

Werk

Titel: Räumliche Mobilität und Existenzsicherung

Untertitel: Fred Scholz zum 60. Geburtstag

Jahr: 1999

Kollektion: fid.geo

Signatur: XX

Digitalisiert: Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen

Werk Id: PPN1030510598

PURL: <http://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?PPN1030510598>

OPAC: <http://opac.sub.uni-goettingen.de/DB=1/PPN?PPN=1030510598>

LOG Id: LOG_0015

LOG Titel: Einführende Gedanken zum Thema "Räumliche Mobilität und Existenzsicherung"

LOG Typ: article

Übergeordnetes Werk

Werk Id: PPN1030494754

PURL: <http://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?PPN1030494754>

OPAC: <http://opac.sub.uni-goettingen.de/DB=1/PPN?PPN=1030494754>

Terms and Conditions

The Goettingen State and University Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Goettingen State- and University Library.

Each copy of any part of this document must contain these Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept the Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Goettingen State- and University Library.

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Contact

Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen
Georg-August-Universität Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen
Germany
Email: gdz@sub.uni-goettingen.de

Einführende Gedanken zum Thema „Räumliche Mobilität und Existenzsicherung“

JÖRG JANZEN

Inhalt

1	Einleitung und begriffliche Abgrenzung.....	1
2	„Alte“ Formen räumlicher Mobilität und Existenzsicherung.....	3
3	„Neue“ Formen räumlicher Mobilität und Existenzsicherung.....	5
4	Räumliche Mobilität und Entwicklungszusammenarbeit	7
5	Fazit	8
6	Summary	8
7	Literatur.....	9

1 Einleitung und begriffliche Abgrenzung

Räumliche Mobilität ist eine Strategie der menschlichen Existenzsicherung¹, die so alt ist wie die Menschheitsgeschichte selbst und die zu allen Zeiten und in allen Teilen der Welt praktiziert wurde. Jedoch haben sich vor allem im Verlauf der jüngeren Geschichte Formen und Strategien von existenzsichernder räumlicher Mobilität z.T. erheblich gewandelt.

Für die Veränderungen im Migrations- bzw. Wanderungsverhalten² der Menschen in den heutigen Entwicklungsländern (incl. der ehemals sozialistischen Transformati-

¹ Zum Thema „Räumliche Mobilität und Existenzsicherung“ im weitesten Sinne existiert eine umfangreiche Literatur. Im Rahmen dieser kurzen Einführung kann jedoch nur eine kleine Auswahl von aus der Sicht des Verfassers wichtigen und zum Verständnis dieses Textes notwendigen Arbeiten Erwähnung finden. Unter dem Begriff „räumliche Mobilität“ wird zunächst einmal ganz allgemein „eine Ortsveränderung rein geographischer Art (...), bei der es ganz gleich ist, ob sich diese Bewegung über weite oder geringe Distanzen, als einmaliger Vorgang oder in regelmäßigem Turnus vollzieht“ (BÄHR/ JENTSCH./ KULS 1992: 539-540), verstanden.

² „Wanderung“ und „Migration“ werden in dieser Einführung als synonym verwendbare Termini (vgl. BÄHR/ JENTSCH./ KULS 1992: 541) und als Teile der wiederum synonym benutzten Begriffe „räumliche Mobilität“ bzw. „regionale Mobilität“ (vgl. HORSTMANN 1969: 43) verstanden.

onsländer), auf die sich die folgenden Ausführungen wie auch die Beiträge dieses Sammelbandes konzentrieren, sind außer internen vor allem externe Faktoren verantwortlich zu machen. Einflüsse aus den reichen westlichen Industrieländern wirken global bis in die entlegendsten Gebiete und in alle Lebens- und Wirtschaftsbereiche hinein. In vielen Entwicklungsländern haben sich für große Bevölkerungsteile die ökonomischen, politisch-rechtlichen, sozio-kulturellen und ökologischen Rahmenbedingungen für eine gerechte Teilhabe an den vorhandenen wirtschaftlichen Ressourcen, für rechtliche Absicherung und politische Mitsprache verschlechtert. Wirtschaftliche Existenzsicherung kann häufig nur noch durch erhöhte Flexibilität, die sich vor allem durch ein räumliches, oft grenzüberschreitendes Ausweichen in wirtschaftlich höher entwickelte und politisch sicherere Regionen artikuliert, erreicht werden. Obwohl davon ausgegangen werden kann, daß räumliche Mobilität von den Menschen überwiegend aus wirtschaftlichen Gründen zum Erhalt der physischen Existenz praktiziert wird, scheinen auch andere Beweggründe, wie z.B. politische, ethnisch-soziale, religiös-kulturelle und ökologische Aspekte eine Rolle zu spielen, um einer (weiteren) Marginalisierung bedeutender Bevölkerungsteile entgegenzuwirken.

Strategien der Existenzsicherung sind niemals statisch, sondern unterliegen Veränderungen in Anpassung an die Rahmenbedingungen, unter denen Menschen leben und wirtschaften. Räumliche Mobilität beinhaltende Existenzsicherungsstrategien können auch jederzeit und an jedem Ort der Erde in immer wieder neuer Ausprägung entstehen.

Bei der Beurteilung existenzsichernder räumlicher Mobilität folgt der Autor der Auffassung von SCHOLZ (1974: 56-57), wonach „regionale Mobilität einen aktiven Anpassungsprozeß (im Sinne von: *creative adjustment*)“ darstellt, „*der nach HORSTMANN (1969: 49) dazu dient, „Bevölkerung und Tragfähigkeit des Raumes“ in Einklang zu bringen.*“ In Anlehnung an die von SCHOLZ formulierte Definition von regionaler Mobilität, wird „Räumliche Mobilität und Existenzsicherung“ vom Verfasser verstanden als: *raumabhängiger, vor allem nach ökonomisch-existenzsichernden Strategien ablaufender, aber häufig auch die Erhaltung politisch-sozialer, ethnisch-tribaler und religiös-kultureller Positionen bzw. Identität anstrebender aktiver Anpassungsprozeß an die ökonomisch-ökologischen, politisch-administrativen und rechtlich-sozialen Rahmenbedingungen eines Raumes*“ (nach SCHOLZ 1974: 57; Änderungen/Ergänzungen d. Verf.).

Für eine sozialgeographische Analyse von Formen *existenzsichernder räumlicher Mobilität* bildet die „Erfassung und Erklärung des räumlichen Verwirklichungsmusters“ der beteiligten Menschen „und der diesen zugrundeliegenden Motivationen“/Strategien eine Grundvoraussetzung (SCHOLZ 1974: 49ff).

Folgende Kriterien sollten dabei Berücksichtigung finden:

Räumlicher Verlauf, Periodizität und Dauer der Wanderung, vorübergehende Aufenthaltsorte und dazugehörige Aktionsräume, Organisations- und Verbandsform, Motive und Strategien der wandernden Gruppen bzw. Einzelpersonen, Formen der Be-

hausung bzw. Unterbringung, Transportmittel, interne und vor allem externe Einflußgrößen auf das Mobilitätsverhalten, Art und Umfang der Interaktion mit anderen Bevölkerungsteilen in den verschiedenen Aktionsräumen sowie Konfliktpotentiale (nach HORSTMANN 1969: 48 u. SCHOLZ 1974: 57; Ergänzungen d. Verf.).

Eine derartige sozialgeographische Analyse von Vergangenheit und Gegenwart sollte jedoch stets auch durch einen zukunfts- und anwendungsorientierten Teil ergänzt werden, in dem regionalspezifische Lösungsstrategien für eine nachhaltige (dauerhafte), auch die mobil lebenden und wirtschaftenden Bevölkerungsteile einbeziehende Entwicklung zur Diskussion gestellt werden.

In der Vielfalt der heute zu beobachtenden Formen räumlicher Mobilität sind auf der einen Seite „alte“, z.T. schon seit Jahrhunderten oder gar Jahrtausenden existierende Muster und auf der anderen Seite vergleichsweise „neue“, auf aktuelle Veränderungen oft globaler Dimension zurückzuführende Formen zu unterscheiden. „Alte“ und „neue“ Formen räumlicher Mobilität seien im folgenden kurz skizziert und einander gegenübergestellt³.

2 „Alte“ Formen räumlicher Mobilität und Existenzsicherung

Die „alten“ Formen sind vor allem durch eine starke Gruppenbezogenheit (im Sinne von Lebensformgruppen/vgl. BOBEK 1948; 1950: 35, Sozialgruppen, sozialen Gruppen/ vgl. SCHAFFER 1968: 16 und sozialgeographischen Gruppen/ vgl. SCHOLZ 1974: 51ff)⁴ und oft auch Naturabhängigkeit sowie meist räumlich wie zeitlich überschaubare, sich häufig im jahreszeitlichen Rhythmus wiederholende Wanderungen insbesondere zur wirtschaftlichen Existenzsicherung der mobilen Bevölkerung sowie der Versorgung der sesshaften Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen, die letztere nicht oder in zu geringem Umfang erzeugt bzw. anbietet, gekennzeichnet (vgl. dazu auch SCHOLZ 1974: 56-57).

Die Notwendigkeit zu existenzsichernder räumlicher Mobilität ist überwiegend bei denjenigen Menschen, deren Lebensunterhalt in erster Linie auf der Nutzung natürlicher Ressourcen basiert, gegeben. Die für die Nahrungsmittelerzeugung notwendigen natürlichen Potentiale in quantitativer und qualitativer Hinsicht sind meist nur in

³ Es wird hierbei keineswegs übersehen, daß die Benutzung der Begriffe „alt“ und „neu“ definitiv problematisch ist, was auch durch die Anführungsstriche zum Ausdruck gebracht werden soll! Dieses klassifikatorische Hilfsmittel sei jedoch erlaubt, um die aktuellen, durch die Prozesse der Globalisierung initiierten und eine ganz neue Qualität und Quantität aufweisenden Migrationen von den „klassischen“ Formen räumlicher Mobilität und Existenzsicherung abzugrenzen.

⁴ Nach BOBEK (1948; 1950: 35) läßt sich die Bevölkerung eines Raumes in verschiedene „primäre Lebensformgruppen“ einteilen, die jeweils durch eine landschaftlich und gesellschaftlich geprägte Lebensform gekennzeichnet sind (z.B. Nomaden, Bauern etc.). Als weitere Differenzierung unterscheidet BOBEK noch weitere Untergruppen, sog. „sekundäre Lebensformgruppen“. Bei den Sozialgruppen bzw. sozialgeographischen Gruppen der mobilen Bevölkerungsteile in den Entwicklungsländern handelt es sich i.d.R. um clan- bzw. stammesmäßig strukturierte Gruppen.

räumlich wie zeitlich begrenztem Umfang vorhanden. Hinzu kommt, daß aufgrund politisch-administrativer Grenzen und besonderer besitzrechtlicher Verhältnisse (z. B. in der Kontaktzone von mobiler Tierhaltung und stationärem Ackerbau) für die verschiedenen Nutzergruppen häufig ein „ungerecht“ verteilter Zugang zu den physischen Ressourcen eines Raumes gegeben ist.

Versucht man die Hauptverbreitungsgebiete „alter“ mobiler Lebens- und Wirtschaftsweisen einzugrenzen, dann gehören dazu vor allem die durch klimatische Extremwerte gekennzeichneten und daher vergleichsweise dünn besiedelten Übergangszonen zwischen Ökumene und Anökumene. Denken wir hierbei nur an den hohen Grad existenzsichernder räumlicher Mobilität bei den Menschen (und ihren Tieren) in den Landschaftsgürteln der Tundra und des borealen Nadelwaldes, in den Höhenstufen der Hochgebirge und vor allem in den Trockenräumen, wobei der sich zwischen nordwestafrikanischer Atlantikküste und nordostchinesischem Großen Chingan Gebirge erstreckende Altweltliche Trockengürtel traditionell einen besonderen räumlichen Schwerpunkt mobiler Lebens- und Wirtschaftsweisen- und hierbei insbesondere der sozio-ökologischen Kulturweise „Nomadismus“ (SCHOLZ 1995: 33-40)- aufweist (vgl. hierzu die sieben Beiträge zum Thema Nomadismus/ Mobile Tierhaltung in diesem Band).

Aber nicht nur in diesen angesprochenen Räumen, wo das Leben und Wirtschaften des Menschen häufig durch extreme physisch-geographische Faktoren limitiert wird, spielt räumliche Mobilität zur Existenzsicherung eine wichtige Rolle. Auch in den anderen, von ihren natürlichen Rahmenbedingungen begünstigten Gebieten, wie z.B. den Übergangszonen des Altweltlichen Trockengürtels zum Mediterrangebiet im Norden und den Tropen im Süden, ist bei einem beachtlichen Teil der dortigen Bevölkerung aufgrund stark konkurrierender Raumansprüche zwischen Nomaden, Bauern und Städten die Notwendigkeit zu existenzsichernden Formen räumlicher Mobilität gegeben.

Obwohl die auf räumlicher Mobilität basierenden „alten“ Lebens- und Wirtschaftsweisen sich fast überall im Rückgang/Niedergang befinden (vgl. dazu die sozio-ökologische Kulturweise des Nomadismus bezogene „Niedergangs-Theorie“ von SCHOLZ 1995: 113ff, die sich sicherlich auch auf andere „traditionelle“ mobile Lebens- und Wirtschaftsweisen anwenden ließe), existieren sie vielerorts in zahllosen modifizierten, an die aktuellen politisch-rechtlichen, sozio-ökonomischen und ökologischen Rahmenbedingungen angepaßten (Übergangs-) Formen zu einer i.d.R. weniger mobilen, oft (Teil-)Selbsthaftigkeit anstrebenden Lebens- und Wirtschaftsweise weiter. Sie können dabei vor allem für die lokale und regionale Wirtschaft immer noch eine erhebliche Bedeutung besitzen.

Als wichtige mobile Gruppen, bei denen insbesondere die Befriedigung der Subsistenz im Vordergrund steht (was ergänzende, bis zu einem gewissen Umfang auch marktorientierte Aktivitäten nicht ausschließt) sind insbesondere die Nomaden/ mobilen Tierhalter (vgl. u.a. JANZEN 1988; SCHOLZ 1991a; 1992; 1995; SCHOLZ/

JANZEN 1982)⁵ und die Wanderfeldbau betreibenden Bauern (vgl. u.a. GOUROU, P. (1947); MANSHARD, W. 1968; RUTHENBERG, 1970; UHLIG, H. 1966) zu nennen. Aber auch Jäger und Sammler (vgl. u.a. MARSHALL, L. 1960; SATHER, C. 1995) sowie ausgedehnte saisonale Fangfahrten unternehmende und gleichzeitig händlerisch tätige Küstenfischer (vgl. u.a. LENHARD, L. 1995; SATHER, C. 1995) können vor allem aufgrund ihres ausgeprägten räumlichen Mobilitätsverhaltens physisch/ wirtschaftlich überleben.

Eine andere Bevölkerungsgruppe, die nach wie vor zu einem beträchtlichen Teil aus mobil lebenden und arbeitenden Personen besteht, setzt sich aus Angehörigen von Berufen zusammen, denen gemein ist, daß sie für die Bevölkerung ihres jeweiligen Aktionsraumes wichtige Versorgungsfunktionen im Handwerks- und Dienstleistungssektor innehaben. Die Mitglieder dieses Personenkreises, denen von der seßhaften Bevölkerung überwiegend ein niedriger sozialer Status zugewiesen wird, können gemeinhin unter dem Sammelbegriff der Peripatetiker (vgl. u.a. RAO, A. 1987)⁶ zusammengefaßt werden. Berufsmäßig sind dazu zu rechnen: Wanderhandwerker (z.B. Schmiede, Schenschleifer, Siebmacher etc.), „fliegende“ Händler, Wanderarbeiter, Schausteller, Musiker, Tänzer, Wahrsager, Wanderprediger, Schlangenbeschwörer, Heiler, Prostituierte etc. Zum Teil werden auch mehrere Tätigkeiten von einer Person gleichzeitig angeboten. Im Dienstleistungsbereich sind außer Männern oft auch Frauen tätig. Häufig handelt es sich dabei um Zigeuner, wie z.B. die Roma auf dem Balkan (u.a. REMMEL, F. 1993) oder die Nawar in Vorderasien (u.a. MEYER, F. 1994/ vgl. Beitrag ESCHER/ MEYER S. 201, in diesem Band).

3 „Neue“ Formen räumlicher Mobilität und Existenzsicherung

Die „neuen“ Formen existenzsichernder räumlicher Mobilität müssen vor allem als Ergebnis von globalen/ internationalen Verflechtungen und Abhängigkeitsstrukturen angesehen werden. Insbesondere weltwirtschaftliche, aber auch durch (entwicklungs-)politische und militärische Maßnahmen initiierte regionale Veränderungen spielen eine wichtige Rolle. Die daraus resultierenden Migrationen sind räumlich und zeitlich

⁵ Zum Thema Nomadismus/Mobile Tierhaltung liegt eine kaum noch überschaubare Fülle an Literatur vor. In einer mehrere tausend Titel umfassenden Nomadismus-Bibliographie ist der größte Teil der bis Anfang der 90er Jahre erschienenen Publikationen erfaßt (SCHOLZ (Hrsg.) 1992). „Nomadic Peoples“ ist die wichtigste wissenschaftliche Zeitschrift zu diesem Themenkomplex. Sie wird von der Commission on Nomadic Peoples, International Union of Anthropological and Ethnological Sciences unter Leitung von M. CASIMIR, W. LANCASTER und A. RAO herausgegeben. Die Notwendigkeit, auch in Gegenwart und Zukunft Nomadismus-Forschung zu betreiben, wurde von SCHOLZ (1991b: 7ff) mit Nachdruck gefordert. Durch die im September 1998 in Ulaanbaatar/Mongolei erfolgte Gründung des UNESCO-Instituts „International Institute for the Study of Nomadic Civilizations“ wurde einem alten Wunsch der Nomaden-Forscher(-innen) endlich Rechnung getragen.

⁶ Eine bedeutende Sammlung von Beiträgen über Peripatetiker bietet das 1987 von A. RAO herausgegebene Buch „The other nomads ...“, dem sie eine fundierte theoretische Einleitung zum „Concept of Peripatetics“ vorangestellt hat.

kaum noch überschaubar und daher auch nur schwer faßbar. Sie sind grenzüberschreitend, interkontinental, global. Quantitativ und qualitativ haben sie eine bisher unbekannte Dimension erreicht.

Millionen von Menschen (als Individuen oder in kleinen, z.T. herkunftsmäßig/ verwandschaftlich orientierten Interessengruppen organisiert) drängen meist illegal -und dabei häufig skrupellosen Schlepperbanden schutzlos ausgeliefert- vom „Süden“ und seit kurzem auch vom „Osten“ in den „Norden“. Hierbei scheint für eine wachsende Anzahl von Migranten der Wunsch nach dauerhaftem Verbleib im Zielgebiet und auch nach in ihrem Herkunftsgebiet kaum realisierbarer vertikaler (sozialer) Mobilität im Vordergrund zu stehen..

Der weitgehende Fehlschlag kapitalistischer und sozialistischer Entwicklungsvorstellungen in den heutigen Entwicklungs- und Transformationsländern hat v.a. in den letzten drei Dekaden des 20. Jahrhunderts -trotz regional begrenzter Erfolge in Ostasien und Südamerika- in den meisten Staaten des „Südens“ zu einem raschen Anwachsen ökonomischer und sozialer Gegensätze und damit zu einer Vertiefung der Kluft zwischen Arm und Reich geführt. Ein hohes Bevölkerungswachstum bei gleichzeitiger relativer Verringerung der agrarischen Nutzfläche hat eine starke Abwanderung vom Land in die Stadt nach sich gezogen. Auf die daraus resultierenden, immer rascher anwachsenden räumlichen Disparitäten reagiert in den betroffenen Ländern eine schnell wachsende Anzahl von Menschen mit einer erheblichen Erhöhung der räumlichen Mobilität im nationalen und internationalen Rahmen.

Außer diesen vor allem ökonomisch motivierten Wanderungen bilden immer mehr auch kriegerische Konflikte und damit nicht selten zusammenhängende ökologische Katastrophen -das gilt insbesondere für Afrika- Hauptbeweggründe für das Abwandern/ die Flucht ganzer Bevölkerungsteile in andere Gebiete ihres Landes, wo diese „displaced persons“ dann neuen Problemen mit der dortigen autochthonen Einwohnerschaft ausgesetzt sind. Aufgrund fehlenden Zugangs zu existenzsichernden Ressourcen bleibt für viele Menschen nur die grenzüberschreitende Abwanderung in benachbarte Staaten oder -falls die Möglichkeit besteht- in die reichen Industrieländer des „Nordens“.

Nach der Auflösung des ehemaligen Ostblocks und dem Zerfall Jugoslawiens hat sich der Migrationsdruck in Richtung westliche Industrieländer weiter verschärft. Immer mehr Arbeitsmigranten („Wirtschaftsflüchtlinge“) und Kriegsflüchtlinge/ Asylsuchende des „Südens“ versuchen nicht nur über den schwer kontrollierbaren Mittelmeerraum, sondern auch verstärkt über die mittelosteuropäischen Staaten die Wohlstandsgrenzen zur Europäischen Union illegal zu überwinden. Ähnliches gilt für die Vereinigten Staaten von Amerika, die vor allem an ihrer Südwestgrenze mit Mexiko ebenfalls einer starken illegalen Einwanderung aus Lateinamerika ausgesetzt sind.

Der Ausbau moderner, d.h. vor allem schneller und preiswerter Transport- und Kommunikationssysteme, führt die verschiedenen Teile der Welt enger zusammen und unterstützt die internationale Migration. Das von den Migranten zwischen ihren Ziel-

und Herkunftsländern aufgebaute Beziehungsgefüge (vgl. u.a. BÄHR 1995; FAWCETT 1989) sowie das Entstehen transnationaler sozialer Räume (PRIES 1996 / Beitrag MÜLLER-MAHN, S. 167 in diesem Band) dienen der eigenen Absicherung sowie der Unterstützung weiterer potentieller Zuwanderer. Für die Migranten und ihre im Herkunftsland verbliebenen Familienangehörigen beinhaltet das in den Industrieländern verdiente Geld nicht nur die Absicherung ihrer ökonomischen Existenz, sondern ermöglicht ihnen häufig auch den sozialen Aufstieg (vgl. Beitrag MÜLLER-MAHN in diesem Band). Trotz einer immer restriktiveren Einwanderungspolitik der meisten westlichen Industrieländer hat sich die Zuwanderung bisher nicht spürbar verringert werden. Da eine rasche Verbesserung der sozio-ökonomischen und politisch-rechtlichen Situation in der Mehrzahl der heutigen Entwicklungsländer nicht zu erwarten ist, muß in Zukunft eher noch mit einer Steigerung der internationalen Migration in den „Norden“ gerechnet werden.

4 Räumliche Mobilität und Entwicklungszusammenarbeit

Für mobil lebende und wirtschaftende Bevölkerungsgruppen sind in der Vergangenheit relativ wenige Entwicklungsprojekte durchgeführt worden. Auch ist dem Aspekt der räumlichen Mobilität als Existenzsicherungsstrategie bei traditionell sesshaften Bevölkerungsgruppen in Stadt und Land in der Entwicklungszusammenarbeit bisher so gut wie keine Beachtung geschenkt worden. Die Entwicklungsstrategien für den ländlichen Raum, wie z.B. das LRE-Konzept der GTZ (RAUCH 1996) zielten bisher vielmehr darauf ab, die Land-Stadt-Wanderung von Angehörigen mobiler wie sesshafter Bevölkerungsgruppen einzudämmen. Jedoch kann Migrationsprävention alleine keine Lösung bringen. Im Gegenteil, die möglichen positiven Auswirkungen des Geld- und Know-how-Transfers von Arbeitsmigranten in den ländlichen Raum sollten stärker als bisher Berücksichtigung finden. Falls bei wachsender Bevölkerung und sich verknappenden natürlichen Ressourcen die existenziellen Grundlagen im ländlichen Raum nicht mehr gegeben sind, sollten daher die für Entwicklungsplanung zuständigen Experten/-innen nicht nur Programme zur Verbesserung der Lebens- und Wirtschaftsbedingungen der ländlichen Bevölkerung konzipieren (vgl. Beitrag KRINGS, S. 251 in diesem Band), sondern auch für neue, z.B. die Arbeitsmigration einbeziehende Ansätze ländlicher Entwicklung offen sein (vgl. Beitrag RAUCH, S. 271 in diesem Band).

5 Fazit

Die gemachten Ausführungen können die Komplexität der Thematik „Räumliche Mobilität und Existenzsicherung“ nur andeuten. Wichtig ist abschließend die Feststellung, daß die hier der Übersichtlichkeit halber vorgenommene Unterscheidung von „alten“ und „neuen“ Formen räumlicher Mobilität in der Lebenswirklichkeit mobiler Gruppen oftmals nur mit Einschränkung wiederzufinden ist. Kennzeichnend für räumliche Mobilität als Existenzsicherung ist ja gerade, wie eingangs schon vermerkt wurde, der hohe Grad der (aktiven) Anpassung an sich permanent verändernde Rahmenbedingungen. So betrachtet ist die derzeitige Variante des Nomadismus in der Mongolei eine außerordentlich „neue“ Erscheinung, und die globalen Migrantenströme aus Ägypten stehen in der Tradition der Wanderarbeiter, die im vorigen Jahrhundert aus den armen Dörfern des Südens auf die damals „modernen“ Großbetriebe des Nordens zogen. Der Schlüssel zum Verständnis von Mobilität als Strategie zur Existenzsicherung liegt offensichtlich gerade in der Wandelbarkeit der Erscheinungsformen. Die außerordentlich vielfältigen Formen existenzsichernder räumlicher Mobilität und Verwirklichungsmuster, die durch die zahlreichen Arbeiten von F. SCHOLZ (vgl. Publikationsliste, S. xiv dieses Bandes) und nicht zuletzt auch durch die Beiträge seiner Schüler/-innen und Freunde in diesem Band beispielhaft belegt werden, sind ein Hinweis auf die Wichtigkeit dieser Thematik.

Ohne die Bedeutung der Nomadismus-Forschung schmälern zu wollen, sei ange-regt, daß im Rahmen dieser Thematik in Zukunft auch verstärkt anderen Forschungs-inhalten nachgegangen werden sollte. Den sich im globalen Rahmen neu entwickelnden Strategien zur Existenz-/ Überlebenseicherung und den daraus resultierenden räumlichen Verwirklichungsmustern von Menschen aus den Entwicklungs- und Transformationsländern -also den Migrationen vom „Süden“ und „Osten“ in den „Norden“-sollte mehr als bisher besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die sozial- und wirtschaftswissenschaftlich orientierte Geographie ist aufgrund ihres umfassenden, interdisziplinären Ansatzes für diese Aufgabe prädestiniert. Sie sollte dieses zukunfts-trächtige Forschungsfeld daher nicht nur anderen Disziplinen überlassen.

6 Summary

Introductory remarks on spatial mobility and the search for means of subsistence.

Spatial mobility is a strategy of human existence that is as old as the history of mankind itself and has been practised through the ages in all parts of the world. In re-

cent times, however, forms and strategies of spatial mobility to secure means of subsistence have changed, in some cases considerably. It must be emphasized that the changes in migration patterns of the inhabitants of today's developing countries and countries in the process of transformation stem to a large degree from global influences emanating from the affluent, industrialized countries and spreading into the remotest parts of the world. The „old,, forms of mobile populations, such as nomads, farmers engaged in shifting cultivation, hunter-gatherers, itinerant fishers, itinerant traders, migrant labourers and the important group of peripatetic peoples, such as gypsies, are in decline the world over. In response to constantly changing conditions, numerous transitional forms tending towards a more sedentary life-style and economy have evolved.

At the same time the need to make a living has produced „new,, forms of spatial mobility. This development is itself a product of international influences and global interdependence. The widening gap between rich and poor in the developing countries and between these and western industrial countries raises the readiness of the people to emigrate from developing countries and countries in the process of transformation. These migrations across frontiers are international and global. They have assumed unparalleled proportions. Millions of people, in most cases illegally, crowd from the „south,, and recently also from the „east,, into the rich industrial countries of the „north,, where they usually want to remain. The author considers it unsatisfactory that the aspect of spatial mobility has been given such scant attention to date by those responsible for development policy. Hence the demand that the positive economic aspects of migration for the country of origin be more seriously considered in the planning stages of future development programs. In conclusion, an appeal is directed to human and economic geographers to concern themselves in future not only with the „old,, but also more intensively with the „new,, forms of spatial mobility as a means of making a living.

7 Literatur

- BÄHR, J. (1995): Internationale Wanderungen in Vergangenheit und Gegenwart. In: Geographische Rundschau 47 : 398-404
- BÄHR, J./JENTSCH, C./KULS, W. (1992): Bevölkerungsgeographie. Berlin/New York (Lehrbuch der Allgemeinen Geographie, 9)
- BOBEK, H. (1948): Stellung und Bedeutung der Sozialgeographie. In: Erdkunde II: 118 – 125
- BOBEK, H. (1950): Soziale Raumbildungen am Beispiel des Vorderen Orients. Landshut (= Verhandlungen des Deutschen Geographentages München 1948, Band 27, Heft 10): 193 – 207
- FAWCETT, J. (1989): Networks, Linkages, and Migration Systems. In: International Migration Review 22: 671-680
- GOUROU, P. (1947): Les Pays Tropicaux. Paris

- HORSTMANN, K. (1969): Horizontale Mobilität. In: KÖNIG, R.: Handbuch zur empirischen Sozialforschung. II. Band: 43 – 64. Stuttgart
- JANZEN, J. (1988): Mobile Viehwirtschaft – Überlebensstrategie für die Sahelländer? – Somalia als Beispiel -. In: FIEGE, K./ RAMALHO, L. (Hrsg.): Agrarkrisen, Fallstudien zur ländlichen Entwicklung in der Dritten Welt. Saarbrücken/ Fort Landerdale (=ASA-Studien 14)
- LENHART, L. (1995): Recent Research on Southeast Asian Sea Nomads. In: Nomadic Peoples 36: 97-104
- MANSHARD, W. (1968): Agrargeographie der Tropen. Eine Einführung. Mannheim. (=BI Hochschultaschenbücher 356/356a)
- MARSHALL, L. (1960): Kung Buschman Bands. In: Africa 1960: 325 - 354
- MEYER, F. (1994): Nawar - Dom und Turkman in Stadt und Land Damaskus. (=Erlanger Geographische Arbeiten, Sd.-Bd. 22) Erlangen
- PRIES, L. (1996): Transnationale und soziale Räume. Theoretisch-empirische Skizze am Beispiel der Arbeitswanderungen Mexico-USA. In Zeitschrift für Soziologie, Jg. 25, H.6 : 456-472
- RAO, A. (ed.) (1987): The other nomads. Peripatetic minorities in cross-cultural perspective. (= Kölner Ethnologische Mitteilungen, Bd.8) Köln/Wien
- RAUCH, T. (1996): Ländliche Regionalentwicklung im Spannungsfeld zwischen Weltmarkt, Staatsmacht und kleinbäuerlichen Strategien. Saarbrücken (= Sozialwissenschaftliche Studien zu internationalen Problemen, Band 202)
- REMMEL, F. (1993): Die Roma Rumäniens. Volk ohne Hinterland. Wien
- RUTHENBERG, H. (1970): Farming Systems in the Tropics. Oxford
- SATHER, C. (1995): Sea Nomads and Rainforest Hunter-gatherers: Foraging Adaptations in the Indo-Malaysian Archipelago. In: BELLWOOD, P./FOX, J. / TRYON, D. (eds.): The Austronesians: Historical and Comparative Perspectives. Publication, Department of Anthropology, Research School of Pacific and Asian Studies, The Australian National University : 229-268. Canberra
- SCHOLZ, F. (1974): BELUTSCHISTAN (Pakistan). Eine sozialgeographische Studie des Wandels in einem Nomadenland seit Beginn der Kolonialzeit. (=Göttinger Geographische Abhandlungen, Heft 63) Göttingen
- SCHOLZ, F. (Hrsg.) (1991a): Nomaden. Mobile Tierhaltung. Zur gegenwärtigen Lage von Nomaden und zu den Problemen und Chancen mobiler Tierhaltung. (Das Arabische Buch) Berlin
- SCHOLZ, F. (1991b): Von der Notwendigkeit, gerade heute über Nomaden und Nomadismus nachzudenken. In: SCHOLZ, F. (Hrsg.): Nomaden. Mobile Tierhaltung. Zur gegenwärtigen Lage von Nomaden und zu den Problemen und Chancen mobiler Tierhaltung. (Das Arabische Buch) Berlin: 7-37.
- SCHOLZ, F. (Hrsg.) (1992): Nomadismus-Bibliographie. (Das Arabische Buch). Berlin
- SCHOLZ, F. (1995): Nomadismus. Theorie und Wandel einer sozio-ökologischen Kulturweise. Stuttgart (=Erdkundliches Wissen, Heft 118)
- SCHOLZ, F./JANZEN, J. (Hrsg.) (1982): Nomadismus - Ein Entwicklungsproblem? Berlin (=Abhandlungen des Geographischen Instituts - Anthropogeographie, Band 33)
- UHLIG, H. (1966): Bevölkerungsgruppen und Kulturlandschaften in Nord-Borneo. In: Festschrift G. - Pfeifer: 265 – 296. Wiesbaden
- SCHAFFER, F. (1968): Untersuchungen zur sozialgeographischen Situation und regionalen Mobilität in neuen Großwohngebieten am Beispiel Ulm-Eselsberg. Regensburg (=Münchener Geographische Hefte 32)