

Zentrum und Peripherie: Wirtschaftliches Szenario für ein wiedervereinigtes Korea

Eckart Dege

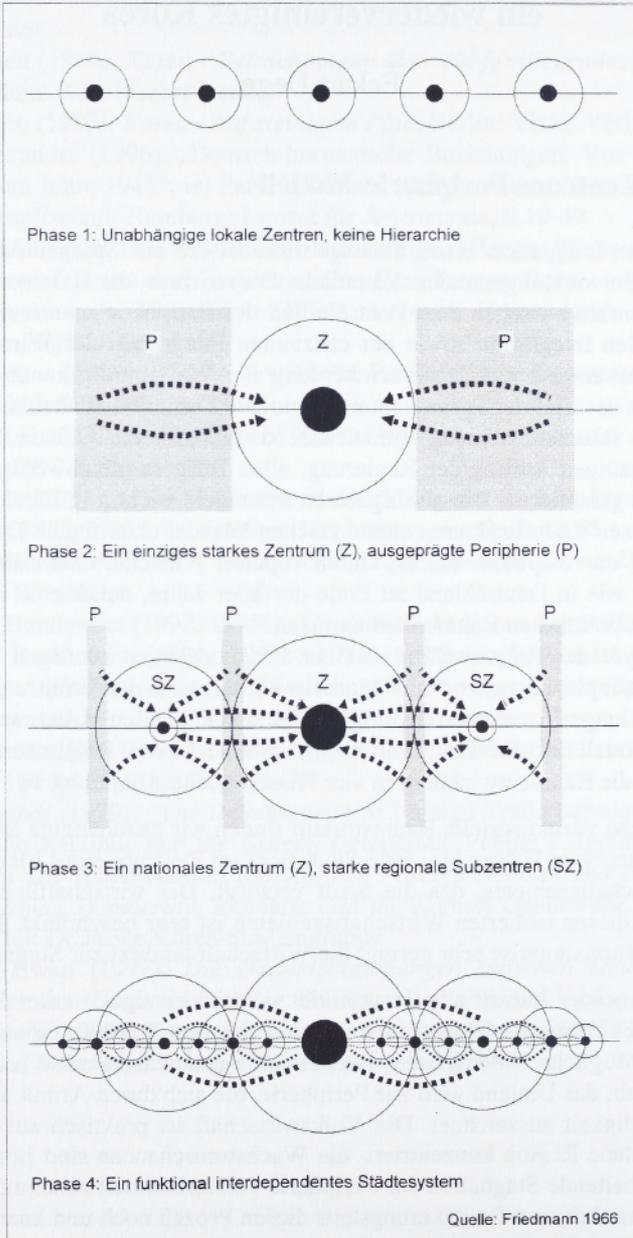
1 Das Zentrum-Peripherie-Modell

Die räumliche Integration eines Staatsgebietes bildet ein Spiegelbild ihres wirtschaftlichen Entwicklungsstandes. Räumliche Disparitäten, die sich in einem ausgeprägten Gegensatz zwischen dem Zentrum und der Peripherie manifestieren, stehen einer nationalen Integration sowie der effizienten Integration der Wirtschaftsstandorte und damit einer optimalen Ausschöpfung der Wachstumspotentiale im Wege. Deshalb ist es das Ziel der Raumplanung, regionale Disparitäten abzubauen und eine ausgewogene Raumentwicklung einzuleiten; damit leistet sie einen Beitrag zum verfassungsmäßigen Auftrag der Regierung, allen Bürgern gleichwertige Lebensbedingungen zu garantieren. Diese Aufgabe ist besonders wichtig in Ländern, in denen die gewachsenen Raumstrukturen einem raschen Wandel unterliegen. Dieser Wandel kann, wie in der Republik Korea, durch rapides Wirtschaftswachstum ausgelöst werden oder, wie in Deutschland zu Ende der 80er Jahre, durch eine revolutionäre Änderung der politischen Rahmenbedingungen.

Zur Analyse der Raumstruktur und zur Prognose ihrer künftigen Entwicklung greift die Raumplanung gerne auf Modelle zurück, die die Erfahrungen früherer Raumentwicklungen in allgemeingültigen Gesetzmäßigkeiten zusammenfassen. Ein derartiges Modell ist das Zentrum-Peripherie-Modell von Friedmann (1966). Es untergliedert die Raumentwicklung in vier Phasen (siehe Abbildung 1).

1. Als typische vorindustrielle Raumstruktur finden wir unabhängige lokale Zentren ohne ausgeprägte Hierarchie. Jede Stadt liegt im Zentrum eines kleinen regionalen Wirtschaftsgebietes, das die Stadt versorgt. Der wirtschaftliche Austausch zwischen diesen isolierten Wirtschaftsgebieten ist sehr beschränkt. Deshalb sind die Wachstumsimpulse sehr gering; die Wirtschaft tendiert zur Stagnation.
2. Mit beginnender Industrialisierung bildet sich ein einziges starkes Zentrum heraus. Dieses Zentrum zieht aus den anderen Räumen Ressourcen und Humankapital ab. Mögliche Unternehmer, Intellektuelle und Arbeitskräfte wandern in das Zentrum ab; das Umland wird zur Peripherie, die sich durch Armut und kulturelle Rückständigkeit auszeichnet. Die Volkswirtschaft ist praktisch auf eine einzige metropolitane Region konzentriert, die Wachstumschancen sind beschränkt. Die weiter anhaltende Stagnation der Peripherie verstärkt durch zunehmende Abwanderung des aktiveren Bevölkerungsteils diesen Prozeß noch und kann in der Peripherie zu sozialen und politischen Unruhen führen.

Abbildung 1: Das Zentrum-Peripherie-Modell von Friedmann



3. Als erster Schritt der Entwicklung zu einer reifen industriellen Raumstruktur bilden sich neben dem primären nationalen Zentrum in der Peripherie starke regionale Subzentren heraus, die die Peripherie im nationalen Maßstab auf kleinere intermetropolitane Peripherien beschränken. Eine weitere Hypertrophie des nationalen Zentrums kann so vermieden werden, und wichtige Ressourcen der Peripherie werden in den Kreislauf der Volkswirtschaft aufgenommen, wodurch das Wirtschaftswachstum kräftige Impulse erhält. In den intermetropolitanen Peripherien bleiben Probleme der Armut und kulturellen Rückständigkeit jedoch weiterhin erhalten.
4. Das Endziel der Raumentwicklung im industriellen Reifungsprozeß ist die Entwicklung eines inderdependenten Städtesystems nach dem Modell von Christaller (1933). Damit sind die wichtigsten Ziele einer ausgewogenen Raumentwicklung erreicht: nationale Integration, Effizienz der Wirtschaftsstandorte, Ausschöpfung eines maximalen Wachstumspotentials, Minimierung interregionaler Disparitäten.

Dieses Modell zeigt, daß in einer freien Marktwirtschaft regionale Disparitäten fast zwangsläufig als Folge jeder wirtschaftlichen Entwicklung entstehen. Sie treten im regionalen, nationalen, internationalen und globalen Maßstab auf. Zentrum-Peripherie-Strukturen sind räumlich sehr stabil, obwohl sie sich inhaltlich-funktional ändern können. Politische und soziale Unruhen in den Peripherien, in denen die Menschen sich in der einen oder anderen Art gegen das Zentrum auflehnen, führen zu Raumplanungs- und Entwicklungsstrategien, die das Ziel haben, unterentwickelten Regionen zu helfen. In der Regel werden diese Programme jedoch in den Zentren entschieden, ohne daß die Menschen in den Peripherien am Entscheidungsprozeß beteiligt werden. Dadurch werden die Zentrum-Peripherie-Strukturen weiter zementiert.

2 Zentrum und Peripherie im traditionellen Korea

Im traditionellen Korea der Yi-Dynastie bestand eine Raumstruktur vom Typ 1 des Friedmannschen Modells. Diese Aussage mag überraschen, galt doch Seoul als das unumstrittene Zentrum des Landes. Diese Funktion füllte es jedoch nur in politischer, nicht in wirtschaftlicher Hinsicht aus. Seine wirtschaftlichen Beziehungen beschränkten sich weitgehend auf die Provinz Kyônggi-do, welche die Hauptstadt mit Reis, Fisch, Salz und Brennholz versorgte. Daneben gab es eine ganze Reihe lokaler Zentren, die wiederum ihr eigenes agrares Umland hatten und somit wirtschaftlich weitgehend autark waren.

Dieser Gliederung des Landes in voneinander unabhängige Wirtschaftskammern trug die 1418 von König Sejong vorgenommene Einteilung des Landes in 8 Provinzen Rechnung. Die Grenzziehung der Provinzen war so geschickt der natürlichen

Kammerung des Landes angepaßt, daß bis heute nur geringfügige Korrekturen vorgenommen werden mußten.

Das Kommunikationssystem beschränkte sich weitgehend auf ein Netz von Königsstraßen und ein System von Feuerelegraphenlinien, die von Seoul aus in alle Ecken des Chosôn-Reiches ausstrahlten. Die Königsstraßen dienten als gut ausgebaute Reitwege in erster Linie administrativen und militärischen Zwecken, weniger dem Austausch von Gütern.

Die nach neokonfuzianischem Ideal streng hierarchisch strukturierte Verwaltung Chosôn's stellte mit dem politischen Primat Seouls allerdings schon die Weichen für das spätere wirtschaftliche Primat der Hauptstadt.

3 Korea als Peripherie in der japanischen „Greater East Asia Co-prosperity Sphere“

Die beginnende Modernisierung Koreas gegen Ende der Yi-Dynastie wurde bald von den Japanern übernommen und in deren Sinne fortgeführt. Mit dem Ausbau der Verkehrswege, insbesondere des Eisenbahnnetzes, und der Konzentration der wirtschaftlichen Kraft auf die Hauptstadtregion setzte jener Prozeß ein, der von Friedmann als Phase 2 beschrieben wird und der von dem extremen Gegensatz zwischen Kernregion und Peripherie geprägt ist.

Die Kernregion bildete die Provinz Kyônggi-do mit der Hauptstadt Seoul. Symmetrisch zu dieser Kernregion reihen sich längs der von Pusan nach Sinûiju führenden Verkehrsachse die übrigen Regionen Koreas in perfekter Symmetrie an: nach zwei stärker agrarisch geprägten Übergangslandschaften, Hwanghae-do und Ch'ungh'ông-do, folgten zwei große Beckenlandschaften, P'yông'an-do im Becken des Taedong-gang im Nordwesten und Kyôngsang-do im Becken des Naktong-gang im Südosten. Beide Beckenlandschaften waren zwar auf eigene Zentren, Pyongyang bzw. Taegu, ausgerichtet, Seoul jedoch so deutlich unterstellt, daß auch sie zur Peripherie gerechnet werden mußten. Abseits der Haupt-SE-NW-Achse lagen zwei extrem periphere Räume, die in japanischer Zeit zu Lieferanten von Rohstoffen ausgebaut wurden: der Südwesten (Chôlla-do) zum Lieferanten von Nahrungsmitteln und der Nordosten (Kangwôn-do und Hamgyông-do) zum Lieferanten mineralischer Rohstoffe und elektrischer Energie.

Im internationalen Maßstab fand unter japanischer Herrschaft jedoch eine Peripherisierung ganz Koreas statt. Im Rahmen der „Greater East Asia Co-prosperity Sphere“ wurde Korea zum peripheren Ergänzungsraum des japanischen Kernlandes. Praktisch alle raumwirksamen Tätigkeiten der japanischen Verwaltung dienten diesem Ziel. Das läßt sich sehr gut am Ausbau des Verkehrsnetzes ablesen: Während Nord-Süd-Verbindungen, die der japanischen Ausbeutung des Landes und dem japanischen Vormarsch auf das ostasiatische Festland dienten, relativ gut ausgebaut wurden, wurden Ost-West-Verbindungen, die zu einer stärkeren Verknüpfung der

einzelnen Wirtschaftsräume Koreas notwendig gewesen wären, vernachlässigt. Das gleiche gilt für die Häfen; es wurden lediglich diejenigen gut ausgebaut, die der Ausplünderung der Ressourcen Koreas dienten: Pusan als das Japan nächstgelegene und somit wichtigste Einfallstor Koreas, Kunsan als Ausfuhrt Hafen für die reichen Reiserträge seines Hinterlandes, Mokp'o zum Abtransport der Baumwolle, Namp'o zum Abtransport der reichen mineralischen, landwirtschaftlichen und industriellen Produkte des Taedong- und Chaeryông-Beckens, Sinûiju zur Verschiffung der reichen Holzvorräte am Oberlauf des Amnok-kang sowie Wônsan, Sôngjin und Ch'ôngjin zum Abtransport der Bergbau-, Forst-, Fischerei- und Agrarprodukte, während Unggi und Rajin als Transithäfen vor allen Dingen der Verschiffung der landwirtschaftlichen und mineralischen Ressourcen der Mandchurei dienten.

Die Ausbeutung der koreanischen Peripherie im Rahmen der „Greater East Asia Co-prosperity Sphere“ beschränkte sich jedoch nicht nur auf die natürlichen Ressourcen des Landes, sondern schloß seine Humanressourcen mit ein. Hunderttausende von Koreanern wurden als Arbeiter in die Bergwerke und Industrieanlagen Japans und seiner Ergänzungsräume verpflichtet, koreanische Frauen wurden als „comfort girls“ der kaiserlichen japanischen Armee erniedrigt. Nationale politische und soziale Auflehnungen gegen das Zentrum, wie sie für Peripherien charakteristisch sind, wurden von den Japanern blutig unterdrückt, so am 1. März 1919.

Der Gegensatz zwischen Kern und Peripherie zeigte sich auch in der Kulturpolitik Japans: Während fast sämtliche Führungspositionen von Japanern eingenommen wurden, wurde die Masse des koreanischen Volkes in einem Zustand der Halbbildung gehalten. Bei der Befreiung wies Korea deshalb alle Anzeichen einer kolonialen Struktur auf, wie sie für Peripherien typisch sind: eine verbogene Wirtschaftsstruktur, einseitig ausgerichtete Kommunikationsverbindungen und einen empfindlichen Mangel an Führungskräften.

4 Zentrum und Peripherie im geteilten Korea

Nach der Befreiung hatte Korea theoretisch alle Chancen, eine ausgewogene Raumentwicklung einzuleiten, da die Regionen Koreas ausgesprochen komplementär sind. Südkorea hatte agrare Überschüsse und den Großteil der bestehenden konsumorientierten Leichtindustrie, Nordkorea reiche Lager mineralischer Rohstoffe und die Schwerindustrie zu ihrer Aufbereitung sowie einen Überschuß an elektrischer Energie. Durch die Korea von den Großmächten aufgezwungene Teilung konnten diese Chancen jedoch nicht wahrgenommen werden. Beide Teile Koreas mußten ihre eigenen Wege zur Raumentwicklung finden.

In Südkorea verstärkten sich mit dem ersten Schritt der Industrialisierung die Konzentration der Wirtschaftskraft auf Seoul als Kern und die Peripherisierung des gesamten übrigen Landes noch. Dieser erste Industrialisierungsschritt baute als exportorientierte Leichtindustrie auf dem einzigen komparativen Vorteil auf, über den

Südkorea verfügte: seine unbeschränkt zur Verfügung stehenden, niedrig entlohnten Arbeitskräfte. Als Standorte der Leichtindustrie blieben die alten Standorte der konsumorientierten Industrie, die sich naturgemäß im Raum der größten Bevölkerungs- und Konsumentenballung befanden, erhalten. 1966, als in Seoul erst knapp 13% der Gesamtbevölkerung des Landes lebten, waren hier bereits 39% aller industriellen Arbeitsplätze des Landes konzentriert. Das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen lag 88% über dem Landesdurchschnitt. So wirkte Seoul wie ein Magnet oder Strudel, wie Gregory Henderson (1975) es ausdrückte, der die fähigsten Kräfte aus dem gesamten Land an sich zog.

Dadurch kam es in Südkorea zu einer Binnenmigration allergrößten Umfangs. So wiesen bereits zwischen 1960 und 1970 61 der 140 Landbezirke (*gun*) absolute Bevölkerungsverluste auf, von 1970 bis 1980 erhöhte sich ihre Anzahl auf 107. Inzwischen hat sich das Verhältnis zwischen ländlicher und städtischer Bevölkerung in Südkorea völlig umgekehrt. Lebten noch 1955 drei Viertel (75,5%) der südkoreanischen Bevölkerung auf dem Lande, so leben heute (1995) gut drei Viertel (78,5%) in Städten mit über 50.000 Einwohnern. Eine Analyse der Migration anhand der Ergebnisse der Volkszählungen ließ erkennen, daß die Abwanderung vom Lande in der ersten Phase zwischen 1960 und 1970 vor allen Dingen die besser entwickelte Diagonalachse Seoul - Taegu - Pusan erfaßte, da die junge ländliche Bevölkerung aufgrund ihres höheren Bildungsstandes die Pull-Faktoren der Industrie eher wahrnehmen konnte als ihre Altersgenossen aus den peripherer gelegenen Regionen des Nordostens und Südwestens. In diesen Peripherräumen setzte die Abwanderung erst in den 70er Jahren ein (Dege 1985).

Die Abwanderung des jüngeren, aktiven Bevölkerungsteils aus der Peripherie verstärkte noch das typische Überlegenheitsgefühl der Bewohner des Zentrums gegenüber denen der Peripherie, das sich in unzähligen Witzen über die geistige Schwerfälligkeit der Bewohner Ch'olla-dos widerspiegelt. Und wer nicht an einer der 37 Universitäten der Hauptstadt studiert hatte, hatte kaum Chancen, in Führungspositionen der Wirtschaft oder Verwaltung aufzurücken. Diese Tatsache führte unweigerlich zu einem Minderwertigkeitsgefühl der Bewohner der Peripherie, dem man am besten dadurch begegnete, indem man selbst ins Zentrum zog.

Auch in Korea kam es unter diesen Umständen zu Auflehnungen der Peripherie gegen das Zentrum. Die Anfälligkeit der Bevölkerung im Südwesten und auf Cheju-do für kommunistische Unterwanderung war bereits vor dem Koreakrieg das erste Anzeichen dafür, der Volksaufstand von Kwangju im Jahre 1980 ein letztes Aufbäumen der Peripherie gegen das Zentrum, bevor sich die Raumstrukturen in Südkorea wandelten.

Erstrangiges Migrationsziel war die Hauptstadtregion, die dadurch ein Wachstum und eine Hypertrophie bislang unbekanntem Ausmaßes erlebte. Durch die enge Verknüpfung von Politik, Militär und Wirtschaft in der Dritten und Vierten Republik war praktisch die gesamte politische und wirtschaftliche Macht Südkoreas auf das traditionelle politische Zentrum konzentriert. Die Hauptquartiere aller bedeutenden Wirtschaftsunternehmen des Landes hatten hier ihren Sitz, und nicht nur die politi-

schen, sondern auch die wirtschaftlichen Entscheidungen für das gesamte Land wurden hier getroffen. Im Vergleich zu Seoul war das gesamte übrige Südkorea Peripherie, die an den politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsprozessen kaum beteiligt war. Damit entsprach die Raumstruktur Südkoreas der Phase 2 des Friedmannschen Modells. In dieser Situation stellte Martin Schwind (1977) in *Erdkunde* die besorgte Frage: „Entwickelt sich die Republik Korea monoregional?“

4.1 Auf dem Wege zu einer ausgeglichenen Regionalentwicklung - Neue Raumstrukturen in Südkorea

Mit Südkoreas Eintreten in die zweite Phase der Industrialisierung, dem Aufbau einer eigenen Schwer- und petrochemischen Industrie, wurde diese monoregionale Raumentwicklung jedoch überwunden. Für die Standortentscheidungen dieser neuen Industrien waren zwei Überlegungen von Bedeutung. Erstens waren sie auf den Import von Rohstoffen angewiesen; deshalb boten sich hafensorientierte Standorte möglichst nahe den internationalen Schifffahrtslinien an. Zweitens sollten diese Schlüsselindustrien aus strategischen Gründen möglichst weit entfernt von der militärischen Bedrohung durch Nordkorea errichtet werden. So entstand an der Südostküste ein neuer Industriegürtel, der von P'ohang über Ulsan, Pusan, Kôje-do, Ch'angwôn und Sach'ôn bis zur Kwangyang-Bucht reicht. Dieser neue Industriegürtel bildete in der südkoreanischen Raumentwicklung schon bald ein bedeutendes Gegengewicht zum Kern der Hauptstadtregion. Damit beschriftet Südkorea den Weg von Phase 2 zu Phase 3 des Friedmannschen Modells. Neben dem primären nationalen Zentrum bildeten sich in der Peripherie starke regionale Subzentren heraus. Anfangs blieb diese Entwicklung auf eine verbreiterte Diagonalachse Seoul - Pusan beschränkt, inzwischen hat sie sich jedoch auch auf die verbliebenen Peripherien ausgedehnt. Besonders der industrielle Ausbau der Westküste als natürlicher Gegenpol zum neuen chinesischen Markt und die Erschließung der Ostküste als Freizeitregion für die städtische Bevölkerung haben dazu beigetragen.

Diese Entwicklung wurde von der offiziellen Raumplanung kräftig unterstützt. In diesem Zusammenhang ist Förderung zur Verlegung der Hauptquartiere großer Industriebetriebe an den Standort ihrer Produktion zu nennen; POSCO zog nach P'ohang um, Hyundai nach Ulsan. Ferner wurden regionale Universitäten gezielt gefördert; fast alle großen Universitäten der Hauptstadt errichteten Dependancen in der Provinz. Für die Entwicklung der High-Tech-Industrie wurde im Zentrum des Landes mit Taedök eine eigene Technopolis gegründet. Hier, und nicht in der Hauptstadt, fand 1993 die Weltausstellung statt. Und für die Ausrichtung der Asienspiele im Jahre 2002 hat sich nicht mehr Seoul, sondern Pusan beworben.

Von besonderer Bedeutung für eine ausgewogene Raumentwicklung war der Ausbau des Verkehrsnetzes. In diesem Zusammenhang sind besonders der mit der Änderung des Zweiten Landesentwicklungsplans beschlossene Bau einer Westküstenautobahn sowie der Bau des '88 Olympic Expressway zu nennen. Seit man von

Chôlla-namdo nach Kyôngsang-pukto kommen kann, ohne erst über Seoul zu fahren, kann man von Kwangju nicht mehr als Peripherie sprechen.

Wenn man heute durch Südkorea reist oder die interessanten Analysen koreanischer Kollegen zu Fragen der zentralörtlichen Struktur, der Verkehrsverknüpfung oder der Kommunikationsverbindungen Südkoreas liest, hat man den Eindruck, daß Südkorea auf dem Weg ist, sich in seiner Raumentwicklung von Phase 3 zur Phase 4 des Friedmannschen Modells zu bewegen. Das Ziel ist die Entwicklung eines interdependenten Städtesystems nach dem Modell von Christaller, das zur nationalen Integration, zur Ausschöpfung des maximalen Wachstumspotentials durch Effizienz der Wirtschaftsstandorte und damit zum Abbau interregionaler Disparitäten beiträgt. Dieses Endziel ist das Ergebnis eines industriellen Reifungsprozesses, in den die südkoreanische Wirtschaft jetzt eingetreten ist.

4.2 Stagnierende Raumstrukturen in Nordkorea

Es ist schwierig, das Zentrum-Peripherie-Modell von Friedmann auf ein Land wie Nordkorea zu übertragen, da hier nicht freie Marktentscheidungen die Raumentwicklung prägen, sondern die Entscheidungen extrem zentralistischer Planwirtschaftsinstitutionen. Nicht die Kräfte des Marktes bestimmen die Allokation von Ressourcen und Kapital, sondern die Entscheidungen einer mächtigen zentralen Planungsbürokratie. In Nordkorea, in dem jeder Einwohner einen Passierschein benötigt, um die *myôn*-Grenze zu überschreiten, schließt das auch die Bewegung der Menschen ein. Wanderungsbewegungen, die in Südkorea die Raumentwicklung so entscheidend geprägt haben, sind hier unbekannt. Trotzdem können wir einige Vergleiche anstellen.

Nordkorea übernahm nach der Befreiung eine Raumstruktur, die aus zwei wirtschaftlichen Aktivräumen bestand, der Westküste mit dem Taedong- und Ch'ôngch'ôn-Becken als Zentrum, und der Ostküste, an der einzelne Industriestandorte von Wônsan über Hamhông/Hôngnam, Kimch'aek und Ch'ôngjin bis Sônbonng wie Perlen auf einer Kette aneinandergereiht sind.

Dazwischen und im Norden lag mit der Nangnim-Kette und dem Kaema-Plateau ein großer wirtschaftlicher Passivraum, der aufgrund seiner gebirgigen Natur den Austausch zwischen den beiden Aktivräumen sehr erschwerte. Als Erbe der japanischen Kolonialherrschaft gab es nur eine Eisenbahnlinie, die die beiden Aktivräume miteinander verband, die P'yôngwôn-Linie von Pyongyang nach Wônsan. Die zweite, bis heute nicht elektrifizierte Querverbindung von P'yôngsan in Hwanghae-pukto nach Wônsan wurde erst 1972 nach 14jähriger Bauzeit in Betrieb genommen. Die traditionelle Verkehrsachse zur Ostküste, von Seoul durch die Chugaryông-Furche nach Wônsan, war durch die Waffenstillstandslinie unterbrochen.

Bereits direkt nach der Befreiung etablierte die kommunistische Führung ihr Machtzentrum in Pyongyang, wenn sie auch bis zur Verabschiedung einer neuen Verfassung im Jahre 1972 an Seoul als Hauptstadt Koreas festhielt. De facto wurde

damit Pyongyang das Zentrum Nordkoreas, und die übrigen Regionen wurden zumindest in politischer Hinsicht zur Peripherie. Mit dem Wiederaufbau nach dem Koreakrieg verstärkten sich die Stellung des Zentrums und das Gefälle zur Peripherie noch, da alle Anstrengungen in erster Linie auf den Wiederaufbau der „revolutionären Stadt“ Pyongyang gerichtet waren. Wenn man heute von Pyongyang in die Peripherie reist, hat man das Gefühl, in eine andere Welt zu kommen.

Das Bevölkerungswachstum des Zentrums wird durch rigorose Zuzugskontrolle streng den Bedürfnissen und den Möglichkeiten der Stadtentwicklung angepaßt, so daß Pyongyang bis heute lediglich auf 1,7 Mio. Einwohner angewachsen ist. Zweimal erlebte das Zentrum sogar eine Bevölkerungsabnahme: Mitte der 60er Jahre, als zahlreiche Industriebetriebe aus strategischen Gründen in die Peripherie verlagert wurden, und Mitte der 80er Jahre, als „unerwünschte Elemente“, politisch Unzuverlässige, Alte, Behinderte und Kleinwüchsige, d.h. Menschen, die nach Meinung der Führung nicht würdig sind, in Pyongyang zu leben, ausgesiedelt wurden.

Mit der Verlagerung von Industriebetrieben in die Peripherie sollte man eigentlich eine Stärkung der Peripherie erwarten und damit in unserem Modell der Raumstruktur einen Übergang von der frühindustriellen Phase 2 zur industriellen Reifungsphase 3. Dieser Prozess ist in Nordkorea jedoch nicht eingetreten. Statt dessen entwickelte sich die Raumstruktur zurück und gleicht heute eher der vorindustriellen Phase 1. Für diese Entwicklung sind vor allen Dingen zwei Gründe verantwortlich: die schlechten Verkehrsverbindungen und das Bestreben der politischen Führung, aus strategischen Gründen möglichst autarke Raumeinheiten zu schaffen. So erfolgt die Versorgung Pyongyangs mit Reis, Mais, Gemüse, Obst, Eiern, Schlachtvieh und Fisch wie auch mit Energie aus der Stadt selbst beziehungsweise aus ihrem unmittelbaren Umland. Ähnliches gilt auch für die anderen Bevölkerungszentren wie Wôn-san, Hamhûng/Hûngnam, Sinûiju usw. Ein interregionaler Austausch findet nur in sehr bescheidenem Umfang statt.

Besonders deutlich kann man das geringe Ausmaß des interregionalen Austausches am Zustand und an der Belastung der Verkehrswege erkennen. Nordkorea hat drei Autobahnstrecken, von Pyongyang nach Wôn-san (192 km, 1978 in Betrieb genommen), von Pyongyang nach Kaesông (152 km, 1992 in Betrieb genommen) und von Pyongyang über Anju nach Hyangsan (125 km, 1996 in Betrieb genommen). Jeder, der den Verkehr auf südkoreanischen Autobahnen kennt, wird wegen des geringen Verkehrs auf den nordkoreanischen Autobahnen überrascht sein. 1992 habe ich bei der zweistündigen Fahrt von Pyongyang nach Kaesông einmal den entgegenkommenden Verkehr gezählt: 18 Fahrzeuge, davon 12 Lastwagen und 6 Pkw. Einen überregionalen Linienbusverkehr gibt es in Nordkorea gar nicht, ebenso keinen regelmäßigen Flugverkehr. Der ohnehin geringe Straßenverkehr ist inzwischen noch mehr zusammengeschrumpft, da Nordkorea akuten Treibstoffmangel hat. Da aus Devisenmangel kein Rohöl importiert werden kann, wurden die zwei Raffinerien des Landes stillgelegt. Benzin- und Dieselkraftstoff wird heute in geringen Mengen mit Tanklastwagen aus China bezogen. Fast alle Lastwagen wurden deshalb auf Holzvergaser umgerüstet.

Nicht viel besser sieht es mit dem Eisenbahntransport aus. Nordkorea verfügt zwar über ein Eisenbahnnetz von 5.045 km Streckenlänge, von dem 63% elektrifiziert sind. Das Streckennetz und das rollende Material sind jedoch so heruntergekommen, daß unfreiwillige Aufenthalte und Umleitungen zu jeder Bahnfahrt in Nordkorea gehören. Hinzu kommt die Tatsache, daß das gesamte Eisenbahnnetz Nordkoreas eingleisig ist, so daß vielfach stundenlange Aufenthalte in Ausweichbahnhöfen eingelegt werden müssen. Unter diesen Umständen kann kaum ein Zug in Nordkorea den Fahrplan einhalten, und die Frachtleistung der Bahn ist äußerst gering. Für die 200 km von Pyongyang nach Kaesông braucht der Zug 8 Stunden, der internationale Express von Pyongyang nach Sinûiju benötigt laut Fahrplan für die 225 km 3 Stunden 45 Minuten, in der Realität aber eher 6 bis 8 Stunden, und der Express Pyongyang - Moskau braucht für die Fahrt zur Grenzstation am Tuman-gang 11 Stunden und dort 5 Stunden für die Grenzabfertigung.

Noch weniger leistungsfähig ist das Telefonnetz. Ferngespräche sind in Nordkorea praktisch gar nicht möglich, und selbst in Pyongyang ist die Zahl der Fernsprecher so gering, daß das Pyongyanger Telefonbuch nicht viel dicker ist als ein Schulheft.

All diese Beobachtungen zeigen, wie gering die Verkehrsspannung zwischen den einzelnen Regionen ist. Die Regionen sind, auf einem niedrigen Niveau, praktisch autark. Ein interregionaler Austausch von Gütern und Menschen findet kaum statt.

4.2.1 Die Regionen Nordkoreas

Die Kernregion bildet die Hauptstadt Pyongyang mit ihrem Umland. Diese Region reicht von Sunch'ôn den Taedong-gang abwärts bis Namp'o. Neben großen, intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen enthält diese Region die Industriestandorte Sunch'ôn (Zement- und Kunstfaserherstellung), Pyongyang (konsumorientierte Leichtindustrie, Maschinen- und Fahrzeugbau), Kangsô (Spezialstahlwerk), T'ae'an (Schwermaschinenbau), Songnim (Eisenhütte Hwanghae und Stahlwerk Ch'ôllima), Kûmsông (Traktoren) und Namp'o (Buntmetallverhüttung und Schiffsbau). Zwar haben auch in dieser Region die Industriebetriebe unter Produktionseinschränkungen aufgrund von Energie-, Rohstoff- und Ersatzteilmangel zu leiden, diese Kernregion scheint aber noch bevorzugt beliefert zu werden. Eine Ausweitung der Kernregion nach Süden bis Sariwôn scheiterte daran, daß das große Kalidünger- und Zementwerk Madong bei Sariwôn bis heute nicht fertiggestellt ist, da die russischen Ingenieure, die es errichteten, die Baustelle verlassen haben. Eine Ausweitung nach Norden bis Sinanju wurde durch das Ausbleiben des chinesischen Erdöls, auf das das hier neu errichtete petrochemische Kombinat „Jugend“ als Rohstoff angewiesen ist, verhindert.

Das Kohlenbecken des Ch'ôngch'ôn-gang mit seiner völlig veralteten Technologie gehört bereits zur Peripherie ebenso wie der landschaftlich zwar wunderschöne, aber touristisch nur schwach ausgenutzte Myohyang-san. Zwar ist hier die Infra-

struktur für einen internationalen Tourismus vorhanden, bislang bleiben die Besucher jedoch weitgehend aus.

Einen weiteren industriellen Schwerpunkt, wenn auch auf weit niedrigerer Stufe, bildet die Mündung des Amnok-kang mit chemischer und holzverarbeitender Industrie sowie Textilindustrie und Maschinenbau.

Die Industriezone der Ostküste bildet eine Kette von Einzelstandorten, die durch die Bahnlinie Wõnsan - Tumangang und eine allerdings in sehr schlechtem Zustand befindliche Straße miteinander verknüpft sind. Wõnsan hat nach dem Koreakrieg nicht mehr seine frühere wirtschaftliche Bedeutung zurückgewinnen können, da es durch die Waffenstillstandslinie von seinem traditionellen Hinterland abgeschnitten und die früher bedeutende Ölraffinerie nicht wieder aufgebaut wurde. Die wirtschaftliche Struktur der Stadt wird heute von der Fischerei, vom Schiff- und Waggonbau bestimmt. Außerdem bildet sie das Tor zum Kûmgang-san und zu den Badeorten Songdowõn und Sijungho am Ostmeer. 1991 wurden eine neue Straße und 1997 eine neue Bahnlinie von Wõnsan zum Kûmgang-san eröffnet; obwohl eines der vorrangigen Touristenziele Nordkoreas, ist die touristische Kapazität des Kûmgang-san bei weitem nicht ausgeschöpft.

Hanhûng, bereits in der japanischen Kolonialzeit zu einem wichtigen Standort der chemischen Industrie ausgebaut, wurde nach dem Koreakrieg mit ostdeutscher Hilfe wieder aufgebaut. 1960/61 wurde hier von Soldaten der Volksarmee mit dem Vinalonwerk „8. Februar“ das wichtigste Kunstfaserwerk Nordkoreas mit einer Jahresproduktion von 50.000 t errichtet.

In Sõngjin, dem heutigen Kimch'æk, entstand anknüpfend an ein altes Elektrostahlwerk aus japanischer Zeit ein Spezialstahlwerk, das Roheisen aus Ch'õngjin weiterverarbeitet.

Das Eisen- und Stahlkombinat „Kim Chaek“ in Ch'õngjin geht ebenfalls bereits auf eine japanische Gründung zurück. Es verhüttet Magnetierz aus Musan am Oberlauf des Tuman-gang mit Koks-kohle, die per Eisenbahn aus der Mandchurei bezogen wird. Mit Koks-batterien, einem großen Hochofenkomplex, Konverterstahlwerk, Elektrostahlwerk, Stranggußanlage sowie Warm- und Kaltwalzwerk hat dieses größte metallurgische Zentrum Nordkoreas eine Kapazität von 3,5 Mio. t Roheisen und 4 Mio. t Stahl. Es ist allerdings nicht klar, ob es zur Zeit produziert, da die Lieferung von Koks-kohle aus China infolge des nordkoreanischen Devisenmangels eingestellt wurde.

Rajin und Sõnbong verfügen beide über ausgezeichnete Naturhäfen, die schon von den Japanern als Transithäfen für den Abtransport agrarischer und mineralischer Rohstoffe aus der Mandchurei ausgebaut wurden. Diese Funktion hatten sie auch später noch, jetzt allerdings für die Sowjetunion, deren breitspurige Eisenbahn bis nach Ch'õngjin führt. Aus der Sowjetunion kam auch das Rohöl, das in der Raffinerie von Sõnbong verarbeitet wurde. Seit Einstellung der Rohöllieferungen liegt die Raffinerie von Sõnbong still.

Der Plan, im Raum Rajin-Sõnbong nach chinesischem Muster eine freie Wirtschafts- und Handelszone einzurichten, ist meiner Ansicht nach zum Scheitern ver-

urteilt, weil dieser Raum im nationalen Maßstab zu peripher liegt. Der vom UNDP verfolgte Plan einer internationalen Freihandelszone im Tumen-Delta, an der neben Nordkorea auch China und Rußland beteiligt wären, hätte viel bessere Entwicklungschancen, da sich die Volkswirtschaften dieser und der noch zu beteiligenden Länder Südkorea, Japan und Mongolei in idealer Weise ergänzen. Solange es aus politischen Gründen jedoch nicht zu einer supranationalen Entwicklung dieses Raumes kommt, sehe ich hier noch keine ausländischen Investoren.

Das gebirgige Binnenland Nordkoreas wird weitgehend von Wald eingenommen, lediglich in den Tälern wird Mais angebaut. Auf das Kaema-Plateau ist die Landwirtschaft erst am Rande vorgedrungen; hier setzen die klimatischen Verhältnisse der agraren Nutzung enge Grenzen. So ist die Forstwirtschaft der vorwiegende Wirtschaftszweig, und die wenigen Siedlungen dieses Raumes, wie z.B. Samjiyôn, sind aus Holzfällercamps hervorgegangen. Samjiyôn ist auch der Ausgangspunkt für Besuche des Paektu-san, dessen touristische Kapazität aufgrund der schlechten Erreichbarkeit bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist. Will man heute zum Paektu-san gelangen, muß man entweder ein Flugzeug nach Samjiyôn chartern oder von Pyongyang aus 24 Stunden lang mit der Eisenbahn über Kilchu nach Hyesan fahren und von dort den Ausflug mit dem Auto fortsetzen.

5 Zentrum und Peripherie in einem wiedervereinigten Korea - Schlußfolgerungen aus der deutschen Wiedervereinigung

Vergleichen wir die Raumstruktur Süd- und Nordkoreas, so kommen wir zu ganz unterschiedlichen Ergebnissen: Südkorea hat eine Raumstruktur, die von starken peripheren Zentren neben dem nationalen Kern gekennzeichnet ist. Mit dem einsetzenden wirtschaftlichen Reifungsprozeß wachsen diese Zentren immer stärker zu einem interdependenten Städtesystem zusammen. Im Gegensatz dazu ist der Wirtschaftsraum Nordkoreas mit der wirtschaftlichen Stagnation wieder in zahlreiche kleine Zentren mit ihren jeweiligen Einzugsgebieten zerfallen, zwischen denen nur ein sehr geringer Austausch stattfindet. Damit ähnelt die Raumstruktur Nordkoreas wieder der der vorindustriellen Zeit.

Nun stellt sich natürlich die Frage, wie nach einer Wiedervereinigung des Landes aus diesen unterschiedlichen Raumstrukturen eine einheitliche koreanische Raumstruktur entstehen kann und wie diese aussehen könnte. Bei der Beantwortung dieser Frage sind wir allerdings auf Spekulationen angewiesen, aber evtl. können die Erfahrungen, die wir in Deutschland nach der Wiedervereinigung gemacht haben, dazu beitragen, einige mögliche Szenarien aufzuzeigen.

5.1 Das westeuropäische Zentrum und die neue ostdeutsche Peripherie

Anders als Korea hatte Deutschland nie ein starkes nationales Zentrum. Statt dessen gab es in Deutschland als Erbe der Geschichte ein Netz etwa gleichstarker Städte wie Köln, Leipzig, Dresden, Frankfurt am Main, Nürnberg und München, die bereits im Mittelalter über große Fernhandelsbeziehungen verfügten. Mit der Neuzeit bildete sich dann, auf Bergbau und Manufaktur beruhend, ein Kernraum heraus, der Sachsen und Thüringen umfaßte. Mit dem Erstarken Preußens als führender Macht in Deutschland schloß dieser Kernraum auch die preußische Hauptstadt Berlin mit ein. Erst mit dem Aufbau der Kohle- und Stahlindustrie im 19. Jahrhundert dehnte sich dieser Kern mit dem Ruhrgebiet bis zum Rhein im Westen und mit dem Oberschlesischen Industriegebiet nach Osten aus. Dieser industrialisierte Kern, der sich nördlich der Mittelgebirge von West nach Ost durch ganz Deutschland zog, wurde zum wirtschaftlichen Kraftwerk des Deutschen Reiches.

Mit der Teilung Deutschlands als Folge des Zweiten Weltkriegs wurde diese Kernregion mitten durchgeschnitten und zerschlagen. Als Folge mußte die deutsche Wirtschaft neue Raumstrukturen aufbauen. In Ostdeutschland zog sich der industrielle Kern auf das Zentrum des alten Kerns in Sachsen und Thüringen zurück. Trotz sozialistischer Neugründungen von Städten und Industrien außerhalb dieses Kerns, wie z.B. in Eisenhüttenstadt, Schwedt, Neubrandenburg und Rostock, blieb der Rest der Republik Peripherie.

In Westdeutschland orientierte sich der Kern innerhalb weniger Jahre auf die Rheinachse um; das wirtschaftliche Zentrum reichte jetzt vom Ruhrgebiet den Rhein aufwärts und schloß Städte und Regionen wie Frankfurt am Main, das Saargebiet, Stuttgart und München mit ein. Dieser Prozeß der Umorientierung des wirtschaftlichen Kerns Westdeutschlands, der häufig als „Wunder am Rhein“ bezeichnet wurde, wurde durch zwei Fakten gefördert: das Vorhandensein eines starken Städtennetzes als Erbe der Geschichte und die frühe wirtschaftliche Integration Westeuropas.

Mit der wirtschaftlichen Integration Westeuropas wurde die Rheinachse Teil des westeuropäischen Kerns, der aufgrund seiner Form von Brunet als „Europas Blaue Banane“ bezeichnet wurde (Blau als Farbe der europäischen Flagge) (Brunet et al. 1989). Dieser westeuropäische Kern beginnt in der Region Groß-London, zieht sich dann über Benelux und Nordfrankreich zum Ruhrgebiet und von dort rheinaufwärts bis Basel in der Schweiz hin und endet mit dem „triangolo industriale“ in Norditalien. Mit dem Niedergang der Eisen- und Stahlindustrie in den 60er und 70er Jahren verschob sich sein Schwerpunkt zwar aus den altindustrialisierten Räumen Englands, Belgiens und des Ruhrgebiets sowie von Lorraine und Saar nach Süden, ähnlich wie die (frostbelt-sunbelt-Verlagerung in den USA, um jetzt auch Regionen am Mittelmeer (das Neue Südliche Kernland) mit zu umfassen; insgesamt blieb der Kern der „Blauen Banane“ jedoch überraschend stabil. In diesem wirtschaftlichen Kern Westeuropas, der sich in Regionen wie Euregio, Saar-Lor-Lux oder Regio Basiliensis durch intensive grenzüberschreitende Wirtschaftsbeziehungen auszeichnet, werden

annähernd 50% des Bruttosozialproduktes Westeuropas erwirtschaftet (Pletsch 1994).

Die „Blaue Banane“ ist aber nicht nur der industrielle Kern Westeuropas, sondern auch sein politisches und kulturelles Zentrum. Sieben der zwölf Hauptstädte der bisherigen Europäischen Union liegen hier, dazu Bern als Hauptstadt der Schweiz, außerdem Genf als Zentrum vieler supranationaler Institutionen sowie die „drei europäischen Hauptstädte“, Brüssel, Luxemburg und Straßburg. Hinzu kommt Frankfurt am Main, dessen Bedeutung als Sitz der Europäischen Zentralbank noch wachsen wird.

Im Norden, Süden, Westen und Osten ist die „Blaue Banane“ von der europäischen Peripherie umgeben, von wirtschaftsschwachen Regionen wie der Atlantischen Peripherie mit Irland, der Bretagne, dem Baskenland, von Regionen wie Südspanien und Portugal, Süditalien und Griechenland, aber auch von peripheren Räumen wie Nordskandinavien und Schottland. Neben der Wirtschaftsschwäche zeichnen sich diese Peripherregionen durch nationale Minderheiten aus: Die Briten haben ihre Schotten, Waliser und Iren, die Franzosen ihre Bretonen und Korsen, die Spanier ihre Basken und Katalanen, die Italiener ihre Sizilianer und Sardinier, die Griechen ihre Mazedonier und Türken. Diese nationalen Minoritäten haben aufgrund schlechterer Ausbildung, niedrigerer Einkommen und daraus resultierendem niedrigerem Lebensstandard häufig Minderwertigkeitskomplexe und lehnen sich gegen die politischen Entscheidungen des Zentrums auf, während Bewohner des Zentrums vielfach überheblich auf die Menschen in den Peripherien herabschauen.

Wir haben es damit in Westeuropa mit einer deutlichen Zentrum-Peripherie-Struktur zu tun, die sich historisch herausgebildet und in den letzten 50 Jahren verfestigt hat. Deshalb ist es sehr interessant, zu beobachten, ob und wie sich diese Raumstruktur mit der Wiedervereinigung Deutschlands und der Öffnung Europas nach Osten verändert.

Beide deutsche Staaten wurden von der Wiedervereinigung völlig überrascht und waren nicht darauf vorbereitet. Erst nach der Wiedervereinigung wurde das ganze Ausmaß des wirtschaftlichen Niedergangs Ostdeutschlands sichtbar.

In den acht Jahren seit der Wiedervereinigung sind bereits große Fortschritte im Neuaufbau der Infrastruktur Ostdeutschlands gemacht worden. Diese Maßnahmen erfordern einen Kapitaltransfer von mehreren hundert Milliarden DM jährlich, und ein Ende ist noch nicht abzusehen. Doch dafür erhält Ostdeutschland eine Infrastruktur, die die modernste und leistungsfähigste Europas sein wird. Das ist eine Investition in die Zukunft.

Schwieriger sieht es jedoch mit dem Erhalt der industriellen Arbeitsplätze aus. Die ostdeutschen Kombinate beschäftigten viel zu viele Menschen und waren in der Regel technologisch völlig veraltet. Unter diesen Umständen war kein größeres Industrieunternehmen der ehemaligen DDR auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig. Entsprechend schwierig gestaltete sich die Privatisierung, zumal vielfach die Besitzverhältnisse, die Altschulden und die Verantwortung für Umweltschäden nicht geklärt waren. Schließlich wurde die Garantie der Arbeitsplätze wichtiger als der zu

erzielende Preis. Trotzdem wurden die Arbeitsplatzgarantien von den westdeutschen oder ausländischen Käufern vielfach nicht eingehalten, die Arbeitskräfte entlassen und die Industrien stillgelegt. Das böse Wort von der Deindustrialisierung des alten Industriekerns Deutschlands kam auf. In der Landwirtschaft sah die Lage nicht anders aus. Über diese Situation täuschen auch die wenigen Vorzeigeobjekte, wie das neue Opel-Werk in Eisenach, heute das modernste Automobilwerk Europas, oder der durch einen französischen Ölkonzern begonnene Bau einer neuen Großraffinerie im alten petrochemischen Zentrum Bitterfeld, nicht hinweg.

Günstiger sieht die Situation im Bereich des Handwerks und der mittelständischen Industrie aus. Hier waren, besonders in Sachsen und Thüringen, aus der Zeit vor der Teilung Deutschlands noch genügend Strukturen vorhanden, so daß zahlreiche Betriebe neu gegründet oder alte Familienbetriebe wieder aufgebaut werden konnten. Doch auch hier sind die ungeklärten Eigentumsfragen an den Immobilien ein ernstes Investitionshindernis. Die deutsche Politik entschied, daß Rückgabe Vorrang vor Entschädigung hat, entsprechend schwierig gestaltet sich nach den Enteignungswellen durch die Nazis, die Sowjetische Militärregierung und die Behörden der DDR die Feststellung des rechtmäßigen Eigentümers. Damit werden die deutschen Gerichte noch Jahrzehnte zu tun haben. Ohne eindeutige Besitztitel an Grund und Boden beleihrt jedoch keine Bank einen potentiellen Investor.

Eine weitere Schwierigkeit besteht in der Höhe der ostdeutschen Löhne. Sie wurden ursprünglich auf 60% des westdeutschen Niveaus festgesetzt. Doch schon bald organisierten die Gewerkschaften Streiks, um sie an das westdeutsche Niveau anzupassen. Das war das Unklügste, das sie tun konnten, denn damit schreckten sie potentielle Investoren ab, für die die niedrigeren Löhne den einzigen komparativen Vorteil eines Standortes in Ostdeutschland darstellten. Heute haben die Löhne in Ostdeutschland 80-90% des westdeutschen Niveaus erreicht, und der Druck ist stark, sie gänzlich dem westlichen Niveau anzupassen. Mit diesem Lohnanstieg hat die Zunahme der Produktivität bei weitem nicht Schritt gehalten: Sie liegt immer noch weit unter der westdeutschen; 1992, als die Werkstätigen in Ostdeutschland im Schnitt 63% der Westlöhne verdienten, lag sie bei 35% der westdeutschen Arbeitsproduktivität. Deshalb gehen viele Investoren lieber einige Kilometer weiter nach Osten und errichten neue Produktionsstätten in Polen oder der Tschechischen Republik, wo sie 12 bis 15 Arbeiter für den Lohn eines ostdeutschen einstellen können. Entsprechend hoch ist die Arbeitslosenquote in Ostdeutschland: 16,0% gegenüber 9,2% in Westdeutschland (1994).

Diese Situation führt natürlich zu einer starken Unzufriedenheit der ostdeutschen Bevölkerung, die vielfach all die Errungenschaften, die ihnen die Wiedervereinigung gebracht hat, die politische Freiheit, die Reisefreiheit und den höheren Lebensstandard als Selbstverständlichkeiten annimmt, die frühere soziale Sicherheit jedoch vermißt. Hinzu kommt, daß westdeutsche Investoren vielfach Führungskräfte nach Ostdeutschland schicken, die nicht nur ihre hohen westdeutschen Gehälter behalten, sondern auch noch Erschwernisprämien bekommen, während sich ihre ostdeutschen, gleich qualifizierten Kollegen mit niedrigeren Gehältern zufriedengeben müssen, so

sie überhaupt einen Arbeitsplatz haben. In dieser Situation wurde die deutsche Sprache um zwei sehr böse Worte bereichert: den „Besserwessi“ und den „Jammerossi“.

Diese Beschreibung der Lage Deutschlands neun Jahre nach der Wiedervereinigung zeigt deutlich, daß sich an der räumlichen Struktur Europas mit der Wiedervereinigung nicht viel geändert hat. Der Kern in der „Blauen Banane“ ist stabil geblieben; Deutschland hat mit Ostdeutschland und Europa mit den osteuropäischen Ländern nur eine neue Peripherie hinzugewonnen. Hier werden neue Produktionsstätten errichtet, wenn die komparativen Vorteile stimmen. In Osteuropa bestehen die komparativen Vorteile in den niedrigen Löhnen und in Ostdeutschland hoffentlich in einigen Jahren in der modernen Infrastruktur. Die wirtschaftlichen Entscheidungsträger bleiben jedoch weiterhin in der „Blauen Banane“, im Kern; die neuen Produktionsstätten im Osten stellen lediglich die verlängerten Werkbänke der westdeutschen Mutterfirmen dar. In der modernen Industrie ist es nicht mehr notwendig, mit der Produktionsstätte auch die gesamte Firma zu verlegen. Moderne Kommunikationsnetze, leistungsfähige Verkehrswege und „delivery just in time“ lassen es zu, einzelne Produktionsschritte dorthin zu verlegen, wo für sie die komparativen Vorteile am größten sind. Heute hat nur noch ein einziges deutsches Unternehmen von Weltgeltung, die pharmazeutische Firma Schering in Berlin, ihren Hauptsitz im Osten Deutschlands. Und selbst so traditionsreiche Firmen wie Zeiss kehren nicht an den alten Stammsitz ihres Unternehmens in Ostdeutschland zurück.

Auch die nur halbherzig beschlossene Verlegung der deutschen Hauptstadt von Bonn nach Berlin wird an dieser neuen gesamtdeutschen Zentrum-Peripherie-Struktur nicht viel ändern. Mit dem Weg in die Europäische Union nimmt das Gewicht der nationalen Parlamente immer mehr ab; wichtige Entscheidungen werden schon heute nicht mehr in Bonn oder Berlin, sondern in Brüssel oder Straßburg getroffen.

5.2 Eine neue Raumstruktur für das wiedervereinigte Korea

Es ist sehr schwierig, Szenarien für ein wiedervereinigtes Korea zu entwickeln, da zur Zeit nicht abzusehen ist, wann und wie die koreanische Wiedervereinigung vollzogen werden kann. Nach den deutschen Erfahrungen kann man nur feststellen, daß dieser Prozeß in Korea noch um ein Vielfaches schwieriger sein wird als in Deutschland. Dafür sind mehrere Faktoren verantwortlich:

Erstens sind sich aufgrund der extremen Isolation die Einwohner Nordkoreas ihrer Situation nicht bewußt, während die Menschen in Ostdeutschland durch Familienkontakte und das westdeutsche Fernsehen eine genaue Kenntnis von den wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen in Westdeutschland hatten. Ein normaler Nordkoreaner glaubt, im Paradies zu leben, während er Südkorea für die Hölle hält. Für ihn besteht das Ziel der Wiedervereinigung darin, die Brüder im Süden aus dieser Hölle zu befreien und mit ihnen in einem wiedervereinigten Korea unter der Führung von Kim Jong-il mit Pyongyang als Hauptstadt zu leben. Die deutsche Wie-

dervereinigung wird als Absorption der DDR durch die westdeutschen Imperialisten dargestellt, durch die die Bewohner der früheren DDR in großes Unglück gestürzt wurden. Das ist zumindest die Meinung, die man in Nordkorea immer wieder hört. Ob es daneben auch noch andere Informationen und abweichende Meinungen gibt, bleibt einem Ausländer verborgen.

Die Menschen in Nordkorea werden natürlich feststellen, daß es wirtschaftlich mit ihrem Land schon seit einigen Jahren bergab geht. Den Grund dafür sehen sie jedoch nicht in der eigenen Wirtschaft, sondern in Naturkatastrophen wie wiederholten Überschwemmungen und im Zusammenbruch der früheren sozialistischen Bruderländer. Außerdem wurde die nordkoreanische Bevölkerung für Jahrzehnte in einem latenten Kriegszustand gehalten, so daß sie eine „Bunkermentalität“ entwickelt hat und viel ertragen kann. Deshalb glaube ich, daß die nordkoreanische Wirtschaft noch lange nicht am Ende ist.

Sollte es jedoch zu einer Implosion Nordkoreas kommen, stehen Südkorea ungeahnte Probleme ins Haus. Der ökonomische Abstand zwischen Nord- und Südkorea ist viel größer als der zwischen der ehemaligen DDR und der Bundesrepublik vor der Wiedervereinigung. Das Pro-Kopf-Einkommen in der DDR betrug 1989 23% des westdeutschen Pro-Kopfeinkommens, während das nordkoreanische nur knapp 8% des südkoreanischen erreicht. Die Kosten der koreanischen Wiedervereinigung werden astronomisch sein und die südkoreanische Wirtschaft, die lediglich 18,8% (1995) des deutschen Bruttosozialproduktes erwirtschaftet, schwer belasten. Andererseits ist das Nationalgefühl in Korea sehr viel stärker ausgeprägt als in Deutschland, so daß ich überzeugt bin, daß die südkoreanische Bevölkerung bereit sein wird, die Belastungen einer Wiedervereinigung zu tragen, selbst auf Kosten ihres gerade erst gewonnenen Lebensstandards.

Ein weiteres Problem, das den wirtschaftlichen Aufbau Nordkoreas im kapitalistischen System noch mehr erschweren wird, ist das Fehlen jeglichen Privatbesitzes an Grund und Boden. So viel ich weiß, sind auch die alten Katasterunterlagen nicht mehr vorhanden, so daß eine Reprivatisierung des Bodens in Nordkorea ein noch größeres Problem darstellen wird als in Ostdeutschland. Darüber hinaus fehlt es in Korea an gemeinsamen industriellen Normen und an einer latent noch vorhandenen Unternehmerschaft, die den wirtschaftlichen Aufbau in Ostdeutschland erleichterten.

Wirtschaftlich wird die Wiedervereinigung für Südkorea kein Gewinn sein. Die alte Vorstellung, daß in einem geeinten Korea der Norden die Rohstoff- und Energiebasis der gesamt-koreanischen Industrie bilden könnte, gilt heute nicht mehr. Die südkoreanische Industrie hat bereits heute einen solchen Umfang erreicht, daß die Rohstoffe aus dem Norden für sie nur „Peanuts“ sind. Südkorea importiert jährlich z.B. 35,5 Mio. t Eisenerz (1993), während sich die nordkoreanische Produktion auf gerade 9,5 Mio. t beläuft; die Kohleimporte Südkoreas in Höhe von jährlich 35,7 Mio. t (1992) können nur zu einem geringen Teil aus nordkoreanischen Quellen ersetzt werden, da sich die nordkoreanische Kohle nicht zur Verkokung eignet. Eine Ausweitung der Förderung von Bodenschätzen in Nordkorea erscheint nicht sinnvoll, da die Lagerstätten aus geologischen Gründen nicht mit den Lagerstätten in

Übersee, aus denen Südkorea jetzt seine Rohstoffe bezieht, konkurrieren können, erst recht nicht, wenn die Löhne der Bergarbeiter in Nordkorea an das südkoreanische Niveau angepaßt werden. Und die Energieerzeugung in Nordkorea reicht schon heute nicht mehr aus, die eigene, im Vergleich zum Süden bescheidene Industrie ausreichend zu versorgen.

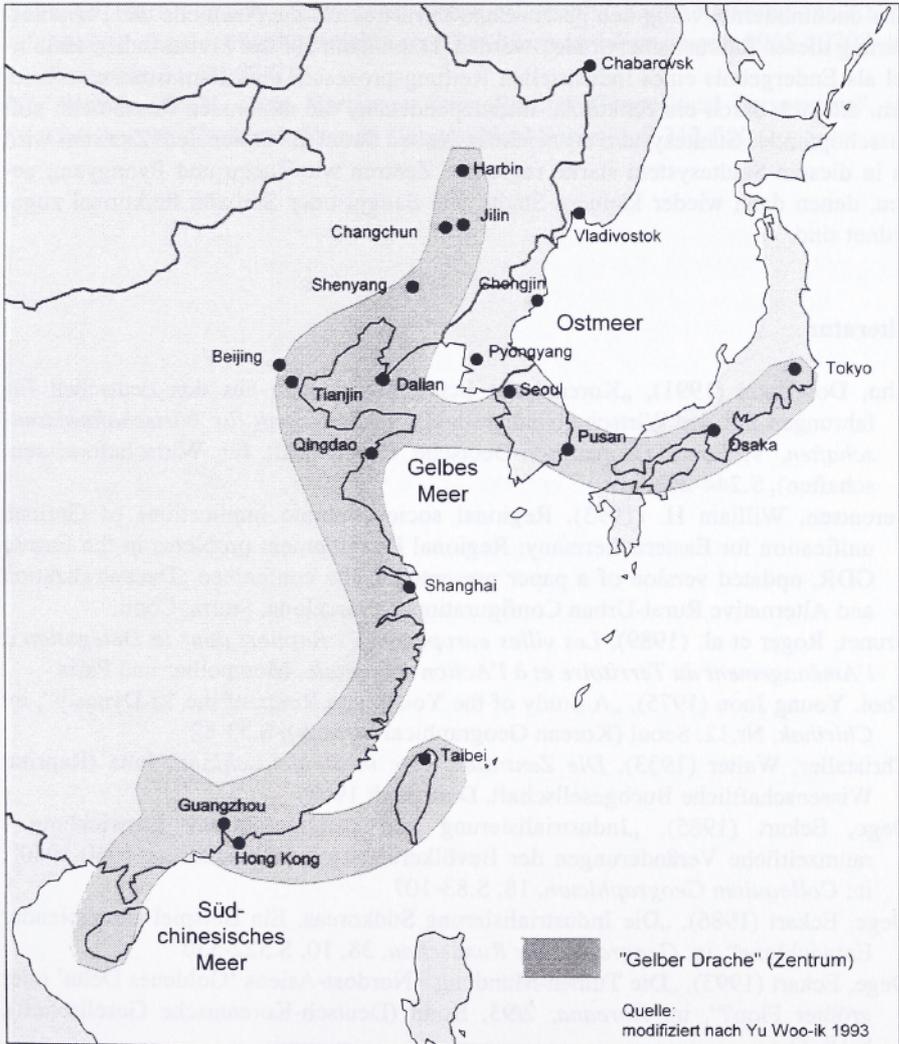
Auch die bestehenden Industriebetriebe in Nordkorea sind kein Gewinn für die gesamt-koreanische Wirtschaft. Sie sind so veraltet und arbeiten so unwirtschaftlich, daß sie auf dem Weltmarkt nicht konkurrenzfähig sind.

Der einzige komparative Vorteil, über den Nordkorea verfügt, sind seine gut ausgebildeten, disziplinierten, niedrig entlohnten Arbeitskräfte. Der durchschnittliche Monatslohn eines nordkoreanischen Arbeiters beträgt zur Zeit etwa 50 US\$, für die Rajin-Sönbong Free Economic and Trade Zone wurde er auf 75 US\$ festgesetzt. Sobald jedoch nach der Wiedervereinigung ähnlich wie in Deutschland die Löhne an das südkoreanische Niveau angeglichen werden, würde der Norden diesen einzigen komparativen Vorteil verlieren. Dann wäre es für südkoreanische Firmen günstiger, in China mit Monatslöhnen zwischen 60 und 80 US\$ oder in Vietnam mit Monatslöhnen zwischen 30 und 35 US\$ produzieren zu lassen. Ähnlich wie in Deutschland wird es jedoch auch in einem wiedervereinigten Korea nicht möglich sein, über längere Zeit zwei Lohngebiete aufrechtzuerhalten. Das würde bedeuten, daß man die Waffenstillstandslinie für lange Zeit geschlossen halten müßte, um einen Massenexodus der nordkoreanischen Bevölkerung in den Süden zu verhindern. Trotz der allmählichen Angleichung der Löhne sind in Deutschland seit der Wiedervereinigung bereits mehr als eine halbe Million Ostdeutsche in den Westen übersiedelt; weitere 600.000 Arbeitskräfte pendeln zwischen ihrem Wohnort in der früheren DDR und ihren Arbeitsstellen in Westdeutschland oder Westberlin. Eine Abriegelung der Waffenstillstandslinie nach einer Wiedervereinigung wäre auch in Korea politisch wohl kaum durchsetzbar.

Deshalb lassen mich die Erfahrungen, die wir in Deutschland mit der Wiedervereinigung gemacht haben, zu dem - zugegeben nicht sehr erfreulichen - Schluß kommen, daß Nordkorea nach der Wiedervereinigung zur wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Peripherie des südkoreanischen Kerns werden wird.

Der südkoreanische Kern hat sich inzwischen als Teil einer randpazifischen Wirtschaftsachse fest etabliert. Diese Wirtschaftsachse reicht von Japan über Südkorea auf die Shandong-Halbinsel und verbindet sich dort mit der küstenparallelen Wirtschaftsachse Chinas, die von Hainan über Hongkong und Guangzhou bis in die Mandschurei reicht. Längst haben sich in dieser Wirtschaftsachse enge grenzüberschreitende Kooperationen sehr zum Vorteil aller beteiligten Partner entwickelt. Damit ähnelt diese Wirtschaftsachse, die ich aufgrund ihrer Form und Vitalität „Ostasiens Gelber Drache“ (siehe Abbildung 2) nennen möchte, Europas „Blauer Banane“. In ihr liegen nicht nur die Hauptstädte der wichtigsten Volkswirtschaften Ostasiens, Tokyo, Seoul, Taipei und Beijing, sondern auch Hongkong als ein Finanzzentrum von Weltgeltung sowie die größten Schwerindustriezentren, aber genauso die äußerst dynamischen Neuen Ökonomischen Zonen Chinas.

Abbildung 2: Ostasiens „Gelber Drache“



Nordkorea liegt, ähnlich wie Ostdeutschland zum westeuropäischen Kern, in der Peripherie des „Gelben Drachen“. Es wird nach der Wiedervereinigung eines langen Aufbauprozesses in Nordkorea bedürfen, bis neue komparative Vorteile, wie z.B. eine hochmoderne, völlig neu geschaffene Infrastruktur, die Nachteile der Peripherisierung dieses Raumes überwinden werden. Dann kann auf der koreanischen Halbinsel als Endergebnis eines industriellen Reifungsprozesses eine Raumstruktur entstehen, die sich durch ein funktional interdependentes, die nationalen Ressourcen voll ausschöpfendes Städtesystem auszeichnet. Neben Seoul als nationalem Zentrum wird es in diesem Städtesystem starke regionale Zentren wie Taegu und Pyongyang geben, denen dann wieder kleinere Städte wie Sangju oder Sariwôn funktional zugeordnet sind.

Literatur

- Ahn, Doo-Soon (1991), „Koreanische Schlußfolgerungen aus den deutschen Erfahrungen mit der Wirtschaftsintegration“, in: *Zeitschrift für Wirtschaftswissenschaften*, 9, Seoul (Koreanisch-Deutsche Gesellschaft für Wirtschaftswissenschaften), S.244-263
- Berentsen, William H. (1993), Regional socioeconomic implications of German unification for Eastern Germany: Regional Development problems in the former GDR, updated version of a paper presented at the conference „Decentralization and Alternative Rural-Urban Configurations“, Barcelona, Storrs, Conn.
- Brunet, Roger et al. (1989), *Les villes européennes - Rapport pour la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale*, Montpellier und Paris
- Choi, Young Joon (1975), „A Study of the Youngnam Route of the Yi-Dynasty“, in: *Chirihak*, Nr.12, Seoul (Korean Geographical Society), S.53-82
- Christaller, Walter (1933), *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*, Jena (Reprint: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt 1968)
- Dege, Eckart (1985), „Industrialisierung und demographische Entwicklung - raumzeitliche Veränderungen der Bevölkerungsstruktur Südkoreas 1960-1980“, in: *Colloquium Geographicum*, 18, S.83-107
- Dege, Eckart (1986), „Die Industrialisierung Südkoreas. Ein Beispiel nachholender Entwicklung“, in: *Geographische Rundschau*, 38, 10, S.522-530
- Dege, Eckart (1993), „Die Tumen-Mündung - Nordost-Asiens 'Goldenes Delta' oder größter Flop?“, in: *Koreana*, 2/93, Bonn (Deutsch-Koreanische Gesellschaft), S.18-22
- Friedmann, John (1966), *Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela*, Cambridge, MA und London: M.I.T. Press
- Henderson, Gregory (1968), *Korea. The Politics of the Vortex*, Cambridge, MA: Harvard University Press
- National Unification Board (1991), *A Comprehensive Analysis of the North Korean Economy, 1990*, Seoul

- Pletsch, Alfred (1994), Europe since 1989: Persisting cores - changing peripheries?, Viessmann Discussion Paper Series on Europe, No.945, Waterloo, Ont. (European Research Group, Wilfrid Laurier University), S.133-162
- Schwind, Martin (1977), „Entwickelt sich die Republik Korea monoregional? Eine Analyse der Bevölkerungsdichte und Bevölkerungsbewegungen 1965-1970“, in: *Erdkunde*, 31, S.207-219
- Yu, Woo-ik (1993), „The Northeast Asian Rim: A Geopolitical Perspective“, in: *Chirihak*, Nr.52, Seoul (Korean Geographical Society), S.312-320