

UTZ INGO KÜPPER

Ziele, Mittel und Ergebnisse der regionalen Entwicklungspolitik in Großbritannien

A. Einführung

In der Verteilung von Wirtschaft und Bevölkerung in Großbritannien traten schwerwiegende Ungleichgewichte auf, als das Land von den Wellen der Industrialisierung und Urbanisierung erfaßt wurde. Bis zu Beginn des ersten Weltkriegs verstärkte sich die Konzentration der produktiven Kräfte auf die Bergbauggebiete und die Hafenstandorte und deren Hinterland. Seit die Weltmachtbedeutung des Vereinigten Königreichs abnimmt, sind besonders die Kohlenreviere und der Textilgürtel Nordwestenglands von Absatzkrisen betroffen und zu Notstandsgebieten geworden, deren Reaktivierung ein Hauptanliegen britischer Regionalpolitik ist¹.

Seit mehr als einem halben Jahrhundert ist die relative Position der britischen Regionen zueinander unverändert. Die Bevölkerung wandert von Norden nach Süden, insbesondere die Jüngeren und die Gebildeten. Gleichzeitig ist auf Südingland ein Einwandererstrom aus Übersee gerichtet, während viele Bewohner des Nordens, besonders Schotten, nach Übersee auswandern. Die altindustriellen Gebiete leiden trotz der Abwanderung unter langfristiger und überwiegend strukturell bedingter Arbeitslosigkeit und sich verschlechternden Umweltbedingungen auf Grund geringer Investitionstätigkeit. Die niedrigen Erwerbsquoten, vor allem bei den Frauen, und die geringe Nachfrage nach Produktionsfaktoren in den Entwicklungsgebieten führen dort zu geringerer regionalwirtschaftlicher Produktivität und zu niedrigeren Einkommen. Das ausgeprägte Intensitätsgefälle, das sich in Großbritannien in südost-nordwestlicher Richtung verfolgen läßt, überlagert bis heute alle Resultate der regionalplanerischen Gegensteuerung. Das britische „regional problem“ spiegelt sich in den Zahlen der Tabelle 1 wider².

Die britische Regionalpolitik beschritt den Weg von einer mit einzelnen Förderungsmaßnahmen einsetzenden Industrieverteilungspolitik zu der im National Plan 1965

der Labourregierung erstmals umrissenen regionalen Wirtschaftsplanung. In ihrer praktischen Veranlagung fällt es den Briten leichter, für notwendig erachtete Maßnahmen einzuführen, als abgerundete Raumordnungsprogramme zu entwerfen. Der britischen Regionalpolitik wird mit Recht vorgeworfen, sowohl die geographischen als auch die ökonomischen Prioritäten nicht gesetzt zu haben. Dies ist ein schwerwiegender Mangel in einem Land, in dem jetzt die öffentliche Hand über mehr als die Hälfte des raumrelevanten Investitionsvolumens verfügt und Kontrollen über den größten Teil der restlichen Investitionen ausübt³.

B. Förderungs- und Restriktionsmaßnahmen

Während der lange andauernden Depression in der Zwischenkriegszeit setzte sich in der öffentlichen Meinung Großbritanniens die Ansicht durch, daß das Laissez-faire-Prinzip in der Standortpolitik unhaltbar geworden und Staatseingriffe zur Lösung der katastrophalen Beschäftigungslage in den altindustriellen Wirtschaftsräumen notwendig seien. Es wuchs auch die Erkenntnis, daß privatwirtschaftliche Nutzenmehrung nicht gesamtwirtschaftlicher Wohlstandsmehrung gleichzusetzen ist.

Die wirtschaftsschwachen Regionen Großbritanniens nehmen, besonders seit ihnen das Image „depressed areas“ zugefallen ist, nur in geringem Maße am Wachstum der modernen Wirtschaftszweige teil. Sie zeigten bei konjunkturellen Schwankungen sowohl vor als auch nach dem letzten Weltkrieg die größere Anfälligkeit für Arbeitslosigkeit, Abwanderung gerade der jüngeren Einwohner und Nachlassen der ökonomischen Aktivität. Bei gleichzeitiger Verdichtung des „axial belt“ zwischen London, Southampton, Liverpool und Sheffield vergrößerte sich die Entwicklungsdisparität zwischen Notstands- und Wohlstandsgebieten. Der Staat regt seit 1934 Industriebetriebe zum Verlassen der Ballungsregionen und zur Ansiedlung in den Förderungsgebieten an (push policy). In den Jahren zuvor hatte er mit geringem Erfolg ein Programm zur Umsiedlung von Arbeitern aus den Bergbaurevieren in die Großstädte Süd- und Mittelenglands verfolgt (pull policy).

¹ Ein ausführliches Eingehen auf die regionalwirtschaftlichen Unterschiede ist in diesem Aufsatz nicht möglich. Vgl. dazu M. F. W. Hemming, 1963; A. J. Brown, 1968; M. P. Fogarty, 1945; PEP Report, 1939, und Barlow Report, 1940.

² Wegen mehrfacher Gebietsänderungen ist jeder Zahlenvergleich heutiger Regionen mit früheren problematisch. Die Tabelle gibt die für die jetzt geltenden New Standard Regions berechneten Werte an.

³ D. E. C. Eversley, 1969, S. 642.

Tabelle 1: Regionalvergleich

Planungs- regionen	Einwohner 1967 in 1000	Veränderung der Einwohnerzahlen 1962–1966		Erwerbs- quote 1967	Arbeitslosigkeit Mitte 1967		Einkommen pro Haus- halt und Woche 1964–1966 in sh.	Haushalte mit Telefon 1964–1966
		Geburten- überschuß	Wanderungs- bilanz		in %	in 1000		
North	3330	2,50/o	— 1,20/o	530/o	4,30/o	53	422	100/o
Yorkshire/ Humberside	4783	2,50/o	— 0,40/o	570/o	2,10/o	44	482	200/o
East Midlands	3296	3,00/o	+ 0,90/o	580/o	1,80/o	26	498	140/o
East Anglia	1612	2,20/o	+ 3,30/o	490/o	1,60/o	13	468	230/o
South East	17 186	2,70/o	+ 0,40/o	600/o		132	564	340/o
South West	3652	1,90/o	+ 2,40/o	480/o	2,20/o	34	464	200/o
Wales	2710	1,90/o	— 0,10/o	470/o	4,10/o	40	454	170/o
West Midland	5067	3,50/o	+ 0,60/o	610/o	2,40/o	58	549	150/o
North West	6756	2,40/o	— 0,50/o	580/o	2,50/o	75	479	170/o
Scotland	5187	3,00/o	— 3,20/o	570/o	3,80/o	85	477	260/o

Quellen: DEA Progress Report No. 23, Dec. 1966 und No. 38, March 1968; Abstract of Regional Statistics, No. 4, 1968.

Seit die grundsätzliche Entscheidung gefallen ist, mit öffentlichen Mitteln die Umsiedlung von Betrieben in die Entwicklungsgebiete zu subventionieren, wurde das Instrumentarium zur Durchsetzung dieser Politik ständig ausgebaut und verfeinert⁴. Besonders die Anreize in den Förderungsgebieten wurden verbessert, während die Kontrolle der Baugenehmigungen in den Ballungsgebieten je nach der wirtschaftlichen Lage und der Haltung der Regierung gegenüber Planungsfragen unterschiedlich streng gehandhabt wurde. Die direkten Subventionen für Betriebe, die in den Development Areas gebaut wurden, sind erfaßbar und betragen jährlich 250–300 Mill. Pfund; dagegen sind die Auswirkungen der Baukontrollen schlechter schätzbar, weil das Ausmaß der Abschreckungswirkung der Gesetze und der Verhandlungen mit den Behörden auf die Planungen der Industrie unbekannt ist. Für Unternehmer, die einen Betrieb eröffnen oder erweitern wollten, stellte sich die Situation 1969 wie folgt dar:

Für jedes Investitionsvorhaben muß ein Industrial Development Certificate (IDC) eingeholt werden. Wird das IDC für einen Bau in Mittel-, Süd- oder Ostengland beantragt und beträgt die geplante Nutzfläche über 460 qm, so wird das Vorhaben mit großer Wahrscheinlichkeit abgelehnt. Ausnahmen werden ungen gemacht und beruhen meistens auf einem Tauschgeschäft: eine große Firma verpflichtet sich z. B., für 500 neue Arbeitsplätze in Nordengland zu sorgen, und darf deshalb einen kleinen Betrieb oder ein Forschungslabor in Norwich, Reading oder Southampton bauen. Durch das Control of Office and Industrial Development Act 1965 wurde auch eine Beschränkung für nicht industriell genutzte Bauten erlassen. Sie gilt jetzt in der Metropolitan Area – etwa das Gebiet um Charing Cross/

London mit einem Radius von 50 Meilen – für Bürogebäude mit einer Nutzfläche von mehr als 280 qm sowie im übrigen Südost- und Mittelengland (vgl. Abb. 1) für Gebäude mit einer Nutzfläche von über 935 qm. Dieses Gesetz schloß eine wesentliche Lücke im bisherigen Kontrollsystem, denn die Übernachtfrage nach Platz und Arbeitskräften in Südostengland wurde durch die Expansion im Tertiärsektor wesentlich verstärkt.

Die Unternehmer, die ein IDC für eine Fabrik in den Development Areas beantragen, stoßen beim Board of Trade und erst recht bei den betroffenen Gemeinden auf freudige Zustimmung, Beratung und auch finanzielle Hilfe bei der Suche nach dem (aus wessen Sicht?) geeignetsten Standort. Sie können verlorene Zuschüsse von 40% der Anschaffungskosten für neue Maschinen und Einrichtungen und von 25% der Baukosten oder der Kaufsumme der Fabrikgebäude beantragen. Ihnen werden auf Einzelgrundstücken oder in Industriesiedlungen sogenannte Advanced Factories – vorfabrizierte Mehrzweckfabrikhallen – und Mietermäßigungen für die ersten Jahre sowie Anleihen für allgemeine Investitionszwecke angeboten. Darüber hinaus finden Industriebetriebe in den Förderungsgebieten Training Centres vor, in denen vorwiegend in Bergbau und Schwerindustrie freigesetzte Arbeitskräfte in Halbjahreskursen umgeschult werden. Die neuen Betriebe können auch Zuschüsse zum Anlernen von Arbeitskräften und für den Transfer von Fachkräften erhalten. Seit 1967 gibt es die generelle Arbeitsplatzsubvention (regional employment premium) für Industriebetriebe in den Development Areas. Sie ist nach Geschlecht und Alter der Arbeitnehmer gestaffelt und beträgt für Männer 15,- DM pro Woche pro Person; die Beträge für Frauen und Jugendliche sind geringer. Mit dieser Subvention sollen die Lohnkosten der Industriebetriebe in den Förderungsgebieten gesenkt, neue Werke dorthin gelockt und somit indirekt Kaufkraft und

⁴ Eine ausführliche Darstellung der historischen Entwicklung der britischen Regionalpolitik bis 1963 gibt A. J. Odber, 1968.

Übernachfrage nach Arbeitskräften von den Ballungsgebieten abgelenkt werden. Die Firmen, die Zweigwerke in einigen besonders vom Rückgang des Kohlenbergbaus betroffenen Gebieten (Special Development Areas) eröffnen, erhalten einen um 10% höheren Baukostenzuschuß und drei Jahre lang eine Subvention in Höhe von 10% ihrer Gesamtkosten für Maschinen und Einrichtungen. Abb. 1 zeigt die Ausdehnung der verschiedenen Gebietstypen und macht deutlich, daß die britische Regionalpolitik als „carrot and stick policy“ auf die gesamte Landesfläche angewandt wird.

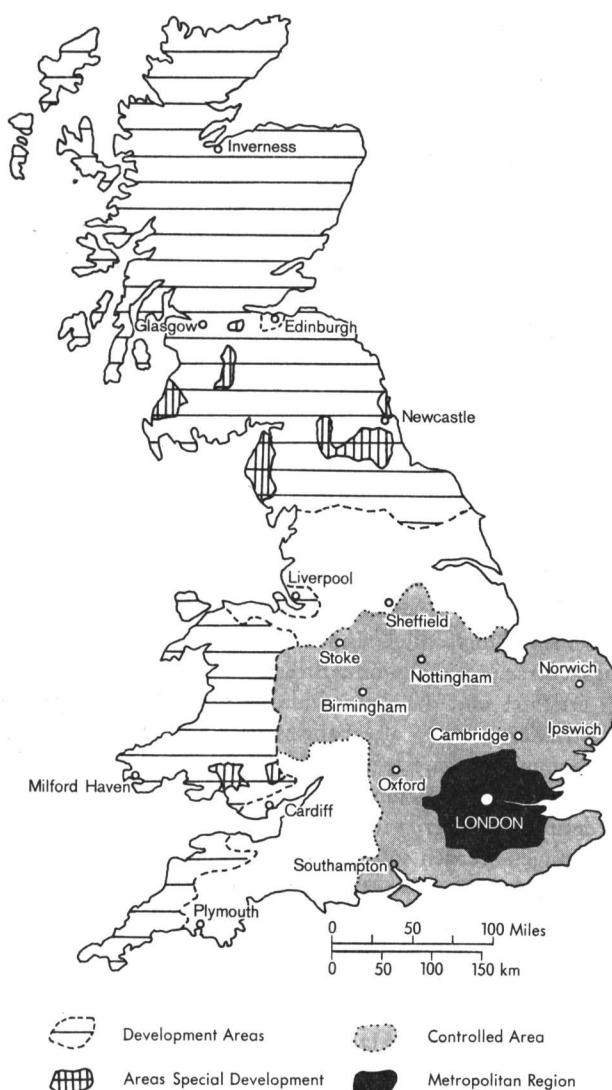
Das Abgrenzungskriterium für die Förderungsgebiete war seit jeher die Arbeitslosenquote. Die Special Areas von 1934 „were badly chosen, in that they excluded certainly heavily depressed areas and included some which were less depressed than those excluded“⁵. Die Regierung war sich damals natürlich nicht bewußt, daß die auf so nachlässige Weise abgegrenzten Entwicklungsgebiete Südwests, Westcumberland, Nordostengland und Mittelschottland – Südlancashire z. B. fehlte – die zukünftigen Regionalisierungen präjudizieren und weitgehend den Förderungsgebieten der Nachkriegszeit entsprechen würden.

1960 wurden die Development Areas aufgelöst und die Wirtschaftsförderung auf die Distrikte, in denen eine Arbeitslosenquote von 4,5% erreicht oder überschritten wurde, beschränkt. Die Industrieansiedlung wurde nun nicht mehr regional, sondern auf bestimmte Orte beschränkt gefördert. Manche Distrikte wurden mehrmals von der Liste der Förderungsgebiete gestrichen, wenn die Arbeitslosenzahl fiel, und kamen wieder zum Vorzugsstatus, wenn erneut eine Grube oder Spinnerei ihre Tore schloß. Dieses „go-stop-go“-Verfahren konnte nun wirklich nicht mehr als weit-sichtige Regionalplanung bezeichnet werden. Development Districts mit einigen 100 Arbeitslosen wurden gefördert⁶, obwohl sie sicherlich ein minimales Entwicklungspotential hatten. 1966 wurden 165 Development Districts durch die Development Areas ersetzt, in denen im Durchschnitt der Jahre 1960–1966 die Arbeitslosenquote mit 2,7 bis 4,4% etwa dreimal so hoch war wie im übrigen Staatsgebiet.

In den Regionen, die an die nördlichen Förderungsgebiete angrenzen, werden die IDC-Kontrollen angewandt, obwohl hier die Bevölkerung ebenfalls unter Strukturproblemen leidet. Dem Wirtschaftsraum zwischen den Mündungen von Mersey und Humber gehen manche Zweigwerke von expandierenden Unternehmen verloren, die sich in der Nachbarregion zu günstigeren Bedingungen ansiedeln – besonders in Teesside und Tyneside sowie in den New Towns Aycliffe und Peterlee. Das Lancashire-Yorkshire-Gebiet wird nun dafür „bestraft“, daß seine Arbeitslosenquote deshalb niedriger als anderswo ist, weil die in der Textilindustrie freigesetzten Frauen sich oft nicht als Arbeitslose melden und die Schulabgänger nach Süden in die Wachstumszentren wandern. Hier tritt der Nachteil einer auf einem einzigen Faktor begründeten sozio-ökonomischen Regionalisierung besonders deutlich zutage.

⁵ S. R. Dennison, 1939, S. 124 ff., und W. Hannington, 1937, S. 22. Die Special Areas waren Gebiete, deren Arbeitslosenquoten seit 1925 um 100% über dem Landesdurchschnitt lagen.

⁶ K. S. Lomax, 1963, London and Cambridge Bulletin.



Stand Anfang 1970

Abb. 1: Regionstypen in der britischen Regionalpolitik

Um die Problematik der Zwischengebiete, der „Grey Areas“, zu studieren und Vorschläge zur Stärkung ihrer wirtschaftlichen Eigendynamik zu machen, wurde das Hunt-Committee berufen, das im April 1969 seinen Bericht vorlegte⁷. Die Einvernahmen aller interessierten Gruppen und Verbände machten viele Interessenkollisionen deutlich. Die Vertreter der Development Areas wünschten eine Fortsetzung der bisherigen Politik, die der „Grey Areas“ eine Anwendung der Förderungsmaßnahmen und die Aufhebung der Baurestriktionen in ihren Gebieten. Repräsentanten der übrigen Regionen forderten die Aufhebung bisheriger Maßnahmen; der Südosten befürchtete ein Abschwächen des regionalen Wachstums und der nationalen Exportstärke, während die Midlands argumentierten, ihre Region benötige dringend neue Industrien, weil sie schon zu einseitig auf Fahrzeug- und Maschinenbau ausgerichtet sei.

⁷ The intermediate areas, 1969.

Der Hunt-Report geht von der Notwendigkeit aus, daß auch in Zukunft die Development Areas in der Prioritätenliste der Wirtschaftsförderung den ersten Platz einnehmen müssen und daß auf der anderen Seite die Restriktionen für die mittel- und südenglischen Gebiete, die die Kernzonen wirtschaftlichen Wachstums und technologischer Entwicklung und dadurch „seed-beds for the development areas“ sind, nicht verstärkt werden sollen. Außerhalb der Development Areas wurden Lancashire und Yorkshire als die Gebiete charakterisiert, auf die am stärksten die Kennzeichen schwachen Wachstums zutreffen: Branchen abnehmender Beschäftigtenzahlen, geringe Zunahme der Gesamtzahl der Erwerbspersonen, andauernde Abwanderung, unterdurchschnittliche Einkommen und schlechte äußere Lebensbedingungen.

Der Hunt-Report betont in seinen Empfehlungen besonders den Ausbau der Infrastruktur – der „human assets“ und der „physical assets“ – und befürwortet eine Konzentration der Entwicklungsbemühungen auf die Gebiete, die für zukünftiges Wirtschaftswachstum besonders geeignet erscheinen. Dort sollen Industrial Estates und Umschulungszentren sowie alle öffentlichen Versorgungseinrichtungen errichtet und die unansehnlichen Erbschaften der altindustriellen Phase – alte Fabrik- und Kraftwerkgebäude, Halden und slumartige Arbeiterreihenhausviertel – beseitigt werden. Die Kommission tritt für das Konzept der Förderung von „growth zones“ ein, auf das noch näher eingegangen werden soll. Außerdem empfiehlt sie für Projekte in den „Grey Areas“ Baukostenzuschüsse von 25% und eine Lockerung der IDC-Kontrollen durch Heraufsetzung der Freigrenze für Fabrikbauten von bisher 460 auf 920 qm Nutzfläche.

Der Bericht des Ausschusses fiel in eine Zeit, in der es der Regierung nicht auf langfristige Ziele und reformerische Maßnahmen, sondern vorrangig auf die Stabilisierung der Konjunktur, insbesondere der Zahlungsbilanz, ankam. Die in die Defensive gedrängte Regierung lehnte fast alle Vorschläge ab, so daß sich an der Praxis der regionalen Wirtschaftsförderung nichts änderte. Dabei ist ein Durchdenken der Ziele und Mittel dieser Politik, die trotz hoher Aufwendungen die in allen Industriegesetzen seit 1945 geforderte „proper distribution of industry“ nicht erreichte, seit langem überfällig, sowohl was ihre ökonomische Fundierung als auch was ihre räumliche Anwendung betrifft.

C. Ziele und Zielkonflikte

1. Die „distribution of industry policy“ wurde stets als wichtigstes Instrument zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in den Förderungsgebieten eingesetzt. Abb. 2 zeigt die Verteilung der Erwerbslosenquoten in den Arbeitsamtsbezirken in England und Wales im Jahre 1966, für das etwa durchschnittliche Arbeitslosenquoten gelten, und im Jahre 1968, als die Erwerbslosenziffern etwa um 50% höher lagen. Deutlich zeigt die Karte die Konzentration des Beschäftigtenproblems in den alten Industrierevieren Südwestes, Nordostengland, Westcumber-

land und Lancashire sowie im peripher gelegenen Südwestengland. Die Grenzen der Development Areas sind dagegen viel weiträumiger gezogen und umschließen Bergländer und Agrarzonen, in denen keine hohe Arbeitslosigkeit herrscht.

Abb. 2 läßt erkennen, daß sich die Situation zwischen 1966 und 1968 zuungunsten der Problemgebiete veränderte. Überproportional stieg die Arbeitslosigkeit in vielen Gemeinden Südwest- und Nordostenglands sowie im Textilgürtel Südlancashire-Westyorkshire an. Verbessert war die Lage in East Anglia, das von der Expansion des Londoner Wirtschaftsraumes profitierte, und in Teilen von Südwesten, wo allerdings nach dem April 1968 erhebliche Spannungen durch weitere Zechenstillegungen auftraten. In den Notstandsgebieten wirken sich volkswirtschaftliche Rückschläge stärker als in den übrigen Regionen aus.

2. Die Senkung der Arbeitslosenziffern ist nur ein Teilaspekt der Mobilisierung der Produktivkräfte in den Development Areas. Von hohen Arbeitslosenquoten und niedrigen Erwerbsziffern kann man nicht, wie es die Regierung im letzten Fünfjahresplan versuchte⁸, auf ein großes Arbeitskräftereservoir schließen. Kurzfristig stellen nicht die arbeitslos Gemeldeten und die an keiner Arbeit Interessierten (niedrige Erwerbsquoten!), sondern vor allem die in dem Schrumpfungsprozeß alter Industrien freigesetzten Beschäftigten die Arbeitskraftreserven der Problemgebiete dar.

Durch die Ansiedlung neuer Betriebe in den Förderungsgebieten sinkt die Arbeitslosenzahl nach Schätzungen des Board of Trade um etwa die halbe Zahl der neu geschaffenen Arbeitsplätze. Am Ort sind vielfach nur ungelernete Arbeitskräfte zu rekrutieren, weil die Industriestruktur der betroffenen Gebiete einseitig ist und weil die in den vorhandenen Betrieben ausgebildeten Fachkräfte durch im ganzen Land propagierte Werbekampagnen großer Firmen abgeschöpft worden sind⁹. Das Arbeitskräftepotential der Development Areas ließe sich leichter nutzen, wenn eine ausreichende Lohnzahlung für die Zeit der Teilnahme an Schulungskursen eingeführt und die Differenz zwischen Industrieentlohnung und Arbeitslosenzahlung vergrößert würde.

3. Das übergeordnete Ziel der britischen Regionalpolitik ist die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur in den Entwicklungsgebieten, deren Problematik an der Beschäftigtenstatistik ablesbar ist. Die Veränderung der Beschäftigtenzahlen in den einzelnen Regionen ist auf zwei Faktoren zurückzuführen: auf die Industriestruktur (composition) und auf die unterschiedliche Dynamik der einzelnen Branchen (growth). Thirlwall hat errechnet, daß sich für die Wachstumskoeffizienten in den Vollbeschäftigungsregionen überdurchschnittliche, in den Development Areas unterdurchschnittliche Werte ergeben¹⁰.

⁸ The National Plan, 1965, S. 89 ff.

⁹ Ein Beispiel findet sich in J. F. B. Goodman und P. J. Samuel, 1966, S. 341.

¹⁰ A. P. Thirlwall, 1967.

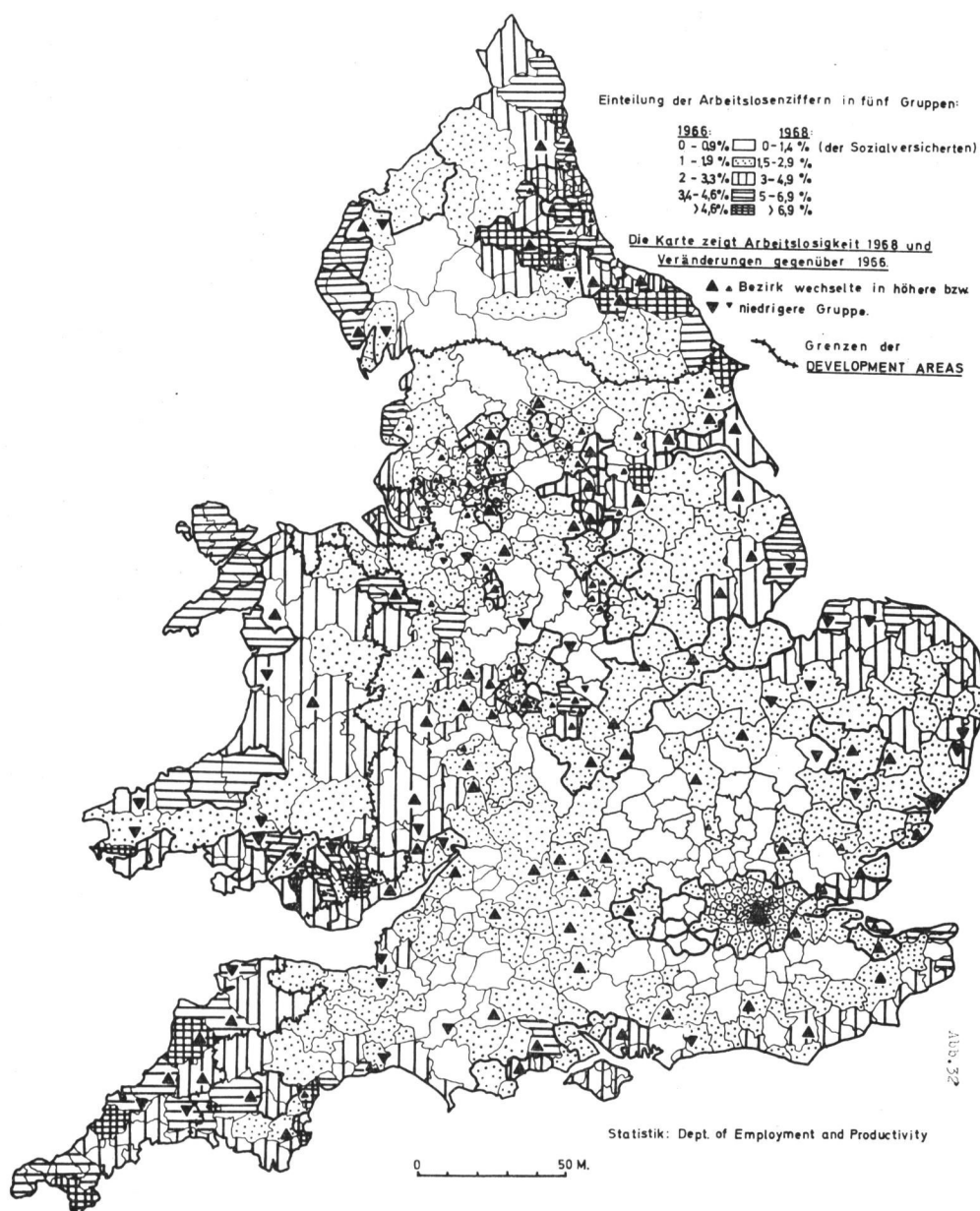


Abb. 2: Arbeitslosigkeit in England und Wales April 1966 und April 1968 (in den Bezirken der Arbeitsämter)

Die Industriestruktur der Förderungsgebiete ist ungünstig; einzelne Branchen wachsen in diesen Räumen langsamer oder schrumpfen schneller als in den übrigen Landesteilen. Trotz der Berechnungen *Thirlwalls* und *Townroes*¹¹ bleibt weiterhin unbekannt, wie die jetzt oder zukünftig optimale Wirtschaftsstruktur aussieht. Die Entwicklung einzelner Wirtschaftszweige ist nicht sicher vorauszusehen, so daß die Aufgabe, jetzt die geeigneten Industrien in die Development Areas zu steuern, nicht eindeutig lösbar ist. Es bleibt nur der Versuch übrig, Betriebe aus den jetzt expandierenden Wirtschaftssektoren zu mobilisieren, da die geringen wirtschaftlichen Zuwachsraten in den Problemge-

bieten in erster Linie auf deren ungünstige Struktur und nicht auf mangelnde Dynamik zurückzuführen sind¹².

4. Das Ziel, mit der Industrieverteilungspolitik das gesamtwirtschaftliche Wachstum durch Nutzung bisheriger Produktionsreserven zu fördern, wird verfehlt, falls es sich herausstellen sollte, daß die Development Areas Gebiete höherer Kostenstruktur oder niedrigerer Produktivität sind. Dies ist aber sehr umstritten; die wenigen Untersuchungen kommen zu verschiedenen Ergebnissen, und beim Board of Trade besteht in dieser Frage Ratlosigkeit. Nur wenige Großunternehmen

¹¹ P. M. Townroe, 1969.

¹² Anderer Ansicht ist M. F. W. Hemming, 1963, S. 42.

haben eine vergleichende Analyse standortabhängiger Kostenstrukturen zur Entscheidungshilfe bei Zweigwerksgründungen vorgenommen¹³. *Luttrell* förderte bei seinen sehr umfangreichen Industriebefragungen kein einziges Beispiel hierfür zutage. Er konnte aber nachweisen, daß die Transportkostenbelastung bei fast allen modernen Industrien sehr gering ist und nur 2,5 bis 4% der Gesamtkosten ausmacht. Lohn- und Materialkosten gleichen sich in den Regionen immer mehr an, so daß sich eine ungünstige Standortwahl eher auf das Marketing und die Organisation der verstreuten Unternehmensabteilungen auswirkt.

Eine generelle Aussage über die Konkurrenzsituation der einzelnen Regionalwirtschaften ist auf Grund mangelnder Forschungsergebnisse unmöglich. Nach dem letzten Weltkrieg wurde für Schottlands Industrien eine um 5 bis 90% niedrigere Produktivität als für die Industrien Englands errechnet und die Differenz weitgehend mit der regionalen Wirtschaftsstruktur erklärt. Die Autoren kalkulierten für 69 von 98 Branchen in Schottland schlechtere Produktivitätsziffern als in England¹⁴. In neueren Studien wird dagegen die Frage verneint, ob sich in den Entwicklungsgebieten wesentliche Nachteile in Rentabilität und Produktivität ergeben¹⁵. Die Förderungspolitik zielt langfristig auf eine Steigerung der regionalwirtschaftlichen Produktivität durch industrielle Verdichtung der Entwicklungsräume, handelt dabei aber möglicherweise einer kurz- oder mittelfristigen Wachstumspolitik zuwider.

5. Die britische Regionalpolitik ist nicht nur Entwicklungspolitik für die Development Areas, sondern sie zielt gleichzeitig auf eine Dämpfung der Nachfragekonjunktur in den Wachstumszentren. Ein von Nord- nach Südengland umziehender Arbeitnehmer erhöht in vier Jahren das Einkommen der ihn aufnehmenden Region um das Dreifache seiner eigenen Einkommen¹⁶. Gegen diese Inflationsthese werden allerdings Einwendungen erhoben, denn die absolute Zahl der Arbeitslosen ist in den Ballungsgebieten höher als in den Development Areas, die interregionalen Lohndifferenzen verringern sich durch nationale Tarifabkommen, und es ist nicht eindeutig zu beweisen¹⁷, daß Nachfragedruck und Multiplikatorwirkung in den Problemgebieten wirklich geringer sind.

Sichere Indikatoren für den inflationären Druck in den Großstädten – allerdings auch in einigen Development Areas – sind die hohen Boden- und Baukosten, durch die besonders die kleinen und finanzschwachen Firmen in die Randzonen hinausgedrängt werden. Das Location of Office Bureau hat ermittelt, daß der Kostenvergleich bei der Bereitstellung eines Büroarbeitsplatzes in Mittel-London im Vergleich zu einer „dezentralisierten Lage“ – d. h. im Zentrum einer Vorstadt oder in einer anderen Stadt Englands – immer mehr zuungunsten von London ausfällt. Die Diffe-

renz betrug 1964 250 £, 1966 schon 375 £ und 1968 465 £ pro Jahr und pro Platz. Eine Arbeitsvermittlungsfirma gab Anfang 1968 den wöchentlichen Durchschnittsverdienst von Sekretärinnen und Stenotypistinnen mit 16 £ für London, 12 £ für Birmingham und 10 £ 10s. für Liverpool an.

Dezentralisierungstendenzen lassen sich im Verwaltungs- und sonstigen Dienstleistungsgewerbe nur sehr schwer durchsetzen, oft werden hierbei Kostenüberlegungen nicht als standortentscheidend angesehen. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht müßten die Vor- und Nachteile alternativer Standorte im Tertiärbereich vorwiegend auf dem Grad der Zentralität und den zu erwartenden Gesamtkosten in den neuen Lagen beruhen. Der Nachfragedruck, der sich in den Mieten niederschlägt, steigt jedoch in den Gebieten mit den besseren Umweltbedingungen besonders stark an; dies zeigt ein Vergleich der Mieten in Glasgow und Edinburgh oder der Mieten in den Gebieten nördlich von London mit denen für die Lagen südlich der Hauptstadt. Die Jahresmieten für Büroflächen in Neubauten in den Zentren britischer Städte lassen sich für 1968 in ihrer regionalen Differenzierung nach einer Skizze in „The Times“ wie folgt zusammenstellen¹⁸:

London City	390 DM/qm	Der Westen:	
Londoner Vorland:		Exeter	85 DM/qm
Südlich:		Bristol	79
Croydon	134 DM/qm	Newport/Wales	73
Maidstone	97	Gloucester	62
Brighton	83	Mittelengland:	
Southampton	105	Leicester	73 DM/qm
Westlich:		Birmingham	74
Wembley	128 DM/qm	Nottingham	55
Reading	99	Sheffield	82
Nördlich:		Manchester	85
Bedford	97 DM/qm	Liverpool	73
Cambridge	73	Der Norden:	
Chelmsford	85	Newcastle	97 DM/qm
Ipswich	94	Carlisle	91
		Glasgow	85
		Edinburgh	109

Die Regierung hat bereits einen Teil der Behörden in Städte des Metropolitan Ring verlegt und in den entfernteren Wirtschaftsplanungsregionen Zweigstellen der Ministerien eingerichtet. Privatunternehmen folgen in wesentlich geringerem Umfang diesem Beispiel. „Managerial convenience“ und das Image eines Ortes, geeignet für den Verwaltungssitz zu sein oder nicht, bestimmen die Standortpolitik der meisten britischen Firmen. Die immer noch wirksamen Ballungstendenzen in Südostengland, denen die Regionalpolitik zu steuern sucht, sind auch das Resultat der Tatsache, daß sich Wachstum und weitere Wachstumserwartungen gegenseitig verstärken und daß in Südengland seit Generationen Kapital aus Großbritannien und dem Weltreich zusammenströmt¹⁹.

6. Die Regierung suchte die Entwicklungsdisparität zwischen den Teilräumen dadurch zu verringern, daß sie die Ansiedlung bedeutender Industriekom-

¹³ G. C. Cameron und B. D. Clark, 1966, S. 196.

¹⁴ H. W. Singer und C. E. V. Leser, 1948, S. 313 ff.

¹⁵ G. Fisher, 1962, und P. E. Hart und A. J. MacBean, 1961.

¹⁶ L. Needleman und B. Scott, 1964, S. 156.

¹⁷ Vgl. G. C. Cameron und B. D. Clark, 1966, S. 203.

¹⁸ The Times vom 4. 3. 1968. (Umrechnungskurs: 1 £ = 9,- DM).

¹⁹ Vgl. D. E. C. Eversley, 1965.

plexe in den Development Areas veranlaßte. Die erste solche Initiative, der Aufbau eines Stahlwerks im engen südwalisischen Bergbautal Ebbw Vale, war ein schlimmer Fehlschlag. Die bisher wichtigste Aktion, der auf Regierungsdruck veranlaßte Bau größerer Automobilwerke in Mittelschottland, Merseyside und Südwestwales²⁰, führte bisher nicht zu dem erhofften Ergebnis. Industrielle Konzentrationen um die neuen Standorte entstanden nicht, denn die Zulieferbetriebe versorgen von ihren süd- und mittenglischen Standorten aus trotz höherer Transportkosten die neuen Fabriken im Norden und Westen billiger²¹.

Mitte 1968 entschied die Regierung über die Standorte dreier Aluminiumfabriken, durch deren Bau sich die Kapazität der britischen Aluminiumindustrie von 38 000 t (1967) auf 300 000 t (1971) erhöht hat²². Eine Fabrik wird in Lynemouth, 15 Meilen nördlich des Tyne an der Ostküste gelegen, gebaut und mit Strom aus einem örtlichen Kohlenkraftwerk versorgt. Die beiden anderen Fabriken hingegen beziehen Strom aus Atomkraftwerken; sie wurden in Holyhead (Nordwestecke von Wales) und Invergordon (25 Meilen nördlich von Inverness, Nordostschottland) gebaut. Diese Standortfestlegung durch die Regierung ist weniger problematisch, da es sich um kapitalintensive Einzelprojekte handelt, deren Lokalisierung hauptsächlich von der Versorgung mit billiger Energie – dafür wurden Sondertarife ausgehandelt, die viel Ärger in der übrigen britischen Wirtschaft hervorriefen – und durch die Seehafenlage bestimmt wird. Die Development Areas erweisen sich gerade für kapitalintensive Projekte als besonders attraktiv, wie auch der Ausbau der Petrochemiewerke in Milford Haven (Südwestwales) zeigt²³.

7. Letztlich müssen die Maßnahmen der regionalen Wirtschaftspolitik ökonomisch gerechtfertigt werden können. Es verwundert um so mehr, daß über die Kosten der Förderungs- und Restriktionsmaßnahmen keine Klarheit herrscht. Die Aufwendungen seitens des Staates sind wesentlich niedriger als üblicherweise veranschlagt, weil ein großer Teil der Gelder als Anleihen vergeben wird und auch die verlorenen Zuschüsse nach den Steuerzahlungen und Reinvestitionen der Firmen wieder der Staatskasse zufließen. Stellt man dem Durchschnittszuschuß des Board of Trade für einen tatsächlich neu geschaffenen Arbeitsplatz (340 £ nach Abzug der Anleihen) die ersparte Arbeitslosenunterstützung (175 £ im Jahr) und die Mehreinnahmen aus direkten und indirekten Steuern (115 £ im Jahr bei der durchschnittlichen vierköpfigen Arbeiterfamilie) gegenüber, so ergibt sich ohne Anrechnung der regionalen Multiplikatorwirkung nur ein Überschuß an Förderungsaufwendungen von 50 £ pro Arbeitsplatz im ersten Jahr²⁴. Dabei sind die Aufwendungen des Board of Trade für die Erstellung eines neuen Arbeits-

platzes in Schottland um die Hälfte höher als in Wales und doppelt so hoch wie in England.

Diese Rechnung trifft jedoch nicht das Problem: die ökonomische Alternative sollte nicht sein, ob ein Arbeitnehmer beschäftigt wird oder arbeitslos bleibt, sondern ob die Hin- und Herbewegung von Erwerbslosigkeit oder die Beschäftigung von Arbeitslosen in ihrer jeweiligen Heimat oder aber die Einstellung der Arbeitslosen in den Ballungszentren oder in deren noch nicht so aufgefüllten Umlandsgebieten das volkswirtschaftliche Wachstum am besten fördert. Diese Frage wurde bisher weder von der Wirtschaftsforschung noch vom Staat geklärt, ihre Beantwortung dürfte bei einer Zusammenarbeit von Ökonomen und Abteilungen im Board of Trade, im Department of Employment and Productivity und anderen Behörden möglich sein.

Zusammenfassend muß festgestellt werden, daß die britische Regionalplanung von wachstums- und sozialpolitischen Zielsetzungen bestimmt wird, wobei Kollisionen auftreten, die zu einem Ausweichen der Politiker auf kurzfristige Scheinlösungen führen. Charakteristisch ist, daß die konkreten Maßnahmen dieser Industrieverteilungspolitik nicht auf standorttheoretischen, sondern auf verteilungspolitischen Motivationen beruhen²⁵. Eine Verbindung erfahren diese beiden Konzeptionen in der Forderung nach verstärktem und bevorzugtem Ausbau der „günstigen“ Kernräume in den entwicklungsschwachen Regionen. Dadurch können Standortvorteile der gewerblichen Wirtschaft und die Gesichtspunkte einer ausgeglicheneren Verteilung des Volksvermögens gleichrangig berücksichtigt werden.

D. Räumliche Schwerpunktbildung

1. Allgemeines

Die Planung für die Förderungsgebiete muß räumlich Prioritäten setzen. Nur so können die „Antinomien in der Regionalpolitik“²⁶, wie sie z. B. die Forderung peripherer Gebiete nach Industrieansiedlung einerseits und die Erfordernisse einer exportabhängigen, konkurrenzgefährdeten Volkswirtschaft andererseits darstellen, gemildert werden. Die Auswahl der Förderungsgebiete allein nach dem Arbeitslosenkriterium ist unzweckmäßig, da dabei die regionalen Entwicklungsmöglichkeiten nur unzureichend berücksichtigt werden. Die großflächige Streuung von kleinen und mittleren Industriebetrieben bringt oft für alle Beteiligten das Schlechteste: der Industrie und ihren Beschäftigten fehlen Infrastruktureinrichtungen, dem Staat entstehen hohe Kosten, so daß die Gesellschaft für die falsche Förderungspolitik gleich zweifach bezahlen muß.

Innerhalb der Development Areas muß eine Auswahl derjenigen Gebiete getroffen werden, die unter Berücksichtigung der Lagefaktoren und unter der Voraussetzung konzentrierten Einsatzes aller notwendigen infrastrukturel-

²⁰ W. Goodwin, 1965.

²¹ C. J. Robertson, 1964, S. 119.

²² DEA Progress Report, No. 43, Aug. 1968, London.

²³ D. G. Watts, 1970, S. 64 ff.

²⁴ Die Zahlen gelten für 1963. L. Needleman und B. Scott, 1964.

²⁵ K. H. Hansmeyer, 1968, S. 37 f.

²⁶ H. Jürgensen, 1964.

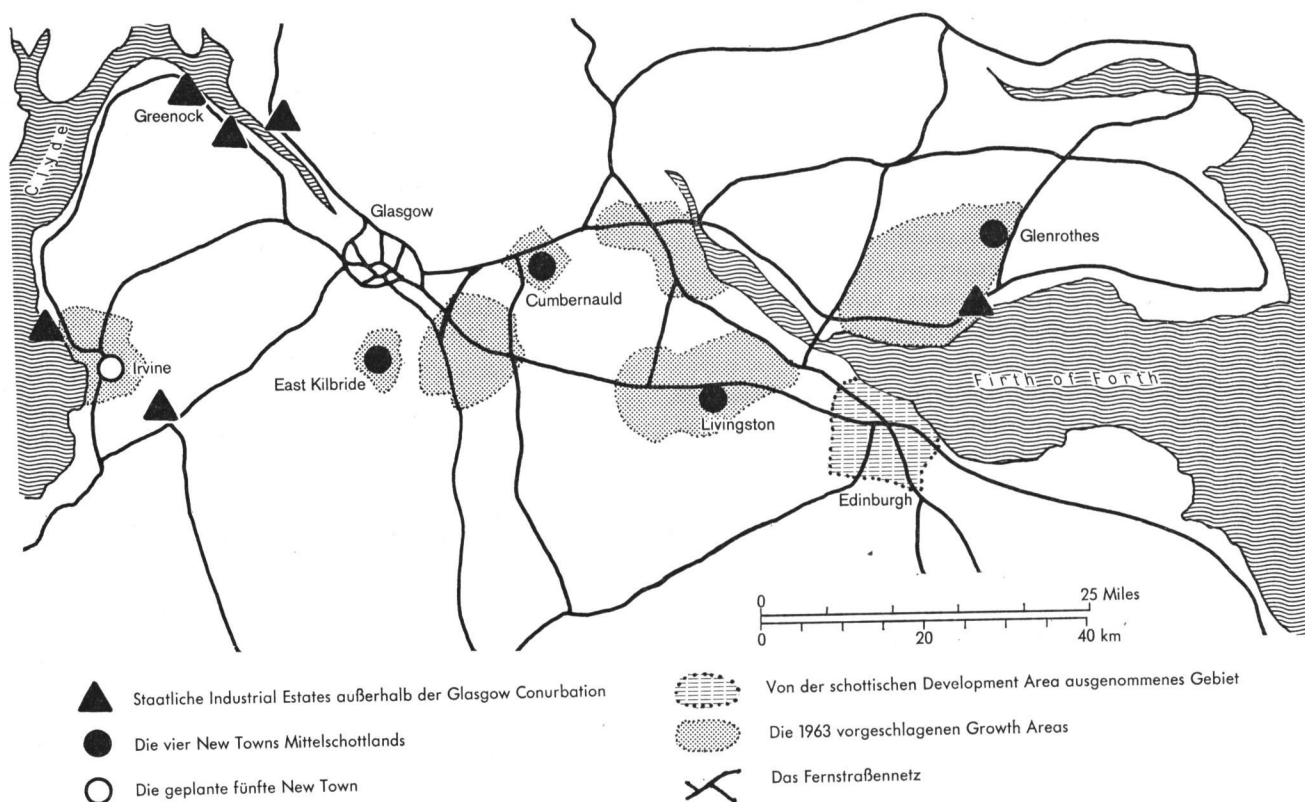


Abb. 3: Entwicklungspolitik in Mittelschottland

len Maßnahmen das größte Entwicklungspotential aufweisen. Es ist gar nicht so schwierig, diese „growth areas“ aufzufinden, denn in der Regel handelt es sich um Teilräume, deren Vorzüge schon von Unternehmern entdeckt worden sind und zu erhöhtem Interesse an Industrieansiedlungen geführt haben. Diese Teilräume können aber ihre Potentiale nicht ins Spiel bringen, solange sie nicht in das moderne Fernstraßennetz eingebaut sind oder ihnen die Mittel zu einer gründlichen Sanierung ihrer alten Industrieviertel fehlen. Mit historischer Berechtigung können die Kohlen- und Schwerindustrieviertel darauf verweisen, daß sie zur Sanierung jetzt die Mittel nötig haben, die sie selbst in ihrer Blütezeit hervorgebracht haben, die ihnen aber nicht belassen und die statt dessen im mittel- und südenschottischen Raum reinvestiert wurden.

Das „growth area concept“ ist keine theoretisch-planerisch gewonnene Vorstellung, sondern es trägt der wirtschaftsräumlichen Realität Rechnung, daß sich das moderne Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum in den Vorzugslagen konzentriert. Bei dem Versuch, „das Kernwachstum zu dämpfen und gewissen Planvorstellungen zu folgen, die auf Homogenisierung des Wirtschaftsraumes ... hinzielen, liegt prozeßgegenläufiges Bemühen vor“²⁷.

1963 war die britische Regierung bereit, die allseits propagierte Förderung von Wachstumspolen²⁸ in ihre Regionalpolitik einzubauen²⁹ und bei der physischen Planung

die Gebiete besonderer Wachstumskraft zu bevorzugen. Indirekt wurde damit auch die Mobilität der Bevölkerung über kurze Distanzen bejaht, während die interregionale Wanderung in die Ballungsgebiete weiterhin unerwünscht ist.

Am konsequentesten ist die schwerpunktfördernde Regionalpolitik bisher in Mittelschottland (Abb. 3) durchgeführt worden, was nicht zuletzt dem Tatbestand zuzuschreiben ist, daß die Planung von Edinburgh aus durch das schottische Entwicklungsministerium erfolgt. In Central Scotland, das durch die Gebirgszüge nach Norden und Süden klar abgegrenzt ist, sind 75% der Bevölkerung und 90% der Industrie Schottlands beheimatet. Seit dem Ende des ersten Weltkriegs wandern Einwohner dieses Gebietes ab, dessen Werft- und andere Metallindustrien und dessen Kohlenbergbau schwere Absatzkrisen durchmachten. Noch 1951–1961 verlor Zentralschottland 280 000 Menschen und damit 83% seines natürlichen Bevölkerungszuwachses. Der Wirtschaftsraum ordnet sich um zwei Siedlungskerne, um die Industriestadt Glasgow und die Verwaltungs- und Kulturmetropole Edinburgh. Alle Orte in Mittelschottland sind von einer dieser beiden Städte über ein dicht ausgebautes Verkehrsnetz in weniger als einer Stunde erreichbar. Die fünf „growth areas“ sind um die vier bestehenden und die geplante fünfte New Town angeordnet; in ihnen sollen Einwohnern aus Glasgow, wo in einigen Stadtbe-

²⁷ E. Otremba, 1968, S. 151.

²⁸ Vgl. G. C. Cameron und G. L. Reid, 1966, Kap. 4.

²⁹ National Economic Development Council, 1963, sowie die White Papers über Central Scotland und The North East, beide London 1963.

zirken die Einwohnerdichte 600 Ew/ha beträgt, neue Wohnungen und Arbeitsplätze beschafft werden. Der mittelschottische Wirtschaftsraum soll neu geordnet und von den fünf Wachstumszentren aus aufgefüllt werden.

Der Schottland-Plan von 1966³⁰ hält an dieser Konzeption fest und sieht vor, daß dadurch ein großer Teil der bisher mobilen Bevölkerung – die Auswandernden, die Umsiedelnden und der Bevölkerungszuwachs – in diesem Gebiet gehalten wird und die Auswanderung auf jährlich 20 000 Personen reduziert werden kann. Trotz der Rezession ging der Ausbau der neuen Städte³¹ und des Verkehrsnetzes einschließlich einer Schnellstraße Glasgow-Edinburgh zügig voran.

In ähnlicher Weise wurden Schwerpunktprogramme für ein Gebiet in Nordostengland – zwischen der Fernstraße Darlington/Newcastle und der Küste – und für den Coastal Belt in Südwesten beschlossen. Wichtigste Projekte sind dabei der Ausbau der Schnellstraßen, die Bereitstellung neuer Wohnviertel oder neuer Städte sowie die Anlage von Industriesiedlungen. New Towns und Industrial Estates wurden von britischen Planern entwickelt und haben sich als besonders geeignete Maßnahmen zur Förderung des Kernwachstums auch in wirtschaftsschwachen Regionen erwiesen.

2. Die New Towns

Der Beginn der modernen Stadtneugründungen ist in der Veröffentlichung von E. Howards Buch 1898³² und seiner Gründung der „garden cities“ Lechworth 1903 und Welwyn 1919 zu sehen. Howard plante den Bau von mittelgroßen, selbständigen und funktionsfähigen Städten in angemessener Entfernung zu den bestehenden Großstädten. Für die Gartenstädte sollten eine maximale Einwohnerzahl von 32 000, ausgeglichene Sozial- und Erwerbsstruktur, Ausstattung mit Agrarland als peripherem Grüngürtel und abwechslungsreiche Bebauungsweise festgelegt werden. Mehrere Gartenstädte sollten durch ein Nahschnellverkehrssystem verbunden, die zwischen ihnen liegenden Agrarflächen und Parks jedoch nicht bebaut werden. Nach Howards Vorstellungen sollten landwirtschaftliche und industrielle Betriebe auf privatwirtschaftlicher Basis geführt, Grund und Boden auf dessen Wertzuwachs aber Eigentum der die Stadt bauenden gemeinnützigen Gesellschaft sein.

Die Bezeichnung „garden city“ wurde oft mißverstanden und fälschlich von „garden suburbs“ in Anspruch genommen. Howard wollte keine eintönigen Vorstadtsiedlungen, sondern kompakte Städte, eingebettet in offenes Umland, bauen. Er und die nachfolgenden Vertreter der Gartenstadt-Idee waren davon überzeugt, daß eine Fortsetzung des Zersiedlungstrends, der sich in den Industrieländern bis nach 1920 fast ungehemmt entfalten konnte, zu einem „poor and depressed life in the slums of the spreading cities and an equally poor and depressed life in the rural

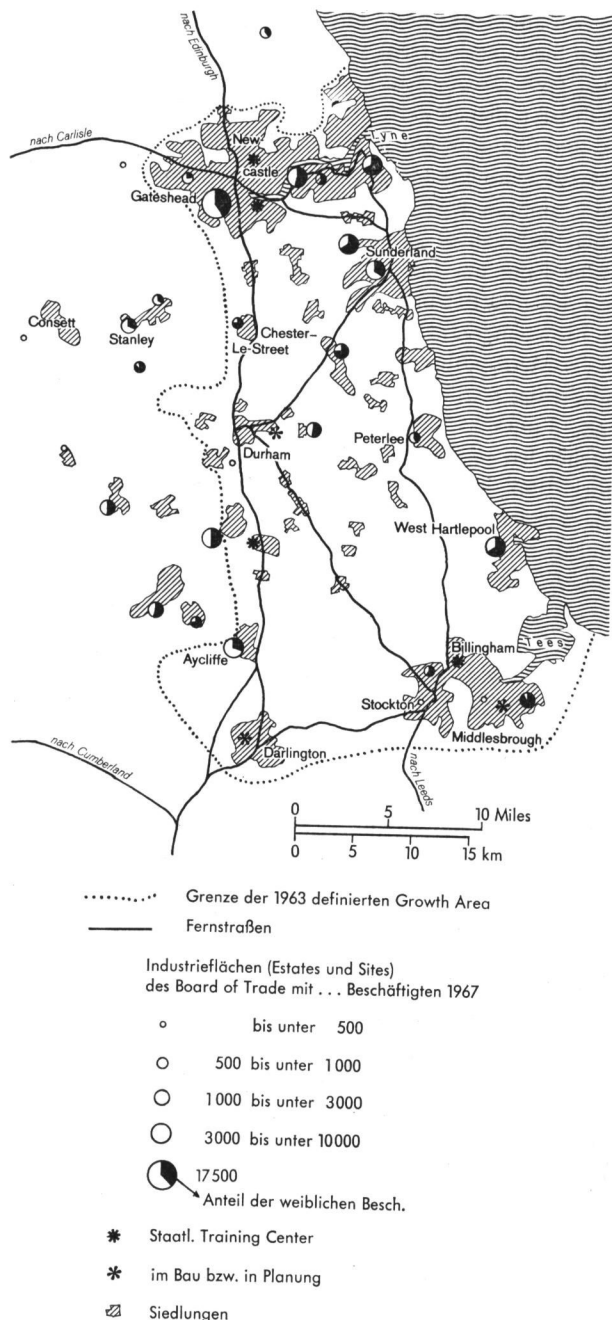


Abb. 4: Siedlungen und Wirtschaftsförderung in Nordost-England

areas“ führen müsse und daß deshalb „the hope of the city outside itself“³³ lag. Mit der Verurteilung des Siedlungswachstums entlang den Ausfallstraßen der Großstädte und der geplanten Industrieansiedlung in Estates der Gartenstädte war Howard seiner Zeit voraus; die spätere Gesetzgebung gab ihm in überzeugender Weise recht.

Wichtig für die Planung im regionalen Maßstab war Howards Vorschlag, Gruppen neuer Städte außerhalb der Ballungszentren zu kombinieren. Diese Konzeption dient sowohl der Dezentralisierung übersetzter Gebiete als auch

³⁰ The Scottish Economy 1965 to 1970. – Edinburgh 1966.

³¹ P. D. McGovern, 1968.

³² E. Howard, 1898. Deutsche Ausgabe Jena 1907.

³³ L. Mumford, 1928, S. 32 und 1924, S. 151.

der Zusammenfassung der menschlichen Aktivitäten in neuen Siedlungszentren. Die nach 1945 vom Staat geschaffenen New Towns lassen sich in zwei Gruppen aufteilen: die meisten dienen der Entzerrung der Ballungsräume London und Glasgow, einige andere geben den Kristallisationskern für neue Expansion ab, wie z. B. Peterlee in Durham und Cwmbran in Südwales.

Bis 1968 gab es 22 neue Städte, von denen acht im 30-Meilen-Ring um London liegen und die Hauptstadt um etwa 400 000 Bewohner entlastet haben. 1961–1966 nahm die Einwohnerzahl von Greater London um 300 000 ab, die der Metropolitan Region (Abb. 1) dagegen um 1 500 000 und die des restlichen Gebietes der Planungsregion Südostengland um 600 000 zu³⁴. Während die Einwohnerzahl der bestehenden acht New Towns um London von 440 000 im Jahre 1967 bis 1987 nur noch um etwa 80 000 steigen soll, wurden vier neue Projekte in größerer Entfernung, nämlich Milton Keynes, Peterborough, Northampton und Ipswich, mit einer Bevölkerungszahl von 360 000 beschlossen³⁵. Diese Projekte werden einen spürbaren Beitrag zur Dekonzentration des südostenglischen Raumes leisten.

Die gleiche Konzeption stand hinter dem Bau der fünf schottischen New Towns (Abb. 4), deren Einwohnerzahl von 110 000 (1967) in den nächsten zwei Jahrzehnten um 210 000 steigen soll. Die meisten neuen Städte wurden in Anlehnung an bestehende Siedlungskerne ausgelegt. Der Aufbau ist in East Kilbride am weitesten fortgeschritten, die Stadt zählte 1967 54 000 Einwohner, von denen 54% aus Glasgow und weitere 26% aus dem an Glasgow angrenzenden County Lanark stammten. Den Nachbargemeinden, die für Familien aus Glasgow Wohnungen bauen, wird pro Aussiedlerwohnung die Erstellung einer weiteren Wohnung finanziert.

East Kilbride entwickelte sich sehr schnell und war auch besonders erfolgreich bei der Anwerbung von Industriebetrieben und dem Ausbau eines auf die Bedienung einer größeren Umlandregion abgestellten Versorgungszentrums. 1967 waren in drei Industrial Estates 84 Industriebetriebe angesiedelt, von denen 32 über 50, vier sogar über 1000 Beschäftigte hatten. Ende 1969 wurden in East Kilbride bereits 65 000 Einwohner und 188 Industriebetriebe mit 15 800 Beschäftigten gezählt. Gründe für diese Erfolge liegen in der Überlastung des Altsiedlungsgebietes am Clyde, in dem durch großzügige Planung geschaffenen Entwicklungspotential und im Development-Area-Status des Gebietes.

Bei kleiner ausgelegten oder weiter von den Bevölkerungsballungen abgelegenen Neuplanungen ergibt sich ein langsames Wachstum und insbesondere bis zum Erreichen einer Entwicklungsschwelle eine „Durststrecke“: die Einwohner der im Bau befindlichen New Towns klagen über die Unwirtlichkeit und den Mangel an Versorgungs- und Unterhaltungseinrichtungen, und die Development Corporations haben in dieser Zeit große Schwierigkeiten bei der Ansiedlung von Gewerbebetrieben. In Peterlee, das

auf halbem Wege zwischen Tyne und Tees im Bergbaugebiet Durham gelegen ist, wurde diese Erfahrung gemacht. 1948 wurde die Stadt gegründet, um vor allem Bergarbeiterfamilien aufzunehmen, ohne daß das Ausmaß des Beschäftigtenrückgangs im Kohlenbergbau vorausgesehen wurde. Obwohl sich die Stadt intensiv um Industrien bemüht hat, fanden Ende 1969 in nur 33 Betrieben 3400 Arbeitskräfte, in der Mehrzahl Frauen, in Peterlee Beschäftigung. Die Stadt, die nur ein Jahr jünger ist als East Kilbride, hatte erst 22 000 Einwohner.

Es zeigt sich bei jedem Projekt, daß der Aufbau neuer Wachstumskerne um so erfolgreicher ist, je schneller der Ausbau vorangetrieben wird und je breiter die Entwicklungskonzeption angelegt ist. Die jüngsten Planungen sehen bereits eine ganz neue Größenordnung vor: es sind New Towns in Central Lancashire für 150 000 und in den West Midlands (Telford) für 220 000 Bewohner vorgesehen. Dem Besucher stellen sich heute die New Towns, in deren Anlage in Grundriß und Architektur und in deren kultureller und sozialer Ausgestaltung viel Expertenarbeit investiert wird, als bedeutender Fortschritt gegenüber den früheren dürrtigen Sanierungsmaßnahmen in Großbritannien überalterten Industrielandschaften dar.

3. Die Industrial Estates³⁶

Die britische Industrieverteilungspolitik erreichte die größte Wirksamkeit durch den Bau kompletter Industriesiedlungen (Industriehöfe, Industrieparks). Nach dem Beispiel privater Estates, die 1898 außerhalb von Manchester und 1920 in Slough bei London gegründet wurden und auf denen 1938 schon 50 000 bzw. 25 000 Arbeiter beschäftigt waren, werden die Estates von einer dem Board of Trade angegliederten Gesellschaft geplant, einheitlich ausgelegt und mit den nötigen Versorgungseinrichtungen versehen. Die Industriesiedlungen sollten so groß sein, daß die Unterhaltung von gemeinsamen Kantinen, Konferenzräumen, Lagerhäusern, Kraftwerken, Baubüros, Feuerwehren und Buslinien sowie in Zukunft eventuell von Datenverarbeitungsanlagen und Schreibbüros sinnvoll und rentabel ist. Die meisten Industrial Estates erfüllen jedoch nicht einmal einige dieser Kriterien. In den Notstandsgebieten trifft man in vielen Städten auf Hinweisschilder für diese Estates, die nur freie Industrieflächen oder Gelände mit wenigen Fabrikgebäuden ausweisen.

Neben den vom Board of Trade getragenen Estates wurden in den letzten Jahren viele ähnliche Projekte realisiert, deren Träger die Kommunen und private Erschließungsgesellschaften sind. Besonders die großen Immobilien- und Baufirmen griffen die Idee auf und bieten in Konkurrenz zu den öffentlichen Trägern günstige Grundstücke und

³⁴ The Times vom 22. 8. 1968 und 2. 11. 1968.

³⁵ P. Self, 1968, S. 252.

³⁶ Vgl. hierzu besonders H. Niesing, 1970. Diese gründliche volkswirtschaftliche Untersuchung behandelt parallel zu den wirtschaftsgeographischen Arbeiten des Verfassers (U. I. Küpper 1970) die englische regionale Wirtschaftspolitik und stellt als Instrument zur Industrialisierung der Problemgebiete die Industrial Estates besonders heraus.

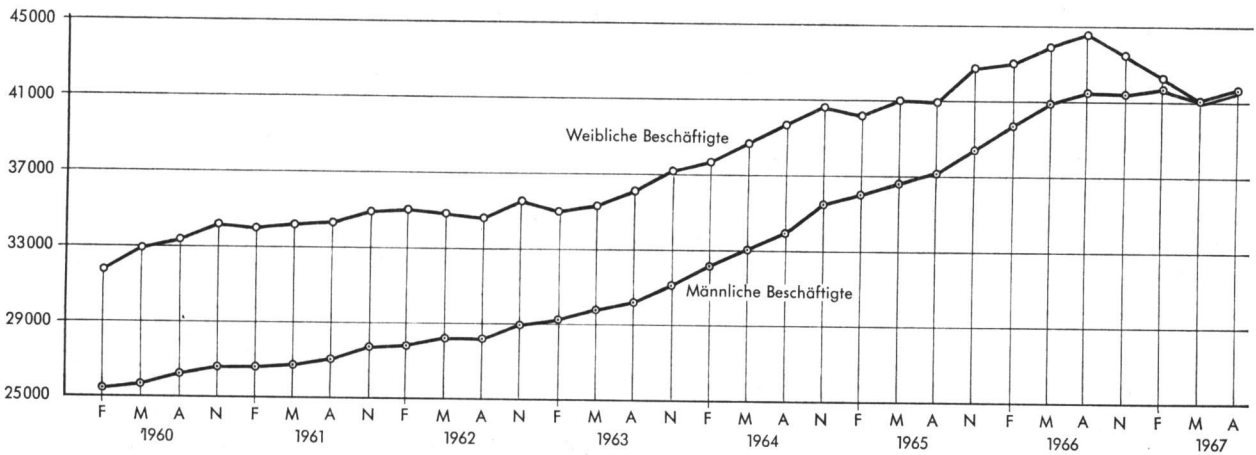


Abb. 5: Beschäftigte in den Betrieben auf Grundstücken der English Industrial Estates Corporation (Angaben jeweils für Februar, Mai, August und November)

fertige Fabriken an³⁷. Mit Hilfe der Planungskontrollen können die Behörden auch die Standortwahl für die privaten Estates überwachen. Während sich die großen, voll ausgelegten Industriesiedlungen meist in Lagen finden, wo die benötigten Arbeitskraftreserven und Infrastrukturleistungen vorhanden sind, ist die Verteilung vieler kleiner Projekte überall in den Development Areas keine glückliche Entwicklung, denn dadurch wird ein Teil der wichtigen Entwicklungsmaßnahmen von den Zonen mit dem besseren Wachstumspotential abgezogen. Kleine kommunale oder private Estates und die Group Sites des Board of Trade können oft die versprochenen Leistungen nur teilweise oder mit Verspätung bieten. Sie können nur kleinere, oft finanzschwache Betriebe anwerben, während sich auf den bedeutenden Industriesiedlungen eine Vielzahl großer Fabriken befindet.

Der größte staatliche Estate wurde im Team Valley bei Gateshead am unteren Tyne gebaut. Auf dem 280 ha großen Gelände, in dem noch große Freiflächen für Erweiterungsprojekte vorhanden sind, arbeiteten im Herbst 1967 in knapp 100 Betrieben 17 400 Beschäftigte. Die Industriesiedlung wurde am Rand des dicht besiedelten Gebietes Tyneside (1,3 Mill. Ew.) und des Kohlenreviers Durham errichtet, um die in den Hafenindustrien und im Bergbau freigesetzten Arbeitskräfte aufzunehmen. Buslinien verbinden Team Valley mit der Stahlstadt Consett (40 000 Ew.), mit Stanley (46 000 Ew.), Chester-le-Street (59 000 Ew.) und Houghton-le-Spring (31 000 Ew., siehe Abb. 4).

Der Bau von Industrial Estates hat sich aus mehreren Gründen als vorteilhaft erwiesen:

- a) Das Problem der Arbeitsplatzfindung für die entlassenen männlichen Arbeitskräfte wird auf größeren Estates eher gelöst. In neun Industriesiedlungen (Estates mit über 3000 Beschäftigten) sank der Anteil der Frauen an der Arbeiterzahl 1952–1967 von 55% auf 47%; in den kleineren Gruppenstandorten betrug er 1967 immer noch 59% nach 68% im Jahre 1952.

- b) Die Beschäftigtenzahlen der Betriebe auf Grundstücken der English Industrial Estates Corporation, die für den Board of Trade Estates und Group Sites erschließt und verwaltet, stiegen kontinuierlich an und unterlagen nicht den konjunkturell bedingten Schwankungen, denen die Development Areas, insgesamt gesehen, besonders ausgesetzt sind (Abb. 5).

- c) In Nordengland wie in Südwales nimmt der Anteil der auf Industrial Estates geschaffenen Arbeitsplätze an dem gesamten Arbeitsplatzangebot auf staatlich erschlossenem Industriegelände zu. Die größeren Einheiten erweisen sich in den letzten 10 Jahren als attraktiver. Die Welsh Industrial Estates Corporation gab die umseitigen Beschäftigungszahlen an (vgl. Tab. 2).

- d) Die Industrial Estates erweisen sich als geeignet zur Sanierung in altindustriellen Kerngebieten wie in Nordengland, sie wirken aber auch als regionale „growth poles“ und können bei guter Organisation des Nahverkehrs Einwohnern aus der weiteren Umgebung Beschäftigung geben, die das tägliche Pendeln dem Wohnungswechsel vorziehen. Die Zahlen in Tab. 3 geben die Pendlerströme zu Industriesiedlungen in drei ganz unterschiedlichen Wirtschaftsräumen – einem Schwerindustrialgebiet, einem Kohlenrevier und einem Agrarraum – wieder³⁸.

Viele Industrial Estates, wie z. B. Hirwaun, Bridgend, Wrexham und Aycliffe, wurden nach dem Krieg auf dem Gelände und in den Gebäuden großer Munitionsfabriken eingerichtet. Sie machen heute einen sanierungsbedürftigen Eindruck, erfüllten aber in der Zeit ihren Zweck, als Baumaterialien und fertige Fabrikhallen knapp waren. Bei dem Bau der meisten New Towns wurden die Gewerbebetriebe ebenfalls auf gesonderten Industrieflächen angesiedelt. Diese und die in letzter Zeit gebauten Industrial Estates wurden in städtebaulich ansprechender Weise an-

³⁷ Vgl. die Beilage „Industrial Estates“ in „The Guardian“ vom 27. 1. 1969.

³⁸ Erhebungen des Team Valley Estate für Jan. 1960, des Shannon Estate für Jan. 1965 und von J. R. Castree, 1966, für Treforest.

Tabelle 2: *Beschäftigte in Industrial Estates*

Zeitpunkt	Treforest	Hirwaun	Bridgend	Swansea	Andere Industrie- gelände
Dez. 1947	11 200	2 400	3 400	1 100	13 500
Okt. 1957	10 600	4 900	4 700	3 400	38 900
Juni 1967	11 900	3 800	5 800	6 900	38 300

gelegt³⁹ und erweisen sich als die Trumpfkarten der Wirtschaftsförderungspolitik für die Development Areas.

E. Thesen zur britischen Industrieverteilungspolitik

1. Die regionale Gliederung Großbritanniens in Förderungs- und Restriktionsgebiete nimmt nicht genügend Rücksicht auf die wirtschaftsräumlichen Gegebenheiten und die raumrelevanten Entwicklungsprozesse in der britischen Volkswirtschaft. Die Regionalisierung beruht weitgehend auf einem einzigen sozio-ökonomischen Kriterium, der Arbeitslosenquote, deren Berechnung und Aussagekraft unbefriedigend sind. Außerdem verliert die regionale Wirtschaftsförderung ihre Wirksamkeit, je größer der Anteil des Förderungsgebietes an der gesamten Landesfläche ist. Jedoch läßt eine Aufsplitterung der Förderungsgebiete in viele kleine Development Districts, die es ab 1960 gab und deren Zahl sich zwischen Sept. 1963 und Juni 1966 von 70 auf 165 erhöhte, kein regionales, sondern nur lokalpolitisches Handeln zu.

2. Die Einzelmaßnahmen sind unterschiedlich zu bewerten. Die Restriktionen in Mittel- und Südengland erhöhen die Zahl der zur Aussiedlung in die Development Areas willigen oder genötigten Betriebe und entlasten die Ballungen. Im Hinblick auf die gesamtwirtschaftliche Lage Großbritanniens muß aber verhindert werden, daß die Verweigerung der Baugenehmigungen die dringend erforderliche bauliche und technologische Erneuerung der britischen Industrie stoppt und daß das Verbot von Erweiterungsbauten das Wirtschaftswachstum hemmt. Nur in Zeiten des Wachstums erhöht sich die Mobilität der Industrie durch die Planung von Neubauten und Zweigwerken. Insbesondere kleine und mittlere Unternehmen können sich nicht einfach teilen, wenn sie expandieren wollen oder müssen, weil dazu die organisatorischen oder produktionstechnischen Möglichkeiten fehlen. Ein Anheben der Mindestgröße der unter die IDC-Kontrollen fallenden Bauten wäre in einer Zeit, in der der Trend zu größeren Betriebseinheiten dominiert, geboten.

Die Subventionen für industrielle Bauten in den Development Areas schlagen bei kapitalintensiven Projek-

ten stärker zu Buch⁴⁰, so daß die Politik in ihrer Wirkung beschäftigungsschwache Betriebe stärker in die Förderungsgebiete zieht, die doch die Regionen hoher Arbeitslosigkeit sind. Dem sollte seit 1967 die Lohnkostensubvention, die Industriebetriebe in den Development Areas erhalten, entgegenwirken. Diese Subvention jedoch hatte sicher ganz unerwünschte Folgen. Beispielsweise war die (verstaatlichte) Stahlindustrie in Südwalles 1966 nach internationalem Maßstab mit etwa 12 000 Arbeitern überbesetzt⁴¹. Weitaus der größte Teil der überschüssigen Belegschaft arbeitete im Stahlwerk Port Talbot. Ein Abbau dieser Beschäftigtenzahlen wird durch eine Pro-Kopf-Subvention kaum beschleunigt.

3. Die Kontinuität der regionalpolitischen Maßnahmen ist eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg. Die räumliche Erstreckung der Gebietstypen, das bereitstehende Instrumentarium und die administrative Kompetenzkoordinierung sollten langfristig feststehen, so daß sich alle Beteiligten, vor allem die Unternehmer, darauf einstellen und sich vorausblickend engagieren können. Deshalb war sowohl die Motivation als auch die unterschiedliche Handhabung der Regionalpolitik auf der Grundlage sich ändernder Tatbestände wie Zahlungsbilanzsorgen, Konjunkturen oder innenpolitischer Situationen nicht sinnvoll. Die Zahlen in Tab. 4⁴² verdeutlichen die Ergebnisse der unterschiedlichen Anwendung der in den Grundzügen kontinuierlichen Industrialisierungspolitik. Die Tabelle zeigt die Auswirkungen der IDC-Kontrollen nach dem Regierungswechsel 1951 und den Erfolg der schärferen Anwendung der regionalpolitischen Maßnahmen nach der Arbeitslosigkeitswelle 1958/59. Detailliertere Statistiken beweisen, daß häufige Manipulationen mit dem Instrumentarium der Regionalpolitik deren Wirkung nach 1951 minderten.

4. Konkrete Standortfestlegungen bei Industrieansiedlungen wurden durch den Bau von vorfabrizierten Fabrikhallen (Advanced Factories) und ganzen

³⁹ A. Goss, 1962, Kap. 5. Vgl. auch Report and Development Plan 1964 für den neuen Teesside Industrial Estate von J. H. Napper u. a.

⁴⁰ A. J. Brown, 1968, S. 51.

⁴¹ G. Manners; Manuskript eines Vortrags in einer Konferenz des Town Planning Institute, Cardiff, April 1966.

⁴² Errechnet aus: The movement of manufacturing industry in the United Kingdom 1945-1965. - London 1968. Die „Peripheral Areas“ dieser Studie entsprechen weitgehend den Development Areas; sie schließen die ganze Planungsregion Südwestengland, Wales, Schottland und Nordengland ein.

Tabelle 3: *Industrial Estates und Pendler*

Entfernung des Wohnorts vom Estate	Team Valley/Tyne		Treforest/Wales		Shannon/Irland	
	Pendler	%	Pendler	%	Pendler	%
Unter 5 Meilen	10 895	86	6 289	49	515	19
5–10 Meilen	1 526	12	4 877	38	236	9
Über 10 Meilen	223	2	1 638	13	1 929	72

Industriesiedlungen (Industrial Estates) getroffen. Der Bau einzelner Fabrikgebäude in Orten hoher Arbeitslosigkeit ist als hinhaltende, mittelfristige Maßnahme berechtigt. Die Streuung von Advanced Factories entspricht dem ständig wiederholten Regierungswunsch nach einer „more even distribution of industrial development“⁴³ und ist politisch leichter durchführbar als eine Schwerpunktplanung, weil dabei viele Gemeinden berücksichtigt werden können. Die Hoffnung der Regierung auf schnelle Vermietung der bereitstehenden Gebäude ging nicht ganz in Erfüllung: Anfang 1968 standen 39 dieser Fabrikhallen leer, während schon weitere 30 im Bau waren⁴⁴. Standortfestlegungen ohne Berücksichtigung der innerregionalen Entwicklungstrends und der Unternehmerpräferenzen können auf die Dauer allen Beteiligten schaden.

5. Die Industrial Estates und die New Towns sind besonders erfolgreiche Mittel der britischen Regionalplanung. Kombiniert mit Schulungszentren, geben sie ideale Kristallisationskerne für den Ausbau von Wachstumszonen (growth poles) innerhalb der Förderungsgebiete und außerhalb der überlasteten Metropolen ab. Durch ihren Bau wird Regionalinteresse vor Lokalinteresse gestellt und Wirtschaftsförderung in entwicklungsschwachen Räumen kostenmäßig optimiert. Industriesiedlungen müssen in Zukunft aber mehr Gewerbe aus dem tertiären Wirtschaftsbereich aufnehmen. Dies ist für die Verbreiterung des Arbeitsstellenangebots in den Regionen ebenso wichtig wie für die Weiterentwicklung der Wachstumszonen. Die Anwerbung von Verwaltungs- und anderen Dienstleistungsbetrieben sollte in den Growth Poles gefördert werden. Zur Zeit werden hier Arbeitsplätze im Produktionsbereich subventioniert, im Tertiärbereich in der gleichen Höhe besteuert.

6. Ein Vergleich der britischen mit der deutschen Entwicklungspolitik zeigt, daß in den beiden Ländern von ganz unterschiedlichen Verhältnissen ausgegangen werden muß. Die britischen Notstandsgebiete sind überwiegend Regionen mit industriewirtschaftlichen, nicht landwirtschaftlichen Strukturproblemen. Kennzahlen der Industriedichte und der Wertschöpfung (Bruttoinlandsprodukt), die in der Bundesrepublik Abgrenzungs-

kriterien bei der Auswahl der Bundesausbauorte waren⁴⁵, könnten in Großbritannien nicht zur Bestimmung von Development Areas verwandt werden – abgesehen davon, daß diese und ähnliche sozioökonomischen Daten wegen der überholten kommunalen Gebietseinteilung gar nicht sinnvoll errechnet werden könnten.

Die Gliederung der Verwaltungsräume und -kompetenzen ist in Großbritannien völlig anders als in Deutschland. Die Länderebene unseres förderativen Systems gibt es auf der Insel nicht. Die Planungskompetenzen sind in außerordentlich hohem Maße bei der Londoner Regierung zentralisiert, nur die walisischen und schottischen Behörden (das Welsh Office in Cardiff und das Scottish Development Department in Edinburgh) verfügen über einen gewissen Spielraum. Die kommunalen Planungen in England unterliegen ebenso der ministeriellen Genehmigungspflicht wie die Investitionsvorhaben der Privatindustrie. Ein Gegenstück zur deutschen Landesplanung gibt es nicht.

Beurteilt man die Einzelmaßnahmen, so kann festgestellt werden, daß die größeren Probleme in Großbritannien auch ein weitergehendes Engagement des Staates zur Folge hatten. Die Restriktionen in Mittel- und Südingland finden in Westeuropa nur im Pariser Raum eine Entsprechung. Solche Kontrollen sind in einem polyzentrischen Wirtschaftsraum, wie es die Bundesrepublik ist, weder nötig noch angebracht. Dagegen sind die Entwicklungsbeispiele der neuen Städte und der Industriesiedlungen durchaus nachahmenswert, und es ist erstaunlich oder auch bezeichnend, daß in der Bundesrepublik erst wenige Beispiele so umfassender und erfolgreicher Planung existieren (neue Stadt Wulfen, Euro-Industriepark München). Es muß aber gleichzeitig gesagt werden, daß die englischen Regionalplaner seit einigen Jahren

⁴⁵ Th. M. Strunden, 1963.

Tabelle 4: *Umzug von Industrieunternehmen 1945–1965*

	1945–51	1952–59	1960–65
Umzug von Unternehmen in die "Peripheral Areas"	113	16	71
Umzug von Zweigwerken in die "Peripheral Areas"	350	198	404
Gesamtbeschäftigtenzahl dieser Betriebe 1966	237 000	79 000	122 000

⁴³ The development areas. A proposal for a regional employment premium. – London: H. M. S. O. 1967.

⁴⁴ The Times vom 2. 3. 1968.

von ihren deutschen (und schottischen) Kollegen lernen könnten, wie man eine auf Entwicklungsschwerpunkte ausgerichtete Wirtschaftsförderungspolitik durchsetzen und durchführen kann.

7. Abschließend soll die britische Regionalpolitik im Zusammenhang mit der Zielsetzung der westeuropäischen Wirtschaftsintegration gesehen werden. Die Randlage der Förderungsgebiete, die jetzt schon peripher im britischen Wirtschaftsraum liegen, wird durch einen Eintritt des Landes in die EWG noch verstärkt. Auch Frankreich, Italien und die BRD fördern ihre Randregionen, die aber meist näher zum Schwerpunkt des westeuropäischen Wirtschaftsraumes gelegen sind. Ökonomisch betrachtet, ist diese Regionalpolitik mehr Sozial- als Wachstumspolitik. Beides läßt sich in den peripheren Räumen am ehesten durch den Ausbau der Kernzonen mit beträchtlichem Entwicklungspotential verbinden.

Im Hinblick auf die europäische Wirtschaftsintegration müßte Großbritannien die den kontinentalen Flußmündungsstandorten entsprechenden Hafenbuchten als Entwicklungsschwerpunkte der Zukunft ausbauen. Die weitere Verdichtung Südens – außerhalb der Metropolitan Region – ist aus europäischer Sicht für Großbritannien ein gesamtwirtschaftliches Erfordernis und unabwendbar.

Literatur

- Brown, A. J.; J. K. Bowers; P. C. Cheshire (u. a.): Regional problems and regional policy. In: National Institute Economic Review. (1968) Nr. 46, S. 42–51.
- Castree, J. R.: An economic investigation of industrial estates in Wales. M. A.-Thesis, University of Wales. – Swansea 1966.
- Cameron, G. C.; G. L. Reid: Scottish economic planning and the allocation of industry. – Edinburgh 1966. = University of Glasgow Social and Economic Studies. Occasional Papers, Nr. 6.
- Cameron, G. C.; B. D. Clark: Industrial movement and the regional problem. – Edinburgh 1966. = University of Glasgow Social and Economic Studies. Occasional Papers, Nr. 5.
- Dennison, S. R.: The location of industry and the depressed areas. – London 1939.
- Eversley, D. E. C.: Social and psychological factors in the determination of industrial location. In: Papers on Regional Development. (Hrsg.: T. Wilson. – Oxford 1965.
- Derselbe: Probleme und Zukunftsaussichten einer Regionalplanung in Großbritannien. In: Raumforschung und Raumordnung. 21. Jg. (1963) H. 4, S. 205–213.
- Derselbe: Regionalplanung in England. Eine Beurteilung der neuen Situation. In: Institut für Raumordnung. Informationen. 16. Jg. (1966) Nr. 1, S. 1–22.
- Derselbe: Einige Probleme der wirtschaftlichen und sozialen Planung in England. Zum Bericht des Hunt-Ausschusses. In: Institut für Raumordnung. Informationen. 19. Jg. (1969) Nr. 21, S. 641–651.
- Fisher, G.: Further calculations on regional differences in profitability and growth. In: Scottish Journal of Political Economy. 9. Jg. (1962) S. 147–158.
- Fogarty, M. P.: Prospects of the industrial areas of Great Britain. – London 1945.
- Gaede, H. J.: Organisation und Gegenwartsprobleme der Landesplanung in England. – Bad Godesberg 1953. = Mitteilungen aus dem Institut für Raumforschung, H. 17.
- Goodman, J. F. B.; P. J. Samuel: The motor industry in a development district. In: British Journal of Industrial Relations. Jg. 1966, S. 336–365.
- Goodwin, W.: The structure and position of the British motor vehicle industry. In: Tijdschrift voor Econ. en Soc. Geogr. 56. Jg. (1965) Nr. 4, S. 145–156.
- Goss, A.: British industry and town planning. – London 1962.
- Haggett, P.: New regions for old. In: The Geographical Magazine. Jg. 1969.
- Hannington, W.: The problem in the distressed areas. – London 1937.
- Hansmeyer, K. H.: Ziele und Träger regionaler Wirtschaftspolitik. S. 36–60 in: Beiträge zur Regionalpolitik. – Berlin 1968. = Schriften des Vereins für Socialpolitik. N. F., Bd. 41.
- Hart, P. E.; A. J. McBean: Regional difference in productivity, profitability and growth. In: Scottish Journal of Political Economy. 8. Jg. (1961) S. 1–11.
- Hemming, W. M. F.: The regional problem. In: National Institute Economic Review. (1963) Nr. 25, S. 40–73.
- Howard, E.: To-morrow. A peaceful path to real reform. – London 1898. 3. Aufl. 1902 als: Garden cities of to-morrow.
- The intermediate areas. Report of a Committee under the Chairmanship of Sir Joseph Hunt. (Hunt Report). – London: H. M. S. O. 1969.
- Isbary, G.; H. J. von der Heide; G. Müller: Gebiete mit gesunden Strukturen und Lebensbedingungen. Merkmale und Abgrenzungen. – Hannover 1969.
- Jürgensen, H.: Antinomien in der Regionalpolitik. S. 401–413 in: Gestaltungsprobleme der Weltwirtschaft. Andreas Predöhl aus Anlaß seines 70. Geburtstages gewidmet. – Göttingen 1964.
- Küpper, U. I.: Regionale Geographie und Wirtschaftsförderung in Großbritannien und Irland. – Wiesbaden 1970. = Kölner Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeographie, Bd. 10.
- McGovern, P. D.: New towns of Scotland. In: Scottish Geographical Magazine. 84. Jg. (1968) S. 29–44.
- The movement of manufacturing industry in the United Kingdom 1945–1965. (Hrsg.: Board of Trade. – London 1968.
- Mumford, L.: The theory and practice of regionalism. In: Sociological Review. Jg. 1928, S. 18–33 und 131–141.
- Derselbe: Regions to live. In: Survey. Jg. 1924.
- The National Plan. Presented to Parliament by the First Secretary of State and Secretary of State for Economic Affairs by Command of Her Majesty. – London: H. M. S. O. 1965.
- Needleman, L.; B. Scott: Regional problems and location of industry policy in Britain. In: Urban Studies. 1. Jg. (1964) Nr. 2, S. 153–173.
- Niesing, H.: Die Gewerbeparks („industrial estates“) als Mittel der staatlichen regionalen Industrialisierungspolitik, dargestellt am Beispiel Großbritanniens. – Berlin 1970. = Schriften zu Regional- und Verkehrsproblemen in Industrie- und Entwicklungsländern, Bd. 7.
- Odber, A. J.: Regionalpolitik in Großbritannien. In: Regionale Entwicklungspolitik in Großbritannien und den Ländern der EWG. S. 223–265. – Münster 1967. = Materialien zur Raumplanung, Nr. 3.
- Otremba, E.: Veränderung des Bruttoinlandsproduktes in der Bundesrepublik Deutschland 1961–1964. In: Geographische Rundschau. 20. Jg. (1968) H. 4, S. 149–152.
- Report on the location of industry in Great Britain. (PEP Report). (Hrsg.: PEP (Political and Economic Planning). – London 1959.
- Robertson, C. J.: New industries and new towns in Scotland's

- industrial growth. In: *Scottish Geographical Magazine*. 80. Jg. (1964) Nr. 2, S. 114–123.
- Rodgers, H. B.; G. Humphrys (u. a.): *The Hunt Report*. In: *Area*. (Hrsg.: Institute of British Geographers. Jg. 1969.
- Royal Commission on the Distribution of the Industrial Population. Report. (Barlow Report). – London: H. M. S. O. 1940.
- Self, P.: TCPA evidence to the Hunt Committee. In: *Town and Country Planning*. 36. Jg. (1968) Nr. 5, S. 247–255.
- Singer, H. W.; C. E. V. Leser: Industrial productivity in England and Scotland. In: *Journal of the Royal Statistical Society*. Jg. 1948, S. 309–330.
- Strunden, Th. M.: Neuabgrenzung der Sanierungsgebiete: Bundesausbaugesbiete. In: *Institut für Raumforschung. Informationen*. 13. Jg. (1963) Nr. 16, S. 397–408.
- Thirwall, A. P.: A measure of the "proper distribution of industry". In: *Oxford Economic Papers*. 19. Jg. (1967) S. 46–55.
- Townroe, P. M.: Industrial structure and regional economic growth. In: *Scottish Journal of Political Economy*. 16. Jg. (1969) S. 95–99.
- Watts, D. G.: Milford Haven and its oil industry. In: *Geography*. 55. Jg. (1970) Nr. 1, S. 64–72.
- Weyl, H.: Planung in England. Elemente der Raumordnung in Großbritannien. In: *Raumforschung und Raumordnung*. 19. Jg. (1961) H. 3, S. 148–162.
- Zur Problematik der Abgrenzung von hinter der allgemeinen Entwicklung zurückgebliebenen Gebieten. Bearb. von Georg Müller unter Mitw. von M. ten Brink und G. Kroner. – Bad Godesberg 1968. = *Mitteilungen aus dem Institut für Raumordnung*, H. 60.