEÓN 2002).

Das nationale Wohnungsmodell führte des Weiteren insbesondere in den touristischen Urbanisationen der 1970er und 1980er Jahre zu städtebaulichen Problemen. Durch unkontrolliertes Bauen und Nichtbeachten eines Mindestabstandes zum Strand wurde etwa in Matalascañas und La Antilla die Ästhetik der Küste degradiert (siehe Foto 1, S. XII und Foto 5, S. XIV). Der vielfach außerhalb der geltenden Stadtplanung erfolgte Bauboom der 1980er Jahre führte zu unangepassten Bauformen und wies in den gewachsenen Küstengemeinden meist keine Abstimmung mit dem historischen Stadtkern auf. Da zudem die expandierende Wohnbebauung in dieser frühen Entwicklungsphase des Tourismus kaum durch Grünflächen oder Parkanlagen ergänzt wurde, kennzeichneten sich die Tourismusdestinationen der Küste Huelvas in den 1970er und 1980er Jahren vielfach durch eine hohe Wohnungsdichte und geringen Freizeitwert (MARCHENA GOMEZ 1987:287; FOURNEAU, LUGINBUHL, ROUX 1990:95).

Schließlich führte das touristische Wohnungsmodell auch zu ökonomischen Problemen innerhalb der Küstenzone Huelvas: Der touristische Sektor der Provinz wies in den 1970er und 1980er Jahren geringe intersektorale Verbindungen mit anderen Wirtschaftssektoren auf, so dass kaum Multiplikatoreffekte von der Fremdenverkehrsentwicklung ausgingen. Die spanischen und speziell die andalusischen Touristen charakterisierten sich traditionell durch geringe tägliche Ausgaben, weshalb die Wertschöpfung insgesamt gering blieb. Die Einkommenseffekte dieses Tourismusmodells reduzierten sich wie oben dargestellt auf die Sommermonate. Zugleich wurde die lokale Bevölkerung mit einer Preissteigerung im Bereich der Lebenshaltungs- und Baukosten konfrontiert, da die zusätzliche Nachfrage der Touristen zu einem steigenden Preisniveau führte (MARCHENA GOMEZ 1987:53; LEÓN 2002).

Der Übergang vom regionalen und nationalen Wohnungsmodell der 1970er und 1980er Jahre zum Hotel- und Qualitätstourismus der 1990er Jahre führte zur Abschwächung einzelner Probleme, zog jedoch auch neue Konfliktpotenziale nach sich.

Die allmähliche Etablierung des neuen Tourismusmodells an der Küste Huelvas reduzierte die einseitige Konzentration auf das Wohnungs- und Strandsegment, doch blieb das alternative Angebot in den Bereichen Golf, Wassersport, Kultur und Natur im Vergleich zu den international konsolidierten Tourismusdestinationen der andalusischen Mittelmeerküste weiterhin gering. Die oben beschriebene Saisonalität des Fremdenverkehrs nahm durch die Erweiterung des Hotelangebots zwar leicht ab, da sich die wachsende ausländische Nachfrage im Jahresverlauf durch eine gleichmäßigere Verteilung auszeichnete (siehe auch Kapitel B 3.4.3.1, S. 188). Zahlreiche Luxushotels der Küste waren jedoch zu Beginn des 21. Jahrhunderts außerhalb der Sommermonate nur schwach ausgelastet, so dass an der westlichen Costa de la Luz weiterhin von einer saisonalen Konzentration des Tourismus gesprochen werden muss²³⁸ (JURADO ALMONTE 2001d:219; LEÓN 2002). Die fortschreitende Expansion des Hotelmodells bewirkte bislang lediglich leichte Verbesserungen, doch lässt die ganzjährige Öffnung einer wachsenden Zahl von Hoteleinrichtungen für die Zukunft eine weitere Reduktion der nachteiligen Beschäftigungs- und Einkommenseffekte erwarten.

Die allmähliche Erschließung der Küste Huelvas für den internationalen Hoteltourismus hatte zudem zur Folge, dass die bis dahin defizitäre Infrastrukturausstattung der Zone ausgebaut wurde. Hiervon profitierten v.a. die Verkehrsinfrastrukturen, wobei jedoch trotz des Baus einer Autobahn zwischen Ayamonte und Huelva die intra- und extraprovinzielle Erreichbarkeit der Küste insgesamt gering blieb²³⁹ (JURADO ALMONTE 2001d:214; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001; LEÓN 2002). Daneben wurde die Ausstattung der Strände mit Reinigungs- und Entsorgungssystemen sowie Sanitäreanlagen vor dem Hintergrund des gestiegenen Qualitätsanspruchs verbessert und für eine ganzjährige Nutzung konzipiert.

Die höheren Anforderungen an die Qualität der Tourismusdestinationen Huelvas spiegelten sich auch in einem allmählichen Wandel der städtebaulichen Strukturen wider. Im Gegensatz zu der weitgehend unkontrollierten Wohnbebauung der 1970er und 1980er Jahre wurden seit

²³⁸ Die mit der Saisonalität des Tourismus verbundenen Probleme für den Arbeitsmarkt wurden bereits im Zusammenhang mit dem Wohnungstourismus erläutert (s.o.).

²³⁹ Die Autobahn wurde im Jahr 2002 eröffnet und verbesserte die Anbindung der gesamten Küste an die internationalen Flughäfen in Sevilla und Faro (Portugal). Die Anschlüsse an die Autobahn, d.h. die Verbindungen zwischen den Küstengemeinden und der neuen Verkehrsachse, befanden sich jedoch teilweise im Jahr 2003 noch im Bau, so dass sich der Ferienerreiseverkehr hier weiterhin staute. Zudem löste die Autobahn nicht die Problematik einer unzureichenden Erschließung durch den öffentlichen Personenverkehr sowie eines fehlenden Flughafens innerhalb der Provinz Huelva, weshalb die Verkehrsanbindung der Küste an die internationalen Reiseströme nach wie vor als defizitär zu bezeichnen ist.

Ende der 1980er Jahre die Vorgaben des Küstenschutzgesetzes sowie der jeweiligen Flächenutzungsplanung auch größtenteils eingehalten. Die siedlungsstrukturellen Problempotenziale wurden dadurch vermindert, dass die Stadtplanung in jüngster Zeit eine geringere Bebauungsdichte und -höhe sowie Grün- und Freiflächen vorsieht. Auch die Integration der touristischen Bebauung in die natürliche Umwelt sowie ins bestehende Stadtbild stellen neuerdings Anforderungen der Projekte dar.

Trotz der höheren Auflagen schufen jedoch auch die Urbanisationen der jüngsten Generation Probleme: In Isla Canela wurden die im Küstenschutzgesetz vorgeschriebenen Mindestabstände zum Strand nicht überall eingehalten, und auch die maximale Bebauungshöhe von vier Stockwerken wurde vereinzelt überschritten (siehe Foto 9). In Islantilla konnte festgestellt werden, dass nach der fast vollständigen Realisierung des Projekts die vorgeschriebene Bebauungsdichte nicht mehr beachtet und die Größe der Freiflächen reduziert wurde. Hier erfolgte also eine nachträgliche Verdichtung der Bebauung, die der ursprünglichen Konzeption der Urbanisation widersprach (INTERVIEW S. VILLAFAINO CANO, ISLANTILLA 1999).



Foto 9:

Mehrgeschossige Bebauung am Strand Isla Canelas.

Quelle: Privat.

In den gewachsenen Küstengemeinden erwies sich außerdem die Persistenz der überkommenen Stadtstrukturen als problematisch, da hier lediglich die jüngsten Bebauungsgebiete den qualitativ höheren Anforderungen des neuen Tourismusmodells gerecht wurden, wohingegen die seit den 1970er Jahren erfolgte Bebauung weiterhin das Stadtbild mitprägte. Die städtebaulichen Problempotenziale reduzierten sich also im Übergang zum Qualitäts- und Hoteltourismus, doch stellt dieser Wandel einen langsamen und allmählichen Prozess dar.

In Bezug auf die ökonomischen Probleme des Tourismus milderte das neue Modell einige der nachteiligen Konsequenzen des Wohnungstourismus ab: Die bislang geringen Beschäftigungs- und Einkommenseffekte des Fremdenverkehrs erhöhten sich durch den Wandel der Tourismuskonzeptionen, so dass die Wertschöpfung sowie die Verknüpfung mit anderen Wirtschaftssektoren der Provinz anstiegen. Zugleich wuchs allerdings auch die Abhängigkeit des touristischen Sektors von externen Akteuren und ausländischem Kapital, da international agierende Reiseveranstalter und nationale Hotelketten zunehmend an Bedeutung gewannen.

Auch qualifizierte Arbeitskräfte im Bereich des Hotelsektors wurden vielfach von außerhalb angeworben, so dass die Gefahr einer Überfremdung sowie einer mangelnden Identifikation der einheimischen Bevölkerung mit dem expandierenden Wirtschaftssektor entstand.

Die Etablierung großer Touristikkonzerne führte zudem zu einer ungleichen Verteilung der finanziellen Gewinne, da die externen Akteure des Hotel- und Reisesektors von der steigenden Wertschöpfung in größerem Maße profitierten als die klein- und mittelständischen Unternehmen der Küstenzone (MARCHENA GOMEZ 1987:53; JURADO ALMONTE 2001d:219; LEÓN 2002).

Die bereits für die 1970er und 1980er Jahre konstatierte Verteuerung der Lebenshaltungskosten setzte sich im Zuge der Konsolidierung des neuen Tourismusmodells fort, denn das angestrebte Nachfragesegment des Qualitätstourismus charakterisierte sich durch ein hohes Anspruchs- und Preisniveau (LEÓN 2002). Zugleich leistete die Tatsache, dass die westliche Costa de la Luz seit den 1990er Jahren ein expandierendes Tourismusziel des internationalen Reisemarktes darstellte, der Spekulation im Wohnungssektor Vorschub (siehe auch Kapitel C 1.1.3).

Neben diesen negativen Effekten für die lokale Bevölkerung ergaben sich für die Küste Huelvas als homogene Tourismusdestination weitere Probleme aus der neuen Tourismuskonzeption: In Bezug auf das Segment des Golftourismus existierten an der spanischen Mittelmeerküste, insbesondere aber innerhalb der Region Andalusien, bereits seit den 1980er Jahren zahlreiche etablierte Ziele. Da sich an der Küste Huelvas die touristischen Projekte der 1990er Jahre sowie die künftigen Planungen sehr stark auf dieses Segment konzentrieren, trat die westliche Costa de la Luz in eine Konkurrenzsituation mit den seit Jahrzehnten konsolidierten und international bekannten Destinationen des Mittelmeers. Es entstand daher die Problematik, auf einem bereits gesättigten und durch hohe Qualitätsansprüche gekennzeichneten Markt neu bestehen zu müssen. Im Segment des nationalen Wohnungstourismus stellt die Küste Huelvas hingegen eine weitgehend etablierte und traditionsreiche Destination dar (LEÓN 2002; JURADO ALMONTE 2001d:219).

Das touristische Angebot Huelvas blieb außerdem bislang quantitativ und qualitativ deutlich hinter der andalusischen Mittelmeerküste zurück, welche sich zu Beginn des 21. Jahrhunderts durch eine einseitige Ausrichtung auf den Fremdenverkehr und eine Massierung der Bebauung kennzeichnete. Die ehrgeizigen Planungen für künftige Tourismusprojekte an der Küste Huelvas bergen jedoch auch hier trotz der Bebauungsplanung die Gefahr einer verdichteten und massenhaften Inwertsetzung der touristischen Ressourcen (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001e:321; JURADO ALMONTE 2001d:219).

1.3.2 Ökologische und räumliche Implikationen des Tourismus

Die fortschreitende Expansion des touristischen Sektors hatte an der westlichen Costa de la Luz negative Konsequenzen für die natürlichen Ressourcen und das Raummodell. Da parallel zur Entwicklung des Fremdenverkehrs auch die Bedeutung der intensiven Bewässerungslandwirtschaft zunahm, entwickelten sich zwischen diesen Wirtschaftssektoren zahlreiche Nutzungskonflikte um Flächen, Wasser und Arbeitskräfte. Zugleich beeinflusste die touristische Bebauung die Küstendynamik und belastete die Umweltqualität der Zone.

1.3.2.1 Nutzungskonflikte und Flächenkonkurrenzen

Die touristische Inwertsetzung konzentrierte sich innerhalb der Provinz Huelva, wie auch in den meisten Mittelmeerprovinzen Spaniens, im Wesentlichen auf den schmalen Küstenstreifen. Hier kam es zu einer Verdichtung der Nutzungsformen, denn schon vor der touristischen Erschließung des Raumes hatte die Bevölkerung die natürlichen Grundlagen der Küste durch Fischerei- und Landwirtschaft in Wert gesetzt. Der Tourismus beanspruchte jedoch bereits in der Phase des nationalen Wohnungstourismus große Flächen, und mit der Expansion des Hotel- und Golftourismus in den 1990er Jahren nahm der Flächenverbrauch deutlich zu (LÓPEZ REYES 2002). Der Wasserbedarf der Siedlungen stieg ebenfalls mit dem Wandel der touristischen Konzeptionen an: Beschränkte sich der zusätzliche Wasserverbrauch der Wohnungstouristen traditionell auf wenige Sommermonate, beanspruchten die Hoteltouristen diese Ressource nahezu ganzjährig, wenngleich während der Wintermonate in geringerem Umfang. Die wachsende Zahl der Golfplätze in der Küstenzone bedingte außerdem einen starken Anstieg des Verbrauchs, da ein Platz durchschnittlich die Wassermenge einer Siedlung mit 8.000 Einwohnern benötigt (MÜLLER 2001:89; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:46). Der touristische Sektor beanspruchte des

Weiteren die Arbeitskraft einer steigenden Zahl von Personen, wobei auch diesbezüglich das Qualitäts- und Hotelmodell einen größeren Bedarf aufwies als der Wohnungstourismus.

Infolge der begrenzten Verfügbarkeit der Ressourcen Flächen, Wasser und Arbeitskraft entstanden seit den 1970er Jahren und verstärkt seit den 1990er Jahren Konkurrenzsituationen zwischen den verschiedenen Wirtschaftssektoren. Im selben Zeitraum gewann der Umweltschutz zunehmend an Bedeutung, so dass vermehrt auch Konflikte zwischen der wirtschaftlichen Inwertsetzung des Raumes und der Notwendigkeit, die natürlichen Ressourcen zu schützen, aufkamen (FELICIDADES GARCÍA 2001:70; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:189).

Im Wesentlichen können daher drei Konkurrenzsituationen beschrieben werden:

1 Der Tourismus und die Bewässerungslandwirtschaft treten in Konkurrenz um Wasser und Land, da die für den Anbau von Zitrusfrüchten und Erdbeeren geeigneten agrarischen Flächen der Küstenzone zugleich Flächen mit hohem städtebaulichen Potenzial darstellen. Diese Flächennutzungskonflikte verstärkten sich durch die fortschreitende Expansion der Bewässerungslandwirtschaft seit den 1970er Jahren. Auch der Qualitäts- und Golftourismus der 1990er Jahre beanspruchte große Flächen entlang der Küste und zunehmend auch im Hinterland und führte daher zu weiteren Flächennutzungskonkurrenzen. Insbesondere rund um die agrarischen Siedlungen des westlichen Küstenabschnitts (v.a. Lepe und Cartaya) dehnen sich die Bewässerungsflächen bis an die Küste aus, so dass v.a. bei Islantilla, La Antilla und El Rompido Nutzungskonflikte zwischen der touristischen und agrarischen Inwertsetzung der Flächen entstanden (siehe Abbildung 43). Da die landwirtschaftlichen Nutzflächen im östlichen Teil der Küste bei den Gemeinden Moguer und Almonte relativ weit im Landesinneren liegen, die touristische Inwertsetzung sich jedoch auf die Küstenurbanisationen Mazagón und Matalascañas beschränkt, nehmen die Flächennutzungskonkurrenzen hier nur einen unbedeutenden Stellenwert ein (FOURNEAU 1983:256; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:2,29; FELICIDADES GARCÍA 2001:64). In Bezug auf die Wasserressourcen bestanden in den 1970er und 1980er Jahren an der gesamten Küste Huelvas Nutzungskonflikte, da die problematische Wasserversorgung aus unterirdischen Vorkommen die wirtschaftliche Inwertsetzung traditionell stark einschränkte (GRANDE GIL 1995:99; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:16).

Durch Stauseen im Hinterland der Provinz (*Chanza-Piedras*) und Leitungssysteme kann seit Ende der 1980er Jahre der Bedarf teilweise mit oberirdischen Vorräten gedeckt werden, weshalb sich die Bewässerungsflächen und die touristische Nutzung im westlichen Teil der Küste Huelvas stark ausweiten konnten, ohne dass es zu Konkurrenzsituationen kam. Im

Osten der Provinz basiert jedoch die Wasserversorgung der Tourismusorte sowie der Agrarbetriebe weiterhin überwiegend auf der Aquifere Almonte-Marsch, so dass der Tourismus und die Landwirtschaft dieser Zone trotz der räumlichen Entfernung der Areale um die knappe Ressource Wasser konkurrieren (PROINTEC 1997b; CENTRO DE ESTUDIOS MARINOS 1996:VIII,21; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:161).

An der gesamten Küste Huelvas bestehen hingegen hinsichtlich der Verfügbarkeit von Arbeitskräften kaum Konkurrenzsituationen zwischen dem Tourismus und der intensiven Landwirtschaft, da die saisonalen Bedarfsspitzen der Sektoren auf verschiedene Jahreszeiten verteilt sind.

An der westlichen Costa de la Luz wurden seit dem Beginn der touristischen Entwicklung die extensive landwirtschaftliche Nutzung sowie die Forstwirtschaft zunehmend verdrängt. Die seit den 1970er Jahren expandierenden Bewässerungskulturen wiesen allerdings selbst im Vergleich zu den möglichen Gewinnen aus dem Fremdenverkehr eine so große Rentabilität auf, dass sich die intensive Landwirtschaft bislang auch auf strandnahen Arealen mit hohem touristischem Potenzial erhalten konnte. Mit dem Wandel des Tourismusmodells in den 1990er Jahren stieg jedoch auch die mit der touristischen Inwertsetzung verbundene Wertschöpfung, weshalb zu erwarten ist, dass die Bewässerungskulturen in der attraktiven Küstenzone langfristig durch den Tourismus ersetzt werden. Bis dahin muss allerdings besonders im westlichen Teil der Küste von wachsenden Nutzungskonflikten zwischen dem touristischen und dem agraren Sektor ausgegangen werden (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:9).

2 Der Tourismus konkurriert in den traditionellen Fischerorten mit der Fischereiwirtschaft und der Fischindustrie um Flächen und Arbeitskräfte. In Isla Cristina und Punta Umbría hatte sich insbesondere die nachgelagerte Konservenindustrie in der Nähe der Hafenanlagen und der historischen Stadtkerne angesiedelt, weshalb die industriellen Anlagen heute eine Erweiterung der touristischen Dienstleistungseinrichtungen im attraktiven Hafenbereich einschränken. Auf der anderen Seite wurden in den 1990er Jahren neben den traditionellen Hafenanlagen neue Sporthäfen errichtet, so dass auch die Erweiterungsmöglichkeiten für die Fischereiwirtschaft limitiert wurden. Das enge Nebeneinander von Sport- und Industrie-einrichtungen birgt außerdem die Problematik der Verschmutzung touristisch attraktiver Räume.

Der Tourismus stellt in den traditionellen Fischerorten Huelvas eine Erwerbsalternative für die junge Bevölkerung dar. Besonders die monostrukturierte Wirtschaft Isla Cristinas erfuhr durch die touristische Entwicklung eine Diversifizierung. Mit dem Aufschwung des

touristischen Sektors bot sich den unqualifizierten Arbeitskräften der Fischerorte die Möglichkeit, außerhalb der familiären Küstenfischerei eine körperlich anspruchslosere und finanziell lohnendere Beschäftigung zu finden. Für die Unternehmer des Fischereisektors ergab sich hieraus das Problem, ausreichend Arbeitskräfte zu rekrutieren (FOURNEAU, LUGINBUHL, ROUX 1990:242).

Da sich die traditionelle Fischereiwirtschaft der Küste Huelvas jedoch seit den 1980er Jahren in einer strukturellen Krise befindet und an Bedeutung verlor (siehe auch Kapitel B 2.3.3 S. 90), reduzierten sich die Nutzungskonflikte mit dem Tourismus. Aktuell komplementieren sich die beiden Wirtschaftssektoren: Die traditionelle Fischerei stellt v.a. für die ausländischen Touristen eine Attraktion dar, während die Hotels der Küstenzone einen zusätzlichen Absatzmarkt für die Erzeugnisse der Fischer bieten.

3 Die größten Nutzungskonflikte entwickelten sich zwischen der touristischen Inwertsetzung der Küste Huelvas und dem Schutz der natürlichen Umwelt. Die westliche Costa de la Luz verfügt über zahlreiche geschützte Naturräume (siehe auch Kapitel A 2.1.1.3, S. 26), deren räumliche Nähe zur Küstenlinie und zu den touristischen Urbanisationen vor dem Hintergrund der expandierenden Tourismusedwicklung ein wachsendes Konfliktpotenzial darstellt. Insbesondere im Zusammenhang mit dem Nationalpark *Coto de Doñana* führte der Widerspruch zwischen konservativer und desarrrollistischer Nutzung, d.h. zwischen Umweltschutz und wirtschaftlicher Inwertsetzung des Raums seit seiner Ausweisung als Schutzgebiet zu polemischen Diskussionen. In der Umgebung des Nationalparks stellt die staatlich geschützte Natur die bedeutendste touristische Attraktion dar, doch schränkt die ökologische Schutzzone zugleich die Expansion des Fremdenverkehrs sowie eine agrarische Nutzung des Raums ein (BALBÁS RIPOLL, SENRA GONZÁLEZ 1992:35; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1995c:108; PROINTEC 1997b:131; FELICIDADES GARCÍA 2001:50).

Die Flächennutzungskonkurrenz zwischen Tourismus und Umweltschutz kommt v.a. in der Urbanisation Matalascañas zum Ausdruck: In unmittelbarer räumlicher Nähe zum Nationalpark ist hier eine Erweiterung der städtischen Fläche nicht mehr möglich, doch erschwert die bereits erfolgte touristische Inwertsetzung die Möglichkeit, die Umweltqualität des Naturraums dauerhaft zu bewahren.

Abbildung 43 verdeutlicht, dass fast alle touristischen Siedlungsräume im östlichen sowie im westlichen Teil der Küste an Schutzgebiete und wertvolle Ökosysteme grenzen, so dass vielfach Nutzungskonflikte zwischen dem flächenintensiven Wohnungs- und Hoteltourismus und dem Schutz der empfindlichen Naturräume zu konstatieren sind (DORREGO REYES, JURADO ALMONTE ET AL. 2002:14). Zusätzlich zu den Flächenkonkurrenzen stellt im Osten

der Provinz auch die Nutzung der Wasservorkommen ein Problem dar: Durch den hohen Wasserverbrauch der Touristen entstand seit den 1970er Jahren Druck auf die Marschlandschaften des Nationalparks Doñana, da der Tourismus in Matalascañas dem hydrologischen System des Parks Ressourcen entzog. Der Konflikt um die Nutzung der Wasservorkommen verschärfte sich im Zuge der weiteren touristischen Entwicklung der Urbanisation, so dass eine Konkurrenzsituation zwischen der Bewahrung des Ökosystems und der wirtschaftlichen Inwertsetzung der Ressource entstand (PROINTEC 1997b:42; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:161).

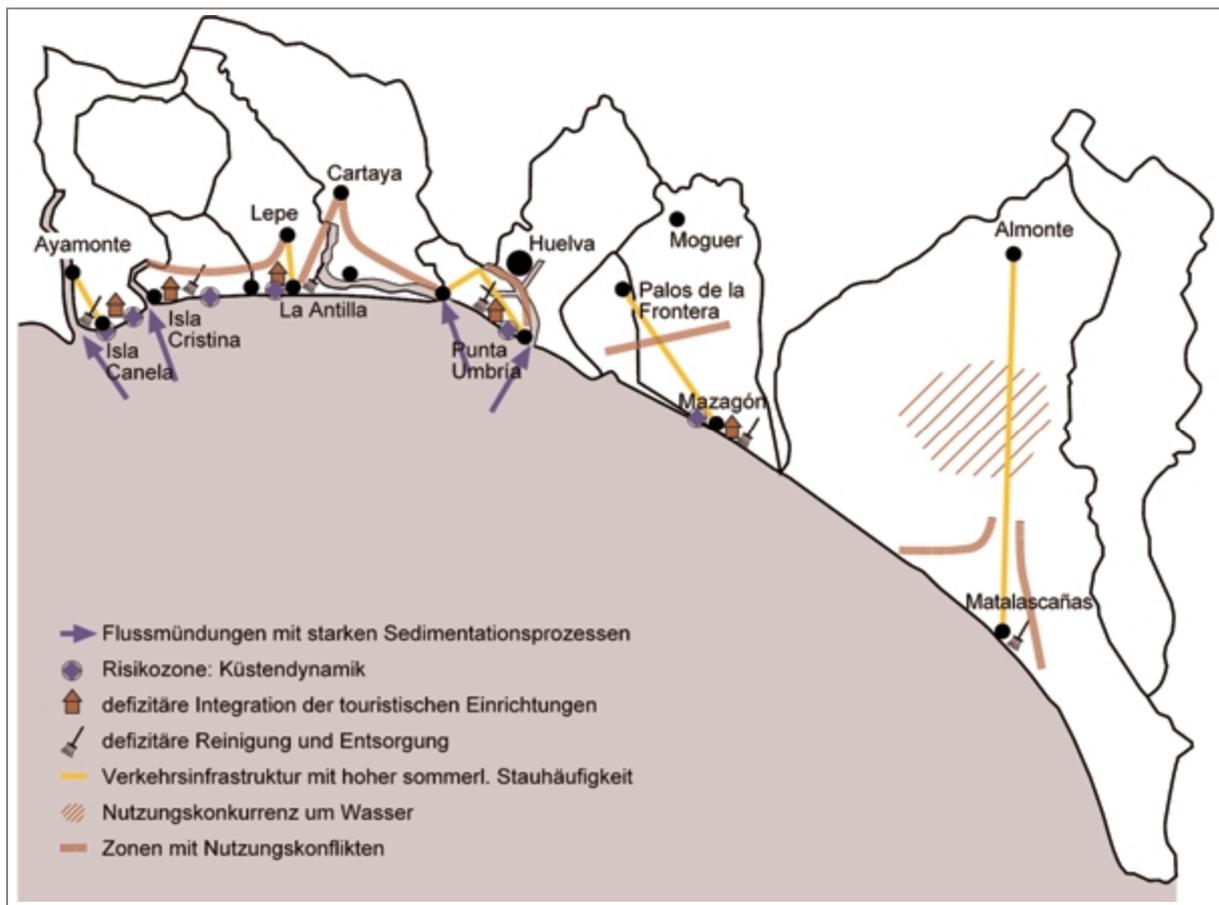


Abbildung 43: Probleme des Tourismus und Gefahrenquellen für den Naturraum der Küste Huelvas. Quelle: Eigene Darstellung nach PROINTEC 1997a; PROINTEC 1997b:137; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:167; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:132.

1.3.2.2 Räumliche Konsequenzen der Tourismusentwicklung

Die Eingriffe des Menschen in das Ökosystem der westlichen Costa de la Luz beeinträchtigten die Qualität der naturräumlichen Grundlagen und beeinflussten die Morphodynamik der Küste. Der Tourismus nahm dabei als Verursacher einen bedeutenden Stellenwert ein, wenngleich auch die historische Siedlungstätigkeit sowie die traditionellen Wirtschaftssektoren der Land- und Fischereiwirtschaft zu diesen Veränderungen beitrugen.

Besonders die rund 120 Kilometer lange Küstenlinie Huelvas erfuhr in den vergangenen Jahrzehnten eine sichtbare Metamorphose. Durch die anthropogene Beeinflussung veränderte sich die natürliche Küstendynamik, so dass sich die erosiven und sedimentären Prozesse entlang der Küste verschoben (siehe Abbildung 44). Der wirtschaftende Mensch nahm auf diese Entwicklung auf vielfache Weise Einfluss: Bereits seit der frühesten Besiedlung des Raumes wurden große Wälder für den Bau von Häusern und Schiffen abgeholzt²⁴⁰ und damit die Sedimentzufuhr des Gewässernetzes erhöht. Seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde die Wassermenge der sedimentführenden Flüsse durch die Konstruktion von Staudämmen in deren Oberlauf reduziert, wodurch die Fließgeschwindigkeit herabgesetzt und die sedimentäre Fracht im Mündungsbereich stärker akkumuliert wurde (NAVARRO LUNA, JURADO DOÑA 1997:1061; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:2,12).

Die Fischereiwirtschaft und der damit verbundene Bau von Hafenanlagen und Wellenbrechern entlang der Küste bedingte ebenfalls eine starke Beeinträchtigung des dynamischen Gleichgewichts. Während die Fischerhäfen Isla Cristinas und Punta Umbrías die Mündungsbereiche von Meerarmen nutzten und daher die Küstendynamik nur lokal begrenzt veränderten, führten die Molen, welche die Zufahrt zu den Schifffahrtswegen *Guadiana* und *Odiel* ermöglichten, zu weiträumigen Veränderungen.

Seit den 1970er Jahren wurden diese Prozesse zusätzlich verstärkt durch bauliche Eingriffe in das Dünensystem der Küste. Die im Zuge der Expansion des Tourismus entstandenen touristischen Urbanisationen sowie die strandnahen Siedlungserweiterungen der gewachsenen Gemeinden wurden teilweise auf den Dünen errichtet (siehe Foto 10), so dass der Erosion Vorschub geleistet wurde. Die Touristen und Tagesausflügler der Küstenorte trugen außerdem zu einer Schädigung der empfindlichen Dünensysteme bei, indem sie außerhalb der angelegten Fußwege die Strände betraten und die wenig verfestigten Formationen abtrugen

²⁴⁰ Die heutigen großen Waldbestände (Pinie und Eukalyptus) der Küstenregion gehen größtenteils auf Wiederaufforstungen zurück. Vgl. Kapitel A 2.1.1.3.

(FELICIDADES GARCÍA 2001:69; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:131; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:46). Wie Abbildung 44 verdeutlicht, bewirkten die anthropogenen Eingriffe einen verstärkten erosiven Abtrag der Küstenlinie bei Isla Cristina, Mazagón und Matalascañas, während der Nehrungshaken *Flecha del Rompdio* sowie die Wanderdünen des Nationalparks Doñana Sedimentationsräume bildeten.



Foto 10:

Eingriffe in das Dünensystem (El Portil).

Quelle: Privat.

Die Modifikation der Küstendynamik durch den Menschen kann exemplarisch anhand der Flussmündungen des *Guadiana* und des *Carreras* beschrieben werden. Im Anschluss an den Bau eines Wellenbrechers am portugiesischen Ufer des Grenzflusses in den 1970er Jahren veränderte sich das Mündungsdelta des *Guadiana*, dessen Fließgeschwindigkeit zudem seit den 1980er Jahren durch Staudämme an seinen Zuflüssen reduziert wurde. Infolge der verstärkten Akkumulation von Sedimenten verlagerte der Fluss im Mündungsbereich seinen Verlauf und destabilisierte dadurch die östlich angrenzende Küstenlinie bei Punta del Moral. Da die vorherrschende Wind- und Strömungsrichtung die Sedimente von West nach Ost transportierte, erfolgte im Luv der Hafengebietungen Isla Cristinas eine verstärkte Sedimentation (HUELVA INFORMACIÓN 20/08/02; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:139).

Im weiteren Verlauf der Küstenlinie setzte sich die kleinräumige Abfolge von intensiver Erosion und Akkumulation fort: An der Küste zwischen Isla Cristina und La Antilla bewirkten die Barrieren des *Guadiana* und des *Carreras*, dass sich im Lee der Hafenzufahrt die Strand- und Dünenlinie stabilisierte, während die Küste bei Urbasur und Islantilla innerhalb von 20 Jahren um rund 24 Meter zurückwich.

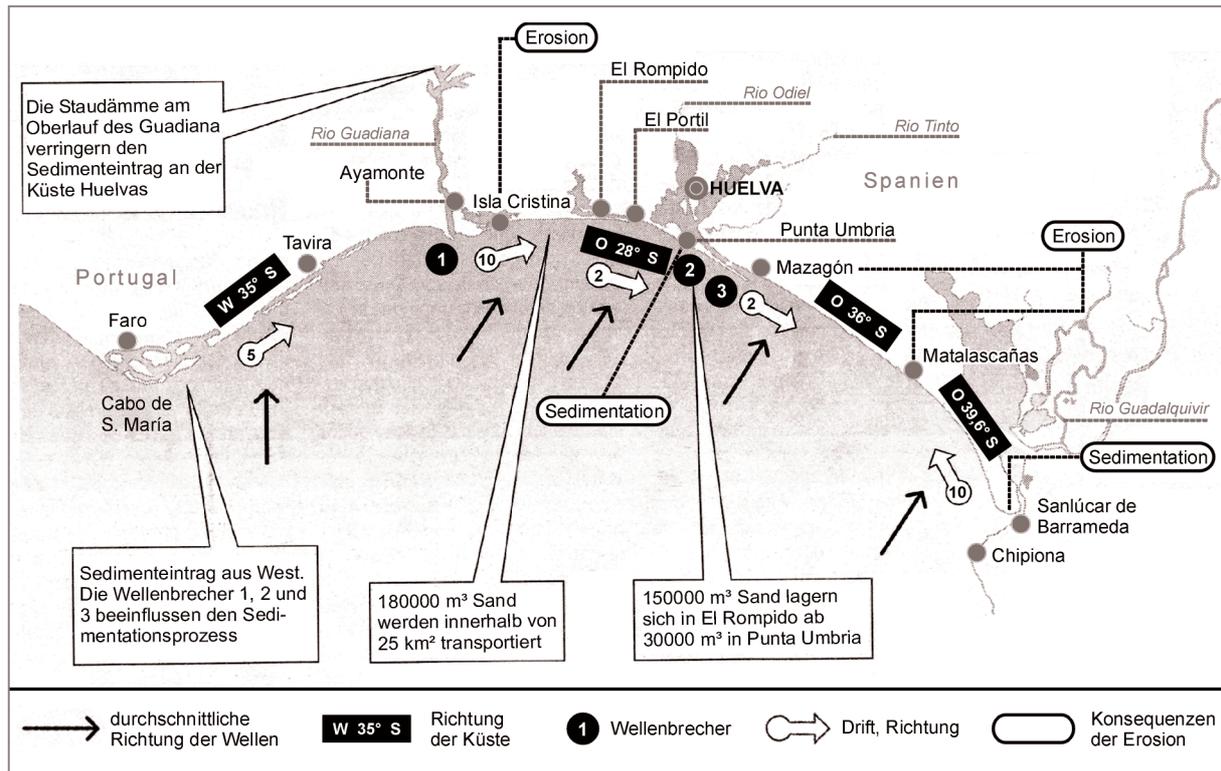


Abbildung 44: Küstendynamik der Provinz Huelva.

Quelle: Eigene Darstellung nach HUELVA INFORMACIÓN 05/11/2002.

Der Tourismus hatte neben der Beeinträchtigung der Küstendynamik auch negative Konsequenzen für die Qualität der natürlichen Ressourcen des Raums (siehe auch Abbildung 43). Insbesondere die Wasservorkommen wurden durch den hohen Bedarf während der Sommermonate belastet. Die Wasserentnahme aus den Aquiferen führte in den 1970er und 1980er Jahren stellenweise dazu, dass Meerwasser in die unterirdischen Speicher eindrang und das hydrologische System schädigte. Die Überlastung der Ressourcen verschärfte sich durch die agrarische Entwicklung sowie das Aufkommen des neuen Tourismusmodells, wurde jedoch seit Ende der 1980er Jahre durch die Verbesserung der oberirdischen Versorgung abgemildert (BALBÁS RIPOLL, SENRA GONZÁLEZ 1992:35; GRANDE GIL 1998:92). Als Folge der Erholungsnutzung des Raumes verschärfte sich zudem an der Küste Huelvas die Müllproblematik²⁴¹, wobei v.a. die Strände sowie das küstennahe Meerwasser durch die hohe Nutzungsdichte und die steigende Zahl von Sporthäfen verschmutzt wurden. Da der größte Teil der Wohnungstouristen mit dem eigenen Auto anreiste, stiegen in der

²⁴¹ Als Hauptverursacher der problematischen Müllsituation muss an der Küste Huelvas seit den 1970er Jahren die Bewässerungslandwirtschaft gelten, da der anfallende Plastikmüll des intensiv betriebenen Unterfolienanbaus bis Anfang des 21. Jahrhunderts stellenweise unkontrolliert entsorgt wurde. Zugleich führten die Düngemittel der Landwirtschaft teilweise zu einer Verschmutzung der Aquiferen. Die touristische Inwertsetzung verstärkte diese negativen Effekte der agrarischen Nutzung. Vgl. CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES 1997:2,12; CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES 2002:161; HUELVA INFORMACION 07/08/02.

sommerlichen Hochsaison die Luftverschmutzung sowie die Lärmbelästigung entlang der Küste deutlich an (CENTRO DE ESTUDIOS MARINOS 1996:VII-60; HUELVA INFORMACIÓN 22/08/02).

An der westlichen Costa de la Luz konnte in den letzten Jahrzehnten also, wie auch an der andalusischen Mittelmeerküste, ein unangepasster Umgang mit den naturräumlichen Rahmenbedingungen beobachtet werden. Die touristische Inwertsetzung der Küstenzone wirkte negativ auf die Umwelt und störte das ökologische Gleichgewicht der sensiblen Dünen- und Strandzonen. Besonders während der 1970er und 1980er Jahre führte die starke räumliche Konzentration der Touristen aufgrund der mangelhaften infrastrukturellen Ausstattung der Küstenorte zu einer Degradation des Landschaftsbildes (FOURNEAU, LUGINBUHL, ROUX 1990:95; BALBÁS RIPOLL, SENRA GONZÁLEZ 1992:35; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1995c:112).

Seit Ende der 1980er Jahre bewirkte ein gestärktes Umweltbewusstsein der Touristen sowie der lokalen Akteure eine leichte Verbesserung der Situation. Mit dem Bau von Kläranlagen, oberirdischer Wasserversorgung, koordinierter Müllentsorgung und künstlicher Strandaufschüttung wurde der ökologischen Problematik entgegengewirkt. Trotz dieser Ansätze und einer seit Ende der 1990er Jahre zunehmend effektiven Umweltschutzplanung (siehe auch Kapitel B 1.2.2.4, S. 74), setzte sich die Belastung des Naturraums durch den Fremdenverkehr jedoch auch Anfang des 21. Jahrhunderts fort. Der wachsende Nachfragedruck des nationalen und internationalen Tourismus birgt an der westlichen Costa de la Luz die Gefahr, dass der Fremdenverkehr seine räumlichen Grundlagen zunehmend degradiert und damit die Basis der aktuellen und künftigen Tourismusentwicklung irreversibel schädigt. Vor dem Hintergrund der Planungsszenarien muss daher angenommen werden, dass die geplante Belastung die Tragfähigkeit des Raums überschreiten wird (SANTOS PAVÓN 1999:101; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2000:31).

1.4 Neubewertung der Raumstrukturen an der westlichen Costa de la Luz

Die touristische Entwicklung der westlichen Costa de la Luz führte in den 1980er und 1990er Jahren dazu, dass die Raumstrukturen der Küstenzone neu bewertet und wahrgenommen wurden. Die naturräumlichen Ressourcen der Provinz wurden aufgrund des wachsenden Bewusstseins um den Wert der Natur verstärkt als touristische Attraktionen betrachtet, wobei diese veränderte Wertschätzung der Naturschätze insbesondere im Nationalpark Doñana zum Ausdruck kommt. Zugleich erfuhren auch die Tourismusstrukturen der 1960er und 1970er Jahre eine Neubewertung. Seit den 1980er Jahren wirkte sich in den touristischen

Urbanisationen der frühesten Generation der allgemeine Wandel der Nachfrageparameter aus, so dass im bedeutendsten Fremdenverkehrsstandort der Küste, Matalascañas, seit den 1990er Jahren Maßnahmen zur qualitativen Aufwertung und Diversifizierung des touristischen Angebots erfolgten.

1.4.1 Wahrnehmung des Raums

Aufgrund der veränderten Werteorientierung der postfordistischen Gesellschaft nahm die Nachfrage nach qualitativ hochwertigen Tourismusangeboten und einer intakten natürlichen Umwelt seit den 1980er Jahren zu (siehe Kapitel B 3.1.3, S. 99). Die Touristen nahmen die kulturellen, historischen und naturräumlichen Ressourcen eines Zielgebietes verstärkt als Teile des touristischen Produkts wahr, wodurch sich die während der fordistischen Phase des Massentourismus vorherrschende Austauschbarkeit der Destinationen reduzierte.

Aufgrund der rückständigen Entwicklung des touristischen Sektors erhielten sich an der westlichen Costa de la Luz weitgehend die ursprünglichen Raumstrukturen: In den gewachsenen Küstengemeinden Huelvas dominierten bis Anfang der 1980er Jahre die spezifischen Siedlungs-, Wirtschafts- und Sozialstrukturen einer überwiegend primärwirtschaftlich orientierten Provinz, während großflächige Naturräume nur extensiv in Wert gesetzt wurden.

In den 1980er und 1990er Jahren führte jedoch der Wandel der touristischen Nachfrageparameter dazu, dass der nationale und internationale Tourismusmarkt die Raumstrukturen der westlichen Costa de la Luz zunehmend als touristische Attraktionen wahrnahm. Insbesondere durch die wachsende Nachfrage in den Segmenten des Grünen Tourismus sowie des Aktiv- und Kulturtourismus erfolgte eine Neubewertung der traditionellen Strukturen (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1995c:108; SANTOS PAVÓN 1999:41).

Die veränderte Sichtweise der Touristen hatte zur Folge, dass auch die lokalen Akteure der Regionalentwicklung den Raum zunehmend als touristische Ressource bewerteten. Der Faktor Raum war in der Phase des regionalen Wohnungstourismus überwiegend als Konsumgut und Grundlage für die städtebauliche Inwertsetzung betrachtet worden, doch veränderte sich ab Ende der 1980er Jahre die Perzeption der ortsansässigen Bevölkerung dahingehend, dass die Menschen den Raum immer mehr als wesentlichen Teil des neuen touristischen Qualitätsmodells wahrnahmen. Der allgemeine Strukturwandel des touristischen Sektors löste also an der westlichen Costa de la Luz einen Wandel der Innenperspektive aus (SANTOS PAVÓN 1999:75; CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001e:352).

Am deutlichsten kam diese Neubewertung durch die lokale Bevölkerung in Bezug auf die Perzeption von Naturräumen zum Ausdruck. Die Marsch- und Dünenlandschaften der Küstenzone wurden aufgrund ihrer agrarischen Ungunst traditionell nur extensiv genutzt und seit den 1960er Jahren vielfach unter Naturschutz gestellt. Insbesondere in der Umgebung des 1969 geschaffenen Nationalparks Doñana wurden daher die Naturräume im Hinblick auf die wirtschaftliche Nutzung als limitierend wahrgenommen. Vor dem Hintergrund der touristischen Inwertsetzung dieser traditionell als minderwertig eingeschätzten Flächen erhielten die Naturräume indes eine Erholungs- und Freizeitfunktion und stellten im Bewusstsein der Menschen zunehmend privilegierte Gunsträume dar (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1995c:108; JURADO ALMONTE 2001d:215; SOSTENIBLE 01/02:5). Auch die Forstflächen der Küstenzone wurden neben ihrer traditionellen wirtschaftlichen Nutzung seit den 1980er Jahren verstärkt als touristische Attraktionen in Wert gesetzt und wahrgenommen (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:41). Zugleich führte die Nachfrage der Touristen nach kulturellen und folkloristischen Angeboten dazu, dass traditionelle Feste und Veranstaltungen (z.B. die Wallfahrt nach El Rocío) neben ihrer lokalräumlichen Bedeutung auch eine Funktion als touristische Ressource erhielten und wegen ihres Nutzens für die Wirtschaftsentwicklung der Küste eine Aufwertung erfuhren.

Neben dem Tourismus führte auch die Bewässerungswirtschaft seit den 1970er Jahren zu einer Neubewertung des Raums an der westlichen Costa de la Luz. Die traditionell agrarisch unproduktiven Sandböden der Küstenzone boten ideale Voraussetzungen für den Anbau von Zitrusfrüchten und Erdbeeren (siehe auch Kapitel B 2.2, S. 79) und entwickelten sich daher zunehmend zu intensiv bewirtschafteten Nutzflächen (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 1997:2,4; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:66).

1.4.2 Doñana und Umgebung als Beispiel für den Versuch nachhaltiger Tourismusentwicklung

1.4.2.1 Neubewertung des Naturraums

Die naturräumlichen Grundlagen des Nationalparks Doñana erfuhren bereits vor der Ausweisung als Schutzgebiet eine Neubewertung, die sich auch nach der Schaffung der Schutzzone fortsetzte. Die westlich an den Fluss *Guadalquivir* angrenzende Fläche wurde durch weite Marsch- und Dünenlandschaften sowie Wälder bestimmt und aufgrund der überwiegend sandigen Böden traditionell nur extensiv bewirtschaftet. Im 18. und 19. Jahrhundert stellten die Holzgewinnung, der Anbau von Wein und Oliven, die Viehzucht und der

Fisch- und Muschelfang die bedeutendsten Nutzungsformen dar. Bereits zu diesem Zeitpunkt wurde der Naturraum durch Pinien- und Eukalyptusaufforstungen modifiziert. Ab Ende des 18. Jahrhunderts existierten Pläne zur Trockenlegung der Sumpfgebiete, doch stellte der Raum bis Mitte des 20. Jahrhunderts insgesamt einen wirtschaftlichen Ungunstraum dar.

Im 19. Jahrhundert wurde die gering besiedelte, dem Sinnbild des ‚romantischen Andalusien‘ entsprechende Landschaft durch Reisende und Jäger entdeckt, weshalb Anfang des 20. Jahrhunderts erstmals die Idee aufkam, eine großflächige Tourismuszzone zu schaffen. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gewann außerdem die Forstwirtschaft an Bedeutung, so dass die Aufforstung intensiviert wurde.

Bereits seit dem 19. Jahrhundert wurde allerdings auch die Bedeutung der Ökosysteme Doñanas für die Wissenschaft erkannt, und im Jahr 1962 wurde ein biologisches Schutzgebiet zur Realisierung von Studien ausgewiesen (JUNTA DE ANDALUCÍA 1994; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1995c:108; FUNDACIÓN DOÑANA 21 1999; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:35).

In den 1960er Jahren sah der franquistische Zentralstaat am östlichsten Strandabschnitt der Provinz Huelva vor, mehrere ‚Zentren von nationalem touristischen Interesse‘ zu errichten (siehe auch Abbildung 19, S. 110). In Matalascañas wurden die staatlichen Vorgaben umgesetzt, wohingegen der östlich anschließende Standort *Torre Carbonero* nicht realisiert wurde. Parallel zur Entwicklung des Tourismussektors sollte im Rahmen des Bewässerungsprojekts ‚Almonte-Marsch‘ (1971) eine Fläche von rund 40.000 Hektar mittels der unterirdischen Wasservorkommen Doñanas für die intensive Landwirtschaft in Wert gesetzt werden (PROINTEC 1997b:122; JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:1; F. BELLA, BÜRGERMEISTER ALMONTE 11/2002). Dieses nur teilweise verwirklichte Projekt führte dazu, dass die periodisch überschwemmte Marschfläche im südöstlichen Teil der Provinz Huelva deutlich reduziert wurde. Zugleich gefährdete das anarchische Wachstum der touristischen Urbanisation Matalascañas die umgebenden Ökosysteme Doñanas.

Seit den 1960er Jahren waren die natürlichen Ressourcen des traditionellen Ungunstraums also wachsenden Nutzungskonflikten ausgesetzt (siehe auch Kapitel C 1.3.2.1), weshalb im Jahr 1969 der staatlich geschützte, 39.000 Hektar umfassende Nationalpark Doñana geschaffen wurde (JUNTA DE ANDALUCÍA 1994; PROINTEC 1997b:119; L. ATIENZA, FUNDACIÓN DOÑANA 21 11/2002).

Auch nach der Ausweisung des Schutzgebietes setzten sich jedoch die Bedrohungen des Naturraums durch die wirtschaftliche Nutzung fort: In den 1970er Jahren sollte eine direkte, den Nationalpark querende Straßenverbindung zwischen Huelva und Cádiz gebaut werden.

Zugleich planten Unternehmer und Regionalpolitiker, die bebaubare Fläche der Urbanisation Matalascañas zu verdoppeln und östlich angrenzend in einem neuen touristischen Großprojekt (*Costa Doñana*) 32.000 Gästebetten zu schaffen (PROINTEC 1997b:122; F. BELLA, BÜRGERMEISTER DOÑANA 11/2002).

Um diese Projekte zu verhindern und die langfristige Bewahrung der Naturräume zu ermöglichen, wurde der Nationalpark Doñana sukzessive auf 50.720 Hektar vergrößert und im Jahr 1988 ein ‚Regionaler Orientierungsrahmen für Doñana und Umgebung‘²⁴² verabschiedet. Dieses subregionale Instrument, das innerhalb Spaniens zu diesem Zeitpunkt einzigartig war, ermöglichte es der andalusischen Verwaltung, die lokale Raumentwicklung im Einklang mit den Interessen des Naturschutzes zu beeinflussen (GRAZALEMA EDICIONES 1992:46; PROINTEC 1997b:119; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:9).

Ab Ende der 1980er Jahre begann sich die Wertschätzung der Natur auch im Bewusstsein der lokalen Bevölkerung festzusetzen. Als im Jahr 1988 die Vorschläge für das Tourismusprojekt *Costa Doñana* erneut diskutiert wurden, protestierten in Matalascañas rund 150.000 Menschen gegen eine Realisierung. Infolge dieser erneuten Konfliktsituation wurde Anfang der 1990er Jahre eine Gruppe von Experten beauftragt, langfristige Lösungsansätze aufzuzeigen, so dass im Jahr 1992 eine internationale Expertenkommission ein ‚Gutachten für nachhaltige Entwicklungsstrategien in der Umgebung Doñanas‘²⁴³ erarbeitete (siehe Kapitel C 1.4.2.2). Die Experten schlugen darin vor, den Naturschutz und die wirtschaftliche Nutzung der Naturschätze zu vereinen und im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklungsplanung die Bevölkerung zu sensibilisieren. Damit etablierten sie den Schutz der natürlichen Ressourcen als Bestandteil der touristischen und primärwirtschaftlichen Inwertsetzung des Raums (PROINTEC 1997b:122; JURADO ALMONTE, SENRA GONZÁLEZ 2000:10; WWW.PANDA.ORG).

Mit dem Versuch, das Prinzip der Nachhaltigkeit anzuwenden, vollzog sich innerhalb der lokalen Bevölkerung ein Wandel in der Bewertung des Naturraums Doñanas. Die Ökosysteme des Nationalparks und der Umgebung etablierten sich seit den 1990er Jahren zunehmend als ökologisch und touristisch wertvolle Gunsträume (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001a:1; F. BELLA, BÜRGERMEISTER ALMONTE 11/2002). Damit kann der Nationalpark Doñana innerhalb der Provinz Huelva als Beispiel für eine im Laufe von Jahrzehnten erfolgte Umwertung von Naturschätzen gelten. Die Feucht- und Dünenlandschaften Doñanas galten traditionell als agrarische Ungunsträume und wurden erst im 19. Jahrhundert durch Jäger, Reisende und Forscher als interessant wahrgenommen. In den

²⁴² Span.: *Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno (PDTC)*.

²⁴³ Span.: *Dictamen sobre Estrategia para el Desarrollo Socioeconómico Sostenible del Entorno de Doñana*.

1960er Jahren veränderte sich durch das Aufkommen der ‚Neuen Landwirtschaft‘ und die Expansion des Fremdenverkehrs die Perzeption der Naturräume, da die Wasservorkommen der Aquifere Almonte-Marsch und die Sandstrände Doñanas Attraktionen für die moderne agrarische und touristische Nutzung darstellten. Seit Ende der 1980er, insbesondere aber seit den 1990er Jahren rückte hingegen die ökologische Bedeutung der Ökosysteme zunehmend in das Bewusstsein der lokalen Akteure.

Trotz dieser Neubewertung der Raumstrukturen erhielten sich jedoch zahlreiche, bereits für die 1960er Jahre konstatierte Nutzungskonflikte und Flächenkonkurrenzen. Die öffentlichen und privaten Akteure der Regionalentwicklung räumten daher dem Prinzip der Nachhaltigkeit in Zusammenhang mit dem Tourismus und der Landwirtschaft seit den 1990er Jahren einen bedeutenden Stellenwert ein.

1.4.2.2 Nachhaltigkeit der Tourismusedwicklung im Nationalpark Doñana

Das Konzept der Nachhaltigkeit stellte seit dem Brundtland-Bericht 1987 international ein wichtiges Leitbild der Regionalentwicklung dar und erfuhr in den 1990er Jahren eine Konkretisierung in Bezug auf die Tourismusedwicklung von Räumen (siehe auch Kapitel A 1.2, S. 10).

Vor dem Hintergrund der zahlreichen Konfliktpotenziale zwischen der wirtschaftlichen Inwertsetzung und der Bewahrung der natürlichen Ressourcen rückte der Ansatz der Nachhaltigkeit im Nationalpark Doñana Anfang der 1990er Jahre in den Mittelpunkt der Entwicklungsplanung. Wenngleich der Naturraum bereits im Jahr 1969 als Nationalpark ausgewiesen worden war, beeinträchtigten die Tourismusedwicklung im angrenzenden Matalascañas und die intensive Bewässerungslandwirtschaft der Zone Almonte-Marsch dennoch weiterhin die Umweltqualität Doñanas.

Im Anschluss an das Gutachten der internationalen Expertenkommission 1992 wurde daher im Jahr 1993 ein ‚Plan für die nachhaltige Entwicklung von Doñana und Umgebung‘²⁴⁴ verabschiedet (WWW.PANDA.ORG; PROINTEC 1997b:122; FELICIDADES GARCÍA 2001:65). Dieser Aktionsplan wurde von den Verwaltungen der Europäischen Union, des spanischen Staates und der Region Andalusien im Einklang mit dem V. Gemeinschaftsprogramm ‚Für eine nachhaltige Entwicklung‘ erarbeitet und durch Mittel der EU (EFRE, ESF und EAGFL zusammen 75%), der Zentralverwaltung (8%) und der Region (17%) finanziert (PROINTEC 1997b:122; FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y ARENAL GRUPO CONSULTOR S.L. 2002). Dieser auf

²⁴⁴ Span.: *Plan de desarrollo sostenible de Doñana y su entorno.*

nationaler Ebene erste große Plan für Nachhaltigkeit sah vor, den Schutz der Umwelt und die sozioökonomische Entwicklung Doñanas voranzutreiben, wobei dem Ausbau der Basisinfrastrukturen sowie der Sensibilisierung und Information der Bevölkerung zu Beginn eine besondere Bedeutung zukam. In Bezug auf die wirtschaftlichen Strukturen sollte die agrarische Inwertsetzung stärker koordiniert und das touristische Angebot diversifiziert werden (INTERVIEW J. MATEOS, FUNDACIÓN DOÑANA 21 2002; F. BELLA, BÜRGERMEISTER ALMONTE 11/2002).

Der ‚Plan für die nachhaltige Entwicklung Doñanas‘ beinhaltete zahlreiche Handlungsprogramme, welche die verschiedenen Sektoren der Regionalentwicklung verknüpfen und im Sinne der Nachhaltigkeitskonzeption von BECKER (2000) eine „ökonomisch ergiebige, ökologisch vertretbare und sozial verträgliche“ Entwicklung ermöglichen sollten (BECKER 2000:21; SOSTENIBLE 01/2002):

- Das ‚Wasserprogramm‘ sollte eine Übernutzung der Aquifere Almonte-Marsch verhindern sowie die Ver- und Entsorgung der Urbanisationen koordinieren. In Verbindung mit dem ‚Landwirtschaftsprogramm‘ sah der Plan vor, die Bewässerung zu reduzieren und oberirdische hydrologische Ressourcen zu nutzen.
- Das ‚Umweltprogramm‘ formulierte Maßnahmen zur Regeneration der sensiblen Ökosysteme.
- Das ‚Wirtschaftsprogramm‘ hatte zum Ziel, die endogenen Entwicklungspotenziale der Zone zu fördern.
- Die Bedeutung des Tourismus für die Umgebung des Nationalparks Doñana kam dadurch zum Ausdruck, dass ein spezielles ‚Tourismusprogramm‘ neue Modelle für den Fremdenverkehr entwickeln und ein diversifiziertes und qualitativ hochwertiges touristisches Angebot aufbauen sollte. Die tourismusimmanenten Konfliktpotenziale der Küstenstandorte Doñanas (Matalascañas und Mazagón) stellten einen Schwerpunkt dieses Handlungsplans dar. Zugleich sollte das Segment des Grünen Tourismus mit dem Schutz der natürlichen Umwelt kompatibel gemacht werden.
- Das ‚Planungs- und Verwaltungsprogramm‘ koordinierte schließlich die Aktionen und diente der Durchführung des auf acht Jahre ausgelegten Plans (FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y ARENAL GRUPO CONSULTOR S.L. 2002).

Im Jahr 2002 belegte eine von der Beratungsgesellschaft ARENAL im Auftrag der Europäischen Union durchgeführte Evaluierung, dass die geplanten Investitionen in Höhe von rund 63.000 Millionen Peseten (rund 378,6 Millionen €) bis zu diesem Zeitpunkt nur zu 85% realisiert waren, da der ‚Plan für nachhaltige Entwicklung‘ erst nach 1998 eine effektive

Umsetzung erfuhr. Der Mitteleinsatz konzentrierte sich dabei zu 30% auf das Wasserprogramm und zu 20% auf die Landwirtschaft, während für das Tourismusprogramm nur 2,7% der Mittel verwendet wurden²⁴⁵.

Hinsichtlich der Effizienz des Mitteleinsatzes konstatierte ARENAL, dass bis 2002 besonders die Probleme des hydrologischen Systems und der eingeschränkten Erweiterungsmöglichkeiten der Bewässerungslandwirtschaft nicht gelöst werden konnten. Der Umweltschutz gewann hingegen vor dem Hintergrund des Aktionsplans an Bedeutung und Akzeptanz, so dass in diesem Bereich zahlreiche Projekte realisiert wurden. Ein durchweg positives Fazit konnte auch in Bezug auf die Wirtschaftsförderung gezogen werden, da die Produktionsstruktur der Zone durch den Handlungsplan eine Diversifizierung erfuhr.



Abbildung 45: ‚Plan für die nachhaltige Entwicklung von Doñana und Umgebung‘ 1993: Aktionslinien im Tourismus.

Quelle: FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y ARENAL GRUPO CONSULTOR S.L. 2002.

²⁴⁵ Insgesamt waren für das Tourismusprogramm Ausgaben in Höhe von 1.475 Millionen Peseten (rund 8,86 Millionen €) vorgesehen. Bis 2002 wurden jedoch nur 1.136 Millionen Peseten (rund 6,8 Millionen €) eingesetzt, wobei 647,9 Millionen Peseten (3,89 Millionen €) aus der EFRE-Förderung der EU, 397,9 Millionen Peseten (2,39 Millionen €) von der *Junta de Andalucía* sowie 89,9 Millionen Peseten (540.000 €) von der spanischen Zentralverwaltung stammten. Vgl. FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y ARENAL GRUPO CONSULTOR 2002.

Im Tourismusprogramm wurden bis 2002 fast alle Ziele erreicht (siehe Abbildung 45): Das Angebot im Bereich des ländlichen und Grünen Tourismus und die touristischen Infrastrukturen wurden verbessert. Finanziell unterstützt durch den ‚Plan für nachhaltige Entwicklung‘ erhielt die Gemeinde Almonte ein Kongresszentrum sowie Rad- und Wanderwege, und das touristische Angebot in El Rocío und Matalascañas wurde durch ein Museum und einen Dünenpark erweitert. Zugleich reduzierte der Aktionsplan die räumliche Konzentration des Fremdenverkehrs auf die Küste und die saisonale Beschränkung auf die Sommermonate (J. REQUEJO, GRUPO CONSULTOR ARENAL 11/2002; FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y ARENAL GRUPO CONSULTOR S.L. 2002; WWW.PANDA.ORG).

Da sich bereits ab Mitte der 1990er Jahre eine geringe Umsetzung des Handlungsplans andeutete, wurde im Jahr 1997 die *Fundación Doñana 21* gegründet und damit ein Forum für die Koordination der Planungen und die Partizipation der lokalen Bevölkerung geschaffen²⁴⁶. In der Folge nahm die Zahl der realisierten Projekte und Handlungspläne signifikant zu, und es entwickelte sich bei den Akteuren der Regionalentwicklung und bei der lokalen Bevölkerung ein verstärktes Bewusstsein für den Wert des Naturraums Doñanas. Dennoch konnte dem ‚Plan für die nachhaltige Entwicklung von Doñana‘ bis 2002 lediglich ein moderater Erfolg attestiert werden (FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y ARENAL GRUPO CONSULTOR S.L. 2002; INTERVIEW J. MATEOS, FUNDACIÓN DOÑANA 21 2002). Nichtsdestotrotz ist festzuhalten, dass der ‚Plan für die nachhaltige Entwicklung von Doñana und Umgebung‘ ein wegweisendes Projekt darstellte. Vor dem Hintergrund des 1988 verabschiedeten regionalen Orientierungsrahmens *PDTC* (siehe Kapitel C 1.4.2.1, S. 246), regulierte der Plan ab 1993 die Nutzung und wirtschaftliche Inwertsetzung in Doñana und Umgebung und betonte im Sinne des Nachhaltigkeitsprinzips den ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Wert der Natur (BALBÁS RIPOLL, SENRA GONZÁLEZ 1992:46; FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y ARENAL GRUPO CONSULTOR S.L. 2002).

Der Plan trug dazu bei, dass der touristische Sektor Doñanas nachhaltiger wurde, wenngleich weiterhin Konfliktpotenzial existierte. So muss die anhaltende Dominanz des Wohnungstourismus an der Küste Doñanas aufgrund des großen Flächenverbrauchs, der geringen

²⁴⁶ Die autonome Stiftung *Fundación Doñana 21* wurde von der *Junta de Andalucía* gegründet und dient der Umsetzung von Planungsansätzen der überstaatlichen, staatlichen und regionalen Verwaltungen. Da die Stiftung keine Entscheidungskompetenzen besitzt, ist sie an die Politik der regionalen Ministerien und der EU gebunden. Im Vorstand der Stiftung sind neben der Region Andalusien (u.a. Ministerien für Tourismus, Landwirtschaft, Umweltschutz) der Provinzverwaltung Huelvas und dem Rathaus Almonte auch der Arbeitgeberverband Huelvas (FOE), der Umweltschutzverband WWF/Adena sowie Gewerkschaften und Banken vertreten. Mit Sitz in Almonte, stellt die *Fundación Doñana 21* in erster Linie ein Instrument für die Koordination der Planungen und eine Vermittlungsinstanz zwischen den Bürgern und den Verwaltungsebenen dar. Vgl. INTERVIEW J. MATEOS, FUNDACIÓN DOÑANA 21 2002.

Wertschöpfung und der noch immer ausgeprägten Saisonalität als unnachhaltig bezeichnet werden. Auch die bis heute immer wieder diskutierten Planungen zum Bau einer Autobahn zwischen Almonte und Matalascañas entsprechen nicht der Konzeption des Nachhaltigkeitsplans (J. REQUEJO, GRUPO CONSULTOR ARENAL 11/2002; INTERVIEW J. MATEOS, FUNDACIÓN DOÑANA 21 2002).

Es ist dennoch festzuhalten, dass die touristische Inwertsetzung des Nationalparks Doñana sowie des westlich angrenzenden Naturparks ‚Umgebung von Doñana‘ (*Parque Natural Entorno de Doñana*) durch den ländlichen und Grünen Tourismus einen wichtigen Beitrag zur Nachhaltigkeit der Regionalentwicklung leistete. Insbesondere seit der Förderung dieser Segmente nach 1993 stellten sie einen wachsenden ökonomischen Faktor und eine Erwerbsmöglichkeit für die lokale Bevölkerung dar. Als Alternative zur intensiven Bewässerungslandwirtschaft und zum Wohnungstourismus der Küste verringerten diese Tourismussegmente die Nutzungskonflikte in der Zone und ermöglichten den Schutz der natürlichen Ressourcen durch eine ökologisch vertretbare und ökonomisch ergiebige Inwertsetzung des Raums.

Der Nationalpark Doñana und seine Umgebung bilden keine funktionale Einheit, sind jedoch einer gemeinsamen Problematik ausgesetzt (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:131). Der Versuch eines nachhaltigen Raummodells blieb daher nicht auf den ‚Plan für die nachhaltige Entwicklung‘ beschränkt, sondern setzte sich in den 1990er Jahren und Anfang des 21. Jahrhunderts in weiteren Planungsansätzen fort, die im Folgenden betrachtet werden.

1.4.2.3 Aktuelle Planungsansätze und Etablierung des nachhaltigen Tourismusmodells

Im Jahr 2003 war der ‚Plan für die nachhaltige Entwicklung‘ trotz der nicht vollständigen Umsetzung der Vorgaben beendet²⁴⁷. Im Anschluss daran diskutierten die verantwortlichen Politiker über einen neuen Nachhaltigkeitsplan für den Nationalpark Doñana und seine Umgebung (INTERVIEW J. MATEOS, FUNDACIÓN DOÑANA 21 2002).

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts beherrschen zusätzlich andere Planungsansätze die öffentliche Diskussion, wobei besonders die Erarbeitung eines subregionalen Plans hervorsticht. Der ‚regionale Orientierungsrahmen für Doñana und Umgebung‘ *PDTC* (1988) war praktisch nicht umgesetzt worden und musste aufgrund der Vorschläge der Expertenkommission (1992) sowie der Vorgaben des andalusischen Raumordnungsgesetzes (1994)

²⁴⁷ Offiziell endete der Planungszeitraum des 1993 verabschiedeten Nachhaltigkeitsprojekts im Jahr 2000, doch aufgrund der zeitlichen Verzögerungen (s.o.) wurde die Umsetzung in der Praxis bis 2003 fortgesetzt.

Ende der 1990er Jahre überarbeitet werden. Daher wird aktuell für Doñana und Umgebung ein subregionales Planungsinstrument entworfen (*POTAD*), dessen Zielsetzung im Wesentlichen darin besteht, die Nutzung des Raums zu ordnen, die natürlichen Ressourcen zu schützen sowie die wirtschaftliche Entwicklung der Zone zu fördern (siehe auch Kapitel B 1.2.2.2, S. 65). Das Konzept der Nachhaltigkeit etabliert sich in diesem Planungsentwurf als zentrales Element und bestimmt auch die Vorgaben hinsichtlich der künftigen Tourismusentwicklung:

Der *POTAD* sieht vor, im Einklang mit der Natur neue touristische Produkte (Grüner Tourismus, Kulturtourismus) und ein neues Tourismusmodell (Qualität, Aktivität) zu fördern. In den bestehenden Destinationen des traditionellen Wohnungsmodells, Matalascañas und Mazagón, soll eine innere Reform ohne städtisches Wachstum erfolgen (siehe Kapitel C 1.4.3). Die zahlreichen existierenden Campingplätze der Küste sollen im Sinne der Diversifizierung und qualitativen Aufwertung des Übernachtungsangebots verkleinert, qualitativ aufgewertet und in die umgebende Landschaft integriert werden. Abseits der Küstenzone unterteilt der subregionale Planungsentwurf die Naturräume in unterschiedlich geschützte Zonen und beschränkt die Zahl möglicher touristischer Einrichtungen in Abhängigkeit von der Fragilität der Zone (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:242).

Neben dem Ende 2003 noch nicht verabschiedeten Plan *POTAD* verdeutlichen in Doñana und Umgebung weitere Ansätze, dass das Konzept der Nachhaltigkeit hier zu Beginn des 21. Jahrhunderts konkret umgesetzt wird. Die Gemeinde Almonte, innerhalb der Provinz Huelva mit rund 17.800 Einwohnern die bevölkerungsstärkste Siedlung in der Umgebung des Nationalparks Doñana, partizipierte seit dem Inkrafttreten des ‚Plans für die nachhaltige Entwicklung von Doñana und Umgebung‘ am Nachhaltigkeitsprozess (siehe Abbildung 46). Im Jahr 1999 unterschrieb das Rathaus die ‚Charta europäischer Städte für die Nachhaltigkeit‘ (‚Charta von Aalborg‘), und im Jahr 2000 bekundeten auf lokaler Ebene alle politischen Gruppierungen sowie Vertreter der biologischen Station des Nationalparks und der Umweltschutzverbände ihre Unterstützung in einer ‚Charta für die Nachhaltigkeit‘²⁴⁸. Anfang 2001 konstituierte sich schließlich ein Forum für die ‚Lokale Agenda 21‘ Almontes, in dem gegenwärtig Vertreter der Verwaltung, der Gewerkschaften, Unternehmer, Umweltschützer und interessierte Bürger in Arbeitsgruppen einen Aktionsplan mit konkreten Strategien erarbeiten.

²⁴⁸ Span.: *Carta por la Sostenibilidad*.

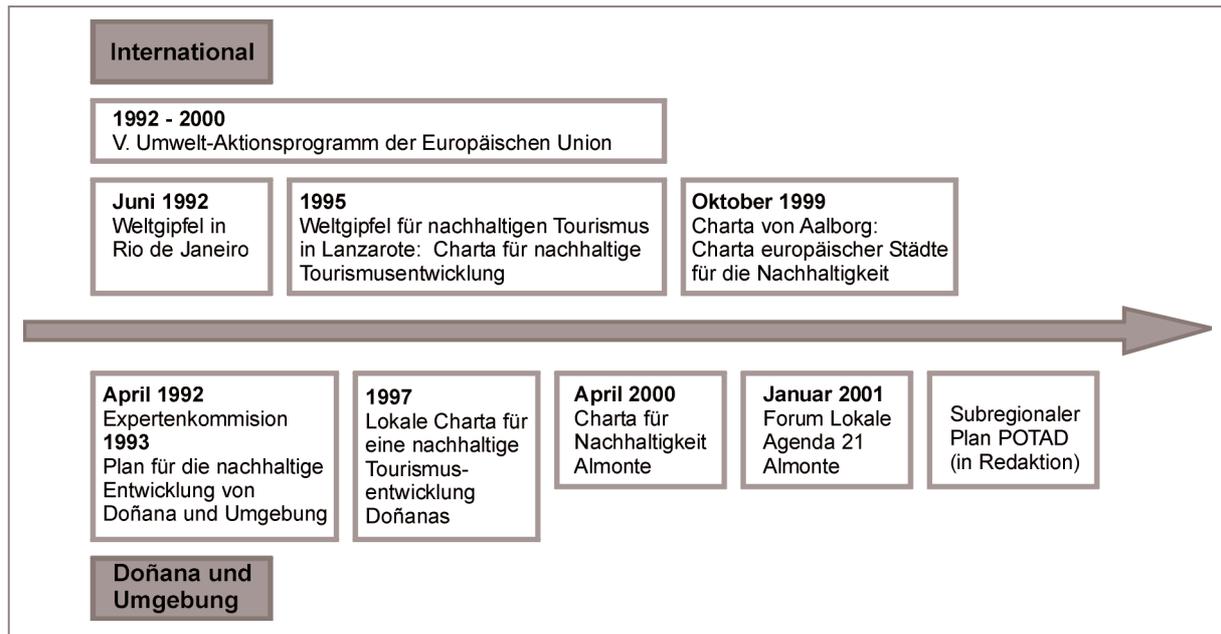


Abbildung 46: Chronologie des Nachhaltigkeitsprozesses (international und lokal).

Quelle: CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001a.

Der Agenda 21-Prozess Almontes kann im Vergleich zu den anderen Küstengemeinden der Provinz Huelva als vorbildlich und kontinuierlich beschrieben werden. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Nationalpark Doñana und dessen bereits 1992 initiierten ‚Plan für Nachhaltigkeit‘ manifestiert sich hier eine im Laufe der 1990er Jahre gewachsene Bereitschaft und Sensibilität der lokalen Bevölkerung, weshalb Anfang des 21. Jahrhunderts bereits erste konkrete Ergebnisse vorliegen: Im Anschluss an die 1999 unterzeichnete lokale ‚Charta für die Nachhaltigkeit‘ wurde auf einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen (v.a. Autobahn Almonte - Matalascañas, s.o.) verzichtet, ein Komitee für ökologische Landwirtschaft geschaffen und die Stadtplanung modifiziert. Der Flächennutzungsplan Almontes hatte bis Ende der 1990er Jahre vorgesehen, die Urbanisation Matalascañas zu erweitern, doch wurden die erteilten Baugenehmigungen ab 2000 revidiert, die bebaubare Fläche reduziert und der Wohnungsbau zugunsten des Hotelsektors verringert. In der Konsequenz des Nachhaltigkeitsprinzips wurde zudem ein westlich von Matalascañas am Strandabschnitt *Playa del Asperillo* geplantes touristisches Großprojekt²⁴⁹ (700 Hektar, 32.000 Gästebetten) gestrichen und durch einen ökologischen Dünenpark ersetzt. Als weiteres Ergebnis der neuen Entwicklungskonzeption verleiht die *Fundación Doñana* 21 seit Ende der 1990er Jahre das Gütesiegel *Etiqueta Doñana 21* an Firmen und Unternehmen, die die ökologischen Qualitäts-

²⁴⁹ Die Planungen basierten auf dem in den 1970er Jahren diskutierten Projekt *Costa Doñana*, das ursprünglich östlich von Matalascañas vorgesehen war (siehe Kapitel C 1.4.2.1, S. 246).

standards der Europäischen Union erfüllen²⁵⁰ (CONSEJERÍA DE TURISMO Y DEPORTE 2001; F. BELLA, BÜRGERMEISTER ALMONTE 11/2002; J. MATEOS, FUNDACIÓN DOÑANA 21 2002). Das Konzept der Nachhaltigkeit etablierte sich also in den 1990er Jahren, insbesondere aber Anfang des 21. Jahrhunderts, als zentrales Element der Regional- und Flächennutzungsplanung der Umgebung Doñanas.

Zugleich festigte sich auch die Bedeutung der Nachhaltigkeit als Teil der Tourismusentwicklung: Nach 1997 erarbeitete die *Fundación Doñana 21* mehrere Studien und Planungsgrundlagen für eine nachhaltige touristische Raumordnung. Einen ersten Ansatz lieferte im Jahr 1997 ein von der *Fundación Doñana 21* organisierter Workshop, als dessen Ergebnis erste Strategien für ein nachhaltiges Tourismusmodell entwickelt wurden. Die *Fundación Doñana 21* strebte demnach an, die touristischen Ressourcen der Zone in Tourismusprodukte umzuwandeln, wobei sie als zentrale Koordinationsstelle ab 1997 Pilotprojekte durchführen sollte (WWW.PANDA.ORG; FUNDACIÓN DOÑANA 21 & PATRONATO PROVINCIAL DE TURISMO DE HUELVA Y SEVILLA 1998). Ebenfalls im Jahr 1997 unterschrieben die Bürgermeister der Umgebung Doñana eine ‚Lokale Charta für eine nachhaltige Tourismusentwicklung Doñanas‘²⁵¹. Diese vor der allgemeinen ‚Charta für Nachhaltigkeit‘ Almontes (s.o.) signierte Absichtserklärung sollte ein integriertes Tourismusmodell anregen und die Kooperation der Verwaltungen und der Bevölkerung fördern (FUNDACIÓN DOÑANA 21 & PATRONATO PROVINCIAL DE TURISMO DE HUELVA Y SEVILLA 1998:15; FUNDACIÓN DOÑANA 21 1999).

Vor dem Hintergrund dieser allgemeinen Grundlagen und Prinzipien initiierte die *Fundación Doñana 21* Ende der 1990er Jahre einen Planungsprozess für die nachhaltige Tourismusentwicklung Doñanas. Integriert in die allgemeine Nachhaltigkeitspolitik für Doñana (s.o.) wurde ein Katalog mit 50 Vorschlägen für Tourismus und Nachhaltigkeit²⁵² erarbeitet. Dieses Dokument, das nach dem verantwortlichen Planungsingenieur auch *Informe PRATS* genannt wird, formulierte als wichtigste Leitlinie künftiger Entwicklungen die Zielsetzung, den Schutz

²⁵⁰ Bis 2003 erhielten zahlreiche kleine und mittlere Unternehmen das Etikett, das sich innerhalb der Provinz Huelva zunehmend zu einem Vermarktungsinstrument entwickelte und auch für den Außenhandel eine werbewirksame Qualitätsgarantie bietet. Zu den ausgezeichneten Unternehmen gehören etwa das Tourismusunternehmen *Doñanatours*, die Weingenossenschaft *Condado*, der Fruchtsaftproduzent *Vitafresh*, das Rathaus Almonte, Schreinereien, ökologische Landwirte und Erdbeerproduzenten. Die Zertifikate werden von der *Fundación Doñana 21* in Kooperation mit AENOR verliehen und garantieren die Einhaltung von Qualitätskriterien und internationalen Umweltnormen (u.a. ISO 9000 und 14000). Vgl. FUNDACIÓN DOÑANA 21 1999; SOSTENIBLE 01/2002 und 11/2002; GONZÁLEZ 2000:91.

²⁵¹ Span.: *Carta Local de Doñana por un Turismo Sostenible*.

²⁵² Der offizielle Titel des Strategiepapiers lautet ‚*Turismo, territorio y desarrollo sostenible en Doñana – 50 ideas, una propuesta y un “decálogo” para un escenario turístico-territorial estratégico*‘.

und die Inwertsetzung der Natur zu vereinen sowie den Tourismus wettbewerbsfähig und nachhaltig zu gestalten. Mit emblematischen Produkten (v.a. Vögel, Pferde, Küste, Kultur und Städte) sollte ein diversifiziertes und qualitativ hochwertiges Angebot geschaffen und die ausgeprägte Saisonalität verringert werden. Das Planungsdokument beinhaltete außerdem ein Raumordnungsschema für den Tourismus in Doñana: Im Norden des Nationalparks sollten im Korridor Huelva-Sevilla die Funktionen Wohnen und Wirtschaften konzentriert werden, die restlichen Flächen hingegen überwiegend der Landwirtschaft, dem Tourismus sowie dem Umweltschutz vorbehalten bleiben. Das Ordnungsschema legte die Zugänge zum Nationalpark sowie die räumliche Lage der Besucherzentren fest und reduzierte damit den anthropogenen Einfluss auf die Ökosysteme im Inneren des Parks. Die Küstenzone sollte schließlich außerhalb von Matalascañas und Mazagón von der städtebaulichen Inwertsetzung ausgenommen und in ihrem naturnahen Zustand bewahrt, die degradierten Destinationen der Küste, Matalascañas und Mazagón regeneriert werden (FUNDACIÓN DOÑANA 21 1999).

Wenngleich die Vorschläge des *Informe PRATS* keine Gesetzesfunktion besaßen, stellten sie doch nach 1999 die Richtlinien des Handelns für die *Fundación Doñana 21* sowie die Gemeinden der Zone dar. Im Rahmen des lokalen Agenda 21-Prozesses wurde daher das Planungsdokument der *Fundación* im Jahr 2000 überarbeitet und das strategische Raumordnungsschema in operativen Programmen konkretisiert (FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y AYUNTAMIENTO DE ALMONTE 2000a; INTERVIEW J. MATEOS, FUNDACIÓN DOÑANA 21 2002).

Im Nationalpark Doñana und seiner Umgebung etablierte sich also das Konzept der Nachhaltigkeit seit den 1990er Jahren sowohl hinsichtlich der allgemeinen Regionalentwicklung als auch in Bezug auf das Tourismusmodell. Neben den nationalen und internationalen Umweltschutzverbänden und den privaten Unternehmen steuern aktuell zahlreiche Akteure²⁵³ den Versuch, die wirtschaftliche Entwicklung der Zone mit dem Schutz des Naturraums zu vereinbaren. Im Gegensatz zu den 1970er und 1980er Jahren scheint daher eine bedrohliche Gefährdung der sensiblen Ökosysteme Doñanas heute nicht mehr wahrscheinlich, obwohl weiterhin Konflikte bestehen: Die seit den 1990er Jahren diskutierten Planungen für das touristische Großprojekt *Castillo de la Luz* (siehe auch Kapitel B 3.4.3.3, S. 200) sind auch zu Beginn des 21. Jahrhunderts umstritten²⁵⁴. Dennoch machen die

²⁵³ Ab Ende der 1990er Jahre trat zusätzlich zur 1997 gegründeten *Fundación Doñana 21* auch ein ‚Verband der Gemeinden Doñanas‘ (*Mancomunidad de Municipios de Doñana*) in Aktion.

²⁵⁴ Der vorgesehene Standort des Projekts (zwischen Mazagón und Matalascañas auf Höhe des nationalen *Paradors* Mazagón) wurde im Zusammenhang mit dem in den 1970er Jahren diskutierten und umstrittenen Großprojekt *Costa Doñana* von der internationalen Expertenkommission 1992 vorgeschlagen. Der Küstenabschnitt befindet sich außerhalb des Naturparks Doñana, weshalb für die Unternehmergeellschaft der Provinz Huelva (FOE) keine Einschränkungen hinsichtlich des Naturschutzes bestehen. Der Entwurf des subregionalen

beschriebenen Planungsansätze und Umsetzungen deutlich, dass der Nationalpark Doñana von den meisten lokalen Akteuren der Regionalentwicklung nicht länger als Bremse, sondern vielmehr als dynamischer Faktor der Entwicklung wahrgenommen wird (SOSTENIBLE 01/2002; INTERVIEW J. MATEOS, FUNDACIÓN DOÑANA 21 2002). Die Umgebung Doñana kann daher als Beispiel für den geglückten Versuch nachhaltiger Tourismusedwicklung beschrieben werden.

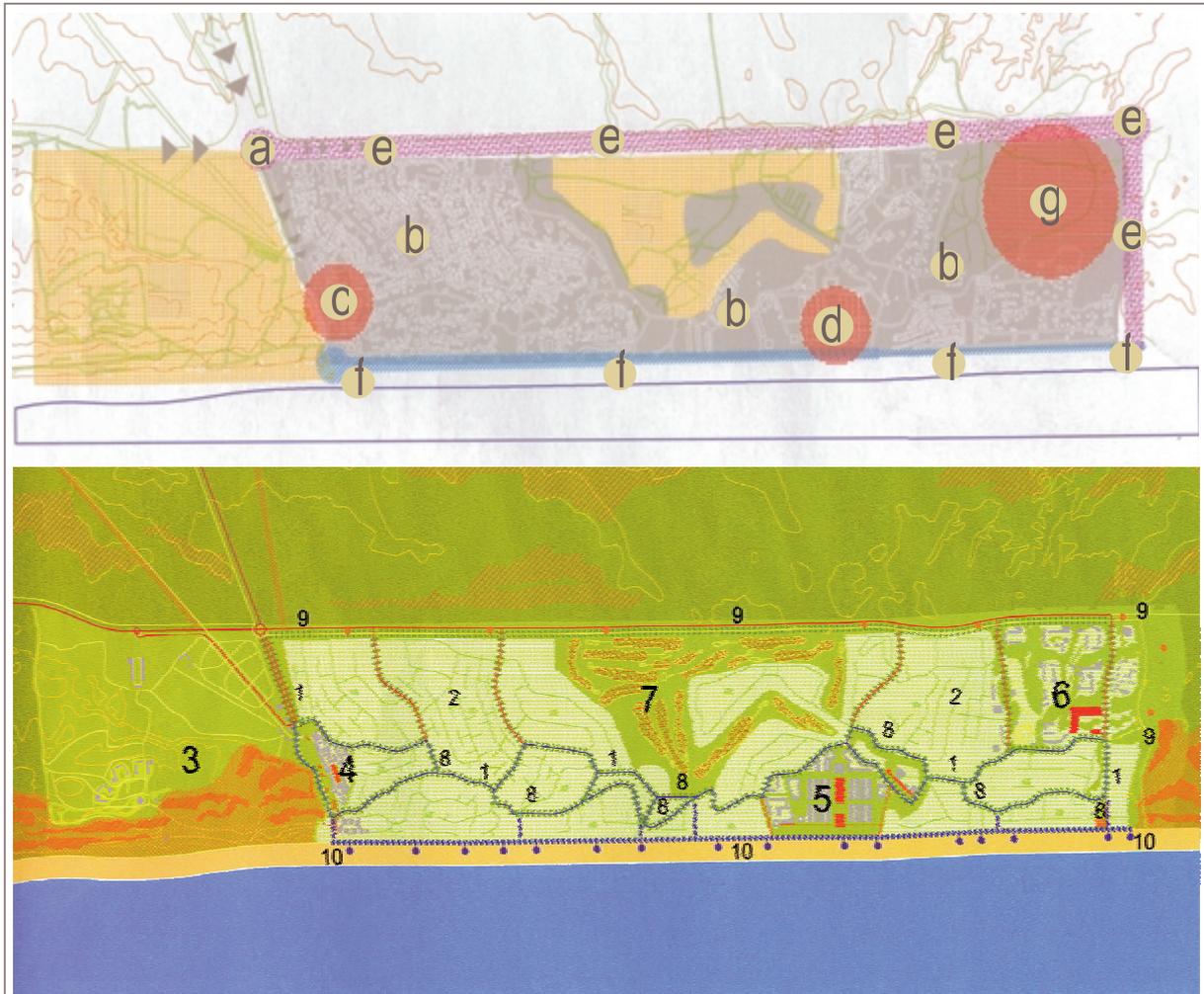
1.4.3 Matalascañas als Beispiel für die Neubewertung touristischer Strukturen

Die touristische Urbanisation Matalascañas unterscheidet sich seit ihrer Entstehung als ‚Zentrum von nationalem touristischen Interesse‘ in den 1960er Jahren von den anderen Tourismusdestinationen der westlichen Costa de la Luz (siehe auch Kapitel B 3.3.3.2, S. 142). Der Standort zeichnete sich zu Beginn durch eine relativ starke Diversifizierung des Übernachtungsangebots und einen für die Küste Huelvas vergleichsweise hohen Anteil der internationalen Nachfrage aus. Dennoch spielte auch hier das Angebot an Sonne und Strand eine dominante Rolle, und die Zahl der Zweitwohnungen nahm in den 1970er Jahren auf Kosten des Hotelbaus deutlich zu. Matalascañas entwickelte sich daher in den 1980er Jahren zunehmend zum „Strand Sevillas“ und wies eine ausgeprägte saisonale Konzentration der Touristen und Tagesausflügler auf die Sommermonate auf. Die wachsende Dominanz einer reinen Immobilienlogik machte die Urbanisation zu einer Destination des überwiegend regionalen und nationalen Wohnungstourismus und schuf eine Vielzahl siedlungsstruktureller Probleme (siehe Abbildung 47).

Da die Stadtplanung in den 1960er Jahren ausschließlich darauf ausgelegt war, eine möglichst große Zahl von Touristen in Matalascañas unterzubringen, wurde auf die Gestaltung der Zufahrten und der öffentlichen Räume nur wenig Wert gelegt. Auch die Strandpromenade der nach 1963 in kürzester Zeit errichteten Urbanisation erhielt lediglich eine Ausstattung von geringer Qualität und Attraktivität. Das Stadtzentrum wurde durch die hohe Bebauungsdichte zunehmend degradiert. Bis Anfang der 1990er Jahre kehrte die Urbanisation außerdem dem unmittelbar östlich und nördlich angrenzenden Nationalpark Doñana den Rücken zu, so dass die Übergangszone zwischen der Urbanisation und dem Schutzgebiet nicht in Wert gesetzt

Planungsinstruments *POTAD* empfiehlt allerdings keine touristische Erweiterung an diesem Küstenabschnitt und wird daher von den Befürwortern des Projekts als zu konservativ und wirtschaftlich unnachhaltig abgelehnt. Wie in Kapitel B 3.4.3.3 dargestellt, wurde von der entscheidungsbefugten *Junta de Andalucía* bislang weder positiv noch negativ über die Realisierung des Projekts befunden. Vgl. HUELVA INFORMACIÓN 26/09/02; 03/10/02; 04/10/02; SOSTENIBLE 11/2002; INTERVIEW J. MATEO, FUNDACIÓN DOÑANA 21 2002.

wurde. Die Nähe zum Nationalpark wurde also nicht für alternative touristische Angebote und Produkte genutzt, sondern vielmehr als limitierend für die städtebaulichen Erweiterungsmöglichkeiten wahrgenommen (FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y AYUNTAMIENTO DE ALMONTE 2000b:7).



Probleme:

- a Ortseinfahrt: geringe landschaftliche Qualität
- b Städtischer Raum und Mobilität: geringe funktionale und landschaftliche Qualität
- c Altes Ortszentrum: degradiert
- d Caño Guerrero: unzureichend genutzter Raum
- e Übergang zum Nationalpark: Raum ohne angemessene Identität und Inwertsetzung
- f Übergang zum Meer: ungeordnet und von geringer Qualität
- g Nordosten: bedrohter Freiraum

Vorschläge

- 1 Mobilität: neues Verkehrssystem
- 2 Neugestaltung des städtischen Raums
- 3 Dünenpark und Hotelkomplex
- 4 Neugestaltung des alten Ortszentrums und der nördlichen Ortszufahrt
- 5 Neugestaltung des Stadtzentrums Caño Guerrero
- 6 Neues Zentrum Doñanas
- 7 ökologischer Golfplatz ‚Dunas de Doñana‘
- 8 kleine Dienstleistungszentren
- 9 Paseo Doñana: Inwertsetzung des Übergangsbereichs zum Nationalpark
- 10 Neugestaltung der Strandpromenade

Abbildung 47: Städtebauliche Probleme und Vorschläge für eine Transformation in Matalascañas.
Quelle: FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y AYUNTAMIENTO DE ALMONTE 2000b.

Ab Ende der 1980er Jahre änderten sich die Nachfrageparameter des internationalen und nationalen Reisemarktes. Die Qualität und Diversität des touristischen Angebots gewann immer mehr an Bedeutung (siehe Kapitel B 3.1.3, S. 99), wohingegen diejenigen Tourismusdestinationen, die dem Entwicklungsmodell der 1960er Jahre entsprachen, eine rückläufige Nachfrage verzeichneten. Auch der Wohnungs- und Strandtourismus der Urbanisation Matalascañas befand sich daher in den 1990er Jahren in einer Phase der Stagnation. Vor dem Hintergrund des touristischen Lebenszyklus-Modells von BUTLER (siehe Kapitel A 1.3, S. 14) ließ der degradierte Zustand der siedlungsstrukturellen und touristischen Strukturen einen Niedergang des Tourismusmodells, d.h. rückläufige Gäste- und Übernachtungszahlen sowie schwerwiegende soziale und ökologische Probleme in Matalascañas erwarten.

Die Entwicklung des Ortes Matalascañas kann dabei innerhalb der Provinz Huelva als Beispiel für den Aufschwung, die Konsolidierung und die Stagnation aller in den 1960er und 1970er Jahren entstandenen Destinationen betrachtet werden, da auch Punta Umbría und La Antilla in den 1990er Jahren eine Krise des traditionellen Wohnungs- und Tourismusmodells verzeichneten.

Um den drohenden Niedergang und das Ende des touristischen Entwicklungszyklus zu verhindern, wurden im Fall der Urbanisation Matalascañas ab Anfang der 1990er Jahre Strategien und Ideen für eine Erneuerung des Standorts erarbeitet. Der ‚Plan für die nachhaltige Entwicklung von Doñana und Umgebung‘ des Jahres 1992 stellte die Notwendigkeit eines neuen Tourismusmodells in Matalascañas heraus und regte eine qualitative Aufwertung des Angebots an. Im Anschluss an die Verabschiedung der ‚Lokalen Charta für eine nachhaltige Tourismusedwicklung Doñanas‘ 1997 und das umfassende Planungsdokument *Informe PRATS* 1999 erarbeitete das Rathaus Almontes gemeinsam mit der *Fundación Doñana* 21 im Rahmen des lokalen Agenda 21-Prozesses im Jahr 2000 ein Dokument, das detaillierte und konkrete Handlungsvorschläge für eine nachhaltige Tourismusedwicklung in Matalascañas beinhaltet.

Diese ‚allgemeinen Richtlinien für die integrierte Rehabilitation von Matalascañas‘²⁵⁵ stellen als Alternative zum traditionellen und stagnierenden Strandtourismus die räumliche Nähe zum Nationalpark Doñana und die sich hieraus ergebenden Potenziale im Segment des Grünen Tourismus in den Mittelpunkt der Planung. Neben einer nachhaltigen Inwertsetzung

²⁵⁵ Span.: *Orientaciones generales para la Rehabilitación Integral de Matalascañas.*

des Naturraums sollen außerdem die Qualität der touristischen Einrichtungen verbessert und damit neue Nachfragesegmente des nationalen und verstärkt auch des internationalen Reise-marktes erschlossen werden. Durch eine Diversifizierung des Übernachtungsangebots und der Dienstleistungen streben die Richtlinien eine reduzierte Saisonalität des Tourismus in Matalascañas an. Um diese Ansätze zur Transformation und Erneuerung des überkommenen Tourismusmodells umzusetzen, sehen sie außerdem vor, die bestehenden Defizite der Raumstrukturen auszugleichen und ohne Wachstum der Fläche eine innere Reform durchzuführen (FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y AYUNTAMIENTO DE ALMONTE 2000b; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2002:242).

Das umfangreiche Dokument, das auf einem breiten Konsens der öffentlichen und privaten Akteure der Tourismusedwicklung basiert, formuliert zehn Vorschläge zur nachhaltigen Transformation des Tourismusmodells (siehe Abbildung 47): Um die Qualität der Verkehrslinien zu verbessern, sollen innerhalb der Urbanisation neue Verkehrsachsen geschaffen, die Verkehrsströme der Residenten und Tagesausflügler getrennt sowie der ÖPNV ausgebaut werden. Die bestehende Strandpromenade, die aktuell eine degradierte Zone geringer Attraktivität darstellt (siehe Fotos 11 und 12), soll durch neue Strandrestaurants und Begrünung regeneriert werden.



Foto 11:

Strandpromenade Matalascañas.

Quelle: Privat.

Hinsichtlich der Qualität des urbanen Raums sieht die Planung vor, die öffentlichen Plätze durch Baumpflanzungen und eine veränderte Verkehrsführung attraktiver zu gestalten. Kleine, über die Wohnviertel verteilte Dienstleistungszentren sollen zudem die Versorgung der Touristen verbessern. Besonders die Potenziale der repräsentativen Plätze im historischen Zentrum sowie am *Caño Guerrero* (siehe Abbildung 47) wurden bislang nicht genutzt, so dass hier durch eine völlige Umgestaltung eine qualitative Aufwertung projiziert wird.



Foto 12:

Strand von Matalascañas.

Quelle: FUNDACIÓN DOÑANA
21 Y AYUNTAMIENTO DE
ALMONTE 2000b:69.

Hinsichtlich der Qualität des urbanen Raums sieht die Planung vor, die öffentlichen Plätze durch Baumpflanzungen und eine veränderte Verkehrsführung attraktiver zu gestalten. Kleine, über die Wohnviertel verteilte Dienstleistungszentren sollen zudem die Versorgung der Touristen verbessern. Besonders die Potenziale der repräsentativen Plätze im historischen Zentrum sowie am *Caño Guerrero* (siehe Abbildung 47) wurden bislang nicht genutzt, so dass hier durch eine völlige Umgestaltung eine qualitative Aufwertung projiziert wird.

Den bedeutendsten Schwerpunkt der Handlungslinien stellen diejenigen Projekte dar, welche die vorhandenen Naturräume und die Nähe zum Nationalpark Doñana in Wert setzen: Zwei im Jahr 2002 realisierte Projekte, ein ökologischer Golfplatz und ein Dünenpark, verknüpfen den Schutz empfindlicher Ökosysteme und die Schaffung neuer touristischer Einrichtungen höchster Qualität. Im Westen der Urbanisation, wo ursprünglich ein touristisches Großprojekt geplant war (siehe Kapitel C 1.4.2.3), wurde ein breiter Dünen- und Piniengürtel unter Schutz gestellt und mit ausgeschilderten Wegen, einem Besucher- und Forschungszentrum sowie einem Meeresmuseum ausgestattet. Dieser Dünenpark soll langfristig durch einen Hotelkomplex ergänzt, die Übernachtungskapazität des westlich angrenzenden Campingplatzes hingegen reduziert werden. Die angestrebte qualitative Aufwertung des touristischen Angebots spiegelt sich zudem in der Errichtung des einzigen ökologischen Golfplatzes der Provinz Huelva wider (siehe Abbildung 48): Auf Anregung der *Fundación Doñana* 21 wurde Ende der 1990er Jahre der bereits begonnene Bau eines herkömmlichen Golfplatzes gestoppt und in Zusammenarbeit mit der Umweltschutzorganisation WWF/Adena und den Verantwortlichen des Nationalparks Doñana ein neuer Projektentwurf erarbeitet. Der im Jahr 2002 eröffnete, in das natürliche Relief eingebettete ökologische Golfplatz *Dunas de*

Doñana wird mit wiederaufbereitetem Brauchwasser bewässert, die autochtonen Pflanzen werden nicht gedüngt.



Abbildung 48: Golfplatz ‚Dunas de Doñana‘.

Quelle: FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y AYUNTAMIENTO DE ALMONTE 2000b.

Der Übergang zwischen der touristischen Urbanisation Matalascañas und dem angrenzenden Nationalpark Doñana stellte bis in die 1990er Jahre eine degradierte und unattraktive Zone dar, da der geschützte Naturraum nicht Bestandteil des touristischen Angebots war. Die ‚Richtlinien für die Rehabilitation‘ betonen hingegen die strategische Bedeutung dieses Raums und schlagen vor, durch Bepflanzungen, Beobachtungstürme und eine veränderte Verkehrsführung attraktive und zum Promenieren einladende Straßenräume (*Paseo Doñana*) zu schaffen. Im Bereich der letzten große Freifläche der Urbanisation Matalascañas, dem ‚Neuen Zentrum Doñanas‘ soll schließlich durch den Bau von Luxushotels, Spazierwegen und Freizeiteinrichtungen die unmittelbare Nähe des Nationalparks in Wert gesetzt werden (FUNDACIÓN DOÑANA 21 1999; FUNDACIÓN DOÑANA 21 Y AYUNTAMIENTO DE ALMONTE 2000b; VORTRAG DER ‚TAGUNG FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG‘ IN ALMONTE 11/2002).

Zahlreiche Ideen und Vorschläge des im Jahr 2000 veröffentlichten Planungsdokuments ‚für die integrierte Rehabilitation von Matalascañas‘ wurden bereits umgesetzt. Es kann daher

festgestellt werden, dass aktuell in der Urbanisation Matalascañas ein Prozess der Transformation stattfindet. Der Qualität des touristischen Angebots wird eine immer signifikantere Rolle beigemessen, und auch die räumliche Nähe des Nationalparks Doñana wird zunehmend als Chance für eine Diversifizierung der Tourismusstrukturen wahrgenommen. Angeregt durch die seit Anfang der 1990er Jahre lebendige Nachhaltigkeitsdiskussion hinsichtlich der Inwertsetzung des Nationalparks etablierte sich auch in Matalascañas das Prinzip der Nachhaltigkeit als Teil der aktuellen und künftigen Projekte (z.B. Golfplatz, Dünenpark).

Die konsequente Planung des Transformationsprozesses und die bereits erfolgte Umsetzung eines Teils der Projekte erlauben die Schlussfolgerung, dass in der Urbanisation Matalascañas eine erfolgreiche Reaktion auf die Stagnation des traditionellen Wohnungs- und Strandtourismus möglich ist. Falls es in den kommenden Jahren gelingt, das Übernachtungsangebot in Hotels und offiziellen Appartements auf Kosten der inoffiziellen Ferienwohnungen weiter zu vergrößern sowie die bestehenden Defizite der Raumstrukturen zu beheben, können hier die Chancen für eine Erneuerung des touristischen Lebenszyklus optimistisch betrachtet werden.

Im Fall der Urbanisation Matalascañas scheint also ein Strukturwandel stattzufinden, der innerhalb der Provinz Huelva als vorbildlich zu bezeichnen ist. In den ebenfalls in den 1960er und 1970er Jahren entstandenen traditionellen Destinationen des nationalen Wohnungstourismus, Punta Umbría und La Antilla, ist bislang hingegen kaum ein Wandel zu erkennen.

C 2 Raumstrukturen der Provinz Huelva im nationalen und europäischen Kontext

An die Analyse der lokalräumlichen Auswirkungen des Tourismus auf die Wirtschafts-, Siedlungs- und Raumstrukturen der Provinz Huelva schließt sich nun eine Betrachtung der Raumstrukturen im nationalen und europäischen Kontext an. Dabei ist zu untersuchen, inwiefern der Fremdenverkehr an der westlichen Costa de la Luz als Instrument zur Abschwächung disparitärer Strukturen diene, wobei neben der Ebene der Provinz auch die regionale, nationale und europäische Vergleichsebene herangezogen wird. Des Weiteren wird betrachtet, ob sich die geographische, verkehrstechnische und sozioökonomische Randlage der europäischen Peripherregion im Zusammenhang mit der touristischen Erschließung verbesserte. Als etabliertes Beispiel grenzüberschreitender Kooperation wird schließlich die zwischen der westlichen Costa de la Luz und der portugiesischen Algarveküste entstandene Entwicklungsachse beschrieben.

2.1 Abbau des sozioökonomischen Entwicklungsrückstandes

2.1.1 Tourismus und disparitäre Wirtschaftsstrukturen an der westlichen Costa de la Luz

Wie in den Anfangskapiteln ausführlich beschrieben, stellte die Provinz Huelva traditionell einen wirtschaftlichen Periphererraum innerhalb der Region Andalusien und des spanischen Staates dar. Die Persistenz der agrarischen Latifundismusstrukturen sowie der familiären Fischereiwirtschaft, die Schwäche des industriellen Sektors und die geographische Randlage führten dazu, dass die Provinz in den 1960er und 1970er Jahren einen ökonomischen Entwicklungsrückstand aufwies (siehe Kapitel A 2.1, S. 20, Kapitel B 2.1, S. 76). Bis Mitte der 1980er Jahre charakterisierten sich die Wirtschaftsstrukturen Huelvas dadurch, dass der Primäre und Sekundäre Wirtschaftssektor im regionalen und nationalen Vergleich einen überdurchschnittlichen Stellenwert einnahm, während der Dienstleistungssektor mit weniger als 50% zur Erzeugung des BIP beitrug (siehe Abbildung 49). Für die Provinz Huelva ist hieraus abzuleiten, dass der nationale und internationale Hoteltourismus zu diesem Zeitpunkt nur eine geringe Rolle spielte, wohingegen der Tertiäre Sektor der Region Andalusien aufgrund des ausgeprägten internationalen Strandtourismus der Mittelmeerdestinationen mehr als 60% des regionalen BIP ausmachte. Auf Ebene der Provinz wies der hohe Anteil des industriellen Sektors auf den staatlichen Industriepol der Provinzhauptstadt und die Bergbauindustrie der Sierra hin, weshalb Huelva in diesem Bereich deutlich über dem regionalen Durchschnitt lag. Zugleich spiegelte sich innerhalb der Provinz Huelva und auf der Ebene der Region Andalusien Mitte der 1980er Jahre die anhaltende Dominanz der traditionellen und zunehmend auch der modernen Landwirtschaft wider. Auf der Ebene des spanischen Staates spielte dieser Sektor hingegen nur eine untergeordnete Rolle (BERNITT 1981:51; KLAUBECKER 1996:16).

Im regionalen Kontext charakterisierte sich die Provinz Huelva also insbesondere aufgrund der geringen Bedeutung des Dienstleistungssektors durch einen Entwicklungsrückstand. Im nationalen Vergleich kennzeichnete zusätzlich der signifikante Anteil der traditionellen Primärwirtschaft die ökonomische Schwäche der Provinz Huelva. Die binnenmarkt-orientierten Wirtschaftsstrukturen und das nationale touristische Wohnungsmodell führten zudem dazu, dass die Provinz Mitte der 1980er Jahre im regionalen Vergleich die geringste

Bevölkerungszahl sowie die niedrigste Bevölkerungsdichte Andalusiens aufwies²⁵⁶ (MORA RUIZ, SENRA GONZÁLEZ 1992:262; KLAUBECKER 1996:12).

Im Jahr 1985 lag das BIP der Region Andalusien bei nur 42% des durchschnittlichen Werts der EU-Mitgliedsstaaten. Die Provinz Huelva bildete innerhalb der strukturschwachen Region wiederum das Schlusslicht und stellte deshalb zum Zeitpunkt des EU-Beitritts Spaniens einen im regionalen, nationalen und europäischen Kontext rückständigen Periphererraum dar (ERNST & YOUNG 1991:96; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:25).

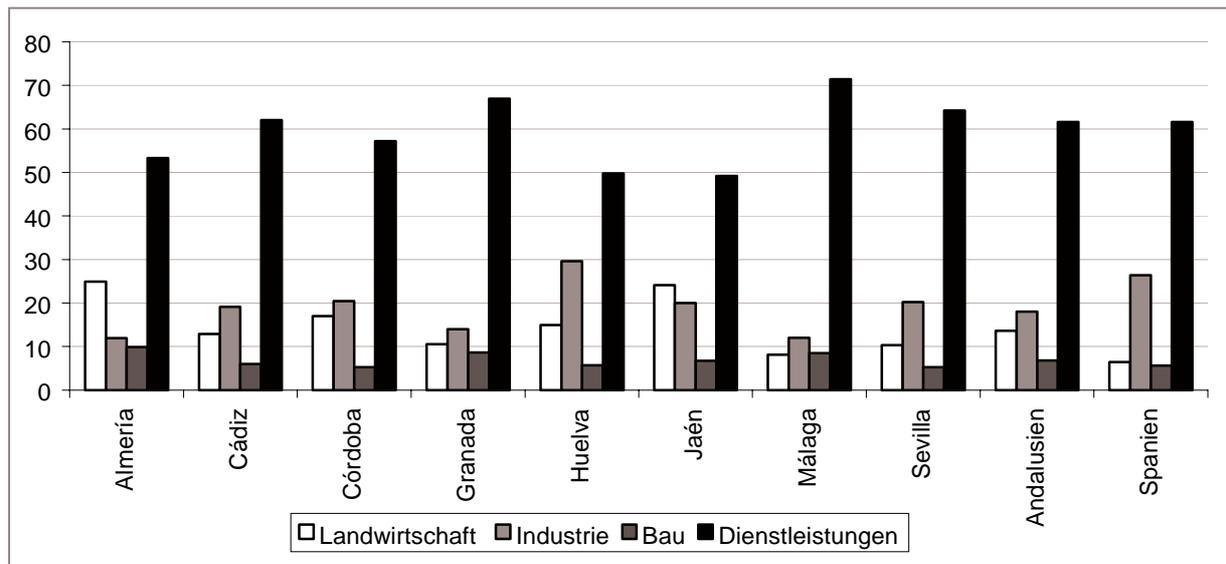


Abbildung 49: Anteil der Wirtschaftssektoren an der Erzeugung des BIP nach Provinzen, in Andalusien und in Spanien 1985. Quelle: KLAUBECKER 1996:16.

Ab Ende der 1970er Jahre vollzog sich in Spanien der politische Wandel vom Franquismus zu einer demokratischen Staatsform, womit eine Deregulierung und Flexibilisierung der ökonomischen Strukturen einherging. Die neue Wirtschaftspolitik des spanischen Staates und der neu erstarkten regionalen Ebene förderte den Ausbau der Infrastrukturen und die Modernisierung des industriellen und agrarischen Sektors (siehe Kapitel B 1.2.2.3, S. 72). Zugleich trat die Europäische Gemeinschaft ab 1986 als neuer Akteur der Regionalentwicklung in Erscheinung. Seit Ende der 1980er Jahre gelang auf nationaler Ebene der wirtschaftliche Anschluss Spaniens an die Europäische Gemeinschaft²⁵⁷ (BERNECKER, PIETSCHMANN 2000:402). Diese nachholende Wirtschaftsentwicklung aller spanischen Regionen ging einher mit einem umfassenden Transformationsprozess der ökonomischen

²⁵⁶ Mit nur rund 430.000 Einwohnern und einer Bevölkerungsdichte von 42,8 Einwohnern/km² lag die Provinz Huelva im Jahr 1985 deutlich hinter den andalusischen Mittelmeerprovinzen Granada (779.000 Einwohner; 62,2 Einwohner/km²), Cádiz (1.037.000 Einwohner; 140,5 Einwohner/km²) und Málaga (1.140.000 Einwohner; 156 Einwohner/km²). Vgl. KLAUBECKER 1996:12.

²⁵⁷ Im Jahr 2002 lag das BIP Spaniens bei rund 87% des EU-Durchschnitts (vgl. Kapitel B 2.3.1, S. 84).

Strukturen und einer zunehmenden Tertiärisierung der Wirtschaft. Aufgrund der flächendeckenden Verbesserung der Infrastrukturen blieben die Disparitäten zwischen den einzelnen Regionen jedoch zunächst erhalten oder wuchsen weiter an (siehe Kapitel B 2.3.1, S. 84).

Ab Anfang der 1990er Jahre lag das Wirtschaftswachstum der bis dahin rückständigsten Region Andalusien über dem nationalen und europäischen Durchschnitt (siehe Abbildung 50), so dass ab diesem Zeitpunkt ein langsamer Abbau der ökonomischen Disparitäten stattfand. Der große Entwicklungsrückstand der traditionellen Agrarregion und die Persistenz der überkommenen Strukturen führten allerdings dazu, dass sich das BIP der Region bis ins Jahr 2000 lediglich auf 64,9% des europäischen Durchschnitts erhöhte. Die regionale Konvergenz fand also trotz der umfassenden EU-Förderung der Ziel 1-Region Andalusien bis Anfang des 21. Jahrhunderts nur sehr langsam statt.

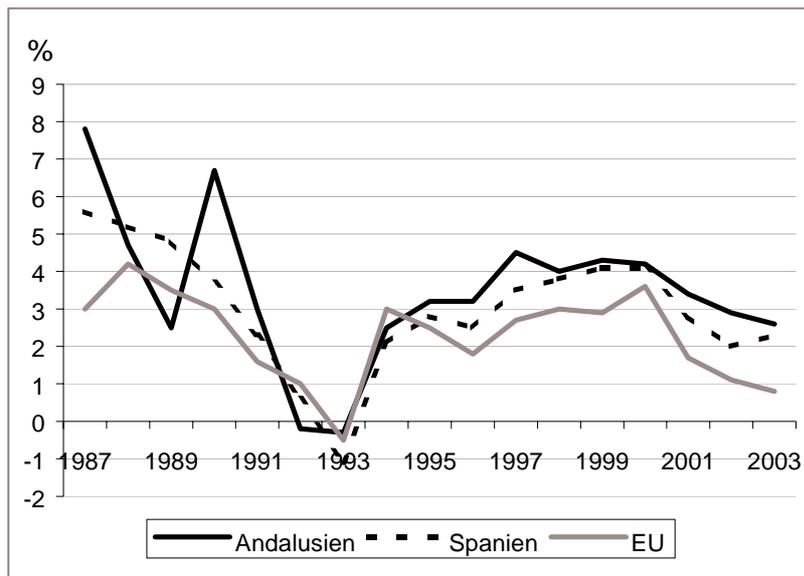


Abbildung 50:

Wirtschaftswachstum in Andalusien, Spanien und der EU 1987-2003.

Quelle: CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA 1999:15; ANUARIO ANDALUCÍA 2003:124; WWW.INE.ES.

Auch innerhalb der Peripherregion Andalusien führten die flächendeckenden Fördermaßnahmen der andalusischen Regierung und der Europäischen Gemeinschaft dazu, dass sich bis Anfang der 1990er Jahre die subregionalen Entwicklungsgefälle erhielten oder sogar verstärkten. Die bereits zuvor erschlossenen Tourismusregionen der andalusischen Mittelmeerküste profitierten von den Hilfen, wohingegen die bis dahin unterentwickelten ländlichen Räume des Binnenlandes und die für den internationalen Massentourismus unbedeutenden Küstenabschnitte der Costa de la Luz in ihrem Rückstand stagnierten.

Die Provinz Huelva stellte daher bis Anfang der 1990er Jahre einen Abwanderungsraum dar, wohingegen auf der Ebene der Region Andalusien bereits seit den 1980er Jahren ein positiver

Wanderungssaldo verzeichnet wurde (KULINAT 1996:195). Wie auf nationaler Ebene begann auch innerhalb der Region Andalusien erst ab Ende der 1980er Jahre ein Prozess ökonomischer Konvergenz: Insbesondere die atlantischen Küstenprovinzen Huelva und Cádiz verzeichneten in den 1990er Jahren ein im regionalen und nationalen Vergleich überdurchschnittliches Wachstum des BIP (siehe Abbildung 51), woraus v.a. für Huelva eine nachholende Wirtschaftsentwicklung abzulesen ist. Die Provinzen Jaén und Córdoba wiesen hingegen auch in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre weiterhin einen regionalen Entwicklungsrückstand auf, so dass sich die Disparitäten zwischen der Küstenzone und dem Hinterland Andalusiens bis Anfang des 21. Jahrhunderts erhielten.

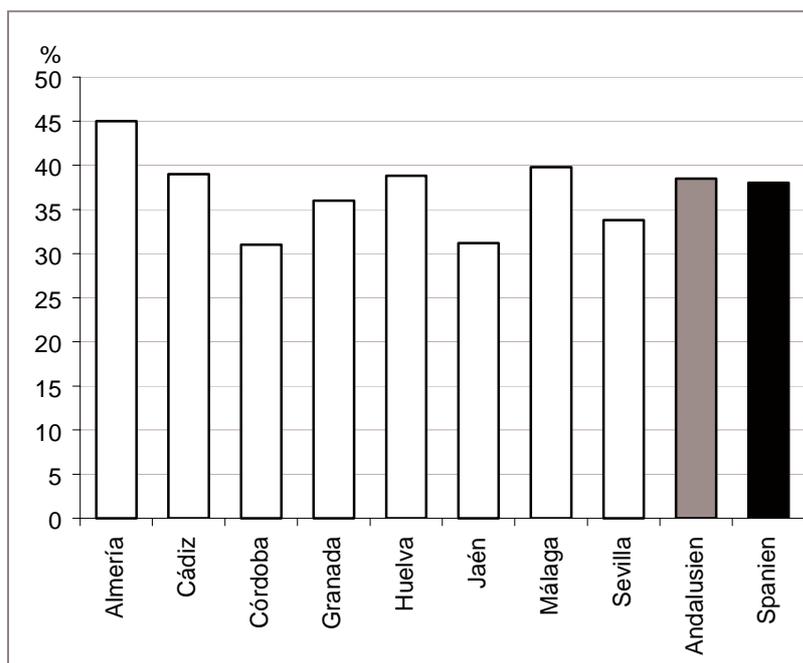


Abbildung 51:

Entwicklung des BIP der Provinzen Andalusiens, der Region Andalusien und Spaniens (1995/2000).

Quelle: ANUARIO ANDALUCÍA 2003:125.

Die Provinz Huelva holte also seit den 1990er Jahren im Vergleich zu den anderen Provinzen Andalusiens allmählich auf, wobei der ökonomische Periphererraum jedoch in Bezug auf das BIP weiterhin ein regionales Schlusslicht darstellte²⁵⁸. Aufgrund des überdurchschnittlichen Wachstums verringerte sich der Rückstand allerdings, und die sektorale Verteilung der wirtschaftlichen Wertschöpfung veränderte sich zugunsten des Tertiären Sektors: Im Jahr 2001 machte der Dienstleistungssektor rund 64,7% der Bruttowertschöpfung Huelvas aus, wohingegen der Anteil des Primären Sektors auf weniger als 10% gesunken war (siehe Abbildung 52). Zugleich sank die Arbeitslosenquote der Provinz Huelva auf rund 8,6% im Jahr 2003 (siehe Kapitel C 1.1.3 und Abbildung 38) und lag damit unter dem andalusischen

²⁵⁸ Die Provinz Huelva erzeugte im Jahr 2000 lediglich 6,6% des regionalen BIP und lag damit hinter den Provinzen des andalusischen Hinterlandes, Jaén (8%) und Córdoba (9,8%). Die östlich angrenzende Provinz Cádiz wies rund 15% des andalusischen BIP aus, Granada 10,4%, Almería 8,4%, die Mittelmeerprovinz Málaga 17,8%, die Provinz Sevilla 23,9%. Vgl. WWW.INE.ES.

Durchschnitt (10,9%). Wenngleich dieser Wert die nationale Arbeitslosenquote Spaniens (8,3%) weiterhin leicht übertraf, stellte er in Relation zu den 1980er Jahren doch eine Verbesserung dar (MEMORIA ECONÓMICA DE HUELVA 2000; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:29; ANUARIO ANDALUCÍA 2003:126).

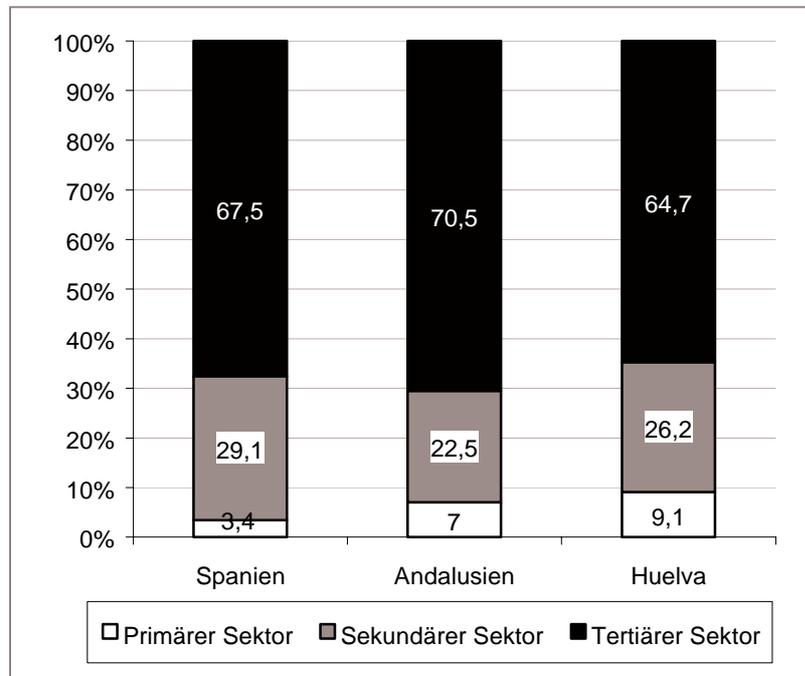


Abbildung 52:
 Sektorale Verteilung der
 Bruttowertschöpfung in Huelva,
 Andalusien und Spanien 2001.
 Quelle: Eigene Darstellung
 nach WWW.INE.ES.

Der im Vergleich zu den 1980er Jahren signifikant gestiegene Anteil des Tertiären Sektors verdeutlicht, dass sich in der Provinz Huelva seit den 1990er Jahren ein struktureller Wandel vollzog. In der traditionell primärwirtschaftlich dominierten Provinz konzentrierte sich die agrarische Inwertsetzung seit Ende der 1970er Jahre zunehmend auf intensiv genutzte Bewässerungsflächen, deren Erzeugnisse seit den 1990er Jahren verstärkt durch ein professionelles Agrobusiness vermarktet wurden, wohingegen die Anbauflächen des Trockenfeldbaus parallel zu dieser Expansion stark zurückgingen. Die familiäre Fischereiwirtschaft stagnierte seit den 1980er Jahren und verlor innerhalb der Provinz an ökonomischer Bedeutung; sie konnte bislang auch nicht durch die seit den 1990er Jahren staatlich geförderte Aquakultur ersetzt werden (siehe Kapitel B 2.3.3, S. 90). Auch der Anteil des industriellen Sektors an der Erzeugung des BIP der Provinz nahm in den 1990er Jahren kontinuierlich ab, da neben der chemischen Industrie der Provinzhauptstadt und dem sich langsam entwickelnden agroindustriellen Sektor kaum moderne Industriestrukturen existierten (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:27).

Der Fremdenverkehr entwickelte sich im selben Zeitraum zunehmend zu einem wichtigen und dynamischen Faktor der Wirtschaft Huelvas. Seit den 1960er Jahren hatte der regionale

und nationale Wohnungstourismus die ökonomischen Strukturen der westlichen Costa de la Luz beeinflusst, charakterisierte sich bis Ende der 1980er Jahre jedoch durch geringe Beschäftigungs- und Einkommenseffekte. Der Dienstleistungsbereich spielte daher in dieser Phase innerhalb der Provinz Huelva nur eine untergeordnete Rolle, wohingegen an der andalusischen Mittelmeerküste der internationale Hoteltourismus und damit verbunden der Tertiäre Sektor expandierten.

Ab Ende der 1980er Jahre erfolgte an der westlichen Costa de la Luz ein Wandel des Tourismusmodells und eine zunehmende Konzentration auf das Segment des nationalen und internationalen Hotel- und Qualitätssegments (siehe Kapitel B 3.4). Die quantitative Ausweitung und qualitative Aufwertung des touristischen Angebots wirkte sich in der Folge v.a. auf den Dienstleistungssektor aus, dessen Anteil an der gesamtwirtschaftlichen Leistung der Provinz signifikant anstieg (JURADO ALMONTE 1992:243; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998:24). Neben dem Gastronomie- und Restaurationsgewerbe profitierten dabei auch die Einzelhandels- und Verkehrsunternehmen der Küstenorte, für die sich durch die steigende Zahl ausländischer Touristen eine zahlungskräftige Klientel erschloss. Zugleich spiegelte sich das touristische Wachstum der westlichen Costa de la Luz in den 1990er Jahren v.a. im Bau- und Konstruktionssektor der Provinz wider, dessen Anteil an der Erzeugung der Wertschöpfung der Provinz sich seit den 1980er Jahren praktisch verdoppelte (siehe Abbildungen 50 und 53).

Für die Küste der Provinz Huelva stellte also der seit den 1990er Jahren expandierende internationale Hoteltourismus ein bedeutendes Instrument zum Abbau des regionalen, nationalen und europäischen Entwicklungsrückstandes dar. Der steigende Anteil des internationalen Fremdenverkehrs trug zu einem Ressourcentransfer von den wirtschaftlich stärkeren Regionen Spaniens und der Europäischen Union zu der strukturschwachen Provinz Huelva bei und regte die Regionalwirtschaft und insbesondere den Dienstleistungssektor an. Durch die allmähliche Hinwendung zu einem internationalen Qualitätstourismus wurde an der westlichen Costa de la Luz ein regionaler Wachstumsprozess in Gang gesetzt und ein intraregionaler und internationaler Ausgleichsprozess begonnen²⁵⁹.

Zugleich blieben jedoch innerhalb der Provinz Huelva die überkommenen Disparitäten zwischen der Küste und dem Hinterland erhalten: Der Fremdenverkehr förderte hier, wie auch in anderen Tourismusdestinationen der spanischen Küste, in erster Linie die Entwicklung des bereits zuvor wirtschaftsstärkeren Küstenstreifens (BREUER 1982:225; EISENSTEIN 1995:102).

²⁵⁹ Zur wirtschaftlichen Bedeutung und zum Ausgleichseffekt des Tourismus vgl. SCHMUCK 1991:14 und EISENSTEIN 1995:97.

Während also für die Provinz Huelva im nationalen und europäischen Kontext seit den 1990er Jahren eine Reduzierung des ökonomischen Rückstandes konstatiert werden kann, trug der Tourismus innerhalb der Provinz bislang kaum zu einer Abschwächung der disparitären Wirtschaftsstrukturen bei.

2.1.2 Tourismus und dezentrale Lagemomente einer europäischen Peripherregion

Die wachsende Bedeutung des touristischen Sektors und der Wandel des Tourismusmodells spiegeln sich an der westlichen Costa de la Luz in der Perzeption der geographischen Randlage sowie in den Raum- und Sozialstrukturen wider.

Die Küste der Provinz Huelva charakterisierte sich traditionell durch eine schlechte Anbindung an die regionalen und nationalen Verkehrsinfrastrukturen, wodurch die peripheren Lagemomente der südwestlichsten Provinz Andalusiens noch verstärkt wurden. Dem Nachbarland Portugal wurde bereits seit der Römerzeit der Rücken zugekehrt, an das nationale Autobahnnetz war die Provinz bis in die 1990er Jahre nicht angeschlossen, und über einen überregionalen Flughafen verfügte der von der regionalen Hauptstadt Sevilla abhängige Küstenstreifen nicht (siehe auch Kapitel A 2.2.1.2, S. 33). Auch in Bezug auf die Bevölkerungsverteilung stellte die Provinz trotz ihrer Küstenlage einen Peripherraum dar, denn im Gegensatz zum mediterranen Küstenstreifen Spaniens wies die westliche Costa de la Luz bis in die 1970er Jahre eine geringe Bevölkerungsdichte auf (MERTINS 1986:38; MORA RUIZ, SENRA GONZÁLEZ 1992:261). Der Bildungsgrad war in dem primärwirtschaftlich orientierten Raum traditionell gering, wohingegen das natürliche Bevölkerungswachstum, bedingt durch die ökonomischen Strukturen, einen überdurchschnittlichen Wert verzeichnete (siehe auch Kapitel C 1.1.3, S. 215).

Innerhalb der Region Andalusien, des Staates Spanien und der Europäischen Gemeinschaft wurde die Küste Huelvas daher traditionell als isolierter Raum mit peripheren Lagemomenten wahrgenommen und stellte bis in die 1970er Jahre hinsichtlich ihrer Raum- und Sozialstrukturen eine europäische Randregion dar (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:159; MARTÍNEZ, LUNA, GARCÍA ET AL. 2002).

Seit den 1960er Jahren entwickelte sich an der westlichen Costa de la Luz ein regionaler und zunehmend auch nationaler Bade- und Strandtourismus. In der Folge verbesserte sich die Verkehrserschließung des Küstenabschnittes etwas, denn bedingt durch die starke sommerliche Nachfrage wurden v.a. das intraprovinzielle Straßennetz und die Anbindungen an die Großstädte Sevilla und Huelva ausgebaut. Erst vor dem Hintergrund des seit Anfang

der 1990er Jahre propagierten internationalen Tourismusmodells erfuhr die Küste der Provinz Huelva allerdings eine entscheidende Verbesserung auch ihrer externen Anbindungen. Im Zusammenhang mit der Weltausstellung in Sevilla wurde im Jahr 1992 die ‚Internationale Brücke‘ zwischen den Grenzstädten Ayamonte und Villa Real de Santo Antonio gebaut und damit eine Anbindung der westlichen Costa de la Luz an die Verkehrsinfrastrukturen der portugiesischen Algarveküste realisiert (siehe auch Kapitel B 3.4.1.2). Der internationale Charterflughafen in Faro, das Eingangstor zur touristisch intensiv erschlossenen Algarve, entwickelte sich dadurch zunehmend zum Flughafen der Tourismusdestinationen Huelvas. Im Jahr 2001 verstärkte sich die Bedeutung dieses Flughafens durch den Bau einer Autobahn zwischen Ayamonte und der Provinzhauptstadt Huelva. Die Küstenorte der westlichen Costa de la Luz wurden damit in das europäische Autobahnnetz integriert und können nun noch schneller von den internationalen Reisegästen erreicht werden (CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:159).

Die Isolation des Küstenabschnitts verringerte sich außerdem durch die Einführung neuer Technologien. Im Rahmen des europäischen Gemeinschaftsprojekts ADAPT wurden in den Küstengemeinden Huelvas seit Ende der 1990er Jahre speziell auf den touristischen Sektor ausgerichtete Fortbildungen im Bereich der Informationstechnologien angeboten. Neben diesem Projekt ADAPTURISMO realisierte der Gemeindeverband Islantilla zudem das Projekt COSTAINTELIGENTE, das durch die Verfügbarkeit von Internetzugängen, Arbeitsplätzen und Konferenzräumen das Arbeiten am Urlaubsort erleichtert (MARTÍNEZ, LUNA, GARCÍA ET AL. 2002).

Mit Hilfe der neuen Technologien sowie des Ausbaus der Verkehrsinfrastrukturen wurden die peripheren Lagemomente und die geographische Randlage des Raumes seit den 1990er Jahren signifikant abgemildert. Die Küste Huelvas rückte damit näher an die europäischen Quellregionen des internationalen Fremdenverkehrs heran und gewann als touristisches Reiseziel an Attraktivität hinzu. Der Tourismussektor der Provinz profitierte also seit Ende der 1980er Jahre von der verbesserten räumlichen Integration der europäischen Randregion; zugleich bewirkten die wachsende touristische Nachfrage und der Druck, den eine steigende Zahl internationaler Reiseveranstalter auf die politischen Entscheidungsträger ausübte, dass sich die Isolation der Peripherregion insbesondere seit den 1990er Jahren deutlich verringerte (CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA 2001:I,13; CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES 2001:159).

In Bezug auf die Bevölkerungsverteilung führte die wachsende Bedeutung des Fremdenverkehrs dazu, dass die Gemeinden der westlichen Costa de la Luz seit Ende der 1980er Jahre hohe intraprovinzielle Wanderungsgewinne verzeichneten (siehe auch Kapitel C 1.1.3). Die Zahl der Arbeitsplätze im Tertiären Sektor stieg in den Küstengemeinden seit den 1970er Jahren, im Wesentlichen aber seit den 1990er Jahren an, so dass es an der westlichen Costa de la Luz zur Zuwanderung von Arbeitskräften und zu ausgeprägten Konzentrationsprozessen kam (MERTINS 1986:38; MORA RUIZ, SENRA GONZÁLEZ 1992:261). Hatte sich die Küste der Provinz Huelva also bis in die 1970er Jahre im nationalen Kontext als bevölkerungsarmer Abwanderungsraum positioniert, wurde der Raum in den 1980er, insbesondere aber in den 1990er Jahren, sukzessive ein Teil des überdurchschnittlich besiedelten Küstengürtels Spaniens. Wenngleich im Vergleich zur andalusischen Mittelmeerküste weiterhin ein Rückstand fortbesteht, so gelang doch der Anschluss an diese zentralen Hauptzielgebiete der Binnenwanderung.

Zugleich konnte ein Wandel des generativen Verhaltens und damit verbunden ein Rückgang des natürlichen Bevölkerungswachstums beobachtet werden. Der steigende Anteil des Tertiären Sektors und der relative Bedeutungsverlust der Primärwirtschaft führte außerdem zu einem allmählich steigenden Bildungsniveau der Bevölkerung (siehe auch Kapitel C 1.1.3) (WWW.INE.ES; MORA RUIZ, SENRA GONZÁLEZ 1992:261).

Auch hinsichtlich der Innen- und Außenwahrnehmung fand infolge der touristischen Entwicklung eine allmähliche Veränderung statt. Auf nationaler Ebene wurde die Peripherregion bereits seit den 1970er Jahren zunehmend als attraktives Urlaubsziel wahrgenommen. Im internationalen Kontext stellte der Küstenabschnitt hingegen erst seit den 1990er Jahren eine Reisedestination des Hotel- und Pauschalismus dar. Die westliche Costa de la Luz wurde im Anschluss an den Wandel des Tourismusmodells sukzessive in die Reisekataloge der großen, weltweit agierenden Veranstalter aufgenommen und wurde dadurch insbesondere auf europäischer Ebene immer bekannter. Da sich zahlreiche Tourismusregionen der spanischen Mittelmeerküste bereits seit den 1950er und 1960er Jahren auf dem nationalen und internationalen Markt etabliert hatten, weist die Küste der Provinz Huelva in Bezug auf ihren Bekanntheitsgrad trotzdem weiterhin einen großen Rückstand auf²⁶⁰. Dennoch stieg mit der Qualität und Attraktivität des touristischen Angebots auch die Bedeutung der Peripherregion

²⁶⁰ Die Tatsache, dass die westliche Costa de la Luz bis in die 1990er Jahre ein auf dem mitteleuropäischen Reisemarkt nahezu unbekanntes Ziel darstellte, kommt darin zum Ausdruck, dass im Jahr 2001 ein erster Reiseführer „Costa de la Luz“ (Reise Know-How Verlag) veröffentlicht wurde. Für die etablierten Destinationen (z.B. Costa del Sol oder Costa Brava) liegen hingegen bereits seit vielen Jahren zahlreiche Veröffentlichungen verschiedener Verlage vor.

als Reise- und Investitionsziel. In der Perzeption der privaten und öffentlichen Akteure der Regionalentwicklung wurden die dezentralen Lagemomente der westlichen Costa de la Luz seit Ende der 1980er Jahre deutlich abgemildert (PLAZA GUTIÉRREZ 1997:79).

Zusammenfassend kann also festgestellt werden, dass sich die Küste der Provinz Huelva im regionalen, nationalen und europäischen Kontext bis in die 1970er Jahre als Randregion des zentral-peripheren Gefüges positioniert hatte. Infolge der touristischen Entwicklung des Küstenstreifens verringerte sich jedoch insbesondere seit den 1990er Jahren das ökonomische, soziale und perzeptive Gefälle. Die peripheren Lagemomente der westlichen Costa de la Luz wurden abgemildert, doch weist die Küste Huelvas aufgrund ihres Jahrzehnte andauernden Entwicklungsrückstandes bis heute Kennzeichen einer europäischen Randregion auf.

2.3 Entstehen eines neuen europäischen Korridors

Die Küste der Provinz Huelva wird im Westen durch den Fluss *Guadiana* begrenzt. Dieser stellt die Grenze zur portugiesischen Algarveküste dar und bildete im Anschluss an die endgültige Festlegung des spanisch-portugiesischen Grenzverlaufs (im 13. Jahrhundert) eine klare Trennlinie zwischen den Nachbarregionen (siehe auch Kapitel A 2.1.2.1, S. 28). In der Folge entwickelten sich unterschiedliche Wirtschaftssysteme, die bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts kaum miteinander verknüpft waren. Die anthropogen geschaffene Grenze verhinderte daher eine gleichartige Entwicklung der Küstenzonen und schränkte die ökonomische Inwertsetzung des peripheren Raums zusätzlich ein. Die geringe wirtschaftliche Kooperation spiegelte sich auch in einer unzureichenden Verkehrsverbindung wider, denn bis in die 1990er Jahre konnte der Grenzfluss *Guadiana* in seinem Mündungsbereich ausschließlich mit einer Schiffsfähre überquert werden (MIRANDA BONILLA 1994:403; FELICIDADES GARCÍA 2002; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002).

Im Jahr 1986 wurden die Staaten Spanien und Portugal Mitglieder der Europäischen Gemeinschaft. Dadurch rückten die ökonomisch hemmende Wirkung der Grenzlage und die Chancen einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit verstärkt ins Bewusstsein der politischen und wirtschaftlichen Akteure. Im Jahr 1988 wurde daher auf Druck der Gemeinschaft ein erstes grenzüberschreitendes Programm diskutiert, wenngleich allerdings nicht verabschiedet.

Ab 1991 förderte die europäische Gemeinschaftsinitiative INTERREG die Kooperation der Grenzregionen, wobei in der ersten Förderphase (1990-1993) eine starke Konzentration auf den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen stattfand (siehe auch Kapitel B 3.4.1.5, S. 166). Die

westliche Costa de la Luz und die Algarveküste stellten die südlichsten INTERREG-Regionen der Iberischen Halbinsel dar und profitierten aufgrund ihrer peripheren Lage insbesondere von den Gemeinschaftsinvestitionen im Bereich des Straßenbaus (MIRANDA BONILLA 1994:411; JURADO ALMONTE 2001; DORREGO REYES, JURADO ALMONTE ET AL. 2002). Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wurde hier besonders durch den Bau der ‚Internationalen Brücke‘ über den *Guadiana* gefördert: Dieses 1992 fertiggestellte Werk, das im Vorfeld der Weltausstellung in Sevilla und mit finanzieller Unterstützung der Europäischen Union errichtet wurde, ermöglichte erstmals den zeitnahen Transport von Menschen und Gütern über den Grenzfluss *Guadiana* hinweg, so dass sich hinsichtlich der ökonomischen Zusammenarbeit der Regionen neue Potenziale erschlossen.

Die westliche Costa de la Luz und die Algarveküste wiesen zu diesem Zeitpunkt unterschiedliche Wirtschaftsstrukturen auf, wobei sich beide Küstenabschnitte durch eine ausgeprägte Dynamik einzelner Sektoren kennzeichneten: An der Küste Huelvas war durch die Ausweitung der Bewässerungsflächen die ‚Neue Landwirtschaft‘ zum bedeutendsten Wirtschaftszweig geworden, so dass sich die westliche Costa de la Luz Anfang der 1990er Jahre durch einen hohen Anteil des Primären Sektor kennzeichnete (siehe insbesondere Kapitel B 2.2, S. 79). An der portugiesischen Algarve übertraf hingegen der internationale Fremdenverkehr den traditionellen Agrar- und Fischereisektor deutlich an ökonomischer Bedeutung. Dies spiegelte sich in einer Dominanz des Dienstleistungssektors wider²⁶¹ (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1997:143; JURADO ALMONTE 2001:1; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002). Bis Anfang der 1990er Jahre wiesen die Küstenabschnitte trotz der unmittelbaren räumlichen Nähe ein unterschiedliches touristisches Angebot auf. An der Küste der Provinz Huelva dominierte traditionell das v.a. von regionalen und nationalen Touristen nachgefragte alegalen Wohnungsangebot, während an der Algarve bereits seit dem Bau eines internationalen Flughafens in Faro im Jahr 1971 ein wachsendes Angebot an Hotel- und Appartementplätzen von ausländischen Reisenden nachgefragt wurde. Der Fremdenverkehr spielte daher in den ersten Jahren nach dem EU-Beitritt Spaniens und Portugals an der portugiesischen Algarveküste eine signifikante, an der westlichen Costa de la Luz hingegen eine vergleichsweise marginale ökonomische Rolle²⁶² (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1997:143; GARCÍA DELGADO 2001:184; DORREGO REYES, JURADO ALMONTE ET AL. 2002:11).

²⁶¹ Mitte der 1990er Jahre lag der Anteil des Primären Sektors an der Küste Huelvas bei 30%, während er an der Algarve nur 14% der gesamtwirtschaftlichen Leistung ausmachte. Der Tertiäre Sektor der Algarveküste übertraf mit einem Anteil von 64% hingegen den Dienstleistungssektor Huelvas (40,2%) deutlich. Vgl. GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:7.

²⁶² An der portugiesischen Algarveküste standen Ende der 1990er Jahre rund 110.000 offizielle Übernachtungsplätze zur Verfügung, die jährlich von mehr als 4 Millionen Touristen genutzt wurden. An der Küste der Provinz

Als wichtige Ursache für die unterschiedlichen Entwicklungsprozesse ist die seit Jahrhunderten andauernde Absenz grenzüberschreitender Zusammenarbeit anzuführen. Daneben spielte auch die seit den 1970er Jahren divergierende Erreichbarkeit der Küstenabschnitte eine Rolle: Die peripheren Lagemomente der Algarve verringerten sich durch den Bau des Flughafens in Faro deutlich, wohingegen die Küste Huelvas bis Anfang der 1990er Jahre in Bezug auf den internationalen Fremdenverkehr eine unzureichende Erreichbarkeit aufwies. Für den touristischen Sektor der westlichen Costa de la Luz nahm daher die Überwindung der Grenzsituation und die Konstruktion einer grenzüberschreitenden Straßenverbindung einen bedeutenden Stellenwert ein. Die ‚Internationale Brücke‘ erleichterte den Zugang zu dem peripheren Küstenraum Huelvas, da der Charterflughafen Faro auf weniger als 60 Minuten Fahrtzeit an die Tourismusdestinationen der westlichen Costa de la Luz heranrückte (siehe auch Kapitel B 3.4.2.3).

Durch die gemeinschaftlichen Fördermittel für den Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastrukturen und den Wegfall der innereuropäischen Grenzbarrieren eröffneten sich also neue Entwicklungspotenziale für den seit Ende der 1980er Jahre expandierenden und sich verändernden Tourismussektor der Küste Huelvas. Der Wandel des Tourismusmodells der westlichen Costa de la Luz wurde durch diese Faktoren begünstigt, so dass sich der Fremdenverkehr jetzt auf beiden Seiten des *Guadiana* zu einem dynamischen Wirtschaftssektor mit weitgehend ähnlichen Tendenzen, Chancen und Problemen entwickelte (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002).

Im Anschluss an die erste Förderphase der Gemeinschaftsinitiative INTERREG wurde in der zweiten Phase INTERREG II (1994-1999) die Bedeutung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der Wirtschaftsförderung besonders betont. Für die Küste Huelvas und die benachbarte Algarve ergab sich hieraus der planerische Ansatz, die grenzüberschreitende Kooperation im Tourismussektor zu verstärken und gemeinsame touristische Projekte zu unterstützen (VEGA GONZÁLEZ, ZOIDO NARANJO 1996:443; JURADO ALMONTE 2001:7). Die

Huelva wurden hingegen knapp 1,3 Millionen Reisende (bei 37.000 offiziellen Übernachtungsplätzen in Hotels und auf Campingplätzen) verzeichnet. Diese Zahlen stammen aus dem Jahr 1998. Es ist daher davon auszugehen, dass die Differenz zwischen den Bettenzahlen der Küstenabschnitte Anfang der 1990er Jahre noch deutlich höher war.

Ein deutlicher Unterschied war im selben Zeitraum auch hinsichtlich der Ausgaben der Reisenden zu konstatieren: Die nationalen Touristen gaben an der Algarve mit 53,2 € pro Tag durchschnittlich fast 10 € mehr aus als die spanischen Touristen an der Küste Huelvas (43,8 €). Auch die Ausgaben der internationalen Gäste lagen westlich des *Guadiana* mit 62,9 € pro Tag deutlich höher als östlich der Grenze (54,2 €). Da zudem der Anteil der ausländischen Touristen an der Algarve bei rund 82,5% aller Übernachtungsgäste, in Huelva hingegen nur bei 10% lag, erreichte der Fremdenverkehr am portugiesischen Küstenabschnitt eine deutlich größere wirtschaftliche Signifikanz als an der Küste der Provinz Huelva. Vgl. GARCÍA DELGADO, MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2001:7; GARCÍA DELGADO 2001:184.

INTERREG-Maßnahmen beschränkten sich aufgrund der geringen Finanzausstattung auf kleinere Projekte (siehe Kapitel B 3.4.1.5, S. 166), doch trugen sie durch ihren pionierhaften und originären Charakter zum allmählichen Zusammenwachsen der Grenzregionen bei. Ab 1995 wurden die Bemühungen und Impulse zur grenzüberschreitenden Tourismus- und Regionalentwicklung durch den Gemeindeverbund ANAS koordiniert (siehe Kapitel B 1.2.1.3, S. 56 und Abbildung 12, S. 61), wodurch der Austausch und die Kooperation der lokalen Akteure intensiviert werden konnte.

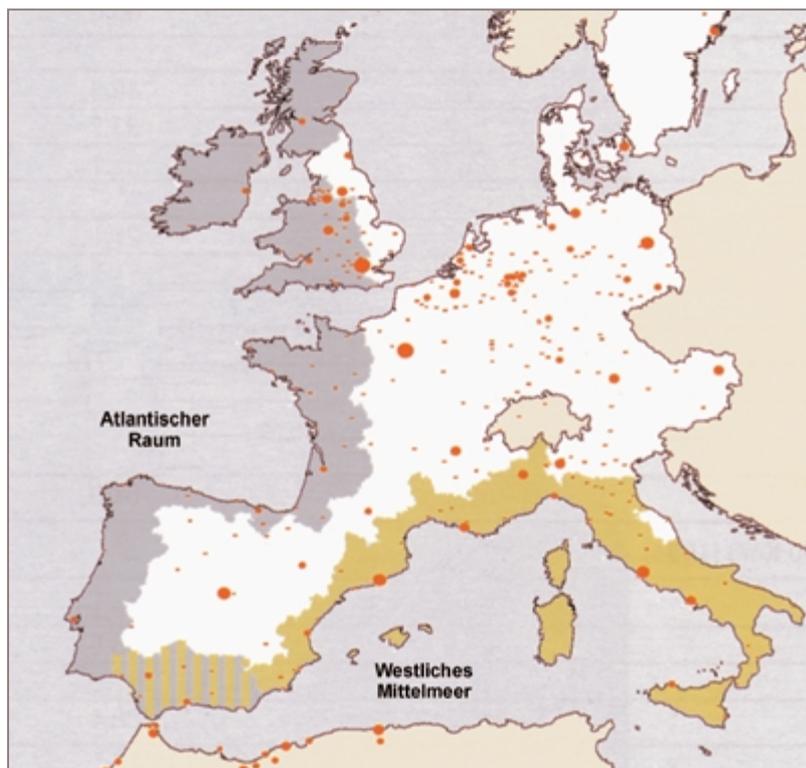


Abbildung 53:
Die Grenzregion Huelva –
Algarve in Europa.
Quelle: CONSEJERÍA DE
ECONOMÍA Y HACIENDA
2001b:13.

Innerhalb der Europäischen Union wurde in den 1990er Jahren der Vernetzung von Regionen und der Schaffung von Entwicklungsachsen eine wachsende Bedeutung beigemessen: Die in Bezug auf die europäische Regionalpolitik richtungsweisenden Studien ‚Europa 2000‘ (EUROPÄISCHE KOMMISSION 1991), ‚Europa 2000+‘ (EUROPÄISCHE KOMMISSION 1995) und EUREK (EUROPÄISCHE KOMMISSION 1999) verwiesen explizit auf die Notwendigkeit grenzüberschreitender Kooperation und definierten EU-Großregionen, und auch die dritte Förderphase der Gemeinschaftsinitiative INTERREG III (2003-2006) betont die Gemeinsamkeiten von Grenzräumen. Die westliche Costa de la Luz wird dabei sowohl dem westlichen Mittelmeer als auch dem Atlantischen Bogen zugerechnet²⁶³ (siehe Abbildung 53) und im

²⁶³ Diese Zuordnung macht deutlich, dass sich die Küstenzone im peripheren Überschneidungsbereich zweier europäischer Großregionen befindet, wobei geographische, ökonomische und kulturelle Gemeinsamkeiten sowohl mit der südportugiesischen Atlantikküste als auch mit der andalusischen Mittelmeerküste bestehen.

Unterprogramm INTERREG IIIB als Teil des Atlantischen Raumes („Algarve – Huelva“) gefördert (VEGA GONZÁLEZ, ZOIDO NARANJO 1996:447; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002).

Ein im Dokument ‚Europa 2000+‘ veröffentlichtes Trendszenario des Atlantischen Bogens (siehe Abbildung 54) verdeutlicht, dass der Flughafen in Faro und die im Jahr 2001 fertiggestellte durchgehende Autobahn zwischen Sevilla und Lissabon bedeutsame europäische Verkehrsverbindungen darstellen. Die Küste der Provinz Huelva und die Algarve stehen als Räume mit zunehmender Bevölkerungsdichte und hohen sommerlichen Zuwachsraten den isolierten Abwanderungsgebieten ihres jeweiligen Hinterlandes gegenüber.

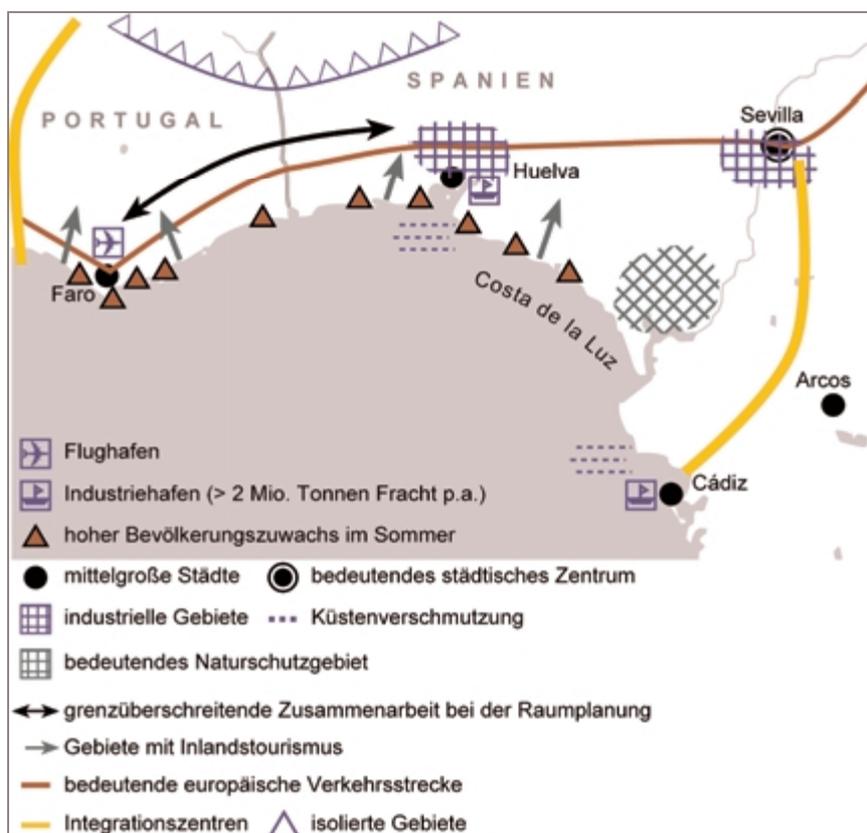


Abbildung 54: Atlantischer Bogen – Aktives Szenario.

Quelle: Eigene Darstellung nach EUROPÄISCHE KOMMISSION 1995:212ff.

Bis Anfang des 21. Jahrhunderts etablierte sich damit die grenzüberschreitende Achse zwischen der westlichen Costa de la Luz und der portugiesischen Algarveküste als Zentrum eines zunehmend dynamischen Wirtschaftskorridors, dessen wichtigste gemeinsame Wirtschaftsgrundlage der Tourismus bildet.

Basierend auf dem Gemeindeverbund ANAS entwickelt sich im Südwesten der Iberischen Halbinsel aktuell eine Euroregion, deren periphere Lagemomente im Sinne der europäischen

Regionalpolitik weiter abgebaut werden sollen und die sukzessive an die dynamischen Wirtschaftsräume Mitteleuropas angebunden werden soll. Der Grenzfluss *Guadiana*, der über Jahrhunderte eine klare Trennungslinie zwischen zwei separierten Wirtschaftssystemen bildete, hat damit seine Grenzfunktion im Laufe der 1990er Jahre fast völlig verloren. Heute stellt die ehemalige Grenze vielmehr einen Übergangsraum dar, der die benachbarten Küstenabschnitte der Algarve und der westlichen Costa de la Luz verbindet (EUROPÄISCHE KOMMISSION 1994; LÓPEZ TRIGAL 1997:199; PLAZA GUTIÉRREZ 1997:75; MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 2002).

KAPITEL D SCHLÜSSE UND STRATEGIEN

Die westliche Costa de la Luz stellt aufgrund ihrer geographischen Randlage und einer traditionell extensiven Inwertsetzung der naturräumlichen Potenziale einen ökonomisch-funktionalen Peripherraum innerhalb der Region Andalusien, des spanischen Staates und der Europäischen Union dar. Die Raum- und Sozialstrukturen des Küstenabschnitts charakterisierten sich bis Ende der 1980er Jahre durch eine starke Konzentration auf die Fischerei- und Landwirtschaft und einen wirtschaftlichen und infrastrukturellen Entwicklungsrückstand.

Ab Ende der 1980er Jahre fand hier ein Wandel der Wirtschafts- und Sozialstrukturen statt, der durch eine Vielzahl neuer Akteure und Steuerungsinstrumente der Regionalentwicklung bedingt und maßgeblich durch eine Transformation des Tourismusmodells beeinflusst wurde.

In einer empirischen Untersuchung konnte sowohl die Rolle der institutionellen und privaten Akteure als auch der Wandel der regionalpolitischen Steuerungselemente der westlichen Costa de la Luz erforscht werden.

Dabei wurde festgestellt, dass die Wirtschafts- und Stadtplanung Spaniens bis Mitte der 1970er Jahre von der politischen Doktrin des Franco-Regimes geprägt war. Das wirtschaftliche Wachstum sollte im Sinne der Theorie der Wachstumspole von PERROUX und HIRSCHMANN durch die Schaffung von industriellen Wachstumspolen gelenkt werden (WAGNER 2001:179), und auch der touristische Sektor wurde dadurch gesteuert, dass der Staat an der Küste ‚Zonen und Zentren von nationalem touristischen Interesse‘ schuf. Der franquistische Staat verfügte über städtebauliche Planungsinstrumente, doch fand eine koordinierte Stadt- und Raumplanung aufgrund der Dominanz eines reinen Wohnungsbaumodells nicht statt. Die Sektorialpolitik des Franquismus führte dazu, dass sich wirtschaftliche und demographische Konzentrationsprozesse verstärkten und die Disparitäten zwischen bestehenden Entwicklungsschwerpunkten und Zonen mit Entwicklungsrückstand größer wurden.

Nach dem Ende des Franco-Regimes setzte in Spanien ein Prozess der Demokratisierung und der Dezentralisierung ein. Im Jahr 1978 wurde die spanische Verfassung verabschiedet, 1983 wurden 17 Autonome Regionen geschaffen. Damit begann eine Regionalisierung der Entwicklungskompetenzen, wodurch die Rolle der regionalen und der Provinzverwaltungen auf Kosten der nationalstaatlichen Ebene deutlich gestärkt wurde (siehe Tabelle 14). Die andalusische Landesregierung, die *Junta de Andalucía*, entwickelte sich damit zur wichtigsten

politischen und administrativen Instanz in Bezug auf die regionalen Entwicklungsprozesse der Provinz Huelva.

Mit dem Beitritt Spaniens zur Europäischen Gemeinschaft trat ab 1986 ein neuer Akteur der Regionalentwicklung in Erscheinung. In der Folge fand eine zunehmende Europäisierung der Entwicklungskompetenzen statt; zugleich bedeuteten die Fördermittel der europäischen Strukturfonds für die strukturschwache Ziel 1-Region Andalusien einen wesentlichen Beitrag zum Abbau des ökonomischen Entwicklungsrückstandes.

An der westlichen Costa de la Luz wird die Kohäsionspolitik der EU durch die lokalen Aktionsgruppen ADRICOH und ADERCON umgesetzt. Ende der 1990er Jahre entstand außerdem der transnationale Gemeindeverband ANAS, der die westliche Costa de la Luz und die angrenzende Algarveküste Portugals umfasst. Dieser Verband realisiert grenzüberschreitende Projekte im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative INTERREG und entwickelt sich zunehmend zu einem dynamischen Akteur der institutionellen und sozialen Kooperation.

Institutionelle Akteure der Regionalentwicklung an der westlichen Costa de la Luz	
vor 1974	nach 1974
Franquistischer Staat  Gemeinden: Bürgermeister vom Staat bestimmt	- Staat
	- Autonome Region Andalusien (seit 1983) (<i>Comunidad Autónoma de Andalucía</i>)
	- Provinzverwaltung Huelva (<i>Diputación Provincial de Huelva</i>)
	- Gemeinden (<i>municipios</i>)
	- Lokale Entwicklungsgesellschaften (<i>Sociedades de desarrollo</i>)
	- Gemeindeverbände (z.B. <i>Mancomunidad de Islantilla</i>)
	- Europäische Union (seit 1986)
	- Lokale Aktionsgruppen ADRICOH, ADERCON
	- Transnationaler Gemeindeverband ANAS

Tabelle 14: Institutionelle Akteure der Regionalentwicklung an der westliche Costa de la Luz.

Quelle: Eigene Darstellung.

Die beschriebenen neuen Steuerungselemente der Regionalentwicklung sind Ausdruck eines seit den 1980er Jahren gewandelten Planungsparadigmas, das die endogenen Potenziale des Raums stärker berücksichtigt, die Rolle der Regionen stärkt und eine überörtliche Akteursvernetzung fördert.

Vor diesem Hintergrund wurden Anfang der 1990er Jahre erstmals ein Staatsgesetz für die Raumordnung und, auf Ebene der Region Andalusien, ein Regionalentwicklungsplan sowie

ein Raumordnungsgesetz verabschiedet, deren Ziel es ist, die flächendeckende Grundversorgung des Raums zu sichern und disparitäre Entwicklungsstrukturen aufzuheben. Seit Ende der 1990er Jahre werden außerdem auf Ebene der Region Andalusien subregionale Pläne erstellt, die die Raumnutzung auf übergemeindlicher Ebene ordnen und Makrostrukturen festlegen sollen. Dieses neue Steuerungsinstrument ermöglicht eine Kooperation benachbarter Gemeinden, die gemeinsame funktionsräumliche Potenziale und Konflikte aufweisen, wobei die Verwaltungsgrenzen zugunsten einer subregionalen Vernetzung der Akteure in den Hintergrund treten.

Auch die Europäische Union nimmt seit 1986 durch die Strukturfondsmittel Einfluss auf die Regionalentwicklung Andalusiens. Im Anschluss an die EFRE-Förderperiode 1989-1998 verabschiedeten die Landesregierung Andalusien und die Europäische Union ein ‚Regionales Handlungsprogramm Andalusien 2000-2006‘, dessen wichtigste Zielsetzung der Abbau des regionalen Entwicklungsrückstandes Andalusiens darstellt.

Die politische Dezentralisierung und der Paradigmenwechsel schlugen sich auch in der Stadtplanung nieder: Die zentralistische Städtehierarchie des Franquismus wurde durch ein polyzentrisches Städtmodell abgelöst, und das Instrument des Flächennutzungsplans erhielt erstmals Umsetzungsrelevanz. Die meisten Gemeinden der westlichen Costa de la Luz hatten während des Franquismus wenig effiziente Planungsgrundlagen erstellt. Diese wurden in den 1980er Jahren überarbeitet und in der Folge auch tatsächlich umgesetzt. Im Jahr 2003 wurde schließlich ein neues spanisches Bodengesetz verabschiedet, das die übergemeindliche Koordination der Planung verbessern und die Partizipation der Bevölkerung festigen soll.

Dieses Gesetz spiegelt die veränderte Relevanz der lokalen Planungsebene wider und ist damit Ausdruck eines Paradigmenwechsels in der spanischen Raumplanung; die Steuerung ‚von oben‘ verlor in den letzten Jahren an Bedeutung und wurde zunehmend durch lokale und regionale Selbststeuerungsinstrumente (‚von unten‘) ersetzt.

Der Prozess der wirtschaftlichen Deregulierung, der mit der politischen Demokratisierung ab Mitte der 1970er Jahre einsetzte, ermöglichte im Zusammenwirken mit dem Beitritt Spaniens zur Europäischen Gemeinschaft eine nachholende Wirtschaftsentwicklung der Autonomen Region Andalusien. Dabei vollzog die Region den Übergang von einer überwiegend auf den spanischen Binnenmarkt orientierten Wirtschaft zu einer eher außenmarktorientierten Wirtschaftsstruktur. Auch an der westlichen Costa de la Luz fand dieser Übergang statt, wobei hier der touristische Sektor ab Ende der 1980er Jahre als wichtiger Impulsgeber des strukturellen Wandels funktionierte.

In der Provinz Huelva dominierten bis in die 1970er Jahre die Fischereiwirtschaft und die extensive Landwirtschaft, wohingegen der Dienstleistungssektor und die Industrie traditionell nur eine untergeordnete Rolle spielten. In der zweiten Hälfte der 1970er Jahre begann ein Prozess der Transformation des agrarischen Sektors: Der von FOURNEAU als ‚Neue Landwirtschaft‘ bezeichnete Anbau von Erdbeeren und Zitrusfrüchten im Bewässerungsfeldbau etablierte sich an der Küste der Provinz und ermöglichte eine intensive Landnutzung. Durch staatliche Irrigationsprojekte konnten die Bewässerungsflächen sukzessive ausgeweitet werden, so dass die Provinz Huelva aktuell das bedeutendste Erdbeeranbaugebiet Spaniens und der Europäischen Union darstellt. Vor diesem Hintergrund entstand in den Gemeinden Palos de la Frontera, Cartaya, Moguer und Lepe eine zunehmend diversifizierte Agroindustrie, die neben der fischverarbeitenden Industrie der Fischerorte Isla Cristina und Punta Umbría ein weiteres Standbein des sekundären Sektors Huelvas bildet.

Seit Ende der 1980er Jahre entwickelte sich zudem der Tourismus zu einem bedeutenden Motor der Wirtschaftsentwicklung der westlichen Costa de la Luz. Dieser Sektor spielte hier bis dahin nur eine untergeordnete Rolle, doch bedingen die dynamischen Prozesse, die seit Ende der 1980er Jahre beobachtet werden können, signifikante raumprägende und soziale Wirkungen.

An der westlichen Costa de la Luz gingen die internationalen Reisesströme, die ab 1950 die Mittelmeerdestinationen Spaniens prägten, jahrzehntelang vorbei. Hier stellte traditionell der inländische und v.a. lokale und regionale Wohnungstourismus das dominante Nachfrage-segment dar. Im Jahr 1966 erarbeitete die Provinzregierung Huelvas daher ein ‚Projekt zur touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘, das die Erschließung von 13 Stränden für rund 340.000 Touristen vorsah. Trotz dieser Ausweisung staatlich geförderter Fremdenverkehrszonen kam es jedoch in den 1960er und 1970er Jahren nicht zu einem Tourismusboom an der westlichen Costa de la Luz, da die staatlichen Planungen das endogene Potenzial des Raums kaum berücksichtigten und die Investoren sich nicht für die wirtschaftlich rückständige und infrastrukturell unzureichend erschlossene Peripherregion interessierten. Lediglich einzelne Gemeinden (v.a. Matalascañas, La Antilla und Punta Umbría) profitierten in dieser ersten Phase von den staatlichen Fördermaßnahmen.

In allen Küstengemeinden Huelvas stellte jedoch der *veraneo* die vorherrschende Urlaubsform dar. Mit diesem spanischen Begriff wird das Verbringen der Sommermonate in einem nahe des Wohnortes gelegenen Ferienort bezeichnet. Die Urlaubsgäste der westlichen Costa de la Luz stammten in den 1960er und 1970er Jahren also überwiegend aus der Provinz

Huelva sowie der Nachbarprovinz Sevilla; sie wohnten in inoffiziellen Ferienwohnungen und bei Freunden oder Verwandten.

Während der nationalen Wirtschaftskrise der 1970er Jahre und insbesondere während des wirtschaftlichen Aufschwungs der 1980er Jahre entwickelte sich an der westlichen Costa de la Luz ein ‚touristisches Wohnungsmodell‘: Das Übernachtungsangebot der Küstengemeinden charakterisierte sich durch einen hohen Anteil an inoffiziellen Ferienwohnungen, und die Nachfrage war weiterhin durch eine Dominanz andalusischer Touristen gekennzeichnet. Im Gegensatz zur vorausgehenden Phase des *veraneo* nahm allerdings der Anteil der Wohnungstouristen aus weiter entfernten spanischen Quellgebieten (v.a. Extremadura, Madrid) zu. Die westliche Costa de la Luz stellte aufgrund der fehlenden internationalen Nachfrage im Vergleich zur spanischen Mittelmeerküste ein erschwingliches Investitionsziel für den unteren Mittelstand dar, der durch die ökonomische Revitalisierung eine zunehmende Kaufkraft erlangte. In den 1970er und 1980er Jahren wurden daher an der Costa de la Luz fast ausschließlich Ferienwohnungen und -häuser gebaut, während Hotels, Pensionen und komplementäre touristische Einrichtungen weitgehend fehlten.

Das Phänomen des ‚touristischen Wohnungsmodells‘ betraf in den 1970er und 1980er Jahren alle Küstenabschnitte Spaniens. Es war jedoch an der westlichen Costa de la Luz besonders dominant, da die Provinz auf dem internationalen Hotelmarkt eine sehr geringe Präsenz aufwies. Während sich daher einige Küstengemeinden Huelvas als Standorte des regionalen und nationalen Wohnungstourismus etablierten, blieb das offizielle Übernachtungsangebot der westlichen Costa de la Luz deutlich hinter den international bekannten Destinationen des spanischen Mittelmeerraums zurück.

Die Verantwortung für die Entwicklung des touristischen Sektors wurde nach dem Ende des Franco-Regimes den Autonomen Regionen überantwortet, die zu diesem Zweck regionale Tourismusministerien schufen. Während des politischen Wechsels und in den ersten Jahren nach der Regionalisierung der Entwicklungskompetenzen mussten allerdings zunächst Verwaltungs- und Planungsstrukturen aufgebaut werden, so dass bis Ende der 1980er Jahre von einer Absenz institutioneller Tourismusplanung in Andalusien gesprochen werden muss. Die Belange des Immobilien- und Bausektors dominierten daher in dieser Phase die städtebauliche und touristische Entwicklung der westlichen Costa de la Luz, während eine übergeordnete Tourismusplanung nicht stattfand.

Im Zusammenhang mit dem Übergang von den fordistischen zu den postfordistischen Produktionssystemen vollzog sich in den Industriestaaten Europas ein Wandel der

gesellschaftlichen Wertevorstellungen, der auch den Tourismussektor beeinflusste. Als wichtigste Leitvorstellungen sind dabei das zunehmende Streben nach Individualität, Aktivität, Erlebnis und Qualität anzuführen. Das Nachfrageverhalten der Touristen ist daher seit den 1990er Jahren durch wachsende Flexibilität, Kurzfristigkeit, komplexe Motivbündel und ein steigendes Anspruchsniveau gekennzeichnet. Es entwickelten sich neue Nachfrage-segmente wie z.B. Grüner Tourismus, Sport- oder Kulturtourismus.

Vor diesem Hintergrund wurde in Spanien die Bedeutung einer koordinierten Tourismus-politik erkannt und die Kooperation der institutionellen Akteure verstärkt; das Planungs-vakuum der vorausgehenden Jahre endete. Seit Anfang der 1990er Jahre wurden auf Ebene des Staates, der Regionen und der Provinzen Planungsinstrumente für den Tourismussektor geschaffen (siehe Tabelle 15). Als wirkungsvollstes Instrument erwies sich ab 1994 der ‚Plan DIA‘ des andalusischen Tourismusministeriums, der den Tourismus als wichtigen Wirtschafts-sektor der Region und die einzelnen Gemeinden als bedeutendste Akteure der touristischen Entwicklung bezeichnete. Der Plan ‚DIA‘ wurde durch das ‚Tourismusgesetz Andalusiens‘ (1999) und den ‚Andalusischen Tourismusplan‘ (2003) abgelöst. Der Tourismusplan hat zum Ziel, den Fremdenverkehr als Schlüsselfaktor der andalusischen Wirtschaft zu konsolidieren, die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen und ein nachhaltiges Tourismusmodell zu etablieren; das Tourismusgesetz schuf außerdem neue Beratungsorgane und Steuerungsinstrumente.

Ergänzt wurde die regionale Tourismusplanung durch Planungsinstrumente der Provinzebene: Die 1999 geschaffene Tourismusabteilung der Provinzverwaltung Huelvas verabschiedete gemeinsam mit der ‚Gemeinschaft der Strandgemeinden Huelvas‘ einen Strandplan (1998), der eine einheitliche Marketingstrategie und gemeinsame Maßnahmen für die Küstenorte Huelvas schuf. Im Jahr 2003 wurde außerdem ein ‚Strategieplan für die touristische Entwicklung Huelvas‘ verabschiedet. Er beinhaltet Strategien und Zielsetzungen für eine übergemeindliche Kooperation der privaten und öffentlichen Akteure. Daneben etablierten sich auf der Ebene der Gemeinden die Tourismusabteilungen der Rathäuser und touristische Gemeindeverbände (z.B. der Gemeindeverband Isla Cristina/Lepe zur Schaffung der Urbanisation Islantilla) als Akteure der Tourismusentwicklung.

Zahlreiche neue Akteure wie das ‚Tourismusforum Andalusiens‘, das ‚touristische Diskussionsforum Huelvas‘ und die ‚Gemeinschaft der Strandgemeinden der Provinz Huelva‘ weisen darauf hin, dass ab Ende der 1980er Jahre die Bedeutung einer übergemeindlichen Kooperation und Akteursvernetzung erkannt wurde.

Tourismusentwicklung an der westlichen Costa de la Luz		
	Akteure	Instrumente
bis Mitte der 1970er Jahre	Angebot	<ul style="list-style-type: none"> - Gesetz über Zonen und Zentren von nationalem touristischen Interesse (1963) (<i>Ley de Zonas y Centros declarados de Interés Turístico Nacional C.I.T.N. / Z.I.T.N.</i>) - Projekt zur touristischen Entwicklung der Costa de la Luz (1966) (<i>Proyecto de Promoción Turística de la Costa de la Luz</i>) - Raumordnungsplan für die Küste (1966) (<i>Plan Global de Ordenación del Litoral</i>)
	Nachfrage	
1970er / 1980er Jahre	Angebot	<ul style="list-style-type: none"> - Flächennutzungspläne und 'Hilfsnormen der Planung' der einzelnen Gemeinden
	Nachfrage	
ab Ende der 1980er Jahre	Angebot	<ul style="list-style-type: none"> - 'Plan zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des spanischen Fremdenverkehrs' 1992 (<i>Plan Marco de Competitividad del Turismo Español</i>) - 'Integrierter Qualitätsplan für den spanischen Fremdenverkehr' (2000-06) (<i>Plan Integral de Calidad del Turismo Español</i>) - 'Plan der integrierten Tourismusentwicklung in Andalusien' (Plan DIA 1994) (<i>Plan de Desarrollo Integral del Turismo en Andalucía</i>) - Tourismusgesetz Andalusien (1999) (<i>Ley del Turismo de Andalucía</i>) - Andalusischer Tourismusplan (2003) (<i>Plan General de Turismo</i>) - 'Pakt für die touristische Entwicklung Huelvas' (2001) (<i>Pacto por el desarrollo turístico de Huelva</i>) - Strandplan Huelva (1998) (<i>Plan de playas</i>) - 'Strategieplan für die touristische Entwicklung der Provinz Huelva' (2003) (<i>Plan estratégico de desarrollo turístico de la Provincia de Huelva</i>)
	Nachfrage	

Tabelle 15: Tourismusentwicklung an der westlichen Costa de la Luz. Akteure und Instrumente.
Quelle: Eigene Darstellung.

Die veränderten Nachfrageparameter des Tourismussektors beeinflussen auch die touristische Entwicklung der westlichen Costa de la Luz. Hier vollzog sich eine quantitative Expansion und eine qualitative Aufwertung des Übernachtungsangebots. Ab Ende der 1980er Jahre setzte ein Fremdenverkehrsboom ein, der mit einer Diversifizierung und Modernisierung der touristischen Strukturen einherging. Die westliche Costa de la Luz entwickelte sich zunehmend zu einer internationalen Tourismusdestination, die durch spanische und ausländische Hotelketten und Reiseveranstalter erschlossen wurde. Die Zahl der internationalen und nationalen Hoteltouristen nahm signifikant zu, wobei eine Konzentration auf das Hochpreissegment des Golftourismus zu beobachten ist.

Nach wie vor stellen jedoch inoffizielle Ferienwohnungen und -häuser die dominante Übernachtungsform dar. Die westliche Costa de la Luz muss daher weiterhin als Ziel des regionalen und nationalen Wohnungstourismus charakterisiert werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Tourismusentwicklung der westlichen Costa de la Luz deutlich von den Zielgebieten der spanischen Mittelmeerküste unterscheidet. Die Küste der Provinz Huelva wurde erst sehr spät für den internationalen Reisemarkt erschlossen und weist deshalb noch immer die Strukturen des regionalen und nationalen Wohnungstourismus, eine geringe Siedlungsdichte und weitflächige Naturräume auf. Die nachholende Entwicklung, die aktuell stattfindet, kann daher die veränderten Nachfrageparameter des Tourismusmarktes stärker berücksichtigen als bereits konsolidierte Destinationen, die meist nur über geringe Bebauungskapazitäten und degradierte Naturressourcen verfügen.

Der Fremdenverkehr beeinflusste bereits seit den 1960er Jahren die Raumstrukturen der westlichen Costa de la Luz. Insbesondere die boomartige Entwicklung des Sektors seit Ende der 1980er Jahre führte jedoch zu einer signifikanten Transformation der ökonomischen, sozialen, siedlungsstrukturellen und ökologischen Strukturen des Raums.

- In der Phase des *veraneo* trug der Tourismus zu einer Diversifizierung der ökonomischen Strukturen der wirtschaftsschwachen Provinz Huelva bei, da die Agrar- und Fischereiwirtschaft, der Bausektor und der Dienstleistungssektor Wachstumsimpulse erhielten. Insgesamt blieben die ökonomischen Auswirkungen des *veraneo* und des regionalen Wohnungstourismus jedoch gering, denn die Gäste der westlichen Costa de la

Luz charakterisierten sich durch geringe tägliche Ausgaben und ein ausgeprägt saisonales Reiseverhalten, das auf die Sommermonate (Juli bis September) beschränkt blieb.

Der nationale und internationale Hoteltourismus, der seit Ende der 1980er Jahre an der westlichen Costa de la Luz an Bedeutung gewann, zeichnet sich hingegen durch qualitativ hochwertige, ganzjährig nachgefragte Einrichtungen aus. Dieses Tourismusmodell erzielt einen größeren Beschäftigungs- und Einkommenseffekt als das traditionelle Wohnungsmodell und wirkt deshalb als wichtiger Impulsgeber für die lokalen Wirtschaftsstrukturen der Küstengemeinden. Vor allem der Dienstleistungssektor und das Baugewerbe profitierten seit Ende der 1980er Jahre von der kontinuierlich steigenden Nachfrage nach offiziellen Übernachtungskapazitäten. Der Primäre Sektor verzeichnete hingegen trotz der anhaltenden Bedeutung der Bewässerungslandwirtschaft (Erdbeeren und Zitrusfrüchte) einen Rückgang und wurde als bedeutendster Wirtschaftssektor abgelöst (siehe Abbildung 55). Der internationale Hoteltourismus leitete also an der traditionell primärwirtschaftlich orientierten Küste Huelvas einen tiefgreifenden Strukturwandel ein.

Die Entwicklung des Tourismussektors spiegelt sich auch in den Sozialstrukturen der westlichen Costa de la Luz wider. Der Bildungsgrad der Bevölkerung stieg im Zusammenhang mit der qualitativen Aufwertung der touristischen Einrichtungen leicht an. Aufgrund der ganzjährigen Ausrichtung einer wachsenden Zahl von Hotels reduzierte sich die Saisonalität der Arbeitsplätze. Die Arbeitslosigkeit sank auf 8,6% (2003) und damit unter den andalusischen Durchschnitt (10,9). Da die Küstengemeinden durch die Tourismusedwicklung immer mehr zu ökonomischen Aktivräumen wurden, entwickelte sich die Küstenzone Huelvas zu einem Zielgebiet intraprovinzieller Migrationsbewegungen.

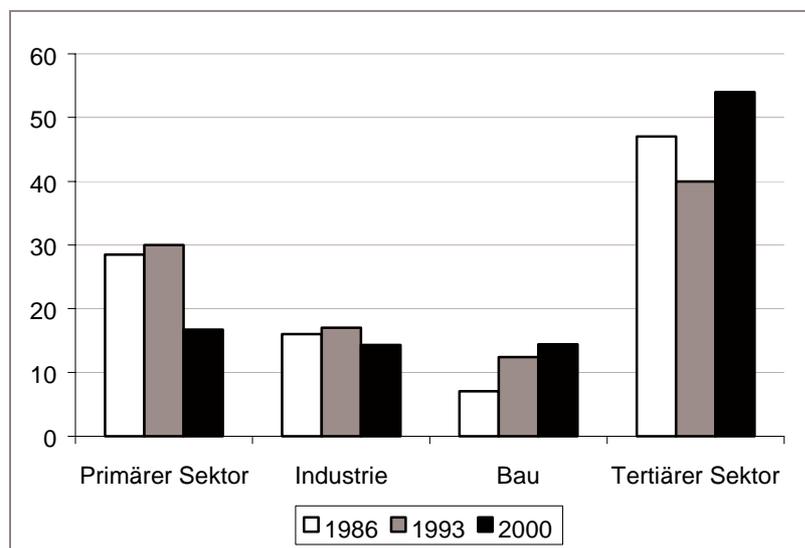


Abbildung 55:

Aktive Bevölkerung der
Provinz Huelva nach
Wirtschaftssektoren
1986-2000.

Quelle: Eigene Darstellung
nach VARGAS SÁNCHEZ
1992:354, INE, IEA.

- Auch die Wahrnehmung des Raumes veränderte sich vor dem Hintergrund der touristischen Entwicklung: Traditionell stellten die Sandböden sowie die Marsch- und Dünenlandschaften der Küstenzone Huelvas agrarische Ungunsträume dar. Durch die Expansion des Fremdenverkehrs erhielten diese Naturräume indes eine Funktion als Erholungs- und Freizeitflächen und wurden von den Touristen als Attraktionen wahrgenommen. In der Folge veränderte sich auch die Innenwahrnehmung: Die einheimische Bevölkerung erkannte zunehmend den Wert des Raumes als Grundlage des touristischen Qualitätsmodells; zugleich wurde die Küstenzone verstärkt als einheitlicher Raum wahrgenommen.

- Das Siedlungssystem der westlichen Costa de la Luz war historisch dadurch gekennzeichnet, dass sich die Agrarsiedlungen im Hinterland befanden und die kleinen Fischersiedlungen in geschützten Flussmündungen lagen. Im Zuge der touristischen Entwicklung fand eine Verlagerung der Bebauungsgebiete und Siedlungen an die Küste statt. Durch diesen Prozess der Litoralisierung entstand ein Siedlungsband entlang der Küstenlinie, das sich in den kommenden Jahren weiter verdichten wird.
Durch die Expansion des Fremdenverkehrs entwickelten sich seit den 1970er Jahren verschiedene Ortstypen an der westlichen Costa de la Luz:
 - 1 Traditionell primärwirtschaftlich geprägte Siedlungen erhielten im Zuge der Tourismusentwicklung neue, an die historischen Siedlungskerne angrenzende Bebauungsgebiete, die sich meist in Richtung des Strandes orientieren (z.B. Isla Cristina, Punta Umbría).
 - 2 Im Anschluss an das ‚Projekt der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ (1966) entstanden Fremdenverkehrssiedlungen an bis dahin un bebauten Küstenabschnitten. Die franquistische Stadtplanung ermöglichte hier ein anarchisches, ungeordnetes Siedlungswachstum entlang der Küstenlinie (z.B. Matalascañas, La Antilla).
 - 3 Ein dritter touristischer Ortstyp entwickelte sich seit den 1990er Jahren ebenfalls an bis dahin un bebauten Küstenabschnitten. Er charakterisiert sich durch eine geordnete, an den Nachfrageparametern des nationalen und internationalen Hotel- und Qualitätstourismus orientierte Bebauung (z.B. Islantilla, Isla Canela).

- Die Küstengemeinden Huelvas erfuhren im Zuge der touristischen Entwicklung eine Nivellierung ihrer zentralörtlichen Funktionen. Die infrastrukturelle Ausstattung der einzelnen Gemeinden wurde besonders in den 1990er Jahren an die wachsenden

Bedürfnisse der Touristen angepasst und diversifiziert. So erhielten alle Küstengemeinden lokale Gesundheitszentren, Kläranlagen und kulturelle Einrichtungen (Bibliotheken, Museen, Theater). Die Reichweite der einzelnen Funktionen dieser Grundzentren ist daher aktuell gering. Einzig die Provinzhauptstadt Huelva besitzt aufgrund ihrer administrativen Stellung zentralörtliche Funktionen höheren Grades mit größerer Reichweite und stellt daher ein subregionales Zentrum dar. Dies spiegelt sich auch in der Einwohnerzahl wider: Im Jahr 2003 hatte Huelva rund 140.000 Einwohner und wies einen großen Abstand zur zweitgrößten Stadt der Provinz auf (Lepe: 19.600 Einwohner).

- Die westliche Costa de la Luz erfuhr durch das internationale Tourismusmodell eine Verbesserung ihrer externen Verkehrsanbindung und reduzierte ihre peripheren Lage-momente. Im Jahr 1992 verbesserte sich durch den Bau der ‚Internationalen Brücke‘ über den spanisch-portugiesischen Grenzfluss *Guadiana* die Anbindung der westlichen Costa de la Luz an die Verkehrsinfrastrukturen der portugiesischen Algarveküste. Der internationale Charterflughafen in Faro entwickelte sich dadurch zunehmend zum Flughafen der Tourismusdestinationen Huelvas. Im Jahr 2001 wurden die Küsten-gemeinden außerdem an das europäische Autobahnnetz angebunden.

Vor diesem Hintergrund etablierte sich die Küste Huelvas gemeinsam mit der portugiesischen Nachbarregion Algarve als Teil eines transnationalen Wirtschaftskorridors, dessen wichtigste Wirtschaftsgrundlage der Fremdenverkehr darstellt. Im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative INTERREG verstärkte sich die grenzüberschreitende Zusammenarbeit seit den 1990er Jahren. Im Südwesten der Iberischen Halbinsel entwickelt sich eine EU-Großregion, die als Bestandteil des Atlantischen Bogens und des westlichen Mittelmeerbogens einen dynamischen Wirtschaftsraum bildet.

- Es ist zu konstatieren, dass der seit den 1990er Jahren expandierende nationale und internationale Hoteltourismus an der westlichen Costa de la Luz ein bedeutendes Instrument zum Abbau des regionalen, nationalen und europäischen Entwicklungs-rückstands darstellt. Der Fremdenverkehr setzte an der Küste Huelvas einen Wachstums- und Ausgleichsprozess in Gang: Die Provinz Huelva verzeichnete in den 1990er Jahren ein über dem regionalen und nationalen Durchschnitt liegendes Wachstum des BIP. Der Rückstand der Provinz reduzierte sich, und der Anteil des Tertiären Sektors stieg auf 64% der wirtschaftlichen Wertschöpfung (2001). Zugleich verstärkten sich jedoch die intraprovinziellen Disparitäten zwischen dem agrarischen Hinterland Huelvas und der dynamischen Küstenzone.

Die touristische Entwicklung hatte auch negative Auswirkungen auf die räumlichen und ökologischen Strukturen der westlichen Costa de la Luz. Der Fremdenverkehr führte zu Nutzungskonkurrenzen mit der Bewässerungslandwirtschaft, der Industrie und den Interessen des Umweltschutzes.

- Mit der Expansion des Hotel- und Golftourismus in den 1990er Jahren stiegen der Flächen- und Wasserverbrauch und der Arbeitskräftebedarf des touristischen Sektors an, so dass der Fremdenverkehr verstärkt mit der Bewässerungslandwirtschaft und der Fischereiwirtschaft um Flächen, Wasser und Arbeitskräfte konkurriert. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen der agrarischen Siedlungen dehnen sich v.a. in Lepe und Cartaya bis an die Küste aus. Dadurch entstehen insbesondere bei den touristischen Urbanisationen Islantilla und La Antilla Flächenkonkurrenzen. In Bezug auf die Wasserressourcen konnten die Nutzungskonflikte hingegen durch den Bau von Stauseen und Leitungssystemen im Hinterland der Provinz (*Chanza-Piedras*) reduziert werden. Zugleich nahmen jedoch die Konflikte zwischen der wirtschaftlichen Inwertsetzung der Küstenzone und der Notwendigkeit, die natürlichen Ressourcen des Raums zu schützen, zu. Insbesondere in der Urbanisation Matalascañas, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Nationalpark Doñana befindet, wirkte sich die Expansion der touristischen Inwertsetzung negativ auf die sensiblen Ökosysteme aus.
- Die strandnahe Siedlungstätigkeit entlang der Küstenlinie beeinträchtigt die Morphodynamik der Küste, da sie die erosiven und sedimentären Prozesse verändert. Durch den Bau von Wellenbrechern und Hafenanlagen für die Fischereiwirtschaft wurde die Küstendynamik bereits seit Jahrzehnten modifiziert, doch verstärkt die touristische Entwicklung der westlichen Costa de la Luz diesen Prozess. Außerdem verschärfte sich die Müllproblematik und die Luft- und Wasserverschmutzung seit Ende der 1980er Jahre. Die starke räumliche Konzentration der touristischen Erschließung auf die Küstenzone und die Expansion der Siedlungsflächen führten zu einer Degradation des Landschaftsbildes.

Insgesamt ist also festzustellen, dass der Fremdenverkehr an der westlichen Costa de la Luz die Gefahr birgt, seine naturräumlichen Grundlagen zu degradieren und damit die Grundlage einer künftigen Tourismusentwicklung zu schädigen. Insbesondere im Hinblick auf die aktuellen und künftigen Planungsszenarien muss befürchtet werden, dass die vorgesehene Belastung die Tragfähigkeit des Naturraums überschreiten wird.

Vor diesem Hintergrund wird die Notwendigkeit einer nachhaltigen, d.h. ökologisch vertretbaren, ökonomisch verträglichen und sozial gerechten Tourismusedwicklung an der westlichen Costa de la Luz deutlich. Das Konzept der Nachhaltigkeit, das seit dem Brundtland-Bericht 1987 international ein Leitbild der Regionalentwicklung darstellt und in den 1990er Jahren auch in Bezug auf die Tourismusedwicklung an Bedeutung gewann, wird an der westlichen Costa de la Luz v.a. in Zusammenhang mit dem Nationalpark Doñana diskutiert. In dem seit 1969 bestehenden Schutzgebiet beeinträchtigt die touristische Inwertsetzung des angrenzenden Matalascañas die Umweltqualität, weshalb im Jahr 1993 der landesweit erste ‚Plan für nachhaltige Entwicklung‘ für Doñana und Umgebung verabschiedet wurde. Die verantwortliche Gemeinde Almonte konstituierte außerdem als erste Gemeinde Huelvas ein ‚Forum für die Lokale Agenda 21‘ und kann innerhalb der Provinz als Vorreiter des Nachhaltigkeitsprozesses bezeichnet werden. Im Nationalpark Doñana und seiner Umgebung etablierte sich damit das Konzept der Nachhaltigkeit als Teil der Tourismusedwicklung. Die Gemeindeverwaltung Almontes steuert hier in Zusammenarbeit mit der *Fundación Doñana* 21, internationalen Umweltschutzverbänden und privaten Unternehmen die touristische Entwicklung Doñanas und der angrenzenden Urbanisation Matalascañas.

Matalascañas kann außerdem in Zusammenhang mit dem touristischen Lebenszyklus-Modell von BUTLER als Beispiel für eine mögliche Erneuerung des touristischen Zyklus dienen. Die Urbanisation entstand in den 1960er Jahren als ‚Zentrum von nationalem touristischen Interesse‘ und entwickelte sich in den 1970er Jahren zu einer Destination des regionalen und nationalen Wohnungstourismus. Wenngleich hier, im Gegensatz zu den anderen Küstengemeinden der westlichen Costa de la Luz, zu Beginn ein vergleichsweise hoher Anteil internationaler Nachfrage bestand, wurde Matalascañas aufgrund der großen Entfernung zu einem internationalen Verkehrsflughafen schnell zum bevorzugten Strand der andalusischen Hauptstadt Sevilla. Ende der 1980er Jahre kennzeichnete sich die Destination durch eine Stagnation der touristischen Nachfrage; der degradierte Zustand der städtebaulichen und touristischen Strukturen ließ einen Niedergang des Tourismusmodells erwarten. Ab Anfang der 1990er Jahre wurden daher Strategien und Ideen für eine Erneuerung des Standorts erarbeitet. Die ‚allgemeinen Richtlinien für die integrierte Rehabilitation von Matalascañas‘ (2000) werden aktuell umgesetzt und lassen bereits erste Erfolge hinsichtlich einer an den Prinzipien der Nachhaltigkeit und den veränderten Qualitätsansprüchen orientierten Transformation des Tourismusmodells erkennen. In der Urbanisation Matalascañas scheint also eine erfolgreiche Reaktion auf die Stagnation des traditionellen Wohnungs- und Strandtourismus möglich zu sein, und die Chancen für eine Erneuerung des touristischen

Lebenszyklus können optimistisch betrachtet werden. Dabei ist sicherlich festzustellen, dass Matalascañas im Vergleich zu konsolidierten Tourismusdestinationen der spanischen Mittelmeerküste oder der spanischen Inseln ein unbedeutendes Zielgebiet mit geringem touristischen Angebot darstellt. Die bestehenden Defizite der Raumstrukturen können daher in kürzerer Zeit und mit geringerem finanziellen Aufwand reduziert werden.

Die sozioökonomischen, siedlungsstrukturellen und ökologischen Auswirkungen des neuen Tourismusmodells werden in Zukunft weiter zunehmen, da die Stadtplanungen der Küstengemeinden Huelvas zahlreiche große Hotelprojekte vorsehen. Die geplanten Projekte konzentrieren sich dabei v.a. auf die Segmente Qualitäts-, Golf- und Naturtourismus. Der bislang dominierende Wohnungsanteil soll reduziert, die Zahl der Hotelplätze hingegen deutlich erhöht werden. Die westliche Costa de la Luz stellt nach BÜTOW einen Gestaltungsraum dar, der in den 1960er und 1970er Jahren eine erste touristische Entwicklungsphase erlebte. Da hier bis Ende der 1980er Jahre kein Tourismusboom stattfand, ist eine beschränkte quantitative und qualitative Weiterentwicklung möglich. Der Entwicklungsrückstand des touristischen Sektors Huelvas erweist sich dabei angesichts veränderter Nachfrageparameter als Chance für die westliche Costa de la Luz, da noch immer große, bislang nicht touristisch erschlossene Freiflächen für die Realisierung von Tourismusprojekten zur Verfügung stehen.

Dabei wird es wichtig sein, die Qualität des Angebots zu verbessern und damit den wachsenden Qualitätsansprüchen der Touristen gerecht zu werden. Zugleich ist eine weitere Diversifizierung des touristischen Angebots nötig, um die Saisonalität abzubauen und die Dominanz des Wohnungstourismus zu reduzieren. Ziel der aktuellen Planungsansätze ist es, die westliche Costa de la Luz auf dem internationalen Reisemarkt zu etablieren. Die Küste Huelvas weist große Potenziale im Segment des Natur- und Aktivtourismus auf, welche durch das neue Tourismusmodell verstärkt in Wert gesetzt werden sollen. Insbesondere im östlichen Teil der Küstenzone, d.h. in Nachbarschaft zum Nationalpark Doñana, sind bei einer weiteren Expansion des Fremdenverkehrs jedoch Nutzungskonflikte mit dem Umweltschutz zu befürchten. Um ein möglichst nachhaltiges Tourismusmodell zu realisieren, ist daher eine koordinierte und übergeordnete Planung der Tourismusedwicklung wichtig. Ziel dieser Planung muss es sein, die touristischen Erweiterungsflächen sowie die Bebauungsdichte einzuschränken und damit das Wachstum des Sektors zu limitieren.

Die aktuelle Entwicklung des touristischen Sektors der westlichen Costa de la Luz birgt die große Chance, die Fehler anderer Tourismusregionen vermeiden zu können. Hier entstehen

auf bislang touristisch wenig erschlossenen Freiflächen neue Tourismusstrukturen, die an die veränderten Qualitätsansprüche der Hochpreisnachfrage angepasst werden können. Die Prozesse, die seit Ende der 1980er Jahre zu beobachten waren, sind insgesamt als positiv für die Regionalentwicklung der Küstenzone zu bewerten. Vor dem Hintergrund der bereits verabschiedeten oder projektierten Flächennutzungspläne ist jedoch zu befürchten, dass sich an der westlichen Costa de la Luz zahlreiche Probleme und Konflikte der konsolidierten Mittelmeerdestinationen wiederholen werden. Gegenwärtig wird der Bau eines Verkehrsflughafens in der Provinz Huelva diskutiert, während sich die Verabschiedung der subregionalen Planungsinstrumente POTAD und POTOCC verzögert. Die übergemeindliche Koordination und Planung der Tourismusedwicklung ist daher bislang wenig effizient und beschränkt sich im Wesentlichen auf die freiwillige Zusammenarbeit der Rathäuser im Diskussionsforum und der Gemeinschaft der Strandgemeinden. Zugleich treiben die einzelnen Gemeinden die Expansion der touristischen Bebauungsgebiete voran und schaffen damit unwiderrufliche Tatsachen. Es ist daher zu hoffen, dass die lokalen Verantwortlichen nicht nur den schnellen finanziellen Profit, der durch den Verkauf von Gemeindeflächen erzielt werden kann, im Auge haben, sondern vielmehr über den Weitblick verfügen, den eine nachhaltige Tourismusedwicklung erfordert.

III ANHANG

Foto 1: La Antilla. Quelle: POSTALES GOMEZ.



Foto 2: Punta Umbría. Quelle: GEO PLANETA 1999:17.



Foto 3: Der Strand Isla Cristinas 1965. Quelle: Privat.



Foto 4: Der Strand Isla Cristinas 1994. Quelle: Privat.



Foto 5: Strandnahe Bebauung in Matalascañas. Quelle: Privat.



Foto 6: Islantilla 1999. Quelle: Mancomunidad de Islantilla.



Luftbildaufnahme 1: Matalascañas.

Quelle: AEROGUÍA DEL LITORAL ANDALUCÍA OCCIDENTAL 1998:20.



Luftbildaufnahme 2: Isla Cristina 1994.

Quelle: KARTOGRAPHISCHES INSTITUT ANDALUSIENS, SEVILLA.

IV LITERATURVERZEICHNIS

- Ahlke, B. (2000): INTERREG II C – Transnationale Programme und Projekte zur Umsetzung des EUREK. In: Informationen zur Raumentwicklung, H.3/4. S.157-170.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.; 2002a): Zukunftsforum RaumPlanung. Gemeinsamer Kongress von ALR und BBR 2001 (= Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd.218). Hannover.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.; 2002b): Neue Wege in der Regionalplanung. Regionalplanertagung Sachsen-Anhalt (= Arbeitsmaterial Nr.297). Hannover.
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung: EUREG. Europäische Zeitschrift für Regionalentwicklung. Verschiedene Jahrgänge.
- Albrecht, G. (Hrsg.; 1995): Tourismus – Regionalentwicklung – Nachhaltigkeit. Greifswalder Beiträge zur Rekreationsgeographie / Freizeit- und Tourismusforschung. Greifswald.
- Albrecht, G., Albrecht, W., Benthien, W., Bütow, M. (1995): Tourismus – Nachhaltigkeit – Regionalentwicklung. Arbeitsstandpunkte des Förderkreises Freizeit- und Tourismusforschung Greifswald e.V. sowie der Forschungsgruppe Rekreationsgeographie am Geographischen Institut der Universität Greifswald. In: Albrecht, G. (Hrsg.): Tourismus – Regionalentwicklung – Nachhaltigkeit. Greifswalder Beiträge zur Rekreationsgeographie / Freizeit- und Tourismusforschung. Greifswald. S.3-11.
- Aramburu, J. (1990): El Plan General de Isla Cristina: Reflexiones sobre una experiencia de planeamiento urbano. En: Consejería de Obras Públicas y Transportes: Jornadas sobre ciudades medias. Baena.
- Balbás Ripoll, M., Senra González, S. (1992): Espacio natural y medio ambiente en la provincia de Huelva. En: Huelva en su Historia 4. pp.35-49.
- Barroso González, M. de la O, Carroza Pacheco, M. (2002): Polos de desarrollo versus desarrollo local: la economía de Palos de la Frontera. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Baselga Lej, J. (2000): La gestión de la imagen en la empresa turística. En: Consejería de Turismo y Deporte: Memoria del III Congreso Andaluz de Turismo 1999. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°5. Junta de Andalucía, Sevilla. pp.191-195.
- Batista Zamora, A. (2002): Agentes comercializadores de cítricos: Una comparación entre las

- provincias de Huelva y Tucumán (Argentina). En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Becker, C. (Hrsg.; 1995): Ansätze für eine nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus. Arbeitskreis Freizeit und Fremdenverkehrsgeographie. Berichte und Materialien Nr.14. Institut für Tourismus der Freien Universität Berlin.
- Becker, C. (1995): Nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus: ein Strategierahmen. In: Becker, C. (Hrsg.): Ansätze für eine nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus. Arbeitskreis Freizeit und Fremdenverkehrsgeographie. Institut für Tourismus der Freien Universität Berlin. S.21-31.
- Becker, C. (Hrsg.; 1997): Beiträge zur nachhaltigen Regionalentwicklung mit Tourismus. Arbeitskreis Freizeit und Fremdenverkehrsgeographie. Berichte und Materialien Nr. 16. Institut für Tourismus der Freien Universität Berlin.
- Becker, C. (1999): Regionalpolitische Effekte des Fremdenverkehrs. In: Schnell, P., Potthoff, K. (Hrsg.): Wirtschaftsfaktor Tourismus. Vorträge einer Tagung der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster e.V. 1998 (= Münstersche Geographische Arbeiten, H. 42). Münster. S.57-60.
- Becker, C. (2000): Freizeit und Tourismus in Deutschland – eine Einführung. In: Institut für Länderkunde, Becker, C., Job, H. (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Freizeit und Tourismus (Bd.10). Heidelberg, Berlin. S.12-21.
- Becker, C. (2003a): Tourismuspolitik und Tourismusförderung. In: Becker, C., Hopfinger, H., Steinecke, A. (Hrsg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus: Bilanz und Ausblick. Oldenbourg Verlag, München. S.381-394.
- Becker, C. (2003b): Destinationsmanagement. In: Becker, C., Hopfinger, H., Steinecke, A. (Hrsg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus: Bilanz und Ausblick. Oldenbourg Verlag, München. S.465-474.
- Becker, C., Job, H., Witzel, A. (1996): Tourismus und nachhaltige Entwicklung: Grundlagen und praktische Ansätze für den mitteleuropäischen Raum. Darmstadt.
- Becker, C., Hopfinger, H., Steinecke, A. (Hrsg.; 2003): Geographie der Freizeit und des Tourismus: Bilanz und Ausblick. Oldenbourg Verlag, München.
- Bejerano Palma, R., Tejada Tejada, M., Jurado Estévez, J. (1997): Incidencia del actual proceso de intervención territorial en medios costeros de alto valor naturalístico (Playa de Isla Canela, Ayamonte, Huelva). En: Dinámica Litoral-Interior. Actas XV Congreso de Geógrafos Españoles. Santiago, 15-19 septiembre de 1997, Volume 1. pp. 33-44.

- Benabent F. de Cordoba, M. (1990): Planificación Regional, Ciudades Medias y Reequilibrio Territorial. En: Consejería de Obras Públicas y Transportes: Jornadas sobre ciudades medias. Baena.
- Benabent F. de Cordoba, M. (2002): Los Planes de Ordenación del Territorio de Andalucía. Una práctica asentada con algunas limitaciones. En: Andalucía Geográfica. Boletín de la Asociación de Geógrafos Profesionales de Andalucía. AGPA, Sevilla. pp. 8-15.
- Benthien, B. (1997): Geographie der Erholung und des Tourismus. Gotha.
- Bernecker, W., Pietschmann, H. (2000): Geschichte Spaniens: Von der frühen Neuzeit bis zur Gegenwart. 3. verbesserte und aktualisierte Auflage. Kohlhammer, Stuttgart.
- Bernitt, M. (1981): Die Rückwanderung spanischer Gastarbeiter: Der Fall Andalusien. Hanstein Verlag, Königstein (Ts.).
- Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.; 1994): Strategien für ländliche periphere Räume. (= Arbeitspapiere, H.8). Bonn.
- Biskup, R., Dürr, E., García Echevarría, S. (Hrsg.; 1982): Spanien und die Europäischen Gemeinschaften. Stuttgart.
- Biskup, R. (1982): Die spanische Landwirtschaft und der Gemeinsame Agrarmarkt. In: Biskup, R., Dürr, E. u.a. (Hrsg.): Spanien und die Europäischen Gemeinschaften. Bern, Stuttgart. S.269-302.
- Blotevogel, H.H. (Hrsg.; 1991): Europäische Regionen im Wandel. Strukturelle Erneuerung, Raumordnung und Regionalpolitik im Europa der Regionen. (= Duisburger Geographische Arbeiten, Bd.9). Duisburg.
- Blotevogel, H.H. (2000): Zur Konjunktur der Regionaldiskurse. In: Informationen zur Raumentwicklung, H.9/10. S.491-506.
- Blotevogel, H.H. (Hrsg.; 2002): Fortentwicklung des Zentrale-Orte-Konzepts. Akademie für Raumforschung und Landesplanung (= Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd.217), Hannover.
- Bömer, H. (1999): Ökologische und soziale Krisen: Entwicklungstendenzen der politischen Ökonomie und ihre Bedeutung für die Raumplanung. In: Schmals, K. (Hrsg.): Was ist Raumplanung? (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 89). Dortmund. S.173-209.
- Borrás Alvarez, J.M. (2002): Evolución del mercado de la vivienda en Andalucía en la década de los noventa. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Breuer, T. (1982): Spanien. (= Klett Länderprofile). Stuttgart.

- Breuer, T. (1985): Die Steuerung der Diffusion von Innovationen in der Landwirtschaft. Dargestellt an Beispielen des Vertragsanbaus in Spanien (= Düsseldorfer Geographische Schriften, Bd.24). Düsseldorf.
- Breuer, T. (1986): Innovative Entwicklungen der Landwirtschaft in Andalusien. In: Geographische Rundschau 38, H.1, Westermann, Braunschweig. S.20-27.
- Breuer, T. (1995): Spanien und Portugal auf dem Weg von der Agrar- zur Industriegesellschaft. In: Geographische Rundschau 47, H.5, Westermann, Braunschweig.
- Breuer, T. (Hrsg.; 1998): Fremdenverkehrsgebiete des Mittelmeerraums im Umbruch (= Regensburger Geographische Schriften, H.27).
- Breuer, T. (2001): Mallorca (Spanien) auf der Suche nach nachhaltigen Lösungen für ein Leben mit dem internationalen Tourismus. In: Bernecker, W., Vences, U. (Hrsg.): Von der traditionellen Landeskunde zum interkulturellen Lernen. Edition tranvía, Verlag Walter Frey, Berlin.
- Breuer, T. (2001): Altersruhesitze auf den Kanarischen Inseln. Das Beispiel der deutschen Rentner-Residenten. In: Freund, B., Jahnke, H. (Hrsg.): Der Mediterrane Raum an der Schwelle des 21. Jahrhunderts (= Berliner Geographische Arbeiten, H. 91). Berlin.
- Breuer, T. (2002): Ein Dauerplatz an der Sonne. Europas Rentner zieht es nach Süden. In: Praxis Geographie 32, H.3, Westermann, Braunschweig. S.21-27.
- Brittner-Widmann, A. (2003): Destinationsmanagement – Herausforderungen für die Planung. In: Standort. Zeitschrift für Angewandte Geographie, H. 3. S.120-124.
- Brysch, A. (1999): Die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus. In: Schnell, P., Potthoff, K. (Hrsg.): Wirtschaftsfaktor Tourismus. Vorträge einer Tagung der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster e.V. 1998 (= Münstersche Geographische Arbeiten, H. 42). Münster. S.1-6.
- Bütow, M. (1995): Regionalentwicklung und Tourismus. In: Albrecht, G. (Hrsg.): Tourismus – Regionalentwicklung – Nachhaltigkeit. Greifswalder Beiträge zur Rekreationsgeographie / Freizeit- und Tourismusforschung. Greifswald. S.12-24.
- Busch, H. (1995): Fremdenverkehr als Gegenstand geographischer Forschung und Lehre. In: Becker, C. (Hrsg.): Ansätze für eine nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus. Arbeitskreis Freizeit und Fremdenverkehrsgeographie. Institut für Tourismus der Freien Universität Berlin. S.33-39.
- Butler, R.W. (1980): The Concept of a Tourism Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources. In: Canadian Geographer 24. S.5-12.
- Cano García, G. (1988): Geografía de Andalucía. Sevilla.

- Cano García, G. (1992): La provincia de Huelva. Un proceso de territorialización.
En: Márquez Domínguez, J., Pérez-Embid Wamba, J. (Dir.): Huelva en su historia 4: Territorio, población, economía, sociedad. Huelva.
- Cañete, J.A. (2002): El Plan de Ordenación del Territorio de la Comarca del Poniente Almeriense y la ordenación de las actividades agrarias. En: Andalucía Geográfica. Boletín de la Asociación de Geógrafos Profesionales de Andalucía. AGPA, Sevilla. pp.30-35.
- Casassas Simo, L. (1990): Situación de las Ciudades Medias en Europa. En: Consejería de Obras Públicas y Transportes: Jornadas sobre ciudades medias. Baena.
- Cejudo Garcia, E., Maroto Martos, J.C. (1999): La política regional en Andalucía. Los programas operativos territoriales. En: Actas del III Encuentro de Geografía Regional: Hacia un nuevo espacio euromediterráneo. Diciembre de 1999. Barcelona. pp.45-60.
- Chinchilla Mata, J. M. (2002): Contenido y determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio como límite del planeamiento urbanístico. En: Andalucía Geográfica. Boletín de la Asociación de Geógrafos Profesionales de Andalucía. AGPA, Sevilla. pp.16-20.
- Consejería de Agricultura y Pesca (2001): Programa Regional de Andalucía: Iniciativa Comunitaria LEADER+ (2000-2006). Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Economía y Hacienda (1993): Plan de Desarrollo Integral del Turismo en Andalucía. Plan DIA. Objetivos y estrategia, programas y actuaciones. Dirección General de Turismo. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Economía y Hacienda (1999): Análisis del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 1999. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Economía y Hacienda (2001a): Marco Comunitario de Apoyo (2000-2006) para las Regiones Españolas del Objetivo 1. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Economía y Hacienda (2001b): Plan de Desarrollo Regional de Andalucía 2000-2006. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Economía y Hacienda (2001c): Programa Operativo Integrado de Andalucía. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes (1994): Doñana: Paisaje y poblamiento - Edificaciones en el Parque Nacional. Dirección General de Arquitectura y Vivienda. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes (1999): Parque Dunar Doñana. Matalascañas, Almonte, Huelva. Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Junta de Andalucía, Sevilla.

- Consejería de Obras Públicas y Transportes (2000): Plan de Ordenación del Territorio Litoral Occidental de Huelva. Informe Específico sobre Turismo. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes (2001): Plan de Ordenación del Territorio Litoral Occidental de Huelva. Memoria de Información. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Turismo y Deporte (1998a): Pacto Andaluz por el Turismo. Publicaciones Generales. Documentos de Trabajo. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Turismo y Deporte (1998b): Ayudas Públicas: Turismo y Deporte. Publicaciones Generales. Guía de Ayudas. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Turismo y Deporte (1999): Ley 12/1999, de 15 de diciembre, del Turismo (BOJA nº 151, de 30 de diciembre). Publicaciones Generales. Monografías de legislación 7. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Turismo y Deporte (2000): Memoria del III Congreso Andaluz de Turismo: Torremolinos, noviembre de 1999, organizado por el Concierto de Cámaras de Comercio de Andalucía. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°5. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Turismo y Deporte (2001a): La Agenda Local 21 como estrategia de desarrollo sostenible. Jornadas sobre Sostenibilidad (20-21 de septiembre de 2001), Almonte. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Turismo y Deporte (2001b): Plan General de Turismo de Andalucía: Estrategia. Documento borrador. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Turismo y Deporte (2001c): La política de turismo social. Dirección General de Planificación Turística. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°8. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Turismo y Deporte (2001d): Análisis económico de los ecoimpuestos: especial referencia a una “ecotasa” turística en Andalucía. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°9. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Turismo y Deporte (2001e): Turismo Residencial en Andalucía. Dirección General de Planificación Turística. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°7. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Turismo y Deporte (2002a): Decreto 20/2002, de 29 de enero, de Turismo en el Medio Rural y Turismo Activo (BOJA nº 14, de 2 de febrero). Publicaciones Generales. Monografías de legislación 15, Turismo 1. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Turismo y Deporte (2002b): Decreto 21/2002, de 29 de enero, por el que se

- regula la organización y funcionamiento del Consejo Andaluz de Turismo (BOJA nº 14, de 2 de febrero). Publicaciones Generales. Monografías de legislación 16, Turismo 2. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Turismo y Deporte (2002c): Decreto 158/2002, de mayo, de Municipio Turístico (BOJA nº 66, de 6 de junio). Publicaciones Generales. Monografías de legislación 17, Turismo 3. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Turismo y Deporte (2002d): Balance del año turístico en Andalucía 2001. Elaboración SAETA. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Consejería de Turismo y Deporte (2002e): Balance Turístico de la Provincia de Huelva 2001. Elaboración SAETA. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Coreal International LTD (2000): Castillo de la Luz. Konzept und Dokumentation. Zürich.
- Cortés Macías, R. (1996): Iniciativas comunitarias de desarrollo rural en Andalucía. En: Actas del VIII Coloquio de Geografía Rural. Jaca, 11-14 de junio de 1996. Universidad de Zaragoza. pp. 45-52.
- Dehne, P. (2002): Regionale Entwicklungskonzepte – Begriffsbestimmung und Funktionen. In: Keim, K., Kühn, M. (Hrsg.): Regionale Entwicklungskonzepte. Strategien und Steuerungskonzepte. Akademie für Raumforschung und Landesplanung (= Arbeitsmaterial Nr.287). Hannover. S.24-33.
- Delegación Provincial de Huelva (2001): Datos estadísticos turísticos de la Provincia de Huelva 2001. Documentación Interna. Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Huelva.
- Di Natale, S. (1994): Die andalusischen Landarbeiter. Geschichte, Lebenswelt, Handlungsstrategien. Opladen.
- Doctor Cabrera, A. (2002): Del rojo fuego al rojo fresa. Incendios forestales y nueva agricultura en el litoral onubense. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Dorrego Reyes, I., Jurado Almonte, J.M. (2001): Las actividades económicas. En: Jurado Almonte, J.M. (Dir.): El turismo en el Arco Suratlántico Onubense – Algarvί. Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Sevilla. pp.32-49.
- Dorrego Reyes, I., Jurado Almonte, J.M. et al. (2002): Modelos de desarrollo turístico en el litoral onubense-algarvί. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.

- Drescher, A., Ries, J. (2002): Landdegradation als Folge des Landnutzungswandels.
In: Praxis Geographie 32, H.3, Westermann, Braunschweig. S.15-20.
- Drey, F. (1992): Europäische Raumordnungspolitik. In: Geographische Rundschau 44, H.12,
Westermann, Braunschweig. S.682-685.
- Dunford, M. (1997): Die Europäische Integration: Gewinner und Verlierer der Integration.
In: Geographische Rundschau 49, H. 12, Westermann, Braunschweig.
- Dürr, E. (1982): Wachstumsimpulse des Gemeinsamen Marktes für die spanische Industrie.
In: Biskup, R., Dürr, E. u.a. (Hrsg.): Spanien und die Europäischen Gemeinschaften.
Bern, Stuttgart. S.155-177.
- Eggert, A. (2000): Tourismuspolitik. Trierer Tourismus Bibliographien, Bd.13. Trier.
- Eisenstein, B. (1995): Wirtschaftliche Effekte des Fremdenverkehrs. Trierer Tourismus
Bibliographien, Bd.4. Trier.
- Eisenstein, B., Rosinski, A. (2003): Ökonomische Effekte des Tourismus. In: Becker, C.,
Hopfinger, H., Steinecke, A. (Hrsg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus:
Bilanz und Ausblick. Oldenbourg Verlag, München. S.805-814.
- Elsasser, H., Wachter, D. et al. (1995): Nachhaltigkeit im Tourismus. In: Becker, C. (Hrsg.):
Ansätze für eine nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus. Arbeitskreis Freizeit
und Fremdenverkehrsgeographie. Institut für Tourismus der Freien Universität Berlin.
S.7-19.
- Eltges, M. (2001): Europäische Strukturpolitik im Zeichen der EU-Osterweiterung.
In: Informationen zur Raumentwicklung, H.11/12. S.727-736.
- Ernst & Young (Dir.; 1991): Encyclopedía Económica de las Autonomías: Andalucía.
Edición Especial Cinco Días, Madrid.
- Esteve Secall, R. (1999): La Gestión Municipal en la Capital de una zona turística: Málaga.
En: Granados Cabezas, V. (Dir.): La Gestión de la Calidad en el Municipio Turístico.
Dirección General de Planificación Turística. Publicaciones Generales. Análisis de
Turismo N°2. Junta de Andalucía, Sevilla. pp.251-263.
- European Commission (1996): Tourism and the European Union: A practical guide. Brüssel.
- Europäische Gemeinschaften (2000): Ein Europa der Regionen und Städte: Strategien und
Perspektiven für die EU-Erweiterung. Luxemburg.
- Europäische Kommission (Hrsg.; 1991): Europa 2000. Perspektiven der künftigen Raum-
ordnung der Gemeinschaft. Luxemburg.
- Europäische Kommission (1994): Eurotourismus: Kultur und Landschaft. Brüssel.
- Europäische Kommission (Hrsg.; 1995): Europa 2000+. Europäische Zusammenarbeit bei der

- Raumentwicklung. Luxemburg.
- Europäische Kommission (Hrsg.; 1997): Leitfaden der Gemeinschaftsinitiativen 1994-1999. Luxemburg.
- Europäische Kommission (Hrsg.; 1999a): EUREK Europäisches Raumordnungskonzept. Eine Strategie zur ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung in Europa. Die europäische Dimension in der Debatte. Luxemburg.
- Europäische Kommission (Hrsg.; 1999b): EUREK Europäisches Raumordnungskonzept. Auf dem Wege zu einer räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Europäischen Union. Luxemburg.
- Europäische Kommission (Hrsg.; 2001): Abstimmung der Finanzierung im Rahmen von INTERREG und Tacis. Ein Leitfaden. Luxemburg.
- Ewringmann, D., Perner, A. (2000): Nachhaltige Raumentwicklung in Europa – Schlussfolgerungen aus dem EUREK. In: Informationen zur Raumentwicklung, H.3/4. S.171-181.
- Faludi, A. (2000): Grenzübergreifende Elemente des EUREK unter besonderer Berücksichtigung des Städtesystems. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung: EUREG. Europäische Zeitschrift für Regionalentwicklung, H. 8. S.46-50.
- Felicitades García, J. (2001): Medio ambiente y turismo. En: Jurado Almonte, J.M. (Dir.): El turismo en el Arco Suratlántico Onubense – Algarví. Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Sevilla. pp.50-86.
- Felicitades García, J. (2002): El territorio en el Arco Suratlántico Onubense - Algarví. Problemas metodológicos para el análisis espacial de un espacio fronterizo. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Feria Toribo, J.M. (1986): Análisis locacional de la provincia de Huelva. I.D.R., Sevilla.
- Fernández Boniquito, S., García-Quismondo Fernández, J.J. (2002): Actividad turística en Andalucía: la necesidad de su medición desde la demanda. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.; 2002): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Fernández Tabales, A., Hernández Martínez, E., Marchena Gómez, M., Velasco Martín, A. (1992): Una aproximación general sobre el papel del turismo en la Sierra de Huelva. En: Huelva en su Historia 4. pp.405-419.
- Flores Caballero, M. (1992): Huelva. La necesidad de vertebrar sus riquezas naturales. En: Huelva en su Historia 4. pp.323-349.

- Foronda Robles, C. (1999): Entre la realidad y conceptualización del desarrollo sostenible. Los Programas LEADER en Andalucía. En: Actas del III Encuentro de Geografía Regional: Hacía un nuevo espacio euromediterráneo. Diciembre de 1999. Barcelona. S.69-74.
- Fourneau, F. (1980): Huelva hacía el desarrollo: Evolución de la Provincia de Huelva durante los veinte últimos años. Diputación Provincial de Huelva, Huelva.
- Fourneau, F. (1983): La Provincia de Huelva y los problemas del desarrollo regional. Excma. Diputación Provincial de Huelva, Madrid.
- Fourneau, F., Luginbuhl, Y., Roux, B. (1990): Évolution des paysages et aménagement du territoire en Andalousie occidentale. Casa de Velázquez, Madrid.
- Frey, P. (1986): Spanien und Europa: Die spanischen Intellektuellen und die Europäische Integration. Europa Union Verlag, Bonn.
- Freund, B. (1993): Entwicklung und Perspektiven der Bewässerungswirtschaft in Portugal. In: Popp, H., Rother, K. (Hrsg.): Die Bewässerungswirtschaft im Mittelmeerraum. Passauer Schriften zur Geographie 13. S.9-16.
- Freund, B., Jahnke, H. (Hrsg.; 2001): Der Mediterrane Raum an der Schwelle des 21. Jahrhunderts. Berliner Geographische Arbeiten 91.
- Freund, B. (2002): Mittelmeerraum. Attraktion oder Konfrontation. In: Praxis Geographie 32, H.3, Westermann, Braunschweig. S.4-9.
- Fründt, H.-J. (2001): Costa de la Luz. Reise Know-How Verlag, Bielefeld.
- Fuentes García, R. (1999): Planes de desarrollo desde los Municipios Turísticos: Los Planes de Excelencia y de Dinamización Turística. En: Granados Cabezas, V. (Dir.): La Gestión de la Calidad en el Municipio Turístico. Dirección General de Planificación Turística. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°2. Junta de Andalucía, Sevilla. pp.55-68.
- Fürst, D. (2001): Regional Governance – ein neues Paradigma der Regionalwissenschaften? In: Raumforschung und Raumordnung, Jg.59, H.5-6, Köln. S.370-380.
- Fundación Doñana 21, Patronato Provincial de Turismo de Huelva, Patronato Provincial de Turismo de Sevilla (Dir.; 1998): Bases para un modelo de turismo sostenible en Doñana. Taller de Turismo, celebrado en El Rocío, 14–17 de diciembre de 1997. Almonte.
- Fundación Doñana 21 (Dir.; 1999): Turismo, territorio y desarrollo sostenible en Doñana. 50 ideas, una propuesta y un “decálogo” para un escenario turístico-territorial estratégico. Realizado por F. Prats y F. Fernández. Almonte.
- Fundación Doñana 21 (Dir.; 1999): Etiqueta Doñana 21. Reglamento de uso y gestión.

Almonte.

Fundación Doñana 21 y Ayuntamiento de Almonte (Dir.; 2000a): Turismo, territorio y desarrollo sostenible en Doñana. Hacia una Agenda Local 21 en el Entorno de Doñana. Almonte.

Fundación Doñana 21 y Ayuntamiento de Almonte (Dir.; 2000b): Orientaciones generales para la Rehabilitación Integral de Matalascañas. Análisis y avance de algunas propuestas clave. Hacia una Agenda Local 21 en el Entorno de Doñana. Almonte.

Fundación Doñana 21 y Ayuntamiento de Almonte (Dir.; 2000c): Orientaciones Generales para la Rehabilitación Integral de Matalascañas. Hacia una Agenda Local 21 en el Entorno de Doñana. Almonte.

Fundación Doñana 21 (2000d): Doñana, Turismo Sostenible. En: Consejería de Turismo y Deporte: Memoria del III Congreso Andaluz de Turismo 1999. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°5. Junta de Andalucía, Sevilla. pp.311-316.

Fundación Doñana 21 y Arenal Grupo Consultor S.L. (2002): Evaluación del Plan de Desarrollo Sostenible de Doñana 1993 / 2000. Avance. Doñana +10: 10 años de desarrollo sostenible. Almonte.

Gans, P. (1992): Regionale Disparitäten in der EG. In: Geographische Rundschau 44, H.12, Westermann, Braunschweig. S.691-698.

García de Casasola Fructos, C. (2002): El tejido empresarial de las provincias de Cádiz, Huelva y Sevilla. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.; 2002): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.

García Delgado, J. (2001): Historia, recursos culturales y potencialidad turística. En: Jurado Almonte, J.M. (Dir.): El turismo en el Arco Suratlántico Onubense – Algarvί. Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Sevilla. pp.86-114.

García Delgado, J. (2001): La demanda turística. En: Jurado Almonte, J.M. (Dir.): El turismo en el Arco Suratlántico Onubense – Algarvί. Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Sevilla, pp.167-185.

García Delgado, J., Márquez Domínguez, J.A. (2001): El desarrollo turístico en el Arco Suratlántico Onubense-Algarvί. En: Jurado Almonte, J.M. (Dir.): El turismo en el Arco Suratlántico Onubense-Algarvί. Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Sevilla. pp.5-30.

García Lorite, L. (2000): La Ley del Turismo de Andalucía. En: Andalucía Geográfica. Boletín de la Asociación de Geógrafos Profesionales de Andalucía. AGPA, Sevilla.

- pp.9-12.
- Gawron, T. (1998): Planungskultur und nachhaltige Raumentwicklung. Praktische und theoretische Ansätze. In: Kühn, M., Moss, T. (Hrsg.): Planungskultur und Nachhaltigkeit. Neue Steuerungs- und Planungsmodelle für eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung. Berlin.
- Ginesta, J.-M., Fernandez, L. (1992): El turismo español. L'espagnol du tourisme. Masson, Paris.
- Gómez Santos, M.A. (1992): Los incentivos regionales en la provincia de Huelva.
En: Huelva en su Historia 4. pp.139-150.
- González, S. (2000): Los Procesos de Calidad para la mejora empresarial. En: Consejería de Turismo y Deporte: Memoria del III Congreso Andaluz de Turismo 1999. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°5. Junta de Andalucía, Sevilla. pp.91-100.
- González Fustegueras, M. (1999): La Regulación del Municipio Turístico: El caso andaluz.
En: Granados Cabezas, V. (Dir.): La Gestión de la Calidad en el Municipio Turístico. Dirección General de Planificación Turística. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°2. Junta de Andalucía, Sevilla. pp.27-31.
- Gordon, M., Ruhstaller, S. (1992): Análisis etimológico de la macrotoponimia onubense.
En: Huelva en su Historia 4. pp.421-440.
- Gormsen, E. (1981): „Gründerjahre“ in Spanien und ihre Folgen für den Städtebau der Nachkriegszeit (= Marburger Geographische Schriften 84). S.193-212.
- Gormsen, E. (1983): Tourismus in der Dritten Welt. In: Geographische Rundschau 35, H.12, Westermann, Braunschweig. S.608-617.
- Grabski-Kieron, U., Knieling, J. (1994): Aktivierung endogener Potentiale für die Entwicklung europäischer Regionen. In: Petermanns Geographische Mitteilungen, 138 (3), S.161-170.
- Grabski-Kieron, U. (2004): Raumforschung, Raumordnung und räumliche Planung in der Bundesrepublik Deutschland. In: Schenk, W., Schliephake, K. (Hrsg.): Allgemeine Anthropogeographie. Gotha (im Druck).
- Granados Cabezas, V. (Dir.; 1999): La Gestión de la Calidad en el Municipio Turístico. Ponencias del IV Seminario del Foro Permanente Turismo y Municipio, celebrado en el Centro Internacional de Turismo de Andalucía (Marbella, Málaga) entre los días 30 de noviembre y 4 de diciembre de 1998. Dirección General de Planificación Turística. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°2. Junta de Andalucía, Sevilla.

- Grande Gil, J.A. (1995): Contaminación de aguas subterráneas en el sector costero occidental de Huelva. Universidad de Huelva.
- Grazalema Ediciones (1992): Conservar Andalucía. Ecosistemas litorales. Sevilla.
- Greiving, S. (2003): Der Raumordnerische Vertrag als Instrument zur Absicherung von Kooperationen im zentralörtlichen System. In: Raumforschung und Raumordnung, Jg.61, H.5, Köln. S.371-378.
- Gutiérrez, J. (1995): Das Verkehrsnetz in Spanien: Entwicklung, Struktur und Funktion. In: Geographische Rundschau 47, H.5, Westermann, Braunschweig.
- Haimayer, P. (1995): Ist nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus realistisch? In: Becker, C. (Hrsg.): Ansätze für eine nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus. Arbeitskreis Freizeit und Fremdenverkehrsgeographie. Institut für Tourismus der Freien Universität Berlin. S.95-109.
- Hallerbach, B. (2003): Marktsegmentierung und der Trend zum hybriden Urlauber. In: Becker, C., Hopfinger, H., Steinecke, A. (Hrsg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus: Bilanz und Ausblick. Oldenbourg Verlag, München. S.171-180.
- Harillo Ordóñez, J. (2000): La política de ordenación turística. En: Consejería de Turismo y Deporte: Memoria del III Congreso Andaluz de Turismo 1999. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°5. Junta de Andalucía, Sevilla. pp.197-205.
- Harrer, B. (2003): Wirtschaftsfaktor Tourismus: Berechnungsmethodik und Bedeutung. In: Becker, C., Hopfinger, H., Steinecke, A. (Hrsg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus: Bilanz und Ausblick. Oldenbourg Verlag, München. S.149-158.
- Heer, E., Scholl, B, Signer, R. (Hrsg.; 1990): Aspekte der Raumplanung in Europa. ORL-Schriftenreihe 42 / 1990. Festschrift für Jakob Maurer. Zürich.
- Helfer, M. (1997): Solarthermische Energie in Andalusien: Hindernisse bei der Nutzung eines endogenen Potentials. In: Geographische Rundschau 38, H.6, Westermann, Braunschweig. S.348-354.
- Hennings, G. (2000): Erlebnis- und Konsumwelten: Steuerungsfaktoren – Akteure – Planung. In: Steinecke, A. (Hrsg.): Erlebnis- und Konsumwelten. München, Wien, Oldenburg. S.55-75.
- Herzog, Werner (1987): Spanien. Beck'sche Reihe (= Aktuelle Länderkunden). München.
- Hopfinger, H. (2000): Tourismusförderung als Aufgabe der Raumentwicklung. In: Institut für Länderkunde, Becker, C., Job, H. (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Freizeit und Tourismus (Bd.10). Heidelberg, Berlin. S.118-119.
- Institut für Länderkunde, Becker, C., Job, H. (Hrsg.; 2000): Nationalatlas Bundesrepublik

- Deutschland. Freizeit und Tourismus (Bd.10). Heidelberg, Berlin.
- Instituto de Estadística de Andalucía (1992): Evolución de la población Andalucía 1900-1991. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Instituto de Estadística de Andalucía (1998): Anuario Estadístico de Andalucía 1998. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Instituto de Estadística de Andalucía (2000): Andalucía. Datos básicos. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Instituto de Estadística de Andalucía (2000b): Municipios Andaluces. Datos básicos. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Instituto Nacional de Estadística (1987): Censo de Viviendas 1981. Madrid.
- Iwersen-Sioltsidis, S., Iwersen, A. (1997): Tourismuslehre. Eine Einführung. UTB, Bern, Stuttgart, Wien.
- Jaén García, M. (2002): La política de empresa pública de la Junta de Andalucía.
En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Jiménez Díaz, M. (1992): La colonización agraria en la provincia de Huelva: Los procesos de transformación del Avitorejo. En: Huelva en su Historia 4. pp.379-390.
- Job, H., Vogt, L. (2003): Freizeit/Tourismus und Umwelt – Umweltbelastungen und Konfliktlösungsansätze. In: Becker, C., Hopfinger, H., Steinecke, A. (Hrsg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus: Bilanz und Ausblick. Oldenbourg Verlag, München. S.851-864.
- Job, H., Paesler, R., Vogt, L. (2004): Geographie des Tourismus. In: Schenk, W., Schliephake, K. (Hrsg.): Allgemeine Anthropogeographie. Gotha (im Druck).
- Junta de Andalucía (1998): Instalaciones de Uso Público ofertadas por la Consejería de Medio Ambiente en los Espacios Naturales Protegidos de Andalucía. Sevilla.
- Jurado Almonte, J.M. (1989): Homogeneidad y funcionalidad de la comarca de la Costa de Huelva. En: Revista de Estudios Andaluces, nº 13, Universidad de Sevilla. pp.149-182.
- Jurado Almonte, J.M. (1990): Transformaciones recientes de los aprovechamientos agrarios de la comarca de la Costa de Huelva. En: Revista de Estudios Andaluces, nº 14, Universidad de Sevilla. pp.179-191.
- Jurado Almonte, J. M. (1992): La comarca de la costa occidental de Huelva: Caracterización y posibilidades de desarrollo. En: Márquez Domínguez, J., Pérez-Embid Wamba, J. (Dir.): Huelva en su historia 4: Territorio, población, economía, sociedad. Huelva.
- Jurado Almonte, J.M. (1994): Crisis permanente del sistema ferroviario en Huelva.

- En: Huelva en su Historia 5. pp.287-326.
- Jurado Almonte, J. M. (1995a): Ayamonte. En: Huelva Información: Los pueblos de Huelva, N° 47, Editorial Mediterráneo, Madrid.
- Jurado Almonte, J. M. (1995b): Isla Cristina. En: Huelva Información: Los pueblos de Huelva, N° 45, Editorial Mediterráneo, Madrid.
- Jurado Almonte, J. M. (1995c): Lepe. En: Huelva Información: Los pueblos de Huelva, N° 47, Editorial Mediterráneo, Madrid.
- Jurado Almonte, J. M., Márquez Domínguez, J. A. (1998): Isla Cristina, la mar, la tierra y sus hombres. Editorial Mediterráneo, Madrid.
- Jurado Almonte, J.M. (2000a): Reflexiones acerca de las políticas públicas de desarrollo local en Andalucía. En: Hacia un nuevo Espacio Euromediterráneo. III Encuentro de Geografía Regional, Barcelona, 1999. pp.89-99.
- Jurado Almonte, J.M. (2000b): Los programas LEADER y PRODER en Andalucía. Experiencias en la Provincia de Huelva. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14–16 de diciembre de 2000.
- Jurado Almonte, J.M., Senra González, S. (2000): Turismo y desarrollo. Lepe. En: Historia de la provincia de Huelva, Tomo IV, Edición Mediterráneo, Madrid.
- Jurado Almonte, J.M. (2001a): Experiencias en el litoral onubense-algarví de cooperación transnacional en materia turística. III Jornadas Interuniversitarias sobre Cooperación transfronteriza, Zamora, 25 y 26 de octubre de 2001.
- Jurado Almonte, J.M. (Dir.; 2001b): El turismo en el Arco Suratlántico Onubense-Algarví. Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Sevilla.
- Jurado Almonte, J.M. (2001c): Las infraestructuras territoriales. En: Jurado Almonte, J.M. (Dir.): El turismo en el Arco Suratlántico Onubense – Algarví. Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Sevilla. pp.115-147.
- Jurado Almonte, J.M. (2001d): Diagnóstico, conclusiones y propuestas para un desarrollo turístico sustentable. En: Jurado Almonte, J.M. (Dir.): El turismo en el Arco Suratlántico Onubense – Algarví. Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Sevilla. pp.212-226.
- Jurado Almonte, J.M. (2002a): Los programas LEADER y PRODER en Andalucía. Experiencias en la provincia de Huelva. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Jurado Almonte, J.M. (2002b): Turismo y desarrollo rural en la Unión Europea. Ponencia en

- la universidad de Bogotá, Colombia, octubre de 2002 (Inédito).
- Jurczek, P. (2003): Geographie der Freizeit und des Tourismus: Disziplingeschichte und Perspektiven. In: Becker, C., Hopfinger, H., Steinecke, A. (Hrsg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus: Bilanz und Ausblick. Oldenbourg Verlag, München. S.25-34.
- Kagermeier, A. (2001): Tendenzen der Tourismusedwicklung im Mittelmeerraum im Überblick: Zahlen, Tendenzen, Konflikte. In: Popp, H. (Hrsg.): Neuere Trends in Tourismus und Freizeit. Wissenschaftliche Befunde – unterrichtliche Behandlung – Reiseerziehung im Erdkundeunterricht (= Bayreuther Kontaktstudium Geographie, Bd.1). Passau. S.53-71.
- Kagermeier, A. (2002): Tourismus im Mittelmeerraum. Entwicklung und Perspektiven. In: Praxis Geographie 32, H.3, Westermann, Braunschweig. S.28-31.
- Kaiser, C. (2000): Reiseveranstalter und Reisemittler. In: Institut für Länderkunde, Becker, C., Job, H. (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Freizeit und Tourismus (Bd.10). Heidelberg, Berlin. S.124-127.
- Kaspar, C. (1982): Die Tourismuslehre im Grundriss. 1. Auflage. Bern, Stuttgart.
- Keim, K., Kühn, M. (Hrsg.; 2002): Regionale Entwicklungskonzepte. Strategien und Steuerungskonzepte (= Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Arbeitsmaterial Nr.287). Hannover.
- Kirstges, T. (1992): Expansionsstrategien im Tourismus. Gabler Verlag, Wiesbaden.
- Kistenmacher, H., Mangels, K. (2000): Regionalmanagement als Motor für eine nachhaltige Raumentwicklung? In: Raumforschung und Raumordnung, Jg.58, H.2-3, Köln. S.89-102.
- Klaußbecker, A. (1996): Die Expo '92: Wirtschaftliche Bedeutung der Weltausstellung für Sevilla und Andalusien. Forschungen zu Spanien, Bd. 17, Saarbrücken.
- Klein, R. (1988): Stadtplanung und Wohnungsbau in Spanien nach 1960. Forschungen zu Spanien, Bd.1, Saarbrücken.
- Klein, P. (1998): Strukturwandel im Tourismus. Dissertationsschrift, Siegen.
- Kleining, G. (1982): Umriss zu einer Methodologie Qualitativer Sozialforschung. In: KZfSS, H.34. S.224-253.
- Kreisel, W. (1997): Hans Poser als Wegbereiter der modernen Fremdenverkehrsgeographie. In: Becker, C. (Hrsg.): Beiträge zur nachhaltigen Regionalentwicklung mit Tourismus. Arbeitskreis Freizeit und Fremdenverkehrsgeographie. Berichte und Materialien Nr. 16. Institut für Tourismus der Freien Universität Berlin. S.7-20.

- Krätke, S. (2000): Stärkung und Weiterentwicklung des polyzentralen Städtensystems in Europa – Schlussfolgerungen aus dem EUREK. In: Informationen zur Raumentwicklung, H.3/4. S.117-126.
- Krempien, P. (2000): Geschichte des Reisens und des Tourismus. Ein Überblick von den Anfängen bis zur Gegenwart. Limburgerhof.
- Kühn, M. (1994): Fremdenverkehr und regionale Entwicklung. Perspektiven der Regionalisierung ländlicher Kultur durch „sanften Tourismus“. Schriftenreihe der Gesamthochschule Kassel.
- Kühn, M., Moss, T. (Hrsg.; 1998): Planungskultur und Nachhaltigkeit. Neue Steuerungs- und Planungsmodelle für eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung. Berlin.
- Kühnhardt, L., Valcárcel, D. (Hrsg.; 1999): Spanien und Deutschland als EU-Partner (= Schriften des Zentrums für Europäische Integrationsforschung der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn, Bd.11). Nomos, Baden-Baden.
- Kulinat, K., Steinecke, A. (1984): Geographie des Freizeit- und Fremdenverkehrs (= Erträge der Forschung, Bd. 212). Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt.
- Kulinat, K. (1986): Fremdenverkehr in Spanien. In: Geographische Rundschau 38, H.1, Westermann, Braunschweig. S.28-35.
- Kulinat, K. (1991): Fremdenverkehr in den Mittelmeerländern – Konkurrenten mit gemeinsamen Umweltproblemen. In: Geographische Rundschau 43, H.7-8, Westermann, Braunschweig.
- Kulinat, K. (1996): Neuere Tendenzen der Bevölkerungsentwicklung in Andalusien. In: Steinecke, A. (Hrsg.): Stadt und Wirtschaftsraum (= Berliner Geographische Studien 44). S.195-212.
- Kulinat, K. (1998): Touristischer Strukturwandel in Torremolinos. Der Tourismus-Lebenszyklus (TLZ) an der Costa del Sol (Provinz Málaga) / Spanien. In: Breuer, T. (Hrsg.): Fremdenverkehrsgebiete des Mittelmeerraums im Umbruch (= Regensburger Geographische Schriften, H. 27). S.29-50.
- Lang, W. (1993): Die wirtschaftliche Entwicklung Spaniens seit dem Übergang zur Demokratie: Von der Depression zur ökonomischen Revitalisierung. In: Bernecker, W., Ohrlein, J. (Hrsg.): Spanien heute: Politik – Wirtschaft – Kultur. 2., aktualisierte Auflage, Vervuert Verlag, Frankfurt am Main.
- León, R. (2002): Hacia el futuro sostenible del Litoral de Huelva: una crítica al proyecto turístico de Punta Umbría y al actual modelo turístico de las comarcas costeras de la Provincia. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III

- Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Lliset Borrell, F. (1998): El Sistema Urbanístico Español después de la ley 6/1998. Editorial Bayer, Barcelona.
- Lopez-Casero, F. (1993): Die soziale Problematik des spanischen Entwicklungsprozesses. In: Bernecker, W., Oehrlein, J. (Hrsg.): Spanien heute: Politik – Wirtschaft – Kultur. 2., aktualisierte Auflage, Vervuert Verlag, Frankfurt am Main.
- López Lara, E. (1992): Aspectos territoriales y sectorales del transporte público de pasajeros por carretera en la provincia de Huelva. Bases para su reforma. En: Márquez Domínguez, J., Pérez-Embid Wamba, J. (Dir.): Huelva en su historia 4: Territorio, población, economía, sociedad. Huelva.
- López Lara, E. (2002): Significado geográfico del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (1997-2007). En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir; 2002): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- López Reyes, V. (2002): Turismo del litoral sostenible en la Costa Occidental Onubense mediante un SIG. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- López Trigal, L. (1997): Las redes urbanas de la raya hispano-portuguesa. En: López Trigal, L., Lois González, R., Guichard, F. (Dir.): La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Actas Simposium, Vilar Formoso. Zamora. pp.199-205.
- Losang, E. (2000): Tourismus und Nachhaltigkeit. Trierer Tourismus Bibliographien, Bd.12. Trier.
- Manzanera Díaz, E. (2000): El turismo andaluz en cifras: evolución, situación y perspectivas. En: Consejería de Turismo y Deporte: Memoria del III Congreso Andaluz de Turismo 1999. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°5. Junta de Andalucía, Sevilla. pp.153-171.
- Marchena Gomez, M. (1987): Territorio y Turismo en Andalucía. Análisis a diferentes escalas espaciales. Dirección General del Turismo de la Junta de Andalucía, Sevilla.
- Márquez Domínguez, J.A. (1986): La nueva agricultura onubense. Instituto de Desarrollo Regional. Universidad de Sevilla.
- Márquez Domínguez, J.A. (1990): Comercio y Territorio en Andalucía. Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Andalucía. Jaén.

- Márquez Domínguez, J.A. (1992): La génesis y expansión de los campos de arena.
En: Huelva en su Historia 4. pp.371-378.
- Márquez Domínguez, J. A. (1992): El transporte aéreo en la provincia de Huelva. Un sector estratégico para el desarrollo provincial. En: Márquez Domínguez, J., Pérez-Embid Wamba, J. (Dir.): Huelva en su historia 4: Territorio, población, economía, sociedad. Huelva.
- Márquez Domínguez, J.A. (1994): La nueva tierra para el trabajo jornalero. En: Campesinos sin tierra y territorio jornalero en Andalucía. pp.37-50.
- Márquez Domínguez, J. A. (1995a): Huelva. En: Huelva Información: Los pueblos de Huelva, N° 47, Editorial Mediterráneo, Madrid.
- Márquez Domínguez, J. A. (1995b): Palos de la Frontera. En: Huelva Información: Los pueblos de Huelva, N° 47, Editorial Mediterráneo, Madrid.
- Márquez Domínguez, J. A. (1995c): Almonte. En: Huelva Información: Los pueblos de Huelva, N° 47, Editorial Mediterráneo, Madrid.
- Márquez Domínguez, J. A. (1995d): Propiedad y distribución de la tierra en la provincia de Huelva. Caja Rural de Huelva, Huelva.
- Márquez Domínguez, J.A. (1997): El eje dinámico del litoral onubense-algarví.
En: López Trigal, L., Lois González, R., Guichard, F. (Dir.): La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Actas Simposium, Vilar Formoso. Zamora. pp.143-149.
- Márquez Domínguez, J. A. (1998): La Apuesta por el Desarrollo Local. Caja Rural de Huelva y Federación Onubense de Empresarios, Huelva.
- Márquez Domínguez, J.A., Moreno, M.J. (1999): Sobre la identidad de los onubenses.
En: Historia de la provincia de Huelva. Un análisis de los ámbitos municipales. Tomo I, Mediterráneo. pp.1-16.
- Márquez Domínguez, J.A. (1999): Sobre la necesidad de profundizar en los principios del desarrollo local. Experiencias en el Suroeste peninsular. En: Polígonos, n° 8. pp.87-98.
- Márquez Domínguez, J.A. (2000): Reflexión estratégica sobre el turismo en la región onubense-algarví. Grupo de Investigación Instituto de Desarrollo Local, Oficina de Transferencia de Resultados de la Investigación, Proyecto Ettirse, Universidad de Huelva.
- Márquez Domínguez, J.A. (2001): Agentes del desarrollo turístico en el litoral onubense-algarví. En: Jurado Almonte, J.M. (Dir.): El turismo en el Arco Suratlántico Onubense – Algarví. Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Sevilla. pp.186-211.
- Márquez Domínguez, J.A. (Dir.; 2002): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de

- Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Márquez Domínguez, J.A. (2002): Sobre el nacimiento de una euroregión en el suroeste peninsular. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.; 2002): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Márquez Fernández, D. (1996): Descentralización y desarrollo: El papel de la administración local en el desarrollo rural. En: Actas del VIII Coloquio de Geografía Rural. Jaca, 11-14 de junio de 1996. Universidad de Zaragoza. pp. 789-798.
- Martínez Chacón, A. (1992): La ciudad de Huelva, evolución, estructura y problemática actual. En: Huelva en su Historia 4. pp.305-322.
- Martínez, F., Luna, P., García, M. et al. (2002): Nuevas tecnologías y turismo: Aspectos Territoriales. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- May, T. (1995): Wald- und Buschbrände in Spanien: Ursachen und Auswirkungen. In: Geographische Rundschau 47, H.5, Westermann, Braunschweig.
- Mertins, G. (1986): Regionale Bevölkerungsentwicklung in Spanien seit 1950. In: Geographische Rundschau 38, H. 1, Westermann, Braunschweig. S.38-47.
- Mertins, G. (1993): Die Entwicklung der Bewässerungsflächen in Spanien von 1927/29 bis 1989. In: Popp, H., Rother, K. (Hrsg.): Die Bewässerungswirtschaft im Mittelmeerraum. Passauer Schriften zur Geographie 13. S.17-23.
- Meyer, F. (2002): Immigration nach Spanien und der Umgang mit den Fremden. In: Praxis Geographie 32, H.3, Westermann, Braunschweig. S.32-36.
- Miosga, M. (1995): Räumliche Disparitäten in Europa und Perspektiven zukünftiger Entwicklung. In: Geographische Rundschau 47, H.3, Westermann, Braunschweig. S.144-149.
- Miranda Bonilla, J. (1994): Las actuaciones de la Comunidad Europea en favor de las regiones fronterizas. El caso de Huelva. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Huelva en su historia 5: Historia y territorio de la provincia en el siglo XX. Huelva.
- Monteagudo Lopez-Menchero, J. (1986): El entorno agroindustrial de Huelva. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Huelva.
- Monteagudo Lopez-Menchero, J. (1980): Evolución geodemográfica de un sector periurbano de Huelva. Palos de la Frontera y Moguer 1960 –1975. Huelva.
- Monteagudo Lopez-Menchero, J. (1990): Territorio y Función en los Núcleos de la Costa de

- Huelva. En: Consejería de Obras Públicas y Transportes (Dir.): Jornadas sobre ciudades medias. Baena.
- Monteagudo Lopez-Menchero, J. (Dir.; 1999): El Puerto de Huelva. Historia y Territorio. Pub. Autoridad de Huelva–Universidad de Huelva. pp.169-180.
- Mora Ruiz, M., Senra González, S. (1992): Población y territorio en la provincia de Huelva. En: Huelva en su Historia 4. pp.261-284.
- Moral Ituarte, L. del (2002): El tratamiento del Agua en la Ordenación del Territorio en Andalucía. En: Andalucía Geográfica. Boletín de la Asociación de Geógrafos Profesionales de Andalucía. AGPA, Sevilla. pp.43-55.
- Moreno Peralta, S. (1999): Los Planes Generales de Ordenación Urbana como instrumento de calidad del entorno. En: Granados Cabezas, V. (Dir.): La Gestión de la Calidad en el Municipio Turístico. Dirección General de Planificación Turística. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°2. Junta de Andalucía, Sevilla. pp.131-136.
- Mose, I. (1989): Eigenständige Regionalentwicklung – Chance für den peripheren ländlichen Raum? In: Geographische Zeitschrift 77, H.3. S.154-167.
- Müller, A. (2001): Die Küsten der Iberischen Halbinsel als Standort des Massentourismus. Ökologische und kulturelle Konflikte. In: Popp, H. (Hrsg.): Neuere Trends in Tourismus und Freizeit. Wissenschaftliche Befunde – unterrichtliche Behandlung – Reiseerziehung im Erdkundeunterricht (= Bayreuther Kontaktstudium Geographie, Bd.1). Passau. S.73-93.
- Müller, B. (2002): Regionale Entwicklung durch Regionalplanung und Strukturpolitik. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Neue Wege in der Regionalplanung. Regionalplanertagung Sachsen-Anhalt (= Arbeitsmaterial Nr.297). Hannover. S.4-12.
- Müller, B. (2003): Regionalentwicklung unter Schrumpfungsbedingungen. Herausforderungen für die Bundesrepublik Deutschland. In: Raumforschung und Raumordnung, Jg.61, H.1-2, Köln. S.28-42.
- Muggli, R. (2002): Raumplanung unter veränderten Rahmenbedingungen. In: DISP, Jg.38, H.148. S.24-28.
- Navarro Luna, J. (1992): La administración autonómica en Huelva. Ambitos territoriales. En: Huelva en su Historia 4. pp.151-169.
- Navarro Luna, J., Jurado Doña, V. (1997): Paisaje, afecciones territoriales e iniciativas públicas en el litoral onubense. En: Dinámica Litoral-Interior. Actas XV Congreso de Geógrafos Españoles. Santiago, 15-19 de septiembre de 1997. Vol. II. pp.1057-1066.

- Neueder, F. (2000): Die Verhandlungen über die EU-Strukturförderung 2000-2006. Ziele und Ergebnisse. In: Informationen zur Raumentwicklung, H.2. S.85-92.
- Nohlen, D., González Encinar, J. (Hrsg.; 1992): Der Staat der Autonomen Gemeinschaften in Spanien. Leske und Budrich, Opladen.
- Núñez Márquez, J. M. (1995): Moguer. En: Huelva Información: Los pueblos de Huelva, N° 47, Editorial Mediterráneo, Madrid.
- Ocaña Ocaña, C., García Manrique, E. (1990): El territorio andalúz. Editorial Librería Ágora, Málaga.
- Ojeda Rivera, J.F. (1988): Organización de Doñana y su entorno. Icona, Madrid.
- Opaschowski, H. (1997): Einführung in die Freizeitwissenschaft (= Freizeit- und Tourismusstudien, Bd. 2). 3. aktualisierte und erweiterte Auflage Leske und Budrich, Opladen.
- Opaschowski, H. (1999): Umwelt. Freizeit. Mobilität: Konflikte und Konzepte (= Freizeit- und Tourismusstudien, Bd. 4). 2. völlig neu bearbeitete Auflage. Leske und Budrich, Opladen.
- Palao Taboada, F., Márquez Domínguez, J.A. (Dir.; 2001): Posibilidades logísticas para el tráfico de cítricos y fresas por el puerto de Huelva. Autoridad Portuaria de Huelva y Fundación El Monte, Huelva.
- Parreira, D. (2002): Südeuropa. Ein zukünftiger Sunbelt? In: Praxis Geographie 32, H.3, Westermann, Braunschweig. S.37-41.
- Patronato Provincial de Turismo (1998): Datos estadísticos turísticos de la Provincia de Huelva 1998. Documentación interna, Huelva.
- Patronato Provincial de Turismo (1999): Alojamientos turísticos de la Provincia de Huelva. Documentación interna, Huelva.
- Pecher, F. (1997): Nachhaltige Tourismusedwicklung durch die Mittel der Regionalplanung? In: Becker, C. (Hrsg.): Beiträge zur nachhaltigen Regionalentwicklung mit Tourismus. Arbeitskreis Freizeit und Fremdenverkehrsgeographie. Berichte und Materialien Nr. 16. Institut für Tourismus der Freien Universität Berlin. S.43-55.
- Pelegero, V. (1999): Problemática de la Gestión de una Empresa Pública en el Municipio Turístico. En: Granados Cabezas, V. (Dir.): La Gestión de la Calidad en el Municipio Turístico. Dirección General de Planificación Turística. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°2. Junta de Andalucía, Sevilla. S.175-179.
- Pellejero Martínez, C. (2000): La intervención del Estado en el sector turístico: De la

- Comisión Nacional a la Empresa Nacional de Turismo. Dirección General de Planificación Turística. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°1. Junta de Andalucía, Sevilla.
- Perles Roselló, M.J., Mérida Rodríguez, M. (2000): El Medio Físico Andaluz. El Relieve. Editorial Sarría.
- Petit-Breuilh Sepúlveda, M.E. (2002): Sismicidad histórica y planificación territorial en la provincia de Huelva (España). En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Plaza Gutiérrez, J. (1997): Visión española de las áreas marginales de la frontera hispano-portuguesa. En: López Trigal, L., Lois González, R., Guichard, F. (Dir.): La articulación territorial de la raya hispano-portuguesa. Actas Simposium, Vilar Formoso. Zamora. pp.75-81.
- Popp, H., Rother, K. (Hrsg.; 1993): Die Bewässerungswirtschaft im Mittelmeerraum. Passauer Schriften zur Geographie 13.
- Popp, H. (Hrsg.; 2001): Neuere Trends in Tourismus und Freizeit. Wissenschaftliche Befunde – unterrichtliche Behandlung – Reiseerziehung im Erdkundeunterricht (= Bayreuther Kontaktstudium Geographie, Bd.1). Passau.
- Popp, H. (2001): Freizeit- und Tourismusforschung in der Geographie. Neuere Trends und Ansätze. In: Popp, H. (Hrsg.): Neuere Trends in Tourismus und Freizeit. Wissenschaftliche Befunde – unterrichtliche Behandlung – Reiseerziehung im Erdkundeunterricht (= Bayreuther Kontaktstudium Geographie, Bd.1). Passau. S.19-25.
- Prado Seseña, J. (2001): Turismo Residencial: Elemento estabilizador de la Economía. Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Sevilla.
- Prados Velasco, M.J. (1996): Un nuevo marco político para el regadío andaluz a fines de siglo. Avance del plan de regadíos de Andalucía. En: Actas del VIII Coloquio de Geografía Rural. Jaca, 11-14 de junio de 1996. Universidad de Zaragoza. pp.505-516.
- Requejo Liberal, J. (2002): Turismo y Ordenación del Territorio: Quién necesita a quién? En: Andalucía Geográfica. Boletín de la Asociación de Geógrafos Profesionales de Andalucía. AGPA, Sevilla. pp.62-67.
- Requena Sánchez, M.D. (1997): Modelos territoriales en la costa atlántica andaluza: nueva agricultura y turismo. En: Dinámica Litoral-Interior. Actas XV Congreso de Geógrafos Españoles. Santiago, 15-19 de septiembre de 1997. Vol. I. pp.523-530.
- Revilla Diez, J. (2003): Regionale Disparitäten in Spanien. In: Geographische Rundschau 55,

- H.5, Westermann, Braunschweig. S.4-11.
- Ritter, E. (2002): Europäische Raumentwicklungspolitik – Schimäre oder Chance?
In: Europa Regional, Zeitschrift des Instituts für Länderkunde e.V., Leipzig, 10. Jahrgang, H. 4. S.190-195.
- Rodríguez Martín, J.A. (2002): Andalucía ante la reforma de la Política Regional Comunitaria. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Rodríguez Martínez, F. (2000): Desarrollo rural y desigualdades en España. En: Hacia un nuevo Espacio Euromediterráneo. III Encuentro de Geografía Regional, Barcelona, 1999. pp. 15-25.
- Rother, K. (1993): Der Mittelmeerraum (=Teubner Studienbücher der Geographie). Stuttgart.
- Roulic, G. (1999): La Era de los Servicios y el Turismo. En: Granados Cabezas, V. (Dir.): La Gestión de la Calidad en el Municipio Turístico. Dirección General de Planificación Turística. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°2. Junta de Andalucía, Sevilla. pp.265-276.
- Ruhl, K.-J., Bernecker, W. u.a. (1998): Die Geschichte Spaniens und Portugals zum Nachschlagen (= Ploetz Staatengeschichte zum Nachschlagen). 4. aktualisierte und ergänzte Auflage, Ploetz, Freiburg.
- Ruppert, H.-R. (1986): Spanien und die EG. In: Geographische Rundschau 38, H.1, Westermann, Braunschweig. S.4-8.
- Saldern, v. M. (1995): Zum Verhältnis von qualitativen und quantitativen Methoden.
In: König, E., Zedler, P. (Hrsg.): Bilanz qualitativer Forschung, Bd.1: Grundlagen qualitativer Forschung. Weinheim.
- Salvá Tomás, P. (1998): Die Revitalisierung spanischer Küstenbadeorte. Ein Zwischenbericht. In: Breuer, T. (Hrsg.): Fremdenverkehrsgebiete des Mittelmeerraums im Umbruch (= Regensburger Geographische Schriften, H.27). S.9-28.
- Sánchez Biec, J. M. (2002): Problemática y complejidad de la Ordenación del Paisaje en los Planes de Ordenación del Territorio. En: Andalucía Geográfica. Boletín de la Asociación de Geógrafos Profesionales de Andalucía. AGPA, Sevilla. pp.56-61.
- Sanchez Goyanes, E. (Dir.; 1994): Sistema Urbanístico Español. 2. Edición corregida y aumentada. Editorial Paraninfo, Madrid.
- Santos Pavón, E. L. (1999): La actividad turística en la Costa Occidental de Huelva.

- Estructuración sectorial y sostenibilidad territorial. Diputación Provincial de Huelva (= Estudios técnicos de la Provincia de Huelva), Huelva.
- Sanz Gómez, M. (1997): L'Espagne face à l'Union Economique et Monétaire: Espoirs et Incertitudes. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung: EUREG. Europäische Zeitschrift für Regionalentwicklung, H. 5.
- Schäfer, R., Schmidt, E. (1994): Strategien, Konzepte und Instrumente zur Stabilisierung und Entwicklung ländlich-peripherer Räume. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hrsg.): Strategien für ländliche periphere Räume (= Arbeitspapiere, H.8). Bonn. S.23-27.
- Schenk, W., Volk, M. (2001): Die Entwicklung einer europäischen Peripherregion unter dem Einfluss des Tourismus: die südspanische Provinz Huelva. In: Europa Regional, Zeitschrift des Instituts für Länderkunde e.V., Leipzig, 9. Jahrgang, H. 3. S.133-145.
- Schenk, W., Schliephake, K. (Hrsg.; 2004): Allgemeine Anthropogeographie. Gotha (im Druck).
- Schindegger, F. (1999): Was ist das EUREK? Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft, Band 141, Wien. S.53-66.
- Schmals, K. (Hrsg.; 1999): Was ist Raumplanung? (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 89). Dortmund.
- Schmidt, G. (1995): Naturressourcenplanung in Spanien. Dissertationsschrift des Fachbereiches Landschaftsarchitektur und Umweltentwicklung der Universität Hannover.
- Schmitt, H. (2000): Visión de Andalucía para países emisores. En: Consejería de Turismo y Deporte: Memoria del III Congreso Andaluz de Turismo 1999. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°5. Junta de Andalucía, Sevilla. S.65-66.
- Schmitt, T. (2001): Naturschutz und Tourismus auf Mallorca im Interessenkonflikt. In: Freund, B., Jahnke, H. (Hrsg.): Der Mediterrane Raum an der Schwelle des 21. Jahrhunderts. Berliner Geographische Arbeiten 91. S.73-78.
- Schmuck, O. (Hrsg.; 1991): Reisen in der EG – Ein Beitrag zum Europa der Bürger. Materialien zur Europapolitik (Bd.10), Institut für Europäische Politik, Bonn.
- Schnell, P., Potthoff, K. (Hrsg.; 1999): Wirtschaftsfaktor Tourismus. Vorträge einer Tagung der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster e.V. 1998 (= Münstersche Geographische Arbeiten, H. 42). Münster.
- Schräder, A. (2000): Netzeffekte in Transport und Tourismus. Bern, Stuttgart, Wien.

- Segrelles Serrano, J.A. (1999): Un futuro incierto para los espacios rurales del sur de Europa. En: Actas del III Encuentro de Geografía Regional: Hacia un nuevo espacio euromediterráneo. Diciembre de 1999. Barcelona. pp.155-161.
- Segura, E. (2003): Ley de ordenación urbanística de Andalucía. En: Andalucía Inmobiliaria. Sevilla. pp.20-34.
- Selle, K (1999): Neue Planungskultur – Raumplanung auf dem Weg zum kooperativen Handeln? In: Schmals, K. (Hrsg.): Was ist Raumplanung? (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 89). Dortmund. S.210-226.
- Senra González, S. (1995a): Cartaya. En: Huelva Información: Los pueblos de Huelva, N° 47, Editorial Mediterráneo, Madrid.
- Senra González, S. (1995b): Punta Umbría. En: Huelva Información: Los pueblos de Huelva, N° 47, Editorial Mediterráneo, Madrid.
- Senra González, S. (2001): Equipamientos turísticos. En: Jurado Almonte, J.M. (Dir.): El turismo en el Arco Suratlántico Onubense – AlgarvÍ. Consejería de Turismo y Deporte, Junta de Andalucía, Sevilla. pp.148-166.
- Shackleford, P. (2000): El turismo europeo y español en el Siglo XXI. En: Consejería de Turismo y Deporte: Memoria del III Congreso Andaluz de Turismo 1999. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°5. Junta de Andalucía, Sevilla. pp.173-188.
- Sinz, M. (2000): Gibt es Auswirkungen der europäischen Raumentwicklungspolitik auf nationaler, regionaler oder kommunaler Ebene? In: Informationen zur Raumentwicklung, H.3/4. S.109-115.
- Sosa Rodriguez, J. (1970): Historia de Isla Cristina. Sevilla.
- Spittler, R. (1999): Tourismus zwischen Ökonomie und Ökologie. In: Schnell, P., Potthoff, K. (Hrsg.): Wirtschaftsfaktor Tourismus. Vorträge einer Tagung der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster e.V. 1998 (= Münstersche Geographische Arbeiten, H. 42). Münster. S.67-76.
- Stackelberg, J. v. (1999): Jean-Jacques Rousseau: Der Weg zurück zur Natur. München.
- Statistisches Bundesamt (1996): Länderbericht Spanien. Verlag Metzler-Poeschel, Wiesbaden.
- Stegger, M. (1980): Fremdenverkehr und Regionalentwicklung dargestellt am Beispiel Spanien. Hamburg.
- Steinecke, A., Maier, P. (1995): Strukturkrise in traditionellen Tourismusregionen: Merkmale,

- Steuerfaktoren, Perspektiven. In: Albrecht, G. (Hrsg.): *Tourismus – Regionalentwicklung – Nachhaltigkeit. Greifswalder Beiträge zur Rekreationsgeographie / Freizeit- und Tourismusforschung*. Greifswald. S.25-45.
- Steinecke, A. (Hrsg.; 2000): *Erlebnis- und Konsumwelten*. München, Wien, Oldenburg.
- Steinecke, A. (2000): *Tourismus und neue Konsumkultur: Orientierungen – Schauplätze – Werthaltungen*. In: Steinecke, A. (Hrsg.; 2000): *Erlebnis- und Konsumwelten*. München, Wien, Oldenburg. S.11-27.
- Stiens, G. (1982): *Veränderte Konzepte zum Abbau regionaler Disparitäten*. In: *Geographische Rundschau* 34, H.1, Westermann, Braunschweig. S.19-24.
- Stöhr, L. (2001): *Ländliche Entwicklungspraxis in Europa. Ziel-Wirkungs-Analyse der EU-Gemeinschaftsinitiative LEADER*. Dissertation. Tübingen.
- Sureda, J. (1999): *La Gestión Turística de los Municipios Españoles*. En: Granados Cabezas, V. (Dir.): *La Gestión de la Calidad en el Municipio Turístico*. Dirección General de Planificación Turística. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°2. Junta de Andalucía, Sevilla. pp.87-114.
- Tank, H. (2000): *Die „Europäische Stadt“ als Entwicklungspol in ihrer Region*. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung: *EUREG. Europäische Zeitschrift für Regionalentwicklung*, H. 8. S.4145.
- Thierstein, A. (2002): *Von der Raumordnung zur Raumentwicklung. Modeerscheinung oder Ausdruck neuer Akteure und Trends?* In: *DISP*, Jg.38, H.148. S.10-18.
- Tomuschat, C. (Hrsg.; 1995): *Mitsprache der dritten Ebene in der europäischen Integration: der Ausschuss der Regionen (= Bonner Schriften zur Integration Europas, Bd. 2)*. Bonn.
- Torres Alfosea, F. (1999): *La ordenación integrada de los espacios litorales, como estrategia para el desarrollo regional mediterráneo*. En: *Actas del III Encuentro de Geografía Regional: Hacía un nuevo espacio euromediterráneo*. Diciembre 1999. Barcelona. pp.162-168.
- Tyrakowski, K., Runtenberg, A. (1998): *Touristische Regionalentwicklung zwischen Playa und Sierra. Alte Formen und junge Ansätze im traditionellen Fremdenverkehrsraum von Almería / Spanien*. In: Breuer, T. (Hrsg.; 1998): *Fremdenverkehrsgebiete des Mittelmeerraums im Umbruch (= Regensburger Geographische Schriften, H.27)*. S.51-73.
- Umweltbundesamt (Hrsg.; 2001): *Kommunikation und Umwelt im Tourismus: empirische Grundlagen und Konzeptbausteine für ein nachhaltiges Verbraucherverhalten im Urlaub*. Berlin.

- Vargas Sánchez, A. (1992): La industria onubense: Situación actual y perspectivas. Especial referencia a la industria agroalimentaria. En: Huelva en su Historia 4. pp.351-369.
- Vargas Sánchez, A. (2002): El cooperativismo como instrumento de desarrollo local. Una visión de sus rasgos idiosincráticos desde las sociedades cooperativas agrarias más destacadas de la provincia de Huelva. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Vázquez Maldonado, E. (1999): Proyecto Bienes y Servicios Medioambientales (B.S.M.-Turismo). En: Granados Cabezas, V. (Dir.): La Gestión de la Calidad en el Municipio Turístico. Dirección General de Planificación Turística. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°2. Junta de Andalucía, Sevilla. pp.143-165.
- Vázquez Maldonado, E. (2000): Los productos del turismo del litoral y sus conflictos ambientales en Andalucía. En: Consejería de Turismo y Deporte: Memoria del III Congreso Andaluz de Turismo 1999. Publicaciones Generales. Análisis de Turismo N°5. Junta de Andalucía, Sevilla. pp.259-308.
- Vega González, G., Zoido Naranjo, F. (1996): Andalucía: cooperación transfronteriza y ordenación del territorio. En: Portugal-España: Ordenación territorial del suroeste comunitario. Acta, ponencias y comunicaciones del VII Coloquio Ibérico de Geografía. Universidad de Extremadura.
- Vega González, G. (2002): De la planificación a la ejecución de los Planes de Ordenación del Territorio de Ámbito Subregional. En: Andalucía Geográfica. Boletín de la Asociación de Geógrafos Profesionales de Andalucía. AGPA, Sevilla. pp.36-42.
- Velasco Martín, A. (2000): Perspectivas del turismo en Andalucía: nuevos desafíos estructurales. En: Andalucía Geográfica. Boletín de la Asociación de Geógrafos Profesionales de Andalucía (N°6). AGPA, Sevilla. pp.16-20.
- Vorauer, K. (1997): Europäische Regionalpolitik – Regionale Disparitäten. Theoretische Fundierung, empirische Befunde und politische Entwürfe (= Münchener Geographische Hefte, Bd. 77). München.
- Vorauer, K. (2001): Europäische Regionalpolitik zwischen Innovation und politischer Notwendigkeit. In: Geographische Rundschau 53, H.3, Westermann, Braunschweig. S.38-42.
- Vorlaufer, K. (1999): Tourismus und informeller Sektor. In: Geographische Rundschau 51, H.12, Westermann, Braunschweig. S. 681-688.
- Vorlaufer, K. (1984): Ferntourismus und Dritte Welt (= Studienbücher Geographie).

- Frankfurt am Main, Aarau.
- Vorlauffer, K. (1996): Tourismus in Entwicklungsländern: Möglichkeiten und Grenzen einer nachhaltigen Entwicklung durch Fremdenverkehr. Darmstadt.
- Voth, A. (2002): El desarrollo comercial de la fresa de Huelva. En: Márquez Domínguez, J.A. (Dir.): Identidad Regional y Globalización. III Congreso de Ciencia Regional de Andalucía, Universidad de Huelva, 14-16 de diciembre de 2000.
- Voth, A. (2003): Demographischer Wandel in Spanien. In: Geographische Rundschau 55, H.5, Westermann, Braunschweig. S.12-17.
- Wagner, H.-G. (2001): Mittelmeerraum (= Wissenschaftliche Länderkunden).
Wissenschaftliche Buchgesellschaft. Darmstadt.
- Wegener, M. (1999): Raumplanung als Systemrationalität – oder die Rettung der Raumplanung durch die Ökologie. In: Schmals, K. (Hrsg.): Was ist Raumplanung? (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 89). Dortmund. S.165-172.
- West, C. (2003): Sevilla – Stadtplanung und Sozialstrukturwandel seit der Demokratisierung Spaniens. In: Geographische Rundschau 55, H.5, Westermann, Braunschweig. S.30-37.
- Widmann, T. (2003): Regionalwirtschaftliche Bedeutung des Tourismus – kleine Kreisläufe. In: Becker, C., Hopfinger, H., Steinecke, A. (Hrsg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus: Bilanz und Ausblick. Oldenbourg Verlag, München. S.403-414.
- Wiechmann, T. (2000): „Die Region ist tot – es lebe die Region!“ Anmerkung zur Diskurskonjunktur und Relativierung des Begriffes. In: Raumforschung und Raumordnung, Jg.58, H.2-3, Köln. S.173-184.
- Zahn, U. (1973): Der Fremdenverkehr an der spanischen Mittelmeerküste. Eine vergleichende geographische Untersuchung (= Regensburger Geographische Schriften, H. 2).
- Zapatero Zapatero, J., Sanchez Muñoz, M.J. (1998): Instrumentos específicos para el desarrollo rural integrado: La Iniciativa Comunitaria LEADER y el Programa Operativo PRODER. En: Polígonos, n° 8. pp.21-38.
- Zeiner, M. (1999): Methoden zur Erfassung der ökonomischen Bedeutung des Tourismus. In: Schnell, P., Potthoff, K. (Hrsg.): Wirtschaftsfaktor Tourismus. Vorträge einer Tagung der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster e.V. 1998 (= Münstersche Geographische Arbeiten, H. 42). Münster. S.53-56.
- Zielhofer, C., Faust, D. (2002): Mediterranes Klima und Mensch-Umwelt-Beziehungen. In: Praxis Geographie 32, H.3, Westermann, Braunschweig. S.10-14.
- Zoido Naranjo, F. (1990): Las Ciudades Medias en Andalucía. En: Consejería de Obras Públicas y Transportes: Jornadas sobre ciudades medias. Baena.

Studien, Planungsdokumente und Statistiken

ADRICOH (2002): Programa operativo de desarrollo y diversificación económica de zonas rurales PRODER: Costa Occidental de Huelva. Memoria y Resumen 2000-2001.

Huelva.

Anuario Andalucía 2003. Grupo Joly, Cádiz.

Anuario El País 1999. Ediciones El País, Madrid.

Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Huelva (Dir.; 2000): Memoria Económica 2000. Huelva.

Centro de Estudios Marinos (1996): Estudio de la Valoración de la Capacidad de Carga Turística en la Costa Occidental de Huelva. Programa Interreg, Mancomunidad de Islantilla (Inédito).

Consejería de Obras Públicas y Transportes (1997): Estudio de Reconocimiento territorial y definición de objetivos y criterios de planificación de la comarca del litoral occidental onubense. Junta de Andalucía, Sevilla (Inédito).

Consejería de Obras Públicas y Transportes (2000a): Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana (Estudio provisional). Junta de Andalucía, Sevilla (Inédito).

Consejería de Obras Públicas y Transportes (2002): Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana. Documento para la información pública. Junta de Andalucía, Sevilla.

Diputación Provincial de Huelva (2002a): Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva. Propuestas. Huelva.

Diputación Provincial de Huelva (2002b): Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva. Síntesis del Diagnóstico Situación Actual. Sector Turístico Onubense. Huelva.

Diputación Provincial de Huelva (2003a): Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva. Huelva.

Diputación Provincial de Huelva (2003a): Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de la Provincia de Huelva. Documento de Síntesis. Huelva.

Esquema Director de Planeamiento (1988): Islantilla. Aus dem Anhang des Bebauungsplans Plan Parcial N°2 Lepe. Sevilla.

PROINTEC (1997a): Los factores limitantes, actual o potencialmente al turismo andaluz, con especial énfasis en el litoral: Ayamonte – Ría de Huelva. Secretaría General de Turismo Andalucía, S.A. y Prointec-Planta, S.A., Madrid (Inédito).

PROINTEC (1997b): Los factores limitantes, actual o potencialmente al turismo andaluz, con

especial énfasis en el litoral: Palos de la Frontera – Desembocadura del Guadalquivir.
Secretaría General de Turismo Andaluz, S.A. y Prointec-Planta, S.A., Madrid (Inédito).

Atlanten

Aerogüía del litoral Andalucía occidental (1998). Editorial Planeta, Barcelona.
Atlas de Andalucía (1996). Grazalema – Santillana S.A., Sevilla.
Las mejores playas de Andalucía (1999). Editorial Planeta, Barcelona.

Spanische Zeitschriften

A toda luz. Huelva.
Andalucía Económica. Sevilla.
Andalucía Geográfica. Boletín de la Asociación de Geógrafos Profesionales de Andalucía (AGPA). Sevilla.
Andalucía Inmobiliaria. Revista especializada del sector inmobiliario y de la construcción. Sevilla.
CERES (= Cuadernos de Estudios Socioeconómicos de Huelva). Diputación Provincial de Huelva, Área de Economía y Hacienda, Servicio de Desarrollo Local. Huelva.
Huelva Información. Huelva.
La Higuerita. Isla Cristina.
Pleamar: Huelva Turística. Publicación bimestral de información turística de la Provincia de Huelva. Virfrán Editores, Huelva.
Revista de las Fiestas del Carmen. Ayuntamiento de Isla Cristina.
Sostenible. Revista para el Desarrollo Sostenible de la Comarca de Doñana. Doñana +10, diez años de Desarrollo Sostenible. Editado por Fundación Doñana 21, Almonte.
UPECO (Unión de Empresarios de la Construcción de Huelva): Boletín Informativo. Huelva.

Internet-Links (Auswahl)

www.adricoh.com	Lokale Aktionsgruppe ADRICOH
www.algarvehuelva.com/anas/	Transnationaler Gemeindeverband ANAS
www.agpa.arrakis.es	Zeitschrift <i>Andalucía Geográfica</i>
www.andalucia.org	Tourismusverband Andalusien
www.ayto-almonte.es	Rathaus Almonte
www.bd-andalucia.es	Datenbank der Region Andalusien
www.costainteligente.es	Projekt Adapturismo Islantilla
www.diphuelva.es	Provinzverwaltung Huelva

www.doñana.es	<i>Fundación Doñana 21</i>
www.elpais.es	Spanische Tageszeitung <i>El País</i>
www.eumedia.es/articulos/vr/Hortofrut/	Landwirtschaftsstatistiken Provinz Huelva
www.europaagraria.com	Informationen zur Landwirtschaft
www.europa.eu.int/	Europäische Union
www.eu.int/comm/eurostat	Statistischer Dienst der EU
www.freshuelva.es	Erdbeerproduktion der Provinz Huelva
www.foe.es	Unternehmerverbund der Provinz Huelva
www.huelvatour.com	Tourismusportal der Provinz Huelva
www.huelvatour.com/paginas/patronato	Tourismusverband Huelva
www.ifa.es	Wirtschaftsförderungsinstitut Andalusien
www.ine.es	Nationales Statistikinstitut
www.inm.es	Nationales Meteorologie-Institut
www.islantilla.es	Gemeindeverband Islantilla
www.juntadeandalucia.es/turismoydeporte	Ministerium für Tourismus und Sport der <i>Junta de Andalucía</i>
www.juntadeandalucia.es/agriculturaypesca	Ministerium für Landwirtschaft und Fischfang der <i>Junta de Andalucía</i>
www.juntadeandalucia.es/institutodeestadistica	Statistikinstitut der <i>Junta de Andalucía</i>
www.juntadeandalucia.es/turismoydeporte/ estadistica.asp	Tourismusstatistiken der Region Andalusien (SAETA)
www.juntadeandalucia.es/medioambiente	Umweltministerium der <i>Junta de Andalucía</i>
www.leader-aracena.es	Lokale Aktionsgruppe <i>Sierra de Aracena</i>
www.mancomunidadcondado.com	Gemeindeverband Condado
www.panda.org	WWF International, Programm <i>Doñana</i>
www.pleamardigital.com	Zeitschrift <i>Pleamar</i>
www.sethotels.com	<i>El Rompido Golf & Beach Resort</i>
www.spiegel.de	Zeitschrift <i>Der Spiegel</i>
www.toinitiative.org	<i>Tour Operators Initiative</i>
www.tui-umwelt.com	Umweltabteilung des Reiseveranstalters TUI
www.world-tourism.org/	Welttourismusorganisation

BILDUNGSGANG

Studium

- 10/1994-10/2001 Eberhard-Karls-Universität Tübingen
Studiengang Lehramt am Gymnasium
Hauptfächer: Geographie, Französisch; Beifach: Spanisch
- 10/1996-06/1997 Université Aix-en-Provence (Frankreich)
(Studienaufenthalt im Rahmen des ERASMUS-Programms des
Geographischen Instituts Tübingen)
- 06/1999-08/1999 Forschungsaufenthalt in Isla Cristina / Huelva (Spanien) zur
Erstellung der Wissenschaftlichen Abschlussarbeit am
Geographischen Institut Tübingen
- 10/2000-10/2001 1. Staatsexamen in den Fächern Geographie, Französisch und
Spanisch

Promotion

- seit 07/2001 Arbeit an der Promotion im Fach Geographie
- 12/2001 Forschungsaufenthalt in Huelva (Spanien)
- 08/2002-07/2003 Forschungsaufenthalt in Huelva (Spanien) im Rahmen eines
Jahresstipendiums für Doktoranden des Deutschen Akademischen
Austauschdienstes

Veröffentlichungen

- 02/2002 „Die Entwicklung einer europäischen Peripherregion unter dem Einfluss
des Tourismus: die südspanische Provinz Huelva“. In: Europa Regional,
Zeitschrift des Instituts für Länderkunde e.V., Leipzig, 9. Jahrgang, Heft 3
(2001), S.133-145.

Akademische Lehrer

- Prof. Dr. Winfried Schenk (Universität Tübingen)
- Prof. Dr. Toni Breuer (Universität Regensburg)
- Prof. Dr. José Manuel Jurado Almonte (Universität Huelva, Spanien)
- Prof. Dr. Juan Antonio Márquez Domínguez (Universität Huelva, Spanien)