

Die Entwicklung einer europäischen Peripherregion unter dem Einfluß des Tourismus: die südspanische Provinz Huelva

Volk, Manuela; Schenk, Winfried

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Volk, M., & Schenk, W. (2001). Die Entwicklung einer europäischen Peripherregion unter dem Einfluß des Tourismus: die südspanische Provinz Huelva. *Europa Regional*, 9.2001(3), 133-145. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48944-5>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Die Entwicklung einer europäischen Peripherregion unter dem Einfluss des Tourismus: die südspanische Provinz Huelva

MANUELA VOLK UND WINFRIED SCHENK

Die spanische Region *Andalusien* war bis in die 1980er Jahre überwiegend agrarisch geprägt und innerhalb Spaniens durch einen Entwicklungsrückstand gekennzeichnet. Im Inneren der Region stach wiederum die Provinz *Huelva*, die an den Atlantik sowie an das Nachbarland Portugal grenzt, durch höchste Arbeitslosenquoten und wirtschaftliche Defizite heraus. In einigen Küstenregionen Andalusiens konnte die Dominanz des Agrarsektors seit den 1960er Jahren durch den allmählichen Aufbau von Tourismusstrukturen abgemildert werden. Besonders an der *Costa del Sol* stellte in der Folge der nationale und internationale, auf den mitteleuropäischen Markt konzentrierte Tourismus den wichtigsten Wirtschaftsfaktor dar. In der peripher gelegenen Provinz Huelva entwickelte sich in diesem Zeitraum jedoch lediglich ein bescheidener nationaler Tourismus, der auf den regionalen, d. h. andalusischen Binnenmarkt ausgerichtet war und

die Wirtschaftsentwicklung der Provinz kaum beeinflusste.

Erst mit der Abkehr Spaniens vom franquistischen System und v. a. mit dem Beitritt zur Europäischen Union im Jahr 1986 fand ab Mitte der 1980er Jahre ein tiefgreifender Wandel besonders im Armenhaus Spaniens, in der Region Andalusien, statt. Die Orientierung auf den europäischen Markt sowie exogene Impulse der EU und anderer spanischer Regionen ermöglichten insbesondere in der touristisch bislang nur wenig erschlossenen Provinz Huelva den Übergang von einer binnenmarktorientierten zu einer außenmarktorientierten Tourismusentwicklung. Dieser Wandel der Tourismusstrukturen bedingte in der Folge einen Wandel der Wirtschafts-, Raum- und Sozialstrukturen der Provinz.

Die Bedeutung des Tourismus für den Übergang von der Binnenmarkt- zur Außenmarktorientierung und die Rolle der EU waren der Anlass dafür, die skiz-

zierten Prozesse und Entwicklungen in der europäischen Peripherregion Huelva zu untersuchen. Als Fallbeispiel für den Wandel vom traditionellen Fischerort zum Tourismusort wird der Küstenort Isla Cristina (Abb. 1) angeführt.

Entwicklung und Ausprägung des nationalen Tourismus in der Provinz Huelva bis Mitte der 1980er Jahre

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts begann in einigen Teilen der Iberischen Halbinsel ein bis zu diesem Zeitpunkt unbekannter nationaler und internationaler Tourismusboom. Die Küstenabschnitte, die Mitteleuropa am nächsten liegen, wurden von dieser neuen Entwicklung als erstes erfasst, und so wurden zwischen 1950 und 1955 die *Costa Brava* und von 1955 bis 1965 die *balearischen Inseln* für den Tourismus entdeckt und erschlossen, ab 1960 die andalusische *Costa del Sol* (FOURNEAU 1983). Die Provinz Huelva wurde jedoch aufgrund ihrer peripheren geographischen Lage von den ersten Touristenströmen nicht erreicht. Bis 1960 konnte hier, abgesehen von einigen Ferienhäusern des Landadels in den Küstenorten, nicht von Tourismus gesprochen werden (JURADO ALMONTE 1992).

Die Politiker der Provinz erkannten dennoch bereits zu Beginn der 1960er Jahre, welche Chancen sich durch den beginnenden Tourismus in anderen Küstenräumen ergaben. 1963 erarbeitete man daher ein ‚Projekt der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ (Abb. 2), das in dieser Form und zu diesem Zeitpunkt einzigartig in ganz Spanien war. Im Zuge dieses neuen planerischen Dokuments schufen die Verantwortlichen den Namen *Costa de la Luz*, der seither die Küstenabschnitte der Provinz Huelva bezeichnet und eine einheitliche, gemeinsame Vermarktung ermöglichen sollte. Das Projekt sah vor, innerhalb von 20 Jahren etwa 341 000 Touristenplätze zu schaffen und 13 Strände für den Tourismus zu erschließen. Das Projekt sollte also die wirtschaftliche Unterentwick-



Abb. 1: Geographische Lage der Provinz Huelva und Isla Cristinas
Quelle: Guía de Islantilla

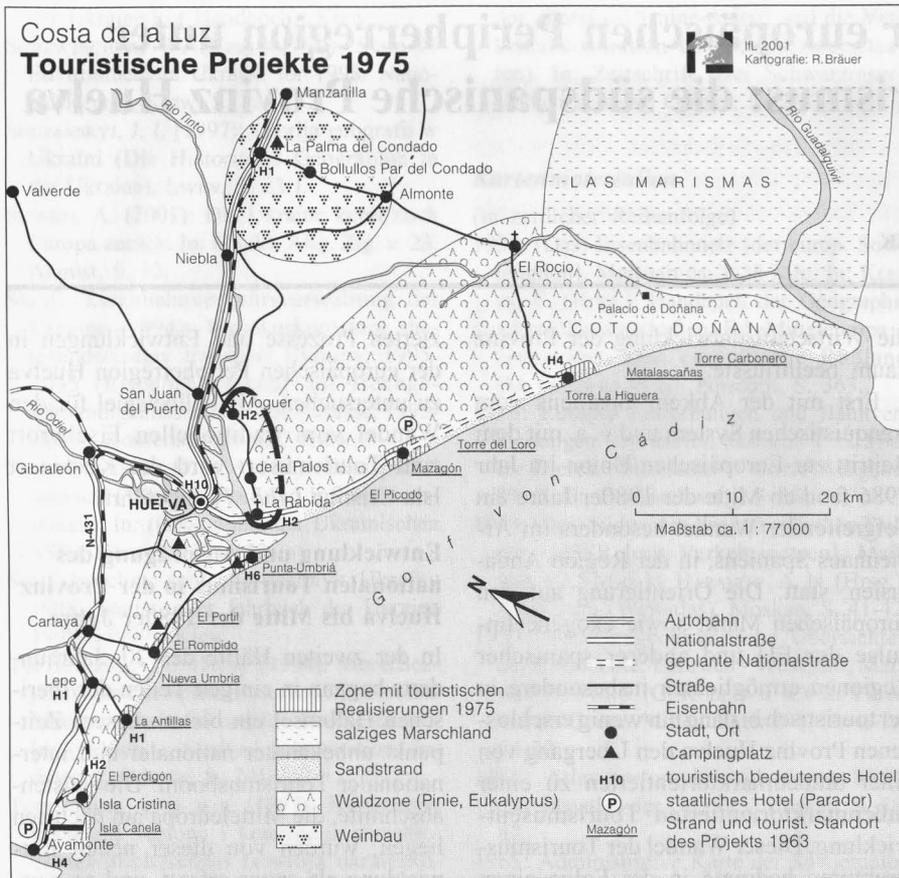


Abb. 2: Touristische Projekte an der Costa de la Luz bis 1975
Quelle: FOURNEAU 1980 (verändert)

lung der Provinz beenden, neue Arbeitsplätze im Tourismussektor bringen sowie den Anschluss der Costa de la Luz an den Tourismusboom Spaniens ermöglichen. Die Planung ließ jedoch die Interessen und Bedürfnisse der einheimischen Bevölkerung unberücksichtigt; die in den 1970er Jahren in Andalusien und weltweit einsetzende Wirtschaftskrise schränkte zudem die finanziellen Mittel der Verwaltung stark ein, so dass die Zielvorgaben bei weitem nicht erreicht werden konnten (FOURNEAU 1980).

In der Folge wurde nun die touristische Planung vernachlässigt und den einzelnen Strandgemeinden selbst überlassen. Diese bemühten sich in den 1970er und 1980er Jahren, den Tourismus voranzutreiben und durch diesen Sektor ihre wirtschaftlichen Schwächen und Probleme zu mildern. Die touristischen Bemühungen der Gemeinden wurden jedoch durch die (infolge der Wirtschaftskrise) fehlende Finanzkraft der Provinz Huelva und der Region Andalusien vereitelt, denn dringende Investitionen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sowie Sonderkredite zum Ausbau touristischer Einrichtungen konnten von den öffentlichen Trägern nicht getätigt werden. Die Wirt-

schaft Spaniens litt in diesem Zeitraum unter den politischen und ökonomischen Umwälzungen, die auf die Beendigung des Franco-Regimes 1974 folgten, weshalb der Staat keinen positiven Einfluss auf die Entwicklung der Provinz Huelva nehmen konnte (LANG 1993). Die wirtschaftliche Krise in Spanien beeinträchtigte zudem die finanziellen Möglichkeiten potenzieller spanischer Touristen und somit die Entwicklungsprozesse der in den touristischen Anfängen steckenden Küstenorte der Costa de la Luz.

All diese Einflussfaktoren hatten zur Folge, dass sich der Tourismus der Provinz Huelva seit den bescheidenen Anfängen in den 1960er Jahren kaum weiterentwickelte, während der vorwiegend auf dem internationalen Markt basierende Tourismus der benachbarten Costa del Sol und der Mittelmeerküste, wenn auch in etwas abgeschwächter Form, weiterhin anwuchs. So war die Anzahl der in der Provinz Huelva vorhandenen Hotels und Pensionen bis in die 1980er Jahre besonders im Vergleich mit anderen Regionen sehr gering (Tab. 1). Infolge fehlender Marketing- und Planungskonzept-

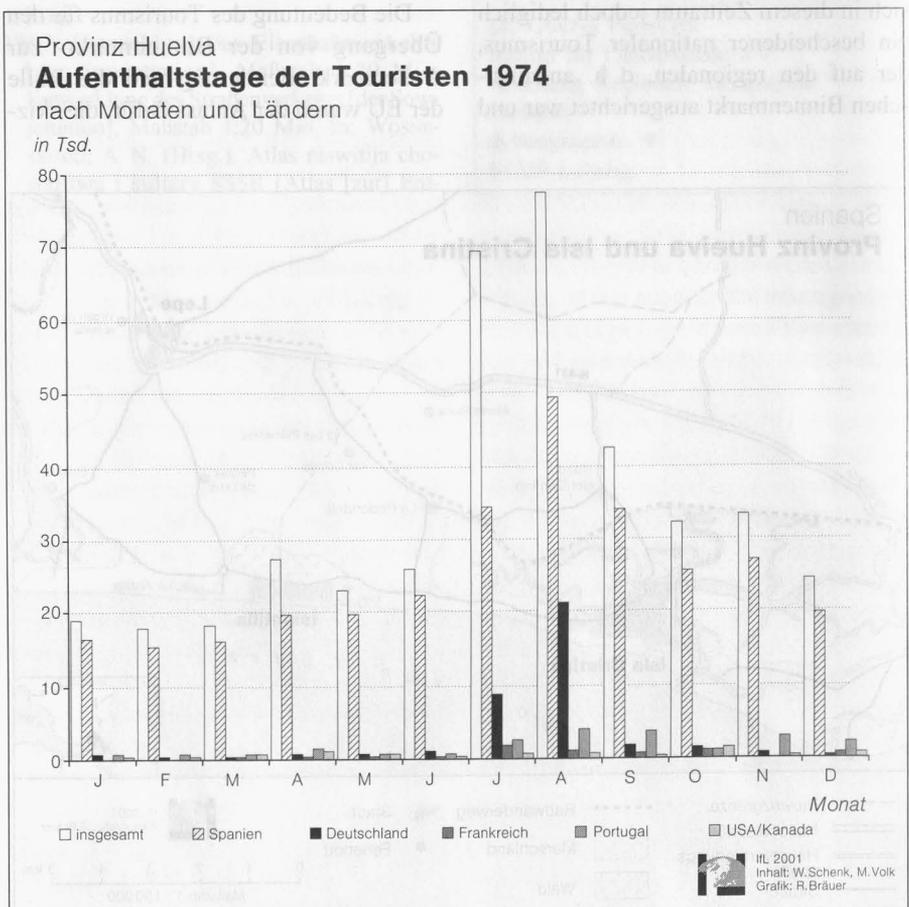


Abb. 3: Aufenthaltstage der Touristen in der Provinz Huelva 1974 nach Monaten und Ländern
Quelle: eigene Darstellung nach FOURNEAU 1983

	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	3.682	155	39.931	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	

Tab. 1: Touristische Einrichtungen der Provinz Huelva und anderer andalusischer Provinzen 1984

Quelle: eigene Darstellung nach MARCHENA GOMEZ 1987

te war der internationale Tourismus nur schwach ausgeprägt (Abb. 3), was auch durch das 1963 begonnene ‚Projekt der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ nicht wesentlich verbessert werden konnte. Bis in die 1980er Jahre gehörten die Unterkünfte der Küste Huelvas überwiegend den unteren Kategorien an (Hotels und Pensionen mit einem oder zwei Sternen und Campingplätze). Der Mangel an hochwertigen Unterkünften (im Jahr 1984 kein einziges Hotel der obersten Kategorie) ging zudem einher mit dem Fehlen eines eigenen touristischen Images, so dass die Costa de la Luz für 42 % aller ausländischen Gäste lediglich eine Durchgangsstation auf dem Weg an die portugiesische Algarve-Küste oder im Rahmen einer Andalusien-Rundreise darstellte.

Hingegen nahm in der Provinz Huelva bereits zu diesem Zeitpunkt das Phänomen des *Veraneo* einen bedeutenden Stellenwert ein. Das Verbringen der heißen Sommermonate an der Küste ist eine alte spanische Tradition und zieht noch heute ein bedeutendes Zweitwohnungswesen an der gesamten Küste nach sich. Da im Rahmen des *Veraneo* meist der nächstgelegene Küstenabschnitt das bevorzugte

Urlaubsziel darstellte, stammten die Touristen der Provinz Huelva vor allem aus der Region Andalusien (FOURNEAU 1983). Im Jahr 1975 gab es in der Provinz etwa 10 000 Touristenwohnungen, die Platz für mindestens 35 000 Touristen boten, wohingegen an der Küste nur etwa 3 500 Hotelbetten zur Verfügung standen. Diese Zahlen machen die Bedeutung des ‚Veraneo‘ und des damit verbundenen Zweitwohnungswesens deutlich (MONTTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1990).

Wirtschaftsentwicklung und Sozialstrukturen: Nationale Wirtschafts- und Regionalpolitik bis Mitte der 1980er Jahre

Die spanische Wirtschaftsentwicklung der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts war gekennzeichnet durch die zentral gesteuerte Wirtschaftsplanung des Franco-Regimes. Von 1935 bis 1959 wurde durch eine radikale *Autarkiepolitik* die Unabhängigkeit Spaniens vom Weltmarktgeschehen angestrebt, doch die Stagnation der Ökonomie in diesem Zeitraum leitete zur Politik des *Desarollismus* über. In der Folge wurden ab 1964 Entwicklungspläne aufgestellt und (gemäß der Polarisierungstheorie Perroux's) Entwicklungs-

pole geschaffen (KLAUSSECKER 1996). In der Provinzhauptstadt Huelva sollte ein auf der chemischen Industrie basierender Entwicklungspol das Wirtschaftswachstum der Provinz ankurbeln, doch zeigte sich, dass der Standort, der nicht in die traditionelle Wirtschaft integriert war, kaum Kopplungs- und Synergieeffekte auslösen konnte (FOURNEAU 1983).

Der regional- und wirtschaftspolitische Ansatz Perroux's wurde Mitte der 1970er Jahre abgelöst durch das Planungskonzept der *endogenen Entwicklung*. Diese Strategie stellte eine Reaktion auf die 1974 einsetzende schwere Depression in Spanien dar: Erschwert durch die Mitte der 1970er Jahre beginnende Weltwirtschaftskrise fanden in Spanien ab 1974 die Ablösung des franquistischen Systems und ein tiefgreifender politischer Wandel statt. Die dadurch bedingte wirtschaftspolitische Abstinenz bis 1982 verschärfte die schwere wirtschaftliche Krise, die sich in einer Verschlechterung der Beschäftigungssituation niederschlug (LOPEZ-CASERO 1993).

Zu Beginn der 1980er Jahre fand in Verbindung mit der politischen Demokratisierung der Übergang von einer ländlich geprägten und auf den geschützten

Binnenmarkt ausgerichteten Wirtschaftsstruktur zu einer komplexen industriellen Gesellschaft statt. Die klassischen Latifundiengebiete waren von diesem Prozess am stärksten betroffen, weshalb Andalusien in den 1970er und 1980er Jahren die spanische Region mit der höchsten Arbeitslosenquote war. Die traditionell agrarisch orientierte Region wies in den Jahren der Wirtschaftskrise ein Defizit an modernen Dienstleistungen und einen Mangel an Transportinfrastruktur auf und verwandelte sich durch die Freisetzung vieler Arbeitskräfte v. a. aus der Landwirtschaft in einen Abwanderungsraum. Einige Provinzen Andalusiens, darunter auch Huelva, wiesen in der Folge einen weit über den andalusischen und spanischen Durchschnitt liegenden Arbeitslosenanteil in der Landwirtschaft auf (KLAUSSECKER 1996). Ab 1983 begann in Spanien der Versuch einer kohärenten, langfristig angelegten Industriepolitik, die sich jedoch bis Mitte der 1980er Jahre kaum in den Beschäftigungs- und Wirtschaftsdaten der Region Andalusien niederschlug (LANG 1993).

Exogene Impulse für einen Wandel der Tourismus- und Wirtschaftsstrukturen ab Mitte der 1980er Jahre

Positive Auswirkungen der nationalen Industrie- und Wirtschaftspolitik auf die Wirtschaftsdaten der Provinz Huelva sind hingegen erst ab Mitte der 1980er Jahre zu verzeichnen. Als wesentlicher exogener Impuls, der den einsetzenden Wandel der Tourismus- und Wirtschaftsstrukturen begünstigte, ist der Beitritt Spaniens zur Europäischen Union im Jahr 1986 zu nennen.

Da ein beträchtlicher Teil Spaniens einen wirtschaftlichen Entwicklungsrückstand aufwies, wurde der flächenmäßig größte Teil des Landes Ende der 1980er Jahre als Ziel 1-Gebiet eingestuft (BREUER 1995). Der Löwenanteil der Ende der 1980er und zu Beginn der 1990er Jahre verteilten EFRE-Mittel Spaniens kam dem Armenhaus des Landes, d. h. der Region Andalusien zugute (Abb. 4). Die Region, deren BIP pro Kopf zu diesem Zeitpunkt weniger als die Hälfte des europäischen Durchschnitts betrug, war also in den ersten Jahren nach Spaniens Beitritt der größte Nutznießer der Strukturfonds der EU. Neben der Förderung durch die Ziel 1-Mittel des ‚Fonds für Regionale Entwicklung‘ profitierte die Region Andalusien ab 1990 von den Subventionen der EU-Initiative INTERREG. Die-

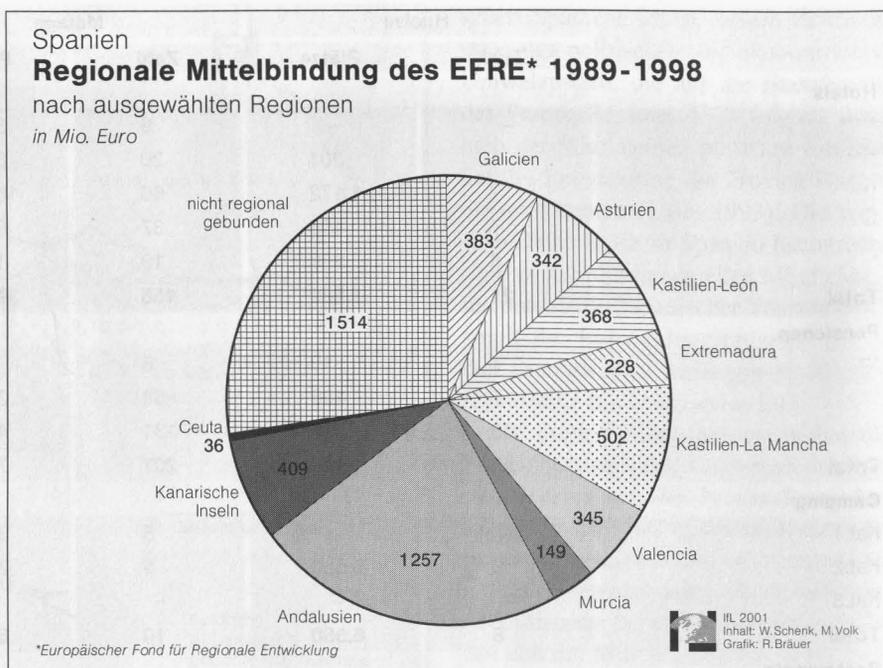


Abb. 4: Regionale Zuordnung der Mittelbindungen des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) in Spanien 1989-1998 (in Mio. ECU)

Quelle: eigene Darstellung nach BREUER 1995

ses Programm für Grenzregionen bewirkte den Beginn einer Kooperation zwischen Spanien und Portugal und förderte u. a. den Ausbau der Transportinfrastruktur, Umweltprogramme, Entwicklungspläne und den Tourismus (MIRANDA BONILLA 1994). Die Provinz Huelva war Bestandteil des Programms, dessen Schwerpunkt in der ersten Phase hauptsächlich auf dem Aufbau von Basisinfrastrukturen lag (Abb. 5). Diese Initiative für die Grenzregion zwischen Portugal und Spanien wurde in den 1990er Jahren ergänzt durch eine Vielzahl an Gemeinschaftsprojekten, die die touristische Entwicklung dieses Raums, den Umweltschutz sowie den Arbeitsmarkt betrafen. Als wichtigstes Beispiel ist hier LEADER zu nennen, ein auf die Unterstützung der Entwicklung ländlicher Räume ausgerichtetes, 1996 erstmals verabschiedetes EU-Programm, an dessen erste Phase LEADER I (1996-1999) sich ab 1999 LEADER II anschließt. Innerhalb der Provinz Huelva koordiniert seit 1996 der Interessensverband *Adricoh*, ein Verbund der Rathäuser, Unternehmer, Gewerkschaften und Universitäten des westlichen Teils der Provinz die vielseitigen LEADER-Programme, die u. a. die Restauration des natürlichen und kulturellen Erbes, den Ausbau des ländlichen Tourismus, Hilfen für kleine und mittlere Unternehmen und für die Landwirtschaft beinhalten. Daneben versuchte die EU seit der Ausschreibung des ‚Europäischen

Jahres des Tourismus‘ 1990, durch gesamteuropäische Initiativen den ländlichen Tourismus sowie den Nebensaisontourismus zu fördern (Bericht der Europäischen Kommission 1994).

Die Fördermittel der EU lösten eine positive Tendenz aus, die zur Stärkung der Privatinitiative führte und neue nationale und regionale Impulse anregte, die sich an bereits vor dem EU-Beitritt zu verzeichnende exogene Impulse anschlossen und diese fortsetzten. So entwickelte sich im agrarischen Sektor auf Initiative auswärtiger Unternehmer, die in die Einführung neuer Techniken und Anbaukul-



Abb. 5: Unterprogramme INTERREG Spanien-Portugal 1990-1993

Quelle: eigene Darstellung nach MARQUEZ DOMINGUEZ 1995

turen investierten, die ‚*Neue Landwirtschaft*‘: Nach 1985 erlaubte die Realisierung des *Chanza*-Bewässerungssystems die kontinuierliche Erweiterung der Bewässerungsflächen für den Anbau von Erdbeeren und Zitrusfrüchten. Heute dominiert die Provinz Huelva den Europäischen Markt im Hinblick auf den Export von Erdbeeren, so dass die Landwirtschaft innerhalb der Provinz als äußerst dynamischer Wirtschaftssektor bezeichnet werden kann.

Daneben bewirkte auch der spanische Staat ab 1986 neue Anregungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Provinz: Auf regionaler Ebene existiert seit 1991 eine eigenständige Wirtschafts- und Entwicklungspolitik der andalusischen Regierung, deren Zielsetzung die Überwindung der strukturellen Probleme der Region ist. Basierend auf dem Paradigma der endogenen Entwicklung finanziert die Regierung Entwicklungsprogramme und unterstützt über das *Förderungsinstitut Andalusien* die touristische und wirtschaftliche Entwicklung der Region, wobei der touristische Sektor ein prioritäres Ziel dieser Politik darstellt (ERNST und YOUNG 1991).

Die von der andalusischen Regierung ausgehenden Impulse wurden seit Beginn der 1990er Jahre auf die Träger der lokalen Entwicklung übertragen. Koordiniert durch das Förderungsinstitut werden in Arbeitswerkstätten die Zusammenarbeit zwischen der Regierung und den lokalen Agenten gefördert und Leitlinien für die Planung erarbeitet (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998).

Die genannten Impulse aus dem Ausland sowie der nationalen und regionalen Regierungen bedingten wichtige Anregungen für die Entwicklung der Wirtschaft sowie des Tourismus der Provinz Huelva, die sich seit Mitte der 1980er Jahre zu einem attraktiven Ziel für in- und ausländische Investoren entwickelt hat.

Außenmarktorientierte Tourismusentwicklung: neue Tourismuskonzeptionen in Andalusien und der Provinz Huelva

In den 1980er und 1990er Jahren fand in den westlichen Industrienationen ein Wandel der Wertvorstellungen und Lebensstile statt, der sich in einem zunehmend unberechenbaren Konsumverhalten der Verbraucher ausdrückt. Diese Entwicklung erforderte eine Anpassung des touristischen Sektors, speziell in bislang

auf den sommerlichen Strandurlaub ausgerichteten Urlaubsregionen. Als Haupttrend ist eine zunehmende Erlebnisorientierung des Konsumenten zu beobachten, der Gesundheits- und Fitnessangebote, aber auch kulturelle und historische Attraktionen nachfragt. Daneben nimmt der Wunsch nach Erholung in reizvoller, wilder Landschaft zu (KLEIN 1998). Es entwickelten sich also in den letzten Jahrzehnten auf der Seite der Nachfrage Alternativen zum in den 1970er Jahren betriebenen Bade- und Strandurlaub, die mit den Begriffen *Grüner Tourismus*, *Sport- oder Aktivtourismus*, *Kulturtourismus* und *Erlebnisaufenthalte* gefasst werden können (BENTHIEU 1997). Der international agierenden Tourismusbranche wurde in den letzten Jahren daher eine immer größere Flexibilität und Diversifizierung abverlangt. Der gesellschaftliche Wandel veränderte die Marketingstrategien der großen Reiseanbieter, beeinflusste jedoch auch die touristische und städtebauliche Entwicklung der Zielorte, die sich auf die neuen Bedürfnisse einzustellen versuchten.

Bereits im Jahr 1986 bemühte sich die *Junta de Andalucía*, die touristische Entwicklung der Region auf hohem Niveau voranzutreiben und den neuen Bedürfnissen gerecht zu werden: Sie erstellte einen *Tourismusplan Andalusien*, der Investitionen im Bereich touristischer Einrichtungen vorsah. Daneben wurde auf der Ebene der Provinzen 1985 eine der *Diputación Provincial* unterstellte *Tourismusabteilung* geschaffen, die erstmals eine gemeinsame Vermarktung der Provinz anstrebte. In der Folge wurde die gesamte Provinz Huelva mit einer einheitlichen Marketing-Kampagne ‚*Imagen de Huelva*‘ dargestellt. Erst einige Jahre später gelang jedoch die Vereinheitlichung der Vermarktung der Küstenorte: Der Zusammenschluss der acht westlichen Küstengemeinden der Provinz zur *Comisión Playas de Huelva* schuf ab 1988 in Zusammenarbeit mit der Tourismusabteilung der Provinzregierung eine einheitliche Marketingstrategie und koordinierte das touristische Angebot der Küste.

In den letzten Jahren lag der Schwerpunkt der ‚*Comisión Playas de Huelva*‘ auf einer Diversifizierung des touristischen Angebots der Küste, wobei v. a. qualitativ anspruchsvolle Märkte wie etwa der Golf- oder Naturtourismus erschlossen werden sollten. Unterstützt wird dieses Konzept von Seiten der andalusischen

Regierung, die 1998 erstmals einen für alle Gemeinden der Provinz Huelva gültigen *Plan de Playas* entwarf. Ein 1999 erstelltes Planungsprogramm der ‚*Junta de Andalucía*‘, das die Verbesserung des Hotelangebots, Fortbildungsmaßnahmen für touristische Arbeitskräfte und eine Vereinheitlichung der touristischen Beschilderung in ganz Andalusien vorsieht sowie geplante Investitionen in Höhe von rund 77 000 Mio. Pts. zeugen von der enormen Bedeutung, die die andalusische Regierung in den letzten Jahren dem Tourismus zumisst (Consejería de Economía y Hacienda 1999).

Innerhalb der Provinz Huelva wurde der Tourismus seit Mitte der 1980er Jahre in verstärktem Maße als ‚*Lokomotive*‘ der wirtschaftlichen Entwicklung verstanden und gefördert. Die beschriebenen Marketingstrategien und Planungskonzepte unterstützten diesen Ansatz, doch konnte das größte Problem der Tourismusbranche der Provinz, das Fehlen eines Flughafens, bislang nicht gelöst werden. Wenngleich seit dem Bau einer Brücke über den portugiesischen Grenzfluss Guadiana (im Zusammenhang mit der Expo '92 in Sevilla) der portugiesische Flughafen Faro ‚näher rückte‘ und die Gäste der Costa de la Luz dessen bestehendes Angebot an Charterflügen nützen können, ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, d. h. der Anschluss an das transeuropäische Autobahnen-Netz sowie der Bau eines

	Anzahl	Bettenzahl
Hotels		
*****	0	0
****	5	1.778
***	12	3.367
**	24	1.493
*	12	461
Total	53	7.099
Pensionen		
**	16	415
*	62	1.282
Total	78	1.697
Aparthotels		
*****	0	0
***	0	0
**	5	1.888
*	0	0
Total	5	1.888
Total	136	10.684

Tab. 2: Hotels der Provinz Huelva 1997
Quelle: eigene Darstellung nach Instituto de Estadística de Andalucía 1998

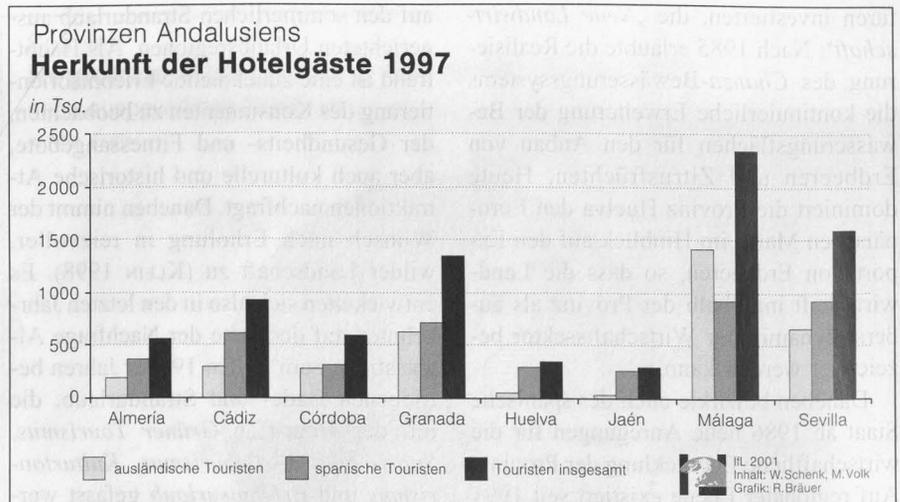
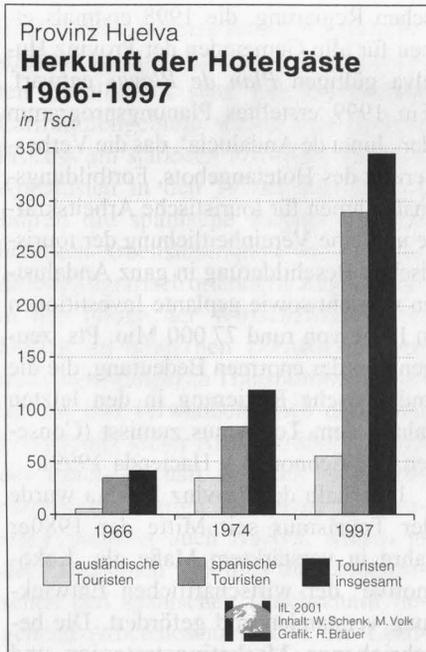


Abb. 6: a Hotelgäste der Provinz Huelva nach ihrer Herkunft (1966-1997)
b Hotelgäste der Provinzen Andalusiens 1997 nach ihrer Herkunft
Quelle: eigene Darstellung nach Instituto de Estadística de Andalucía 1998

Flughafens noch immer prioritäres Ziel der regionalen Tourismusplanung (GUTIERREZ 1995).

Das touristische Profil der Provinz Huelva ist in den 1990er Jahren als dynamisch und neuen Anregungen folgend zu

bezeichnen: Das Hotelangebot konnte seit den 1970er Jahren deutlich verbessert werden (Tab.2); die Zahl der Touristen nahm in der Folge kontinuierlich zu (Abb. 6), wobei vor allem der Anteil ausländischer Touristen in den Wintermo-

naten anstieg (Consejería de Economía y Hacienda 1999). Der Wechsel vom Wohnungs- zum Hoteltourismus konnte jedoch bislang noch nicht im angestrebten Ausmaß vollzogen werden, da die Bedeutung der Ferienwohnungen v. a. für

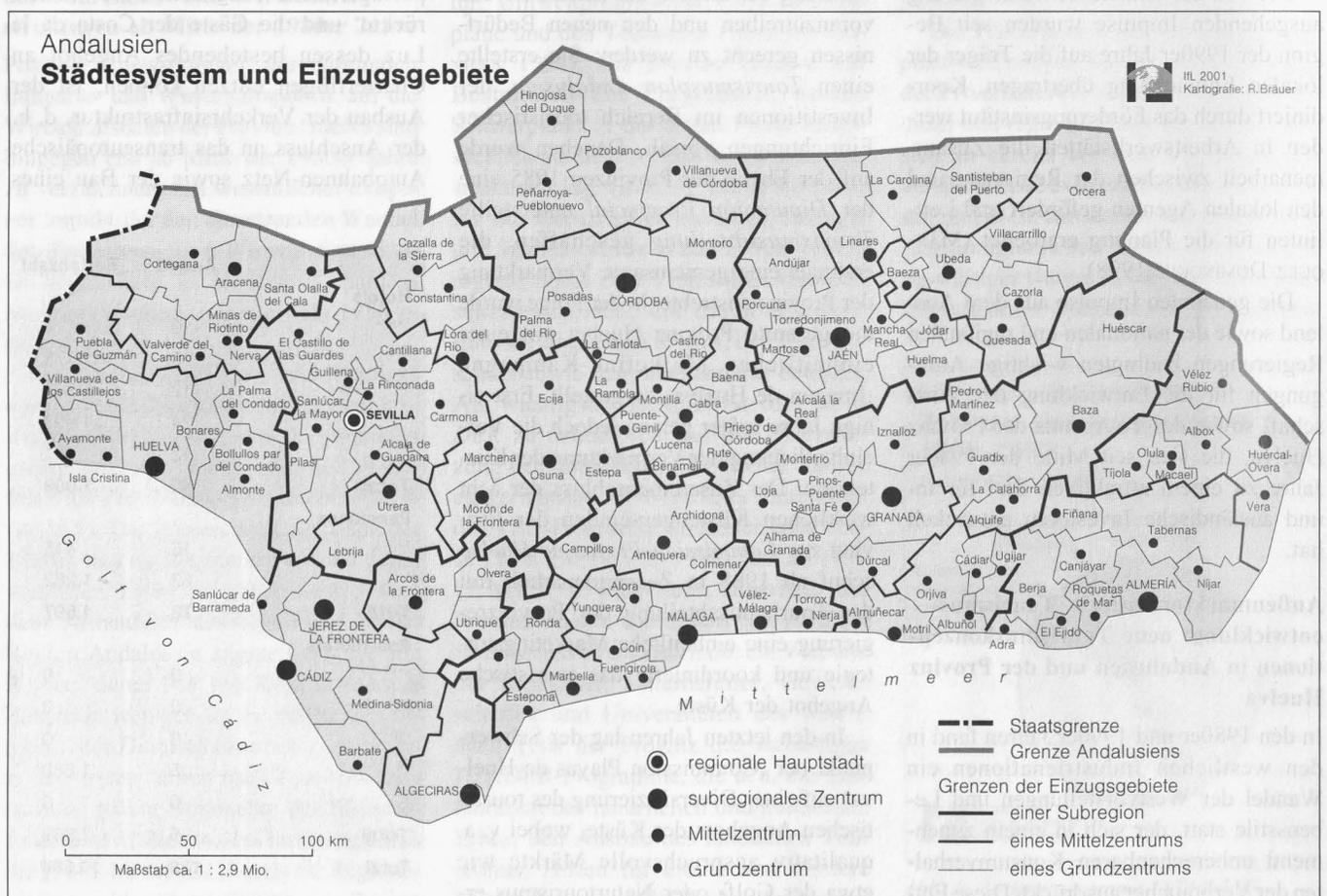


Abb. 7: Das „Städtesystem Andalusien“
Quelle: ZOIDO NARANJO 1990 (verändert)

die aus Andalusien stammenden Touristen nach wie vor sehr groß ist. Die überkommene Struktur des nationalen und besonders des regionalen Tourismus ist also noch immer erhalten; auch verzeichnet die Provinz Huelva im Vergleich mit der Costa del Sol nach wie vor eine ausgeprägte Saisonalität, und besonders im Hinblick auf die touristische Wertschöpfung verharrt die Provinz auf einem niedrigen Niveau: Ausgaben in Höhe von etwa 5 500 Pesetas pro Tag in der Provinz Huelva stehen rund 10 000 Pesetas in Málaga und Granada gegenüber (Instituto de Estadística de Andalucía 1998; Diputación Provincial de Huelva 1998).

Der Wandel von einer fast ausschließlichen Konzentration auf den Binnenmarkt hin zum außenmarktorientierten, internationalen Tourismus vollzog sich in den letzten Jahrzehnten also langsam und allmählich, bewirkte aber dennoch deutliche Veränderungen und Verbesserungen des touristischen Sektors der Provinz Huelva.

Die Ausweitung des touristischen Sektors zog indes Nutzungskonflikte zwischen dem Tourismus und der aufstrebenden Landwirtschaft der Region nach sich: Beide Wirtschaftsbereiche benötigen große Flächen sowie eine bedeutende Zahl an Arbeitskräften. Insbesondere der flächenintensive Golftourismus steht einem weiteren Ausbau der landwirtschaftlichen Nutzfläche entgegen; zudem sind beide Nutzungen in hohem Maße von der Verfügbarkeit von Wasser abhängig. Weitere Konflikte ergeben sich beispielsweise aus der unmittelbaren Nachbarschaft touristischer Zentren (v. a. Matalascañas) mit dem Nationalpark *Coto de Doñana*, dessen Ökosystem durch die Ausweitung der touristischen Nutzung stärkerer Belastung ausgesetzt wird.

Neue Stadtstrukturkonzepte auf nationaler und regionaler Ebene

Im Jahr 1986 verabschiedete die Autonome Region Andalusien eine neue Stadtkonzeption: Das *Städtesystem Andalusien* (Abb. 7) 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 4 Niveaus: Einer regionalen Hauptstadt (Sevilla) sind subregionale Zentren untergeordnet, worauf Mittel- und Grundzentren

folgen. Dieses System, als verbindliche Planungsgrundlage für die lokale Stadt- und Raumplanung konzipiert, ging 1990 in das neue Raumordnungsgesetz *Grundlagen der Raumordnung Andalusien* ein. Hier wurden die minimalen Einrichtungen und Funktionen der städtischen Zentren definiert und somit die flächendeckende Grundversorgung gewährleistet (ZOIDO NARANJO 1990). Das Raumordnungsinstrument unterteilt die Region 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 Costa de la Luz sind Teil des dynamischen Küstengürtels, weshalb hier eine Festlegung des hierarchischen Rangs Schwierigkeiten bereitet: Das ‚Städtesystem Andalusien‘ klassifiziert Isla Cristina und Ayamonte als *rurale Grundzentren*, doch werden beide Städte aufgrund ihrer Funktionalität in der Planungspraxis als *Mittelzentren* innerhalb ihres Umlandes behandelt.

Die aufgezeigten Prozesse und Entwicklungen spiegeln sich auf der Ebene einzelner Gemeinden der Provinz Huelva wider. Als anschauliches Beispiel für den seit Mitte der 1980er Jahre vollzogenen Wandel der Tourismus- und Wirtschaftsstrukturen soll daher in einem zweiten Teil dieses Beitrags die Entwicklung des Ortes *Isla Cristina* betrachtet werden.

Isla Cristina: naturräumliche und anthropogene Grundlagen

Der knapp 18 000 Einwohner (1998; offizielle Bevölkerungsstatistik der Provinz Huelva) zählende Ort Isla Cristina liegt im südwestlichen Teil der Region Andalusien und gehört zur Provinz Huelva (Abb. 1). Die Gemeindefläche grenzt im Süden an den Atlantik, im Westen wird sie durch die Stadt Ayamonte begrenzt, die die Grenze zu Portugal bildet. Das Nutzungspotenzial des Raumes ist durch starke Küstendynamik, Marschland und Flussmäander des *Ría Carreras* eingeschränkt, so dass von einem ursprünglichen Ungunstraum gesprochen werden muss, dessen agrarische Inwertsetzung zudem durch ein klimatisch bedingtes Wasserdefizit erschwert wird. Erst die letzte bedeutende Küstenveränderung infolge des Erdbebens von Lissabon 1755 ermöglichte die Besiedlung und die Anlegung eines geschützten Hafens. Die Wirtschaftsentwicklung Isla Cristinas basierte seit der Gründung des Ortes fast ausschließlich auf dem Fischfang und der Fischindustrie (Abb. 8), wohingegen der Landwirtschaft im Gegensatz zu den benachbarten Gemeinden traditionell nur wenig Bedeutung zukam (JURADO ALMONTE 1995). Im Jahr 1960 war Isla Cristina ein peripher gelegener Fischerort, der nur unzureichend an das spanische Verkehrsnetz angeschlossen war. Die monostrukturierte Wirtschaft war in hohem Maße abhängig von den Schwankungen der Fischindustrie, Ertragsalternativen gab es kaum. Obwohl der Ort in einer



Foto 1: Stadtkern und Strand Isla Cristinas 1964
Quelle: privat

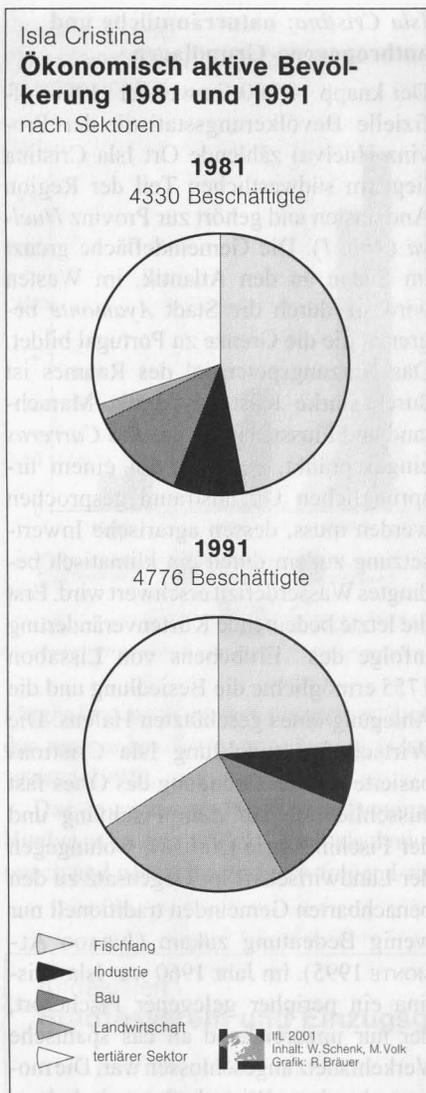


Abb. 8: Verteilung der aktiven Bevölkerung Isla Cristinas nach Sektoren 1981 und 1991
Quelle: JURADO ALMONTE und MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998 (verändert)

reizvollen Landschaft am Atlantischen Ozean liegt, wurde das vorhandene touristische Potenzial bis zu diesem Zeitpunkt kaum genutzt (Foto 1).

Binnenmarktorientierte Tourismusentwicklung in Isla Cristina bis Mitte der 1980er Jahre

In Isla Cristina vollzog sich, wie auch auf Ebene der Provinz Huelva, seit Mitte der 1980er Jahre ein Wandel des touristischen Sektors, der Veränderungen der Wirtschafts- und Stadtstrukturen bewirkte. Im Folgenden kann daher eine Gegenüberstellung der jeweils spezifischen Strukturen und Prozesse vorgenommen werden, die die Binnen- bzw. Außenmarktorientierung des touristischen Sektors kennzeichnen.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde Isla Cristina von einigen Familien aus Sevilla als sommerlicher Urlaubsort ent-

deckt. Im Jahr 1910 wurde ein erstes Restaurant am Strand erbaut und 1919 war Isla Cristina erstmals das Ziel einer Ferienkolonie. Im Jahr 1933, als die Fischerkrise 1928-34 den Tourismus als Erwerbsalternative in den Vordergrund rückte, startete die Stadt ihre erste Werbekampagne und baute Umkleidekabinen und Kiosks am Strand. In der Folge strömten in den 1930er Jahren sonntags rund 2 000 Touristen nach Isla Cristina (Revista de las fiestas del Carmen 1998). Diese regionale touristische Entwicklung wurde 1936 jedoch durch den beginnenden spanischen Bürgerkrieg unterbrochen und konnte anschließend nicht mit dem gleichen Erfolg fortgesetzt werden.

In den 1960er Jahren existierte in Isla Cristina zwar Tourismus, doch hatte der Ort mit nur 48 Betten ein sehr geringes Übernachtungsangebot in Hotels und Pensionen aufzuweisen und bildete innerhalb der Provinz Huelva das Schlusslicht (Abb. 9). Der Bau zusätzlicher touristischer Einrichtungen war zu diesem Zeitpunkt dadurch eingeschränkt, dass die hierfür geeigneten Waldflächen in der Nähe des Strandes staatlich geschützt waren. Das ‚Projekt der touristischen Entwicklung der Costa de la Luz‘ (1963) wurde daher in Isla Cristina als Chance für einen beginnenden Tourismusboom betrachtet (Interne Dokumentation 1967), von dem man sich die Freigabe der geschützten Pinienwälder, den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und den Bau eines Hotels erhoffte. Das Projekt sah jedoch vor, Isla Cristina erst in einer späteren Phase zu berücksichtigen, und auch der geplante Ausbau des Straßennetzes der Provinz verbesserte kaum die schlechte Verkehrsanbindung; zudem blieb die erwartete finanzielle Unterstützung für den Bau touristischer Einrichtungen aus oder konnte erst durch langjährige Verhandlungen erreicht werden. Die durch die Planung der Provinz Huelva ermutigte Initiative privater Investoren nahm zwar in diesem Zeitraum vielversprechende Ausmaße an (die Baufirma HICONSA plante ab 1973 fünf Apartmentblocks in Strandnähe; ein 1967 begonnenes Wohnungsprojekt der Baufirma VOSA mit 300 Wohnungen am Hauptstrand konnte 1973 fertiggestellt werden). Der Konkurs beider Unternehmen Mitte der 1970er Jahre bedeutete jedoch einen Rückschlag, der durch die sich in diesem Zeitraum auswirkende europäische Wirtschaftskrise noch akzentuiert wurde. Weitere touristische Projekte schlugen

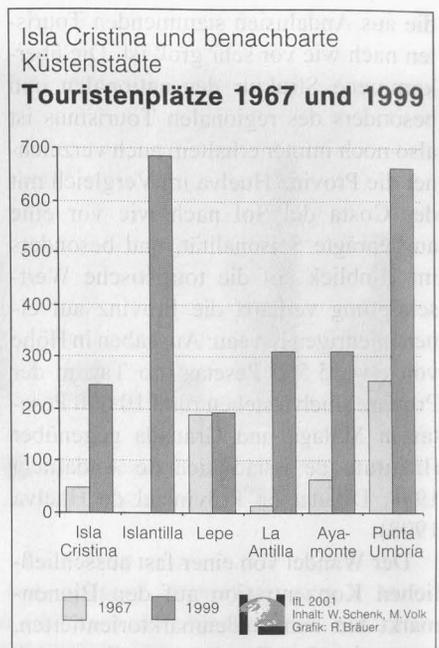


Abb. 9: Touristenplätze Isla Cristinas und der benachbarten Küstenstädte 1967 und 1999

Quelle: eigene Darstellung nach Interne Dokumentation 1967 und Patronato Provincial de Turismo 1999

in den folgenden Jahren fehl, so dass für die 1970er und beginnenden 1980er Jahre von einem Stillstand der touristischen Entwicklung gesprochen werden muss (La Higuera 1979).

Das touristische Profil Isla Cristinas war also zu Beginn der 1980er Jahre durch eine Dominanz des nationalen und besonders des regionalen Tourismus charakterisiert, der sich in einem bedeutenden Anteil von Zweitwohnungen an der Gesamtwohnungszahl (1981 waren rund 1 850 der 6 000 Wohnungen Isla Cristinas als Zweitwohnungen deklariert; Interne Dokumentation 1982) und einer Verdreifachung der Bevölkerungszahl in den Sommermonaten ausdrückte. Die Zahl der Hotelbetten verbesserte sich zwar bis 1976 auf 227, doch war das touristische Angebot der Stadt zu Beginn der 1980er Jahre insgesamt als defizitär zu bezeichnen (FOURNEAU 1983). Die charakteristische Sozialstruktur der Gäste, die überwiegend den unteren und mittleren Einkommensklassen angehörten, drückte sich im Bau eines Campingplatzes aus, der im Wesentlichen finanzschwache spanische und durchreisende ausländische Touristen anzog.

Wirtschafts- und Stadtentwicklung bis Mitte der 1980er Jahre

Innerhalb der agrarisch geprägten und durch einen in den 1960er Jahren erreich-

ten Entwicklungsrückstand gekennzeichneten Provinz Huelva stach der Hafenstandort Isla Cristina 1969 als einer der wichtigsten südatlantischen Fischerorte heraus. Ab 1970 verursachte jedoch die Ölkrise eine schwere Krise der Fischindustrie und einen allmählichen Rückgang des Primären Sektors, der sich zugleich in den benachbarten agrarisch dominierten Gemeinden vollzog. Die freiwerdenden Arbeitskräfte aus Landwirtschaft und Fischindustrie konnten teilweise durch eine allmähliche Zunahme des Tertiären Sektors aufgefangen werden, wobei sich als ergänzender Sektor in den 1970er Jahren der nationale Tourismus der Küste Huelvas entwickelte. Die Auswirkungen der Fischerei- und Agrarkrise wurden jedoch lediglich abgemildert, wohingegen eine tiefgreifende Umstrukturierung nicht stattfand: während Isla Cristina weiterhin vom Fischfang dominiert blieb, erhielt sich in der benachbarten Gemeinde Lepe die traditionelle Vormachtstellung der Landwirtschaft. Ab 1978 erlebte jedoch die landwirtschaftliche Produktion der Nachbargemeinde Lepe und des zur Gemeinde Isla Cristina gehörenden *La Redondela* mit Hilfe von Investitionen aus der spanischen Provinz Valencia und dem Ausland bedeutende Modernisierungen (neue Kulturen, Intensivierung des Anbaus, seit 1985 umfassender Bewässerungsplan für die Region), die mit dem Begriff *Neue Landwirtschaft* gefasst werden können (JURADO ALMONTE 1992).

Im Gegensatz zu den Nachbargemeinden vollzog sich in Isla Cristina hingegen von 1970 bis 1985 kein tiefgreifender struktureller Wandel. Der beginnende nationale Tourismus sowie die aufkommende ‚Neue Landwirtschaft‘ milderten die Krise der Fischindustrie zwar ab, konnten den Fischfang jedoch nicht von seiner dominanten Position innerhalb der Wirtschaftsstruktur verdrängen.

Die Stadtentwicklung Isla Cristinas ist stark eingeschränkt durch die naturräumliche Lage zwischen Meer und Marschland. Der historische Stadtkern, der sich bis in die 1970er Jahre nur wenig veränderte, konzentriert sich daher auf einen kleinen, dem Meer abgewandten Bereich am Ufer des Flusses Carreras (Foto 1). Die kontinuierliche Bevölkerungszunahme im Verlauf des 20. Jahrhunderts sowie die allmähliche Entwicklung des nationalen Tourismus in den 1960er und 1970er Jahren führten zur Erweiterung des eigentlichen Siedlungs-



Foto 2: Der Sporthafen Isla Cristinas und das südliche Erweiterungsgebiet 1993
Quelle: privat

kerns und zur Entwicklung neuer Stadtteile in Süden und Osten des Ortskerns (Flächennutzungsplan Isla Cristina 1975). Bis zur Erstellung des ersten Flächennutzungsplans im Jahr 1975 erfolgten diese Entwicklungen jedoch ohne übergeordnete Stadtplanung. Die sich in den 1970er Jahren zuspitzende Wohnungsnot und der zunehmende Entwicklungsrückstand in den Bereichen Tourismus und Wirtschaft machten schließlich die Erarbeitung einer städtebaulichen Planungsgrundlage für Isla Cristina nötig.

In den 1970er Jahren erhielten die spanischen Gemeinden erstmals die Möglichkeit, aktiv in die Stadtplanung einzugreifen und die Entwicklung mitzugestalten. Im Fall Isla Cristina führte diese neue Freiheit zur Erstellung eines äußerst ehrgeizigen Flächennutzungsplans, der einen raschen Aufstieg zum Tourismusstandort ermöglichen sollte. Die im Zeitraum der Erstellung des Flächennutzungsplans beginnende schwere wirtschaftliche Krise verhinderte jedoch die Umsetzung der Planung, so dass sich Isla Cristina trotz der speziell auf den erhofften Tourismus ausgerichteten planerischen Vorgaben bis Mitte der 1980er Jahre nicht zu einem bedeutenden Tourismusort entwickelte.

Außenmarktorientierte Tourismusentwicklung in Isla Cristina ab Mitte 1980er Jahre

Seit Ende der 1980er Jahre kam es innerhalb des touristischen Sektors Isla Cristinas zum Umschwung und zur dynami-

schen Entwicklung neuer Prozesse: Der 1986 verabschiedete *Tourismusplan Andalusien* stellte erstmals seit 1963 Landes-, Staats- und EU-Mittel zum Ausbau touristischer Einrichtungen in Aussicht. Zugleich wurde für Isla Cristina ein neuer Flächennutzungsplan (1987) erarbeitet, der die Ausweisung großer touristischer Flächen sowie bedeutende Investitionen im Straßenbau vorsah (La Higuera 1986) und dessen wichtigste Zielsetzung das Wachstum des Tourismussektors darstellte (Flächennutzungsplan Isla Cristina 1987).

Die Tourismusplanung fand dabei im Einklang mit der natürlichen Umwelt statt, wodurch die Vermarktung des Raums im Hinblick auf den *Grünen Tourismus* ermöglicht wurde: Die Anlage eines Stadtparks im Jahr 1990 sowie der Ende der 1990er Jahre beendete Bau eines *Küstenschutz-Parks*, der bis in die Nachbargemeinde Lepe reicht, weisen auf den Versuch eines nachhaltigen Tourismus hin. Die im Flächennutzungsplan vorgesehene Diversifizierung des Tourismus kam im Bau eines 200 Boote fassenden Sporthafens zum Ausdruck (Foto 2). Das 1993 fertiggestellte Projekt erschloss dem bislang auf den Strandtourismus begrenzten Standort eine neue Klientel und ermöglicht seitdem die Vermarktung der Stadt als Standort des *Aktiven Tourismus* (La Higuera 1990, 1993, 1997). Daneben trug eine Reihe kleinerer Programme in den 1990er Jahren zu einer Veränderung der Tourismusstrukturen bei: Die Einrichtung eines

Radwanderweges ('Via Verde') sowie der Umbau einer ehemaligen Wassermühle, die heute eine Ausstellung über die Marschlandschaft der Region beherbergt ('Molino de mareas'), beides Teile des EU-Programms INERREG, sind hier ebenso zu nennen wie der Bau eines Luxus-Campingplatzes (1994) und eine Reihe von Fort- und Ausbildungsmaßnahmen innerhalb des Tourismussektors (La Higuera 1994; Revista de las fiestas del Carmen 1997).

Isla Cristina entwickelte sich in diesen Jahren, in verstärktem Maße ab Mitte der 1990er Jahre, zu einem Standort des Qualitätstourismus, was sich in einer Diversifizierung des touristischen Angebots ausdrückt: Im Jahr 1999 warb Isla Cristina mit seinem Strand, einem vielfältigen Sportangebot, wilder, geschützter Natur und verschiedenen kulturellen Attraktionen.

Voraussetzung für den allmählichen Übergang vom binnen- zum außenmarkt-orientierten Tourismus waren umfangreiche finanzielle Investitionen von Seiten der EU, des Staates, der Region sowie der Provinz, während die Gemeinde in der Erstellung eines auf den Tourismus ausgerichteten Flächennutzungsplans die Weichen für eine touristische Entwicklung stellte. Die Tourismuspolitik Isla Cristinas zielte dabei in Richtung einer ökologisch vertretbaren Entwicklung und versuchte, die Fehler anderer Küstenorte zu vermeiden (Servicio de obras y urbanismo del ayuntamiento de Isla Cristina 1999).

Für die nächsten Jahre ist die Fortsetzung des Ausbaus touristischer Infrastrukturen geplant. Das im Jahr 2000 hierfür verfügbare Investitionsvolumen lag weit über den in den vergangenen Jahren verfügbaren Mitteln (La Higuera 2000), so dass lange geplante Projekte beendet bzw. begonnen werden konnten: Der Küstenschutz-Park sowie die Uferpromenade am Fluss Carreras sollen fertiggestellt, der historische Stadtkern restauriert und die Straßeninfrastruktur verbessert werden. Weiterer Schwerpunkt der vorgesehenen Verbesserungen sind die Strände, für die ein 'Plan de Playa 2000' den Ausbau der Strandzugänge, Parkplätze und Radwege sowie neue Duschen und Umkleidekabinen vorsieht. Daneben ist im Küstenschutz-Park der Bau von zwei großen, auf den internationalen Markt ausgerichteten *Luxus-Hotels* geplant (La Higuera 1999), die den bestehenden Mangel Isla Cristinas an qualitativ hoch-

stehenden Einrichtungen beheben sowie die nach wie vor geringe Zahl an Touristenplätzen verbessern sollen (Abb. 9).

Wesentlichen Einfluss auf künftige Entwicklungen des Tourismussektors wird die Überarbeitung des bestehenden Flächennutzungsplans aus dem Jahr 2000 nehmen. Die neue Planung sieht erhebliche Veränderungen der Stadt- und Tourismusstrukturen vor: Isla Cristina soll einen Golfplatz erhalten, der den bereits bestehenden Platz des benachbarten Islantilla ergänzen und das Angebot an anspruchsvollen Sporteinrichtungen ausbauen soll. Dieser Golfplatz wird als Meilenstein in der auf den internationalen Tourismusmarkt ausgerichteten Planung gesehen und ist Voraussetzung für den Erfolg der geplanten Luxus-Hotels. Daneben sieht die Planung die Ausweitung eines touristischen Erweiterungsgebiets vor, wodurch der endgültige Durchbruch der Stadt auf dem Tourismusmarkt erreicht werden soll (La Higuera 2000).

Wirtschaftsentwicklung

Seit Mitte der 1980er Jahre erfolgte in Isla Cristina ein bedeutender Wandel der Wirtschaftsstrukturen, der durch eine wachsende Bedeutung der Landwirtschaft und einen Rückgang des Fischfangs gekennzeichnet war (Abb. 8). In Folge des Aufbaus eines dynamischen agro-industriellen Sektors bei *La Redondela* und *Lepe* (seit 1985) entwickelte sich die Region zu einem der wichtigsten nationalen Standorte für den Anbau von Zitrusfrüchten und Erdbeeren; sie lieferte 1990 rund 80 % der gesamten Erdbeerproduktion Andalusiens (MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO 1990). Verstärkt durch eine schwere Fischereikrise 1992-1993 holte der agrarische Sektor den traditionell dominanten Fischfang in seiner Bedeutung für den Arbeitsmarkt Isla Cristinas ein. Dennoch war der Hafen Isla Cristinas 1995 noch immer der zweitwichtigste Hafen der Provinz Huelva (JURADO ALMONTE 1995), und Anfang der 1990er Jahre brachte die beginnende Entwicklung der *Fisch- und Muschelseuche* neue Dynamik in den Sektor, der zudem durch Fördermittel der EU und des spanischen Staates in den 1990er Jahren modernisiert wurde und weiterhin eine bedeutende Rolle einnimmt (La Higuera 1997).

Die wachsende Bedeutung des agrarischen Sektors auf Kosten des Fischfangs minderte jedoch nicht die Vormachtstel-

lung des Primären Sektors, wohingegen der Tertiäre Sektor trotz der positiven Tourismusentwicklung nur geringe Zuwächse verzeichnete (Abb. 8) (JURADO ALMONTE und MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998).

Der große Flächenbedarf des touristischen Sektors birgt jedoch, wie bereits auf Ebene der Provinz Huelva angesprochen, einen Nutzungskonflikt zwischen Tourismus und Landwirtschaft. Die im Hinterland gelegenen Schwerpunkte des agrarischen Sektors, *Lepe* und *La Redondela*, wurden bislang von der touristischen Entwicklung kaum tangiert, doch beinhaltet die neueste Tourismusplanung Isla Cristinas die Ausweisung touristischer Flächen in unmittelbarer Nähe zu den agrarischen Nutzflächen, weshalb hier ein Konflikt vorprogrammiert scheint.

Die Umsetzung neuer Planungskonzeptionen in der Stadtplanung und Siedlungsentwicklung

In den 1980er Jahren litt der Hafenort Isla Cristina stark unter der nationalen Wirtschaftskrise und wies in der Folge einen eklatanten Mangel an Grundinfrastrukturen auf, weshalb die Versorgung des Umlandes nicht gewährleistet werden konnte. Wasserknappheit, mangelnde Entwässerung sowie ein Mangel an Wohnungen, Boden und Grünflächen kennzeichneten die Ausgangssituation im Vorfeld des neuen Flächennutzungsplans (ARAMBURU 1990).

Wichtigste Ziele des zweiten, im Jahr 1987 verabschiedeten Flächennutzungsplans waren daher die Verbesserung der Wohnungssituation sowie die Entwicklung des touristischen Sektors, wobei deutliche Korrekturen an den Vorgaben des alten Flächennutzungsplans vorgenommen wurden (Flächennutzungsplan Isla Cristina 1987). Unter Einbeziehung der lokalen Agenten sollten das endogene Potenzial der Region genutzt und die natürliche Umwelt sowie gewachsene städtische Strukturen bewahrt werden. Die Planung sah daher vor, das touristische Wachstum an den Stränden zu konzentrieren, die Bebauungshöhe und -dichte einzuschränken (maximal 3 Stockwerke und geringe Bebauungsdichte im Strandbereich) sowie den Aufbau von Hoteleinrichtungen zu fördern, um den angestrebten Qualitätstourismus voranzutreiben.

Diese Vorgaben bewirkten bereits im Jahr 1987 eine Belebung der Bauaktivität innerhalb Isla Cristinas. Die positive



Luftbildaufnahme 1:
Isla Cristina 1994

Quelle: Kartographisches
Institut Andalusiens,
Sevilla

Mängel der Planung machten die Erarbeitung eines neuen Flächennutzungsplans nötig, der die veränderten Bedürfnisse berücksichtigt und das städtische Wachstum kontinuierlich fortführt. Im Jahr 2000 wurde daher ein neuer FNP verabschiedet, als dessen wichtigste Leitlinien die Erstellung eines ‚Sonderplans‘ für den Stadtkern, der Küstenschutz sowie bedeutende Maßnahmen zur Veränderung der Tourismusstrukturen zu nennen sind: Die 1987 ausgewiesenen

Hotelflächen sollen in Apartmentflächen umgewandelt werden können; zudem wird die Planung eines Golfplatzes sowie einer touristischen Bebauungszone zwischen Isla Cristina und dem benachbarten Urbasar die touristische Entwicklung der Stadt Isla Cristina sowie des Ortes Islantilla maßgeblich beeinflussen (La Higuera 2000).

Stimulation der Privatinitiative wurde durch Einflüsse der EU, Spaniens und Andalusiens verstärkt, so dass die neue Planung als bedeutende Zäsur innerhalb der Stadtentwicklung Isla Cristinas betrachtet werden kann. Die Fördermittel der angeführten Organe ermöglichten eine rasche Umsetzung einer Vielzahl von Projekten: Der Bau des Sporthafens, der Strandpromenade, des Stadtparks und des Sportplatzes wurde bereits in den ersten 4 Jahren nach Verabschiedung des FNP begonnen (Luftbildaufnahme 1). Daneben erfolgte in diesem ersten Abschnitt die Erstellung und Verabschiedung der gesamten Entwicklungsplanung, d. h. alle Bebauungspläne, Sonderpläne und Detailstudien wurden planmäßig erarbeitet (ARAMBURU 1990). Als problematisch erwies sich hingegen die Reservierung großer Bereiche als Hotelflächen, da die Nachfrage nicht im erwarteten Umfang anstieg, und auch die Erneuerung des historischen Stadtkerns erwies sich als schwierig (La Costa Información 1995).

Ende der 1990er Jahre waren praktisch alle Vorgaben des FNP 1987 erfüllt oder standen kurz vor der Ausführung. Die seit 1987 vollzogene wirtschaftliche und speziell die touristische Entwicklung Isla Cristinas sowie die erkennbaren

Ein eindrucksvolles Beispiel des Wandels touristischer Konzeptionen und Planungen in Isla Cristina ist der in Gemeinschaft mit der Nachbargemeinde Lepe seit 1990 errichtete Touristenort *Islantilla*.

Islantilla als Beispiel des Zusammenspiels neuer Stadt- und Tourismuskonzeptionen

Im Jahr 1986 schlug die ‚Junta de Andalucía‘ in ihrem ‚Tourismusplan Andalusien‘ vor, an der Gemeindegrenze Isla Cristinas und Lepes eine touristische Erschließung vorzunehmen (Abb. 1). Da diese Fläche bis zu dem Zeitpunkt weder land- noch forstwirtschaftlich genutzt wurde, wurde aus dem vagen Vorschlag aufgrund der Initiative lokaler Unternehmer und Bodenbesitzer aus *La Antilla* ein konkretes Projekt, zu dessen Durchführung im Oktober 1987 ein erstes Abkommen zwischen Isla Cristina und Lepe geschlossen (Esquema Director de Planeamiento 1988) und 1990 der *Gemeindeverband Islantilla* gegründet wurde (JURADO ALMONTE 1995).

Mit dem Ziel, die Fehler anderer Tourismusorte zu vermeiden und auf die aktuellen Bedürfnisse des Tourismusmarkts einzugehen, sollte sich die touristische Entwicklung des zu schaffenden Standorts Islantilla auf den *Golftourismus* stützen, der ein hohes Niveau und ganzjährige Auslastung verspricht. Daneben wurde der Bau eines Kongresszentrums, eines Sporthafens, eines Casinos sowie mindestens eines Luxushotels vorgegeben. Das Projekt Islantilla sollte unter



Foto 3: Islantilla 1999 (im Hintergrund Urbasar und Isla Cristina).
Quelle: Mancomunidad de Islantilla

Einhaltung des Küstengesetzes im Einklang mit dem Ökosystem vonstatten gehen und eine Verbindung zwischen traditionellem Strandtourismus, Aktivem und Grünem Tourismus schaffen (Esque-ma Director de Planeamiento 1988).

Seit 1991 wurde der auf 10 Jahre festgesetzte Zeitrahmen umgesetzt (Foto 3). Wesentliche Bestandteile waren dabei von Beginn an der rasche Bau eines Golfplatzes sowie die 1991 erfolgte Eröffnung des Luxushotels *Confortel*, das als erstes 4 Sterne-Hotel der Region von Beginn an die Vermarktung Islantillas als Standort des Qualitätstourismus ermöglichte. Das Hotelangebot konnte nach diesem vielversprechenden Beginn allerdings erst im Jahr 1999 erweitert werden, wohingegen bis Ende 1997 bereits über 1 500 Ferienwohnungen errichtet wurden. Bis Ende der 1990er Jahre muss daher von einer Dominanz des Wohnungstourismus gesprochen werden (La Higuera 1998, 1999). Erst die Eröffnung des Apartmenthotels *Oasis* im Jahr 2000 leitete die geplante Umsetzung der Hotelkonzeption ein. Um den Ansprüchen eines internationalen Qualitätstourismus gerecht werden zu können, errichtete der Gemeindeverband Islantilla gemeinsam mit der ‚Junta de Andalucía‘ die erste *Hotelfachschule* der Provinz Huelva. Zudem verfügt Islantilla über weitere Fortbildungseinrichtungen (Ausbildungszentrum, Stellenvermittlung, Arbeitsclub, Werkstatt-Schulen), die das Bildungsniveau der Beschäftigten innerhalb des touristischen Sektors sowie in anderen Branchen verbessern sollen (Mancomunidad de Islantilla: Interne Dokumentation 1999).

Wesentlichen Anteil an der Durchführung des Projekts hatten, neben den Investitionen der Gemeinden Isla Cristina und Lepe sowie der Region Andalusien, einige spanische Privatinvestoren und Immobiliengesellschaften, wohingegen der Anteil ausländischer Investitionen als äußerst gering zu bezeichnen ist. Die Europäische Union nimmt v. a. hinsichtlich der Aus- und Fortbildungsprogramme innerhalb Islantillas Einfluss; das Programm INTERREG ermöglichte den vom Gemeindeverband Islantilla geforderten und vermarkteten Umbau der bereits erwähnten Wassermühle sowie die Errichtung des Radwanderweges *Via verde*, der ebenfalls auf eine Initiative des Gemeindeverbandes zurückzuführen ist.

Die Umsetzung der urbanistischen Planung des Projekts Islantilla war Ende der

1990er Jahre zu großen Teilen beendet, weshalb bis zu diesem Zeitpunkt bereits von einer Etablierung des Standorts Islantilla auf dem nationalen und internationalen Tourismusmarkt gesprochen werden konnte. Aufgrund des Golfplatzes sowie der Luxushotels unterscheidet sich das touristische Profil Islantillas stark von dem Isla Cristinas und Lepes: Wenngleich auch in Islantilla in den Monaten Juli und August der nationale Wohnungs- und Strandtourismus dominiert, so profitiert man doch in den Monaten September bis Mai von der ‚Hochsaison‘ des Golftourismus. Der Golfplatz Islantillas, mit 27 Löchern einer der größten Andalusiens, zog 1997 knapp 44 000 Golfer an und wird zu 80 % von Ausländern genutzt. Die Golftouristen wohnen zu 70 % in Hotels, so dass diese auch in den Wintermonaten eine ausreichende Rentabilität verzeichnen können (Mancomunidad de Islantilla: Interne Dokumentation 1999). Der Golfplatz ist daher als dynamischer Faktor der Tourismusentwicklung Islantillas zu bezeichnen, weshalb er in den kommenden Jahren nach Westen, d. h. in Richtung Isla Cristina, erweitert werden soll; auch eine Erweiterung der Bebauungsfläche Islantillas wird bereits diskutiert. Der 1999 begonnene Bau eines weiteren Luxushotels (*Islantilla Golf*) wird in Zukunft das hochwertige Angebot für den Golftourismus vervollständigen und die Saisonalität des Tourismus weiter mildern (La Higuera 1999).

Zur weiteren Steigerung der Attraktivität des Standorts erhoffen die Verantwortlichen die Realisierung eines Olympischen Trainingszentrums, dessen Bau bereits in den 1980er Jahren diskutiert worden war. Daneben soll ein Casino das angestrebte touristische Profil unterstreichen. Wesentlich für die künftige Entwicklung wird schließlich die Verbesserung der Erreichbarkeit der Region sein; auch die Fertigstellung der Autobahnverbindung zwischen Sevilla und Faro im Jahr 2003 wird das Fehlen eines nahegelegenen Flughafens nicht aufheben können (La Higuera 1994, 1999).

Das Projekt Islantilla bewirkte seit Anfang der 1990er Jahre bemerkenswerte Veränderungen in der Wirtschaftsstruktur der umliegenden Gemeinden: Die Schaffung von Arbeitsplätzen sowie eines neuen Absatzmarktes für die Landwirtschaft der Region bedeutete jedoch auf der anderen Seite erhebliche Eingriffe in die Natur. Die rasche Umsetzung

des gesamten Projekts erschwerte zudem die Identifikation der Bevölkerung mit dem neu geschaffenen Tourismusort, woraus polemische Diskussionen und unterschwellige Ängste resultieren. Nichtsdestotrotz kann Islantilla als einzigartiges Modell städtisch-touristischer Entwicklung bezeichnet werden: In Islantilla ist der Anschluss an den internationalen Tourismusmarkt geglückt (MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ 1998).

Schlussbetrachtung und Ausblick

Trotz des in den 1960er Jahren beginnenden Tourismusbooms Spaniens verhartete der Fischerort Isla Cristina in den traditionellen, binnenmarktorientierten Tourismusstrukturen. Die bis Ende der 1980er Jahre dauernde Stagnation der touristischen Entwicklung ging einher mit dem fortschreitenden Niedergang der Fischindustrie, was sich in der Folge in den urbanistischen Prozessen der Stadt widerspiegelte: Der erste Flächennutzungsplan Isla Cristinas wurde praktisch nicht umgesetzt. Der Ort Isla Cristina stellte daher Ende der 1980er Jahre einen Abwanderungsraum innerhalb der insgesamt durch einen Entwicklungsrückstand gekennzeichneten Provinz Huelva dar.

Exogene Impulse der Europäischen Union, des spanischen Staates sowie anderer spanischer Regionen leiteten schließlich den Übergang zu einer außenmarktorientierten Entwicklung ein. Die beginnende Ausrichtung der touristischen Strukturen der Stadt auf einen internationalen, zum hochwertigen Qualitätstourismus zählenden Markt, wurde dabei begünstigt durch die Erstellung eines zweiten Flächennutzungsplans im Jahr 1987, dessen Vorgaben zum größten Teil realisiert werden konnten. Die Persistenz der überkommenen Strukturen führte jedoch zu einer Verzögerung des Wandels, weshalb erst Ende der 1990er Jahre von wirklichen Veränderungen innerhalb des Stadtbildes und der Wirtschaft Isla Cristinas gesprochen werden kann.

Der besonders in den letzten Jahren spürbare Wandel des touristischen Sektors der Region und speziell Isla Cristinas zog wesentliche Veränderungen der urbanistischen Planung und der Wirtschaftsstruktur nach sich, wobei weitere Faktoren wie der Aufschwung der ‚Neuen Landwirtschaft‘, weitreichende Förderungen durch die EU und die Verbesserung der nationalen Wirtschaftslage die positive Entwicklung begünstigten. Wenngleich verschiedene Einflussfaktoren

ren den Wandel Isla Cristinas ermöglichen, so ist dennoch der Tourismus als maßgebliche Größe zu betrachten. Dies drückte sich eindrucksvoll in der Durchführung des Projekts Islantilla aus: Das seit Ende der 1980er Jahre positive Investitionsklima innerhalb der Region sowie die koordinierte Planung und Vermarktung des Projekts manifestierten sich hier in eindrucksvoller Weise, doch verdeutlicht der neu geschaffene Standort zugleich die Gefahren und Risiken der neuen Konzeption. Die Nutzungskonflikte, die durch den zunehmenden Flächenbedarf des touristischen Sektors, besonders im Hinblick auf den geplanten Bau eines zweiten Golfplatzes in Zukunft noch verschärft werden, stellen ein Problem für die Akteure des agrarischen Sektors dar und bedrohen zudem den Erhalt der empfindlichen Ökosysteme des Raums.

Trotz des sich verstärkenden Problempotenzials kann die Tourismusentwicklung der letzten 10 Jahre als positiv für die gesamtwirtschaftlichen und sozialen Prozesse innerhalb Isla Cristinas bewertet werden. Die durch den touristischen Sektor ausgelösten Synergieeffekte ermöglichten einen wirtschaftlichen Aufschwung und drücken sich innerhalb der Bevölkerung in einer spürbaren Aufbruchsstimmung aus. Die für die nahe Zukunft geplanten Projekte versprechen den Ausbau der hochwertigen touristischen Einrichtungen der Stadt und lassen die Fortsetzung der positiven Entwicklung erwarten.

Die verantwortlichen öffentlichen und privaten Akteure sollten dennoch die Wahrung der traditionellen Strukturen und der regionalen Identität als oberstes Ziel ihres Handelns beibehalten. Isla Cristina war im Jahr 2000 noch immer ein ursprünglicher, durch die Strukturen des Fischfangs geprägter Ort, woraus sich der besondere Charme und Reiz der Stadt ableiten. Dieses Charakteristikum unterscheidet Isla Cristina von den meisten touristischen Reisezielen anderer Küstenabschnitte Spaniens und stellt daher das bedeutendste Potenzial der künftigen Entwicklung dar.

Literatur

ARAMBURU, J. (1990): El Plan General de Isla Cristina: Reflexiones sobre una Experiencia de Planeamiento urbano. In: Consejería de obras públicas y transportes: Jornadas sobre Ciudades Medias. Baena.

BENTHIEU, B. (1997): Geographie der Erho-

lung und des Tourismus. Perthes Geographie Kolleg, Gotha.

Bericht der Europäischen Kommission (1994): Eurotourismus: Kultur und Landschaft. Brüssel.

BREUER, T. (1995): Spanien und Portugal auf dem Weg von der Agrar- zur Industriegesellschaft. In: Geographische Rundschau 47, H. 5, Braunschweig.

Consejería de Economía y Hacienda (1999): Análisis del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 1999. Junta de Andalucía, Sevilla.

Diputación Provincial de Huelva, Centro de Estudios y Recursos (1998): CERES (= Cuadernos de Estudios Socioeconómicos de Huelva). Huelva.

ERNST u. YOUNG (Hrsg.) (1991): Enciclopedia Económica de las Autonomías: Andalucía. Edición Especial Cinco Días, Madrid.

Esquema Director de Planeamiento (1988): Islantilla. Aus dem Anhang des Bebauungsplans Plan Parcial N°2 Lepe. Sevilla.

Flächennutzungsplan Isla Cristina 1975 (Plan General de Ordenación Urbanística (1975): Isla Cristina).

Flächennutzungsplan Isla Cristina 1987 (Plan General de Ordenación Urbanística (1987): Isla Cristina).

FOURNEAU, F. (1980): Huelva hacia 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. Excm. Diputación Provincial de Huelva, Madrid.

GUTIÉRREZ, J. (1995): Das Verkehrsnetz in Spanien: Entwicklung, Struktur und Funktion. In: Geographische Rundschau 47, H. 5, Braunschweig.

Instituto de Estadística de Andalucía (1998): Anuario Estadístico de Andalucía 1998. Junta de Andalucía, Sevilla.

Interne Dokumentation (1967): Consejo Económico Sindical de la Costa - Ponencia sobre el turismo. Isla Cristina.

Interne Dokumentation (1982): Bericht des offiziellen Chronisten Isla Cristinas, J. Rodríguez. Isla Cristina.

JURADO ALMONTE, J. M. (1992): La comarca de la costa occidental de Huelva: Caracterización y posibilidades de desarrollo. In: MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. u. J. PÉREZ-EMBED WAMBA (Hrsg.): Huelva en su historia 4: Territorio, población, economía, sociedad. Huelva.

JURADO ALMONTE, J. M. (1995): Isla Cristina. In: Huelva Información: Los pueblos de Huelva, N° 45, Editorial Mediterráneo, Madrid.

JURADO ALMONTE, J. M. u. J. A. MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ (1998): Isla Cristina, la tierra y sus hombres. Editorial Mediterráneo, Madrid.

KLAUSSECKER, A. (1996): Die Expo '92: Wirtschaftliche Bedeutung der Weltausstellung für Sevilla und Andalusien. Forschungen zu Spanien, Bd. 17, Saarbrücken.

KLEIN, P. (1998): Strukturwandel im Tourismus. Dissertationsschrift, Siegen.

La Costa Información. In: Huelva Información (=Tageszeitung für die Provinz Huelva).

La Higuera. Vierzehntägig erscheinende Zeitung Isla Cristinas.

LANG, W. (19993): Die wirtschaftliche Entwicklung Spaniens seit dem Übergang zur Demokratie: Von der Depression zur ökonomischen Revitalisierung. In: BERNECKER, W. u. J. OEHRLEIN (Hrsg.): Spanien heute: Politik - Wirtschaft - Kultur. 2., aktualisierte Auflage, Frankfurt am Main.

LOPEZ-CASERO, F. (1993): Die soziale Problematik des spanischen Entwicklungsprozesses. In: BERNECKER, W. u. J. OEHRLEIN (Hrsg.): Spanien heute: Politik - Wirtschaft - Kultur. 2., aktualisierte Auflage, Frankfurt am Main.

Mancomunidad de Islantilla (1999): Interne Dokumentation.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (1995): Propiedad y distribución de la tierra en la provincia de Huelva. Caja Rural de Huelva, Huelva.

MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (1998): La Apuesta por el Desarrollo Local. Caja Rural de Huelva y Federación Onubense de Empresarios, Huelva.

MIRANDA BONILLA, J. (1994): Las actuaciones de la Comunidad Europea en favor de las regiones fronterizas. El caso de Huelva. In: MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (Hrsg.): Huelva en su historia 5: Historia y territorio de la provincia en el siglo XX. Huelva.

MONTEAGUDO LOPEZ-MENCHERO, J. (1990): Territorio y Función en los Núcleos de la Costa de Huelva. In: Consejería de obras públicas y transportes: Jornadas sobre ciudades medias. Baena.

Patronato Provincial de Turismo (1999): Alojamiento turístico de la Provincia de Huelva. Documentación interna, Huelva.

Revista de las fiestas del Carmen. Jährlich erscheinende Zeitschrift für Isla Cristina. Ilmo. Ayuntamiento de Isla Cristina, Delegación de Cultura, Imprenta Isleña.

Servicios de Obras y Urbanismo del Ayuntamiento de Isla Cristina (1999): Isla Cristina: Una ciudad que avanza. Nuestra realidad en 200 imágenes. Imprenta Isleña.

ZOIDO NARANJO, F. (1990): Las Ciudades Medias en Andalucía. In: Consejería de obras públicas y transportes: Jornadas sobre Ciudades Medias. Baena.

MANUELA VOLK
Stauffenbergstr. 44
73431 Aalen

Prof. Dr. WINFRIED SCHENK
Geographisches Institut der Universität
Bonn
Historische Geographie
Meckenheimer Allee 166
53115 Bonn