



**MEHR
ERFAHREN**

ABITUR-TRAINING

Geographie

Nordrhein-Westfalen

Zentralabitur 2019 – 2021



STARK

Inhalt

Vorwort

Abitur-Wegweiser

Landwirtschaftliche Strukturen in verschiedenen Klima- und Vegetationszonen	1
1 Landwirtschaftliche Produktion in den Tropen – zwischen Subsistenz- und Plantagenwirtschaft	2
2 Die agrare Nutzung der Tropen unter dem Einfluss weltwirtschaftlicher Prozesse und Strukturen	9
3 Kennzeichen des landwirtschaftlichen Strukturwandels.	14
4 Überwindung der klimatischen Trockengrenze – Formen der Bewässerungslandwirtschaft	24
5 Gefährdung des tropischen Regenwaldes aufgrund menschlicher Eingriffe	36
6 Bodenversalzung und Bodendegradierung als Folgen einer unangepassten landwirtschaftlichen Nutzung	40
7 Zunahme von Nutzungskonkurrenzen vor dem Hintergrund des steigenden Bedarfs an Agrargütern	48
8 Ökologische Landwirtschaft und Nachhaltigkeit	58
Bedeutungswandel von Standortfaktoren	77
1 Wandel von Standortfaktoren als Folge technischen Fortschritts, veränderter Nachfrage und politischer Vorgaben	78
2 Entstehung und Strukturwandel industriell geprägter Räume	88
3 Deindustrialisierungsprozesse sowie wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen	95
4 Strategien zur Überwindung von Strukturkrisen	99
5 Kennzeichen und Bedeutung von Wachstumsregionen	103
6 Moderne Produktions- und Logistikverfahren	106

7	Veränderung von lokalen, regionalen und globalen Standortgefügen im Zuge der Globalisierung	119
8	Infrastrukturelle Voraussetzungen für die Entwicklung neuer wirtschaftlicher Organisationsformen	136

Stadtentwicklung und Stadtstrukturen 145

1	Siedlungsentwicklung	146
2	Genese städtischer Strukturen – Stadtentwicklungsmodelle	151
3	Einfluss von Suburbanisierungs- und Segregationsprozessen auf gegenwärtige Stadtstrukturen	167
4	Entstehung tertiärwirtschaftlich geprägter städtischer Teilräume	170
5	Großprojekte als Impulse für die Revitalisierung von Innenstädten	176
6	Verflechtung von Orten verschiedener Zentralitätsstufen	180
7	Metropolisierung und Marginalisierung	183
8	Lokale Fragmentierung und Polarisierung – Auswirkungen der Globalisierung auf die Stadtentwicklung	190
9	Städtebauförderung zu Beginn des 21. Jahrhunderts	192
10	Historische und aktuelle Leitbilder der Stadtentwicklung	198

Sozioökonomische Entwicklungsstände von Räumen 205

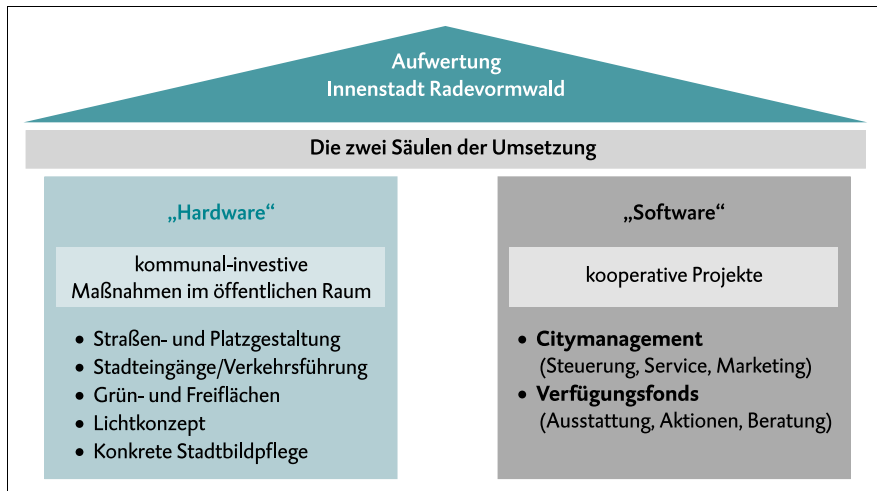
1	Unterscheidung der Entwicklungsstände von Ländern	206
2	Natürliche Ressourcen – ihre ungleiche Verteilung und Nutzung	215
3	Die demographische Entwicklung in Industrie- und Entwicklungsländern	226
4	Auswirkungen internationaler Migration auf Herkunfts- und Zielgebiete	239
5	Regionale, nationale und internationale Disparitäten	244
6	Grundlagen und Steuerungselemente der Raumplanung und Raumentwicklung	252
7	Nachhaltige Entwicklung	263

Bedeutung von Dienstleistungen für Wirtschafts- und Beschäftigungsstrukturen	271
1 Vielfalt des tertiären Sektors	272
2 Einfluss sozioökonomischer und technischer Veränderungen auf den Tertiärisierungsprozess	278
3 Global Citys als Ergebnis der globalen Wirtschaftsentwicklung	285
4 Tourismusregionen im Wandel	289
5 Entwicklung einer touristischen Destination	296
6 Folgen unterschiedlicher Formen des Tourismus im Zusammenhang mit Konzepten der Nachhaltigkeit	302
Lösungen	309
Stichwortverzeichnis	315
Quellennachweis	321

5 Großprojekte als Impulse für die Revitalisierung von Innenstädten

5.1 Zentrumsnahe Viertel mit besonderem Erneuerungsbedarf

Dem Trading-down-Effekt der Innenstädte versuchen selbst kleinere Städte mit **Stadtmarketing-** oder **Citymanagement-Maßnahmen** entgegenzuwirken. Solche Maßnahmen sind z. B. die Schaffung von Parkmöglichkeiten, die Einrichtung von Einkaufsgalerien und innerstädtischen Erholungsräumen oder die Förderung der Zusammenarbeit aller Innenstadtakteure, u. a. von Kommunalpolitikern, Stadtplanern, Geschäftsinhabern und Verkehrsplanern.



Beispiel Radevormwald: Elemente des Citymanagements der Stadt

Selbst in großen Städten steht die Innenstadt unter Druck, nicht nur durch Trading-down-Effekte und die Konkurrenz großer Einkaufszentren am Stadtrand. In Berlins City-West wurde der Bahnhof Zoologischer Garten vom ICE-Verkehr abgekoppelt, Filmfestspiele zogen an den Potsdamer Platz um, Investorenprojekte erweisen sich als unwirtschaftlich und stehen ohne Nutzungskonzept seit Jahren leer, das umliegende Gewerbe verzeichnete Umsatzeinbußen von bis zu 70 %. In nordamerikanischen Städten ist vielfach auch der Cityrand („**zone in transition**“, vgl. Abb. S. 158) eine Problemzone. Gründe dafür sind die Abwanderung der hier früher ansässigen Leichtindustrie und Gewerbebetriebe sowie die Ghettoisierung der Bevölkerung u. a. aufgrund der Ansiedlung wenig finanzkräftiger Zuwanderer. In Hafenstädten führt die zu-

nehmende räumliche Trennung von Hafen und Stadt durch eine seewärtige Verlagerung der Docks im Zuge von Umstrukturierungen im Seeverkehr aufgrund der Containerisierung (vgl. S. 109) zur Entstehung von Problemvierteln im ehemaligen Übergangsbereich.

5.2 Großprojekte zur Aufwertung der Innenstadt: Beispiel *Waterfront Development* in Melbourne

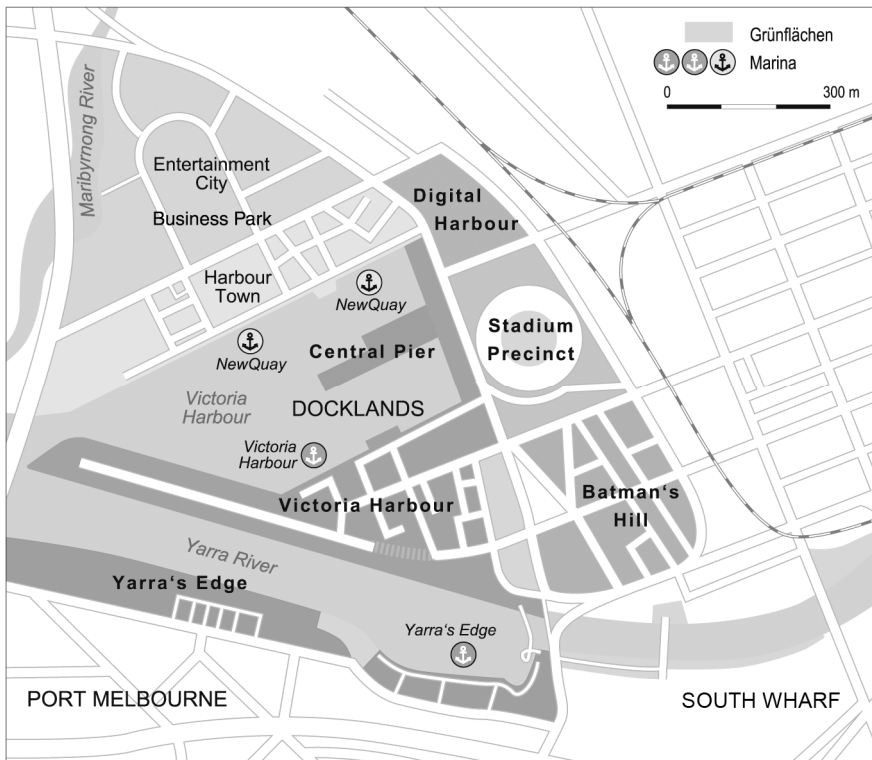
Vielfach wird durch Großprojekte versucht, den Innenstadtbereich aufzuwerten, so z. B. im australischen Melbourne. In der Agglomeration fahren täglich 1,24 Melbournians mit dem Auto zur Arbeit und nur 160 000 mit dem ÖPNV. Die wenigen Fabrikarbeitsplätze sind aus den räumlich ungünstig gelegenen (oft auch sozial benachteiligten) Vororten in neue, an Autobahnen und Schnellstraßen gelegene periphere Industriegebiete verlagert worden, nicht zuletzt aus den älteren Hafenbereichen. Um die ökologische Zukunftsfähigkeit der Stadt zu fördern, den Individualverkehr zu reduzieren und die Wege zu den innerstädtischen Einrichtungen zu verkürzen, dachte man über eine Innenverdichtung auf zentrumsnahen, in der Vergangenheit gewerblich genutzten Brachflächen nach („urban consolidation“).

In diesem Kontext ist die Revitalisierung der Docklands (**Waterfront Development**) auf den nicht mehr genutzten Flächen des ursprünglichen Stadthafens zu sehen. Aktuell ist die Revitalisierung des ehemaligen Hafenbereichs von Victoria Harbour (vgl. Abb. S. 178) das Jahrhundertprojekt Melbournes: Das Areal ist mit 220 ha größer als der CBD und aufgrund seiner unmittelbaren Zentrumsnähe und 7 km Uferzone äußerst attraktiv. Das Gelände bietet Chancen für eine Revitalisierung der Innenstadt und eine nachhaltige Stadtentwicklung.

Zur Abwicklung wurde das Projekt in sieben Teilgebiete untergliedert. Für jeden Bereich gibt es eine Ausschreibung für Investoren und Architekten. Zentraler Anziehungspunkt der Docklands ist ein im Jahr 2000 fertiggestelltes Stadion mit 52 000 Plätzen für Sportveranstaltungen, Konzerte und Konferenzen. Für das Teilgebiet Business Park ist der Bau eines Freizeit- und Entertainmentparks vorgesehen, für das Gebiet Digital Harbour ein Technologiepark mit Büroflächen für Hightech-Unternehmen und Universitätseinrichtungen, die über Glasfaserkabel untereinander und mit dem CBD vernetzt sind. Insgesamt soll das Gebiet hochwertige Wohnungen für 16 000 Menschen bereitstellen (überwiegend in Hochhäusern) sowie 40 000 Arbeitsplätze, ferner Hotels und Restaurants, kulturelle Einrichtungen, ausgesuchte Einzelhan-

delsgeschäfte sowie eine Uferpromenade und eine Marina. Diese Angebote sollen in Verbindung mit moderner Architektur („urban design“) das Viertel so attraktiv machen, dass etwa 20 Mio. Besucher/Jahr erwartet werden. Ein verbesserter ÖPNV, zahlreiche Parkplätze und eine Fußgängerbrücke sichern die Erreichbarkeit des Victoria Harbour sowie seine Anbindung an den CBD. Insgesamt ist Victoria Harbour ein vielversprechendes Beispiel politisch intendierten verdichteten Wohnens im innerstädtischen Bereich Melbournes.

Seit 2005 stieg die Einwohnerzahl im Innenstadtbereich um etwa 2,6 % pro Jahr, die des Verdichtungsraums „nur“ um rund 2 % – und das, obwohl Einfamilienhäuser am Stadtrand aufgrund niedriger Grundstückspreise günstiger sind als vergleichbar große Etagenwohnungen in Innenstadtnähe.



Funktionale Gliederung der Docklands

Die aktuelle jährliche Bevölkerungszunahme Melbournes liegt über der aller anderen australischen Großstädte, aber auch über der von Tokio, Rio de Janeiro, Kalkutta, Manila oder Mexico-City. Dazu trägt auch die massive Einwanderung aus dem Ausland bei: Nicht einmal zwei Drittel der in der Agglomeration Lebenden sind in Australien geboren.

Bis 2030 wird eine Einwohnerzahl von rund 5,5 Mio. erwartet (2013: 4,35 Mio.), und Melbourne könnte wieder mehr Einwohner als Sydney besitzen. Das Wirtschaftsblatt *The Economist* verlieh Melbourne in den Jahren 2002, 2004, 2005, 2011 und 2012 den Titel „lebenswerteste Stadt der Welt“.

Allerdings: Städtebaulich wirkt die postmoderne Glas-Stahl-Beton-Einheitsarchitektur austauschbar; städtisches Leben stellt sich trotz Entertainmentpark, Hotels, Restaurants, kulturellen Einrichtungen, Designerläden, Uferpromenade und Marina bisher nur bedingt ein. Die Bewohner sind kein Querschnitt der Melbournier Bevölkerung, sondern gut verdienende **Yuppies** („young urban professionals“) und **Dinks** („double income no kids“ = Doppelkarrierepaare“) – eine **Gentrifizierung** wie aus dem Lehrbuch.



Docklands Waterfront in Melbourne

Kompetenzcheck

- Nennen Sie Stadtmarketing- und Citymanagement-Maßnahmen, die einer Schwächung der City und zentrumsnaher Viertel entgegenwirken sollen.
- Erläutern Sie den Zusammenhang zwischen innerstädtischer Waterfront Development und Gentrifizierung.

Madagaskar – touristische Entwicklung

Aufgabe 1

Lokalisieren Sie Madagaskar (Atlas) und beschreiben Sie den „Tourism Master Plan 2005–2014“ aus dem Jahr 2005.

Aufgabe 2

Vergleichen Sie die Zielsetzungen des „Tourism Master Plans“ mit dem Modell von Vorlauffer.

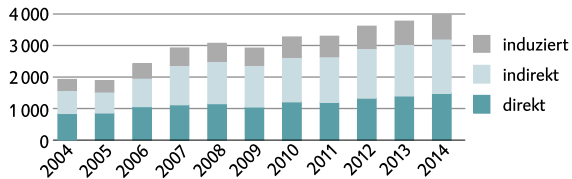
M 1 Madagaskar: touristische Daten

ausländische Touristen	1991:	33 000	2006:	312 000	2008:	375 000
	2009*:	163 000	2010:	196 000	2011:	225 000
	2012:	256 000	2013**:	196 000	2014:	220 000

* nach Unruhen

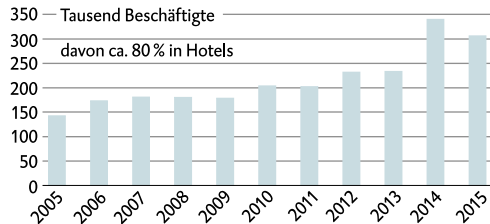
** nach tödlichen Angriffen auf ausländische Touristen

Beitrag des Tourismus
zum BIP in Mrd. MGA
(Madagassische Ariary,
1 000 MGA = 0,28 Euro;
März 2016)



Hotels	1990: 220	1999: 556	2011: 1 693	2012: 2 010
--------	-----------	-----------	-------------	-------------

Beschäftigte im
Tourismussektor



räumliche Verteilung der
touristischen Übernachtungen

zentrales Hochland 5 %; Süden 35 %; Osten, Westen
und Norden je 20 %;
im Norden befindet sich die einzige madagassische
Ferienregion mit Massentourismus westlicher Prägung
(Nosy Be)

Flughäfen (mit
Asphaltstartbahn)

26 (von insgesamt 83); Direktflüge von Europa aus nur nach
Antananarivo (Flugpreise ab 670–900 €, dreiwöchige
Rundreise um 3 400 €); Wiederaufnahme der eingestellten
Direktflüge nach Nosy Be in Planung

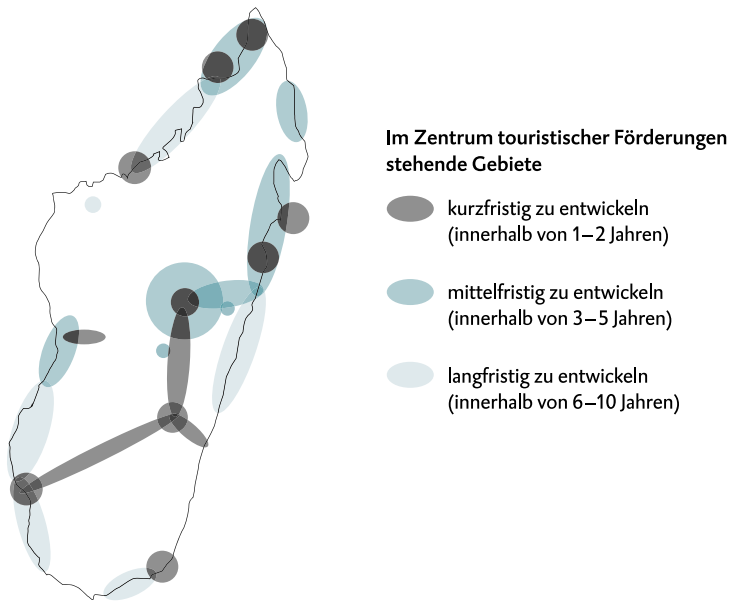
(Asphalt-)Straßen

6 100 km (von insgesamt 37 480 km)

Human Development Index

2000: 0,399; 2015: 0,510 (Rang 154 von 188)

M 2 Tourism Master Plan 2005–2014



Madagassische Planung aus dem Jahr 2005 **für 2014** (trotz Empfehlung der Weltbank aus dem Jahr 2013 liegt bislang noch kein neuer Masterplan vor):

- Touristen/Jahr: 620 000
 - neue Hotels: 800 (***/****)
 - Zahl der Direktflüge von Europa aus: etwa + 10 %
 - Beitrag des Tourismus zum BIP: jährlich etwa + 10 %
 - Steigerung der Zahl der im Tourismus direkt Beschäftigten um ca. ein Drittel
- u. a. durch:
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Straßenbau, Busnetz, Modernisierung des Flughafens)
 - Renovierung historischer Bausubstanz, Aufwertung der Nationalparks
 - reduzierte Steuersätze für Tourismusbetriebe
 - Schaffung eines effizienten nationalen Tourismusbüros und gemeinsame Vermarktung mit Mauritius, Réunion, Südafrika

Voraussage des World Travel & Tourism Council für 2024:

- Touristen/Jahr: 392 000
- Beitrag des Tourismus zum BIP: 6 420 Mrd. MGA
- Arbeitsplätze: 318 000 direkt Beschäftigte, weitere 573 000 indirekt Beschäftigte

Madagaskar – touristische Entwicklung (S. 306 f.)

Aufgabe 1

- Lokalisierung der Insel im Indischen Ozean vor der Küste von Südafrika und Mozambique, unter dem südlichen Wendekreis
- Ziele des Masterplans:
 - Verdopplung der Touristenankünfte (des Jahres 2006) und des Beitrags des Tourismus zum BIP (von 2005) bis 2014
 - Annähernde Verdopplung der Hotelanzahl im Hochpreissegment
 - Entwicklung der touristischen Infrastruktur, ausgehend von den Regionen um Antananarivo und Nosy Be (mit den einzigen internationalen Flughäfen), dann in die durch überregionale (Asphalt-)Straßen an die Hauptstadt angebundenen Küstenregionen des Nordens und Nordostens (vgl. Atlas), schließlich in weitere Küstenregionen
 - Zusammenschluss mit anderen (etablierten) Tourismusdestinationen zu einem Verbund

Aufgabe 2

Weitgehende Analogie zu Vorlaufers Modell:

- Expansionsphase:
 - Ausbreitung des Tourismus zur gebotenen wirtschaftlichen Entwicklung (vgl. niedriger HDI-Wert) des Landes (Erhöhung der Deviseneinnahmen, Schaffung neuer Arbeitsplätze)
 - Ausgehend von der Hauptstadt Antananarivo kontinuierliches Vordringen des Fremdenverkehrs in andere Landesteile
 - Entstehung sekundärer Zentren im Norden (z. B. Nosy Be) und im Süden mit kurzfristigem Ausbau (M 2)
- Konsolidierungsphase: mittel- und langfristig Ausweitung des Tourismus auf weitere Landesteile durch Ausbau der Verkehrs- und Beherbergungsinfrastruktur, effektiveres Marketing, die weitere Erschließung des Markts
- Keine Hinweise auf Stagnation durch Marktsättigung
- Touristische Planung angesichts des Entwicklungsstandes des Landes (HDI-Wert) und der vorgesehenen Steuerentlastungen für touristische Einrichtungen teils realistisch:
 - Prognostizierte Zunahme der Zahl der im Tourismussektor Beschäftigten um deutlich mehr als ein Drittel
 - Verdopplung des Beitrags des Tourismus zum BIP (wenn auch nur bei Berücksichtigung der indirekten und induzierten Effekte und mit einer deutlichen Verlangsamung der Wachstumsraten bis 2024)
 - Entwicklung der Hotelanzahl: Zunahme etwa im erwarteten Umfang

- Andere Zielsetzungen angesichts der Instabilität des Landes (politische Unruhen, Angriffe auf Touristen) deutlich zu optimistisch:
 - Rückgang statt Zunahme der Zahl ausländischer Touristen; erst um 2020 könnte der Wert von 2006 wieder erreicht werden
 - Einstellung von Direktflugverbindungen nach Nosy Be
 - Geringe Effizienz des nationalen Tourismusbüros: fehlende Fortschreibung des Masterplans
 - Vorhaben der Renovierung historischer Bausubstanz (M 2) sicher zu engagiert angesichts der damit verbundenen hohen Kosten



© **STARK Verlag**

www.stark-verlag.de

info@stark-verlag.de

Der Datenbestand der STARK Verlag GmbH
ist urheberrechtlich international geschützt.
Kein Teil dieser Daten darf ohne Zustimmung
des Rechteinhabers in irgendeiner Form
verwertet werden.

STARK