

Hannoversche Geographische Arbeitsmaterialien - Hannover working papers in economic geography -

Ingo Liefner (Hrsg.)

Große Exkursion Großbritannien 2001

unter Mitarbeit von Esther Schricke und Henning Kroll

Nr. 26 - 2002

Geographische Arbeitsmaterialien, Band 26
der Abteilung Wirtschaftsgeographie an der Universität Hannover

April 2002

ISBN 3-927053-34-1

Tel: +49(0)511 762 4496

Fax: +49(0)511 762 3051

E-Mail: schaetzl@wigeo.uni-hannover.de

Internet: <http://www.geog.uni-hannover.de/wigeo>

Exkursionsverlauf Großbritannien 2001



Vorwort

Der vorliegende Band präsentiert Grundlagen, Verlauf und Ergebnisse einer Exkursion der Abteilung Wirtschaftsgeographie des Geographischen Instituts der Universität Hannover nach Großbritannien.

Die Abteilung Wirtschaftsgeographie befasst sich in Forschung und Lehre mit der Entwicklung ökonomischer Raumsysteme auf unterschiedlichen Maßstabsebenen. Inhaltliche Schwerpunkte bilden beispielsweise der regionalwirtschaftliche Strukturwandel in Industrie-, Schwellen- und Entwicklungsländern, die Wirkungen des technologischen Wandels auf die Regionalwirtschaft, regionale Innovationssysteme und wissensbasierte Regionalentwicklung. In der Lehre kommen Inhalte hinzu, die von unmittelbarer Praxisrelevanz für Wirtschaftsgeographen im Beruf sind. Dazu gehören beispielsweise kommunale Wirtschaftsförderung, regionale Technologiepolitik und Gründungsförderung. In diesen Rahmen fügte sich die große Exkursion ein, die sowohl Anschauungsbeispiele für theoretisch erarbeitete Inhalte liefert als auch den Kontakt zu Unternehmen und Organisationen ermöglicht.

Großbritannien bietet sich als Ziel für Exkursionen an, da das Land sowohl den Niedergang alter Industrien als auch den Aufschwung junger High-Tech Branchen veranschaulicht. Wie kaum in einem anderen Land in Europa ist die Wirtschaft Großbritanniens durch freie Marktkräfte gestaltet. Die regionale Konzentration von Bevölkerung, Politik und Wirtschaft lässt die Diskussion von Agglomerationsfaktoren und deren raumprägenden Wirkungen zu.

Im Zentrum der Exkursion stand das Ziel zu lernen, wie in Großbritannien mit den bestehenden wirtschaftlichen Problemen und Herausforderungen umgegangen wird. Teilaspekte waren die Entwicklung von Finanzdienstleistungen und High-Tech Industrien, die Revitalisierung der vom Niedergang der Altindustrien betroffenen Gebiete und die regional- und technologiepolitischen Maßnahmen zur Belebung der britischen Wirtschaft.

Das Ziel, von britischen Maßnahmen und Erfahrungen zu lernen, erforderte den direkten Kontakt zu Wirtschaftsförderern, Regionalplanern, Unternehmensführungen und Wissenschaftlern. Daher standen Besuchstermine und Diskussionen im Zentrum der Exkursion. Es bleibt zu hoffen, dass die Teilnehmer im Rahmen ihrer späteren beruflichen Tätigkeit in der Lage sein werden, Erfahrungen und Erkenntnisse aus Großbritannien umzusetzen.

Der vorliegende Exkursionsbericht gliedert sich in drei Teile. Im ersten Teil werden die allgemeinen Grundlagen der britischen Wirtschafts- und Regionalentwicklung ohne speziellen regionalen Bezug anhand ausgewählter Themen erörtert. Im zweiten Teil wird der Exkursionsverlauf festgehalten. Der dritte Teil gibt eine Übersicht über die Gesprächstermine. Die Beiträge sind so konzipiert, dass der Bericht als Informationsquelle für Interessierte dienen kann. Sämtliche Beiträge stammen von den Exkursionsteilnehmern. Die Überarbeitung und Umsetzung haben Esther Schricke und Henning Kroll übernommen. Mein besonderer Dank gilt den Gesprächspartnern in Großbritannien für ihre Beiträge zum Gelingen der Exkursion sowie Herrn Professor Dr. L. Schätzl und Herrn Dr. J. Revilla Diez von der Abteilung Wirtschaftsgeographie für ihre Unterstützung bei der Durchführung der Exkursion.

Hannover, im Januar 2002

Ingo Liefner

Exkursionsteilnehmer

Claas Blume

Nina Brandes

Andreas Bröhl

Peter Dannenberg

Niklas Daser

Ronald Edel

Dennis Fandrich

Holger Hahn

Ivonne Hansel

Antje Hille

Alexander Hoffmann

Vanessa Jäkel

Henning Kroll

Mathias Küpper

Stefanie Lüders

Robert Milewski

Hendrik Nee

Kirstin Rasenack

Thorsten Reimann

Malte Rettig

Thorsten Rose

Daniel Schiller

Esther Schricke

Alexander Skubowius

Helge Spies

Sandra Töllner

Sven Thiemann

Nadine Valentinelli

Mareike Waleczek

Stefan Wolter

Prof. Dr. L. Schätzl

Dr. J. Revilla Diez

Dr. I. Liefner

1 Referate aus dem Vorbereitungsseminar

1.1 Wirtschaftspolitik in Grossbritannien

- 1.1.1 Einleitung
- 1.1.2 Die Wirtschaftspolitik der konservativen Regierungen unter Margaret Thatcher und John Major
- 1.1.3 Die Wirtschaftspolitik der New Labour- Regierung
- 1.1.4 Schlussbetrachtung: Gibt es den „Post-Thatcherismus“ überhaupt?

1.2 Strukturwandel in Großbritannien

- 1.2.1 Einleitung
- 1.2.2 Modell des sektoralen Wandels nach FOURASTIE
- 1.2.3 Der Strukturwandel in den einzelnen Wirtschaftssektoren
- 1.2.4 Fazit

1.3 Entwicklung des Finanzsektors in Großbritannien

- 1.3.1 Globalisierung der Finanzmärkte und Konsequenzen für das Standortverhalten von Finanzdienstleistern
- 1.3.2 Die Entwicklung Londons zum internationalen Finanzzentrum
institutionelle Rahmenbedingungen

1.4 High-Tech-Industrien in Großbritannien – die Beispiele Chemie, IT und Flugzeugbau

- 1.4.1 Einleitung
- 1.4.2 Identifizierung von High-Tech-Regionen in Großbritannien
- 1.4.3 Chemische Industrie
- 1.4.4 Die IT-Branche
- 1.4.5 Die britische Luftfahrtindustrie

1.5 Verwaltungsstruktur, Raumplanung und Wirtschaftsförderung in Großbritannien

- 1.5.1 Einleitung
- 1.5.2 Allgemeine Verwaltungsgliederung Großbritanniens
- 1.5.3 System der Raumordnung und Raumplanung
- 1.5.4 Wirtschaftsförderung in Großbritannien
- 1.5.5 Fazit

1.6 Science Parks

- 1.6.1 Definition
- 1.6.2 Ziele und Zielgruppen
- 1.6.3 Instrumente
- 1.6.4 Science Parks in Großbritannien
- 1.6.5 Fazit

1.7 Regionalplanerische Maßnahmen in London und Umgebung

- 1.7.1 Geschichtliche Entwicklung
- 1.7.2 Die London Docklands als Beispiel für den Strukturwandel

1.8 Strukturwandel in und um Manchester

- 1.8.1 Einleitung
- 1.8.2 Die Altindustrieregion Manchester
- 1.8.3 Wirtschaftlicher und sektoraler Strukturwandel
- 1.8.4 Wirtschaftspolitische Instrumente zur Revitalisierung der Wirtschaft am Beispiel von EZ und UDC in Manchester
- 1.8.5 Salford Enterprise Zone
- 1.8.6 Trafford Park Development Corporation

1.9 Regionalentwicklung in Südwales und Bristol

- 1.9.1 Einleitung
- 1.9.2 Regionalentwicklung in Südwales
- 1.9.3 Regionalentwicklung in Bristol
- 1.9.4 Fazit

2 Tagesverläufe

- 2.1 Tagesverlauf und Stadtrundgang London (02.10.01)**
- 2.2 Rundgang durch die Docklands, Leitung: Gilles Durantou, London School of Economics and Political Sciences (LSE) (02.01.01)**
- 2.3 Einzelhandel in London (03.10.01)**
- 2.4 Tagesverlauf und Fußexkursionen London (04.10.01)**
- 2.5 Tagesexkursion nach Milton Keynes (04.10.01)**
- 2.6 Fahrtroute London - Manchester (06.10.01)**
- 2.7 Stadtführung Manchester, Leitung: Dr. Martin Hess, University of Manchester (07.10.01)**
- 2.8 Fahrtroute Manchester - Birmingham - Coventry - Merthyr Tydfil - Cardiff (08.10.01)**
- 2.9 Tagesverläufe in Wales (09.10.-10.10.01)**
- 2.10 Tagesverläufe und Fußexkursion Bristol (11.10.-12.10.01)**
- 2.11 Physische Geographie der und Tourismus an der SO-englischen Küste: Brighton und Seven Sisters Country Park (14.10.01)**
- 2.12 Fahrtroute: Bristol – Brighton über Bath, Stonehenge und Salisbury (13.10.01)**

3 Besuchte Institutionen

- 3.1 London Chamber of Commerce and Industry**
- 3.2 Corporation of London**
- 3.3 NORD/LB, London**
- 3.4 London Development Agency**
- 3.5 City Discovery Centre Milton Keynes**
- 3.6 Cambridge Science Park**
- 3.7 Die London School of Economics and Political Sciences**
- 3.8 University of Warwick Science Park**
- 3.9 @ wales Digital Media Initiative**
- 3.10 Agentur Finance Wales**
- 3.11 LG.PHILIPS Displays**
- 3.12 National Assembly for Wales**
- 3.13 Welsh Development Agency (WDA)**
- 3.14 Baglan Energy Park: Land Reclamation Site der Land Reclamation Unit der WDA**
- 3.15 Robert Bosch Ltd. – Cardiff Plant**
- 3.16 Welsh Automotive Forum und Waterton Technology Centre**
- 3.17 Bristol Enterprise Centre**
- 3.18 Bristol Harbourside Office**
- 3.19 British Aerospace Systems Aviation Services**

1. Referate aus dem Vorbereitungsseminar

1.1 Wirtschaftspolitik in Grossbritannien

1.1.1 Einleitung

Ziel des Kapitels ist es, die Charakteristika der Wirtschaftspolitik der beiden zurückliegenden sowie der aktuellen britischen Regierungen aufzuzeigen. Im ersten Teil werden die wirtschaftspolitischen Aktivitäten der konservativen Regierungen unter Margaret Thatcher und John Major beschrieben. Anschließend wird die Arbeit der New Labour Regierung unter Tony Blair untersucht. Abschließend erfolgt ein kurzer Vergleich der beiden Regierungsperioden.

1.1.2 Die Wirtschaftspolitik der konservativen Regierungen unter Margaret Thatcher und John Major

Insgesamt 18 Jahre herrschte von 1979 bis 1997 in Großbritannien eine konservative „Tory-Regierung“, die das Land bis heute wirtschaftspolitisch und auch ideologisch neu prägte. Das Motto der Konservativen lautete: „rolling back the frontiers of the state“.

Ziel der Konservativen und insbesondere ihrer Premierministerin Margaret Thatcher (1979-1990) war es, durch die Förderung von Marktgesetzen und den Abbau des Wohlfahrtsstaates in Großbritannien einen Wertewandel weg von der Konsenspolitik mit den Gewerkschaften und einer gemeinschaftsorientierten Politik im allgemeinen hin zu einer „enterprise culture“ zu erreichen (vgl. SCHRÖDER 1998, S. 57f).

Wirtschaftspolitisch relevante Bereiche des „Thatcherismus“

Die konservative Wirtschaftspolitik war eingebettet in eine Vielzahl anderer wirtschaftspolitischer Ansätze, ohne die die Wirtschaftspolitik im engeren Sinne ihre Wirkung nicht hätte entfalten können. Wichtige Stützen dieser Politik waren dabei die Arbeitsmarktpolitik zum Erhalt von Niedriglöhnen, um Wettbewerbsfähigkeit im Zuge der Globalisierung zu erhalten, sowie die Flexibilisierung im Sinne einer Deregulierung von Arbeitsmarktverhältnissen und antigewerkschaftliche Politik.

Weiterhin wurde im Bereich der Planungspolitik durch die Reduzierung kommunaler Befugnisse eine Beschleunigung von Planungsverfahren erreicht. Zusätzlich wurden stärker beeinflussbare und zugleich ökonomisch orientierte, lokale Stadtentwicklungsmaßnahmen in Gestalt sog. Urban Development Corporations, UDCs (Londoner Docklands ab 1981) sowie Enterprise Zones als Entwicklungsgebiete mit steuerlichen Erleichterungen und vereinfachten Planungsvoraussetzungen errichtet.

In regionalpolitischer Hinsicht kam es zur Auflösung der Regional Economic Planning Councils und der Räte der (labourorientierten) Metropolitangrafschaften einschließlich des Rates von Groß-London (vgl. HEINEBERG 2000, S. 13).

Die Hauptkennzeichen der konservativen Wirtschaftspolitik

„Freie Wirtschaft, starker Staat!“

Während die konservativen Regierungen in innenpolitischen Bereichen, wie innere Sicherheit oder Pressefreiheit, eine Politik des starken Staates betrieben, war in der Wirtschaftspolitik eine klare Zurückdrängung des Staates Programm.

Privatisierung von Staatsunternehmen

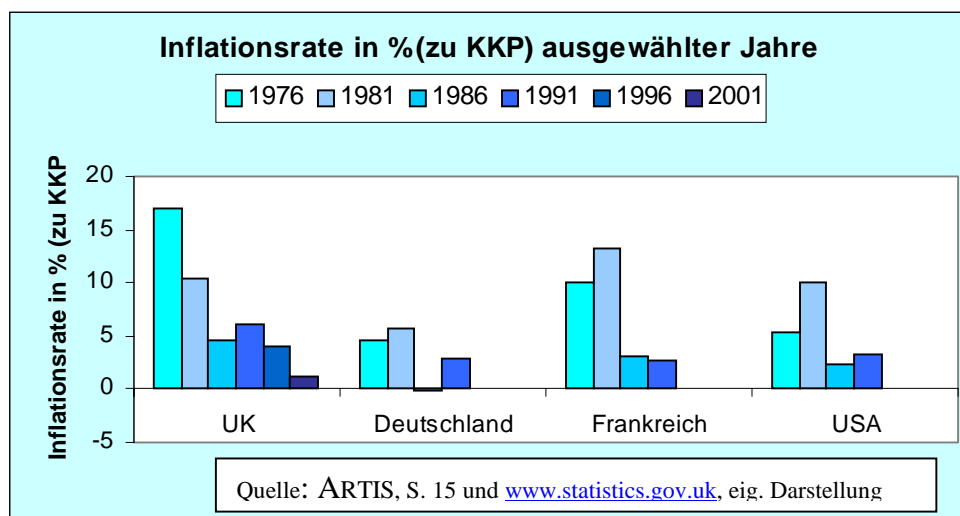
Im Gesundheitsbereich wurde durch Privatisierungen ein „gemischtwirtschaftliches“ System aus privaten und öffentlichen Dienstleistern aufgebaut. Zudem wurde fast der gesamte Sozialwohnungsbereich privatisiert. Neben dem Verkauf dieser sogenannten council houses

und der Privatisierung der verschiedenen Gesundheitsdienstleister wurden auch fast alle anderen Staatsbetriebe (außer der Post) einschließlich der Energie- und Telekommunikationsbetriebe (siehe British Telecom und British Gas) privatisiert (vgl. ABROMEIT, 1998, S. 366). Einschränkend lässt sich jedoch feststellen, dass es weiterhin staatliche Kontrollen und Wettbewerbsbeschränkungen gab. So wurden etwa die oben angeführten Unternehmen British Telecom und British Gas aufgrund ihrer natürlichen Monopolstellung auch weiterhin durch ein „regulatory regime“ kontrolliert (vgl. HEINEBERG 2000, S. 13).

Anti-Inflationspolitik

In der Inflationsbekämpfung war der Staat im Gegensatz zu anderen Bereichen der Wirtschaftspolitik präsent. Instrument der Anti-Inflationspolitik war dabei der monetaristische Ansatz der Geldmengensteuerung. Ziel war es, die Inflation durch Begrenzung der Geldmenge (bzw. des Wachstums der Geldmenge) und durch Kürzungen in den öffentlichen Ausgaben in Schach zu halten (vgl. HEINEBERG 2000, S. 13). Dabei wurde eine geringe Inflationsrate zeitweilig als wichtiger angesehen als ein hoher Beschäftigungsgrad (vgl. Abb. 1, 3 (europäischer Vergleich) und 4). Zwar konnte die Geldmenge nicht nachhaltig begrenzt werden, die Entwicklung der Inflationsrate ist jedoch beeindruckend (vgl. ABROMEIT 1998, S. 365). Das Bild der hohen Arbeitslosigkeit in den Jahren der konservativen Regierung gewinnt dabei durch die Tatsache, dass seit 1982 ein neues „günstigeres“ Verfahren für die Erfassung von Arbeitslosigkeit angewandt wurde, noch an Schärfe (vgl. HEINEBERG 1991, S. 5).

Abb. 1: Inflationsrate in % (zu KKP) ausgewählter Jahre



1.1.3 Die Wirtschaftspolitik der New Labour- Regierung

Makroökonomische Politik

Aus ökonomischer Sicht wurde Großbritannien in den 80er und frühen 90er Jahren von starken Rezessionen heimgesucht (vgl. Abb.2). Im Folgenden werden die Maßnahmen zur für ein stetiges Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum wichtigen Stabilisierung behandelt. Die Geldpolitik wurde in die Hände des unabhängigen „Monetary Policy Committee“ (MPC) gelegt, dessen Aufgabe es ist, das Inflationsziel der Regierung von 2,5% pro Jahr exakt zu erfüllen. Zweck dessen ist es, die Zinssätze rechtzeitig ändern zu können, um inflatorischen oder deflatorischen Druck entgegenzuwirken. Dadurch, dass die Geldpolitik einer

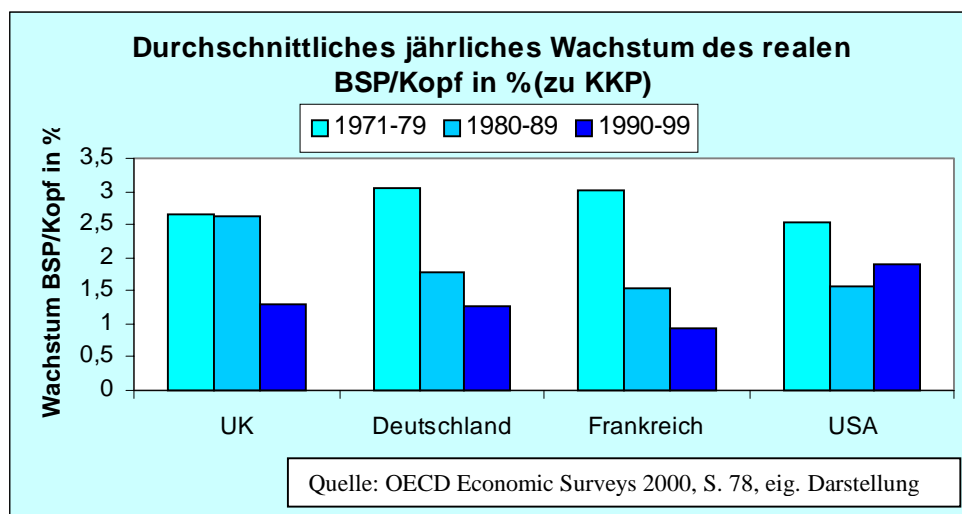
kurzfristigen politischen Einflussnahme entzogen wird, soll ihre Glaubwürdigkeit in den Augen der Finanzmärkte erhöht werden.

Die Verfolgung langfristiger Ziele findet sich auch in der Fiskalpolitik wieder. Erstens hat sich die Regierung auferlegt, im Verlaufe eines Konjunkturzyklus Kredite nur für investive Zwecke aufzunehmen, und nicht für laufende Ausgaben. Zweitens verpflichtet sich die Regierung, ihre Nettoverschuldung stabil und auf zurückhaltenden Niveau zu gestalten. So soll die Staatsverschuldung durch Nettoinvestitionen von durchschnittlich 100% des BIP bis 2003/2004 auf unter 40% des BIP fallen. Zu den kreativen Maßnahmen der Regierung zählt der Einsatz von Lottereeinnahmen (National Lottery) zur Mitfinanzierung des Haushaltes oder die Umwandlung von Ausgaben in Steuersubventionen (aus Kindergeld wird Steuererleichterung). Als Strategie zur Finanzierung öffentlicher Ausgaben wurde auf die Mobilisierung privater Finanzquellen zurückgegriffen, wenn auch juristisch getarnt, um die Privatisierungspolitik offiziell einzuschränken (vgl. GLYN und WOOD 2000, S.30f).

Zwischenbilanz der Erfolge der Politik von New Labour:

- Abnahme der Arbeitslosigkeit
- Finanzdefizit des öffentlichen Sektors seit 1994 halbiert
- Chronische Überbewertung des Pfunds (von 1996 bis 1998 um 24%!) durch höhere Zinssätze als im übrigen Europa
 - wirtschaftliche Expansion geht an der verarbeitenden Industrie vorbei
 - Fortbestehen großer regionaler Unterschiede in der Arbeitslosigkeit (vgl. CHISHOLM 1995, S. 137); 08/2001:South East: 3,3%; North East: 7,1% (vgl. www.statistics.gov.uk)
 - niedrige Inflationsrate (vgl. Abb. 1)

Abb. 2: Durchschnittliches jährliches Wachstum des realen BSP/Kopf in % (zu KKP)

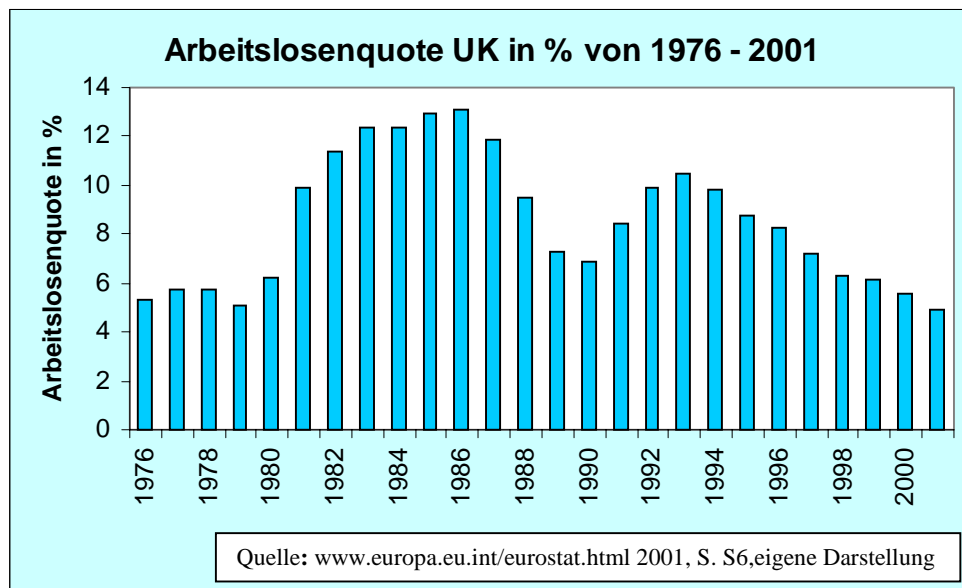


Bildungs- und Berufsbildungspolitik

Bildung wird unter Blair in erster Linie unter wirtschaftlichen Aspekten gesehen, als die Ressource, die entwickelt werden muss, um Großbritannien kurz- und langfristig international konkurrenzfähig zu halten. Schon die Vorgängerregierungen Thatcher und Major hatten die strategische Rolle der Bildungspolitik im globalen Wettbewerb erkannt und sich darum bemüht, die Zahl der Universitätsabsolventen zu erhöhen und den Leistungswettbewerb zwischen den Hochschulen zu steigern. New Labour war mit den Ergebnissen unzufrieden. Bei der Lese- und Schreibfähigkeit weisen standardisierte Tests auf eine doppelt so breite Kluft zwischen den am wenigsten befähigten 5% und dem Durchschnitt

der britischen Arbeitnehmerschaft wie in Deutschland. Es folgten eine Reihe konkreter bildungspolitischer Maßnahmen wie z.B. die Einführung von Studiengebühren, mehrere Programme zur Unterstützung leistungsschwächerer Hochschulen und die Einrichtung eines die verschiedenen Programme koordinierenden Dachverbands (vgl. OECD 2000, S. 106f). Die Stimmigkeit der Programme in sich außer Acht gelassen, ergibt sich die Frage nach dem wirtschaftlichen Kontext der Reformen, denn das Bildungsniveau korreliert umgekehrt positiv mit der Höhe der Arbeitslosigkeit, weil die Meinung vorherrscht, dass Anstrengungen in der Schule und Beschäftigungsaussichten nichts miteinander zu tun haben. Ergo müssten eigentlich Arbeitsmöglichkeiten in diese Regionen hineingetragen werden (vgl. STURM 1998, S.283f).

Abb. 3: Arbeitslosenquote UK in % von 1976 - 2001



Raumwirtschaftsentwicklung im Kontext der jüngeren Planung

Im Kontext der jüngeren Planung lässt sich in Großbritannien eine postmoderne Ära erkennen:

- Neue Formen der Raumwirtschaft (postfordistische Regulationsweise)
- Public-Private-Partnership-Politik
- Dezentralisierung im politischen System (Regionalparlamente in Schottland und Wales)
- Neubewertung von Umweltaspekten in der Planung (Lokale Agenda 21; EU-Umweltbestimmungen)

(vgl. Heineberg, H., 2000, S. 10f)

Im Grossen und Ganzen hat die New Labour Regierung in der lokalen und regionalen Erneuerungspolitik an die Leitbilder der Konservativen angeknüpft. Einige wenige Initiativen, wie die Urban Development Zones und das Konzept der Enterprise Zones wurden zwar aufgegeben, andere erhielten lediglich einen neuen Namen (z.B. „Single Regeneration Budget Challenge Fund Programme“ statt „Initiative City Challenge“), ohne in der Funktion geändert zu werden.

Änderungen gab es allerdings im Bereich der lokalen Förderung, bei der seitens der New Labour Regierung eine größere Flexibilität angestrebt wurde. So wurden die seit 1994 existierenden Governments for the Regions (GoRs) 1999 durch neu eingerichtete Regional Development Agencies (RDAs) ersetzt, wovon sich die Regierung eine Verbesserung der

wirtschaftlichen Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit sowie Entscheidungsprozesse auf regionaler Ebene erhofft, weil die RDAs nicht durch Wahlen personell besetzt werden, sondern direkt dem Parlament unterstehen (vgl. HEINEBERG 2000, S. 11f).

1.1.4 Schlussbetrachtung: Gibt es den „Post-Thatcherismus“ überhaupt?

Die bisher aufgeführten Strategien, Konzepte und Maßnahmen der Wirtschafts- und Bildungspolitik sowie der Lokal- und Regionalplanung seit Beginn der Regierung Thatcher 1979 bis hin zu New Labour, aber auch die übergeordneten, zunehmenden Einflüsse der Globalisierung zeigen, dass es eine klare Abtrennung in eine Thatcher- und eine Post-Thatcher-Ära nicht gibt. Die neoliberalen Konzepte des Thatcherismus wurden weitgehend beibehalten, in der Arbeitsmarktpolitik gab es nur geringe Differenzierungen. Deutlich wird in der Raumplanung eine Verstärkung des Partnerschaftsprinzip und der Regionalisierung kommt durch die RDAs und die stärkere Eigenständigkeit Schottlands und Wales' größere Bedeutung zu. Die sog. North-South-Divide hat sich zwar reduziert, ist aber grundsätzlich erhalten geblieben (vgl. HEINEBERG 2000, S. 12).

Literatur

ABROMEIT, H. (1998): Entwicklungslinien im Verhältnis von Staat und Wirtschaft. In: KASTENDIEK, H. u.a. (Hrsg.), Länderbericht Grossbritannien – Geschichte, Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, S. 358-378. Frankfurt.

ARTIS, M. J. (1996): The UK Economy. Oxford.

CHISHOLM, M. (1995): Britain on the Edge of Europe. London.

EUROSTAT (2001): europa.eu.int/eurostat.html

GLYN, A. / WOOD, S. (2000): Die Wirtschaftspolitik von New Labour. London.

HEINEBERG, H. (1991): Grossbritannien – Aspekte der Wirtschafts-, Regional- und Stadtentwicklung in der Thatcher-Ära. *Geographische Rundschau*, 1991, H. 1. Braunschweig.

HEINEBERG, H. (1997): Grossbritannien – Raumstrukturen, Entwicklungsprozesse, Raumplanung, Perthes Länderprofile. Gotha.

HEINEBERG, H. (2000): Grossbritannien – Wirtschafts- und Raumplanung im „Post-Thatcherismus“. *Geographische Rundschau*, 2000, H. 1. Braunschweig.

NATIONAL STATISTICS (2001): Britain 2001 – The Official Yearbook of the UK. London.

NATIONAL STATISTICS (2001): www.statistics.gov.uk

OECD (2000): OECD Economic Surveys – United Kingdom, Paris.

SCHRÖDER, H.-C. (1998): Die Geschichte Englands – Ein Überblick. In: KASTENDIEK, H. u.a. (Hrsg.), Länderbericht Grossbritannien – Geschichte, Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, S. 15-69. Frankfurt.

STURM, R. (1998): New Labour – New Britain? In: Kastendiek, H. u.a. (Hrsg.), Länderbericht Grossbritannien – Geschichte, Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, S. 275-292. Frankfurt.

UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (2001): www.unece.org

Peter Dannenberg, Niklas Daser und Malte Rettig

1.2 Strukturwandel in Großbritannien

1.2.1 Einleitung

Mit seinem frühen Übergang ins Industriezeitalter und den zahlreichen Kolonien auf der ganzen Welt war das vergleichsweise kleine Inselreich Großbritannien im 19. Jahrhundert eine Weltmacht. Wie in nahezu allen Ländern der Welt führten auch hier eine Vielzahl sich ändernder Rahmenbedingungen zu einem unaufhaltsamen Strukturwandel, der im nun folgenden Teil näher beleuchtet werden soll.

Anhand der Sektor-Theorie von Fourastie soll dabei zunächst ein theoretisches Grundprinzip für den sektoralen Strukturwandel dargestellt werden. Im Hauptteil werden schließlich die strukturwandelnden Prozesse in den einzelnen Wirtschaftssektoren erläutert.

Wesentliche Fragestellungen, die hierbei berücksichtigt werden sollen, sind:

- Lassen sich die Aussagen der Sektor-Theorie am Beispiel Großbritanniens belegen?
- Wie verlief der Strukturwandel in den einzelnen Wirtschaftssektoren?

1.2.2 Modell des sektoralen Wandels nach FOURASTIE

Bei der sogenannte Sektor-Theorie handelt es sich um eine Variante der Wirtschaftsstufentheorie. Ihre Hauptaussage ist, dass es im langfristigen Entwicklungsverlauf einer Volkswirtschaft zu einer Bedeutungsverschiebung vom primären zum sekundären und schließlich zum tertiären Sektor kommt.

Diese Verschiebungen sind im wesentlichen auf die unterschiedlichen Einkommenselastizitäten der Nachfrage (Nachfrageseite) und die ungleichen Produktivitätszuwächse in den einzelnen Sektoren zurückzuführen (Angebotsseite). Die Einkommenselastizität der Nachfrage nach Industriegütern und Dienstleistungen ist höher als die nach Agrarprodukten. Eine zusätzliche Einkommenseinheit bewirkt also eine stärkere Nachfragezunahme im 2. und 3. Sektor als im 1. Sektor. Außerdem wird davon ausgegangen, dass die Produktivitätsfortschritte im Agrarsektor geringer sind als in den beiden anderen, wodurch es zu einer Verschiebung von Produktionsfaktoren in die fortschrittlicheren Sektoren kommt. Die zunehmenden Produktivitätssteigerungen im sekundären Sektor führen letztendlich im Zuge der Rationalisierung zu einer Abnahme der Anzahl an Beschäftigten, die schließlich in den nachfragebedingt expandierenden Dienstleistungsbereich wechseln (vgl. SCHÄTZL 1996, S. 166f., KULKE 1998, S. 158).

1.2.3 Der Strukturwandel in den einzelnen Wirtschaftssektoren

Strukturwandel im primären Sektor

Der landwirtschaftliche Strukturwandel in Großbritannien seit der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg kann in zwei Phasen unterteilt werden:

1. productivist phase (frühe 1950er – Mitte 1980er Jahre)
2. post-productivist transition (PPT) (ab Mitte 1980er Jahre)

In der productivist phase war vom Anstieg des landwirtschaftlichen Outputs (Modernisierung und Industrialisierung der Landwirtschaft) gekennzeichnet. Die PPT äußerte sich in der Reduktion des landwirtschaftlichen Outputs (Eingliederung der Landwirtschaft in bestimmte Zielbetrachtung im Bezug auf ländlichen Raum, Wirtschaft und Umwelt). Der Ablauf beider Phasen wurde durch staatliche Intervention manipuliert. Eine Senkung öffentlicher Ausgaben für die Landwirtschaft hatte großen Einfluss auf die Entwicklung (neue Formen der Landnutzung, bzw. Diversifizierung). Insgesamt ist es nicht zu einem vollkommenen Ablösung der ersten Phase durch die zweite Phase gekommen. Sie haben sich eher ergänzt (vgl. ILBERY 1998, S. 57).

Die beiden oben beschriebenen Phasen der landwirtschaftlichen Entwicklung waren begleitet von einem anhaltendem Beschäftigungsrückgang, der in Großbritannien intensiver und früher einsetzte als in anderen Ländern. Großbritannien weist heute den geringsten Anteil der landwirtschaftlichen Beschäftigung innerhalb der EU auf, wogegen die Produktivität die höchste ist. Die Wachstumsraten der Produktivität sind seit dem Zweiten Weltkrieg ebenfalls führend. In der Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft betrug die Zahl der Beschäftigten 1950 noch 837.000, ging bis 1975 auf 388.000 zurück und schrumpfte 1995 auf 317.000, was 1,2% der Beschäftigung ausmachte. Der durchschnittliche jährliche Rückgang der Beschäftigung betrug in der Nachkriegszeit 1,5-2%, wobei im gleichen Zeitraum die Produktivität in fast allen Agrarzweigen pro Jahr um 4% anstieg. Zwischen 1983 und 1993 stieg die Arbeitsproduktivität um insgesamt 30%. Diese Entwicklung kann auf folgende Einflussfaktoren zurückgeführt werden:

- verbesserte Anbaumethoden mit Hilfe von Mechanisierung und Automatisierung
- erhebliche Kapitalinvestitionen
- Maßnahmen und Subventionen der Regierung

Die Produktivitätssteigerung in der Landwirtschaft kann mit der Substitution von Arbeitsplätzen durch neue landwirtschaftliche Technologien erklärt werden (vgl. ILBERY 1998, S. 79)

Gesamtwirtschaftlich gesehen ist die Bedeutung der Landwirtschaft für Großbritannien gering. 1992 lag ihr Anteil am BIP bei 1,5% und im Jahr 2000 lediglich 0,8%. Dennoch werden heute 70,2% der Landfläche landwirtschaftlich genutzt (Deutschland = 41,5%) und der Export landwirtschaftlich bezogener Produkte macht einen Anteil von 6,5% des Gesamtexports aus (vgl. OFFICE FOR NATIONAL STATISTICS, 2001a).

Aufgrund des insgesamt rückläufigen Trends und der Einkommenssituation in der Landwirtschaft suchen sich zahlreiche Beschäftigte alternative und neue Wege der Einkommensbeschaffung. In den 1980er nahmen die Bed&Breakfast-Übernachtungsmöglichkeiten, Reitangebote, Wildvogeljagden und Golfplätze auf das Land verteilt erheblich zu. Das Einkommen in der Landwirtschaft konnte durch diese Nebentätigkeiten um 6% gesteigert werden (ILBERY 1998, S. 211).

Großbritannien ist ein bedeutendes Fischereiland. 1993 stand das Land mit einer Gesamtanlandungsmenge von 858.000 t auf Rang fünf in Europa. Die räumliche Entwicklung der britischen Küstengebiete wurde in den meisten Fällen von der Fischereiwirtschaft geprägt. Eine besondere Rolle fällt auf Schottland mit den Shetland-Inseln. Dieser Landesteile verzeichneten 1993 72% der jährlichen Gesamtanlandung des Landes (vgl. Heineberg, 1997, S.140).

Der Kohlebergbau stärkte Jahrhunderte lang die britische Wirtschaft und war bedeutender Arbeitgeber. Noch 1950 waren 700.000 Bergleute im Kohlebergbau tätig und die Fördermenge lag bei 220 Mio. t. Seit dieser Zeit ist die Beschäftigung auf 40.000 im Jahr 1992 zurückgegangen. Die Produktion lag 1995 bei nur noch 51 Mio. t. Ursachen waren:

- größere technische Effizienz beim Energieverbrauch seitens der Konsumenten
- Privatisierung der Stromerzeugung Ende der 1980er Jahre und die Freiheit der privaten Unternehmen, sich aus langfristigen Verpflichtungen zur Abnahme britischer Kohle zurückzuziehen

Heute werden 1/3 der britischen Kohleproduktion aus billigeren Ländern importiert. Zwischen 1974 und 1979 stieg die Produktivität im Kohlebergbau um 17,4% jährlich an. 1982-89 um jährlich 7,2%. Dieser Anstieg stand im Zusammenhang mit der verbesserten technischen Ausrüstung, der Schließung unwirtschaftlicher Zechen und Konzentration auf produktive Bergwerke: Regionen wie Südwales, Ostmittelschottland, den Nordosten Englands und den Süden und Westen Yorkshires, die abhängig von Kohlebergbau waren, mussten schwere Einbußen hinnehmen. 1994 wurde die Kohleindustrie privatisiert und 1995 waren noch 10.000 Bergleute in 32 großen Zechen tätig (vgl. POLLARD 1997, S. 308).

Unterhalb des Kontinentalschelfsockels verfügt Großbritannien über ergiebige Öl- und Gasvorkommen., so dass es Anfang der 1970er Jahre zu einem Anstieg der Offshore-Gasgewinnung kam. Die Offshore-Ölproduktion war Mitte der 1970er Jahre zwar noch gering (12 Mio. Tonnen), steigerte sich jedoch in den darauffolgenden Jahren auf 127,2 Mio. t (1985). 1995 wurde mit rd. 130 Mio. Tonnen eine Rekordmarke erreicht. Ursachen für die Produktionssteigerung in den 1980er Jahren waren die Entdeckung weiterer Ölfelder in der nördlichen Nordsee mit Hilfe neuer Bohrtechnologien, der Bau untermeerischer Pipelineverbindungen, die Entwicklung einer komplexen Infrastruktur und auch die Investitionsbereitschaft der Erdölkonzerne.

Im Bezug auf die britische Wirtschaft und die regionale Erwerbstätigkeit waren die Offshore-Aktivitäten von besonderer Bedeutung. In der Boomphase Anfang der 1980er gab es einen beträchtlichen Anstieg der Beschäftigten der Ölwirtschaft (1980 waren es 48.000 und Ende 1981 stieg die Anzahl auf 55.248). Rund 68% der Beschäftigung entfiel 1980 auf die Region Grampian in Nordschottland, da in dieser Region die Hafenstadt Aberdeen liegt, die sich zum Verwaltungs- und Versorgungsschwerpunkt der Nordseeölindustrie entwickelte. Die hochrangigen „key control functions“, besonders die Hauptverwaltungen multinationaler Ölkonzerne befinden sich mit Ausnahme von Aberdeen im Raum London (Südostengland). Die lokalspezifischen Aktivitäten befinden sich in peripheren Räumen (vgl. POLLARD 1997, S. 314).

Der strukturelle Wandel in der Industrie Großbritanniens

In der Industrie Großbritanniens lässt sich in den letzten Jahrzehnten ein deutlicher struktureller Wandel ausmachen.

Die Bedeutung traditioneller, meist rohstoffgebundener Branchen (z.B. Eisen- und Stahlindustrie) ging zugunsten von Wachstumsbranchen (z.B. Fahrzeugbau) zurück. In den letzten zwei Jahrzehnten gewannen high-technology industries zunehmend an Bedeutung.

Begleitet wurde dieser strukturelle Wandel durch eine regionale Verschiebung der jeweiligen Wachstumsregion. Gegenwärtig befindet sich Großbritannien in einer Phase der Deindustrialisierung, die sich in einem Bedeutungsrückgang des industriellen Sektors, sowie in erheblichem Arbeitsplatzabbau äußert. Unter der Regierung Thatcher in den 80er Jahren wurde dieser Prozess noch verstärkt, so dass der industrielle Sektor 1994 nur noch 20% zum Bruttoinlandsprodukt beitrug. Im Folgenden sollen drei Branchen vorgestellt werden, an denen sich der industrielle Wandlungsprozess, sowie die gegenwärtige Deindustrialisierung veranschaulichen lassen (vgl. HEINEBERG 1997, S.165, STURM 1997, S. 54).

Die Eisen- und Stahlindustrie

Die Eisen- und Stahlindustrie, eine der ehemals tragenden Branchen der englischen Industrie, geriet in den 70er Jahren durch weltweiten Konkurrenzdruck und Absatzprobleme in eine Krise. Die Folge waren die Schließung bzw. Teilstillegung einer Vielzahl von Produktionsstätten und erhebliche Rationalisierungsmaßnahmen.

Die Krise betraf vor allem die altindustriellen Räume, die bereits unter Beschäftigungsabbau in anderen traditionellen Produktionszweigen zu leiden hatten.

In den 80er Jahren kam es unter der Regierung Thatcher zu einer starken räumlichen Konzentration der Standorte der Eisen- und Stahlindustrie, vor allem in den Regionen Südwales und Nordostengland. Die Anzahl der stahlverarbeitenden Betriebe blieb jedoch bis heute im Vergleich zu den Großkonzernen der führenden stahlerzeugenden Länder zu groß.

Negative Auswirkungen auf die britische Eisen- und Stahlindustrie hatte auch der Stahlpreisverfall, hervorgerufen durch die Asienkrise (vgl. Heineberg 2000, S. 8,9).

Inzwischen ist die Stahlbranche in Großbritannien durch starke Rationalisierungsmaßnahmen wieder im Auftrieb.

Die Automobilindustrie

Mit dem Niedergang der Altindustrien entwickelte sich die Fahrzeugbranche als prägend für die britische Industriekultur (vgl. HEINEBERG 1997, S. 211).

Die Fahrzeugindustrie siedelte sich in anderen Regionen an, als die traditionellen, meist rohstoffgebundenen Industrien und tendierte bereits in ihren Anfängen zu einer Standortkonzentration (vor allem in der Region London, Nordwestengland, West Midlands). Im Gegensatz zu den meisten anderen europäischen Länder hatte die britische Automobilindustrie zwischen 1970 und 1987 eine Schrumpfung zu verzeichnen. In den 70er und 80er Jahren kam es im Zuge der fortschreitenden Deindustrialisierung zu erheblichem Arbeitsplatzabbau. Ab 1988 erhielt die Branche jedoch neue Wachstumsimpulse, die vornehmlich durch ausländische Direktinvestitionen ausgelöst wurden. Besondere Bedeutung wird den japanischen Investitionen zugeschrieben, die sich vor allem in den staatlichen Wirtschaftsförderungsgebieten in Nordwales und Nordostengland niederließen.

Die High-Tech-Branche

In den vergangenen zwei Jahrzehnten war Großbritannien von einer bedeutenden Entwicklung von High-Tech Industrien gekennzeichnet. Allerdings machen Schließungen von Halbleiterwerken auch in diesem Bereich eine Krise deutlich, die sich auf weltweite Überkapazitäten in der Halbleiterindustrie, sowie auf erheblichen Preisverfall von Mikrochips zurückführen lässt. Einzelne Bereiche der High-Tech-Branche weisen jedoch eine positive Entwicklung auf, wie beispielsweise die Luftfahrtindustrie, die in den Regionen Nordwales und Lancashire deutliche Arbeitsplatzgewinne zu verzeichnen hatte.

Im Bereich der High-Tech Industrie lässt sich in den vergangenen zehn Jahren eine regionale Standortverlagerung erkennen. Besonders Südwestwales und die Region Cambridge profitierten von der Ansiedlung von Hochtechnologieunternehmen.

Der Strukturwandel im Dienstleistungssektor

Im Sinne der Sektor-Theorie Fourasties (vgl. Kap. 2) hat der Dienstleistungssektor in der Vergangenheit deutlich an Bedeutung gewonnen. Von 1975 bis Ende 1999 stieg die Anzahl der Beschäftigten von 12,5 Mio. auf 21 Mio., wobei alleine in den letzten beiden Jahren 2 Mio. neue Jobs geschaffen wurden (vgl. OFFICE FOR NATIONAL STATISTICS 2000, S. 508ff.). In der Dienstleistungsbilanz Großbritanniens fällt dem Finanzsektor die wichtigste Rolle zu. Obwohl sein Anteil am BIP mit 15,6% unter dem der USA (22,3%) und Frankreichs (17,4%) liegt, nimmt er bei den Deviseneinnahmen eine herausragende Position im internationalen Vergleich ein. Eine Studie aus dem Jahre 1989 ergab, dass die USA mit einem Anteil von 66,3% am weltweiten Finanzmarkt weit vor Großbritannien (17%) lagen. Bei einer gleichzeitigen Berücksichtigung des Anteils am BIP der Welt stehen die Briten jedoch an der Spitze. Nur die USA und die Schweiz liegen bei diesem Vergleich noch in Reichweite (vgl. Kap. 1.3 sowie POLLARD 1998, S. 301f.).

Im Bereich des Warenhandels tritt eine weitere wichtige Entwicklung zutage. Etwa 26% der Angestellten im gesamten Dienstleistungsbereich sind Teilzeitkräfte, denen ein entscheidender Anteil an den steigenden Beschäftigungszahlen zugerechnet wird. Alleine ein Drittel dieser Teilzeitarbeitskräfte arbeitet im Warenhandel (vgl. POLLARD 1998, S. 313).

Dem Tourismussektor fällt ebenfalls eine besondere Bedeutung zu. Im Jahr 1999 kamen ungefähr 25,4 Mio. ausländische Touristen ins Vereinigte Königreich, mit Ausgaben in Höhe von 12,5 Mrd. £ flossen damit 4,5% der weltweiten Touristenausgaben ins Land. Alleine 54% aller Besucher verbrachten jedoch einen Großteil oder ihren gesamten Aufenthalt in London. Als einem der drei weltweit führenden Nationen für internationale Konferenzen verfügt das UK neben den USA und Frankreich hiermit über eine wichtige Einnahmequelle. Auch hier nimmt London eine herausragende Rolle ein. Aber auch andere Städte haben das große

Potential in diesem Bereich erkannt und haben ihrerseits große und moderne Konferenzzentren errichtet (z.B. Birmingham, Cardiff, Belfast, Edinburgh) (vgl. OFFICE FOR NATIONAL STATISTICS 2000, S. 528ff.).

1.2.4 Fazit

Im Hinblick auf die Beschäftigtenzahlen konnte gezeigt werden, dass der primäre Sektor stark an Bedeutung verloren hat. Mit den Krisen in den Altindustrieregionen folgte schließlich ein Rückgang im sekundären Sektor. Nur der tertiäre Sektor hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich an Bedeutung gewonnen. Es kann also gesagt werden, dass sich in Großbritannien in den vergangenen 30 Jahren ein Wandel im Sinne der Sektor-Theorie (vgl. Kap. 2) eingestellt hat.

Literatur

ALTMANN, J. (1997): Volkswirtschaftslehre. 5. Auflage. Stuttgart.

EUROSTAT (versch. Jahrgänge): Jahrbuch. Luxemburg

HEINEBERG, H. (1997): Großbritannien – Raumstrukturen, Entwicklungsprozesse, Raumplanung. Gotha.

HEINEBERG, H. (2000): Großbritannien: Wirtschafts- und Raumentwicklung im “Post-Thatcherismus”. *Geographische Rundschau. Jahrgang 52. Heft 1. S. 7-13.*

ILBERY, B., 1998: The Geography of Rural Change, Edinburgh.

KULKE, E. (Hrsg.) (1998): Wirtschaftsgeographie Deutschlands. Gotha.

OFFICE FOR NATIONAL STATISTICS (2000): Britain 2001 – The official Yearbook of the United Kingdom. http://www.statistics.gov.uk/downloads/theme_compendia/britain2001.pdf

OFFICE FOR NATIONAL STATISTICS (2001a): Agricultural statistics 2001: <http://www.statistics.gov.uk/statbase/xsdataset.asp>

OFFICE FOR NATIONAL STATISTICS (2001b): Regional Competitiveness Indicators. <http://www.dti.gov.uk/sd/rci>

POLLARD, S. (1998): Struktur- und Entwicklungsprobleme der britischen Wirtschaft. In: Kastendiek, H., Rohe, K., Wolle, A., (Hrsg.): Länderbericht Großbritannien. Geschichte-Politik-Wirtschaft-Gesellschaft. Bonn. S. 295-330.

SCHÄTZL, L. (1996): Wirtschaftsgeographie 1 – Theorie. 6. Auflage. Paderborn.

STURM, R. (1997): Großbritannien – Wirtschaft, Gesellschaft, Politik. Opladen.

STURM, R. (1999a): Entwicklung Großbritanniens nach 1945. http://www.bpb.de/info-franzis/info_262/body_i_262_1.html

STURM, R. (1999b): Wirtschaftssystem und Wirtschaftspolitik. http://www.bpb.de/info-franzis/info_262/body_i_262_5.html

ZEHNER, K. (1999): „Enterprise Zones“ in Großbritannien. Stuttgart

Nina Brandes, Dennis Fandrich und Ivonne Hansel

1.3 Entwicklung des Finanzsektors in Großbritannien

1.3.1 Globalisierung der Finanzmärkte und Konsequenzen für das Standortverhalten von Finanzdienstleistern

Die Expansion des internationalen Finanzwesens und die hohe Dynamik von Finanztransaktionen sind wesentliche Strukturmerkmale innerhalb des Prozesses der Globalisierung. Hierbei spielt neben der Abwicklung ausländischer Direktinvestitionen, deren Volumen sich zwischen 1985 und 1990 vervierfachte, vor allem die Mobilität des Portfoliokapitals (Kredite, Anleihen, Aktien) eine entscheidende Rolle. Sie entwickelte sich Anfang der 90er Jahre zur dynamischsten Komponente im Globalisierungsprozess (SCHÄTZL, 2000, S. 125). Dies verdeutlichen zum einen die Umsätze auf den internationalen Devisenmärkten (für 1998 wurden 1,5 Bio. US\$ pro Tag geschätzt) und zum anderen der Anteil grenzüberschreitender Transaktionen von Wertpapieren am BIP (siehe Tab.1).

Tab.1: Anteil grenzüberschreitende Transaktionen (Anleihen und Wertpapiere) am BIP in %

	1980	1985	1990	1996
USA	9	35	89	152
Japan	8	63	120	83
Germany	8	33	57	197
France	8	21	54	229
Italy	1	4	27	435
Canada	10	27	64	235

Quelle: IMF 1997 aus A.E. ANDERSSON 2000, S.32

Voraussetzungen für die Herausbildung eines global vernetzten Finanzsystems waren Veränderungen in den institutionellen und politischen Rahmenbedingungen und die rasante Entwicklung moderner IuK-Technologien, da die Möglichkeit weltweiten und schnellen Zugriffs auf Informationen und Wissen die für den Finanzsektor so entscheidenden Transaktionskosten erheblich senkte.

Wird nun das Standortverhalten von Finanzdienstleistern betrachtet, so scheint mit dem Einsatz moderner Telekommunikationsinstrumente eine Konzentration auf einen räumlich abgegrenzten Bereich nicht mehr zwingend erforderlich. Diese Entwicklung veranlasste Daniel Bell in den frühen 90er Jahren zu der Behauptung, dass in Zukunft lokalisierte Märkte für Finanzdienstleistungen zusammenbrechen würden und statt dessen das globale Netzwerk selbst zum Markt wird (BELL, 1997).

Trotz sofort verfügbarer Information über das Netz, die die entscheidende Determinante bspw. im Aktiengeschäft ist, sind aber für den gesamten Finanzsektor, der durch hohe Komplexität der Geschäfte, hohes Risiko, spekulativen Charakter und unvollkommenen Wissensstand gekennzeichnet ist, persönliche Kontakte nach wie vor von größter Bedeutung. Standortbedingte Führungsvorteile zu sektorgleichen oder zu komplementären Dienstleistern (z.B. Wirtschaftsprüfer, Rechts- und Steuerberater, EDV-Dienste, Werbeagenturen, ...) erzwingen geradezu die räumliche Nähe dieser Akteure. Außerdem ist ein Beharren an einem einmal gewählten Standort charakteristisch für Banken. Dies gilt insbesondere dann, wenn es sich um eine repräsentative Lage handelt (vgl. BEYERLE, 1998, S. 2ff).

Im Gegensatz zur der These D. Bells erfordert die weltweite Vernetzung von Kommunikation und die zunehmende Aufspaltung von Wertschöpfungsketten für A.E. Andersson (2000)

keine Notwendigkeit zur systemweiten Planung dieser Prozesse. Vielmehr lokalisieren sich organisatorisch bedingte Führungsaufgaben, also **Steuerungs- und Kontrollfunktionen** an sog. Hauptverwaltungsstandorten. Eng verknüpft mit der headquarter-Funktion großer Städte ist A.E. Anderssons (2000) Konzept der gateways oder gateway regions. Er sieht in den sog. gateways die zentralen Schauplätze der Weltwirtschaft, wobei er darunter einen multifunktionalen Knoten versteht (multi-hub node), der globale Güter-, Dienstleistungs-, Personen- und Kapitalströme sowie Ideen (cultural goods) zuerst bündelt und dann an andere gateways oder kleinere Subzentren quasi sternförmig verteilt. In Bezug auf die Entstehung von financial hubs wird der Rolle der Transaktionskosten die größte Bedeutung beigemessen. Diese bestehen i.w. aus Risiken, die sich aus der Kreditvergabe ergeben und können nur dann verringert werden, wenn zwischen den öffentlichen und privaten Finanzakteuren Vertrauen aufgebaut wird. Nach Andersson kann so die starke Clusterung nicht nur von Banken, sondern auch von Aktien-, Anleihen- und Optionsbörsen erklärt werden (ANDERSSON, 2000, S. 6f). Einen ähnlichen Ansatz verfolgt das Konzept der global city nach S. Sassen. So können Städte dann zu Schaltzentren der Weltwirtschaft werden, wenn sie die Fähigkeit zu globaler Kontrolle haben (global control capability) und folgende wesentliche Funktionen erfüllen (SASSEN, 1991, S. 5ff und BÖRDLEIN, SCHICKHOFF, 1998, S. 470):

- Sie fungieren als Steuerungszentralen der Weltwirtschaft, indem sie Standorte von Hauptsitzen transnationaler Konzerne sind.
- Sie sind Hauptstandorte für Finanzdienste und spezialisierte unternehmensorientierte Dienstleistungen, die an diesen Standorten den weitaus bedeutendsten Wirtschaftsbereich ausmachen.
- Sie sind ebenfalls bedeutende Produktionsstandorte sowie Standorte, an denen die Innovationen der führenden Industrien hervorgebracht werden.
- Sie stellen darüber hinaus bedeutende Märkte und Kristallisationspunkte für Innovationsprozesse dar.

1.3.2 Die Entwicklung Londons zum internationalen Finanzzentrum – institutionelle Rahmenbedingungen

Aus historischer Sicht ist der Aufstieg Londons zu einem Weltfinanzzentrum einem einzigartigen Verhältnis zwischen Privaten (Kaufleuten und Bankbesitzern) und staatlichen Institutionen (damals insbesondere das Königshaus) zu verdanken. Bereits seit dem Mittelalter wurde den Kaufleuten Londons das alleinige Handelsrecht zugesprochen, sofern sie dem Staat Steuern ablieferten. Londoner Gilden und Zünfte wurden seit dem 15. Jh. königliche Privilegien eingeräumt, was seitdem die Konzentration von Handels- und Finanzmacht auf den Bereich der Square Mile, der heutigen City of London begünstigte. Dennoch war im 17. und frühen 18. Jh. Amsterdam das Welthandelszentrum und damit auch der wichtigste Finanzplatz. Von hier gingen entscheidende Innovationen für die Finanzwelt aus, wie z.B. die erste Aktienbörse, die erste Zentralbank und die Etablierung öffentlicher Darlehensbanken (BINDEMANN, 1999, S.12ff).

London Aufstieg zur führenden Weltstadt begann mit der Besetzung Amsterdams durch die Franzosen während der Revolutionskriege. Nachdem 1694 die Bank of England gegründet wurde und London um 1700 den weltgrößten Hafen besaß, überholte London etwa um 1730 Amsterdam als bis dahin bedeutendstes Finanzzentrum und hatte diese Stellung bis zum ersten Weltkrieg inne (CORPORATION OF LONDON, 2001). Die koloniale Expansion verstärkte den Handel nach Übersee und damit auch dessen Finanzierung. Ein Großteil der erwirtschafteten Überschüsse wurde in die Kolonien exportiert (England wurde im 19. und frühen 20. Jh. zum mit Abstand größten Exporteur von Kapital), was London auch zum unangefochtenen Zentrum internationaler Finanzierung machte. Der Sterling wurde zur Leitwährung und galt als genauso sicher wie Gold.

Mit Beginn des ersten Weltkrieges verlor London seine Stellung als führendes Finanzzentrum an New York. Zunehmende wirtschaftliche Probleme zwangen die Regierung zu Regulationen bei den Auslandsgeschäften (so wurde bspw. das Handeln mit Optionen verboten). In der Zwischenkriegszeit musste Großbritannien aufgrund hoher Schulden große Bestände des Auslandsvermögens verkaufen; gleichzeitig fiel der Sterling und als Folge schrumpfte auch die Kapitalbasis der Börsen. Während vor dem zweiten Weltkrieg noch die Hälfte des Welthandels mit Sterling finanziert wurde, waren es Mitte der 60er Jahre nur noch 25%. Dennoch spielte London, nicht zuletzt aufgrund seines Welthafens, eine bedeutende Rolle im Versicherungsgeschäft (v.a. Frachtversicherungen).

Erst die späten 50er Jahre brachten mit der Entwicklung des Eurodollarmarkts und später mit dem Handel von Fremdwährungen einen Umschwung für Londons Finanzaktivitäten. Im Bretton-Woods-System der frühen 60er Jahre wurden die USA aufgrund fortgesetzter Zahlungsbilanzdefizite (und damit auch fortgesetzter Goldverluste) vor massive Schwierigkeiten gestellt, die Goldkonvertibilität des Dollars aufrecht zu erhalten. So wurde 1963 zuerst die „Interest Equalisation Tax“ (Zinsausgleichssteuer) auf Zinserträge aus ausländischen Wertpapieren erhoben und 1965 das „Voluntary Foreign Credit Restraint Programme“ (Programm zur freiwilligen Beschränkung des Auslandskredits) etabliert. Amerikanische Direktinvestitionen im Ausland wurden Mitte der 60er kontingentiert und schließlich ganz verboten. Diese restriktive Politik veranlasste US-Banken und Wertpapierhändler ihre Geschäfte in Europa auszuweiten, um so die heimischen Kapitalkontrollen zu umgehen. Oftmals folgten sie dabei lediglich amerikanischen Firmen, die bereits Filialen in Europa gegründet hatten (GLISMANN et al., 1992, S. 194ff und LAKSHAMAN et al., 2000, S. 65ff).

Diese Entwicklungen führten zuerst 1966 und dann 1969/70, nicht zuletzt aufgrund der gemeinsamen Sprache, zu zahlreichen Niederlassungen von US-Banken in London, die sich dort US-\$ liehen, um ihre heimischen Reserven zu vergrößern. Während 1959 erst 45 Überseebanken in London ansässig waren, steigerte sich die deren Anzahl bis 1995 auf 541. Bereits in den 70ern befanden sich mehr US-Banken in London als in New York (BINDEMANN, 1999, S. 12ff).

London profitierte auch von den beiden Ölkrisen 1973/74 und 1979/80. Da das britische Finanzsystem als wenig reguliert und zuverlässig und das politische System als neutral galt, brachten die OPEC-Staaten ihr Vermögen i.d.R. nach London. Nicht zuletzt für die UdSSR stellte sich London als attraktiver Anlageplatz dar, da sie wie die OPEC-Staaten die Konfiszierung von in den USA angelegten Vermögen fürchteten.

Die Abschaffung der Kapitalumtauschkontrollen 1979 und der sog. „Big Bang“ 1986 (umfassende Deregulierung des Handels mit Wertpapieren) führten dazu, dass London heute der bedeutendste Standort für den Handel mit Fremdwährungen ist (ca. 60% der jährlichen Umsätze)(ANDERSSON, 2000, S. 68ff).

In London konzentrieren sich heute nicht nur mehr Hauptsitze internationaler Konzerne als in jeder anderen europäischen Stadt, auch die Zahl der Dienstleistungsunternehmen, die direkt mit dem Banken- und Versicherungsgewerbe zusammenarbeiten, steigt stetig. Hierzu zählen insbesondere Buchhaltung, Marketing, Rechtsberatung, Übersetzungsdienste und Softwareunternehmen.

1998 waren im Finanzsektor Londons 300.000 Personen beschäftigt, die 8,4% der Gesamtbeschäftigten Londons ausmachten. Der Anteil der als Finanzdienstleister Londons an den in diesem Sektor Beschäftigten im Vereinigten Königreich lag 1998 bei 29% (CORPORATION OF LONDON, 2001).

Zahlreiche Studien haben sich mit der Frage beschäftigt, welche Erfolgsfaktoren für London überragende Vormachtstellung in Europa verantwortlich sind. Lakshaman et al. (2000, S. 69f) geben - anhand von Befragungen - folgende Gründe für die Dominanz Londons als europäisches Finanzzentrum an, die hier nach Häufigkeit der Nennungen aufgelistet sind:

Zugang zu Wissen und know-how, Tradition als Finanzplatz, Größe des Marktes, Zugang zum internationalen Bankwesen, Anzahl vorhandener Finanzprodukte, Geringe Regulierungen des Marktes, Kapazität des Finanzsektors, Marktkapitalisierung (der Wert aller in einem Land gehandelten Aktien), Englisch als Geschäftssprache, Hohe Transaktionsvolumen und niedrige Kosten, Stabile Wirtschafts- und Finanzpolitik, Allgemeine politische Stabilität

Einer der Vorteile Londons besteht in der Existenz mehrerer Märkte bzw. einem Angebot von Finanzprodukten, das sowohl in der Breite als auch in der Tiefe alle europäischen Finanzplätze überragt. Für Börsen spielt natürlich neben der Marktkapitalisierung der Grad der Marktregulation und die Finanztradition die wichtigste Rolle.

Zusätzlich gewinnt auch der Faktor Wissen immer mehr an Bedeutung. So wird z.B. bei Finanzberatern die Verfügbarkeit von Kapital als vergleichsweise irrelevant eingestuft, während hervorragend ausgebildetes Humankapital eine unabdingbare Voraussetzung für Kreativität und Innovation im Finanzsektor darstellt (BINDEMANN, 1999, S.19 und 32ff).

Die vielleicht gravierendsten Nachteile für den Finanzplatz London sind der ineffiziente öffentliche Nahverkehr, die Lage der Flughäfen weit außerhalb der Stadt und hohe Boden- bzw. Mietpreise. Jeden Morgen müssen fast 280.000 Menschen in den Bereich der Square Mile transportiert werden, wo etwa 80-90% der Finanzgeschäfte Londons abgewickelt werden. Das Canary Wharf Project zwei Meilen östlich der City konnte bisher kaum dazu beitragen, die City zu entlasten (CORPORATION OF LONDON, 2001).

Literatur

ANDERSSON, A.E. und D.E. ANDERSSON (Hrsg.) (2000): Gateways to the Global Economy. Cheltenham. S. 3-16.

BELL, D. (1997): The breakdown of time, space and society. *Frametider International* 92, 1997, 3, S. 9-13

BINDEMANN, K. (1999): The future of European financial centres. Routledge. London.

BUCKLE, M., THOMPSON, J. (1998): The UK Financial System – Theory and Practice. Manchester University Press. Manchester und New York.

CORPORATION OF LONDON (2001): London-New-York-Study. www.corpoflondon.gov.uk

INTERNATIONAL FINANCIAL SERVICES (2001): International Financial Markets in the UK. www.ifsl.org.uk

LAKSHAMAN, T.R., D.E. ANDERSSON, L. CHATTERJEE und K. SASAKI (2000): Three Global Cities: New York, London and Tokyo. In: ANDERSSON, A.E.; ANDERSSON, D.E. (Hrsg.), 2000: Gateways to the Global Economy. Cheltenham. S. 49-80.

SASSEN, S. (1991): The Global City – New York, London, Tokyo. Princeton.

SCHÄTZL, L. (2000): Wirtschaftsgeographie 2, Empirie, 3. Aufl.. Paderborn.

Daniel Schiller, Alexander Skubowius und Ronald Edel

1.4 High-Tech-Industrien in Großbritannien – die Beispiele Chemie, IT und Flugzeugbau

1.4.1 Einleitung

High-Tech Industrien bilden das Rückgrat einer modernen Volkswirtschaft, da durch die Existenz dieser hochwertigen Industrien die Wettbewerbsfähigkeit einer Nation auch in Zukunft gesichert werden kann. Porter (1993) identifiziert die zentrale Bedeutung von Innovationen - sowohl Produkt als auch Prozessinnovationen - und die Fähigkeit der Unternehmen zur Erkennung neuer Entwicklungen. Diese Fähigkeit wird im allgemeinen den jungen, dynamischen und hochtechnologieintensiven Unternehmen zugeschrieben, die sich nicht auf bestehende Vorteile verlassen können und sich eine Position am Markt erst noch erkämpfen müssen.

Es gibt aber nicht nur Probleme bei der Identifikation von High-Tech-Industrien, sondern auch bei der Erkennung von High-Tech-Regionen. Aus diesem Grund wird in Kapitel 2 geklärt, was unter High-Tech-Regionen verstanden wird und auf welche Weise diese entstehen können. Anhand dieser Klassifikation sollen Regionen in Großbritannien eingegrenzt werden, die diesen Anforderungen entsprechen (s. Kap. 2), während sich die Kap. 3 (Chemie-/Pharmaindustrie), Kap.4 (IT-Branche) und Kap. 5 (Flugzeugbau) mit ausgewählten High-Tech Branchen auseinandersetzen.

1.4.2 Identifizierung von High-Tech-Regionen in Großbritannien

Nach Sternberg (1995B) müssen High-Tech-Regionen sowohl nach absoluten und relativen Werten (Sicherstellung, ob es sich wirklich um eine Konzentration von High-Tech-Industrien handelt) als auch nach statischen und dynamischen Werten (Überprüfung auf tatsächliche nationale Wachstumsregionen) über dem Landesdurchschnitt liegen. Absolute Indikatoren bilden z.B. die Zahl der Beschäftigten und der Betriebe (Betriebe werden in Großbritannien statistisch nicht erfasst) in den High-Tech Branchen. Ein relativer Indikator ist z.B. der Standortquotient, der das Verhältnis zwischen FuE-Personal (County) / FuE-Personal (Großbritannien) und Beschäftigtenzahl (County) / Beschäftigtenzahl (Großbritannien) beschreibt. Werte über 1 weisen somit einen überdurchschnittlichen (Werte unter 1 unterdurchschnittlichen) Besatz an FuE-Personal auf. Statische und dynamische Indikatoren können das BIP/Kopf, die Arbeitsproduktivität o. ä. sein bzw. deren Veränderung über die Zeit (vgl. KINDER 2000, S. 50F).

Bei Anwendung dieser Indikatoren lassen sich generell zwei primäre („Western Crescent“ und Cambridgeshire) und zwei sekundäre (Lothian und Gwent) High-Tech-Regionen in Großbritannien ausmachen (s. Abb. 1). Den Western Crescent bilden 13 Counties der Regionen South East und South West. In den 80er Jahren konnte noch eine Zunahme der High-Tech Intensität der westlichen Counties des Western Crescent verzeichnet werden, während in den 90er Jahren ein Bedeutungsanstieg der Counties mit zunehmender Hauptstadtstärke stattfand. Trotz der Nähe von Cambridgeshire (Standortquotient von 1,92) zum Western Crescent wird diese Region aufgrund der besonderen Entstehungsursache gesondert ausgewiesen. Lothian weist zwar einen deutlich geringeren Standortquotienten (1,34) auf als die Counties Cambridgeshire oder die des Western Crescent, stellt aber eine auffällige Konzentration im Norden Großbritanniens dar. Das County Gwent hat in den letzten Jahren einen Bedeutungsverlust erlebt, welches eine Ausweisung als High-Tech-Region fraglich macht. So betrug der Standortquotient 1991 noch 1,31, fiel aber 1996 auf 0,74 zurück.

Auch in der absoluten Zahl der Beschäftigten in den hochtechnologieintensiven Branchen führt London und die umliegenden Counties. Mit einigem Abstand folgen die Regionen Glasgow und Lothian, während in Wales kein einziges County einen der vorderen Plätze belegen konnte.

Betrachtet man die Wachstumsdynamik der Regionen bzw. Counties, zeigt sich ein ähnliches Muster. Die Counties des Western Crescent, Cambridgeshire und Lothian liegen weit über dem Landesdurchschnitt (vgl. KINDER 2000, S. 51F sowie PACI/ USAI 2000, S. 101).

1.4.3 Chemische Industrie

Die chemische Industrie ist ein sehr heterogener Industriezweig, der eine breite Palette an Produkten für die verschiedensten Lebensbereiche herstellt. Über 50% der Produkte der gesamten Branche stellen Vorprodukte für die Produktion in anderen Industriezweigen dar. Der größte Teil des Chemieumsatzes entfiel 1996 auf die pharmazeutischen Produkte mit einem Anteil von 27 Prozent (vgl. DTI 2001, S. 21).

Die britische chemische Industrie ist die fünftgrößte chemische Industrie weltweit (vgl. Tab. 1). 1999 war sie in der Europäischen Union mit 12% an den Chemieumsätzen beteiligt. Mit 91,4 Mrd. DM Umsatz ist sie zudem die umsatzstärkste Branche Großbritanniens.

Tab. 1: Wichtige Wirtschaftsindikatoren der großen chemieproduzierenden Länder

1999	USA	JP	D	F	GB	ITA
Umsatz (in Mrd. DM)	796,5	375,1	190,0	143,1	91,4	89,3
Beschäftigte (in Tsd.)	1035	384	478	236	258	187
Exporte (in Mrd. DM)	129,2	56,0	127,6	78,9	69,4	38,5
Importe (in Mrd. DM)	114,1	30,9	78,9	63,1	55,9	53,1

Quelle: VCI, 2001

Die hohe Flexibilität auf dem britischen Arbeitsmarkt erlaubte seit dem Ende der 80er Jahre eine leichtere Restrukturierung in der Branche als bei den Mitbewerbern auf dem europäischen Festland. Zwischen 1988 und 1998 konnte die Produktivität um über 60% gesteigert werden und übertraf damit die der vier größten Chemieproduzenten USA, Japan, Deutschland und Frankreich (vgl. DTI 2001, S. 23). Im gleichen Zeitraum stieg die Produktion um ca. 30% bei einer Senkung der Zahl der Beschäftigten um ca. 20% und einer wachsenden positiven Handelsbilanz (vgl. CIA 2001).

Die größten Standorte für die chemische Industrie bilden in Großbritannien die Regionen South East und East Anglia sowie die Region North West. 55% aller Beschäftigten in der chemischen Industrie arbeiten in diesen beiden Regionen (vgl. Abb. 1).

Tab. 1: Die Verteilung der Besch. in der chemischen Industrie nach Regionen in %

Region	Beschäftigte in der chemischen Industrie
Scotland	6%
North East, Yorkshire & Humbershire	17%
North West	22%
Wales	4.5%
Midlands	13.5%
South East and East Anglia	32%
South West	5%

Quelle: CIA 2001, eigene Darstellung

Die F&E Aufwendungen der gesamten chemischen Industrie entsprachen 9% des Umsatzes (1997) der Branche. Ohne die Pharmazeutische Industrie beliefen sich die Investitionen in F&E allerdings nur noch auf 2,6% der Umsätze (vgl. CIA, 2001). Einige Unternehmen investierten zwar auf dem Niveau ihrer internationalen Konkurrenten, aber die durchschnittlichen Investitionen lagen unter dem Durchschnitt der fünf größten chemischen Industrien weltweit. Kleine Unternehmen betrieben oft gar keine eigene Forschung oder

hatten keine direkten Beziehungen zu den Universitäten. Bisher erhielten sie die notwendigen technischen Informationen und den technischen Support von den Unternehmen, die sie mit Waren und Investitionsgütern versorgten. Allerdings gestaltet sich der Informationsfluss über die Warenkette zunehmend schwieriger, da die großen Anbieter verstärkt Aufträge an Subunternehmen vergeben (vgl. DTI, 2001, S. 25).

Bis in die 90'er hinein bildeten die USA und Europa die wichtigsten Ziele für die Investitionen der britischen Chemieindustrie. Diese finden momentan zunehmend auf den schneller wachsenden Märkten im Fernen Osten statt. Die ADI's stiegen hier von 0,5 Mrd. Pfund (1990) auf 6 Mrd. Pfund (1995). Zum Vergleich beliefen sich die inländischen Investitionen der britischen Chemieunternehmen in Großbritannien (1995) auf nur 500 Millionen Pfund (vgl. DTI, 2001, S.24).

Der schnell wachsende Bedarf an höherwertigen chemischen Produkten, wie z.B. an Polymeren, stellt eine Chance für die britische Chemieindustrie dar. Damit sie allerdings genutzt werden kann, ist die Errichtung neuer Petrochemischer Anlagen notwendig. Durch diese könnte der Vorteil der Existenz von Erdöl- und Erdgaslagerstätten in der Nordsee ausgenutzt werden.

Insgesamt kann man sagen, dass auf der Branche, u.a. auch aufgrund eines wachsenden Umweltbewusstseins in der Bevölkerung, ein hoher Innovations- und Anpassungsdruck lastet. Ein weiteres Problem in einigen Sparten der chemischen Industrie stellt der Mangel an erfahrenen Arbeitskräften dar, sowie eine Überalterung der Belegschaft. Dies betrifft sowohl Akademiker als auch andere Arbeitskräfte. Über ein Viertel aller Unternehmen der Chemiebranche geben an, Probleme zu haben, eine ausreichende Anzahl Chemiker einzustellen. Des weiteren fehlen Hochschulabsolventen mit praktischer Erfahrung (vgl. DTI, 2001, S.22f).

1.4.4 Die IT-Branche

Der IT-Sektor beinhaltet sowohl die Herstellung von Elektro- und Kommunikationsprodukten als auch Produkte aus dem Computerbereich, insbesondere der Softwareentwicklung und den damit zusammenhängenden Servicedienstleistungen.

Großbritanniens IT-Branche ist ein sehr produktiver Sektor. Im Jahr 2000 wurden ungefähr 15 Millionen PCs hergestellt, von denen über zwei Drittel exportiert wurden. Das Wachstum ist damit auch eines der höchsten in der EU (vgl. FEI 2001: S. 11).

Zwischen 1975 und 1983 gab es in Großbritannien insgesamt einen starken Beschäftigungsrückgang, von dem auch die Telegraphie- und Telefonapparate-industrie betroffen war. Innerhalb dieses Zeitraums gingen 31.000 Arbeitsplätze verloren. Dagegen ergab sich in den 80er Jahren eine positive Beschäftigungsentwicklung in der Radio-, Radar- und elektronischen Investitionsgüter-herstellung besonders im südöstlichen England (vgl. HEINEBERG 1997, S. 230).

Hier besitzt der Bereich Computer Services mit 16,2 % aller Beschäftigten (1997), eine große regionale Arbeitsmarktbedeutung (vgl. HEINEBERG 1997, S. 234).

Tab. 3: Reales und erwartetes Wachstum in der IT-Branche in Westeuropa

Staat	'99/'00 in %	'00/'01 in %	'01/'02 in %
UK	12,7	11,8	11,3
Deutschland	9,8	9,8	10,2
Frankreich	12,3	12,5	12,7
Italien	12,5	11,2	10,6
Spanien	13,6	10,3	9,6
Skandinavien	11,2	11,0	10,5
andere	10,8	10,8	9,8
durchschn.	11,5	11,0	10,9

Quelle: FEI, 2001, S. 11

Großbritannien scheint insgesamt einen großen Anreiz für ausländische Unternehmen, die Informations- und Kommunikationstechnologien entwickeln oder deren Servicedienstleistungen darauf ausgerichtet sind, zu haben. Ein Beispiele dafür ist die Übernahme der britischen Computerfirma ICL durch Fujitsu Microelectronics in Nordostengland (vgl. HEINEBERG 1997, S. 237 u. DTI 2001, S. 1).

Dadurch wurde der Nordosten Englands zu einem Hauptanziehungspunkt ausländischer Direktinvestitionen in Form von Einkäufen oder Zweiggründungen, die „die Talfahrt der gewerblichen Wirtschaft“ nicht ganz aufhalten, dennoch erheblich abbremsen konnte (vgl. HEINEBERG 1997, S. 238).

Die Pull-Faktoren für dieses Gebiet, dass nicht zu den ausgesprochenen High-Tech-Regionen Englands gehört, sind die durch die hohe Erwerbslosigkeit zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte, die allgemein günstigen Produktions- und Arbeitskosten sowie die staatliche Entwicklungshilfe zur Revitalisierung der Problemregion (vgl. HEINEBERG, 1997, S. 237).

Um den Informations- und Kommunikationsmarkt zu fördern und zu reformieren, beschloss die Regierung das sogenannte „Communications White Paper“ im November 2000. Das Ziel war die längerfristige Sicherung von Arbeitsplätzen in der Branche und das Erreichen der Marktführerschaft im Kommunikations- und Medienbereich. Dies sollte vor allem durch eine Reduzierung sektorspezifischer Regelungen und einem Minimum an formalen Bestimmungen bewerkstelligt werden (vgl. FEI 2000, S. 18). Die Erfolge dieser Maßnahmen sind noch nicht abzusehen. Fest steht, dass Großbritannien im Nachrichten- und Kommunikationswesen zu den führenden Nationen gehört. Durch den liberalisierten britischen Telekommunikationsmarkt konnte sich die British Telecom (BT) international als fünfgrößter Anbieter behaupten (vgl. HEINEBERG 1997, S. 380).

1.4.5 Die britische Luftfahrtindustrie

Die UK Aerospace Industry ist nach den Vereinigten Staaten die zweit größte Luftfahrtindustrie der Welt und beinhaltet einige der wichtigsten Hochtechnologie-Unternehmen Großbritanniens. Im Durchschnitt stammen 7 % aller exportierten Güter aus dem Bereich des Flugzeugbaus.

Tab. 4: Beschäftigte in der Luftfahrtindustrie nach Regionen

Region	Beschäftigte in der Luftfahrtindustrie
East Midlands	12%
Eastern	7%
London	1%
North East	1%
North West	17%
South East	11%
South West	17%
Wales	11%
West Midlands	7%
Yorkshire & Humbershire	4%

Quelle: SBAC 1999, S. 23, eigene Darstellung

Das bedeutendste Zentrum der Luftfahrt-Ausrüstungsindustrie (aerospace equipment manufacturing) mit dem Sitz von British Aerospace, besteht in der unmittelbar nördlich an Greater-London angrenzenden Grafschaft Hertfordshire. Daneben besteht im südlichen England ein zweiter Schwerpunkt um Bristol. Allein hier waren schon Mitte der 80er Jahre ca. 18.000 Beschäftigten in drei Großbetrieben (British Aerospace Dynamics, Aircraft

Groups, Rolls Royce Aero-Engines) beschäftigt und in den 90er Jahren waren ca. 80 % der arbeitenden Bevölkerung um die Stadt in der Flugzeugbranche angestellt (vgl. HEINEBERG 1997, S. 230 und KINDER 2000, S. 52). Insgesamt dominiert der Flugzeugbau in den Counties Avon und der Isle of Wight als Arbeitgeber für je 50 % der Bevölkerung. Auf der Isle of Wight ist zudem die militärische Forschung und Entwicklung von erheblicher Bedeutung. Die British Aerospace gehört zu einem der größten britischen Rüstungs-unternehmen (vgl. STERNBERG 1995B, S. 13).

Nach einem stetigen Abnehmen der Beschäftigtenzahlen zwischen 1980 und 1995 in der British Aerospace Industry (UKAI) ist seitdem ein erneuter Anstieg der Beschäftigung zu bemerken. 1999 waren in der UKAI rund 155.000 Beschäftigte tätig. Das bedeutet einen Anstieg um 12 % gegenüber dem Vorjahr. Davon arbeiteten 41% im Bereich Equipment, 35% im Bereich Systems and Frames und 24% im Bereich Engines (vgl. UK AEROSPACE STATISTICS 1999, S. 7).

Von den 154.386 Beschäftigten des Jahres 1999 besaßen 33 % aller Mitarbeiter einen Hochschul- oder vergleichbaren Abschluss und 11 % waren im Bereich Forschung und Entwicklung tätig. Letzteres verdeutlicht, dass sich die UK Aerospace Industry mit an der Spitze des britischen Hochtechnologiesektors befindet. Die Arbeitskosten sind dabei erheblich niedriger als in den USA oder den restlichen EU-Staaten (vgl. SBAC 1999, S. 9). Im internationalen Vergleich sind die USA gemessen sowohl am Umsatz als auch bei den Beschäftigten in der Luftfahrtindustrie führend.

Den Kern der europäischen Luftfahrtindustrie bilden Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Italien. In einer europäischen Gegenüberstellung beschäftigt die UK Aerospace Industry mehr als ein Drittel der insgesamt 436.704 Angestellten im Flugzeugbau Europas.

Die UKAI investierte 1999 insgesamt 11 % des Gesamtumsatzes in Forschung und Entwicklung, welches eine Gesamtsumme von 1,9 Mrd.£ bedeutet. Ein Teil davon fließt nicht nur in innerbetriebliche innovative und wissensintensive Einrichtungen, sondern auch zu Universitäten und Betriebe, die nicht zur Luftfahrtbranche gehören (z.B. Fahrzeugbau und medizinische Forschung). Allerdings muss gesagt werden, dass ca. zwei Drittel der Gelder für F&E in die militärische Forschung gehen (vgl. SBAC 1999, S. 11).

Literatur

- CHEMICAL INDUSTRIES ASSOCIATION (CIA) (2001): <http://www.chemical-industry.org.uk> (22.05.01)
- DEPARTMENT OF TRADE AND INDUSTRY (DTI) (2001): <http://www.dti.gov.uk/comp/benchmark/sects/5chem.htm> (25.05.01) <http://www.dti.gov.uk/ost/ict/intro.htm> (25.05.01)
- DTI u. SBAC (2000): UK Aerospace Statistics 1999: Key Points and Trends.
- HEINEBERG, H. 1997: Großbritannien: Raumstrukturen, Entwicklungsprozesse, Raumplanung. Gotha.
- KINDER, S. (2000): Hightech-Regionen in Großbritannien – Entwicklungsmerkmale und Konzentrationen. *Geographische Rundschau* 52, H. 1, S. 50-56. Braunschweig.
- PACI, R. u. USAI, S. (2000): Technological Enclaves and Industrial Districts: An Analysis of the Regional Distribution of Innovative Activity in Europe. *Regional Studies* 34(2), S. 97-114.
- SBAC (1999): UK Aerospace – Facts and Figures; London. <http://www.sbac.co.uk> (20.05.01).
- SBAC (2000): The UK Aerospace Industry: Interim Business Trends 2000; London. Internet: <http://www.sbac.co.uk> (20.05.01).
- STERNBERG, R. (1995A): Regionale Verteilung und Bestimmungsfaktoren von High-Tech Industrien in den Counties von Großbritannien. In: GS 97, 10/1995, S. 9-16.
- STERNBERG, R. (1995B): Technologiepolitik und High-Tech-Regionen – ein internationaler Vergleich, Münster.
- VERBAND DER CHEMISCHEN INDUSTRIE E. V. (VCI) (2001): <http://www.chemische-industrie.de/internetbase.asp?SachNr=30&Thema=1&bez=Chemiekonjunktur+und+Chemiestatistik> (22.05.01)

Alexander Hoffmann, Robert Milewski, Stefan Wolter

1.5 Verwaltungsstruktur, Raumplanung und Wirtschaftsförderung in Großbritannien

1.5.1 Einleitung

Im Gegensatz zum deutschen föderalistischen Staatssystem ist Großbritannien ein zentralistischer Staat, der von seiner Hauptstadt London aus gesteuert wird. Diese unitarische Staatsform mit dem jeweiligen Monarchen als Oberhaupt sowie die Zusammensetzung Großbritanniens aus den drei Landesteilen England, Wales und Schottland ziehen typische Verwaltungsstrukturen, eine spezielle Raumstruktur und Organisation der Wirtschaftsförderung nach sich, die im folgenden beschrieben werden sollen.

1.5.2 Allgemeine Verwaltungsgliederung Großbritanniens

Die größte administrative Gliederung ist die Einteilung Großbritanniens in die drei Landesteile England, Wales und Schottland. Die einzelnen Landesteile verfügen nicht über die Entscheidungsbefugnisse der deutschen Bundesländer, eine Erweiterung ihrer Eigenständigkeit ist aber im Umsetzungsprozess. So wurde 1999 in Wales zum ersten Mal die Welsh Assembly gewählt, die aber nicht über die weitreichenden Funktionen des ebenfalls 1999 eingerichteten Scottish Parliament verfügt (vgl. BYRNE 2000, S. 67 ff)

Die Untergliederung in Regionen wird heute durch die Einteilung in Government-Office-Regionen (GOR), die Nachfolger der ehemaligen Standardregionen, umgesetzt. Entscheidender Unterschied war vor allem die Teilung der ehemaligen Standardregion South East in die eigenständige Region Londons und die GOR South East. Zweck der administrativen Regionalisierung war zum einen die angestrebte Verbesserung der regionalen Betreuung der finanziellen Mitteln aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE). Zum anderen strebte man eine Verwaltungsvereinfachung in der Förderung von städtischen Problemgebieten an. 1994 wurde dazu ein Single Regeneration Budget eingerichtet. Hiermit wurde eine Bündelung von insgesamt 20 verschiedenen Stadterneuerungsprogrammen, die bisher von fünf Ministerien und deren regionalen Vertretungen verwaltet wurden, erreicht. Die Aufgabe der GORs zur Verwaltung der Hauptförderprogramme wurde im April 1999 an die neu eingerichteten Regional Development Agencies (RDA) übergeben (vgl. GREEN 1998, S.92/93; HEINEBERG 1997 S. 23; HEINEBERG 2000 S.11).

Kommunale Verwaltungsgliederung in England, Wales und Schottland

Auf kommunaler Ebene stellen die Behörden der Grafschaften (Counties), der Distrikte (Districts) und der Unitary Authorities die wichtigsten Regierungs- und Verwaltungseinheiten dar (vgl. SAALFELD 1998, S. 115).

Die Neuorganisierung des Systems der kommunalen Verwaltung und Bündelung der Funktionen auf einer Ebene sollte Mitte der 90er die Effizienz und die Möglichkeiten der öffentlichen Behörden stärken. In Wales wurde auf der Grundlage des Neugliederungsgesetzes zum 1.4.1996 eine kommunale Verwaltungsgebietsreform durchgesetzt. Wales wurde dazu in 22 kommunale Einheitsverwaltungen (Unitary Authorities) eingeteilt, die das zweistufige System der Counties und Districts abgelöst haben. Auch das auf die Regions und Districts gestützte administrative System Schottlands wurde 1996 reorganisiert und durch die Schaffung von 29 Einheitsverwaltungen umgesetzt (vgl. HEINEBERG 1997, S. 25/26). In England plädierte die Local Government Commission größtenteils für die Beibehaltung des zweistufigen Verwaltungssystems. In ausgewählten Gebieten, wie beispielsweise der Isle of Wight, wurde das County-District-System durch das Unitary Authority-Konzept ersetzt, so dass heute in England ein duales System der kommunalen Verwaltung existiert.

Ende des Jahres 2000 gliederten sich die kommunalen Verwaltungseinheiten schließlich folgendermaßen:

- Greater London Authority
 - 32 London Borough Councils
 - City of London Corporation
- 36 metropolitane Councils
- insgesamt ca. 8000 Parishes
- 34 nicht-metropolitane County-Councils
- 238 nicht metropolitane District-Councils
- 46 unitary councils

Rolle und Zuständigkeitsbereich der kommunalen Verwaltungseinrichtungen

Im Vergleich zur deutschen Kommunalverwaltung stehen die englischen Institutionen der Kommunalpolitik in weitaus direkterer Beziehung zur Zentralregierung. In Großbritanniens Staatsaufbau fehlen die Regional- und teilweise auch die Kreisebene. Vor allem unter der Regierung Thatcher wurden die Gemeindekompetenzen stark eingeschränkt. Bis zum Ende ihrer Amtszeit hatte sie die Kommunen in weiten Bereichen der Eigenfinanzierung und ihres Aufgabenfeldes entmachtet. Hinzu kamen politische sowie finanzielle Kontrollen der jeweiligen Amtsträger (vgl. STURM 1998, S.199/200). So sind die Kommunen beispielsweise fast ausschließlich von Finanzzuweisungen der Londoner Regierung abhängig, der die Entscheidung zur Verteilung der Finanzmittel unterstellt ist. Eine weitere Folge war die Verlagerung wichtiger Aufgabenfelder auf den Zentralstaat oder institutionell autonome Gremien, wie es z. B. im Bereich der Raumplanung der Fall gewesen ist.

Übergreifende kommunale Aufgaben wie die Koordination von Polizei und Feuerwehr oder Verkehrsplanung, aber in bestimmten Fällen auch das Erziehungswesen sowie öffentliche soziale Dienstleistungen sind der übergeordneten Ebene, den County Councils, zugeordnet. Der kommunalen Ebene der Districts sind hingegen folgende Aufgabenbereiche unterstellt: Abfallentsorgung, kommunaler Wohnungsmarkt, Umweltschutz und Freizeitplanung. (vgl. BENNETT und KREBS 1991, S.78)

1.5.3 System der Raumordnung und Raumplanung

In Großbritannien existiert kein übergeordnetes nationales Raumordnungsprogramm wie z.B. das Bundesraumordnungsprogramm. Das Parlament legt die Gesetze für die Raumplanung direkt für die einzelnen Bereiche fest und das Ministerium für Umwelt ist für deren Durchsetzung und das gesamte englische Planungssystem verantwortlich. Seit 1992 gibt die britische Regierung Anweisungen zur Planungspolitik, die sogenannten Planning Policy Guidance Notes (PPGs) heraus, die jeden Bereich der Planung abdecken. Die erste PPG beinhaltete die folgenden allgemeinen Ziele der Raumplanung:

1. Erhaltung und Verbesserung der Umwelt
2. Bewahrung des baulichen und natürlichen Erbes
3. Erhaltung der ländlichen Landschaft
4. Die Bildung bzw. Erhaltung von Grüngürteln

Weiterhin sollen die PPGs die Prinzipien der Nachhaltigkeit beinhalten, das Planungssystem soll effizient und effektiv arbeiten und es soll ein Gleichgewicht zwischen Entwicklung und Erhaltung in der Planung erreicht werden. Außerdem soll das öffentliche Interesse bei Planungsvorhaben über dem privaten Interesse stehen (vgl. HEINEBERG 1997, S. 28ff; SMITH und MORRIS, 1997 S. 236 ff).

Auch die Ebene der Landes- und Regionalplanung existiert in Großbritannien in dieser Weise nicht. Seit 1986 wurden allerdings Regionalkonferenzen z.B. in London und in der Region South East geschaffen. Auf der kommunalen Ebene sind die metropolitanen Bezirke, die County Councils bzw. District Councils in nicht metropolitanen Gebieten und die Unitary Authorities in Wales und Schottland die Hauptplanungsinstitutionen. Diese stellen einen Unitary Development Plan auf, der dem deutschen Flächennutzungsplan entspricht.

Insgesamt kann man sagen, dass die Raumplanung in Großbritannien viel stärker zentralistisch geprägt ist als in Deutschland. Es gibt viele Planungsprogramme und Institutionen, die die kommunale Planung betreffen, aber direkt der Zentralregierung unterstehen. Ein Beispiel sind die Urban Development Corporations (UDC), die vor allem in der Thatcher-Ära unterstützt wurden und der Revitalisierung der Innenstädte dienten (vgl. HEINEBERG 1997, S.28ff.).

1.5.4 Wirtschaftsförderung in Großbritannien

Entwicklung der staatlichen regionalen und lokalen Wirtschaftsförderung

Die staatliche regionale Wirtschaftsförderung in Großbritannien reicht bereits weit in die Vergangenheit zurück. So wurden 1934, durch den sog. Special Areas Act, eine Vielzahl von Gebieten für die staatliche Förderung zu sog. Sondergebieten (special areas) ernannt.

Eine wichtige Maßnahme trat mit dem Town and Country Planning Act 1947 in Form einer Industriestandortkontrolle in Kraft, mit dem Ziel, Industrieverlagerungen aus den überentwickelten Ballungsgebieten Südost- und Mittelenglands in die Entwicklungsgebiete zu lenken.

Erst 1960 allerdings, aufgrund einsetzender Rezession und dem starken Anstieg der Arbeitslosenzahl, wurde mittels der Industriestandortkontrollen der Schwerpunkt der staatlichen Förderung auf die strukturschwachen Gebiete verlagert und bis 1979 auf immer größere Gebiete ausgedehnt (Areas for Expansion). Diese wurden hinsichtlich der Förderungsmittel räumlich abgestuft in Special Development Areas (Sonderentwicklungsgebiete), Development Areas (Entwicklungsgebiete) und Intermediate Areas (Übergangsbereiche). Zudem wurde die staatliche Förderung erhöht und die Industriestandortkontrolle verschärft (HEINEBERG 1997, S.151ff).

Regionale Wirtschaftsförderung seit der Thatcher-Ära

Mit Antritt der neuen konservativen Regierung unter M. Thatcher 1979 kam es zu einer massiven Reduzierung der Ausgaben für die Wirtschaftsförderung. Förderungsgebiete wurden herabgestuft, bis 1982 nur noch rund 25% der erwerbstätigen Bevölkerung durch Areas of Expansion erfasst waren, gegenüber 45% noch 4 Jahre zuvor. Die Mittel für die regionale Wirtschaftsförderung sanken von 1,53 Mrd. Pfund 1974/75 auf 912 Mio. Pfund 1982/83 und betrugen 1987/88 nur noch 400 Mio. Pfund. 1988 wurden die vereinbarten finanziellen Zuschüsse im Rahmen der regionalen Wirtschaftsförderung, die sog. Regional Development Grants zugunsten im Ermessen der Regierung stehender Förderung, sog. Regional Selective Assistance eingestellt. Diese beziehen sich z.B. auf Regionalhilfen als Anreiz für Investitionen von Auslandsunternehmen und noch stärker auf die Unterstützung einheimischer KMUs mittels Regional Enterprise Grants.

In der Thatcher-Ära wurde der Privatwirtschaft eine größere Bedeutung in der lokalen Wirtschaftspolitik und -initiative eingeräumt und einige regional wirksame öffentliche Institutionen (regional agencies) nun stärker marktwirtschaftlich und unternehmerisch ausgerichtet. Ausgewählte lokale Initiativen in besonders strukturschwachen städtischen Gebieten wurden durch Maßnahmen im Rahmen der staatlich gelenkten Stadtentwicklungspolitik (urban policy) finanziell und strategisch unterstützt.

Ein neues Konzept zur kleinräumigen staatlichen Wirtschaftsförderung bildeten die städtischen Entwicklungs- oder Unternehmenszonen, die Enterprise Zones (EZ).

Durch steuerliche Erleichterungen und vereinfachte Planungsvoraussetzungen sollte hierbei die Entwicklung strukturell benachteiligter städtischer Gebiete begünstigt werden. So wurden 25 solcher EZs zwischen 1980 und 1984 für jeweils 10 Jahre ausgewiesen.

Allgemein lässt sich feststellen, dass sich seit Beginn der Thatcher-Ära die Grenzen zwischen regionaler und lokaler Wirtschaftsförderung bzw. zwischen der Regionalpolitik und Stadtentwicklungspolitik in Großbritannien relativ stark verwischt haben und sich trotz der jahrzehntelangen staatlichen regionalen Wirtschaftsförderung ein tiefgreifender Abbau regionaler wirtschaftlicher Disparitäten nicht ergeben hat (vgl. HEINEBERG 1997, S.157ff).

Neueste Entwicklung der Wirtschaftsförderung unter New Labour

Unter der New-Labour-Regierung wurden in jüngster Zeit neue Formen der Interaktion zwischen Regierungs- und Nicht-Regierungsorganisationen, z.B. public-private-partnerships immer wichtiger, was mit dem Begriff partnership-planning bezeichnet wird und ein weites Spektrum an Kooperationen zwischen unterschiedlichen Akteuren beinhalten kann (vgl. HEINEBERG 2000, S.11).

Die Stadtentwicklungsgesellschaften (Urban Development Corporations UDCs) und eine Reihe anderer Regierungsinitiativen der Konservativen zur lokalen städtebaulichen und wirtschaftlichen Erneuerung wurden aufgegeben.

Das bereits 1994 unter der konservativen Regierung eingeführte Single Regeneration Budget (SRB) Challenge Fund Programme bündelte 20 verschiedene Stadterneuerungsprogramme. Mehr Flexibilität in der lokalen Förderung wurde angestrebt und nun durch Government Offices for the Regions (GORs) verwaltet, denen 1998/99 rd. 580 Mio. Pfund zur Verfügung standen. Diese GORs wurden ab dem 1.4.99 von dem Parlament verantwortlichen Regional Development Agencies (RDAs) ersetzt, von denen sich die New-Labour-Regierung eine Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit, sowie der Entscheidungsprozesse auf der regionalen Ebene erhoffte (siehe Abb. 1).

Als Urban Regeneration Agency wurde '94 die Regierungsinstitution English Partnerships (EP) geschaffen. Deren Hauptaufgaben sind die Arbeitsplatzbeschaffung, Investitionen und die Förderung des Umweltschutzes durch die Sanierung brachliegender, kontaminierter Flächen. EP arbeitet mit anderen öffentlichen Institutionen sowie mit der Privatwirtschaft und freiwilligen Organisationen zusammen.

Für Wales und Schottland bestehen in Bezug auf die lokale und regionale Förderung gesonderte Programme und Regionalagenturen (z.B. Programme for Partnerships in Scotland seit 1996).

Aufgrund der von der New-Labour-Regierung veranlassten jüngsten Verfassungsreformen in Wales und Schottland wird es dort in Zukunft größere eigene Gestaltungsspielräume in der Wirtschaftsförderung geben.

Es wird deutlich, dass die Blair-Regierung bereits erhebliche Bündelungen von institutionellen Aktivitäten unter gleichzeitiger Verstärkung des Partnership-Ansatzes auf regionaler und lokaler Ebene initiiert hat, die nicht zuletzt der regionalen Wirtschaftsentwicklung zugute kommen (vgl. HEINEBERG 2000, S.11/12).

1.5.5 Fazit

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Verwaltungs- und Planungssystem sowie die Wirtschaftsförderung sehr stark zentralstaatlich geprägt sind.

Im Gegensatz zu dem föderalstaatlichen System in Deutschland mit der Bundes-, Landes- und Kommunalebene existieren in Großbritannien auf diesen Ebenen verschiedene Instrumente wie z.B. die UDA oder die EZ, die jedoch von der Zentralregierung eingesetzt werden.

Nur in Schottland und Wales besteht eine gewisse Unabhängigkeit vom Zentralstaat durch die eigenen Parlamente und durch regionale Entwicklungsorganisationen wie z.B. die Welsh Development Agency.

Für die Wirtschaftsförderung stellt der Partnership-Ansatz mit English Partnership als zentralen Institution die neueste Entwicklung dar. Es wird verstärkt Wert auf die Kooperation zwischen Privatwirtschaft, öffentlichen Institutionen und freiwilligen Organisationen gelegt. Zudem werden die EU-Strukturfonds immer wichtiger für die Wirtschaftsförderung während der Staat seine finanziellen Unterstützungen immer weiter reduziert.

Literatur

BENNETT, R.J. UND G. KREBS (1991): Local economic development: public-private partnership initiation in Britain and Germany. Belhaven Press. London

BYRNE, T. (2000): Local Government in Britain. Baskerville.

GREEN, A. (1998): Sozioökonomischer und sozialgeographischer Überblick; In: Kastendiek/ Rohe/ Volle (Hrsg.) Länderbericht Großbritannien. Bonn.

HEINEBERG, H. (2000): Großbritannien: Wirtschafts- und Raumentwicklung im „Post-Thatcherismus“. *Geographische Rundschau*, 52, Heft 1, S. 7-13. Braunschweig

HEINEBERG, H. (1997): Großbritannien - Raumstrukturen, Entwicklungsprozesse, Raumplanung. Gotha.

SAALFELD, T. (1998): Großbritannien. Eine politische Länderkunde. Berlin.

SMITH MORRIS, E. (1997): British Town Planning and Urban Design. London.

STURM, R. (1997): Großbritannien. Wirtschaft-Gesellschaft-Politik. Opladen.

STURM, R. (1998): Staatsordnung und politisches System; In: Kastendiek/ Rohe/ Volle (Hrsg.) Länderbericht Großbritannien. Bonn.

Holger Hahn, Antje Hille und Sandra Töllner

1.6 Science Parks

Vorbild für das britische Science Park Konzept sind die amerikanischen Research Parks, welche zuerst von Universitäten in ihrer unmittelbaren Nähe aufgebaut und später auch zur regionalen Wirtschaftsförderung von regionalen Behörden eingesetzt worden sind (vgl. GRAYSON 1993, S. 4).

1.6.1 Definition

Die UKSPA (United Kingdom Science Park Association) benutzt folgende Definition für die Aufnahme von neuen Mitgliedern (Parks) (UKSPA 1994):

Definition: „A Science Park is a property-based initiative which

- has formal and operational links with a University or other Higher Educational Institution or major centre of research
- is designed to encourage the formation and growth of knowledge-based businesses and other operations normally resident on site
- has a management function that facilitates the transfer of technology and business skills to the organisations on site”

1.6.2 Ziele und Zielgruppen

Während in der Definition die Ziele der UKSPA an sich vorgegeben sind, variieren sie zwischen den verschiedenen Parks doch erheblich. Dies ist zurückzuführen auf die beteiligten Institutionen sowie auf die unterschiedlichen Rahmenbedingungen. Grayson (1993, S. 119) hat diese zahlreichen Ziele zu drei Zielkomplexen zusammengefasst:

- Unterstützung von Neugründungen, jungen Unternehmen und Neuansiedlungen im High-Tech-Bereich mit dem Zweck der Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung
- Intensivierung des Technologietransfers durch die Förderung formaler und informeller Kontakte zwischen den Forschungseinrichtungen und den Unternehmen, sowie durch Spin-Off-Unternehmen aus den Universitäten
- Erwirtschaftung von Mieteinkommen durch den Betrieb hochwertiger und flexibler Gewerbeimmobilien

Zielgruppe für die Science Parks sind somit nicht nur Unternehmensneugründungen, sondern auch junge High-Tech-Unternehmen und Niederlassungen multinationaler Unternehmen.

1.6.3 Instrumente

Gefördert werden die Unternehmen in einem Science Park durch:

- Das Immobilienangebot:
 - Innovationszentren (Incubators) richten sich an junge und neugegründete Unternehmen. Sie bieten kleine flexible Raumeinheiten für bis zu 3 Jahren an. Zusätzlich zum Raum bieten sie noch technische Dienstleistungen und ein Management, welches die Unternehmen berät.
 - Integrierte Gebäude (multi-occupancy-buildings) und separate Gebäude (separate buildings) richten sich an Neuansiedlungen oder an expandierende Unternehmen, die aus dem Incubator ausziehen wollen.
- Technische Dienstleistungen (meistens nur in den Incubators angeboten). Hierzu gehören zum Beispiel Telefon- und Postdienst, Telefax, Rezeption und Sekretariat.
- Eine Anlaufstelle für Beratung und Technologietransfer (nicht in allen Science Parks) soll Unternehmen spezialisierte Berater empfehlen. Diese Förderung des Technologietransfers fällt allerdings meistens den Universitäten zu, da diese Aufgabe einen hohen personellen Aufwand seitens des Science Parks Managements erfordert (vgl. GRAYSON 1993; S. 32).

Abschließend bleibt zu sagen, dass Science Parks hochwertige, flexible Gewerbeimmobilien darstellen, die nicht nur auf Unternehmensneugründungen und kleine Unternehmen, sondern auch auf überregionale Unternehmen ausgerichtet sind. Ein Vorteil von ihnen im Gegensatz zu herkömmlichen Gewerbegebieten ist erstens die Anbindung an eine Universität oder einer anderen hochwertigen Forschungseinrichtung und zweitens das Angebot an Gemeinschaftsdienstleistungen und Beratung sowie die Förderung des Technologietransfers.

1.6.4 Science Parks in Großbritannien

Nationale Ausgangsbedingungen und Entwicklung der Science Parks

Zwischen 1950 und 1980 setzte in Großbritannien ein rapider Deindustrialisierungsprozess ein, dessen Ursachen im nationalen Innovationssystem Großbritanniens vermutet werden. Dieses ist zwar gekennzeichnet durch eine hohe Qualität der wissenschaftlichen Forschung, wies aber Mängel in der wirtschaftlichen Umsetzung dieses Potenzials auf.

Die Zentralregierung beschränkte sich traditionell auf die Gestaltung von Rahmenbedingungen (laissez-faire-Politik) und begann erst nach dem zweiten Weltkrieg, aktiv auf die technologische Entwicklung einzuwirken. Erst Mitte der 80er Jahre kam es unter Margret Thatcher zu einer diffusionsorientierten Technologieförderung, deren praktische Umsetzung allerdings durch den Mangel an dezentralen Institutionen erschwert wurde. Der Rückzug des Staates machte auch vor der Regionalpolitik nicht halt und löste in Folge der schweren Rezession 1979-1981 verschiedene Reaktionen auf der lokalen und regionalen Ebene aus, zu denen auch der verstärkte Aufbau von Science Parks gehörte.

Nach Angaben der UKSPA hat sich die Zusammenarbeit und Unterstützung mit der Regierung seit dem Regierungsantritt der Labour Party 1997 intensiviert.

Bereits Ende der 60er Jahre drängte die Regierung Wilson Wissenschaft und Technik zum Abbau ihrer großen regionalen Distanz. Daraufhin wurden die ersten zwei Science Parks von der Heriot-Watt University in Edinburgh und dem Trinity College der Cambridge University eröffnet.

Die Mehrzahl der SP wurde zwischen 1982 und 1988 entwickelt. Sie gingen überwiegend aus Partnerschaften zwischen Universitäten, Kommunalbehörden und Regierungsagenturen hervor. Diese Entwicklungsdynamik wurde durch einige wirtschaftliche Veränderungen gegenüber den 70ern begünstigt. So trug die Beschleunigung des technischen Fortschritts und die Förderung der Eigeninitiative und des Unternehmertums durch die konservative Regierung dazu bei, dass sich die Zahl der technologieorientierten Unternehmensgründungen in den 80er Jahren erhöhte. Ende der 80er Jahre stagnierte die zahlenmäßige Entwicklung, da zu diesem Zeitpunkt die meisten der damals 46 britischen Universitäten bereits über einen Science Park verfügten. 1988 erhielt die Science Park-Bewegung eine neue Qualität, als erstmalig ein Science Park an einem außeruniversitären F&E-Zentrum eröffnet wurde.

In den frühen 90er Jahren gelang es den bestehenden SP trotz der Rezessionen weiter zu expandieren. Ende 1999 waren 56 SP in Betrieb, in denen 1313 Unternehmen gut 26.000 Personen beschäftigten (UKSPA 2000). Der durchschnittliche SP beherbergte damit 27 Unternehmen mit mehr als 500 Beschäftigten.

Unternehmen in Science Parks sind im Schnitt zu über 50% intraregional verlagerte Unternehmen, zu 20% Spin-Offs, zu 16% inländisch verlagerte Unternehmen und zu 9% multinationale Niederlassungen.

Trägerschaft und Finanzierung

Eine offizielle Unterstützung seitens der Zentralregierung gibt es nicht. Die meisten SP in GB sind in der UKSPA zusammengeschlossen. Da nur über Mitglieder der UKSPA vollständiges Datenmaterial vorhanden ist, werden in dieser Arbeit nur SP berücksichtigt, die Mitglied sind.

Universitäten

In GB verfügen die Universitäten zwar über ausgedehnte Selbstverwaltungsrechte, der Staat kann aber durch Finanzaufweisungen einen erheblichen indirekten Einfluss ausüben. Die Regierung Thatcher forderte, dass sich die Universitäten stärker der Privatwirtschaft öffnen und größere Eigenverantwortung in der Forschungsfinanzierung übernehmen. Es erfolgte eine drastische Mittelkürzung. Seit 1986 ging man dazu über, die Forschungsqualität der Universitäten zu bewerten und einen Teil der Mittel in ausgewiesene Kompetenzzentren zu lenken. Für die Universitäten ergaben sich zwei Konsequenzen:

1. Sie mussten alternative Einkommensquellen erschließen.
2. Sie mussten ihre wirtschaftliche Relevanz unter Beweis stellen und anerkannte Kompetenzzentren aufbauen, um im Wettbewerb um private und öffentliche Forschungsgelder bestehen zu können.

In der Folge richteten Universitäten Technologietransferstellen ein. Sinkende Realeinkommen setzten Akademiker unter Druck, Beratertätigkeiten aufzunehmen oder die Verwertung ihrer Forschungsergebnisse zu erwägen. SP sind ein Instrument dieser Diversifizierungsstrategien. Sie sollen also der Inwertsetzung von Landbesitz oder der Förderung von Kontakten mit der Wirtschaft dienen.

Kommunalbehörden und Regionalagenturen

Die Kommunalbehörden im zentralistischen Großbritannien müssen sich bei jeder Handlung auf einen expliziten gewerblichen Auftrag berufen. Einen Handlungsauftrag für Wirtschaftsförderung erhielten die Lokalbehörden erst 1989, wobei ihnen jedoch gleichzeitig eine Reihe von Restriktionen auferlegt wurde. Diese Rahmenbedingungen erklären, warum die Lokalbehörden nur einen relativ geringen Beitrag zum Aufbau von SP leisten konnten.

Die britische Regierung verfügt über keine explizite Förderpolitik für Science Parks, unterstützt jedoch ihren Aufbau in Fördergebieten indirekt durch Regionalagenturen.

Privatsektor

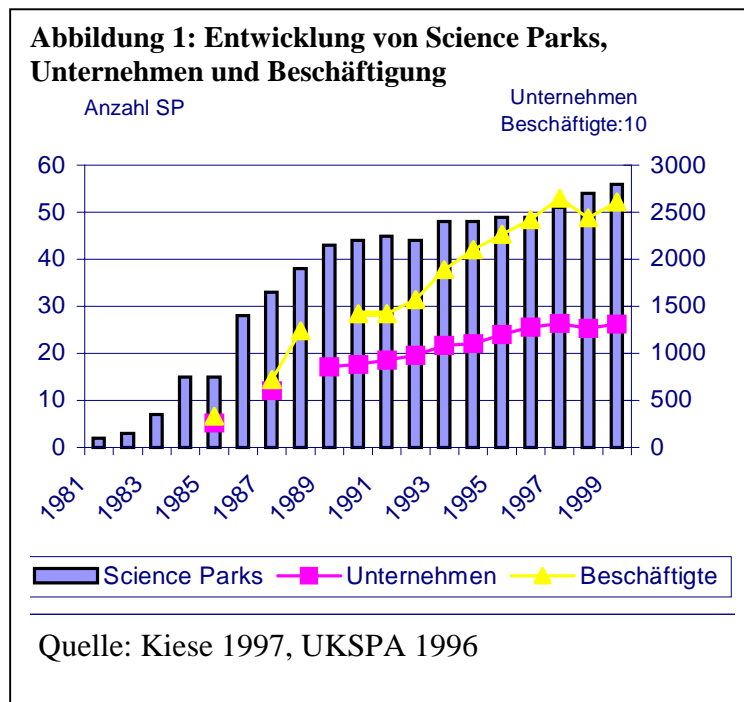
Aus der Perspektive des Immobilienmarktes waren SP bisher unattraktive Investitionsobjekte. Sie erfordern ein Management, vergeben kurze Mietverträge an junge Unternehmen mit hohem Ausfallrisiko und weisen konzeptionsbedingte Leerstände auf. So wird aus diesem Bereich i.d.R. nur aus Imagegründen oder in „Sunbelt“-SP im Südosten investiert.

Es ist festzustellen, dass das starke Engagement der Universitäten auf deren hohen Autonomiegrad und die thatcheristische Hochschulpolitik zurückgeführt werden kann. Da zumeist weder die Universitäten noch die Kommunalbehörden über ausreichende Ressourcen verfügen, sind sie auf die Regionalagenturen und außerhalb der Fördergebiete auf private Investoren angewiesen (vgl. KIESE 1997, S. 44 ff.).

Räumliche Verteilung

Die räumliche Verteilung der SP reflektiert die gleichmäßige Verteilung der Universitäten. Es bestehen jedoch markante interregionale Unterschiede in der Finanzierung und Trägerschaft der Parks. Nach Standort und Herkunft der Investitionen lassen sich drei Kategorien von SP unterscheiden, die das ökonomische, soziale und politische Süd-Nord-Gefälle in Großbritannien reflektieren.

Im prosperierenden Südosten Englands mit seinen hohen Immobilienwerten überwiegen private Investitionen in SP mit dem Ziel, ein hohes Mieteinkommen zu erzielen. Hier liegen ein Drittel aller SP und drei Viertel der von Universitäten allein getragenen SP.



Rund die Hälfte aller SP liegt im überwiegend altindustrialisierten Norden Englands, in Wales, Schottland und Nordirland. In diesen Regionen ist das Mietniveau zu niedrig, um das von privaten Investoren wahrgenommene Risiko einer Investition in SP zu kompensieren. Folglich werden diese nördlichen SP als Instrumente der Wirtschaftsförderung aus öffentlichen Mitteln von

Lokalbehörden, Regierungsagenturen, DTI- und EU-Fördermitteln finanziert.

Die dritte Kategorie von Science Parks im restlichen England (v.a. Midlands) operiert an der Grenze der unter Marktgesichtspunkten akzeptablen Rentabilität. Öffentliche Mittel werden in unterschiedlichem Maße von privaten Investitionen ergänzt, so dass die Zielsetzungen „Gewinn“ und „Wirtschaftsförderung“ hier direkt aufeinander treffen. Insgesamt stellt die britische SP-Bewegung ein sehr heterogenes Phänomen dar.

Zielerreichung und Kritik

Im Kapitel „Ziele und Zielgruppen“ wurden die wichtigsten Ziele von SP identifiziert: Förderung von Wirtschaft und Beschäftigung durch Gründungen und Ansiedlungen im High-Tech-Bereich, Technologietransfer sowie der Betrieb von Gewerbeimmobilien. Im Folgenden wird nun untersucht, inwieweit diese Ziele erreicht wurden.

Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung durch High-Tech-Unternehmen

Trotz einer großen Bandbreite von Tätigkeitsschwerpunkten sind Science Park Unternehmen insgesamt überdurchschnittlich technologieorientiert: 36% der Unternehmen gehören der Branche Informations- und Kommunikationstechnologie an, 15 % der Biotechnologie i.w.S. Insgesamt weisen Gründer und Beschäftigte in SP zwar ein höheres Qualifikationsrisiko auf, unterscheiden sich jedoch nach dem F&E-Output nicht signifikant von den Unternehmen der Kontrollgruppe. Dies stärkt die Feststellung, dass SP-Unternehmen eher der Diffusions- als der Innovationsphase zuzuordnen sind.

Es gibt keinen Beweis dafür, dass der Aufenthalt in einem SP das Insolvenzrisiko verringert: Die Einrichtungen scheinen keinen Einfluss auf die Überlebensfähigkeit eines Unternehmens zu haben (vgl. BEHRENDT; TAMASY 1997, S. 48). Dafür zeigten Unternehmen in SP ein stärkeres Umsatz- und Beschäftigungswachstum als die Unternehmen der Kontrollgruppe. Dabei ist das Beschäftigungswachstum allerdings auf wenige Unternehmen beschränkt. Unternehmen in SP weisen bei ähnlichem Alter geringere Beschäftigtenzahlen auf als Unternehmen außerhalb von SP. Die Zufriedenheit der Unternehmen mit ihrer Entwicklung war innerhalb der SP trotzdem wesentlich höher als außerhalb. Insgesamt gibt es für den „Motivierungseffekt“, nämlich, dass die Anwesenheit von SP zu Unternehmensgründungen anregt, keinen Beweis.

Technologietransfer

Es gibt keine deutlichen Anzeichen dafür, dass der Aufenthalt in einem SP die formellen Bindungen zu einer Universität verstärkt. Allerdings nehmen die informellen Kontakte und die Nutzung von Hochschul- und Universitätseinrichtungen im Zeitverlauf zu. Meist bestehen die Kontakte zur Universität nur in der Nutzung von Hochschuleinrichtungen, während transferintensive Interaktionsformen (Einstellung von Absolventen, Auftragsforschung, Beratung) nur wenig mehr als durch die Kontrollgruppe genutzt werden. SP kommen somit ihrem definitionsgemäßen Auftrag zur aktiven Unterstützung des Technologietransfers nur sporadisch nach. Bezüglich der Innovativität unterscheiden sich die Unternehmen innerhalb und außerhalb von SP nicht voneinander.

Immobilienfunktion

SP gelten als erfolgreiches neues Element des Immobilienmarktes, da sie höhere Renditen erzielen als herkömmliche Gewerbeimmobilien. Dies gilt nicht nur für private Investoren in „Sunbelt“-Parks, auch für öffentliche Träger repräsentieren SP nichts anderes als immobiliengestützte Instrumente der Wirtschaftsförderung. SP sind von daher kein totes Kapital, sondern werfen Mieteinnahmen und Wertsteigerung in Form steigender Mieten ab.

1.6.5 Fazit

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass SP in erster Linie attraktive Gewerbeimmobilien sind („Das hohe Mietniveau führt zur Akquisition einer Klientel, die statt einer Kooperation mit der Universität lediglich die Assoziation mit deren Image sucht.“) und nicht, wie erwartet einen Beitrag zum Technologietransfer leisten.

Der Grund wird in der räumlichen Trennung von Fertigung und Marketing gesehen, da die Mehrzahl der Unternehmen nicht der Innovationsphase zuzuordnen ist. Die Separation von F&E und Produktion durch die Beschränkung auf F&E ist ein zentraler Kritikansatz an der britischen SP-Bewegung, da dies erstens die Entstehung selbsttragender regionaler Wachstumsprozesse verhindert, zweitens mögliche Beschäftigungseffekte im Park sowie die Diffusion neuer Technologien in die regionale Wirtschaft begrenzt und drittens zur räumlichen und sozialen Polarisierung beiträgt.

Somit verschärft die Trennung von F&E und Produktion möglicherweise die Systemschwäche, zu deren Überwindung SP ursprünglich beitragen sollten: Die große industrielle Distanz zwischen Forschung und Anwendung (vgl. KIESE 1997, S. 58).

Literatur

- BEHRENDT, H. und C. TAMASY (1997): Bilanz eines Booms: Erfüllen Technologie- und Gründerzentren die politischen Erwartungen ? *Geographische Zeitschrift*, 85 (1997), Heft 1.
- GRAYSON, L. (1993): Science Parks. An experiment in higher technology transfer. London.
- HALL, P.H. (1994): Innovation, Economics and Evolution. Theoretical Perspectives on Changing Technology in Economic Systems.
- HEALEY, M.J. und P.J. Dunham (1994): Changing Competitive Advantage in an Local Economy: The Case of Coventry, 1971-1990. *Urban Studies*, Vol. 31. No. 8: 1279-1301.
- HEALEY, M.J. und B.W. ILBERY (1990): Location & Change. Perspectives on Economic Geography. Oxford.
- KIESE, M. (1997) (unveröffentlicht): Technologiezentren und Science Parks in Deutschland und Großbritannien. Hannover.
- UKSPA (United Kingdom Science Park Association) (1994): Science Park Directory. 6. Auflage. Birmingham.
- UKSPA (2000): Annual Report 2000. London., siehe auch: www.ukspa.org.uk (15.06.2001).

Andreas Bröhl und Hendrik Nee

1.7 Regionalplanerische Maßnahmen in London und Umgebung

1.7.1 Geschichtliche Entwicklung

In der Zeit zwischen 1919 und 1939 stieg die Zahl der Einwohner in London um zwei Millionen an (davon 1,25 Mio. Zuwanderer). Hierdurch kam es zu anhaltenden Ausdehnungen der Stadt, die mit einer Verschlechterung der Lebensbedingungen gekoppelt waren. Dies erforderte eine verstärkte Planungstätigkeit.

Mit dem im Jahre 1902 veröffentlichten "Gartenstadtmodell" versuchte Howard diesem Prozess entgegenzuwirken. In diesem Konzept sollten neue Tochter- und Trabantenstädte errichtet werden, in denen maximal 32.000 Einwohner leben sollten. Diese Gartenstädte sollten in einem gewissen Abstand zur Zentralstadt entstehen und von dieser durch einen geschützten Grüngürtel getrennt sein. Innerhalb dieser Städte sollte es in konzentrischen Ringen zu einer Funktionstrennung von Wohnen und Arbeiten kommen. Eine Eisenbahnlinie sollte die Tochterstädte miteinander verbinden. In zwölf Minuten sollte man die nächste Stadt erreichen, den Zentralort in nur fünf Minuten. Howards Ideen beinhalteten auch eine planmäßige Entwicklung der Stadt mit den erforderlichen Arbeitsplätzen und zentralen Einrichtungen. Jedoch kam es lediglich zum Bau von zwei Modellversuchen, Letchworth und Welwyn Garden City, nach Howard, die aber von ursprünglichen Planungen stark abwichen.

Von 1937 an untersuchte eine einberufene Kommission die Gründe für die demographische Verteilung der Industriebevölkerung in Großbritannien. Sie sollte auch die zukünftigen Entwicklungstrends heraus arbeiten um wirkungsvolle Maßnahmen zu entwickeln. Die Ergebnisse wurden von der Nachkriegsregierungen als Grundlage ihrer Planungspolitik genutzt. Die Forderung nach dem Bau von Garten- und Satellitenstädten wurde gestützt durch die Umverteilung des Bevölkerungswachstums und die Dezentralisierung von nicht standortgebundenen Gewerbe- und Industriebetrieben in sogenannten New-Towns. In Folge dessen kam es 1942 zur Gründung eines Ministeriums, das das Wachstum der Städte begrenzen sollte. So entstanden noch in der Kriegszeit erste Regionalpläne für London u.a. der „Groß-London-Plan“ von Abercrombie (1944) bezeichnet.

Auf der Basis des Barlow-Reports (1940) entwickelte Sir Patrick Abercrombie den Greater-London-Plan, der 1944 veröffentlicht und 1946 angenommen wurde. Der Plan, der die Stadt- und Regionalplanung der Region Groß-Londons regeln sollte, bezog sich auf ein Gebiet von 6.730 km². Abercrombie gliederte die Londoner Stadtregion in vier ringförmige, konzentrische ausgerichtete Zonen:

1. Kerngebiet (inner urban ring)
2. Vorstadtring (suburban ring)
3. Grüngürtel (green belt ring)
4. Äußere ländliche Zone (outer country ring)

Mit diesem Plan sollten die Abwanderungsbestrebungen der im Kerngebiet lebenden Bevölkerung gefördert werden. Abercrombie ging von einer Dekonzentration der Bevölkerung, insgesamt einer Mio. Einwohnern, aus (overspill). Gleichzeitig sollten die Slums umfassend saniert, die Infrastruktur verbessert und die Industrie ausgelagert werden. Die Grüngürtel (green belt ring) sollten die weitere Expansion Londons begrenzen und gleichzeitig zur Naherholung der Großstadtbevölkerung dienen. Als Hauptaufnahmegebiet sollte die 40 –50 km von London entfernte äußere ländliche Zone dienen. Hier sollten acht neue Städte (New Towns) mit jeweils 50.000 Einwohnern entstehen und damit das Gartenstadt-Konzept von Howard wieder aufgegriffen werden.

Der Plan wurde in der Zeit von 1946 bis 1950 verwirklicht. Die Städte bestanden aus drei unterschiedlichen Zonen: Stadtzentrum, Wohnquartieren und Industriegebieten. Jedoch enthielt dieser Plan Fehleinschätzungen. So wurde das Bevölkerungswachstum Londons unterschätzt. Zudem bewertete Abercrombie die besondere Ausstrahlungs- und Anziehungskraft der Hauptstadt völlig unter. Die Entlastungsstädte waren daher viel zu klein konzipiert. Trotz alledem werden die New Towns als ein erfolgreiches Konzept der Regionalplanung beurteilt. Bis Ende des Jahres 1977 wurden in den acht New Towns 513.920 Menschen angesiedelt, denen 272.531 Arbeitsplätze zur Verfügung standen.

Abercrombies Groß-London-Plan bildete bis Mitte der 60er Jahre das Grundkonzept der Regionalplanung innerhalb der Hauptstadtregion.

Im Jahr 1964 wurde die South-East-Study veröffentlicht. Sie ging von anderen Bevölkerungsprognosen als zuvor Abercrombie aus. Eine Million Menschen sollten aus der Hauptstadt heraus umgesiedelt werden. Weitere 2,5 Mio. Einwohner wurden aufgrund erwarteter Zuwanderungen berechnet.

Das Ziel der South-East-Study war die Schaffung einer mehrkernigen Stadtregion im Südosten Englands. Insbesondere die Gemeinden der sogenannten Outer Metropolitan Area um Groß-London sollten den Hauptteil der Bevölkerung aufnehmen. Jedoch fehlte es an einer Konzeption zur Verwirklichung.

1967 wurde vom Wirtschaftsplanungsrat für Südostengland mit der Strategy for the South East ein neues Planungskonzept veröffentlicht. Dabei sollte die Entwicklung der Siedlungen der South-East Regionen außerhalb des Londoner Grüngürtels in Gestalt von Wachstumskernen, entlang von Straßen- und Haupt - Eisenbahnverbindungen vorangetrieben werden. Dieser Plan wurde von der Zentralregierung und den Kommunalverwaltungen abgelehnt, die 1970 eine neue Regionalstudie, den „Strategic Plan for the South East“, veröffentlichten.

Dieser Plan beschränkte sich auf die Erarbeitung alternativer Langzeitstrategien. Letztlich kam es zu einer Mischung von zwei Konzepten („Strategic Plan“), die als offizielles Grundkonzept für die Regionalplanung akzeptiert wurden. Es wurden fünf größere und sieben mittelgroße Wachstumsgebiete entwickelt, die alle relativ unabhängig von London sein sollten.

Bereits nach sechs Jahren wurde die Studie modifiziert, da sich eine Anzahl von Rahmenbedingungen (Anstieg der Arbeitslosigkeit, nationaler Wirtschaftsrückgang, Beschränkung öffentlicher Ausgaben) geändert hatten

Mit dem 1978 von der Regierung herausgegebenen Dokument „Strategic Plan for the South East“ wurde eine neue Grundlage für die Regierungspolitik geschaffen. Plötzlich verlagerte sich das Hauptaugenmerk der zukünftigen Raumentwicklung und -planung auf die Londoner City, was ironischerweise bereits in ähnlicher Form 1969 gefordert wurde.

Mit der Abschaffung der Regionalen Wirtschaftsplanungsausschüsse und -räte zu Beginn der Amtszeit der konservativen Regierung unter Thatcher sowie der Auflösung des Groß-London-Rates (1986), wurde die Regionalpolitik erheblich eingeschränkt.

1989, 1994 und 1996 wurden neue Leitlinien für Groß-London veröffentlicht. Sie enthalten neben Aussagen zu Wirtschaftsförderungsgebieten und Verkehrsinfrastruktur eine Reihe konkreter Planungsprinzipien für eine zukünftige Regionalentwicklung. Mit Hilfe finanzieller Mittel des europäischen Strukturfonds bekam das Ziel 2-Gebiet zwischen London und dem neuen Eurotunnel spezielle finanzielle Unterstützung. Auch innerhalb Londons wurden verschiedene Projekte verwirklicht (vgl. HEINEBERG 1997).

1.7.2 Die London Docklands als Beispiel für den Strukturwandel

Die London Docklands gelten in zweierlei Hinsicht als beispielhaft. Einerseits gelten die Hafenanlagen des ehemals größten Umschlaghafens der Welt als Beispiel für die schwerwiegenden (sozialen) Folgen des Strukturwandels, andererseits gilt der ca. 22 km² umfassende Bereich, der sich im Osten direkt an die Londoner City anschließt, als Muster für eine gelungene Wiederbelebung einer Industriebranche. Gerade durch den kurzen Zeitraum, binnen dessen positive Entwicklungen in den Docklands absehbar waren, gelten die Docklands als Vorbild für ähnliche Vorhaben an anderen Orten, wie z.B. der Hamburger Speicherstadt oder Teilen des Ruhrgebiets.

Auch stellen die London-Docklands das größte städtische Sanierungsprojekt der Welt dar und gelten schon deshalb als Prestigeobjekt der britischen Regierung. Millennium Dome, London City-Airport oder Canary Wharf stellen unterschiedlich erfolgreiche Projekte zur Revitalisierung dieses alten Hafenstandortes dar.

Schon in den 60er Jahren hatten die Docklands mit gravierenden ökonomischen Problemen zu kämpfen, “[...] die sodann 1967 zur Schließung der East India Docks – als Beginn der Schließungen aller Docks bis zum Jahr 1981 – [...] führten” (HEINEBERG 1997, S. 322). Die ersten Versuche, die Docklands zu revitalisieren stammen aus diesem Grund bereits aus dem Jahr 1974. Damals wurde das “Docklands Joint Committee” (DJC) unter Mitwirkung des “Greater London Council”, der betroffenen Stadtbezirke, der “Port of London Authority” sowie der Gewerkschaften gegründet. Zwei Jahre später stellte diese Organisation den “London Docklands Strategic Plan” vor. Dieser Plan sollte zur Verbesserung der Situation beitragen sollte, in dem man sowohl die Wohnsituation und sozialen Probleme berücksichtigte, als auch die Beschäftigungs- und Infrastruktur positiv entwickeln wollte. Aufgrund mangelnder Machtbefugnisse und des Konkurrenzdenkens der mächtigen Stadtbezirke ließen sich jedoch keine positiven Veränderungen bewirken.

Nachdem 1979 die Margaret Thatcher Premierministerin wurde, wurde “Die Erneuerung der Docklands, inmitten einer Labour-regierten Hauptstadt gelegen, [...] von der Thatcher-Regierung als “Flagschiff” ihrer innerstädtischen Erneuerung [...] gefördert” (HEINEBERG 1997, S. 323). Die Planungen der DJC-Nachfolgeagentur “Dockland Development Organisation” wurden verworfen und um eine größere Beteiligung der Privatwirtschaft zu erreichen, 1981 die “London Docklands Development Corporation” (LDDC) ins Leben gerufen. Um die Probleme der vorherigen Planungsinstanzen zu vermeiden, wurden der teils gegen den Widerstand der betroffenen Boroughs (Stadtbezirke Tower Hamlets, Newham, Greenwich, Lewisham und Southwark) gegründeten LDDC Kompetenzen von enormer Reichweite verliehen. Sie wurde unter anderem bevollmächtigt Gebäude abzureißen, Umnutzungen von Gebäuden und Flächen zu genehmigen, und Baugenehmigungen zu erteilen; diese Entscheidungen unterlagen sonst üblicherweise den Stadträten. Diese Situation führte teilweise zu beträchtlichen politischen Spannungen. Darüber hinaus musste sich die LDDC bezüglich der Finanzen allein vor der britischen Regierung verantworten und hatte ein ungewöhnlich hohes Budget zur Verfügung.

Die interne Struktur war privatunternehmerisch und unbürokratisch aufgebaut, wodurch erreicht werden sollte, dass die Umstrukturierungen der Docklands schnell und unkompliziert erfolgen konnte. Es wurde eine “Enterprise Zone” auf der Isle of Dogs ausgewiesen, innerhalb derer enorme finanzielle Vergünstigungen galten, die meist auf einen Zeitraum von 10 Jahren beschränkt wurden; die Baukosten konnten in voller Höhe von der Einkommenssteuer abgesetzt werden, außerdem wurde keine Grundsteuer erhoben. Das Prinzip des “*demand-led planning*” stand bei der LDDC im Vordergrund. Man war der Überzeugung, mit Hilfe der nachfragegeleiteten Planung relativ schnell

vorzeigbare Ergebnisse erzielen zu können, d. h. die marktwirtschaftlichen Kräfte sollten sich möglichst ungehindert von Nutzungsplänen, Konzepten und Planungsverfahren entfalten können. Die LDDC sah es als ihre entscheidende Aufgabe an, die Infrastruktur für die weitere wirtschaftliche Entwicklung bereitzustellen. Im Zuge der Infrastrukturverbesserung wurden seit 1981 in den Docklands insgesamt mehr als 80 Km Straßen gebaut, die komplett computergesteuerte Dockland Light Railway gebaut. Dieses Transportmittel stieß allerdings auf Grund des rasanten Wachstums in den Docklands sehr bald an seine Kapazitätsgrenzen. Mit der "Jubilee Line" (Inbetriebnahme 1999) wurde zur Entlastung mittlerweile die U-Bahn bis in die Docks verlängert. Einen weiteren bedeutenden Faktor bei der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur stellt der 1987 eröffnete Flughafen London City dar, der die Docklands und die City für Geschäftskunden schneller erreichbar machen soll. Die Landebahn des City-Airports ist mit ihren rund 1000m nur für kleinere Flugzeuge mit geringer Reichweite geeignet. Vorteile dieses Flughafens sind die extrem kurzen Eincheck-Zeiten und seine zentrale Lage.

Das Canary Wharf Projekt als Kernstück der Docklands

Was vor zehn Jahren noch den Eindruck einer Geisterstadt erweckte, präsentiert sich heute nach der City of London als zweiter boomender Wirtschafts- und Finanzdistrikt Londons (vgl. MEISGEIER 2000). Nachdem sich die erste Gruppe von Finanzierungsträgern von dem 1986 angekündigten Canary Wharf Projekt zurückgezogen hatte, übernahm 1987 das kanadische Unternehmen Olympia & York die Finanzierung. Die LDDC konnte schnell neue Finanzierungspartner finden, nachdem die Grundstückpreise von 405.000 £ pro ha auf 162.000 £ pro ha gesenkt wurden. Auf diese Weise sollte das Prestigeobjekt Canary Wharf für die Docklands gesichert werden, mit dessen Bauarbeiten dann 1988 begonnen wurde.

Der Komplex umfasst neben dem 244m hohen Tower, dem bisher höchsten Gebäude Großbritanniens, noch 24-26 weitere Gebäude. Zur Zeit arbeiten ca. 25.000 Menschen im Gebiet von Canary Wharf, 7.000 allein im 50 Stockwerke umfassenden Tower, einem neuen Wahrzeichen Londons. Der Versuch, die Europäische Zentralbank in der Canary Wharf anzusiedeln, schlug fehl, ist aber Ausdruck der britischen Bemühungen, die Stellung Londons gegenüber Paris und Frankfurt als das europäische Finanzzentrum zu festigen.

Nahezu alle Medienunternehmen des früheren Zeitungsviertels Londons siedelten sich auf der Isle of Dogs an, wo sich nun die Hauptsitze der Times, der Financial Times, der Daily Times und des Guardian befinden. Trotz stark gestiegener Grundstückpreisen geht man davon aus, dass auch nach der Fertigstellung im Jahr 2002 alle Büroflächen an diesem Standort vermietet werden können. Dann könnten bis zu 100.000 Menschen dort beschäftigt sein (vgl. ebd.).

Bewertung des Erfolges des Dockland Projektes

Die LDDC wertet den Verlauf des Docklandprojektes insgesamt als erfolgreich. Laut Berechnungen der LDDC von 1993 stehen die Investitionen der öffentlichen Hand zu den Investitionen der Wirtschaft in einem Verhältnis von 1:5,9. Diese Zahlen werden jedoch von den Kritikern des Projektes als falsch bezeichnet, die eine Relation von 1:3,5 errechnen. Eine solche Relation wäre für Projekte dieser Art als normal anzusehen.

Nicht allein der finanzielle Aspekt gab Anlass zu Meinungsverschiedenheiten. Ein fehlendes städtebauliches Konzept und ein zu weit gefasster „laisser-faire“ Gedanke wird der LDDC gleichermaßen vorgeworfen, wie eine unzureichende Berücksichtigung bestehender Siedlungsstrukturen.

Als besonders bedenklich wird die Tatsache angesehen, dass die hier bisher ansässige Bevölkerung in den Planungen keine Rolle spielte. So wurden weder Umschulungsmaßnahmen für die ehemaligen Hafentarbeiter durchgeführt, noch wurde bei der neuen Bebauung und Nutzung auf die Bedürfnisse der angestammten Bevölkerung Rücksicht genommen. Wo früher Hafentarbeiter lebten und arbeiteten, stehen jetzt teure Bürotürme und Luxuswohnungen, die für die ehemaligen Bewohner dieser Gegend unerschwinglich sind.

Literatur

AUNKOFER, M. (2001): London- The global Powerhouse. In: Praxis Geographie 5.

EDWARDS, G. (2000): Region in Figures, London.

ERDMANN, L. (2001): Vier Jahre New Labour – Top of the Flops, Spiegel-online 29.05.2001.

FOSTER, J. (1999): Docklands. London: UCL Press Limited.

HEINEBERG, H. (1997): Großbritanniens Beziehungen zu Europa. In: Geographische Rundschau, Heft 7-8/96 48. Jahrgang.

HEINEBERG, H. (1997): Großbritannien: Raumstrukturen, Entwicklungsprozesse, Raumplanung. Gotha.

HUDSON, R. AND LEWIS J.R.: Regional planning in Europe. London, Pion Limited 1982.

KEIM, K.-D. (1996): Vorstädte in der metropolitanen Region: London, Frankfurt, New York. In: Stadtentwicklung

MEISGEIER, D. UND BERNARD, K. (2000): Londons Aufbruch in eine neue Ära. In: Geographie heute 186

ZEHNER, K.(2000): Die London Docklands und das untere Themsetal. In: Praxis Geographie 6

Stefanie Lüders, Thorsten Rose, Sven Thiemann und Vanessa Jäkel

1.8 Strukturwandel in und um Manchester

1.8.1 Einleitung

Die heute unter dem Begriff Altindustrieregionen weltweit verbreiteten Wirtschaftsräume haben sich seit Mitte der 60er/70er Jahre von ihrer Vorreiterstellung als Träger des industriegesellschaftlichen Fortschritts zu regionalen Problemräumen entwickelt. Der Raum Greater Manchester in Nordwest-England wird aufgrund der hier ehemals ansässigen Textilindustrie diesen Regionen zugeordnet. Um den Strukturwandel in Manchester erfolgreich zu gestalten, bediente man sich verschiedener Instrumente der Wirtschaftspolitik die mehr oder weniger erfolgreich waren.

1.8.2 Die Altindustrieregion Manchester

Die industrielle Revolution in Manchester

Bereits im 17. Jh. war Manchester ein Zentrum für die Baumwoll- und Leinenherstellung, wie auch seine Nachbarstädte Bolton, Blackburn und Oldham. Baumwolle war das zentrale Produkt für die britische Industrialisierung, die in Manchester seinen Ursprung hatte. Aufgrund des Bedeutungsanstieges von Baumwollprodukten gegenüber anderen Textilien, machte die Baumwollverarbeitung aus der Manchester-Region bereits Ende des 18. Jh. ein Zentrum des ökonomischen Wachstums und ein Zentrum des Regionalmarktes für Baumwolle. Die Vorteile für die Entwicklung der Baumwollverarbeitung in Manchester lagen u. a. im naturbedingten feuchten Klima, in dem Vorhandensein eines Kohlefeldes in Lancashire sowie in der Nähe zu Liverpool, einem bedeutenden Importhafen für Rohstoffe. Aber auch die lange Tradition von Manchester als Handels und Vertriebsstandort begünstigten die Vermarktung von Baumwollprodukten (vgl. KIDD 1996).

Die erste Fabrikansiedlung fand 1780 in Manchester statt und bis 1816 hatten sich bereits 86 Spinnereien entwickelt. In Manchester konzentrierten sich 1790 schon 70 % der britischen Baumwollproduktion. Bis 1835 konnte der Anteil bis auf 90 % ausgebaut werden. Diese Entwicklung spiegelte sich auch in der Zahl der Arbeitskräfte wieder. 1815 arbeiteten 11.500 Menschen in Baumwollfabriken, 1841 waren es bereits 19.561. Dennoch beschäftigte die Baumwollindustrie nur 18 % der Arbeitskräfte in Manchester. Dies lag an der stark diversifizierten Wirtschaftsstruktur. So nahm die Bedeutung von Manchester als Handelszentrum in dieser Zeit stark zu, was anhand der zunehmende Anzahl an Lagerhäusern zu bestätigen ist, die bis 1815 auf 57 stieg. Die Bedeutung der Lagerhäuser schlug sich auch in den Investitionen nieder, 48 % aller privaten Investitionen wurden in Lagerhäuser getätigt, wohingegen nur 6 % auf Fabrikanlagen entfielen. Neben dem Handel beschäftigten der Maschinenbau, der sich auf Textilmaschinen spezialisierte, und die Metallverarbeitung mehr als doppelt so viele Arbeiter wie die Textilindustrie. Auch die Chemieindustrie, die eine enge Bindung zur Baumwollindustrie hatte sowie die Bereiche Nahrungsmittel und Transport waren bedeutungsvolle Branchen. Weiterhin wurde der Finanzsektor immer wichtiger, nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass Manchester London bald als Zentrum für den Überseehandel für Baumwollkleidung ablöste. So siedelte sich 1826 die erste Filiale der Bank of England in Manchester an (vgl. KIDD 1996).

Der Handel und die industrielle Produktion wurden durch den Bau der Eisenbahnstrecke Liverpool-Manchester, die 1830 eröffnet wurde, gestärkt. Manchester wurde dadurch für Kaufleute besser erreichbar, wohingegen Liverpool ein vorübergehendes Monopol für den Import von Rohbaumwolle nach Manchester erlangte.

Mit der Eröffnung des Manchester Ship Canal 1894 wurde Manchester in Bezug auf sein Handelsaufkommen zum viertwichtigsten Hafen in England. Dieser Kanal wurde gebaut, um die enormen Kosten des Schienentransportes zu umgehen, die von der Eisenbahngesellschaft für den Transport von Manchester nach Liverpool erhoben wurden. Bis 1914 transportierte dieser Kanal 5 % aller Importe nach England und 4,4 % aller Exporte aus England. Der Kanal befreite die Städte Salford und Manchester von der Abhängigkeit zum Hafen Liverpool. Weiterhin sicherte der Kanal die Rolle Manchesters als wichtiges Distributionszentrum für Getreide, Fleisch, Obst und andere Dinge (vgl. Kidd, A. 1996).

Bedeutungsverlust der Industrie und seine Folgen

Die Baumwollindustrie unterlag starken konjunkturellen Schwankungen. Der Bürgerkrieg in Amerika verteuerte den Import von Rohbaumwolle deutlich, später führte der Erste Weltkrieg zu starken Einbußen im Baumwollgeschäft, da der indische Markt, wohin 45 % der Exporte geliefert wurden, durch den Krieg wegbrach. Noch bedeutender war jedoch die immer stärkere Konkurrenz aus den USA und Japan, wo Technologien und billigere Arbeitskräfte vorhanden waren. Die fehlenden Investitionen in der Textilindustrie und der zunehmende Preiskampf verstärkten den Prozess der abnehmenden Wettbewerbsfähigkeit Manchesters. Kamen 1913 noch 65 % der Weltexporte von Baumwollbekleidung aus Manchester waren es 1939 nur noch 5 %. Die ersten Rationalisierungsmaßnahmen in der Industrie, vor allem in der Textilindustrie, kamen 1959 viel zu spät und bereits 1960 war die Textilindustrie in Manchester bedeutungslos geworden (vgl. KIDD 1996). Auch andere Teile des Nordens von England waren vom industriellen Rückgang geprägt, der nicht durch die neuen konsumorientierten Industrien des 20. Jh. aufgehoben werden konnte. Denn gerade diese Industrien waren nicht mehr abhängig von der räumlichen Nähe zu Kohle- und Eisenerzvorkommen oder von der Verfügbarkeit wasserreicher Flüsse. So wurden die neuen Fabrikstätten der Massenprodukte der Zwischenkriegszeit im Süden und in den Midlands errichtet, wo die industrielle Produktion die größten Zuwachsraten Englands erfuhr.

1.8.3 Wirtschaftlicher und sektoraler Strukturwandel

Die größte Veränderung in der Wirtschaftsstruktur in Manchester fand nach dem Zweiten Weltkrieg statt. Die Bedeutung des Dienstleistungssektors nahm immer mehr zu, wohingegen der Industriesektor ständig an Bedeutung verlor. Zwischen 1961 und 1983 verlor Manchester über 150.000 Arbeitsplätze in der Industrie. Zwischen 1966 und 1972 wurden $\frac{1}{3}$ der Arbeitsplätze in der Industrie gestrichen und rund $\frac{1}{4}$ der Fabriken geschlossen. Mittlerweile sind nur noch ca. 18% der Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe tätig. Auch der Zuwachs im Dienstleistungssektor mit 73 % der Beschäftigten konnte diesen Rückgang nicht ausgleichen und so stieg die Arbeitslosenquote in Manchester bis 1981 auf 21 %. Dieser Schrumpfungsprozess im sekundären Sektor verstärkte sich in den 80er und 90er Jahren und der sich anschließenden Rezession erheblich und breitete sich auf fast alle industriellen Branchen aus. Im einzelnen wurden in der Maschinenbaubranche allein zwischen 1989 und 1991 mit 8700 Beschäftigten rund 20 % der Arbeitsplätze abgebaut. Auch in der Textil- und Bekleidungsindustrie gingen in den frühen 80er Jahren nochmals ca. 36 % der Arbeitsplätze verloren. Die massiven Arbeitsplatzverluste verstärkten die Abwanderungstendenzen aus den alten Industriestädten: Zwischen 1951 und 1981 verloren die Verdichtungsräume des Nordens etwa ein Drittel ihrer Bevölkerung durch Abwanderung.

Im Gegensatz dazu stieg die Beschäftigung im Dienstleistungssektor weiter an, so kam es in den 80er Jahren in der Versicherungs- und Bankenbranche zu Beschäftigungszuwächsen von bis zu 46 %. Manchester stellt heute nach London das zweitgrößte Zentrum für Handel, Banken und Versicherungen dar. Allerdings nahm die nationale Bedeutung des Dienstleistungssektors in Manchester Anfang der 90er Jahre ab. Zwischen 1981 und 1991 fiel Manchesters Anteil an den nationalen Dienstleistungsbeschäftigten von 4,7 auf 4,5 %. Ursache dafür sind u.a. Rationalisierungs- und Konzentrationsmaßnahmen großer Unternehmen im Versicherungs- und Finanzwesen, die ihre wichtigsten Verwaltungsaufgaben zunehmend auf London konzentrieren

Der beschriebene Strukturwandel führte dazu, dass das Durchschnittseinkommen (BIP/Kopf) in der Region stark gesunken ist. Erreichte das Einkommen in Greater Manchester 1980 noch 99,5 % des nationalen Durchschnitts, so ist es bis 1989 auf 92,8 % gefallen. Manchester ist damit nach Durham die ärmste Stadt Englands (vgl. PECK 1992, S. 21).

Zurückzuführen ist dieses u. a. darauf, dass die derzeitig ansässigen Industriebetriebe überwiegend mit technologisch veralteten Fertigungsverfahren mit geringem Automatisierungsgrad ausgestattet sind, in denen die Hälfte der Beschäftigten in Niedriglohnstellungen arbeitet. Die geringe Produktivität wird durch Lohnniveaus ausgeglichen, die bis zu einem Drittel unter den nationalen Durchschnittseinkommen liegen. Zudem ist ein Drittel der Bevölkerung derzeit von staatlichen Einkommensunterstützungen abhängig (vgl. PECK 1992, S. 21).

Die Arbeitslosenquote lag im März 1992 bei 10,2 %, wobei besonders die Langzeitarbeitslosigkeit mit einem Anteil von 45 % die strukturellen Probleme des Arbeitsmarktes aufzeigt. Die regionale Verteilung der Arbeitslosigkeit innerhalb Greater Manchester reicht von 5,6 % in Stockport bis zu 50 % in einzelnen Stadtteilen Manchesters. Neben den strukturellen und ethnischen Problemen läßt sich auch hieran ein Prozess der industriellen Dezentralisierung innerhalb der Region erkennen. Kristallisationspunkte waren dabei die Ringautobahn, die M62 in Richtung Liverpool und die südlich von Manchester gelegenen Städte wie Stockport und Wilmslow. Letztere waren weniger altindustriell geprägt und zeichnen sich durch ihre Nähe zum Manchester Airport aus, der im Süden zwischen Wilmslow und Altrincham liegt.

Ein weiteres großes Problem und ein deutliches Zeichen des tiefgreifenden Strukturwandels in den traditionellen Industriegebieten sind die Industriebrachen. Sie symbolisieren den ökonomischen, sozialen und kulturellen Niedergang der an der industriellen Massenproduktion ausgerichteten Raumstruktur (vgl. FERBER U. 1995). Auf Manchester bezogen gilt dies vor allem für den einst bedeutenden Hafen. Veränderte Transportformen, rückläufige Umschlagzahlen bedingt durch die Verlagerung des Gütertransportes vom Wasser auf die Straße und veränderte Schiffsgrößen, die eine Nutzung der innenstadtnahen, kleinen und veralteten Docks nicht mehr zuließen, führten zu einer raschen Entstehung von Hafenbrachen in Manchester. Heute verursacht dies erhebliche Umweltprobleme, z.B. Altlasten und versandete Hafenbecken. Des Weiteren ist die Infrastruktur überlastet und nicht mehr konkurrenzfähig, da bei der bisherigen Planung ausschließlich auf den wasserseitigen Zugang geachtet wurde. Der stadtseitige Zugang ist beengt von Eisenbahnschienen, die eine Trennungslinie zwischen Hafen und Stadt schaffen. Es entsteht dadurch ein Gebiet, das von den Nachbarstadtteilen durch physische Barrieren getrennt ist und keine Funktion mehr im städtischen Nutzungsgefüge aufweist. Die Hafengebiete sind durch eine hohe verfestigte Arbeitslosigkeit gekennzeichnet, die durch die Beschäftigungsabnahmen im Produzierenden Gewerbe erklärt werden kann. Diese Entwicklung ist typisch für ein Industrieland, das sich im Deindustrialisierungsprozess befindet. (JUDD & PARKINSON 1990).

1.8.4 Wirtschaftspolitische Instrumente zur Revitalisierung der Wirtschaft am Beispiel von EZ und UDC in Manchester

Die Stadt Manchester und die sie umgebenden "metropolitan districts" haben neben London und Glasgow die ausgedehntesten "inner cities"¹ und Industriebrachen in Großbritannien. Aus diesem Grund wurden in Greater Manchester seit 1979 eine Vielzahl von Erneuerungsinitiativen lanciert.

Um dem industriellen Abschwung entgegenzuwirken und ehemalige Industriegebiete sowie strukturschwache Regionen zu fördern, griff die Politik mit einer konsequenten Industrieverteilungspolitik in den Wirtschaftsprozess ein. Als zentrales Instrument zur Durchführung der Standortkontrolle und -lenkung wurden die Urban Development Corporation (UDC) eingeführt, um den Wettbewerb zu stärken und die Neubebauung brachliegender Altindustrie- und Hafengebiete zu beschleunigen. Die UDCs sind von der Zentralregierung eingesetzte Körperschaften, die eine Planungshoheit über ein klar umrissenes und begrenztes Gebiet erhalten (vgl. ZEHNER 1999). Die UDCs sind in diesen ausgewiesenen Entwicklungsgebieten für einen begrenzten Zeitraum von 10 - 15 Jahren anstelle der Lokalregierung für den Erneuerungsprozess zuständig (vgl. KLETZANDER 1995).

Der Grundgedanke, durch die Schaffung künstlicher Standortvorteile eine räumliche Konzentration von Investitionen und unternehmerischen Aktivitäten zu erzielen, wurde durch das Konzept der Enterprise Zones (EZ) fortgeführt. Der Ansatz bestand hier in der Induzierung einer kleinräumigen, auf lokale Arbeitsmarktreionen bezogenen Wirtschaftsförderung für die Dauer von 10 Jahren. Industrie- und Hafenbrachen in potentiell attraktiven Lagen sollten durch künstliche Standortvorteile eine neue Bewertung durch wirtschaftliche Akteure erfahren. Kritiker dieser EZ sahen jedoch ein geringes Interesse der Regierung, den Verlierern des Strukturwandels wirklich zu helfen. Im Vordergrund standen eindeutig die Interessen wirtschaftlicher Akteure und die städtebauliche Entwicklung ausgewählter "Filetstücke" wie den Salford Quays in Manchester, die die Funktion von Aushängeschildern, an denen der Erfolg der neuen Urban Policy für die Öffentlichkeit ablesbar sein würde, erfüllen sollten. So profitierte gerade Manchester von der Einführung einer EZ (vgl. ZEHNER 1999).

1.8.5 Salford Enterprise Zone

Der ca. 57 km lange Manchester Ship Canal verhalf Manchester zu einer wirtschaftlichen Monopolstellung in Lancashire. Der Kanal endete in Salford, einer mittlerweile mit Manchester zusammengewachsenen Hafenstadt. Hier wurde ein Hafenbecken, die sog. Salford Quays angelegt, die zu ihrer Blütezeit hinter London und Liverpool den drittichtigsten Hafen in Großbritannien darstellten. Der Hafen wurde jedoch in den 70er Jahren ein Opfer des technologischen und industriellen Wandels und wurde im Jahre 1977 geschlossen. Das Hafengebiet wies in dieser Zeit große Entwicklungshemmnisse auf. Es lag in räumlich isolierter Lage und in der Nachbarschaft von Wohngebieten mit niedrigem Sozialstatus. Der Kommune Salford fehlte es an Einfluss und finanziellem Handlungsspielraum, um eine eigene Revitalisierung im Hafengebiet durchzusetzen. Eigentümer der Grundstücke waren die Hafengesellschaft, Industriebetriebe und die British Rail, die keine Bereitschaft zeigten, erforderliche Investitionen durchzuführen. Da Anfang der 80er Jahre noch keine Erneuerungsaktivitäten erkennbar waren, mußte planerisch eingegriffen werden (vgl. NEUMANN 2000). Durch die Schaffung einer EZ wurden 1981 in einem großen Teil der Salford Quays die finanziellen und planungsrechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen, um eine deutliche Verbesserung der vorherrschenden Strukturen zu erreichen.

¹ Definition siehe: KLETZANDER, A. 1995: Urbane Regeneration in Nordengland. S. 34

Im Jahre 1985 hatte die Manchester Ship Canal Company das Areal der Stadt Salford überschrieben, die einen Entwicklungsplan für das alte Hafengebiet aufstellen ließ. Nach einer Reihe von notwendigen Sanierungen setzte der take-off zwischen 1986 und 1990 ein, nachdem zu Beginn Investoren der EZ eher skeptisch gegenüberstanden. Die Sonderwirtschaftszone gehört heute zu den größten und gleichzeitig städtebaulich attraktivsten EZs. 42 größere Bauvorhaben wurden verwirklicht, unter ihnen ein Kinozentrum mit acht Leinwänden sowie ein großes Hotel mit 166 Betten. Bei den Betrieben, die sich in der EZ ansiedelten, handelte es sich vornehmlich um Zweigbetriebe, bei denen es sich sowohl um Expansionen als auch um firmeninterne Standortverlagerungen handelte. Die Betriebe sind hauptsächlich produzentenorientierte Dienstleistungsbetriebe (vgl. ZEHNER 1999).

Bis 1992 wurden fast 9.000 Arbeitsplätze in den Salford Quays geschaffen. Der zweifellos große Erfolg der EZ in den Salford Quays trug entscheidend zu einer Verbesserung des angeschlagenen Images von Salford bei. Setzt man jedoch die Zahl der Arbeitsplätze in der EZ in Relation zur Gesamtzahl der Arbeitsplätze, so besitzen die EZ gemessen an der Größe der Arbeitsmarkregion von Greater Manchester einen eher geringeren Stellenwert. Der Anteil der Arbeitsplätze in der EZ liegt hier unter 2 %. So konnte die Salford EZ die Beschäftigungsprobleme der "inner cities" weder quantitativ noch qualitativ lösen.

1.8.6 Trafford Park Development Corporation

Der Trafford Park wurde Ende des 19. Jh. zusammen mit dem Manchester Ship Canal und den dazugehörigen Docks eröffnet. Mit dem Bedeutungsverlust des Kanals und seinem Kopfhafen begann der wirtschaftliche Niedergang des Industrieparks, da die meisten Betriebe auf einen Hafen angewiesenen Branchen angehörten. Das größte Problem von Trafford Park vor der Ausweisung als Entwicklungsgebiet war das Erscheinungsbild des Gebietes. Stillgelegte Eisenbahnschienen, verfallende Fabrikgebäude und Lager machten das Gebiet für anspruchsvolle Gewerbeansiedlungen unattraktiv. Zur Sanierung und Neuentwicklung von Trafford Park wurde schließlich im Jahre 1977 eine UDC die sog. Trafford Park Development Corporation (TPDC) eingesetzt (vgl. KLETZANDER 1995, S. 307).

Das Ziel der TPDC während ihrer geplanten Lebensdauer von ca. 10 Jahren war die wirtschaftliche Revitalisierung des Areals durch die Schaffung einer ausgewogenen Wirtschaftsstruktur, die von eher traditionellem Produzierenden Gewerbe bis hin zu anspruchsvollen unternehmensbezogenen Dienstleistungen reicht. Diese Ziele wurden durch folgende Aktivitäten umgesetzt:

- Instandsetzung und Ausbau der Infrastruktur
- Unternehmensförderung durch Beratung, Zuschüsse und den Bau von Gewerbeflächen
- Erschließung von Gewerbe- und Industrieparks
- Schaffung von Grünflächen und landschaftsgestalterischen Arbeiten entlang der Kanäle
- Ausbildungsprogramme für die einheimische Bevölkerung

Zwischen 1987 und 1991 investierte die TPDC insgesamt 69,5 Mio. Pfund und zog damit 490 Mio. Pfund private Investitionen an. Auch wurden in diesem Zeitraum 3.510 neue Arbeitsplätze geschaffen, 210.000 m² Gewerbefläche geschaffen, 4,3 km neue Verkehrswege gebaut und 58 ha Land einer neuen Nutzung zugeführt. Aber selbst nach 4 Jahren massiver Investitionstätigkeit lag die Beschäftigtenzahl mit 27.500 und die Zahl der Unternehmen mit 1.000 nicht wesentlich über dem Stand von 1987 (vgl. KLETZANDER 1995, S. 312).

Literatur

FERBER, U. (1995): Aufbereitung und Revitalisierung industrieller Brachflächen in den traditionellen Industrieregionen Europas. Darmstadt.

JUDD, D. und M. PARKINSON (1990): Leadership and urban regeneration. London

KIDD, A. (1996): Manchester. Staffordshire.

KLETZANDER, A. (1995): Urbane Regeneration in Nordengland - Die Erneuerung altindustrialisierter Stadträume im Kontext neokonservativer Politik. In: Angewandte Sozialgeographie. Nr. 34. Universität Augsburg.

NEUMANN, U. (2000): Revitalisierung von Hafenstandorten in Großbritannien - eine Bilanz. In: Geographische Rundschau. Heft 1/2000. S. 14-19

PECK, J. A. (1992): Recession, Restructuring and the Greater Manchester Labour Market: An Empirical Overview. In: University of Manchester, School of Geography: SPA Working Paper 17. Manchester.

ZEHNER, K. (1999): "Enterprise Zones" in Großbritannien. Stuttgart.

Claas Blume, Helge Spies und Mareike Waleczek

1.9 Regionalentwicklung in Südwesten und Bristol

1.9.1 Einleitung

Der Südwesten des Vereinigten Königreichs wird von unterschiedlichen regionalen Entwicklungen geprägt. Für Südwesten als altindustriell geprägte Region wird der Frage nachgegangen, wie sich diese Region aus ihrer misslichen wirtschaftlichen Lage befreien und zu neuem wirtschaftlichen Erfolg kommen konnte. Im zweiten Teil der Arbeit wird die Region South West mit Schwerpunktsetzung Bristol näher untersucht. Nach einer Beschreibung der ökonomischen Situation werden auch hier regionalpolitischen Maßnahmen näher erläutert, die für die zukünftige Positionierung der Region im globalen Wettbewerb für entscheidend erachtet werden.

1.9.2 Regionalentwicklung in Südwesten

Die Wirtschaftsentwicklung zeigt einen regionalen Lebenszyklus wie er typisch ist für eine Altindustrieregion. Auf einer engen sektoralen Basis aus Kohle, Eisen, Stahl und Kupfer entstand in der Region um Merthyr Tydfil und Cardiff Ende des 19. Jahrhunderts das größte Kohlerevier im Vereinigten Königreich. In diesem Zusammenhang gewannen auch die Häfen zunehmend an Bedeutung für den Export. Zudem entwickelte sich Cardiff als Verwaltungs- und Handelsstandort für die Region (MORGAN 1994, S.3f).

Der industrielle Niedergang zeichnete sich in einer Umstrukturierungsphase nach dem 2. Weltkrieg ab und hatte seinen Höhepunkt in den 1980ern. Zwischen 1981 und 1991 nahm die Zahl der Beschäftigten im Kohlebergbau um ca. 80 % ab. Heute machen Bergbau, Eisen- und Stahlerzeugung nur noch 4 % der Beschäftigten in Südwesten aus (ARNDT 2001, S. 90f., COOKE 1998, S. 245). Dementsprechend hoch war die Arbeitslosenquote in den Kohlerevieren mit 14,3 % (1991). BEATTY et.al. (1996, S. 636) gehen aber davon aus, dass aufgrund der hohen versteckten Arbeitslosigkeit die tatsächliche Quote bei etwa 30 % liegen müsste.

Regionsexterne Gründe für den Niedergang sind in erster Linie in der Öffnung des Marktes für Kohleimporte durch die Thatcher Regierung zu sehen, die die einheimische Förderung unter Preisdruck setzte. Durch die parallel einsetzende Privatisierung der Energieversorgungsunternehmen verlor die britische Kohle zudem ihre Monopolstellung (BEATTY et.al. 1996, S. 638). Außerdem trug die Krise in der stark konjunkturabhängigen Stahlbranche ebenfalls zum industriellen Niedergang bei.

Regionsinterne Einflussfaktoren des industriellen Niedergangs liegen zu einem großen Teil an der hohen externen Kontrolle durch auswärtiges Kapital, die der Diversifizierung der Industriestruktur in Richtung Zuliefer- und völlig neuen Industrien entgegenwirkten (MORGAN 1994, S. 5f.). Hinzu kamen Altlasten und Brachflächen, die durch den Bergbau, die Eisen- und Stahlerzeugung sowie in den alten Hafenanlagen entstanden waren.

Für den wirtschaftlichen Wiederaufstieg der Region Südwesten hatten die Ausländische Direktinvestitionen (ADI) eine besondere Bedeutung. In den Jahren 1983 bis 1995 erwirtschaftete Südwesten insgesamt 5 % des BSP, konnte aber zwischen 15 und 20 % aller in Großbritannien getätigten ADI in die Region ziehen (ARNDT 2001, S. 91). Diese kamen vor allem aus Japan, Nordamerika und Kontinentaleuropa und wurden hauptsächlich in den Branchen Automobilbau (v.a. Zulieferer) sowie IT- und Elektrotechnik (v.a. Fertigprodukthersteller) getätigt. Als Beispiele seien hier Ford, Valeo, Bosch, Toyota, Sony, Hitachi, Aiwa und Panasonic genannt (COOKE 1998, S. 245ff.).

Wichtige Standortfaktoren für die Ansiedlung ausländischer Unternehmen waren die geringe Entfernung zum Südosten Englands, zum M4-Korridor und zum weiteren Europäischen Markt. Das geringe Lohnniveau bei einem großen Arbeitskräftepotenzial an un- und angelernten Beschäftigten für die Massenproduktion sowie eine geringe Gewerkschaftsbindung waren weitere attraktive Investitionsanreize. Eine gute

Kommunikationsinfrastruktur und der gezielte Einsatz von Fördermitteln unterstütze ebenfalls die Ansiedlung ausländischer Unternehmen (ARNDT 2001, S. 91).

Zwischen 1983 und 1994 nahm die Gesamtbeschäftigung in Wales um 11 % zu, während sie in Großbritannien um 3% abnahm. Die Nachfrage nach hochqualifizierten Arbeitskräften, Ingenieuren und Wissenschaftlern wuchs in der zweiten Hälfte der 1980er sogar um 324 % an. Resultat war ein Zuwachs an High Tech Beschäftigten um 41 % (1981-1991), was dem größten Zuwachs im Vereinigten Königreich entsprach. Die Universitäten in Südwales sind hierbei als wichtiger Faktor zu sehen, da sie die Grundlagen für FuE bilden.

Das wirtschaftliche Wachstum der Region konzentriert sich v.a. östlich der Kohlefelder in der Nähe des M4-Korridors im sog. Gwent-Triangel - die Region zwischen den Städten Cardiff, Abergavenny, Chepstow. Es ist meist auf die Schlüsselbranchen beschränkt und weist deutliche Defizite im Dienstleistungssektor auf (ARNDT 2001, S. 91f.).

Allerdings leidet Wales immer noch unter gravierenden Strukturproblemen. So liegt die Arbeitslosenquote in den ehemaligen Kohlerevieren immer noch bei über 25 %, während sie in Gesamtwales seit Mitte der 80er von 16 auf 5,5 % gesunken ist. (ONS 2001, S. 13). Wales hat immer noch eines der niedrigsten BIP pro Kopf und eine der geringsten ökonomischen Aktivitäten im Vereinigten Königreich (vgl. ARNDT 2001, S. 91f). Auch im Langzeitvergleich konnten die Regionen ihre Wohlstandslücken nicht aufholen. Der Unterschied im regionalen BIP pro Kopf hat sich in den letzten Jahren in Wales noch verstärkt. Lag das BIP pro Kopf 1989 bei 84 % im Vergleich zum Vereinigten Königreich, waren es 1999 nur noch 80,5 %. (ONS 2001, S. 6).

Seit den 80ern kam in der Region Südwales ein umfangreicher Fördermaßnahmenkatalog zum Einsatz, der darauf abzielte, die Regionen beim Strukturwandel zu unterstützen. Wales befindet sich hierbei in der Situation, eine relativ autonome Stellung innerhalb des Vereinigten Königreichs zu genießen. Neben dem Welsh Office erhielt Wales mit der Wahl zu einem eigenen Parlament im Jahr 1999 noch mehr Kompetenzen auf der regionalen Ebene. Die raumbezogene Politik unter den konservativen Regierungen seit 1979 konzentrierte sich zunächst auf die Schaffung zahlreicher Einzelmaßnahmen wie der Enterprise Zones (z.B. in Swansea) und Urban Development Corporations (UDC) in Cardiff.

Eine besondere Bedeutung für die regionalpolitischen Strategien in Süd-Wales kommt seit 1976 der Welsh Development Agency (WDA) zu, einer der größten und erfahrensten regionalen Entwicklungsagenturen der EU. Es fand eine Schwerpunktverlagerung hin zu einer Innovations- und Technologiepolitik sowie einer Kräftigung der Netzwerke statt, die zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Region führen soll.

Neben der traditionellen Ziel 1 und Ziel 2 Förderung wurde Wales auch als eine von vier Pilotprojekten in den Regional Technology Plan (RTP) der Europäischen Kommission aufgenommen und erfuhr somit auch seitens der Europäischen Union eine breite Unterstützung für den Strukturwandel in der Region (EUROPEAN COMMISSION 1998, S. 13).

1.9.3 Regionalentwicklung in Bristol

Die Stadt Bristol bildet mit gut 400.000 Einwohnern das wirtschaftliche Zentrum der Region South West. Bevölkerung und Fläche entsprechen in etwa den Durchschnittswerten der EU-Regionen, es herrschen jedoch große geographische und sozioökonomische Unterschiede. Bevölkerungsdichte und Wirtschaftskraft variieren stark. Das BIP pro Kopf betrug 1999 95 % des UK- und EU-Durchschnitts (vgl. SOUTH WEST RDA 2001). Die Arbeitslosigkeit ist 2001 mit 3,9 % england- und europaweit eine der niedrigsten.

Bristol war bis zum Ende des 18. Jahrhunderts die drittgrößte Stadt Englands, deren Reichtum auf einer starken Position als Hafenstadt und dem Handel mit Übersee beruhte. Im Rahmen der ersten Industrialisierungswelle verlor Bristol stark an Bedeutung. Es überlebten einige traditionelle Importzweige wie Tabak, Kakao, Schokoladenherstellung und es kamen mit der Papier-, Lederverarbeitung und dem Maschinenbau neue Wirtschaftszweige hinzu.

Durch die zweite Industrialisierungswelle begründet auf Eisen, Kohle und Stahl gewann Bristol schließlich Anschluss im Kohlebergbau und Schiffbau. Die Stadt konnte ihre ehemalige Vormachtstellung in vielen Wirtschaftsbereichen jedoch nicht verteidigen (vgl. NIW 1988, S. 2).

Noch vor dem 1. Weltkrieg wurde in Bristol die Luftfahrtindustrie gegründet. Typisch für die Wirtschaftsstruktur dieser Zeit war eine Dominanz von wenigen Großbetrieben. Wirtschaftlicher Erfolg beruhte in dieser Zeit auf für Bristol günstigen Branchenentwicklungen wie die Monopolisierung im Tabakmarkt, staatlichen Hilfen bei der Blei- und Zinkschmelze und der ebenfalls staatlichen Beschaffungspolitik im Flugzeugbau der 30er Jahre (vgl. NIW 1988, S. 2ff).

Nach dem 2. Weltkrieg konnte man erfolgreich an der langen Aufschwungphase partizipieren. Ende der 60er Jahre galt Bristol als industrielle, jedoch monostrukturierte „Boom-Town“. Zwei Drittel der Beschäftigten konzentrierten sich auf die Bereiche Luftfahrzeugbau, Nahrung/Genuss und Druck/Papier. Allein 18.000 Beschäftigte fielen auf die drei Großbetriebe British Aerospace Dynamics, Aircraft Groups und Rolls Royce Aero-Engines (vgl. HEINEBERG 1997, S. 230).

Ab 1970 bauten alle drei führenden industriellen Sektoren überdurchschnittlich Beschäftigte ab. Es zeigten sich die speziellen Risiken der Luftfahrt durch ihre starke Bindung an öffentliche Auftrags- und Beschaffungspolitik, insbesondere im militärischem Bereich. Auch die Abhängigkeit von einzelnen Großprojekten (wie die Beteiligung am Concorde-Projekt) und die Sanierungs- und Reorganisierungsbemühungen bei Rolls Royce und British Aerospace wirkte sich eher negativ aus. Der Dienstleistungssektor, hier besonders Banken und Versicherungen, stellte von nun an den größten Teil der Beschäftigtenzunahme. Schon 1980 lag der Anteil der Beschäftigten bei den Dienstleistungen über dem nationalen Durchschnitt, konnte allerdings die Verluste im sekundären Sektor nicht annähernd auffangen (vgl. NIW 1988, S. 11ff).

Heutzutage herrschen in Bristol ähnliche Probleme wie sie in fast allen mittelgroßen Städten der europäischen Gemeinschaft anzutreffen sind. Umstrukturierungen in den traditionellen Sektoren setzen weiterhin Arbeitskräfte frei, neue innovative High-Tech-Branchen sollen, aber können dies nicht in dem Maße kompensieren. Positiv wirkt sich die stark steigende Anzahl europäischer und amerikanischer Firmen auf die Region South West aus. Über 100 europäische Unternehmen haben sich hier angesiedelt und viele Firmen aus Nordamerika und dem Nahen Osten bedienen von hier aus den europäischen Markt. Die Nähe zur Metropole London bei vergleichsweise günstigen Kosten, sowie Englisch als Muttersprache sind hier als Standortvorteile zu nennen. Schwerpunkte liegen in den Branchen Automobilzulieferer, Finanzdienstleistungen, Informations- und Kommunikationstechniken, Medizintechnik sowie der eher traditionellen Sektor Nahrung/Genuss (vgl. European Commission 2001). Gezielte Förderung in diese Richtung wurde mit der Gründung des Emerson Science Parks in Bristol betrieben. Andere Ansätze zielen auf die gemeinsame Entwicklung von Bath und Bristol als touristische attraktive Städte mit einem reizvollen Hinterland ab.

Vor allem in den letzten 15 Jahren wurden verstärkt Anstrengungen unternommen, die geographische Randlage der Region South West durch Investitionen in die Infrastruktur zu kompensieren (vgl. EUROPEAN COMMISSION 2001). Bristol profitiert davon besonders. Die Stadt liegt günstig am Knotenpunkt der M4 (London-Cardiff) und M5 (Plymouth-Birmingham) und auch der IC-Schienenverkehr kreuzt sich hier. Täglich verkehren mehrere Hochgeschwindigkeitszüge nach London (vgl. HEINEBERG 1997, S. 373ff). Bristols Flughafen verfügt über tägliche Verbindungen zum europäischen Festland und anderen Teilen Englands. Trotzdem muss gesagt werden, dass ein Großteil des Luftverkehrs der South West Region aufgrund der räumlichen Nähe direkt über London abgewickelt wird (vgl. EUROPEAN COMMISSION 2001). Als Hafenstandort spielt Bristol heutzutage keine bedeutende Rolle mehr für England. Das ehemalige Hafengebiet dient vornehmlich der Naherholung mit

Wassersport, Fährbetrieb und Kneipen. Weit bedeutender sind Milford Haven und Port Talbot im südlichen Wales.

Bristol als urbaner, industriell geprägter Raum unterscheidet sich in den zukünftigen Strategien deutlich von beispielsweise Cornwall mit typischen Problemen eines ländlichen, agrarisch geprägten Raumes. Aufgrund der unterschiedlichen Voraussetzungen und Potenziale konnte sich innerhalb der Region South West bisher schwer auf gemeinsame Ziele einer zukünftigen Entwicklung geeinigt werden (vgl. EUROPEAN COMMISSION 2001).

Als Teil einer intensiveren Zusammenarbeit wurden mit dem Government Office for the South West (GOSW) und der Regional Development Agency (RDA) Ende der 90er Jahre Stellen geschaffen, die eine gemeinsame Entwicklung vorantreiben sollen.

Im Auftrag der Regierung wurde die South West RDA 1999 damit beauftragt, ein Regionales Entwicklungskonzept („Regional Framework for Action“) zu schaffen, welches als Basis für die zukünftige Entwicklung der Region dienen soll (vgl. SOUTH WEST RDA 2001, S. 2).

Oberstes Ziel soll es sein, die Wettbewerbsfähigkeit der Region innerhalb der Europäischen Union aber auch weltweit im Zuge der Globalisierung zu stärken, um einen nachhaltigen Wohlstand für die Region und ihrer Bevölkerung zu sichern.

An diesem Oberziel orientieren sich dann auch die folgenden Teilziele, die in naher Zukunft erreicht werden sollen:

- Schaffung einer technologie- und innovationsorientierten Region,
- Steigerung der Investitionen innerhalb der Region,
- Schaffung eines möglichst hochqualifizierten Arbeitskräftepotenzials,
- Abbau der sozioökonomischen Disparitäten,
- Sicherung und Hervorhebung der weichen Standortfaktoren der Region (Lebensqualität, Landschaft, Kultur, etc.),
- Verbesserung der Kooperationen innerhalb der Region zwischen den verschiedenen Organisationen, Verbänden und Institutionen (vgl. South West RDA 2001, S. 3ff)

1.9.4 Fazit

In den letzten 200 Jahren hat sich Südwest Wales von einer klassischen Zulieferregion von Rohstoff- und Schwerindustrieprodukten (Kohle und Stahl) zu einer Region mit beträchtlicher Eigendynamik entwickelt. Erfolgsfaktoren für die wirtschaftliche Entwicklung waren hierbei zum einen die massive Ansiedlungen von ADI, die eine Vielzahl von Arbeitsplätzen schufen, v.a. im Bereich der Automobilindustrie und Elektrotechnik, und zur Entstehung eines regionalen Netzwerkes an meist kleinen oder mittelgroßen Zulieferer-Betrieben beitrugen. Zur positiven Regionalentwicklung von Südwest Wales trug aber auch bei, dass durch das Welsh Office, die WDA und das Regionalparlament eine Basis für Regionalpolitik geschaffen wurde, die keine Parallelen in anderen englischen Regionen findet. In Zukunft ist es anzunehmen, dass Südwest Wales noch vermehrt von der geographischen Nähe zu Bristol und dem M4-Korridor profitieren wird.

Bristol musste den sektoralen Wandel zwischen Industrie und Dienstleistungen mit relativ großen Beschäftigungsverlusten bezahlen. Nur schwer löst man sich von den für die gute ökonomische Entwicklung sehr wichtigen staatlichen Ausgaben und der Abhängigkeit von wenigen Großbetrieben. Die positiv verlaufenden Wirtschaftsdaten und eine klar definierte zukünftige Entwicklung in der Region South West zeigen aber dass die Wende inzwischen geschafft ist.

Literatur

ARNDT, O. (2001): Innovative Netzwerke als Determinante betrieblicher Innovationstätigkeit – Das Beispiel Süd-Wales/UK. In: Gläßler, E., Sternberg, R. und G. Voppel (Hrsg.): Kölner Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeographie, Band 51. Köln.

BEATTY, C. und S. Fothergill (1996): Labour Market Adjustment in Areas of Chronic Industrial Decline: The Case of the UK Coalfields, *Regional Studies* 30, Heft 7, S. 627-640

COOKE, P. (1998): Global Clustering and Regional Innovation. In: Braczyk, H.J., Cooke, P. und M. Heidenreich: Regional Innovation Systems. London.

EUROPEAN COMMISSION (1998): Driving regional development – EU Structural Funds programmes in the UK, Office for Official Publications. Luxembourg.

EUROPEAN COMMISSION (2001): The South West - An English region in the European Union, www.cec.org.uk/info/pubs/regional/sw/contents.htm, 21.06.2001

HEINEBERG, H (1997): Großbritannien – Raumstrukturen, Entwicklungsprozesse, Raumplanung, Perthes Länderprofile. Gotha.

MORGAN, K. (1994): The Fallible Servant – Making sense of the Welsh Development Agency. In: Papers in Planning Research, Number 151, Department of City and Regional Planning. Cardiff.

NIEDERSÄCHSISCHE INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG (1988): Bristol – Hannover, Ein wirtschaftlicher Vergleich, Kurzstudie im Auftrag des Wirtschaftsdezernats der Landeshauptstadt Hannover. Hannover.

OFFICE FOR NATIONAL STATISTICS (ONS) (2001): Labour Market Accounts, Mai 2001

ONS 2001b: Regional Accounts (1999): Part 1 Regional gross domestic product. London.

SOUTH WEST OF ENGLAND REGIONAL DEVELOPMENT AGENCY (2000): Regional Strategy for the South West of England 2000 – 2010, www.southwestrda.org.uk, 04.06.2001

Mathias Küpper, Thorsten Reimann und Nadine Valentinelli

2. Tagesverläufe

2.1 Tagesverlauf und Stadtrundgang London (02.10.01)

Erste Station des ca. 2-stündigen City-Rundgangs war die St.Pauls-Cathedral (Bauzeit 1675-1711), die aufgrund ihres Kuppeldurchmessers von 31 m und des ausladenden Grundrisses (170 m lang) als zweitgrößte Kathedrale Europas gilt. Das Meisterwerk im klassisch-barocken Stil ist nicht nur die Hauptkirche des Commonwealth, sondern auch das markanteste Zeugnis des Architekten und Astronomieprofessors Christopher Wren und zudem Symbol für den Wiederaufbau der fast komplett zerstörten Stadt nach dem Brand vom 27.08.1666. Allerdings konnte Chr. Wren den von ihm geplanten schachbrettartigen Ausbau der Stadt (v.a. wegen des Widerstandes der Kirchenoberen) nicht ausführen, sodass bis heute die enge und verwinkelte Straßenführung der City erhalten blieb.

Die Guildhall, das Rathaus der City und Sitz der Corporation of London, wurde 1411 im gotischen Stil eingeweiht. Es sollte in seiner Monumentalität die politische und wirtschaftliche Macht der Kaufmannsgilden widerspiegeln, die bereits im 13.Jh. das Handelsmonopol und das Recht auf weitgehende Autonomie vom Königshaus erhielten, das außerhalb der Stadtmauern in Westminster residierte.

Vom Rathausplatz bot sich zudem ein Blick auf die Türme des Barbican Center, das Ende der 70er / Anfang der 80er Jahre als ergeiziges Großprojekt erbaut wurde. In seiner Funktion als Wohn- und Kulturkomplex mit vielfältigsten Einrichtungen im Bereich Kunst, Theater, Musik und Kino sollte der anhaltenden Stadtflucht Einhalt geboten und die nachts und an Wochenenden fast menschenleere City wiederbelebt werden. Heute leben im Barbican Center 3.500 und in der übrigen City 2.000 Personen, während tagsüber mehr als 350.000 Menschen in der "Square Mile" arbeiten.

Das Herz der Londoner City, die "Bank", beherbergt neben dem "Mansion House", dem Wohnsitz des Lord Mayor der City, die bedeutendsten Finanzinstitute des Vereinigten Königreichs: die Bank of England, den Royal und den Stock Exchange. Als zweitälteste Nationalbank der Welt (nach der schwedischen) wurde die Bank of England 1694 zur Finanzierung des Krieges der "Grands Alliances" gegen Frankreich zunächst als Privatgesellschaft gegründet. Im Gegensatz zur Deutschen Bundesbank ist die Bank of England nicht von der Regierung unabhängig, doch wurden ihr 1997 von Tony Blair größere Befugnisse eingeräumt, sodass sie heute weitgehend frei agieren kann. Aufgrund eines fehlenden neutralen Ortes für Geschäftstransaktionen wurde 1566 vom Londoner Financier Th. Gresham die "königliche Börse" gegründet – bis dahin wurden Geschäfte zumeist in Kaffeehäusern abgewickelt. Damit löste London Amsterdam als wichtigstes Finanzzentrum. Seit 1982 ist in der Royal Exchange der London International Financial Future Exchange (LIFFE), die wichtigste Börse für Termingeschäfte und Derivat Handel, untergebracht ist. Im modernen Neubau des Stock Exchange findet heute dagegen kein Parketthandel mehr statt, da mit der Liberalisierung der Finanzmärkte ab 1986 ("Big Bang") der Abwicklung von Börsen- und Aktiengeschäften mit IuK-Technologien keine Grenzen mehr gesetzt waren. An der Vielzahl der Londoner Börsen werden heute täglich 1 Mrd.\$ umgesetzt.

Danach folgte ein kurzer Abstecher zum "Monument", einer 61 m hohen Steinsäule, die von Christopher Wren zum Gedenken an den verheerenden Brand errichtet wurde, der 13.000 Häuser und 4/5 Fünftel der Stadt vernichtete.

Über den "Leadenhall Market" führte der Weg zum Hauptsitz des Versicherungskonzerns Lloyds, dessen Architekt R. Rodgers 1986 mit der Einweihung dieses spektakulären Glas- und Stahlgebäudes einen Meilenstein postmoderner Architektur in London setzte.

Der Spaziergang wurde klassischerweise am dem ältesten Wahrzeichen der Stadt, dem Tower, beendet. In seiner Funktion als Aufbewahrungsort der Kronjuwelen, ehemaliges Gefängnis und Residenz der Könige stellt er den vielleicht geschichtsträchtigsten Ort Englands dar.

Alexander Skubowius

2.2 Rundgang durch die Docklands, Leitung: Gilles Durantou, London School of Economics and Political Sciences (LSE) (02.01.01)

Die Londoner Docklands umfassen ein Gebiet von 22 km² in direkter Nähe zur City of London. Ab Mitte der sechziger Jahre wurden die Hafenanlagen nach und nach stillgelegt, so daß Anfang der achtziger Jahre etwa ein Achtel der Fläche brachlag.

Unter der Regierung Thatcher erfuhren die Docklands eine völlige Neugestaltung. Für das Revitalisierungsprojekt wurden rund 350 Mio. Pfund zur Verfügung gestellt.

Im Jahr 1981 wurde die London Docklands Development Corporation ins Leben gerufen, die als quasi autonome Behörde für die Verwaltung des Geländes eingesetzt wurde. Ohne Baubeschränkungen oder größeres städtebauliches Konzept entstand im Gebiet der ehemaligen Docklands ein neuer Stadtteil. Die geringe Kontrolle führte zu Bauboom und Bodenspekulationen und in der Rezession der frühen 90er Jahre kam es zum Einbruch, große Teile der Büroflächen vor allem in Canary Wharf standen leer.

Mittlerweile ist jedoch eine positive Entwicklung zu verzeichnen.

Butlers Wharf

In den frühen 80er Jahren begannen an dieser Stelle südöstlich der Tower Bridge die Revitalisierungsmaßnahmen für die brachliegenden Docklands.

Die ehemaligen Lagerhäuser wurden fast originalgetreu renoviert und nachgebildet und beinhalten heute hochwertigen Wohnraum, Gastronomie sowie hochwertigen Einzelhandel.

Ende der 80er Jahre waren bereits zwei Drittel der geplanten Maßnahmen in diesem Gebiet fertiggestellt. Mitte der 90er Jahre begann man erneut mit Renovierungs- und Sanierungsmaßnahmen im anschließenden östlichen Bereich. An das Sanierungsgebiet Butlers Wharf grenzen in direkter Nachbarschaft Wohnviertel der Mittel- und Arbeiterschicht. Diese Situation hat ein direktes Aufeinandertreffen von erheblichen sozialen Unterschieden zur Folge.

Canary Wharf

Das Canary Wharf Projekt stellt das Flaggschiff-Projekt der gesamten Dockland-Revitalisierung dar. Mit den Baumaßnahmen wurde Ende der 80er Jahre begonnen. Anfang der 90er Jahre wurde der Canary Wharf Tower eröffnet. Die ersten acht Jahre nach der Eröffnung stand jedoch der größte Teil der Büroflächen leer.

Nach und nach siedelten sich Banken aus der City in Canary Wharf an, so dass das Gebäude 1998 zu 50% genutzt wurde. Vor allem Banken, Versicherungen und ähnliche Branchen mit Weltmarktbezug ließen sich dort nieder.

Eines der Gebäude am Canada Square wurde von der City Group, einer der weltweit größten Banken bezogen. Das gegenüberliegende Gebäude ist Sitz der HSBC, ebenfalls einer Bank.

In Planung sind 25 weitere Gebäude dieser Art.

Trotz der positiven Entwicklung in den letzten Jahren stellt der Standort Canary Wharf keine direkte Konkurrenz für das financial centre der City of London dar.

Schwachpunkt der Docklands war lange Zeit die schlechte Verkehrsanbindung. Durch die 1987 eröffnete London Light Railway wurde diesem Problem teilweise Abhilfe geschaffen. Von Bedeutung war auch die Eröffnung der New Jubilee Line, im Sommer 1999.

Der Millenium Dome

Der Millenium Dome, das prestigeträchtigste Objekt des Revitalisierungsprojekts wurde auf dem Gelände eines ehemals chemisch belasteten Gebietes errichtet. Der Bau kostete zwischen 2 und 3 Milliarden Pounds und wird heute als extreme Fehlinvestition betrachtet.

Nach seiner Eröffnung Anfang 2000 wurde der Dome Anfang 2001 wieder geschlossen.

Antje Hille

2.3 Einzelhandel in London (03.10.01)

Die Bedeutung des Einzelhandels in Großbritannien

Der Einzelhandel ist einer der bedeutendsten Sektoren in allen entwickelten Wirtschaften. In Großbritannien beschäftigt der Einzelhandelsbereich über 2 Mio. Menschen und es wird geschätzt, dass die Verkäufe des Einzelhandels rund ein Viertel des Bruttoinlandsproduktes (BIP) von Großbritannien ausmachen. 10 von den 100 größten britischen Unternehmen sind Einzelhandelsunternehmen unter ihnen auf Rang 12 Marks & Spencer.

Die Bedeutung des Einzelhandels für Großbritannien läßt sich auch an der Entwicklung des Umsatzes ausmachen. So lag die jährliche Wachstumsrate des Umsatzes im Einzelhandel zwischen 1980 und 1999 bei 3,4 % wobei das Bruttoinlandsprodukt in dieser Zeit nur eine Wachstumsrate von 2,4 % zu verzeichnen hatte. Der geschätzte Bruttogewinn im Einzelhandel stieg von 59,7 Mrd. £ 1997 auf 61,6 Mrd. £ 1999 (BRITISH RETAIL CONSORTIUM 2001).

Trends in der Einzelhandelsentwicklung Großbritanniens

Nach der Rezession Ende der 80er Jahre konnte seit 1992 wieder eine positive Entwicklung der Kaufkraft und damit der Umsatzzahlen im Einzelhandel verzeichnet werden. Das Wachstum des Einzelhandels vollzog sich vor allem in spezialisierten Einzelhandelsgeschäften. Hier zu nennen sind vornehmlich „lifestyle retailing“ und „niche retailing“. "Lifestyle retailing" entwickelte sich vornehmlich in der Bekleidungsindustrie, da der Markt für Massenprodukte zusammenbrach. Teilgruppen der Bevölkerung wurden aufgrund von Alter und ihrem Sozialstatus als verschiedene Zielgruppen angesehen. Geschäfte spezialisieren sich auf diese Käuferschichten und bieten Waren in verschiedenen Preis- und Qualitätsklassen an. "Niche retailing" konzentriert sich auf sehr enge Produktpaletten. Die klassischen Beispiele hierfür sind die Strumpfgeschäfte oder Krawattengeschäfte (GUY 1994).

Eine wichtige Entwicklung in der Einzelhandelsstruktur hat ihre Begründung in dem Wettbewerb von Einzelhandelsgeschäften: Seit den 50er Jahren geht die Entwicklung immer mehr hin zu großen Multigeschäften weg von kleinen unabhängigen Geschäften. 1999 hatten die 5 größten Einzelhandelsfirmen bereits einen Marktanteil von 19%. Der Anteil der 800 größten Multigeschäfte lag bei 61% des Gesamtumsatzes. Auch in Großbritannien bleibt der Trend zu Selbstbedienungsläden nicht aus. Diese Geschäfte bieten eine hohe Vielfalt an Produkten an. Aber auch große spezialisierte Geschäfte werden immer attraktiver und wichtiger, wie z. B. Elektro- und Computergeschäfte (GUY 1994).

Die Einzelhandelsentwicklung in London

Nach dem London Economics Report hat das Umsatzvolumen des Londoner Einzelhandels von 1980 bis 1999 schneller zugenommen als im Rest Großbritanniens. Was die Preisentwicklung für Ausländer betrifft, so hat der drastische Verfall des Euros das Pfund seit 1996 um über 30% ansteigen lassen. Die Preise im englischen Einzelhandel sind daher um etwa 20 bis 30 % höher als in Deutschland. Nicht umsonst gilt die Metropole als eine der teuersten Städte Europas (BRITISH RETAIL CONSORTIUM 2001).

Der eigentliche Geburtsort und die ursprüngliche Geschäfts- und Handelswelt der Stadt liegt in der sogenannten City, wo bereits die Römer Grundsteine für London als Handelszentrum legten. Inzwischen ist hier der CBD. Heute gibt es kein eng umrissenes Stadtzentrum, das als mehr oder weniger kompaktes Handelsfeld mit vielfältigem Warenangebot zum Einkaufsbummel einlädt. Man könnte höchstens das Gebiet zwischen Hyde-Park im Westen, Regierungsviertel im Süden, City im Osten und Regents Park im Norden als Geschäftsviertel bezeichnen. Für die Lokalisation des gesamten Einkaufszentrums ist die zentrale Verkehrslage ausschlaggebend. Mit den U-Bahnen wird es selbst von den Randbezirken aus in kurzer Zeit erreicht. Der Einkauf des kurz- und mittelfristigen Bedarfs folgt weitgehend

dem historischen Stadtmuster der ehemaligen dörflichen Marktflecken, ergänzt um neugegründete Zentren rund um die U-Bahnstationen. Da von den 7,4 Mio. Einwohnern von Großlondon noch nicht mal ein Viertel in der Innenstadt wohnt, gibt es in Großlondon 50 weitere Einkaufszentren. In der Regel sind es die Kerne früherer Städte (Woolwich, Kingston, Croydon, Uxbridge), ehemaliger, schon vor der Eingemeindung stark angewachsener Dörfer (Hampstead, Edgware, Bromley) oder Neubildungen, dort, wo (U-)Bahnhof, Busstation und Straßenkreuzung zusammentreffen (Bsp.: Golder's Green). Die Einkaufszentren sind wie die zentralen Orte eines hierarchischen Systems je nach Quantität und Qualität ihrer Einrichtungen abgestuft.

Einkaufsstraßen

Die Oxford Street, die bekannteste Einkaufsstraße Londons, wurde um 1780 erschlossen, um die wohlhabenden Städter zu beliefern, die zu dieser Zeit aus dem alten Stadtzentrum in die schöneren Bereiche der West End umzogen. Den Start zur Einkaufsstraße gab die Eröffnung des Kaufhauses Selfridges. Die zwei Kilometer lange Straße ist heute trotz zahlreicher Rezessionen und sehr hoher Mieten immer noch eine der profitabelsten Einzelhandelsbezirke der Welt und weist mit über 300 Geschäften die höchste Konzentration von Einzelhandelsgeschäften auf. In dichter Folge stehen hier die großen Kaufhäuser mit ihrem vielfältigen Angebot. Der weltweit gute Ruf der Oxford Street zieht jährlich ungefähr neun Millionen ausländische Besucher an, die 20 % zum Umsatz der Straße beitragen. Die Oxford Street ist auch ein bedeutender Arbeitgeber, der ca. 60.000 Menschen beschäftigt.

Die Regent Street wurde 1811 von dem Architekten John Nash geplant und 1825 als Prachtstraße fertiggestellt. Seitdem gilt sie als ein Zentrum für Londons Handels- und Sozialaktivitäten. Die Straße beherbergt die verschiedensten Geschäfte, darunter exklusive Juweliers, Kaufhäuser und Boutiquen. Eines der bekanntesten Kaufhäuser ist das Liberty's, ein klassisches Londoner Geschäft, das eine weite Produktpalette exquisiter Art vorweist. Auch das größte Spielwarengeschäft der Welt, Hamleys, ist in der Regent Street beheimatet.

Kaufhäuser

Harrods, ein Luxuskaufhaus mit exklusiven Waren und Service, geht inzwischen in das 150. Jahr nach seiner Gründung. Es befindet sich in der Brompton Road. Mit 300 verschiedenen Abteilungen, die auf 6 Einkaufsebenen und einer Gesamtfläche von 8 ha verteilt sind, ist es eins der größten Kaufhäuser der Welt. Der Service der täglich über 4.000 bereitstehenden Angestellten spiegelt sich in den Preisen der angebotenen Waren wieder (www.harrods.uk).

Marks & Spencer, 1884 gegründet, ist eines der größten Einzelhandelsunternehmen in Großbritannien und bekannt als das "Aldi der Briten". Zu der Kundschaft gehören alle Gesellschaftsschichten, die sich dem unzähligen eher konservativen Warenangebot bedienen. Jede Woche werden ungefähr 10 Mio. Kunden in über 300 Geschäften in Großbritannien betreut. Das Unternehmen befindet sich in 38 weiteren Ländern der Erde und der jährliche Umsatz beläuft sich auf 8 Mrd. Pfund (MC INTOSH 2001).

Literatur

GUY, C. (1994): The Retail Development Process Location, Property and Planning

MC INTOSH, M. (2001): Global Companies in the Twentieth Century, Marks & Spencer

BRITISH RETAIL CONSORTIUM (2001): www.brc.org.uk/shopping/shoppextract_main.htm

HARRODS (2000): www.harrods.com

Kirstin Rasenack und Mareike Waleczek

2.4 Tagesverlauf und Fußexkursionen London (04.10.01)

Rundgang durch das politische Zentrum Londons:

Trafalgar Square – Whitehall – Old Scotland Yard – Old Admiralty – Old War Office – Banqueting House – Horse Guards Parade – Downing Street – Ministry of Defence – Public Offices – Cenotaph – Parliament Square – Houses of Parliament – Westminster Abbey

Die wichtigsten Institutionen des politischen Systems Großbritanniens konzentrieren sich ausgehend vom Trafalgar Square an der Whitehall und um den Parliament Square an deren südlichen Ende. Typisches Lagemerkmal dieser Gegend ist die relative Entfernung von der City of London, dem wirtschaftlichen Zentrum der Stadt und dem Ort der historischen keltischen Siedlung. Ursprünglich war die City of Westminster als eigenständige Stadt Sitz des Königshauses.

Der Name Whitehall weist auch noch heute auf den gleichnamigen Königspalast hin, der auf diesem Gelände im Jahr 1698 abgebrannt ist. Heute finden sich vom Trafalgar Square kommend ehemalige Repräsentationsgebäude, wie die Old Admiralty oder das Banqueting House, in diesem vorderen Teil der Straße. Letzteres ist dabei der einzige erhaltene Teil des Whitehall Palace, der auch schon Oliver Cromwell als Wohnsitz diente.

Ungefähr in der Mitte der Straße zweigt die durch einen Zaun für die Öffentlichkeit gesperrte Downing Street ab. Nummer 10 ist das Haus des Prime Ministers, dem dieses Haus seit 1735 nach einer Schenkung durch den König zur Verfügung steht. Im südlichen Teil sind die wichtigsten Ministerien angesiedelt: das Ministry of Defence, die Public Offices wie Treasury, Home Office und Foreign Office. Zwischen den Gebäuden steht der Cenotaph als Denkmal für die Gefallenen der Weltkriege.

An den mit den Flaggen des Commonwealth geschmückten Parliament Square mit der berühmten Statue Churchills schließen sich letztlich die Houses of Parliament an. Sie sind Sitz von Ober- und Unterhaus und wurden an einem Ort errichtet, an dem bereits seit 1097 ein Palast stand, der bis 1529 auch Sitz des Königs war. Seit 1547 ist die St. Stephen's Chapel Sitz des Unterhauses. Das heutige neugotische Aussehen bekam der Gebäudekomplex im 19. Jh. durch Sir Charles Barry. Nach dem 2. Weltkrieg wurde das stark zerstörte Gebäude originalgetreu wieder aufgebaut. Seine markantesten Teile sind der Big Ben, mit 97,5 Metern noch 5 Meter niedriger als der gegenüberliegende Victoria Tower. Big Ben ist durch seine 13 Tonnen schwere Glocke weltberühmt, deren Klang seit dem Neujahrstag 1923 das Erkennungszeichen des britischen Rundfunks ist. Im architektonischen Gegenstück, Victoria Tower, befindet sich der Royal Entrance, durch den die Königin das Parlament zur jährlichen feierlichen Eröffnung betritt. Für einen perfekten Blick auf das Gebäude ist es empfehlenswert, ein Stück auf die Westminster Bridge hinauszugehen, die am Fuß des Big Ben beginnt. Sie wurde als zweite Brücke über die Themse nach der London Bridge gebaut.

An die Houses of Parliament schließt sich noch ein weiteres für den britischen Staat bedeutendes Gebäude an, die Westminster Abbey. An dieser Stelle standen vor dem letztmals 1740 veränderten gotischen Bau bereits seit dem 7. Jh. verschiedene Kirchen. Seit 1066 – William the Conqueror – ist sie Krönungskirche und Grabstätte für die meisten englischen Könige. Auch national bedeutende Persönlichkeiten finden hier ihre Ruhestätte oder eine Gedenktafel erinnert an sie.

Daniel Schiller

Rundgang unter touristischen Gesichtspunkten:

Trafalgar Square – Downing Street – Houses of Parliament – Westminster Abbey – St. James Park – Buckingham Palace – Hyde Park Corner – Harrods

Im Großraum London werden insgesamt 1700 Parks gezählt, die zusammen ca. 11% der Gesamtfläche ausmachen. Verwaltet werden die Parkanlagen größtenteils von der Royal Park Agency. Sie verfolgt den Grundsatz, die Parks so zu erhalten, dass sie dem Wohle heutiger und zukünftiger Generationen dienen werden.

Der St. James Park ist im frühen 16. Jahrhundert von Henry V angelegt worden und umfasst ca. 100 ha. 1660 wurde die Parkanlage unter Charles II erweitert und als erster Park der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. John Nash hat den St. James Park 1827 nach den Prinzipien eines Landschaftsgarten neugestaltet.

Durchquert man den St. James Park von Süden erreicht man The Mall, eine Prachtstraße, die den Trafalgar Square mit dem Buckingham Palace verbindet. Diese Straße wird gesäumt von Gebäuden wie dem Clarence House und dem Malborough House.

An der Stelle des Buckingham Palace ließ Duke of Buckingham 1705 ein Landhaus errichten. Unter George III. wurde der erste Umbau des Palastes durchgeführt. Der großzügigste Ausbau wurde allerdings von George IV. veranlasst, der seinem damaligen Hofarchitekten John Nash diese Aufgabe anvertraut hat. 1850 wurde die Erweiterung des Buckingham Palace mit der Fertigstellung des Ostflügels durch Edward Blore abgeschlossen. 1837 zog die königliche Familie auf Wunsch der damaligen Königin Victoria vom St. James Palace in den Buckingham Palace um, der seitdem den offiziellen Wohnsitz der königlichen Familie repräsentiert.

Einige der Staatsgemäcker stehen der Öffentlichkeit zur Besichtigung offen. Die Eintrittsgebühren werden einem Fond zugeführt, der nach dem Brand von Windsor Castle 1992 gegründet worden war (vgl. NATIONAL GEOGRAPHIC TRAVELER 2001, S.101 ff.).

Der Hyde Park (140 ha) stellt gemeinsam mit den Kensington Gardens die größte zusammenhängende Grünfläche der Stadt dar. Charles I machte den Hyde Park, ein ehemaliges Jagdgebiet, 1685 erstmals der Öffentlichkeit zugänglich. Die Rotten Row, die den St. James Palace mit dem Kensington Palace verbindet, ist die erste Straße Englands gewesen, die über eine Nachtbeleuchtung verfügt. Die Weltausstellung von 1851 ist hier im Hyde Park in einem riesigen Glaspalast ausgerichtet worden. An der Speakers Corner, der berühmtesten Sehenswürdigkeit des Hyde Parks, darf seit 1872 jeder öffentlich sprechen solange er keinen blasphemischen, obszönen oder gegen den Landfrieden gerichteten Inhalt propagiert.

Antje Hille

Literatur

DÖRING, H. (1998): Bürger und Politik – die „Civic Culture“ im Wandel in:

KASTENDIEK, H. et.al. (Hrsg.) Länderbericht Großbritannien, BZpB. Bonn

STURM, R. (1998): Staatsordnung und politisches System, ebenda

NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY 2001: NATIONAL GEOGRAPHIC TRAVELLER 2001.

London, Hamburg

2.5 Tagesexkursion nach Milton Keynes (04.10.01)

Ziel der Tagesexkursion war die Stadt Milton Keynes, welche auf halbem Weg zwischen den Agglomerationsräumen London (50 Meilen) und Birmingham (80 Meilen), an der M1 und der A5 liegt. Milton Keynes wurde aus den Städten Bletchey, Wolverton und Stony Stratford 1967 zur New Town designiert. Die Ausgangsbevölkerung betrug zu diesem Zeitpunkt ungefähr 40.000 Einwohner.

Die Entwicklung und Ausweisung der meisten New Towns geht auf die Wohnraumproblematik im Südosten Englands zurück. Milton Keynes ist mittlerweile das am meisten diskutierte Beispiel der jüngsten Generation von New Towns, einerseits auf Grund des hohen geplanten Bevölkerungszuwachses mit einer ursprünglich geplanten Endbevölkerung von 250.000 Einwohnern (Ziel 1977 auf 200.000 reduziert), andererseits, da Milton Keynes als erfolgreichste Umsetzung des New Town-Konzeptes gilt. Ähnliches gilt auch für die Ausweisung der Planungsregion die mit 9.000 ha von keiner anderen New Town außer Central Lancashire überschritten wird.

Einige Richtlinien der Stadtentwicklung versuchen an die Tradition früherer New Towns anzuknüpfen, andere setzen jedoch völlig neue Akzente für die geplante Entwicklung der Stadt, wie während der Stadtrundfahrt auch deutlich zu erkennen war:

Das übergeordnete Prinzip der Stadt ist das Prinzip der größeren Freizügigkeit, welche sich auf sämtliche Aspekte der Planung auswirkt. So wurden zum Beispiel geschlossene Nachbarschaftseinheiten mit zugeordneten Versorgungszentren im Gegensatz zu anderen New Towns nicht angestrebt. Daher kam es zu einer breiten räumlichen Streuung von Industrie- und Gewerbegebieten und unterschiedlichen Dienstleistungseinrichtungen über das gesamte Stadtgebiet anstelle von wenigen Standortkonzentrationen. An der Einrichtung eines übergeordneten Stadtzentrums jedoch wurde festgehalten. Mittelpunkt der Stadt bildet das Shopping Centre, welches 1979 errichtet wurde und eines der größten überdachten Einkaufszentren in Europa ist.

Auch aus der Anlage des Verkehrswegenetzes wird das Prinzip der Freizügigkeit und der Ausrichtung auf einen hohen Anteil autobesitzender Bewohner ersichtlich:

Die Hauptstrassen sind in einem Raster mit Abständen von jeweils einem Kilometer angelegt worden, welches dem motorisierten Individualverkehr unter dem Schlagwort „Autogerechte Stadt“ auch zu Spitzenzeiten schnelle und direkte Verbindungen in jeden Teil des Stadtgebietes ermöglichen sollte. Dieses Konzept führte allerdings zu einer Benachteiligung des öffentlichen Nahverkehrs, da dieser sich aufgrund der fehlenden Hauptverkehrsrouten und der weitläufigen Verteilung von Wohn-, Arbeits- und Versorgungsstätten nicht wirtschaftlich betreiben lässt. Deshalb kommt dem großzügig angelegten Netz von Fuß- und Radwegen eine um so größere Bedeutung zu. Die Radwege wurden allerdings erst im Zuge der Energiekrise in den 70er Jahren angelegt und um eine Alternative zum motorisierten Verkehr zu schaffen. Durch den Bau von Brücken und Unterführungen wurden diese Wege so errichtet, dass sie sich nicht mit Straßen kreuzen.

Ein weiteres Prinzip der Stadtentwicklung ist die Integration der Stadt in die Natur:

22% des Stadtgebietes sind Parks und des weiteren existieren 13 Seen, welche in die Parks integriert sind und der Regulierung des Wasserhaltes der Stadt dienen und diese somit vor Überschwemmungen schützen. Außerdem dient die Anlage von Grünstreifen entlang der Strassen der Abschirmung der Wohnviertel vor dem Straßenverkehr.

Im Anschluß an die Stadtextursion wurde das Town Centre sowie das integrierte und vor einem Jahr eröffnete Skicenter „Xscape“ besichtigt. Über den wirtschaftlichen Erfolg des Skicenters zeichnen sich auf Grund des kurzen Bestehens noch keine Tendenzen ab.

2.6 Fahrtroute London-Manchester (06.10.01)

Peak District

Die Region des *Peak Districts* umfaßt von Norden nach Süden die Grafschaften Derbyshire, das östliche Staffordshire und ein Stückchen Leicestershire.

Das Gebiet, zum größten Teil als Nationalpark ausgewiesen, weist landschaftlich deutliche Unterschiede auf. In Derbyshire, wo die südlichen Ausläufer der Pennines im Peak District mit seinen Hochmooren und Flußtälern (dales) in das sich südlich anschließende Flachland übergehen, zeigt sich dieser Kontrast am auffälligsten. Dies hatte auch wirtschaftliche Konsequenzen. Die wichtigen Verkehrswege (früher außer den Straßen und Eisenbahnen auch die Kanäle) konzentrieren sich auf die Ebenen im Süden der Region, wo sich auch die Ballungszentren, Derby und das benachbarte Nottingham und schließlich Leicester, mit ihren verarbeitenden Industrien befinden.

Eine Gemeinsamkeit der ganzen Region war über lange Zeit der Bergbau, vor allem die Kohleförderung. Im Peak District wurde neben Kohle auch Blei gewonnen, im südlich gelegenen Flachland waren es vor allem Kohle und Eisenerz.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden jährlich bis zu 10.000 Tonnen Blei gefördert, doch ab 1815 begannen die Preise für diesen Rohstoff zu fallen. Zudem waren die leicht erreichbaren Lagen erschöpft, so daß auch die Produktionskosten zunahmten. 1885 war die Bleiförderung in Derbyshire zum Erliegen gekommen.

Für einige Jahrzehnte wurde auch Kupfer gewonnen. Der Herzog von Devonshire, dem große Teile des Landes gehörten, setzte die Gewinne zum Ausbau seiner Stadt Buxton ein. Die Rohstoffe bildeten auch die wirtschaftliche Grundlage für die reichen Landhäuser und Schlösser der Region und die immensen Vermögen der Großgrundbesitzer.

Bereits 1717 hatte in Derby die Seidenproduktion begonnen, mit der zunehmenden Technisierung breitete sich die Textilherstellung allgemein rasch aus. In Nottingham spezialisierte man sich auf Spitzen und Tressen, Mitte des 19. Jahrhunderts gab es hier über 70 derartige Fabriken. Doch sich wandelnde Moden führten nur wenige Jahrzehnte später zur Verdrängung dieser Industrien. Im 20. Jahrhundert ist von einer Spezialisierung nicht mehr viel zu merken. Kohle, Textilien und der Maschinen- und Motorenbau (Rolls- Royce in Derby) sowie der Energiesektor (in der Ebene wurde eine Reihe Kohlekraftwerke gebaut) stehen neben anderen Industriezweigen, wobei die Zukunft des Kohlebergbaus bestenfalls ungewiß ist.

Buxton

Der Wohlstand von Englands höchstgelegener Marktstadt (300 Meter) und dem Zentrum des Peak Districts beruht auf der Heilwasserquelle, die schon von den Römern geschätzt wurde. *AQUAE ARNEMETIAE* nannten sie ihre Siedlung hier. Die Qualität des Wassers, so wird versichert, besteht darin, daß es vor 6000 Jahren als Regenwasser fiel, von moderner Luftverschmutzung also unberührt blieb. Durch einen Bruch in der Lavaschicht der Hügel wird es an dieser Stelle nach oben gedrückt. Seine Temperatur ist in jeder Jahreszeit konstant, sie ist sogar unverändert geblieben, seit man vor 200 Jahren mit Messungen begann.

Für Mitglieder des englischen Adels fungierte die Stadt bereits im 16. Jahrhundert als Badeort. *Maria von Schottland*, die eine Zeitlang im benachbarten Chatsworth gefangengehalten wurde, machte mehrere Besuche.

Ab 1778 begannen dann die Herzöge von Devonshire, denen außer der Stadt auch das Umland gehört, mit dem planmäßigen Aufbau eines Kurortes: »*Georgian*« Buxton entstand, und zwar unterhalb des Marktplatzes, direkt um die Quelle herum. Nach dem Vorbild des südenglischen Bath entstand zunächst der 1995 restaurierte Crescent mit eleganten Wohnräumen für Kurgäste.

Auch ein Schwimmbecken wurde hier gebaut, doch der Badebetrieb wurde in der Mitte des 20. Jahrhunderts eingestellt. Das ist kein Wunder, da Kuren in England nicht als Heilmittel gelten.

An den Crescent schließen sich Parks an, der Pavillion Gardens und Serpentine Walks. Im Kurpavillon gibt es außer einem Wintergarten auch einen Konzertsaal sowie verschiedene Räume für Sonderveranstaltungen wie Vorträge und Buchauktionen. Daran schließt sich das 1903 erbaute Theater (Opera House) an.

Außerdem befindet sich am Stadtrand von Buxton die Tropfsteinhöhle *Poached Egg Chamber*, deren Name von einem Räuber und Entführer des 15. Jahrhunderts stammen soll, der hier sein Versteck hatte. Tatsächlich wurden bei Ausgrabungen im Innern der 300 Meter langen Höhle, in der bis zu 2 Meter lange Stalaktiten vorkommen, Münzen aus der Zeit um 1440 gefunden. Daneben fand man jedoch auch Gräber aus der Steinzeit, der Bronzezeit, römische Münzen und allerlei Gegenstände aus viktorianische Zeit, die Besucher im 19. Jahrhundert hier verloren hatten. Bereits 1853 richtete man die Räume für Touristen ein, und noch heute kann man in der 300 Meter langen Höhle bis zu 2 Meter lange Stalaktiten und die Formationen der *Poached Egg Chamber* bewundern. Die bereits erwähnte Königin Maria von Schottland soll bei der Erkundung der Höhle darum gebeten haben, eine der Formationen nach ihr zu benennen, so gibt es heute den *Queen Mary of Scots Pillar*. Durch die Höhle, deren Durchschnittstemperatur von 7° Grad Celsius beträgt, fließt ein Arm des Flusses *Wye*, der erst unterhalb Buxtons wieder an die Oberfläche tritt.

Stefanie Lüders, Thorsten Rose, Sven Thieman und Vanessa Jäkel

2.7 Stadtführung Manchester, Leitung: Dr. Martin Hess, University of Manchester (07.10.01)

Manchester ist das regionale Zentrum der Region Northwest (NW). In der gesamten Stadtregion leben 2,57 Mio. Menschen, in der Stadt Manchester selbst ca. 430.000.

Manchester ist der am drittstärksten besiedelte Ballungsraum des Landes. Die Arbeitslosenrate liegt heute bei 7,6%. Drei Viertel der Beschäftigung kommt aus dem Dienstleistungsbereich. Dennoch ist der Industriesektor im britischen Vergleich relativ stark ausgeprägt, was die historischen Wurzeln der Stadt als industrielles Zentrum widerspiegelt.

Neben London ist Manchester das größte Medienzentrum in Großbritannien. Neben Printmedien sind zahlreiche Fernsehproduktionen angesiedelt. Die Druckereifunktion und Logistik der Printmedien sind heute außerhalb des Stadtzentrum (Trafford Park u.a.) angesiedelt, wogegen sich die Redaktionen im Stadtzentrum befinden. Der Medienbereich beschäftigt 7.500 Menschen.

Seit den 90er Jahren hat man neue Ziele für die Stadtentwicklung gesetzt. Ähnlich wie in den Londoner Docklands werden einzelne Stadtteile durch Gentrification aufgewertet. Große Teile Manchesters, insbesondere Eastmanchester bekommen Fonds zur Unterstützung dieser Entwicklungsmaßnahmen. Zur Schaffung einer neuen Identität hatte sich die Stadt für die Olympiaden 1996 und 2000 beworben. Nachdem nicht glückte, konnte Manchester aber erfolgreich aus dem Pitch um die Commonwealth Games 2002 gehen. Mit der Austragung dieser Spiele soll in Manchester die „Stunde X“ beginnen.

Wohnquartier Hulme

Dieses Beispiel steht sowohl für eine negative wie später auch für eine positive strukturelle Wandlung eines Viertels. Das Viertel liegt im Südwesten des Stadtzentrums und war lange Zeit sozialer Brennpunkt. Seit den 90er Jahren wurde ein gemischtes Wohngebiet bestehend aus Reihenhäusern, Hof- und Blockstrukturen und Einzelhäusern errichtet um das Image zu verbessern. Es bestehen nach wie vor soziale und ökonomische Probleme, da die Imageaufwertung nicht schnell geschehen kann.

Trafford Park

Dieser Industriepark zählt zu den ältesten der Welt (1896 gegründet). Um 1945 hatte der Park seinen wirtschaftlichen Zenit erreicht. Unternehmen wie Ford und Rolls Roys waren damals angesiedelt. In den Nachfolgenden Dekaden kam es zum Niedergang des Parks. In den letzten Jahren wurde der Trafford Park mit Unterstützung vom öffentlichen und privaten Sektor und der Regierung wieder regeneriert. Heute sind 1.300 Unternehmen angesiedelt (u.a. Kellog's).

Salford

Der Hafenstandort Salford im Südwesten Greater Manchester ist durch Revitalisierungsmaßnahmen wiederbelebt worden. Das ehemals von Entwicklungshemmnissen und isolierter Lage geprägte Gebiet ist mit dem Ziel saniert worden, eine Mischung aus Büros, Freizeiteinrichtungen, Wohnen und Gewerbeparks zu erreichen. Heute findet man dort Museen, das Trafford Einkaufszentrum und Büroeinrichtungen.

Ancoats

Dieses Viertel ist geprägt von Multimedia und Design und soll sich zukünftig zu einem aufstrebenden Teil der Stadt mit Perspektiven entwickeln. Die ehemaligen Mühlen aus der Zeit der Industriellen Entwicklung werden ausgebaut und als Standorte für Unternehmen aus diesem Bereich genutzt.

Zusammenfassend kann man sagen, dass in Manchester eine „Politik des Push“ betrieben wird, was sich auch am Stadtbild ausdrückt.

Ivonne Hansel

2.8 Fahrtroute Manchester-Birmingham-Coventry-Merthyr Tydfil-Cardiff (08.10.01)

Morgens frühe Abfahrt aus dem Ballungsraum Manchester über den zu dieser Tageszeit chronisch überlasteten Autobahnring M66 und die M6 Richtung Süden, um rechtzeitig um 11.30 Uhr den Warwick Science Park in Coventry zu erreichen. Die M6 bildet neben der M1 nach London die wichtigste Nord-Süd Verbindung für den Individualverkehr, so dass ausweichen auf Nebenstrecken hier kaum möglich ist.

West Midlands

Die Region West Midlands, im zentralen Binnenland des Vereinigten Königreichs gelegen, erstreckt sich auf insgesamt 13.000 km². Hierzu zählen die West Midland Conurbation mit Birmingham, Coventry und dem sogenannten „Black Country“ (Wolverhampton, Dudley, Sandwell & Wasall) und die Grafschaften Hereford und Worcester, Warwickshire, Shropshire und Staffordshire.

Diese West Midland Conurbation bildet das wirtschaftliche Zentrum der West Midlands und ist mit 5,3 Millionen Einwohnern eine der größten Agglomerationen in Großbritannien.

Im nordwestlich von Birmingham gelegenen Black Country entwickelte sich vor rund 200 Jahren eines der bedeutendsten Eisenreviere der frühen Industriegeschichte – auch „Industrial Heartland“ genannt. Die Grundlage waren reichhaltige und leicht abbaubare Kohle- und Eisenerzvorkommen.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts bildete sich hier Englands führende Industrieregion für hochspezialisierte Eisenwaren (Nägel, Schrauben, Messer etc.) heraus. Birmingham entwickelte sich zum regionalen Finanz- und Dienstleistungszentrum. Später wurden vor allem die Industriezweige wie Maschinenbau, Elektro- und Automobilindustrie immer bedeutender. Die Industriestruktur war zunächst vor allem durch hochspezialisierte Kleinbetriebe gekennzeichnet, die relativ dispers verteilt waren, bis nach dem 2. Weltkrieg starke Absatzsteigerungen zu erheblichen Unternehmenskonzentrationen und zu einer Dominanz der Großindustrie mit einseitiger Ausrichtung auf wenige Branchen folgte.

Seit den siebziger Jahren kam es durch die wirtschaftliche Rezession insbesondere im Fahrzeugbau und durch andere, für Altindustrieregionen typischen Faktoren wie die einseitige Infrastrukturausrichtung etc., zum industriellen Niedergang der Region.

So gingen die Beschäftigtenzahlen zwischen 1961 und 1986 in den West Midlands um 11,8% und in der West Midland Conurbation sogar um 21,1% zurück, während der Durchschnitt von Großbritannien bei 6,2% lag. Betroffen war hierbei zu größten Teil das produzierende Gewerbe.

Zwischen 1978 und 1991 ging die Zahl der Industriebeschäftigten in den West Midlands um 57% zurück und das Pro-Kopf-Einkommen wies die geringsten Zuwachsraten aller britischen Regionen auf. In den letzten 20 Jahren wurden 300.000 Arbeitsplätze abgebaut, dennoch ist die Region mit 27% der Beschäftigten im industriellen Sektor immer noch die am meisten industrialisierte Region Großbritanniens.

Heute liegen die Schlüsselsektoren weiterhin in der Automobil- und Automobilzulieferindustrie, Keramik und Metallverarbeitung.

Parallel zu den Entwicklungen der letzten Jahrzehnte manifestierte sich ein stark expandierender Dienstleistungssektor, der besonders im Finanzbereich und bei den unternehmensnahen Dienstleistungen seinen Ausdruck fand.

Die Arbeitslosenquote liegt mit 6,4% ('98) über dem Landesdurchschnitt, vor allem bei den Langzeitarbeitslosen und Jugendarbeitslosen weist sie mit ca. 30% einen sehr hohen Anteil auf. Auch das Pro-Kopf-Einkommen stieg in den letzten 10 Jahren nur unterdurchschnittlich an und erreicht knapp 90% des nationalen- und des EU-Durchschnitts.

Zu den wirtschaftspolitischen Förderungsstrategien in dieser Region zählte die Errichtung von zwei Enterprise Zones, die jedoch die am wenigsten erfolgreichen im ganzen Land waren.

Neben der Unterstützung durch EU- Fonds soll gemäß der „Economic Strategy“ durch die Entwicklungsagentur der West Midlands besonderer Wert auf Innovationen und Technologietransfer gelegt werden.

So wurden und werden in unmittelbarer Nähe zu den acht Universitäten der West Midlands Science Parks errichtet, wie beispielsweise der Warwick Science Park.

Birmingham

Birmingham als wirtschaftliches Zentrum Mittelenglands ist nach London mit knapp über 1 Mio. Einwohnern die zweitgrößte Stadt Großbritanniens und gilt als eines der größten Industriezentren im Stahl- und Maschinenbau sowie in der Automobilherstellung. In Birmingham sind Marken wie der Austin Mini Cooper und Jaguar Limousinen beheimatet. Außerdem haben die Waffenfabrikation, Schmuckwarenindustrie und die Lebensmittelerzeugung lange Tradition. Bekanntestes Beispiel ist hier sicherlich die Cadbury-Schokolade.

Wie fast alle altindustriell geprägten Regionen war jedoch auch Birmingham wiederholt von Wirtschaftskrisen betroffen und versucht sich deshalb verstärkt als Dienstleistungszentrum zu etablieren.

Aufgrund der relativ knappen Zeit geht es ohne Zwischenstopp direkt nach Coventry zum Besuch des Warwick Science Parks, dem einzigen Termin des Tages.

Coventry (University of Warwick Science Park)

Südwestlich von Coventry liegt der University of Warwick Science Park (UWSP), der 1982 von der Lokalbehörde Coventry City Council, der University of Warwick, dem West Midlands Enterprise Board und dem Warwickshire County Council gegründet wurde.

Im UWSP befinden sich 2001 auf ca. 400 000 km² 102 Unternehmen, damit ist der Park zu 97 % ausgelastet. 47 % der Unternehmen kommen aus einem Umkreis von 5 Meilen. Bei den ausländischen Unternehmen handelt es sich vor allem um deutsche und US-amerikanische Unternehmen. 40 % der Beschäftigten im UWSP sind in der Computerbranche und hier vor allem in der Entwicklung von Computersoftware und Systemen tätig. In den Sektoren Maschinenbau und Elektrotechnik sind zusammen 16 % und in den Sektoren Biotechnologie/Medizin, Laborinstrumente und Telekommunikation jeweils 7 % der Beschäftigten tätig.

Ziele des Parks sind erstens die Schaffung von standortbedingten Anreizen für High-Tech-Unternehmen, zweitens der Technologietransfer zwischen Universität und Unternehmen und drittens die Förderung von kleinen und mittleren Start-ups im High-Tech-Sektor. Eine wissensbasierte Industrieentwicklung soll gefördert werden, um auf diesem Wege das Image Coventries als industriell geprägte Stadt mit Strukturproblemen und hoher Arbeitslosigkeit zu verbessern.

Der UWSP wurde als Wirtschaftsförderungsinstrument in der durch den Strukturwandel und die damit verbundenen Arbeitsplatzverluste stark betroffenen Stadt Coventry angelegt.

Neben dem Beschäftigungseffekt in neuen Branchen erhoffte man sich eine Verbesserung der Wirtschaftsstruktur und des Images der gesamten Region West Midlands.

Nach dem Mittagessen in Coventry führt die Fahrt - an Stratford-upon-Avon vorbei - auf Nebenstrecken Richtung Worcester. Mit seinen 75.000 Einwohnern und einer eher ländlich geprägten Umgebung hatte Worcester nie die Bedeutung der Städte im Agglomerationsraum Birmingham. Außer der berühmten Sauce sind heute Reste einer einst großen Textilindustrie, Porzellan sowie Metallprodukte die Haupterzeugnisse. Auch touristisch hat die Stadt durch Industrie und Neubauten viel von ihrem Reiz eingebüßt.

Der ursprüngliche Plan sah vor, von nun an über Hereford und Abergavenny weiter über Nebenstrecken nach Cardiff zu fahren.

Diese ländliche Region ist in etwa gleichen Teilen durch Landwirtschaft und Viehzucht geprägt. Die Hereford-Rinder sind z.B. über die regionalen und nationalen Grenzen hinaus bekannt. Hinzu kommt die Forstwirtschaft und der Obstanbau. Mehr als 50 Prozent des englischen Ciders werden hier hergestellt und der Sitz der größten Cider-Brauerei der Welt ist in Hereford angesiedelt.

Eine kulturelle Bekanntheit erlangt Hereford einerseits durch die St. Mary und St. Ethelbert geweihte Kathedrale, in der auch die Mappa Mundi, einer der ältesten Weltkarten überhaupt, aufbewahrt wird. Andererseits beherbergt die Kathedrale die größte Kettenbibliothek der Welt, in der über 70 Bücher aufbewahrt werden, die bereits vor 1500 gedruckt wurden.

Die Counties Herefordshire und Worcestershire wurden 1974 zum Hereford & Worcester County Council zusammengelegt, der sich nochmals in 9 Distrikte gliederte. Insgesamt erstreckte sich diese Region also vom ländlich geprägten Grenzgebiet zu Wales bis zu den West-Midlands. Man versprach sich hiervon vor allem Einsparungen im administrativen Bereich. Da es jedoch traditionell kaum Gemeinsamkeiten innerhalb dieser Region gab und sie zudem durch die natürliche Grenze der Malvern Hills getrennt wird, entschloß man sich diese Neugliederung rückgängig zu machen. Seit 1998 gibt es deswegen wieder eine Unitary Authority für Herefordshire bestehend aus South Herefordshire, Leominster und Hereford City sowie einen County Council für Worcester.

Aufgrund des schlechten Wetters und dem Zustand der Bundesstraßen wurde ab Worcester die M5 und die M50 direkt nach Wales benutzt. Letzter Halt war in Merthyr Tidfill.

Sandra Töllner, Holger Hahn, Alexander Hoffmann und Mathias Küpper

2.9 Tagesverläufe in Wales (09.10.-10.10.01)

Dienstag, der 09.10.01

Am 09.10.01 brach die Exkursionsgruppe morgens um ca. 8:00 Uhr mit dem Bus am Hotel auf und fuhr von dort direkt in die Cardiff Bay Area.

Der erste Termin des Tages war dort um 9:00 Uhr bei der @ wales Digital Media Initiative angesetzt, wo eine Präsentation und Besichtigung der Räume stattfand.

Im Anschluss begab sich die Gruppe zu Fuß zum Pierhead Building der Welsh Assembly, um dort um 10:30 Uhr an einer einführenden Informationsveranstaltung teilzunehmen. Anschließend fand eine Besichtigung des Sitzungssaals im Parlamentsgebäude mit zusätzlichen Erläuterungen statt.

Um 12:00 Uhr war in der Innenstadt von Cardiff der nächste Termin in Form eines Vortrages bei der Agentur „Finance Wales“ angesetzt.

Nach dem dortigen Vortrag fand ab 14:00 Uhr im Principality House eine Informationsveranstaltung der Welsh Development Agency zum Thema Wales statt.

Nach Ende des Termins bei der WDA fuhr die Gruppe mit dem Bus nach Newport zu LG Electronics, wo um 16:00 Uhr der letzte Termin des Tages anstand.

Mittwoch, der 10.10.01

Am 10.10.01 brach die Exkursionsgruppe morgens um ca. 8:00 Uhr mit dem Bus am Hotel auf und fuhr von dort direkt ins Industriegebiet von Miskin nahe Cardiff.

Um 9:00 Uhr war dort der erste Termin bei Robert Bosch Ltd. angesetzt, wo eine Werksführung mit anschließender Diskussion stattfand.

Von Miskin aus wurde mit dem Bus nach Bridgend weitergefahren.

Dort fand ab 11:00 Uhr eine Führung durch das Ford-Werk mit anschließender Diskussion mit Mitgliedern des Welsh Automotive Forums und einer Besichtigung der Räumlichkeiten des Waterton Technology Centres statt.

Von Bridgend aus wurde zur Baglan Land Reclamation Site weitergefahren.

Ab 14:00 war hier ein Termin mit Vortrag und Diskussion zum Thema Land Reclamation Projects der WDA angesetzt.

Von Baglan aus fuhr die Gruppe mit dem Bus zurück zum Hotel.

Um 20:00 Uhr fand im Hotel eine Diskussion mit Prof. Phil Cooke von der University of Wales in Swansea statt.

Esther Schricke und Henning Kroll

2.10 Tagesverläufe und Fußexkursion Bristol (11.10.-12.10.01)

Donnerstag, der 11.10.2001

Der Tag begann mit einem Termin im Bristol Enterprise Centre. Dort berichtete Angela Howe von 9 bis 11 Uhr wie ihr Institut versucht, Verbindungen zwischen der Universität und der freien Wirtschaft herzustellen. Dabei beschrieb sie zunächst die Entstehungsgeschichte des British Enterprise Centers (BEC) und ging danach auf die Instrumente ein, die zum Technologietransfer eingesetzt werden. Anhand eines Planspiels zur Organisation eines Events konnte die Gruppe praktisch erfahren wie das BEC arbeitet.

Eine Bootstour führte uns nach der Mittagspause durch den Floating Harbour, wo uns die Umgestaltung des Hafensbereichs anhand einiger ausgewählter Beispiele erläutert wurde.

Anschließend folgte der Besuch im Harbour Office, bei dem uns Richard Smith in einem Vortrag nochmals das verdeutlichte, was wir zuvor auf der Tour of the Docks gesehen hatten.

Der erste Tag in Bristol wurde mit einem Besuch in einer Shopping Mall nach amerikanischem Vorbild in Cribbs Causeways abgeschlossen.

Freitag, der 12.10.2001

Vormittags fand ein Besuch bei British Aerospace Systems Aviation statt, bei dem wir in drei Gruppen in den Genuss einer Werksbesichtigung kamen.

Am Nachmittag folgte eine Fußexkursion durch Bristol, die an den Watersheds begann. Die zwischen 1979 – 1982 umgebauten zweigeschossigen Lagerräume auf einer Gesamtfläche von 42.000 sq ft, beinhalten heute ein Zentrum für zeitgenössische Kunst mit Galerien, Auditorium sowie verschiedene Einkaufs- und Speisemöglichkeiten. Die Baukosten betragen insgesamt 1,75 Mio. £. Andere oder ähnliche Projekte wie z.B. @-Bristol (500 Mio. £ Stadterneuerungs-Projekt) sind in Arbeit oder bereits vollendet.

Anschließend begaben wir uns zum Queen Square, dem ältesten Platz in Bristol und zugleich zweitgrößten Platz Englands. In der Mitte befindet sich eine Bronzestaupe, die 1732-1736 geschaffen wurde. Sie soll die edelste Reiterstatue Englands sein.

Von dem Queen Square kann man auf St. Mary Redcliffe sehen. Als eine der ältesten Kirchen Bristols wurde sie zudem von Queen Elisabeth I bei ihrem Besuch in Bristol im 16. Jahrhundert als eine der schönsten Kirchen Englands bezeichnet.

Auf dem Weg in die Altstadt liegen das Royal Theatre und das Llandoger Trow, das Vorbild für R.L. Stevensons Pub in seinem Roman „Die Schatzinsel“.

Den eigentlichen Kern der Altstadt bilden die High Street, Corn Street, Broad Street und die Wine Street. Diese wurden wie bei vielen Städten von einer Stadtmauer umzogen, von der heute nur noch Reste vorhanden sind. Als einziges Stadttor ist der St. John's Gateway erhalten geblieben.

Danach begaben wir uns in den Bereich des alten Bristol Castle, welches von den Normannen errichtet wurde und 1650 zerstört wurde. Heute befindet sich hier die Ruine der St. Peters Church, die im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde.

Das heutige Haupteinkaufsgebiet Broadmead wurde nach dem Zweiten Weltkrieg völlig neu errichtet. Hier befindet sich auch die Innenstadt Mall „The Galleries“.

Nach der Mittagspause trafen wir uns an der St. Augustine's Parade, welches den Verkehrsknotenpunkt für Bus und Bahn darstellt. Hier befinden sich heute hauptsächlich große Bürogebäude und Einkaufsbereiche. Der ehemalige Bootsanleger wurde für den Fußgängerverkehr komplett überdeckt und im Zuge der Jahrtausendfeier 1999 umgestaltet.

Am College Green befindet sich der Sitz der Stadtverwaltung im City Council und die Bristol Cathedral. Sie wurde 1140 als Abtei der Augustinermonche erbaut und seit 1542 von der Stadt Bristol verwaltet.

Von hier aus ist des Wills Memorial Building am oberen Ende der Park Street zu sehen. Die heutige juristische Fakultät der University of Bristol ist ca. 60 m hoch und gilt als das letzte

große gotische Bauwerk in England. Geplant wurde es vom Architekten George Herbert Oatley und 1925 von König George V eröffnet. Es wurde in Auftrag gegeben und finanziert von den Erben des ersten Kanzlers der Universität Henry Overton Wills in seinem Gedenken. Die Universität wurde 1876 als University College gegründet. Heute gibt es 60 Institute und 15 Forschungszentren, die in 6 Fakultäten zusammengefasst werden. An der Universität studieren rund 12.000 Studenten, von denen etwa 1.000 aus dem Ausland stammen. Das Geographische Institut hat in den letzten Jahren ein sehr gutes Rating bekommen („national excellence“).

Die Fußexkursion führte uns weiter über die Park Street, eine der beliebtesten Gegenden Bristols mit viel Einzelhandel und einem ausgeprägten Nachtleben, hin zum 30 m hohen Cabot Tower, von dem man eine einzigartige Aussicht über ganz Bristol hat.

Er wurde 1897 zur Erinnerung an John Cabots Reise von Bristol nach Nordamerika 400 Jahre zuvor vom Architekten William Venn Gough entworfen und erbaut und durch öffentliche Spenden finanziert.

Die letzte Station führte uns in den Stadtteil Clifton, einem ehemaligen Vorort von Bristol, der Ende des 18. Jahrhunderts im georgianischem Stil entstanden ist. Hier befindet sich der Royal York Crescent, der als längster „Häuserbogen“ Englands bekannt ist und das sehr beliebte Erholungsgebiet, die Downs.

Über die 210m lange Suspension Bridge ist Clifton über die 75 m tiefe Avon-Schlucht mit dem anderen Flussufer verbunden. Sie wurde zwischen 1836 und 1864 errichtet. Der Entwurf des Bauherren Brunel wurde durch die ägyptische Bauweise inspiriert.

Der Tag wurde mit einem Gruppenabend auf der Aussichtsterrasse unseres Hotels beendet.

Dennis Fandrich, Thorsten Reimann und Nadine Valentinelli

2.11 Physische Geographie der und Tourismus an der SO-englischen Küste: Brighton und Seven Sisters Country Park (14.10.01)

Die gesamte Südostenglische Küstenlandschaft ist durch die antiklinale Schichtstufenlandschaft geprägt. Diese erstreckt sich von den Salisbury Plains ausgehend nach Osten hin bis ins südöstliche England. Die Hauptstufen sind die sog. North Downs und South Downs, deren Stufenstirne zueinander gerichtet sind. Bei diesem System handelt es sich um eine (ursprünglich von jungtertiären Krustenbewegungen in der alten variszischen Streichrichtung geschaffene) weitgespannte bogenförmige Aufwölbung (Antiklinale).

Die North und South Downs bestehen aus Kreidekalken und sind oberflächlich zum Großteil mit (durch periglaziale Solifluktion aufbereiteten) Feuersteintonen bedeckt und durch Trockentäler gegliedert. Die antiklinale Schichtstufenlandschaft wird im Osten durch die Straße von Dover zerschnitten (Ergebnis der Flandrischen und Dünkirchener Transgression). Deshalb treten hier die Kreidekalke als Steilküsten mit ausgeprägten Kliffs auf (Beachy Head ca. 150 m hoch). Die Kliffküste wird durch die Meereserosion (Abrasion) ständig weiter zurückverlegt, was teilweise durch die unterlagernde Schicht des Gault-Tones, auf der der Kreidekalk leichter ins Meer abgleiten kann, verstärkt wird (Heineberg, H., 1997, S. 38).

Der Tourismus stellt einen der größten Wirtschaftszweige Großbritanniens dar, dessen geschätzter Jahresumsatz bei ca. 64 Mrd £ (2000) liegt. 75% des Umsatzes werden dabei durch den Inlandtourismus erwirtschaftet, wohingegen 25% des Umsatzes auf ausländische Touristen (ca. 26 Mio. in 1999) entfallen. Hierbei kommt es zu einer deutlichen Konzentration auf Englands Südküsten (Englands Südküsten sind das beliebteste Urlaubsziel der Briten). Die Bedeutung des Tourismus wird auch durch die hohe Anzahl an Arbeitsplätzen (ca. 1,8 Mio.) in diesem Wirtschaftszweig unterstrichen (British Tourist Authority, 2001).

Brighton

Brighton ist das berühmteste Seebad in England. Die bekannteste Sehenswürdigkeit ist der Royal Pavillion. George IV. ließ 1802 seine Villa durch den Architekten John Nash in geldverschwenderischer Weise (500.000 £) zu einem prunkvollem Palast umbauen. Von außen ist der Royal Pavillion mit seinen Zwiebelkuppeln, Minaretten, den säulengetragenen Balkonen und der orientalischen Ornamentik im indisch-muslimischen Stil gehalten. Im Inneren dominiert eher der fernöstliche Einfluss.

In der Nähe des Pavillons findet man noch die einstigen Reitställe, die heute als Konzertsaal genutzt werden sowie das verkehrsberuhigte Viertel The Lanes, das auch als Brightons Urzelle verstanden werden kann. Besonders charakteristisch ist hier das enge Straßengewirr, in dem viele Restaurants, Cafés und Pubs liegen. Die etwa 7 km lange Strandpromenade ist durch den 530m langen Palace Pier in zwei Hälften geteilt. Einige hundert Meter entfernt liegt der heruntergekommene West Pier. Östlich davon befindet sich die neue Marina, in der einige tausend Yachten ankern können.

Eine weitere Attraktion sind die vom oben erwähnten Architekten John Nash gestalteten Regency-Häuserzeilen. Viele der halbmondförmigen Crescents oder rechteckigen Squares mit ihren gleichmäßigen Fassaden sind ein gelungenes Stück Stadtplanung. Die Häuser mit ihren über zwei Stockwerke laufenden Erkern und den drei eingesetzten Fenstern, dem schmiedeeisernen Balkon darunter, dem spitzen Gitterzaun und dem unter Straßenniveau befindlichen Souterrain haben einen ganz eigenen Charme (www.brighton.co.uk).

Seven Sisters Country Park

Der Seven Sisters Country Park liegt innerhalb der Sussex Heritage Coast, welche durch die Countryside Commission als eine der spektakulärsten und schützenswertesten Küstenabschnitte angesehen wird. Der Park zeigt auf seinen 280 Hektar ein weites Spektrum an Flora und Fauna sowie historische Siedlungsstrukturen.

Auf dem Weg durch die Antiklinalschichtstufenlandschaft erhält man einen besonders guten Blick auf die Kreideklippen (s. Abb.2). Diese Klippen verlieren jedes Jahr ungefähr 1-2m an Mächtigkeit und verlagern sich somit immer weiter ins Landesinnere. Dies geschieht vor allem durch große Abbrüche nach starken Regen oder einer unruhigen See.

Auf der mächtigen Kalkschicht, die etwa vor 85 Mio. Jahren aus kalkhaltigen Ablagerungen entstand, kommt es heute nur zu einer geringfügigen Bodenbildung. Eine Rendzina mit einer geringmächtigen Humusaufgabe ist hier vorherrschend (Ah,/AhC/C).

Durch ein fortwährendes Abgrasen durch Schafe entstand eine Graslandschaft, die von einer besonders hohen Artenvielfalt geprägt ist (45 verschiedene Pflanzenarten bzw. Moose pro m²). Allerdings kam es in der Gegenwart durch den Ausbau der Weidewirtschaft und durch veränderte Anbaumethoden zu einem Rückgang dieser Artenbestände sowie zu Hangrutschungen an besonders steilen Hängen.

Einen guten Überblick über den Cuckmere River mit seinen Mäandern erhält man auf dem Exceat Hill. Der Talboden besteht aus einer Salzmarsch und lässt sich somit in der obersten Ebene durch Tone und Schlämme, in einer weiteren Ebene durch Torf bzw. nachfolgend auf der mächtigen Kreideschicht durch Sande und Kiese charakterisieren.

Der Name Exceat stammt aus dem Altenglischen (aêc scêat) und bedeutet übersetzt Eichenhain. Früher existierte auf dieser Fläche ein großer Eichenwald, wohingegen heute nur noch Eichen auf der Exceat Farm zu finden sind. Die Kirche von Exceat war eine normannische Gründung (1050-1080) und wurde 1913 freigelegt. Die Dorfgründung fand in der Nähe der Kirche zwischen Exceat, Texhole, und Southcourt statt, das durch mittelalterliche Dokumente nachgewiesen werden konnte. Um 1296 lebten hier 250 Einwohner, die jedoch nach und nach durch die Pest bzw. durch französische Angriffe ums Leben kamen. So wohnte 1428 nur noch ein Einwohner in der oben angesprochenen Kirche, die jedoch 30 Jahre später nur noch als Ruine vorhanden war. In der Folge kam es zu keinen Besiedlungen mehr im späteren Seven Sisters Country Park.

Weiter seewärts standen um 1804 während der Napoleonischen Kriege Armeebarracken. Sie wurden jedoch 1816 durch den Besitzer verkauft, da es zu Streitigkeiten zwischen dem Landbesitzer und der Armee kam (www.sevensisters.org.uk).

Claas Blume

Literatur

GALLOIS (1956); STAMP/BEAVER (1971); JÄGER (1971), In: HEINEBERG, H. (1997): Großbritannien: Raumstrukturen, Entwicklungsprozesse, Raumplanung. Gotha.

WILHELMY, H. (1972): Geomorphologie in Stichworten, Band III. Exogene Morphodynamik. 3 Auflage 1978. Verlag Ferdinand Hirt

BRITISH TOURIST AUTHORITY, 2001

www.sevensisters.org.uk

www.brighton.co.uk

2.12 Fahrtroute: Bristol – Brighton über Bath, Stonehenge und Salisbury (13.10.01)

Die drei Stationen des vorletzten Exkursionstages gehören zu den wichtigen touristischen Sehenswürdigkeiten Großbritanniens. 1995 befanden sich Bath und Stonehenge mit 872.915 Besuchern bzw. 707.796 Besuchern an 4. bzw. 6. Stelle der am häufigsten besuchten kulturhistorischen Häusern und Monumenten Großbritanniens. Die Kathedrale von Salisbury lag im selben Jahr mit geschätzten 600.000 Besuchern auf dem 6. Platz der meist besuchten Kathedralen des Landes (Heineberg, H. 1997, S. 386). Die Grafschaft, in der die letzten beiden Exkursionsziele liegen, ist der Landesteil Großbritanniens mit den meisten prähistorischen Funden: Stonehenge, Avebury und das White Horse von Westbury, außerdem zahlreiche (200 runde und 80 längliche) Hüengräber (Barrows), Funde aus dem Neolithikum, der Bronze- und Eisenzeit sowie aus der römischen Periode (besonders auf der Salisbury Plain, einer fast baumlosen Fläche, die sich über fast die ganze Grafschaft erstreckt)

Bath

Bath ist ein östlich von Bristol gelegener in Großbritannien sehr bekannter Badeort. Die Stadt ist das am besten erhaltendste Beispiel des Renaissance-Städtebaus (Heineberg, H. 1997, S. 267). Sie verdankt sowohl ihre Gründung im Jahre 43 n. Chr. durch die Römer, wie auch ihren Namen der Tatsache, dass hier die einzigen Thermalquellen des Landes aus dem Boden sprudeln. Das Wasser ist 46° C heiß. Bis zu 1 Mio. Liter treten täglich aus den Quellen hervor (Born, S. u. Preusse, U. 1991, S. 134; Nowel, I. 2000, S. 58/59). Jedoch entwickelte sich die kleine Tuchhändlerstadt erst in der ersten Hälfte des 18. Jh.s nach Wiederentdecken der Quellen zum bedeutendsten Badeort der britischen High Society. Dies war der Ausgangspunkt für einen Stadtausbau (Koch, W. 1994, S. 206 ff). Die Georgianische Architektur fand hier ihren ersten Höhepunkt, der auf der ganzen Insel nachgeahmt wurde.

Die großzügigen Stadterweiterungen im Renaissance-Stil durch John Wood d.Ä. und John Wood d.J. fanden ab den 1820er Jahren statt. Markant sind der Circus, der ein Angelpunkt einer Reihe von Straßen ist, sowie die geschlossenen und offenen Platzräume, die in die freie Landschaft führen, die sogenannten Crescents. Die Bekanntheit Baths ist nicht nur auf die heißen Quellen, sondern vor allem auf diese Anlagen zurückzuführen (Born, S. u. Preusse, U. 1991, S. 135). Der Niedergang begann, als der damalige Prinzregent und spätere König Georg IV. den Royal Pavillon in Brighton errichten ließ und das Meer an Attraktivität gewann (Heineberg, H. 1997, S. 267).

Wegen der Besonderheit, dass Baths Bausubstanz aus Georgianischer Zeit noch vollständig vorhanden ist und sich somit ein einheitliches Stadtbild ergibt, steht die Stadt fast gänzlich unter Denkmalschutz. Die UNESCO verlieh der 80.000 Einwohner zählenden Stadt am Avon als einziger Stadt im Land den Status des "Weltkulturerbes". (Nowel, I. 2000, S. 58/59).

Stonehenge

Stonehenge bildet das berühmteste prähistorische Monument Großbritanniens. Jedes Jahr kommen etwa 1. Mio. Besucher hierher. Es liegt auf den trockenen Kreidekalkhöhen der Salisbury Plains. Die Errichtung wird in drei Hauptbauphasen gegliedert, die zwischen 3050 und 1500 v. Chr. datiert werden (Heineberg, H. 1997, S. 70; Nowel, I. 2000, S. 78).

Wurden in der ersten Bauphase nur Erdarbeiten in Form eines Kreises von rd. 100 m Durchmesser und einer Prozessionsallee vorgenommen, entstanden in der zweiten Phase ab 2400 v. Chr. erstmals steinerne Bauwerke. In der Mitte wurden in zwei Kreisen riesige Blausteine angeordnet. Bemerkenswert ist, dass diese rd. vier Tonnen schweren Dolerit-Megalithe aus den 385 km entfernten Preseli Mountains in Südwest-Wales sowie die bis zu 50 t wiegenden Sandsteinblöcke aus den näher gelegenen Marlborough Downs (35 km) hierher transportiert wurden. Sie wurden nach dem schwierigen Transport dorthin in der dritten Bauphase allerdings zum Teil wieder weggeschleppt und umgestellt (Heineberg, H.

1997, S. 70; Nowel, I. 2000, S. 82). Diese letzte Phase umfasst den Zeitraum von 2000 (Beginn der Bronzezeit) bis 1500 v. Chr. Dreißig Trilithen wurden im Kreis um den Altarstein aufgestellt. Von diesen dreißig Trilithen stehen heute noch siebzehn; sechs Deckenplatten sind noch in der ursprünglichen Lage (Nowel, I. 2000, S. 83).

Die Aufgabe, die dieses Monument inne hatte, ist bis heute nicht gänzlich geklärt. Sicher ist, dass es über 1700 Jahre als Zeremonienstätte benutzt wurde und eine astronomische Bedeutung besaß. Denn die riesigen Steine sind genau nach dem Stand der Sonne zu den vier Jahreszeiten ausgerichtet.

Salisbury

Die Hauptstadt der Grafschaft Wiltshire ist siedlungsgeographisch interessant, da es sich hierbei um eine planmäßig angelegte Stadt des Mittelalters handelt. Sie entstand zwischen 1219 und 1227 im Tal des Avon. Jedoch ist Salisbury an sich wesentlich älter. Die Vorgängersiedlung Old Sarum befindet sich 3 km nördlich der heutigen Stadt. Es handelt sich bei dieser Wüstung um eine eisenzeitliche Ansiedlung, die von Römern, Sachsen, Dänen und Normannen als Garnisonsstadt genutzt wurde, mit Bischofssitz und einer mächtigen Kathedrale. Jedoch kamen Kleriker und Garnison nicht miteinander aus. Zudem erschwerten Wassermangel und raue Winde auf dem Hochplateau das Leben (Nowel, I. 2000, S. 97). Nach der Stadtverlegung in das Tal des Avon diente Old Sarum als Steinbruch (Hill, R. u. Karlhoff-Tate, J. 1988, S. 234).

Berühmt ist Salisbury wegen seiner Kathedrale, die in nur 38 Jahren errichtet wurde und zum reinsten Beispiel des sogenannten Early English Style gehört (1120-1158). Der etwas später ergänzte Turm ist mit 123 m der höchste Großbritanniens. Auf Grund seiner Masse lasten 6.000 t auf den Säulen der Vierung. Da der sich der Boden über die Jahrhunderte deswegen leicht absenkt, müssen immerwährend Restaurierungen an ihm vorgenommen werden müssen (Mee, A. 1965, S. 164). Die neue Stadt erreichte große Bedeutung als Markt- und Handelsplatz. Sie zählte um 1520 mit mehr als 7.000 Einwohnern zu den größeren Städten Englands (Hill, R. u. Karlhoff-Tate, J. 1988, S. 234). Dass Salisbury zwar eine mittelalterliche Stadt ist, jedoch im 13. Jh. auf dem Reißbrett entstand, ist heute noch zu erkennen. Die Straßen des Zentrums sind im Schachbrettmuster angeordnet. Noch heute sind die als "Chequers" bezeichneten Blöcke deutlich zu erkennen, denn von Modernisierungen und Abrissen blieb die heute etwa 35.000 Einwohner zählende Stadt weitgehend verschont (Born, S. u. Preusse, U. 1991, S. 246; Hill, R. u. Karlhoff-Tate, J. 1988, S. 234).

Robert Milewski und Stefan Wolter

Literatur

BORN, S. u. PREUSSE, U. (1991): Südengland. Hannover.

CHIPPINDALE, C. (1983): Stonehenge Complete. Leipzig.

HEINEBERG, H. (1997): Großbritannien – Raumstrukturen, Entwicklungsprozesse, Raumplanung, Justus Perthes Verlag. Gotha.

GERMER, E. (1989): Großbritannien entdecken – Kulturgeschichtliche Stätten in England, Wales und Schottland

HILL, R.; KARLHOFF-TATE, J. (1988): Englands Süden. München.

LOOSEN-FRIELING, I. (1992): Architektur zwischen Norm und Geschmack – Die Platzarchitektur von John Wood dem Älteren und John Wood dem Jüngeren in Bath. In: Studien zur Kunstgeschichte, Band 68. Hildesheim.

MEE, A. (1965): The King's England – Wiltshire. London.

MEE, A. (1968): The King's England – Somerset. London.

NOWEL, I. (2000): Südengland

PROCTOR, A. (1993): The Visitor's Guide to Somerset, Dorset and Wiltshire. Hong Kong.

3. Besuchte Institutionen

3.1 London Chamber of Commerce and Industry

Kontakt:

Mr. Steven Crabb, London Chamber of Commerce and Industry

33 Queen Street, London EC4R 1AP

Tel: +44 (0)20 7248 4444

lc@londonchamber.co.uk

www.londonchamber.co.uk

Die London Chamber of Commerce and Industry wurde 1881 von Londoner Unternehmen gegründet. Ihr Ziel ist es auch heute noch, die eigene Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, in Netzwerken zusammenzuarbeiten und London zu einem prosperierenden Wirtschaftsstandort zu machen. Sie definiert ihr Ziel folgendermaßen: “Our mission is to help London businesses succeed by promoting their interests and expanding their opportunities as members of a world-wide business network”.

Ihr Sitz befindet sich in der City of London und somit im Finanzdistrikt. Sie ist, wie auch die anderen 60 Handelskammern im Vereinigten Königreich, unabhängig von der Regierung. Sie ist im Besitz der Mitglieder und wird von ihnen verwaltet. Die Kammer finanziert sich je zur Hälfte aus Mitgliedsbeiträgen und Dienstleistungen. Nach eigenen Angaben könnte sie eventuell durch die Einnahmen aus den Dienstleistungen am Markt bestehen. Es handelt sich um eine nicht profitorientierte Organisation: Die durch Mitgliedsbeiträge und Dienstleistungen erwirtschafteten Mittel, im Jahr etwa 7 Mio. £, Umsatz steigend, werden in die Dienstleistungen für die Mitglieder investiert.

Die London Chamber of Commerce and Industry hat 3.500 Mitglieder. Dies entspricht nur einem kleinen Prozentanteil an der gesamten Wirtschaft Londons. Der Grund liegt in der im Gegensatz zu Deutschland freiwilligen Mitgliedschaft. Um die Mitglieder kümmern sich über 40 Angestellte.

Um ihre Hauptaufgabe, die Mitglieder bestmöglich zu unterstützen und zu fördern, widmen sie sich folgenden Tätigkeiten:

- Einflussnahme auf die Politik im Sinne ihrer Mitglieder, (zur Informationsgewinnung werden Umfragen zur Zufriedenheit der Mitglieder mit der Wirtschaftsentwicklung durchgeführt)
- Erleichterung der Netzworkebildung zwischen Unternehmen, Organisation von Treffen
- Kostenlose Informationsbereitstellung für Unternehmen, die Mitglieder sind
- Export Documentation
- Business Information
- Anbieten von Seminaren
- Unterstützung bei der Durchführung von Konferenzen und ähnlichen Veranstaltungen

Die Hälfte der Mitarbeiter der London Chamber of Commerce ist auch international tätig. Ihre Aufgabe ist es, Mitgliedern zu helfen, den ausländischen Markt zu erschließen und/oder dort ein Unternehmen zu eröffnen. Dabei reicht die Zusammenarbeit von der Organisation britischer Ausstellungen auf Messen bis zur Informationsbereitstellung. Die Kammer deckt jedoch nicht das Risiko des Einstieges in den neuen Markt.

Zur Akquirierung neuer Mitglieder werden unter anderem oben genannte Serviceangebote kostenpflichtig angeboten. Weiterhin gibt die Kammer den Newsletter „London business matters“ heraus und wirbt über zahlreiche Radiosender in London.

Kirstin Rasenack

3.2 Corporation of London

Kontakt:

Mr Clive Pearson, Corporation of London,
Guildhall, London EC2P 2EJ
www.corpoflondon.gov.uk

Die Corporation of London ist rein rechtlich die Kommunalverwaltung der City of London, also eine öffentliche Gebietskörperschaft. Dabei steht sie mit anderen municipal governments in London gleichberechtigt auf einer Ebene und übernimmt z.B. Aufgaben als Träger der Polizei, der Schulen, des Marktwesens, einzelner Bereiche von Planung und Infrastruktur.

Allerdings blickt diese Verwaltung auf eine 1000jährige Geschichte zurück. Aufgrund dieser Tatsache und der besonderen Bedeutung der City verfügt sie über ein extrem großes Vermögen, welches in drei „funds“ aufgeteilt wird. Der City Fund ist mit 280 Mio. £ der größte Ausgabenbereich und entspricht den Ausgaben normaler Kommunalverwaltungen, und wird aus Steuermitteln über Finanzausweisungen gespeist. Aus dem City's Cash stehen jährlich 80 Mio. £ aus privaten Mitteln für die Außendarstellung der City, für Lobbyarbeit, Kulturförderung (drittgrößter Förderer in London) und den Lord Mayor zur Verfügung. Dieses Budget wird seit dem 13.Jh. aus den Grund- und Vermögenswerten der City gespeist. Der Bridge House Estate ist mit 30 Mio.£ pro Jahr der kleinste Finanztopf. Heute noch wird er wie früher zur Erhaltung der Brücken im Bereich der City genutzt. Gleichzeitig werden daraus allerdings auch soziale Projekte in allen Teilen der Stadt finanziert. Damit ist er der größte soziale Fonds Londons. Aufgrund der Stärke der Corporation stellt sie auch der neuen Greater London Authority Finanzmittel zur Verfügung.

Organisatorisch steht der Corporation der Lord Mayor vor. Er wird genauso wie der Court of Common Council, der Legislative der City, in den 25 wards einmal im Jahr gewählt. Der Court of Elderman, in dem je ein Vertreter pro ward sitzt, hat heute nur noch repräsentative Aufgaben. Die Exekutive wird von einer Vielzahl von departments bestritten, denen der Town Clerk als Verwaltungschef vorsteht. Seit 2000 ist Sir David Howard als Lord Mayor gewählt, der typischerweise bei verschiedenen Aktien- und Derivathändler in der City beschäftigt war. Einige für geographische Fragestellungen relevante Departments sind das Department of Planning and Transportation, welches den Unitary Development Plan online zur Verfügung stellt, und das Economic Development Team. Letzteres ist zuständig für die Lobbyarbeit und für die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der City. Außerdem sorgt es für die Zusammenarbeit mit Nachbarstadtteilen bei der Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Entwicklung. Dabei ist es bei der Büroflächensuche von Unternehmen und der Initiierung von Public-Private-Partnerships aktiv. Die Lobbyarbeit erstreckt sich auf die Regierung, die Bank of England, die Financial Services Authority, Handelsorganisationen und auf Europäisches Parlament und Kommission. Eine wichtige Informationsquelle bieten zahlreiche Publikationen, die das Research and Information Team auch im Internet zur Verfügung stellt. Dabei sind besonders die Berichte in Zusammenarbeit mit dem Centre for Economics and Business Research (CEBR) über die Bedeutung Londons für Großbritannien und die EU hervorzuheben.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Corporation vor allem auf Grund ihrer Finanzkraft und der von ihnen vertretenen Klientel eine Sonderstellung unter den municipal authorities einnimmt. Ihrem Wort dürfte sowohl in politischen Fragen bei der Greater London Authority als auch in planerischen Fragen bei der London Development Agency ein besonderes Gewicht zukommen.

Daniel Schiller

3.3 NORD/LB, London

Kontakt:

Jeanette Mc Cauley / Herr Schuhmacher
Norddeutsche Landesbank Girozentrale, London Branch
71, Queen Victoria Street, London EC4V 4NL
Tel.: +44 (0)20 7972 5400, Fax +44 (0)20 7972 5454
www.nordlb.de

Struktur / Aufgabenfeld der Nord LB in London

Die Niederlassung London besteht seit 1985. Zur Zeit stehen ca. 50 Mitarbeiter in einem festen Arbeitsverhältnis, von denen 13 im Bereich Investment Banking arbeiten, 12 im Bereich Cooperate Banking und die übrigen weiterführende Geschäfte tätigen.

Zu Beginn der Geschäftsaufnahme der Norddeutschen Landesbank in London beschränkten sich die Geschäftspartner auf Gesellschaften mit Kontakt nach Niedersachsen. Da dieser Markt jedoch sehr beschränkt war, weitete man die Geschäfte auf Firmen aus, die den gesamten deutschen Markt für ihre Geschäfte bearbeiteten. Ab 1990 dehnte man dann seinen Kundenstamm auch auf interessierte Investoren mit Investitionsvorhaben in den Neuen Bundesländern aus, so daß sich der Kundenkreis kontinuierlich erweitert hat.

Ein weites Aufgabengebiet bestehen im Bereich Public-Private-Partnership, wobei hier nach geeigneten Partnern für eben solche Geschäftsbeziehungen auf dem englischen Markt gesucht wird. Hierbei konzentriert man sich jedoch auf Kooperationen im Bereich erneuerbare Energien.

Rahmenbedingungen des NORD/LB Standortes London

London ist vor New York und Tokyo das bedeutendste Finanzzentrum der Welt. In London werden ca. 60% aller Anleihefunktionen getätigt. Außerdem laufen ein Drittel aller Devisengeschäfte und ein Drittel aller Geschäfte auf Warenbörsen über den Londoner Markt. Der Umsatz beläuft sich auf 500 Mrd. \$ pro Tag. Mehr als 500 Banken sind in London ansässig, von denen 150 aus dem EU-Raum stammen und unter denen sich 120 Brokerhäuser aus dem Ausland befinden. Der Ton wird jedoch von US Investmentbanken angegeben. Man zählt sogar mehr US-Banker in London als in New York.

Schon zu Beginn der Industrialisierung mußte man in England ansässig sein, um im Handel mit England tätig werden zu können. Dies bezog sich vor allem auf den Textilbereich sowie auf den Handel mit den ehemaligen Kolonien Englands. Es haben sich große Handelsbanken entwickelt, die sich vor allem auf Kreditvergabe spezialisierten.

Gründe für die starke Bedeutung Londons als Finanzzentrum liegen nicht zuletzt auch in der englischen Sprache, die als internationale Handelssprache weit verbreitet und anerkannt ist. Auch die gemeinsame angelsächsische Kultur Großbritanniens und der Vereinigten Staaten, wird als bei internationalen Geschäften förderlich angesehen. Weiterhin ist die durch britisches Wirtschaftsrecht gegebene Rechtssicherheit allgemein anerkannt. Wahrscheinlich wird London also seine Funktion als Finanzzentrum auch in Zukunft aufrecht erhalten können.

Mareike Walezcek

3.4 London Development Agency

Kontakt:

Patrick McVeigh, London Development Agency
Romney House, 43, Marsham Street, London SW1P 3PY
www.lda.gov.uk

Die London Development Agency wurde im Juli 2000 als eine der vier Körperschaften der Greater London Authority gegründet. Die LDA untersteht dem Bürgermeister von London, Ken Livingston, und unterscheidet sich somit von den anderen acht britischen Regionalentwicklungsgesellschaften, die dem Secretary of State unterstellt sind.

Zu den Hauptaufgaben und Zielsetzungen, die von der LDA verfolgt werden, zählen :

- die Förderung der Wirtschaft und Erneuerung Londons,
- die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Londons,
- Sicherung und Schaffung neuer Arbeitsplätze in London,
- Verbesserung des Ausbildungsniveaus der Bevölkerung.

Um diese Ziele möglichst effizient umsetzen zu können, engagiert sich die LDA in verschiedenen Aufgabenbereichen wie der Wirtschaftsentwicklung, der Raumplanung, dem Transportwesen, der Kultur, der Lärmbelästigung, der Luftqualität, der Abfallentsorgung und der Biodiversität. Die Ausarbeitungsstufen von konkreten Handlungsvorschlägen für die einzelnen Bereiche sind aufgrund des kurzen Bestehens der LDA noch sehr unterschiedlich. Bisher hat sich die LDA auf die Konkretisierung der Strategie zur wirtschaftlichen Entwicklung konzentriert. Dabei stellt die LDA bestimmte Rahmenbedingungen und Ideen vor, die die wirtschaftliche Entwicklung Londons vorantreiben sollen. Außerdem sollen in London die Voraussetzungen dafür verbessert werden, vermehrt den Zuschlag für europäische sowie nationale Förderprogramme zu erhalten. Verfolgt werden mit der Strategie zur Wirtschaftsentwicklung vier Prinzipien:

- Wirtschaftswachstum einerseits für das globale Finanzzentrum London, andererseits für eine ausgeglichene Regionalentwicklung
- Stadt des Wissens, die das Potential ihrer Bevölkerung nutzen möchte
- Vielfältigkeit und Integration: London als multikulturelle Stadt, die sich kontinuierlich um die Integration und Erhaltung ihrer verschiedenen Kulturen bemüht
- Nachhaltige Entwicklung: Londons Entwicklung und Wachstum muss die Grundsatzregeln einer nachhaltigen Entwicklung respektieren

Zusammen mit weiteren Schlüsselprinzipien bildet dieser Ansatz die „Charter for London“, eine Agenda für Londons zukünftige Wirtschaftsentwicklung. Unterstützt wird die „Charter for London“ von verschiedenen Londoner Partnerorganisationen wie dem „Londoner Chamber of Commerce and Industry“ oder dem „National Health Service“. So sollen unter anderem Public-Private-Partnerships gefördert werden, um Arbeitsmarktprobleme oder Defizite im Transportwesen gemeinsam effizient lösen zu können.

Auf lange Sicht hat sich die LDA die Entwicklung Londons zu einer exemplarisch nachhaltigen Weltstadt London als Vision vorgenommen:

- eine prosperierende Stadt
- eine Stadt für Menschen
- eine erreichbare Stadt
- eine faire Stadt
- eine grüne Stadt

3.5 City Discovery Centre Milton Keynes

Kontakt:

Dr. Michael Synnott, City Discovery Centre Milton Keynes
Bradwell Abbey, Milton Keynes MK13 9AP

info@mkcdc.org.uk

www.mkcdc.org.uk

Das City Discovery Centre wurde 1987 als selbsttragender Verein gegründet. Die Hauptaufgabe der Institution ist es, die Stadt Milton Keynes interessierten Besuchern näher zu bringen. Dies bezieht sich auf die Geschichte, die Stadtstruktur und auf das Leben in der Stadt. Organisiert werden zu diesem Zweck Führungen, Lesungen und Internetunterstützung für Events in der Stadt.

Bei der für uns durchgeführten Veranstaltung lag das Hauptaugenmerk auf der Wirtschaft der Stadt. Im Gegensatz zu den älteren New Towns stehen die jüngeren New Towns in Konkurrenz zu anderen Städten und Vororten in der Region. Dementsprechend wurde in Milton Keynes größerer Wert auf eine flexible Anpassungsfähigkeit an die sich ändernden Marktbedürfnisse unter dem Motto „Attraktive Stadt“ gelegt. Dies sollte durch ein diversifiziertes Angebot der Development Corporation erreicht werden. Einerseits wurden voll aufgeschlossene Industrieparks mit Bauplätzen und vorgefertigten Betriebshallen zur Vermietung gestellt. Andererseits sollten durch zusätzliche finanzielle Anreize geschaffen werden, um Unternehmen und damit Arbeitsplätze zu gewinnen.

Positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung hat sich auch das geringe Durchschnittsalter der Bevölkerung von 35 Jahren (der Landesdurchschnitt in Großbritannien liegt bei 39 Jahren) sowie die vorteilhafte Lage zwischen den Verdichtungsräumen Groß-London und Birmingham ausgewirkt.

Insgesamt befinden sich 5.200 Unternehmen in der Stadt, von denen sich 500 in ausländischem Besitz befinden. In Milton Keynes stehen 125.000 Jobs zur Verfügung und die Arbeitslosenquote liegt bei nur 1,6%. 75% aller Beschäftigten arbeiten im Dienstleistungssektor, nur 22% sind im produzierenden Gewerbe beschäftigt. Die Hauptarbeitgeber stellen in Milton Keynes die Großunternehmen dar. 7% der Unternehmen beschäftigen 61% der Arbeitskräfte. Neben einer beträchtlichen Anzahl zukunftsorientierter High-Tech-Unternehmen befinden sich darüber hinaus viele hochrangige Dienstleistungseinrichtungen in Milton Keynes.

Gezielte Projekte wie der Bau eines integrierten Büro-, Einzelhandels- und Erholungszentrums (Central Business Exchange) sowie die Anlage eines Komplexes besonders energiesparender Wohn- und Arbeitsstätten (Energy Park) sollten die Attraktivität der Stadt in Zukunft noch weiter erhöhen.

Andreas Bröhl und Hendrik Nee

3.6 Cambridge Science Park

Kontakt:

David Lupson, Bidwells
Trumpington Road, Cambridge CB2 2LD
Tel.: +44 (0)1223 841841, Fax.: +44 (0)1223 840294
dlupson@bidwells.co.uk
www.cambridge-science-park.com

Der Cambridge Science Park wurde bereits 1971 eröffnet. Es handelt sich hierbei um eine Einrichtung des Trinity Colleges. Mit seinen Ländereien in der Nähe von Cambridge und anderswo gehört das College zu den größten Landbesitzern in Großbritannien. Somit standen dem Science Park von Beginn an große Flächen zur Verfügung.

In den ersten zehn Jahren verlief die Entwicklung schleppend. 1973 zog das erste Unternehmen ein. Ende der 70er hatten sich 25 Unternehmen niedergelassen, wovon einige Filialen von britischen multinationalen Unternehmen sind. In den 80ern begann sich das Hightech-Cluster in Cambridge zu entwickeln. Von dieser Entwicklung profitierte der Science Park. 1984 wurde das Trinity Centre eröffnet, das mit seinen Räumlichkeiten Platz für Konferenzen usw. bietet. 1987 wurde das St. John's Innovation Centre eröffnet, das Inkubatorfunktionen einnehmen soll. Inzwischen begannen auch Akademiker, unternehmerisch tätig zu werden und ihre Forschungsergebnisse in Unternehmen kommerziell zu nutzen. Vor allem in den 90ern prosperierte die Region und mit ihr der Science Park.

Vorwiegend befinden sich forschungsintensive Firmen, die einen engen Kontakt mit der Industrie haben, Unternehmen, die einen engen Kontakt zur Forschungseinrichtungen im Universitätsbereich oder auf dem Gelände selbst haben, und produktionsnahe Dienstleistungen wie Venture Capital Unternehmen, Anwälte usw. auf dem Gelände des Science Parks.

Das Gelände umfaßt eine Fläche von 61,5 ha. Der Science Park beherbergt 74 Unternehmen, die insgesamt 4500 Beschäftigte haben. 14% der Unternehmen sind Spin-Outs aus der Universität, 30% der Unternehmen sind Start-Ups aus der Industrie, bei 43% der Unternehmen handelt es sich um Filialen, 8% zogen aus anderen Landesteilen zu, 5% der Unternehmen stammen aus der Region und zogen in den Park.

Esther Schricke und Henning Kroll

3.7 Die London School of Economics and Political Sciences

Kontakt:

Dr. Andrés Rodríguez-Pose, London School of Economics and Political Science
Room S408, Houghton Street, London WC2A 2AE

Tel.: +44 (0)20 7955 7971

a.rodriquez-pose@lse.ac.uk

www.lse.ac.uk

Die London School of Economic and Political Science (LSE) wurde bereits 1895 von Beatrice und Sydney Webb gegründet. Sie macht sich Forschung und Lehre im gesamten Bereich der Sozial-, Politik- und Wirtschaftswissenschaft zur Aufgabe. Organisatorisch ist sie ein College der University of London. Im Jahre 1999 hatte die LSE knapp 7.000 Studenten und 400 wissenschaftliche Mitarbeiter, also ungefähr 17 Studenten je wissenschaftlichen Mitarbeiter. Director ist zur Zeit Anthony Giddens. Einige der bekanntesten Wissenschaftler, die an der LSE geforscht und gelehrt haben sind z.B. Friedrich von Hayek, Karl Popper, George Bernard Shaw, Clement Attlee, Bertrand Russell, John Hicks, Robert Mundell.

Das Geographische Institut – Department of Geography and Environment – an der LSE bietet seit 1900 einen Bachelor-Abschluß und seit 1912 auch ein Master-Programm an. Damit wurde die Entwicklung der modernen Geographie in Großbritannien von Anfang an durch die LSE entscheidend beeinflusst, im Rahmen der Humangeographie geprägt von Sir Dudley Stamp. Die Wirtschaftsgeographie wurde zu Beginn der 50er Jahre durch Ogilvie Buchanan am Institut etabliert. Später wurde die interdisziplinäre Zusammenarbeit mit den Abteilungen economics und government verstärkt und in jüngster Zeit spielen Umweltwissenschaften eine große Rolle – manifestiert in der Umbenennung des Departments 1998. Es ist von mittlerer Größe und sieht sich selbst als groß genug für die nötige fachliche Breite, aber klein genug für eine intensive Betreuung der Studenten. In der Ausbildung werden vor allem angewandte und politikbezogene Inhalte vermittelt. Trotz des Wegganges von Professor Bennett nach Cambridge erhält das Department nach wie vor ein fast ebenso herausragendes Rating unter den britischen geographischen Instituten wie das Department in Bristol.

Kurz zu nennen sind aktuelle Forschungsgebiete und die damit verbundenen Personen:

- Economic Performance and Regulation als wichtigster Bereich mit typischen Inhalten wie Regionalentwicklung in Europa, Städte und urbane Systeme, ADIs usw. (Prof. Cheshire, Dr. Duranton, Dr. Rodríguez-Pose)
- Social Institutions of Economic Transformation beschäftigt sich mit den sozialen Prozessen und Konsequenzen von Transformationsprozessen von Regionen und Standorten (z.B. Prof. Saskia Sassen)
- Sowie der neue und zur Zeit rasch an Bedeutung zunehmende Bereich Environmental Policy, Planning and Regulation

Dr. Andrés Rodríguez-Pose ist Senior Lecturer für Wirtschaftsgeographie am Institut und zur Zeit einer der gefragtesten Forscher auf seinem Fachgebiet. Er beschäftigt sich mit sozialen, institutionellen und politischen Faktoren, die wirtschaftliches Wachstum vor allem in Europa beeinflussen. Viele seiner Veröffentlichungen wie die Monographie „The Dynamics of Regional Growth in Europe“ (Oxford University Press, 1998) behandeln auch den Themenbereich der Innovationsforschung. In der für uns gehaltenen Vorlesung berichtete er aus dem aktuellen Forschungsprojekt zur Entwicklung regionaler Disparitäten in Europa vor dem Hintergrund des aktuellen technologischen Wandels und vertrat die These, dass sich dadurch die Konvergenz zwischen Zentrum und Peripherie in Europa wieder verstärkt.

Daniel Schiller

3.8 University of Warwick Science Park

Kontakt:

John Barnes, Blythe Valley Innovation Centre Manager

University of Warwick Science Park Ltd.

Sir William Lyons Road, Coventry CV4 7EZ

Tel.: +44 (0)121 5069000 (Mr. Barnes), +44 (0)24 7632 3000 (Science Park)

john.barnes@uwsp.co.uk, www.uwsp.co.uk

Der University of Warwick Science Park (UWSP) wurde 1982 von der Lokalbehörde Coventry City Council, der University of Warwick, dem West Midlands Enterprise Board und dem Warwickshire County Council gegründet.

Barclays Bank tätigte vor allem in der Anfangsphase große Investitionen, mit denen die Immobilien des Parks realisiert wurden. Die Take-off-Phase des Parks begann 1987 zur Zeit eines Immobilienbooms in Großbritannien. Ab 1988 erhielt der Park zusätzlich Fördergelder des Europäischen Strukturfonds, da die West Midlands zu den Ziel-2 Fördergebieten zählt.

Im UWSP befinden sich 2001 auf ca. 400 000 km² 102 Unternehmen, damit ist der Park zu 97% ausgelastet. 47% der Unternehmen kommen aus einem Umkreis von 5 Meilen. Bei den ausländischen Unternehmen handelt es sich vor allem um deutsche und U.S.-amerikanische Unternehmen. 40% der Beschäftigten im UWSP sind in der Computerbranche und hier vor allem in der Entwicklung von Computersoftware und Systemen tätig. In den Sektoren Maschinenbau und Elektrotechnik sind zusammen 16% und in den Sektoren Biotechnologie/Medizin, Laborinstrumente und Telekommunikation jeweils 7% der Beschäftigten tätig.

Ziele des Parks sind die Ansiedlung von High-Tech-Unternehmen, der Technologietransfer zwischen Universität und Unternehmen und die Förderung von kleinen und mittleren Start-ups im High-Tech-Sektor. Eine wissensbasierte Industrieentwicklung soll gefördert werden und auf diesem Wege das Image Coventries als altindustrialisierte Stadt mit Strukturproblemen und hoher Arbeitslosigkeit verbessert werden. Die Unternehmen, die in den Park aufgenommen werden, müssen demnach nicht nur in einem wissensbasierten Industriezweig tätig sein sondern in ihrem Business Plan muss auch ein Beschäftigungszuwachs vorgesehen sein. Außerdem müssen Verbindungen zur Universität bestehen oder aufgebaut werden können.

Zur Erreichung der genannten Ziele gibt es im UWSP eine Reihe von Initiativen und Einrichtungen. Das Business Support Programme des Parks umfasst eine Initiative zur Förderung der Kooperation zwischen Unternehmen gleicher Branchen, Existenzgründungsprogramme und ein Programm zur Vermittlung von Venture-Capital-Gebern. Im Jahr 2000 konnte ein Betrag von 120.000 Pfund als Venture Capital eingesetzt werden. Darüber hinaus existieren mehrere Programme zur Förderung der Kooperation mit der Universität. So werden Studenten an die Unternehmen zur Durchführung von Praktika oder Studienarbeiten vermittelt. Die Bemühungen des Parks zur Förderung von kleinen und mittleren Unternehmen werden seit 1993 durch spezielle Programme der EU unterstützt.

Seit Bestehen des Parks konnten 6000 hochqualifizierte Arbeitsplätze geschaffen werden. Nur 20 Unternehmen haben in dieser Zeit Insolvenz beantragt.

Derzeit verfolgt der Park eine Strategie der Ausweitung des Konzeptes auf mehrere Satelliten-Einrichtungen. Zu diesen Satelliten zählen das Warwick Innovation Centre, das Business Innovation Centre in Binley und das Blythe Valley Innovation Centre.

Holger Hahn, Alexander Hoffmann, Mathias Küpper, Alexander Hoffmann und Sandra Töllner

3.9 @ wales Digital Media Initiative

Kontakt:

Vicky Poole, @ wales Digital Media Initiative
Cymric Buildings, West Bute Street, Cardiff Bay, Cardiff CF10 5LL
Tel.: +44 (0)29 2044 4777 Fax.: +44 (0)29 2044 4778
info@wales.com
www.atwales.com

Bei der @ wales Digital Media Initiative handelt es sich um einen Business Inkubator, der Räumlichkeiten und technische Einrichtung für Start-Ups aus der Medienbranche und junge Internetunternehmen bereithält. Sie ist Teil der Bestrebungen, jungen Unternehmern zu ermöglichen, in Wales zu bleiben, und damit das Qualifikationsniveau der Bevölkerung zu erhöhen und den Wissens und Technologietransfer zu fördern.

Im Gegensatz zu dem in Großbritannien üblichen „Hands-Off“ Ansatz, Unternehmen Infrastruktur zur Verfügung zu stellen und diese dann möglichst sich selbst zu überlassen, werden bei @ wales Methoden aus amerikanische Business Incubators angewandt.

In der Regel folgt die Vorgehensweise dabei folgendem Muster:

Zunächst unterstützen Experten die Gründer bei der Einschätzung der technischen Durchführbarkeit ihrer Idee und danach im Bedarfsfalle beim Entwurf ihres Business Plans.

Ist die Geschäftsidee fertig ausgearbeitet, wird at wales unterstützend und beratend bei der Zusammenstellung und Organisation von Business Teams tätig. Wird die Gründung schließlich konkret, helfen die Mitarbeiter von @ wales bei der Beschaffung finanzieller Ressourcen (d.h. Fördermittel und Kredite) für die weitere Entwicklung des Unternehmens.

Die bei @ wales ansässigen Unternehmen sind zur Zeit recht erfolgreich tätig, könnten aber außerhalb des Inkubators, d.h. wenn sie ihre Miete selbst zahlen müssten, z.T. nicht überleben.

Esther Schricke und Henning Kroll

3.10 Agentur Finance Wales

Kontakt:

Bridget Emmons, Finance Wales

Oakleigh House, Park Place, Cardiff CF10 3DQ

Tel: +44 (0)29 2033 8106 bzw. +44 (0)29 2033 8106, Fax: +44 (0)29 2033 8101

info@financewales.co.uk

www.financewales.co.uk, www.wda.co.uk

Bei Finance Wales handelt es sich um eine Unterabteilung der WDA (siehe dort), die sich mit der Vermittlung von Finanzmitteln an Firmen in Wales befasst. Hierdurch soll dem walisischen Problem begegnet werden, dass ein herrschender Mangel an Wohlstand bzw. Vermögen dazu führt, dass Jungunternehmer den Banken oft keine Kreditsicherheiten anbieten können.

Es wird angestrebt in den kommenden Jahren £ 100 Mio. zusätzliche Finanzmittel für Firmen, darunter 4.000 KMU's, zugänglich zu machen und dadurch £ 150 Mio. an privaten Investitionen freizusetzen. Im Rahmen der allgemeinen Zielsetzungen der WDA soll dies dazu führen, dass die geförderten Firmen in Wales 15.000 Arbeitsplätze neu schaffen oder sichern sowie £ 1 Mrd. zum walisischen BSP beitragen.

Die zu fördernden Unternehmen werden anhand von Wachstumsorientierung, zu erwartenden Arbeitsplatzeffekten und EU-Kriterien ausgewählt.

Im wesentlichen bietet Finance Wales Unterstützung in drei Gebieten an:

Erstens wird durch Investitionsbeihilfen Firmen unmittelbar Kapital, teilweise in Form von Aktienbeteiligung, teilweise in Form von Krediten, zur Verfügung gestellt. Die einzelnen Förderbeträge liegen dabei zwischen < £ 50.000 und £ 150.000, das Gesamtfördervolumen bei etwa £ 11 Mio..

Zweitens versucht Finance Wales private Investoren, so genannte Business Angels, für Beteiligungen in Unternehmen zu gewinnen und dieses ursprünglich amerikanische System in Wales als Kultur dauerhaft zu etablieren. Zur Zeit sind ca. 60 Business Angels, oft selbst ehemalige Unternehmer tätig, die zusammen über ein Vermögen von £ 20 Mio. verfügen.

Schließlich leistet Finance Wales auch beratend Unterstützung indem den Unternehmen sog. „Executive Mentors“, erfahrene Geschäftsleute, in Finanzierungsfragen zur Seite gestellt werden und indem im Rahmen des „Venture Capital Brokerage“ – Programm Geschäftsideen von potentiellen Gründern zu finanzierbaren Geschäftsplänen entwickelt werden.

Zudem besteht eine Kooperation mit dem „University of Wales Spinout Programme“ das Technische Hilfe und Unternehmensberatung im Rahmen von Partnerschaften mit 11 Universitäten anbietet.

In 2001 waren erst £ 35 Mio. von den angestrebten £ 150 Mio. Fördergeldern vergeben und hatten erst £ 21 Mio. von £ 100 Mio. private Investitionen ausgelöst. Auch wurden erst 500 statt der angestrebten 4.000 Unternehmen gefördert und gerade 2.300 von 15.000 Arbeitsplätzen gesichert.

Dennoch sehen neue Planungen vor, zusätzliche Kredite im Umfang von £ 29 Mio. an über 1.850 Unternehmen zu vergeben und zusätzliche Beteiligung an Aktienkapital im Umfang von £ 25 Mio. bei 202 Unternehmen einzugehen. Zusätzlich sollen mehr als 196 Technologieunternehmen mit Krediten im Umfang von £ 11 Mio. versorgt werden.

Henning Kroll

3.11 LG.PHILIPS Displays

Kontakt:

Bob Fleck (Human Resource Manager)

Tel.: +44 (0)1633 657094, Fax.: +44 (0)1633 657069

bfleck@lge.co.uk

www.lge.com, www.lge.co.uk

Die Niederlassung wurde 1997 geplant und 1998 in Betrieb genommen. Das Werk der südkoreanischen LG Electronics Group in Newport stellt das größte Direktinvestitionsprojekt in Europa dar. Ursprünglich sollten in der Fabrik auch Halbleiter gefertigt werden, diese Planungen wurden infolge des Verkaufs der LG Halbleitersparte an Hyundai im April 1999 jedoch geändert. Auf insgesamt 113.000 m² produziert LG daher heute Farbbildröhren der zweitaktuellsten Generation (auf 47.000m²) sowie komplette Monitore (auf 26.000 m²). Der Output beläuft sich auf 1200-1400 Röhren pro Tag.

Zum 1. Juli 2001 fusionierten der Bereich Röhrenherstellung für Computermonitore und Fernseher von LG Electronics und Royal Philips Electronics. Seitdem ist das Joint Venture in vier Regionen unterteilt: Amerika, Europa, Asien/Pazifik und China. In Europa betreibt LG.PHILIPS neun Betriebe, die aufgrund der Verwaltungsstruktur auf der Kostenebene direkt miteinander konkurrieren.

Derzeit sind 1500 Arbeitnehmer am Standort in Newport beschäftigt.

Als Standortfaktoren zur Niederlassung wurden genannt:

- Brand-marketing: Kundennähe erlaubt flexibel auf Kundenwünsche zu reagieren
- Marktnähe
- Investitionsbeihilfen

Die am Standort in Wales produzierten Bildschirmröhren gehören nicht zu den neuesten Entwicklungen in diesem Bereich, diese werden eher in der Nähe zum Hauptsitz produziert. Viele der Produkte werden nicht mit dem „Label“ LG versehen. So produziert LG.PHILIPS zum Beispiel für HP und Samsung. Ein Ansatzpunkt, um auch zukünftig wettbewerbsfähig zu bleiben ist, das „Label“ und den Markennamen besser zu vermarkten.

FuE findet am Standort nicht statt. Auch Entscheidungen über Entwicklung und Design werden in Südkorea getroffen und via Internet übermittelt.

Seit der Fusion mit PHILIPS wird versucht, das Management dezentraler aufzubauen. Wobei die Zahl der Arbeitnehmer aus Korea rückläufig ist und zur Zeit bei 26 Angestellten liegt, die vor allem im Management tätig sind. Zulieferer der Niederlassung sind weltweit angesiedelt. Entscheidungskriterium für die Auftragsvergabe ist allein der Preis.

Esther Schricke und Henning Kroll

3.12 National Assembly for Wales

Kontakt:

Olga Kelly, National Assembly for Wales

Cardiff Bay CF99 1NA

Tel.: +44 (0)29 2082 5111

olga.Kelly@wales.gsi.gov.uk

www.wales.gov.uk

Die Erstellung eines Government White Papers im Juli 1997, mit dem die Labour Party ihre Wahlversprechen einlöste, führte im September des gleichen Jahres durch ein knappes Referendum zum Beschluss des „Government of Wales Act“ 1998, der für Wales eine begrenzt eigenständige Verwaltung und ein eigenes Parlament vorsah.

Die im Gesetz festgelegten Strukturen wurden 1999 durch die „National Assembly for Wales Transfer of Functions Order“ realisiert, sodass am 6. Mai 1999 zum ersten Mal (und von nun an alle vier Jahre) ein Parlament, die National Assembly for Wales, gewählt wurde.

Jeder Bürger hat zwei Stimmen, womit insgesamt 60 Abgeordnete, in einem für den angelsächsischen Bereich ungewöhnlichen Misch-System von Mehrheitswahlrecht und Verhältniswahlrechts gewählt werden.

Vertreten sind in der National Assembly alle großen britischen Parteien sowie die walisische Regionalpartei Plaid Cymru, die trotz eines eher sozialdemokratischen als nationalistischen Programms noch immer die walisische Unabhängigkeit, zumindest de jure, fordert.

Die National Assembly ist kein vollständig eigenständiges Parlament, da Wales ein eigenes Rechtssystem und der National Assembly damit eine eigene Gesetzgebungskompetenz fehlt.

Im walisischen Parlament kann lediglich in Form von „subordinate legislation“ über die Umsetzung von in London beschlossenen Gesetzen entschieden werden.

Entscheidungsbefugnis hat die National Assembly hierbei in den Bereichen Stadt- und Raumplanung, Bildung, Umwelt, Gesundheit, Landwirtschaft, wirtschaftliche Entwicklung/Industrie, Autobahnen, Transport und Straßen, Wohnungsbau, Sozialleistungen, Kommunalverwaltung, Tourismus, Sport und Freizeit sowie Kultur, Historische Denkmäler und walisische Sprache, über NHS Finanzierungsfragen in Wales, den Lehrplan für Wales, finanzielle Unterstützung für Firmen bzw. Subventionen, Wirtschaftsförderung, die Verwaltung der EU-Strukturfonds, die Umsetzung von Maßnahmen der Sozialpolitik und die Durchsetzung von Agrar-Umwelt Programmen.

Offiziell steht dem Parlament der „Presiding Officer“ vor, dessen Rolle in etwa der des Bundestagspräsidenten entspricht. Die Regierung wird, in Anlehnung an den britischen Premierminister, vom „First Minister“ gemeinsam mit einem Kabinett von „Assembly Ministers“ (Ressortministern) geleitet. Die Ausarbeitung von Politiken findet in Fachausschüssen, den „Subject Committees“ statt, die unter dem Gesichtspunkt des angestrebten regionalen Bezugs der Verwaltung von „Regional Committees“ ergänzt werden.

Nach wie vor gibt es im britischen Kabinett einen Minister für Wales („Secretary of State for Wales“), der heute allerdings nur noch offiziell das Budget vom Finanzministerium an die National Assembly überträgt und sich auf dem Gebiet der „primary legislation“, der eigentlichen Gesetzgebung, für walisische Belange einsetzt.

Schlagzeilen machte in der jüngeren Vergangenheit der Neubau des Parlamentsgebäudes in der Cardiff Bay Area. Das auf ursprünglich 27 Mio. £ angesetzte Projekt wird vermutlich letztendlich 37 – 47 Mio. £ kosten und ob der Komplex vor den nächsten Wahlen 2003 fertig gestellt werden kann ist unsicher. Der beauftragten Baugesellschaft ist daher im Juli 2001 die Projektleitung entzogen worden.

3.13 Welsh Development Agency (WDA)

Kontakt:

Dafydd Williams, Welsh Development Agency
Principality House, The Friary, Cardiff CF10 4AE
Tel.: +44 (0)29 2082 8864, Fax.: +44 (0)29 2066 5514
dafydd.williams@wda.co.uk, www.wda.co.uk

Die Welsh Development Agency (WDA) wurde bereits 1976 vor dem Hintergrund des Niedergangs der walisischen Schwerindustrie, insbesondere der Stahlwerke, von der britischen Regierung eingerichtet. Sie ist von daher eine Körperschaft öffentlichen Rechts („public body“), deren Aufgaben und Zielgrößen jährlich von der National Assembly of Wales vorgegeben und bei Bedarf neu bestimmt werden. Die Zusammenarbeit zwischen Assembly und WDA gestaltet sich dabei nicht immer problemlos.

Ziel der WDA ist es, das Geschäftsklima für Unternehmen in Wales zu verbessern und Wales zu einem international attraktiven Standort auszubauen. Hierbei versucht sie, in Partnerschaft mit Kommunalverwaltungen, Gewerkschaften, der Privatwirtschaft und anderen Foren zu arbeiten. Organisatorisch ist die WDA in vier „Teams“ mit den Aufgabefeldern Strategie, Business Development (Wirtschaftsförderung), Internationale Beziehungen und Marketing sowie Landmanagement untergliedert. Zusätzlich existiert eine Abteilungsgliederung nach den Regionen North-Wales, Mid-Wales, South-East Wales, South-West Wales. Die Finanzierung der WDA und der von ihr verwalteten Förderprogramme wird im wesentlichen durch von der National Assembly zugewiesene Gelder des Finanzministeriums (Treasury) und durch Mittel aus den EU-Strukturfonds (Ziel 1 Förderung) sichergestellt. Zudem erzielt die WDA selbst Einkommen aus Miete und joint-venture Landentwicklungs-Projekten.

1998 wurde die WDA im Rahmen des „Government of Wales Act“ mit dem „Development Board for Rural Wales“ und der „Land Authority for Wales“ zusammengeschlossen.

Insgesamt kann man die Tätigkeit der WDA in heute vier Hauptfelder aufgliedern: Gründungsförderung, Entwicklung existierender Unternehmen („Bestandspflege“), Förderung der Schaffung von Unternehmensinfrastruktur und kommunale Regenerationsprojekte.

Hochtechnologie-, Innovations- und Unternehmerbewusstseinsförderung und Gewerbeflächenmanagement gehört damit ebenso zu ihren Aufgaben wie Verbesserung der Umwelt, Altlastenmanagement, Nachnutzung und Stadt- und Dorfregeneration.

Als allgemeines Ziel wird die Schaffung einer: „high wage, high skill, and high-productivity economy“ in Wales angestrebt (WDA 2001).

Die traditionelle Stärke der WDA bestand im Bereich der „Land Reclamation“ (Altlastenmanagement, Flächenentwicklung) und der Ansiedlungspolitik, insbesondere im Hinblick auf ausländische und/oder multinationale Unternehmen.

Aufgrund der Tatsache, dass in Wales bereits ausreichend Zweigwerke großer Unternehmen ansässig sind und diese in der Regel nur geringe Verflechtungen mit der lokalen Wirtschaft aufweisen, ist diese Vorgehensweise in der jüngeren Vergangenheit in den Hintergrund getreten. Als Hauptproblem wird jetzt gesehen, dass das endogene Wachstumspotential der Region Wales noch zu gering ist. Das Hauptaugenmerk bei der Entwicklung neuer Programme richtet sich von daher zunehmend auf Qualifizierungsmaßnahmen und die Förderung von innovativen, wissensintensiven kleinen und mittleren Unternehmen (KMUs).

So ist z.B. seit April diesen Jahres die WDA von der Assembly erstmals ausdrücklich mit Existenzgründungsförderung beauftragt worden. Parallel dazu wurden Mittel zur Förderung von wissensintensiven Technologien bereitgestellt und das „Technium“-Technologiezentren-Projekt zur Förderung von Netzwerken innovativer KMUs ins Leben gerufen.

Esther Schricke und Henning Kroll

3.14 Baglan Energy Park: Land Reclamation Site der Land Reclamation Unit der WDA

Kontakt:

Laurence Aaron

Tel.: +44 (0)1792 22 2493

www.baglan-energy-park.com

Der Baglan Energy Park ist eines der größeren Projekte, das die Land Reclamation Unit der WDA durchgeführt hat. Vor dem Hintergrund der mittelfristig abzusehenden Schließung des BP Chemiewerkes in Baglan wird angestrebt, auf ehemaliger Industrietrache im Umfeld des BP Werkes neue Betriebe anzusiedeln. Man erhofft sich durch die Ansiedlung von Betrieben der Großindustrie die Schaffung von bis zu 6.000 neuen Arbeitsplätzen.

Das Projekt wird von einer public-private-partnership von BP Chemicals, WDA und Neath Port Talbot county borough council durchgeführt, die z.T. von PriceWaterhouseCoopers vermarktet wurde. Insgesamt sind die Konditionen des PPP für BP finanziell recht vorteilhaft. Attraktiv für die Ansiedlung von Betrieben der Großindustrie erscheint die Fläche aufgrund ihrer für Wales seltenen Größe und Ebenheit und der unmittelbaren Nähe eines, entgegen der sonst üblichen Förderung der Kohleindustrie genehmigten, 500MW General Electric Gaskraftwerkes, das Firmen auf dem Gelände Elektrizität 30% unter Marktwert anbieten könnte. Außerdem liegen die Arbeitskosten in Baglan 13% unter walisischem Durchschnitt und das Gebiet fällt in den Bereich der Ziel 1 Förderung der EU.

Allerdings war der Boden der Flächen durch seine Beschaffenheit für Bebauungszwecke anfangs ungeeignet, sodass Durchmischungsmaßnahmen im großen Stil nötig waren um das Gelände nutzbar zu machen. Zudem mussten erhebliche Altlasten beseitigt werden.

In der Phase I (1999-2000) wurden 24,7 ha und in der Phase II (2000-2001) 46,9 ha, also insgesamt 71,6 ha erschlossen. Die Flächengrößen variieren zwischen 1,15 ha und 33,2 ha.

Trotz zusätzlicher Förderungsangebote in Form von Krediten durch BP ist der Erfolg des Projektes im Moment negativ zu bewerten, da größere Betriebsansiedlungen nicht in Aussicht stehen.

Esther Schricke und Henning Kroll

3.15 Robert Bosch Ltd. – Cardiff Plant

Kontakt:

Rick Nork, Managing Director, Robert Bosch Ltd.
Cardiff Plant, Miskin, Pontyclun CF72 8XQ
Tel.: +44 (0)1445 221102, Fax.: +44 (0)1443 221207
www.bosch.com

Die Niederlassung in Cardiff ist seit 1991 in Betrieb. Die Investitionskosten betragen 30 Mio. £ für Gebäude und 157 Mio. £ für Fertigungsanlagen. Hier werden Lichtmaschinen für die Automobilindustrie hergestellt (liquid / fluid cooled alternator). Zu den Anlagen gehört auch ein steriler Raum für die Herstellung von Halbleitern.

Insgesamt wird die Kundenorientierung als sehr hoch eingeschätzt.

Standortfaktoren die zur Niederlassung bei Cardiff geführt haben waren:

- Renaissance in der britischen Automobilindustrie, Zuzug von Firmen weltweit, besonders Niederlassungen japanischer Firmen
- Infrastruktur in Wales, noch aus der Zeit der Eisen- und Stahlerzeugung, auch Maschinenbauunternehmen
- Arbeitnehmerschaft flexibel und motiviert („very good workforce“)
- staatliche Unterstützung
- Devisenkurs zu dieser Zeit vorteilhaft

Im Januar 2001 hatte der Betrieb 1235 Beschäftigte. Die Herstellung hat eine Laufzeit von 24 Stunden am Tag, wobei in vier Schichten gearbeitet wird bei einer 39 Stunden Woche. Flexibilität ist wichtiger Bestandteil des Arbeitsvertrags. Mit den Arbeitnehmern besteht eine Streikverzichtsübereinkunft. Für die Vertretung der Arbeitnehmer ist der „plant council“ zuständig.

Bisher sind die Zulieferer des Werkes kaum in der Region angesiedelt. In Kooperation mit der WDA besteht eine Initiative, bei der versucht wird, Unternehmen in der Region zu befähigen für Bosch zu produzieren. Probleme bestehen bisher noch bei der technologischen Reife der Produkte und der Möglichkeit diese in der gewünschten Stückzahl zu produzieren.

Esther Schricke und Henning Kroll

3.16 Welsh Automotive Forum und Waterton Technology Centre

Kontakt:

Tim Williams, Welsh Automotive Forum

Tel.: +44 (0)1656 658855, Fax.: +44 (0)1656 658899

timwilliams@waf.ws, www.waf.org.uk

www.waterton.co.uk

Das Waterton Technology Center ist eine selbständige Aus- und Weiterbildungsorganisation für das produzierende Gewerbe, die 1997 von Ford Motor Co. (Das WTC liegt unmittelbar neben dem Ford Werk in Bridgend), der WDA und Mid & South Wales TECs gegründet wurde. Bildungsangebote bestehen im Bereich Lean Manufacturing, Control Systems und E-Business/E-Commerce und werden von sowohl Schulen, Colleges, Universitäten als auch Unternehmen nachgefragt.

In den Räumlichkeiten des Waterton Technology Centres ist u.a. auch das Welsh Automotive Forum ansässig.

Das Welsh Automotive Forum ist ein Verband von Unternehmen des Automobilsektors, der versucht, Beziehungen herzustellen, Lobbyarbeit in Regierungsgremien zu leisten, Geschäftsführer bzw. Vorstandsmitglieder zu informieren und zu beraten, Firmen über die neuesten technischen und produktionsorganisatorischen Entwicklungen auf dem laufenden zu halten und die Qualifikation der Mitarbeiter der Mitgliedsunternehmen durch Aus- und Fortbildungen zu verbessern.

Neben der generellen Vorhaltung von Ressourcen um die obigen Ziele zu erreichen werden im Einzelnen folgende Programme angeboten:

- Meetings mit Gastrednern aus der Branche auf denen Netzwerke geknüpft und über neue Problemfelder diskutiert werden soll.
- Best Practice Betriebsbesuchsprogramme, in denen Firmen ihre neuesten Entwicklungen im Prozessbereich vorstellen.
- Das „Sector Challenge“ Programm, in denen ein Unternehmensberater in fünf Tagen eine Bewertung von 2nd und 3rd tier Zulieferern vornimmt und sie darauf hinweist, wo Verbesserungen realisiert werden können.
- Das „Autoreg Programme“, das innovative Unternehmen, die potentielle 2nd und 3rd tier Zulieferer der Autoindustrie darstellen, im Wales Innovation Relay Centre zusammenfasst und ihnen Möglichkeiten eröffnet, 1st tier Zulieferer zu beliefern.

Esther Schricke und Henning Kroll

3.17 Bristol Enterprise Centre

Kontakt:

Peter Maxwell, University of Bristol
Senate House, Tyndall Avenue, Bristol, BS8 1TH
Peter.Maxwell@bristol.ac.uk, enterprise-centre@bristol.ac.uk
www.bristol.ac.uk/enterprise

Aufgabe des Bristol Enterprise Centre (BEC) ist die Schaffung einer dynamischen Unternehmerkultur, durch die die Neugründung und das Wachstum technologiebasierter Firmen gefördert werden. Wesentlicher Aspekt ist hierbei die Unterstützung von universitären Spin-outs und Start-ups im Hochtechnologiebereich auf ihrem Weg zur Gründung eines neuen Unternehmens. Dabei wird auf eine enge Zusammenarbeit zwischen der University of Bristol und den verschiedenen Unternehmen der Region gesetzt. Außerdem werden Kurse an der Universität angeboten, die den Studenten und dem Personal Informationen zur Durchführung einer eigenen Unternehmensgründung geben sollen. Vor allem bei den Akademikern hat sich dabei gezeigt, dass die Zeit, die in ein neues Unternehmen gesteckt werden muss, häufig falsch eingeschätzt wird, und dass viele Probleme damit haben, sich etwas von ihrem Investor vorschreiben zu lassen.

Der konkrete Angebotskatalog des BEC im Bereich der Start-up und Spin-out Förderung umfasst verschiedenen Förderinstrumente. Von besonderer Bedeutung sind die finanzielle Unterstützung, Hilfe bei der Aufstellung von Business-Plans und im Bereich des Urheberrechts, der Kontakt zu Experten und die Unterstützung bei Fragen des Marketings und Managements. Während der Unterstützungszeit werden drei verschiedene räumlich voneinander getrennte Phasen durchlaufen. Als erstes gibt es den Pre-Incubator, in dem die gerade entstandenen Start-ups mit der grundlegenden Infrastruktur (Telefon, Konferenzraum usw.) versorgt werden und in sehr engem Kontakt mit den BEC Experten stehen. Nach einer relativ kurzen Verweildauer in dieser ersten Phase, kommt es in der zweiten darauf an, Räumlichkeiten einer höheren Qualität mit einem umfassenden Serviceangebot zu offerieren, um eine bessere Präsentation nach außen zu gewährleisten. In der letzten Phase folgt schließlich der Umzug in einen Science Park wie z.B. den geplanten Qwest Science Park (weitere Informationen unter: www.qwest-uk.com)

Ein wesentlicher Punkt auf dem Weg zur Gründung eines eigenen Unternehmens ist die Aufstellung eines Business-Plans. Da der Prozess der Planung eines Unternehmens dem der Planung eines Events ähnelt, lässt das BEC in seinen Schulungen die Teilnehmer eine Konferenz o.ä. unter Zeitdruck planen. Auch unsere Exkursionsgruppe nahm an einem solchen Planspiel teil.

Für die Zukunft des Standortes Bristol soll versucht werden eine Kooperation mit der University of Bath zu vereinbaren, um möglicherweise ein zweites Cambridge entstehen zu lassen.

Nadine Valentinelli, Dennis Fandrich und Thorsten Reimann

3.18 Bristol Harbourside Office

Kontakt:

Richard Smith, City Docks Manager, Harbour Master's Office
Underfall Yard, Cumberland Road, Bristol BS1 6XG

alternativ: Bristol City Council, Planning Transport & Development Services,
City Centre Projects & Urban Design Team
Brunel House, St George's Road, Bristol BS1 5UY
Tel.: +44 (0)117 922 2950, Fax: +44 (0)117 922 3101 (Mr. R. Holden)
richard_holden@bristol-city.gov.uk

www.bristolharbourside.co.uk/harbourside/

Die eigentliche Entwicklung des Hafens begann mit der Entdeckung Neufundlands 1497 durch John Cabot und dem damit verbundenen Anstieg des Handels mit der neuen Welt. Im 17. Jahrhundert wurde zudem der berühmte Dreieckshandel entwickelt, der zum Bedeutungsgewinn Bristols als Überseehafen maßgeblich beitrug; billig produzierte Güter wurden in Westafrika abgesetzt. Gleichzeitig wurden dort Sklaven gekauft und in die neue Welt exportiert. Von den USA wurden dann wiederum Rum und Tabak über Bristol nach England importiert, so dass Händler auf jeder Seite des Dreiecks ihren Profit realisieren konnten. Im Laufe der Zeit entstanden jedoch weitere Konkurrenzhäfen an der englischen Küste, wie z.B. Liverpool, die günstigere Standortbedingungen als Überseehafen aufzeigen konnten als Bristol. Aufgrund der zunehmenden Probleme der Beschiffbarkeit des River Avon, beschloss man 1804 einen „Floating Harbour“ zu gründen. Dieser wurde 1809 fertiggestellt mit einem Baukostenvolumen von rund 600.000 Pfund. Ende des 19. Jahrhunderts waren die Navigationsprobleme auf dem River Avon jedoch so groß, dass man sich entschloss, die Hafenanlagen nach Avonmouth und Portishead auszulagern. Die alten Hafenanlagen wurden jedoch auch weiterhin wirtschaftlich genutzt jedoch mit steigendem Bedeutungsverlust während des 20. Jahrhunderts. Nur in der Phase des II. Weltkrieges konnte der Niedergang kurzfristig unterbrochen werden, da sämtliche englische Hafenanlagen genutzt werden mussten, um die Hilfslieferungen aus den USA abwickeln zu können.

1969 wurde der Hafenbetrieb im Floating Harbour endgültig eingestellt und viele der alten Hafengebäude dem Verfall preisgegeben.

Seitdem wurden jedoch vermehrt Anstrengungen unternommen, Pläne für die Umgestaltung der Hafenanlagen im Citybereich zu entwerfen. Viele dieser Pläne scheiterten jedoch aufgrund der unsicheren Finanzierungslage. Erst mit Hilfe des National Lottery Millennium Fund konnte im Sommer 2000 mit der Umgestaltung des Hafenbereichs begonnen werden. Die Pläne dafür waren schon in den 90er Jahren in Auftrag gegeben worden. 1997 wurde der Architekt Crest Nicholson vom Bristol City Council, British Gas und British Rail, den Haupteigentümern des Hafengebietes, mit der Neugestaltung dieses Bereichs beauftragt.

Da sein 1998 vorgelegter Entwurf jedoch nach allgemeiner öffentlicher Meinung nicht in das natürliche Stadtbild Bristols passten und zudem die Sicht auf die Bristol Cathedral versperrten, wurde Nicholson aufgefordert, seine Pläne noch einmal zu überarbeiten. Die Planungsphase erstreckte sich insgesamt weitere drei Jahre, wobei jedoch zwischenzeitlich schon Teile des Hafenbereichs umgestaltet wurden. So konnte die Neugestaltung des Watershed, welche schon z.T. zwischen 1979-82 begonnen hatte, im Sommer 2000 erfolgreich abgeschlossen werden. Neben dem Explore at-Bristol, dem Wildwalk at-Bristol und einem IMAX-Kino wurden sechs weitere Freizeiteinrichtungen (Clubs, Pubs, etc.) eröffnet. Die Umgestaltung des Hafenbereichs soll eine Fläche von rund 27 ha umfassen. Insgesamt sollen 25.000m² Verkaufsfläche, 900 Wohnungseinheiten und weitere zahlreiche Freizeiteinrichtungen, mit einem Investitionsvolumen von 500 Mio. £ geschaffen werden.

Nadine Valentinelli, Dennis Fandrich und Thorsten Reimann

3.19 British Aerospace Systems Aviation Services

Kontakt:

Gillian Neville, Customer Relations Officer, British Aerospace Systems

PO Box 77, New Filton House, Filton, Bristol BS99 7AR

gill.neville@baesystems.com

www.baesystems.com

British Aerospace Systems Aviation Services ist auf einem großen Werksgelände mit zugehöriger Landebahn in Filton bei Bristol gelegen.

Ein früheres Flugschiff war der four-engine Bristol Britannia, der unter anderem in die Concorde und in Flugzeuge der Royal Air Force eingebaut wurde.

Zu den heutigen Hauptaufgaben von British Aerospace Systems gehören vor allem Wartungsaufgaben für den Airbus A300B4 und weiter Airbusmodelle, wie die A310, A300-600 und die A320. Durch die umfassenden Regulationen der EU für die zivile Luftfahrt, nach denen Flugzeug regelmäßig einem Sicherheitscheck unterzogen werden müssen, ist die Auftragslage in dieser Hinsicht auch in Zukunft gesichert.

Ein weiter Schwerpunkt liegt im Bereich des Umbaus von Passagier- zu Frachtmaschinen.

Einer der Hauptauftragsgeber für British Aerospace Systems ist neben der zivilen Luftfahrt auch das Militär. Allerdings wurden die vom Ministry of Defence ausgeschriebenen Projekte im Zuge der Neuevaluierung des Budgets für Verteidigung im Laufe der neunziger Jahre heruntergeschraubt.

Außerdem wird an dem Standort eine FuE-Abteilung betrieben, die sich mit der Entwicklung von Tragflächen und Tankanlagen beschäftigt.

Eine abschließende Bewertung des Standorts ist uns leider nicht möglich, da in den einzelnen Kleingruppen während der Werksbesichtigung teils widersprüchliche Aussagen gemacht wurden.

Nadine Valentinelli, Dennis Fandrich und Thorsten Reimann

