



**HAL**  
open science

# Tourismus und Raumgestaltung an der Küste des Département Var Vom Fischerflecken zur Marina

Roland Courtot

► **To cite this version:**

Roland Courtot. Tourismus und Raumgestaltung an der Küste des Département Var Vom Fischerflecken zur Marina. *Beiträge und Materialien zur Regionalen Geographie*, 1991, *Die Provence* (5), pp.185-204. hal-03218385

**HAL Id: hal-03218385**

**<https://amu.hal.science/hal-03218385>**

Submitted on 5 May 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Tourismus und Raumgestaltung an der Küste des Département Var Vom Fischerflecken zur Marina

von

Roland Courtot

Maitre de conférences, Cegetrem à l'U.F.R. de Géographie de l'Université d'AIX-MARSEILLE II

*„Wenn man zu Fuß durch die kleinen, unbekannteren Täler dieses fremden Bergmassivs streift, entdeckt man eine unwahrscheinlich wilde Landschaft; keine Wege sind zu sehen, nicht einmal der geringste Pfad. Man trifft auf keine Siedlung und keinen Weiler.“*

MAUPASSANT (1888-1947, S. 118)

Wenn Maupassant heute an die Küste, die parallel zum Massif des Maures verläuft und die er Ende des 19. Jh. mit seiner Yacht „*Bel ami*“ häufig besucht hat, zurückkäme, würde er „diese wilde, düstere und großartige Landschaft“ nur schwer wiedererkennen.

Von Hyères im Westen bis St. Aygulf im Osten hat die touristische Verstädterung Spuren in Form eines fast ununterbrochenen Siedlungsbandes hinterlassen. Das Band erstreckt sich über den gesamten Küstenraum des kristallinen Massivs, entlang einer zerklüfteten Felsküste, die deutlich durch die Talsenken von Le Gapeau im Westen und von L'Argens im Osten begrenzt wird (s. Fig. 1). Diese außergewöhnliche Umwälzung oder „Umkehrung“ des durch den Menschen genutzten Raumes (um hier in einem anderen Kontext den von M. Côte in bezug auf Algerien geprägten Begriff zu verwenden (1)), die Wandlung von einer fast leeren zu einer dicht bevölkerten - im Sommer gar überbevölkerten - Küste, geht im wesentlichen auf das Aufblühen des Badetourismus zurück. Dieses Phänomen betrifft nicht nur die Côte des Maures; es gibt zahlreiche Beispiele am Mittelmeer für diese Form von „Umkehrung“, für den Weg von dünner Besiedlung mit punktueller Verteilung hin zu den krassen Auswirkungen, die der saisonale Rhythmus des Fremdenverkehrs mit sich bringt. Der gegenwärtige Zustand dieser Küstengebiete hängt sowohl von den früheren Formen menschlicher Präsenz ab als auch von den

Formen touristischer Ausgestaltung, die mittlerweile unternommen worden sind. Zwischen der zerklüfteten Felsküste der Seealpen, die schon sehr früh sehr dicht bevölkert war und seit dem ausgehenden 18. Jh. eine fortschreitende Veränderung durch den Fremdenverkehr erfahren hatte, sowie der sandigen, lagunenartigen Küste des unteren Languedoc, die bis zum rücksichtslosen Aufbau großer Touristikkomplexe in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts fast unbewohnt war, erscheint die „Côte des Maures“ als intermediärer Typus.

Diese zuvor dünn besiedelte Felsküste nimmt seit dem Ende des 19. Jh. die größer werdenden Besucherströme mit den dazugehörigen Formen des Badetourismus auf. Die räumlichen Auswirkungen gewannen hierbei Modellcharakter, was bedingt ist durch die vorherige Unberührtheit und durch die relative Entfernung zu den großen urbanen Zentren (Toulon und Marseille im Westen, Nice und Cannes im Osten), deren Einfluß die eigentliche Dynamik des Tourismusphänomens hätte überlagern können.

## 1. Das kommunale Modell räumlicher Gestaltung

Die Betrachtung einer Gemeinde mit Hilfe der aktuellen Bodennutzungskarte erlaubt es, ein Schema räumlicher Organisationsformen zu erstellen, das mit der Gesamtheit des untersuchten Küstenraumes verglichen werden kann. Die Karte von Bormes-Les-Mimosas und von Le Lavandou gestattet es, eine ziemlich genaue Zonierung vorzunehmen (s. Fig. 2).



### a) Das alte Dorf "Bormes les Mimosas"

Auf einer Erhebung, die das Baratier-Tal beherrscht, liegt das Dorf wie aufgestülpt und breitet sich fächerförmig unterhalb einer mittelalterlichen Schloßruine aus. Enge Straßen, die den Höhenlinien folgen, steile Gäßchen und Treppen, die dem Gefälle folgen, hohe eng aneinander geschmiegte Häuser...

Das ist das typische Bild eines kauernden, verschachtelten, wie durch einen Wall verschlossenen, provencalischen Dorfes. Heutzutage sind viele seiner Bewohner Ruheständler. Eine große Anzahl von Häusern wurde als Zweitwohnungen eingerichtet; sie öffnen ihre Türen nur im Sommer. Das Dorf beherbergt noch einige Geschäfte des täglichen Bedarfs, doch zum Großteil handelt es sich um Dienstleistungsbetriebe, die im Zusammenhang mit dem Fremdenverkehr stehen (Hotels, Bars, Restaurants, Souvenirläden). Sie gruppieren sich hauptsächlich um den vergrößerten Platz, der sich am alten Ausgang des historischen Dorfkerns ausgebildet hat.

### b) Die allmähliche Abwärtsverlagerung

Vom alten Dorf hinunter bis zum Hangfuß säumen neuere Bauten die kleine Gemeindestraße, die auf die Landstraße stößt. Diese wiederum verläuft entlang der kleinen Baratier-Ebene am Fuße des Massivs, wo sich in ihrem Gefolge Wohnhäuser und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt haben. Die Abwärtsbewegung, dieses "Abrutschen" des Dorfes, steht auch im Zusammenhang mit dem Vorhandensein des ehemaligen Bahnhofs der Schmalspurbahn "Sud-France". Diese Bahnlinie verlief vom Ende des 19. Jh. bis 1945 parallel zur Küstenstraße. Die südgerichteten Hänge, die beiderseits des Dorfes die Ebene überragen, bilden die bevorzugten Standorte sowohl für isoliert liegende als auch in Gruppen angeordnete Villen. Sie nehmen den Platz von ehemaligen, auf Terrassen angelegten Kulturflächen ein. Nur noch vereinzelt sind Weinstöcke und Olivenbäume übriggeblieben.

### c) Die Baratier-Ebene

Die Baratier-Ebene ist altes Ackerland mit einem Bestand an Weinstöcken (vor allem auf den flachen Hängen) und anderen saisonabhängigen Kulturen sowie einigen Gewächshäusern, die die vor kurzem eingeleitete Intensivierung einiger

Landwirtschaftsbetriebe andeuten. Andere Parzellen hingegen liegen brach oder sind mit Wohn- bzw. Lagerhäusern bebaut. Durch den unteren Abschnitt der Ebene verläuft die Gemeindegrenze von Le Lavandou, so daß der Meereszugang von Bormes nach Süden erfolgen muß. Hier hat man eine "Marina" errichtet. Der "Marina"-Komplex, der auf durch Eindeichung gewonnenem Land steht, umfaßt einen Freizeithafen und eine Wohnanlage (830 Bootsliegeplätze; 240 Appartements in größeren Wohnblöcken).

### d) Die bewaldeten Flächen

Im Norden besitzt die Gemeinde auf den Hügeln des "Massif des Maures" fast menschenleere Waldbestände. Dasselbe gilt für den langgestreckten, annähernd von Osten nach Westen verlaufenden Höhenrücken im Süden, der am "Cap Bénat" endet. Touristensiedlungen sind nur auf dessen westlichen Ausläufern, im Norden des Kaps, zu finden. Der Rest der Hänge ist unbewohnt und überragt eine Hangfußfläche im Süden, wo einige große Weingüter von einer touristisch fast unerschlossenen Felsküste gesäumt werden, und wo ein paar Steinwürfe entfernt sich das "Fort de Bregançon" (die Residenz des Präsidenten der frz. Republik) auf einer Halbinsel erhebt.

### e) Die Gemeinde „Le Lavandou“

Le Lavandou ist mit etwa 3 000 Einwohnern wesentlich größer als Bormes mit nur wenig mehr als 1 000 Einwohnern (2). Der Ort ist ein Seebad, dessen Zentrum zwischen dem Hangfuß und dem Strand am Golf von Bormes liegt. Um das Zentrum mit Handels- und Dienstleistungsbetrieben haben sich drei charakteristische Einheiten herausgebildet:

- Wohnkomplexe in Strandnähe, hinter denen die letzten noch freien Grundstücke schon von einer Immobiliengesellschaft beansprucht werden (3).
- Pavillonartige Privathäuser mit Meerblick; sie liegen auf den Hängen, die die Verlängerungen der Hügel, die Bormes umgeben, bilden.
- ein Yachthafen mit 400 Liegeplätzen.

Man kann diese modernen Formen, die sich in der Kontaktzone zwischen einer kleinen Verflachung der unteren Baratier-Ebene und den großen Waldflächen des "Massif des Maures" gebildet haben, nur im Zusammenhang mit der Entstehung dieser



jungen Gemeinde verstehen: Le Lavandou wurde 1913 von der Gemeinde Bormes abgetrennt, als deren Küstenposten, sogenannte "marine", es bis dahin fungiert hatte.

## 2. Das Einrichten des "umgekehrten" Raumes

### a) Die alten Wirtschaftsformen

Die Karten 1:80 000 (4), die 1894 von der geographischen Abteilung der Armee veröffentlicht wurden, zeigen ein Küstengebiet mit nur wenigen Wohnsiedlungen in direkter Uferfolge. Mit Ausnahme der frühen Hafengründung Saint Tropez liegen alle Ortschaften zurückgezogen auf Hügeln, in Sichtweite des Meeres, wie Bormes und Gassin, oder völlig isoliert im Innern des Gebirges, wie La Mole oder Plan de la Tour. Im Jahre 1868 lebte der Großteil der Gemeinde von Bormes noch in den Häusern auf dem Hügel; Le Lavandou war nur ein kleines Fischernest. Wegen der vom Meer drohenden Gefahren (Piraterie und von See aus geplante Übergriffe der Engländer) wurde die Küste lange Zeit gemieden und war mehr mit Wachtürmen, Befestigungsanlagen und Geschützen gespickt als mit Wohnanlagen (5).

In seinen "Voyages dans les départements du Midi de la France" reitet MILLIN in Ermangelung von Straßen querfeldein von Hyères nach St. Tropez und segelt anschließend von dort nach St. Raphael:

*"Keine Straße führt von Hyères nach Nice. Wer sich dorthin begeben will, muß nach Toulon zurückkehren und sodann den Weg nach Fréjus über Cuers und Pignan einschlagen (das heißt entlang der peripheren Senke). Ebensowenig existiert eine befahrbare Straße zwischen Hyères und St. Tropez."* (MILLIN, 1807, Bd. 2, S. 457)

Von unterwegs berichtet er:

*"Wir konnten deutlich drei englische Schiffe beobachten, die auf die Insel du Levant und die Reede von Hyères vorstießen: Sie feuerten auf mehrere kleine Gebäude und die Küstenstellungen, verpaßten ihnen eine Breitseite..."* (MILLIN, 1807, Bd. 2, S. 462)

Der wirtschaftlich genutzte Raum war also weniger die Küste als die landeinwärts liegenden Hügel des Massivs, und die wirtschaftliche Aktivität bestand im wesentlichen aus Forst- und Landwirtschaft. Unterhalb der auf den Hügeln gelegenen Dörfer wurden im Terrassenanbau Weinreben und

Olivenbäume gepflanzt; die Becken und Talsenken waren dem Getreide vorbehalten, wobei man die häufig überschwemmten und versumpften Talauen in Ufernähe zu meiden suchte.

Der Wald, der heutzutage mehr als die Hälfte der gesamten Gemeindefläche ausmacht, lieferte einen nicht geringen Teil der Einnahmequellen der ländlichen Gemeinden des Massifs. Nachdem der Waldbestand durch den Raubbau einer Waldweidewirtschaft (mit zeitweisen Brandrodungen) stark im Mitleidenschaft gezogen worden war (6), dehnte er sich im Laufe des 19. Jh. wieder aus. Dies war der expandierenden Holz- (Kastanien) und Korkindustrie zu verdanken, die ihre Produkte entweder unbearbeitet exportierte oder vor Ort verarbeitete und somit zum Aufleben der Binnenlands auch der Küstenorte beitrug, vor allem der Gegend um St. Tropez, dem Ausfuhrhafen für die einheimischen Erzeugnisse.

Durch das Fehlen guter Außenverbindungen - es gab keine Küstenstraße, nur schlechte Gebirgswege und ungenügende Seeverbindungen - war die Wirtschaft in dieser Region weitgehend blockiert.

### b) Die Öffnung durch den Wintertourismus

Die Abgeschiedenheit der Küste wird schließlich auf dem Landwege durchbrochen. Die Eisenbahnstrecke der Paris-Lyon-Méditerranée-Gesellschaft erreicht 1859 Toulon und 1876 Hyères. Sie verursacht einen ersten Entwicklungsschub dieses alten Salzhandelszentrums, indem sie eine Kundschaft von betuchten "Winterfrischlern" anlockt und für einen Aufschwung beim Anbau begehrt bewässerungsabhängiger Kulturen - wie Obst, Gemüse und Blumen - für die Märkte im Norden des Landes sorgt. Doch die Linienführung nach Osten umgeht die Küstenregion, folgt der Senke nördlich des "Massif des Maures" bis Fréjus, lenkt den neuen Touristenstrom dann weiter nach Cannes und Nice und entführt somit Hyères einen Großteil seiner Wintergäste.

Erst die Straße und die Schmalspurbahn mit fast uferparallelem Verlauf zwischen Hyères und St. Raphael bringen die Öffnung des Küstenstreifens nach außen. Die Folgen davon machen sich alsbald bemerkbar: Die ersten Touristen erscheinen - und noch vor ihnen die Immobilienspekulanten. Guy de Maupassant ist Augenzeuge:

*"Eine neue Straße führt von Saint-Raphael nach Saint-Tropez am Meer entlang. An diesem herrlichen Weg, der zwischen den Wäldern den Blick auf einen unvergleichbaren Strand freigibt, versucht man, Winterfrischen einzurichten. Die erste*



*in der Planung befindliche ist Saint-Aygulf. Diese vermittelt einen sonderbaren Eindruck. Mitten im Tannenwald, der bis zum Meer hinabreicht, öffnen sich in alle Richtungen breite Wege. Kein Haus; nur die Einschnitte der Wege durch den Wald sind zu sehen."*

(MAUPASSANT, 1888 - 1947, S. 119)

In Reichweite der Stationen der „Sud-France“-Bahn, die gewissermaßen die Nabelschnur dieser Küstenregion vor Ankunft des Automobils ist, tritt der erste winterliche Fremdenverkehr räumlich in Erscheinung: Siedlungsanlagen und Hotels entstehen, wohlhabende Pariser und Ausländer erwerben Ländereien und lassen große Villen und Gartenanlagen errichten. Dies alles wirkt wie eine abgeschwächte, weniger „dynamische“ Nachbildung dessen, was zur selben Zeit an der Küste zwischen Cannes und der italienischen Grenze geschieht, wo schon seit 1869 ein Schienenweg verläuft (7).

Auch die Landwirtschaft wandelt sich, da sich ihr ein neuer Weg zum Absatz ihrer Erzeugnisse bietet. Der Anbau von Gemüse, Obst und Blumen nimmt zu; die klimatischen Bedingungen sind günstiger als im Département Vaucluse, die Früchte reifen früher.

Nachdem sich die Weinstöcke vom Reblausbefall erholt haben, sind sie nicht mehr nur Teil einer mediterranen Mischkultur, sondern gewinnen als Exportprodukt eine Sonderstellung innerhalb der regionalen Landwirtschaft. Doch gleichzeitig wird die Region durch die neuen Transportwege mit der Konkurrenz von außerhalb konfrontiert; die traditionellen Formen der heimischen Landwirtschaft, der Getreideanbau, die Olivenproduktion und die Viehzucht brechen zusammen. Was wir hier miterleben, ist der Beginn der „Umkehrung“ des Raumes. Mit Ausnahme der Dörfer im Inneren des Massifs wird die Forstwirtschaft aufgegeben und weicht Aktivitäten, die mit dem Tourismus oder den neuen Formen der Landwirtschaft verbunden sind.

Die Struktur der erwerbstätigen Bevölkerung beginnt sich zu verändern; Landwirte aus anderen Teilen des Département sowie Italiener aus Nizza und dem Piemont wandern zu und nehmen die neuen Arbeitsplätze ein. Auch die Siedlungsstruktur wandelt sich: Die alten Dörfer in Akropolislage verlieren ihre Bevölkerung, die Wohnhäuser werden hangabwärts errichtet, und die landwirtschaftlichen Flächen nehmen auf ertrags-

reichen Böden im Küstenbereich stark zu. Doch vor allem die Touristensiedlungen gewinnen nach und nach an Bedeutung und verlangen die Lösung von der Gemeinde, auf deren Gebiet sie entstanden sind. So hat der auf dem Uferterrain aufgepfropfte Tourismus eines Dorfes in Hügellage 1913 zur Abtrennung von Le Lavandou von Bormes-les-Mimosas geführt. Auch andere Gemeindegründungen sind aus solchen Schöpfungen ex nihilo hervorgegangen. Auf Kosten von Gassin wurden 1929 Cavalaire und 1934 La Croix Valmer gegründet, und von der Gemeinde La Molle spaltete sich 1949 Le Rayol-Canadel ab. Die Epoche der Eisenbahn, geprägt von den „Winterfrischlern“, leitet also die erste große Veränderung innerhalb dieser Küstenlandschaft ein, läßt jedoch eine stark bäuerlich geprägte Gesellschaft Seite an Seite mit den auf Tourismus ausgerichteten Handwerkern, Handel- und Gewerbetreibenden weiter bestehen.

### c) Der Tourismus setzt sich durch

Nach 1950 setzt der Tourismus verstärkt wieder ein, wenngleich unter völlig veränderten Vorzeichen im Vergleich zur Vorkriegszeit. Dem Winterfrischler folgt der Badetourist, der Zug weicht dem Automobil und die Kundschaft umfaßt, dank veränderter Arbeitsgesetze (bezahlter Urlaub) und dank höheren Lebensstandards, immer unterschiedlichere Gesellschaftsschichten. Die Entwicklung läßt sich in drei Zeitabschnitte mit jeweils verschiedenen Kundenkreisen und verschiedenen touristischen Einrichtungen unterteilen.

Im Gegensatz zu den Seealpen bringen das Fehlen großer Wohnzentren und die geringe Inanspruchnahme der Küste durch die ersten Besucherströme anfänglich Formen eines eher sparsamen Tourismus hervor. Die Gegend ist weniger überfüllt und vor allem billiger als die berühmte Côte d'Azur. Auf Zelt- und Caravanplätzen sowie in Feriendörfern beherbergt sie daher eher die jüngeren und finanziell weniger gutgestellten Besucher. Doch zu Beginn der 60er Jahre machen sich die Immobiliengesellschaften auf die Suche nach unberührten Flecken und beginnen, die Uferhänge mit als Zweitwohnungen konzipierten Villensiedlungen zu bebauen, was sich schließlich zur hauptsächlichsten Art touristischer Beherbergung entwickeln sollte; so zum Beispiel bei Issambres, wo alle Uferhänge der Gemeinde Roquebrune-sur-Arrens mit Blick zum Meer binnen weniger Jahre bis auf 100 m Höhe mit Villen überzogen waren.



Die Verwaltungsstadt dieser Gemeinde liegt im Hinterland. Diese Investitionsart und diese Form der "Aneignung" durch den Fremdenverkehr werden übrigens zu einem der dominierenden Kennzeichen an den Küsten des Massifs des Maures. 1982 machten die Zweitwohnsitze ein Drittel des Gesamtbestandes an Wohnsitzen aus. In einigen Gemeinden, wo es wie oben beschrieben zur Ausgliederung der neuen Siedlung kam oder wo eine große "Marina" angelegt wurde, kann die Zahl der Zweitwohnsitze gar dreimal höher sein als die der Erstwohnsitze. Dies ist der Fall in Grimaud, in Cavalaire und in La Croix-Valmer.

Ab 1970 werden die "Marinas" zur neuen Modeerscheinung des Fremdenverkehrs. Diese Unternehmungen verbinden eine Hafenanlage mit Wohnungsbauprojekten, wobei letztere den eigentlichen Gewinn erbringen sollen. An der Côte des Maures besteht eine große Nachfrage an Yachthäfen. Diese Form von Urlaubsaktivität ist noch ausbaufähig, da sich die Küstenlandschaft sehr für Kreuzfahrten eignet und nur wenige - oder zu kleine - Häfen vorhanden sind.

Die Marina von Bormes, 1968 als erste erbaut, wirft ein ernstes rechtliches Problem auf: Die Wohnanlagen wurden auf durch Eindeichung gewonnenem Land erstellt. Als öffentliches Eigentum kann dieses zwar verpachtet, nicht jedoch verkauft werden. Die Käufer der Eigentumswohnungen würden demzufolge zu Besitzern eines nicht veräußerbaren Gutes. Daraus resultierte ein langer Prozess, der von Vereinigungen angestrengt worden war, die mit dieser Art von Küstengestaltung nicht einverstanden waren. Der Prozess läutete zwar das Ende dieser speziellen Küstengestaltung ein, nicht jedoch das Konzept der "Marina" als solches. Um dem obengenannten juristischen Problem zu entgehen, wurden sie seither auf trockengelegten Sumpfgebieten hinter dem Ufersaum mit Zufahrt zum Meer gebaut; Beispiele dafür sind Port Grimaud und die "Marines de Cogolin".

### 3. Das Resultat: Eine neue Geographie der Küste

#### a) Von einer autochthonen bäuerlichen Gesellschaft zum außenabhängigen Konglomerat

Der Touristenboom der letzten 40 Jahre hat zu einer starken Zunahme der ortsansässigen Bevöl-

kerung geführt. Von 1954 bis 1982 hat sich die Einwohnerzahl von 13 Küstengemeinden zwischen "La Londe-les-Maures" bis "Roquebrune" mehr als verdoppelt (in Gassin gar verdreifacht und in Cavalaire vervierfacht).

Der Großteil dieses Wachstums - mehr als 90 % - geht auf das Konto der Zuwanderung. Die natürliche Zuwachsrate macht nur einen verschwindend geringen Teil der demographischen Entwicklung aus und war in sechs Gemeinden, im Zeitraum zwischen 1975 und 1982, sogar rückläufig. Innerhalb dieses Zuwanderungsstromes kann das erhebliche Gewicht der erwerbstätigen Alleinstehenden und der Ruheständler die Bilanz des natürlichen Wachstums keineswegs bessern. Der natürliche Bevölkerungszuwachs, der auch vorher nicht gerade als dynamisch bezeichnet werden konnte, wird durch die Überalterung der ortsansässigen Bevölkerung beträchtlich in Mitleidenschaft gezogen.

Die Zuwanderer stammen sowohl aus der Umgebung als auch aus anderen Teilen Frankreichs und arbeiten vorwiegend im Handels- oder Dienstleistungsgewerbe, das durch den Tourismus induziert ist. Der andere Teil kommt aus Italien, Spanien und den maghrebischen Ländern und findet im florierenden Baugeschäft Arbeit. Der Zuwandererstrom hat auch einige Ruheständler mitgebracht, die nach den Annehmlichkeiten der Var-Küste suchen. In den drei Gemeinden La Croix-Valmer, Cavalaire und Le Rayol-Canadel, die 1968 von F. Auriac untersucht worden sind, machen sie schon 10 % der Einwohnerschaft aus. Auriac resümiert den tiefgreifenden Wandel, der sich durch die Zuwanderung innerhalb der erwerbstätigen Bevölkerung vollzieht, folgendermaßen:

„Zwei Beschäftigungsarten stehen sich mit Nachdruck gegenüber. Die ursprünglichen Beschäftigungen werden einfacher und einförmiger, - einerseits wegen des erdrückenden Stellenwertes der Wohn- und anderer Bauten gegenüber Landwirtschaft und Fischerei, andererseits wegen des Umfangs ausländischer Arbeitskräfte, vor allem aus Nordafrika. Die durch den Tourismus induzierten Beschäftigungsverhältnisse und diversen Dienstleistungsunternehmen nehmen zu. Der Handel, der die Touristen teilweise noch in seiner ursprünglichen und die Einheimischen teilweise schon in der modernen Form versorgt, nimmt dabei eine Zwischenstellung ein.“ (AURIAC, 1980, S. 128).



## b) Die neuen Formen der Raumgestaltung

Das Schema in Abb. 3 skizziert die Änderungen, die seit einem Jahrhundert, insbesondere aber erst seit 40 Jahren, eingetreten sind. Das Dorf in Akropolislage hat seinen Stellenwert als unbestrittenes Zentrum der Küstenregion an das neue funktionale Zentrum am Küstenstreifen abgetreten; dort, wo sich die Hauptverkehrsachse und die Touristenkomplexe befinden. Das alte provençalische Muster von Ager, Saltus, Silva mit seiner vom Dorf ausgehenden konzentrischen Anordnung ist in ein Muster küstenparalleler, landeinwärts gestufter Streifen übergegangen:

- Der Ufersaum umfaßt Strände und Buchten mit Yachthäfen, Marinas und die diversen anderen Freizeiteinrichtungen, sowie Felsküsten und Uferhänge mit Hotels und Feriensiedlungen.
- Die landeinwärts liegenden Ebenen und flachen Hänge, die besten Flächen des ehemaligen „ager“, stellen den Austragungsort für eine Auseinandersetzung um Grund und Boden dar: es ist ein Wettstreit zwischen spezialisiertem Weinbau (die Politik der Qualitätszertifikate stärkt ihr den Rücken) und den Ausrüstern von Dienstleistungsunternehmen und der Bauindustrie oder anderen raumbanspruchenden Touristikbetrieben (Zeltplätze, Freizeitparks).
- Die Anbauterrassen auf den steilsten Hängen nahe den Waldgebieten liegen brach oder werden von verstreut liegenden Ferienhäusern besetzt.
- Der Wald spielt nicht mehr die Rolle einer in ein sozioökonomisches System integrierten Nutzfläche, wie es früher der Fall war. Die Korkeichen werden kaum noch genutzt, die Kastanienwälder sind aufgegeben, und die Kastanienenernte ist unbedeutend.
- Das provençalische Dorf gibt seine raumwirksame Bedeutung an die neuen Zentren des Tourismus ab. So ist das Dorf Gassin nunmehr ein Adlernest mit weniger als 200 Einwohnern, währenddessen etwa 2 000 weitere Einwohner im tiefer gelegenen Teil der Gemeinde, nahe der Hauptstraße und am Golf von St. Tropez, leben.

In Grimaud führt das alte Dorf, das unter dem Schutz seiner Festung während der Wintermonate in tiefen Schlaf versinkt, ein Schattendasein neben der kolossalen Marina "Port Grimaud", die jeden Sommer zum Mittelpunkt des Gemeindelebens wird. Die Feriensiedlungen und das Souvenirhandwerk haben sich auf Kosten der bäuerlichen Bevölkerung entwickelt. 1954 hatten - mit Ausnahme Cogolins - alle Gipfeldörfer einen zum Teil rückläufigen, geringeren Bevölkerungsanteil als die übrigen Gemeindeteile. Seither verzeichnen sie wieder eine leichte Bevölkerungszunahme, die als Auswirkung des touristischen Wachstums außerhalb (8) des Hauptortes zu verstehen ist. Es ist nicht einfach, das Gipfeldorf - den historischen Hauptort - als Zentrum des kommunalen Lebens zu bewahren.

Die Pflege öffentlicher Einrichtungen (Gärten, Aussichtspunkte), die Aufbereitung der historischen Anlagen für den Tourismus zieht zwar neue Bewohner an, doch ein Teil des Dienstleistungs- und Handelsangebotes ist ausschließlich auf touristischen Bedarf ausgerichtet.

## c) Die Folgen

Der Raum, wie er sich uns heute darstellt, ist geborsten - zweigeteilt zwischen den Polen einer ehemals bäuerlichen Gesellschaft und den Polen einer modernen, am Fremdenverkehr orientierten Gesellschaft. Das Zusammenleben fällt nicht leicht.

Das liegt zunächst daran, daß die vorhandenen sozialen Gruppierungen sehr zahlreich sind und entsprechend unterschiedliche Bedürfnisse und Ansprüche haben, wobei der Wettbewerb um Sitze im Gemeinderat häufig der Grund für Auseinandersetzungen ist.

Außerdem sehen sich die Gemeinderäte mit einer Vielzahl kurz- und mittelfristiger Probleme konfrontiert, insbesondere mit dem Anschwellen der Haushaltskosten, die durch die Ausstattung und Unterhaltung der obengenannten Siedlungsform verursacht werden:

- die verstreut liegenden Häuser und Siedlungen machen eine Ausdehnung des Straßen-, Wasser- und Elektrizitätsnetzes erforderlich und erschweren überdies die Beförderung der Schulkinder und die Hausmüllbeseitigung.
- Die Kapazitäten der Wasserzufuhr und -abfuhrsysteme müssen auf bis zu 1 000prozentige Bedarfsschwankungen zwischen den Winter- und Sommermonaten ausgelegt sein.



- Die öffentliche Dienste müssen auf Bevölkerungsschwankungen in derselben Größenordnung reagieren.

Angesichts der beträchtlichen finanziellen Belastungen wird die Versuchung verständlich, die Kommunalhaushalte - gewissermaßen als Flucht nach vorne - mittels neuer einträglicher Fremdenverkehrsprojekte aufzustocken. Die örtlichen Entscheidungsträger fungieren gewöhnlich als Vermittler zwischen Immobilienunternehmen und Förderern neuer Fremdenverkehrseinrichtungen einerseits sowie andererseits den übergeordneten Stellen, dem Umweltministerium, dem Conservatoire Littoral (9) und dem Gewässer- und Forstamt, die die Bewegung bremsen wollen, um schädliche Auswirkungen zu begrenzen. Konkret heißen diese schädlichen Auswirkungen: Umweltbelastung und -zerstörung durch Überbeanspruchung des Küstenraumes, Privatisierung der Uferbereiche, Vernachlässigung des architektonischen und landschaftlichen Erbes, Bedrohung der natürlichen Vegetation und des Waldes durch Brände.

### Schlußfolgerung

Das Küstengebiet der "Maures" ist, nach allem was wir gesehen haben, ein Ort der Verflechtung, wo ein neues System von Sommertourismus und Zweitwohnsitzen sich „verräumlicht“ und dadurch dem alten Raster, bestehend aus Landwirtschaft und dünnem Fremdenverkehr in den Wintermonaten, seine eigene Logik auferlegt. Durch die starke Abhängigkeit von außen, sowohl auf der Ebene der Hauptentscheidungsträger in der Fremdenverkehrsentwicklung als auch auf der Ebene der Kundschaft, erzeugt das Gefüge Instabilität. Dies äußert sich in saisonalbedingten Schwankungen der Einwohnerzahlen, der Arbeitsplätze und des Funktionierens öffentlicher und privater Einrichtungen, sowie nicht zuletzt in einem Bevölkerungswachstum, das hauptsächlich auf migratorischem Überhang beruht. Darüber hinaus fehlt der Region ein städtisches Zentrum, das in der Lage wäre, die treibenden Aktivitäten der Tourismusindustrie weitestgehend selbständig zu entwickeln. Dazu gehören vor allem solche Aktivitäten, die den höchsten Wertzuwachs bringen und Verflechtungen derart schaffen, daß die mit dem Tourismus verbundenen Bevölkerungs- und Wirtschaftsteile dauerhaft Fuß fassen können. Saint Tropez ist als städtisches Zentrum zu

klein und zu unbedeutend, als daß es diese Rolle übernehmen könnte. Zwischen Toulon im Westen und den traditionellen Fremdenverkehrszentren der Côte d'Azur im Osten erscheint die Côte des Maures wie ein unterlegener Raum, da sie sich nicht in ein zusammenhängendes regionales System einordnen kann.

### Anmerkungen

- (1) Côte M.: „L'Algérie ou l'espace retourné“ FLAMMARION, Paris, 1988  
(im franz. Text steht hier "retournement")
- (2) Darin ist nicht die verstreut lebende Bevölkerung (entsprechend der Definition des INSEE - Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques) enthalten, die in Bormes höher ist als in Le Lavandou (s. Anm. 8).
- (3) ZAC = Zone d'Aménagement Concerté. Private Immobilienunternehmung im Rahmen eines vom Gemeinderat einer jeweiligen Kommune aufgestellten Planes.
- (4) Nr. 248, = Karte von Toulon 1 : 80 000
- (5) Siehe das Beispiel der Festung St. Tropez oder die zahlreichen anderen Befestigungsanlagen auf den Inseln von Hyères - dabei insbesondere Porquerolles -, wo eine endgültige Besiedlung erst spät, nach mehreren Abfolgen von Besiedlung und Wiederaufgabe, stattfand.
- (6) R. Juillard schreibt dazu:  
„So war der Waldbrand, den man bisweilen als moderne Form von Verwundung ansieht, ein Bestandteil dieser alten, den Baum mißachtenden Wirtschaftsform.“  
(JUILLARD, 1957, S. 296)
- (7) Im Gefolge dieser Bewegung kommen die ersten Künstler, auf der Suche nach neuen Landschaften, nach neuem „Licht“. Vor allem die Impressionisten besuchen schon früh die Côte des Maures; einige von ihnen lassen sich schließlich hier nieder, wie etwa SIGNAC, CROS, MARQUET, CAMOIN, DUNOYER DE SEGONZAC etc. Noch lange bevor St. Tropez zum Aushängeschild eines bestimmten Stils von Tourismus und von Urlaub wird,



treffen sich hier die Künstler, wobei das Museum der Stadt in gewisser Hinsicht diese künstlerische „Zentralität“ widerspiegelt.

- (8) (Im Französischen steht hier „écart“). „Ecart“ bezeichnet nach dem INSEE jede Siedlungsform - ob Einzel- oder Gemengelage -, die nicht Hauptort der Kommune ist.
- (9) Das „Conservatoire du littoral et des environnements lacustres“ wurde 1975 gegründet und ist dem Umweltministerium als Staatsabteilung untergeordnet. Seine Aufgabe besteht darin, gefährdetes Gemeingut an Natur, Architektur und Landschaft durch Landerwerb zu erhalten. Im Küstengebiet der Maures zum Beispiel richtet das Conservatoire sein Augenmerk auf Gärten und Anwesen der ersten Fremdenverkehrsgeneration, die gegenwärtig inventarisiert werden (vgl. hierzu die Veröffentlichungen „*Jardins de Provence*“ und „*Jardin de la Côte d'Azur*“ unter der Herausgeberschaft von M. RACINE, EDISÛD, Aix-en-Provence, 1987 und 1989). Die neue Küstengesetzgebung („loi littorale“ von 1986) verschafft diesen Abteilungen neue Handlungsspielräume.