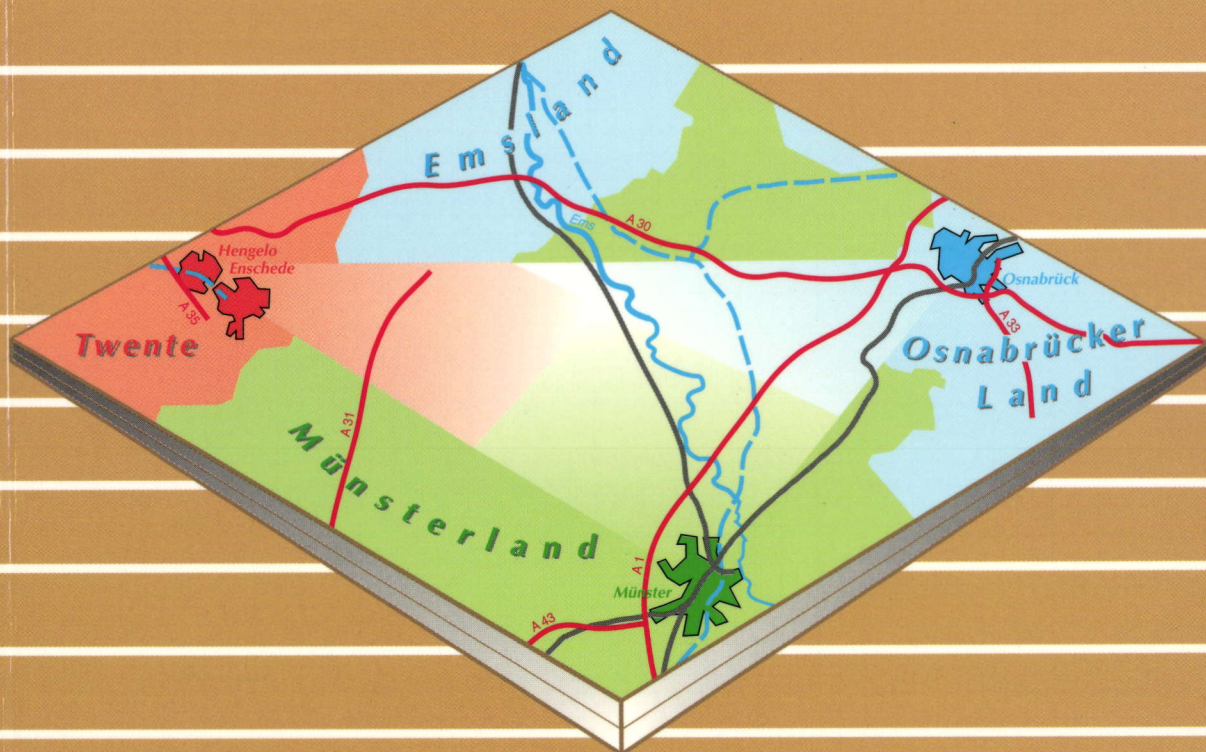


Heinz Heineberg / Klaus Temnitz (Hg.)

MÜNSTERLAND - OSNABRÜCKER LAND / EMSLAND - TWENTE

Entwicklungspotentiale und grenzübergreifende Kooperation in
europäischer Perspektive

Jahrestagung der Geographischen Kommission in Münster und Osnabrück 1998



1998



Schriftenreihe der Geographischen Kommission für Westfalen
LANDSCHAFTSVERBAND WESTFALEN-LIPPE

Bezug: Geographische Kommission für Westfalen, Robert-Koch-Straße 26, 48149 Münster
Schriftleitung: Dr. Klaus Temnitz

WESTFÄLISCHE GEOGRAPHISCHE STUDIEN

Begründet von Wilhelm Müller-Wille

Herausgegeben von der Geographischen Kommission für Westfalen durch
Heinz Heineberg (Vorsitzender), Klaus Temnitz (Geschäftsführer),
Alois Mayr, Hans-Hubert Walter, Julius Werner

48

Heinz Heineberg / Klaus Temnitz (Hg.)

MÜNSTERLAND - OSNABRÜCKER LAND / EMSLAND - TWENTE

Entwicklungspotentiale und grenzübergreifende Kooperation in
europäischer Perspektive

Jahrestagung der Geographischen Kommission in Münster und Osnabrück 1998

1998

Herausgegeben von der Geographischen Kommission für Westfalen

Anschriften:

Hoofd Economische Zaken M. *Alberti*, Gemeente Hengelo, Stedelijk Beheer en Ontwikkeling, Reitzstraat 15, Postbus 18, NL 7550 AA Hengelo

Leit. Regierungsschuldirektor Dr. Hans-Joachim *Böckenholt*, Bezirksregierung Münster, Fachdezernat Erdkunde, Windthorststr. 66, 48143 Münster

Prof. Dr. Jürgen *Deiters*, Fachgebiet Geographie, Universität Osnabrück, Seminarstr. 20, 49069 Osnabrück

Hoofd Ruimtelijke Ordening en Inrichting A. *Dekker*, Provincie Overijssel, Postbus 10078, NL 8000 GB Zwolle

Geschäftsführer Dr. Alexander *Fischer*, Wirtschaftsförderung Osnabrück GmbH, Große Hamkenstr. 32 B, 49074 Osnabrück

Geschäftsführer Diplom-Geograph Michael *Geuckler*, Schienenverbund Münsterland GmbH, Fachbereich Bahn, Windthorststr. 13, 48143 Münster

Dr. Thomas *Hauff*, Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Hafenstr. 30, 48127 Münster

Prof. Dr. Heinz *Heineberg*, Institut für Geographie, Westfälische Wilhelms-Universität Münster, Robert-Koch-Str. 26, 48149 Münster

Cand. geogr. Heike *Hillmann*, Wilhelmstr. 25, 48149 Münster

Diplom-Geographin Dr. Helga *Kreft-Kettermann*, Stadt Münster, Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsplanung, Hafenstr. 30, 48127 Münster

Prof. Dr. Norbert *de Lange*, Fachgebiet Geographie, Universität Osnabrück, Seminarstr. 19 a/b, 49069 Osnabrück

Diplom-Geograph Werner *Linnenbrink*, Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH, Krögerweg 11, 48155 Münster

Diplom-Geographin Patricia *Mersinger*, Stadt Osnabrück, Referat für Stadtentwicklung / OBE 2000 GmbH, Postfach 4460, 49034 Osnabrück

Prof. Dr. Richard *Pott*, Institut für Geobotanik, Universität Hannover, Nienburger Str. 17, 30167 Hannover
Ere Voorzitter/Präsident Wim L. G. *Schelberg*, EUREGIO-Geschäftsstelle, Enscheder Str. 362, 48599 Gronau

Geschäftsführer Dr. Klaus *Temnitz*, Geographische Kommission für Westfalen, Robert-Koch-Str. 26, 48149 Münster

Abteilungsleiter Erich *Tilkorn*, Bezirksregierung Münster, Dezernat Regionalplanung und Wirtschaft, Domplatz 1-3, 48128 Münster

Stadtbaurat Wolfgang *Zwafelink*, Stadt Nordhorn, Postfach 2429, 48522 Nordhorn

INHALT

<i>Heinz Heineberg und Klaus Temnitz:</i> Münsterland-Osnabrücker Land/Emsland-Twente: Entwicklungspotentiale und grenzübergreifende Kooperation in europäischer Perspektive. Zur Einführung in das Tagungsthema und in den Tagungsband	1
<i>Jürgen Deiters:</i> Perspektiven grenzüberschreitender Raumentwicklung und Städtevernetzung im Bereich der Oberzentren Enschede/Hengelo, Münster und Osnabrück	11
<i>Arie Dekker:</i> Vraagstukken van grensoverschrijdende ruimtelijke planning vanuit Nederlands perspectief	19
<i>Arie Dekker:</i> Probleme grenzüberschreitender Raumplanung aus niederländischer Sicht [Übersetzung des vorgenannten Beitrags]	31
<i>Erich Tilkorn:</i> Vom Gebietsentwicklungsplan zum regionalen Entwicklungsprogramm im Regierungsbezirk Münster	43
<i>Wim L. G. Schelberg:</i> EUREGIO - Grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Praxis ...	55
<i>Helga Kreft-Kettermann:</i> Leitbild „Verkehr“ für das Städtedreieck Enschede/Hengelo - Münster - Osnabrück unter besonderer Berücksichtigung zukünftiger Wirtschaftsentwicklung	63
<i>Michael Geuckler:</i> Die Eisenbahnstrecke Gronau -Enschede. Entwicklung einer grenzüberschreitenden Verkehrsverbindung und ihre Einbeziehung in das weitere Schienennetzwerk im Grenzraum	73
<i>Werner Linnenbrink:</i> Der EuroSchnellBus Winterswijk-Vreden-Münster. Eine grenzüberschreitende deutsch/niederländische Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr ...	85
<i>Thomas Hauff:</i> Zukunftsperspektiven der Stadt Münster im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung	93
<i>Alexander Fischer:</i> Regionale Kooperation in der Wirtschaftsförderung. Von der Zusammenarbeit im Raum Osnabrück/Emsland bis zu grenzüberschreitenden regionalen Netzwerken	117
<i>Patricia Mersinger:</i> Regionale Zusammenarbeit in der OBE-Initiative im Rahmen der Weltausstellung EXPO 2000	125
<i>Norbert de Lange:</i> Nutzungsdifferenzierungen in der Innenstadt von Osnabrück. Konzeption eines Geoinformationssystems für Stadtforschung und Stadtplanung	131
<i>Hans-Joachim Böckenholt:</i> Exkursionsroute Nordwestliches Münsterland - Landkreis Grafschaft Bentheim. Landeskundliche und geschichtliche Einführung	143
<i>Richard Pott:</i> Der Bentheimer Wald - eine europaweit bedeutsame Wald- und Kulturlandschaft	149
<i>Wolfgang Zwafelink:</i> Strukturwandel und zukunftsorientierter Städtebau in Nordhorn. Pilotsanierung einer innerstädtischen Industriebrache	167
<i>Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau:</i> Das Modellvorhaben Povel in Nordhorn. Revitalisierung einer innerstädtischen Industriebrache	173
<i>Marinus Alberti:</i> Standortpolitik für den großflächigen Einzelhandel in den Niederlanden und das Beispiel Hengelo/Westermaat	175
<i>Heike Hillmann:</i> Gronau - Von der Textilstadt zur innerstädtischen Revitalisierung	183

Öffentliche Jahrestagung der Geographischen Kommission für Westfalen
im Jahr des Westfälischen Friedens
vom 04.-06. September 1998 in Münster und Osnabrück

Münsterland - Osnabrücker Land/Emsland - Twente:
Entwicklungspotentiale und grenzübergreifende Kooperation in
europäischer Perspektive

Zur Einführung in das Tagungsthema und in den Tagungsband

Heinz Heineberg und Klaus Temnitz

Die Geographische Kommission für Westfalen ist eine unter der Fürsorge des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe stehende Vereinigung von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern. Anlaß zur Gründung der Geographischen Kommission im Jahre 1936 war das Bestreben des ehemaligen Provinzialverbandes Westfalen, neben der Altertumskunde, der Geschichte, der Mundart- und Namenforschung sowie der Volkskunde auch die Geographie als wesentliches Arbeits- und Forschungsgebiet in die Kulturräumforschung einzubinden. Die Geographische Kommission führt somit - und fördert zugleich - seit mehr als 60 Jahren geographisch-landeskundliche Forschungen in Westfalen und Nordwestdeutschland durch und macht ihre Ergebnisse einschließlich der Referate und Resultate von Jahrestagungen in einer den fachlichen Anforderungen entsprechenden Weise möglichst allgemeinverständlich der Öffentlichkeit in eigenen Schriftenreihen und einem Atlaswerk zugänglich. Zu der Öffentlichkeitsarbeit der Geographischen Kommission für Westfalen zählen insbesondere der Wissenstransfer und die Kontaktpflege sowohl in interdisziplinären, mit der Raumforschung in Westfalen und Nachbarräumen befaßten Wissenschaftsbereichen als auch mit unterschiedlichsten Politik- und Anwendungsgebieten - wie der Kommunal- und Regionalpolitik, der Wirtschaftsförderung, der Verkehrspolitik

und weiteren Planungsfeldern. Hinzu kommen die traditionell engen Beziehungen mit der Anwendung der Geographie und Landeskunde Westfalens im schulischen Bereich.

Aus diesem Selbstverständnis der Geographischen Kommission für Westfalen sowie aus ihren bisherigen vielfältigen inner- und außeruniversitären Kontakten und Arbeiten heraus lag es nahe, das Jahr der 350. Wiederkehr des Westfälischen Friedens (1998) zu einer mehrtägigen Veranstaltung mit Referaten aus Wissenschaft und Praxis, öffentlichen Diskussionen, einer Ausstellung der bisherigen Publikationen der Geographischen Kommission und mit Exkursionen zu nutzen. Diese Jahrestagung wurde bewußt einer breiteren Öffentlichkeit geöffnet, wozu auch die Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer zu Münster sowie die Verbindung mit dem Niederlande-Zentrum und dem Institut für Geographie der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster und dem Schulgeographenverband Nordrhein-Westfalen maßgeblich beigetragen hat.

Bei der Vorbereitung der Tagung und der vorliegenden Publikation kamen der Geographischen Kommission für Westfalen aus den bzw. auch außerhalb der genannten Institutionen und Organisationen zahlreiche Persönlichkeiten in besonderer Weise entgegen.

Dazu zählen ebenso die Oberbürgermeisterin von Münster, MARION TÜNS, und der Oberbürgermeister von Osnabrück, HANS-JÜRGEN FIP, mit ihrem Bekunden, die Tagungsteilnehmer im jeweiligen Friedenssaal ihrer Stadt zu empfangen und zu begrüßen, wie auch der Stellv. Leiter der Abteilung Kulturpflege des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, WILM BREPOHL, der Hauptgeschäftsführer, DR. CHRISTIAN BREHMER, und der Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Münster, Dipl.-Geogr. PETER SCHNEPPER, der Erste Vorsitzende des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen des Verbandes Deutscher Schulgeographen, EBERHARD LISON, der Wiss. Leiter, PROF. DR. HORST LADEMACHER, und der Geschäftsführer des Zentrums der Niederlande-Studien der Universität Münster, DR. LOEK GEERAEDTS, die gleichfalls über Grußworte hinaus weiteres Engagement zeigten.

Nicht zuletzt waren es jedoch die Referenten, die sich bereit erklärten (soweit sie sich zeitlich in der Lage sahen), ihre Vorträge in einer veröffentlichungsfähigen Form bereits vor der Tagung für diese Buchpublikation vorzubereiten. Ihnen und den weiteren Autoren sei an dieser Stelle besonders herzlich gedankt. Bislang noch nicht im Tagungsband enthaltene wichtige Einzelbeiträge und -ergebnisse werden an geeigneter Stelle später publiziert werden.

Daß die Jahrestagung der Geographischen Kommission für Westfalen schon im Vorfeld eine breite Resonanz in der Öffentlichkeit gefunden hat, zeigen nicht nur die zahlreichen, aus verschiedenen Wissenschafts-, Politik- und Planungsbereichen stammenden Referenten, sondern auch die große Zahl von Anmeldungen, d.h. der an der Thematik Interessierten.

Die Bedeutung des im Tagungsthema ausgedrückten regional vergleichenden Ansatzes über die Grenzen Westfalens hinweg unter besonderer Berücksichtigung von Entwicklungspotentialen und grenzübergreifender Kooperation in europäischer Perspektive ergibt sich aus vielfältigen Zusammenhängen von der Landes- und Territorialgeschichte bis hin zu den jüngeren von Kommunal-, Regional- und Landesregierungen und der Europäischen Union unterstützten Bestrebungen, in

einem „Europa der Regionen“ die Beziehungen über Regions- und Landesgrenzen zu verbessern; damit können zugleich die eigenständigen, d. h. endogenen regionalen Potentiale und nicht zuletzt auch das Regionsbewußtsein der Bevölkerung nachhaltig gestärkt werden. Für eine derartige Betrachtung kommt Grenzregionen eine besondere Bedeutung zu.

Im Rahmen der Europäischen Union - insbesondere mit dem seit dem 1.11.1993 bestehenden Vertrag von Maastricht - sind wichtige Regelungen vereinbart worden, die bedeutende Wirkungen auf die weitere wirtschaftliche und räumliche Integration und Zusammenarbeit ausüben sollen. Dies betrifft u.a. die Etablierung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts als einem der Hauptpfeiler der Union und als Element anderer Gemeinschaftspolitiken, die Entwicklung transeuropäischer Netze in Verkehr und Telekommunikation, auch unter besonderer Berücksichtigung der „Notwendigkeit, insulare, eingeschlossene und am Rande gelegene Gebiete mit den zentralen Gebieten der Gemeinschaft zu verbinden“. Die europäische Raumentwicklung wird durch verschiedene Strukturfonds, bedeutende Verkehrs- und Umweltprojekte sowie - insbesondere in bezug auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit - durch das INTERREG II-Programm gefördert.

Auf die sachlichen Zusammenhänge und die Notwendigkeit grenzüberschreitender Betrachtung nimmt etwa auch die textliche Darstellung des 1995 veröffentlichten einheitlichen, fachübergreifenden und integrativen Landesentwicklungsplans von Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) explizit Bezug (vgl. Abb. 1): „Aufgrund der fortschreitenden europäischen Integration und der deutschen Einigung wird die Intensität der Beziehungen sowohl zu den Nachbarstaaten als auch zu den angrenzenden Ländern zunehmen. Aufgabe von Landes- und Regionalplanung ist es, Verflechtungsbeziehungen mit den Nachbarländern zu erkennen, zu analysieren und sie zur Grundlage sowohl eigener als auch grenzüberschreitend abgestimmter Planungen und Entwicklungskonzepte zu machen. Sofern Möglichkeiten zu einer gemeinsamen rechtsverbindlichen Planung bestehen, sollen diese wahrgenommen werden. In allen anderen Fällen sollen die abgestimmten raumordneri-

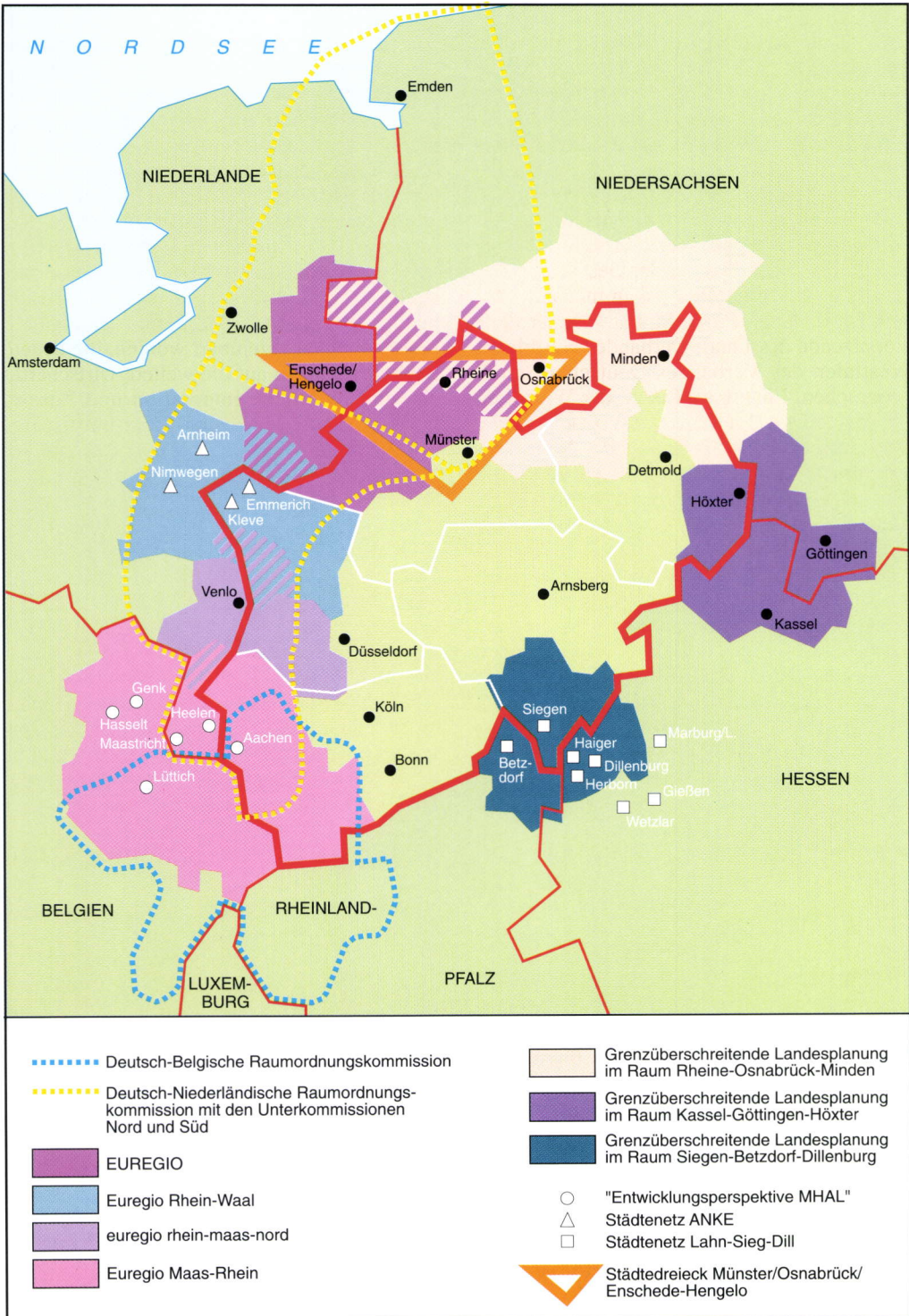


Abb. 1: Grenzüberschreitende Planung

(Quelle: Ministerium f. Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (1995): Landesentwicklungsplan NRW, S. 21 [Ergänzt v. d. Geogr. Komm. f. Westf. um das Städtedreieck Münster/Osnabrück/Enschede-Hengelo])

schen Ziele beiderseits der Grenze im Wege der freiwilligen Selbstverpflichtung in verbindliche Pläne überführt werden. Bei diesem Integrationsprozeß leisten die in Nordrhein-Westfalen bestehenden Gremien und Institutionen der grenzüberschreitenden Planung wichtige Beiträge“ ... „In den Grenzräumen können auf nordrhein-westfälischem Gebiet gelegene Gemeinden zentralörtliche Funktionen für Bereiche außerhalb Nordrhein-Westfalens übernehmen oder durch größere Zentren von außerhalb des Landes zentralörtlich mitversorgt werden“ (LEP NRW 1995, S. 19-20).

Raumordnung und Raumentwicklung beiderseits der Landesgrenzen Nordrhein-Westfalens sowie der Staatsgrenze zwischen den Niederlanden und Deutschland wird seit einer Reihe von Jahren schon in z.T. wegweisender Form durch verschiedenste freiwillige Kooperationsformen unterstützt, worauf im Rahmen der Jahrestagung der Geographischen Kommission für Westfalen und des vorliegenden Tagungsbandes in besonderer Weise Bezug genommen wird: Dazu zählen nicht nur die EUREGIO, deren Betreuungsgebiet am 1.1.1999 noch erweitert wird (s. unten), sondern etwa auch verschiedenste Formen interkommunaler Zusammenarbeit, unter denen das Städtedreieck Enschede/Hengelo - Münster - Osnabrück als neues „Städtenetz“ von besonderer Bedeutung ist. Die Tagungsbeiträge verdeutlichen jedoch noch weitere vielfältige Formen der grenzüberschreitenden Kooperation - von gemeinsamen Aktivitäten der Industrie- und Handelskammern bis hin zu Wissenschaftstransfers zwischen Universitäten und öffentlichen Einrichtungen über unterschiedlichste Grenzen hinweg. In diese Art der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit fügt sich bewußt auch die Jahrestagung der Geographischen Kommission für Westfalen ein.

Die Entwicklung der Bemühungen um grenzüberschreitende Planungen oder grenzübergreifende Kooperation, aber auch noch bestehende Hemmnisse sowie mögliche Zukunftsperspektiven in der interkommunalen, interregionalen, internationalen und sonstigen Zusammenarbeit kommen in den Tagungsbeiträgen in unterschiedlichster Weise in übergreifenden Fachreferaten, in fachplanungsbezoge-

nen oder auch in wissenschaftlichen Beiträgen zum Ausdruck. Damit kann die Tagung eine fachlich sehr differenzierte Zwischenbilanz in den bisherigen Bestrebungen um grenzübergreifende Kooperation bei der Erschließung von Entwicklungspotentialen in europäischer Perspektive ermöglichen, die zugleich der breiteren Öffentlichkeit durch Referate und Buchpublikation vielfältige Einsichten in grenzüberschreitende Zusammenhänge ermöglicht.

Wegen der thematischen Vielfalt und der zum Teil komplexen, aus unterschiedlichen fachlichen Perspektiven dargestellten sachlichen Zusammenhänge bot es sich an, im folgenden die Einzelbeiträge des vorliegenden Bandes durch jeweils knappe Charakterisierungen und Einordnungen ihrer jeweiligen thematischen Schwerpunkte und z.T. auch Hauptergebnisse vorzustellen. Dadurch soll den an dem Tagungsthema und an dem vorliegenden Band Interessierten ein rascher Überblick über den Inhalt ermöglicht werden.

Das erste Hauptreferat von **PROF. DR. JÜRGEN DEITERS** aus dem Fachgebiet Geographie an der Universität Osnabrück behandelt „Perspektiven grenzüberschreitender Raumentwicklung und Städtevernetzung im Bereich der Oberzentren Enschede/Hengelo, Münster und Osnabrück“. Dieses Thema trifft zugleich den intendierten inhaltlichen Schwerpunkt der Tagung. JÜRGEN DEITERS kennzeichnet eingehend die seit nunmehr 40 Jahren bestehende Zusammenarbeit im deutsch-niederländischen Grenzraum der EUREGIO, die er zugleich als Vorbild für neu entstehende Euroregionen würdigt. Ergänzt wurde das EUREGIO-Konzept durch die ab Ende der 80er Jahre entwickelte grenzüberschreitende Kooperation der Oberzentren Enschede/Hengelo, Münster und Osnabrück in einem sog. Städtedreieck. Die Städte Münster und Osnabrück sowie die Kreise Osnabrück und Warendorf arbeiten seit 1996 in dem sog. EUREGIO-Forum, „einer neu geschaffenen Schnittstelle zum Städtedreieck“ zusammen; im kommenden Jahr sollen sie sodann Mitglieder in der neuen Rechtsform eines Zweckverbandes werden.

PROF. DEITERS diskutiert sodann Entwicklungspotentiale und -hemmnisse in der Region und die Handlungsfelder grenzüberschrei-

tender Raumentwicklung. Neben Stärken bzw. günstigen Standortfaktoren werden auch Struktur- und Entwicklungsschwächen des EUREGIO-Gebietes herausgestellt sowie das jüngste von der EUREGIO entwickelte neue Handlungskonzept und Aktionsprogramm für den Zeithorizont bis zum Jahre 2015 diskutiert, das sich mit dem Konzept einer „eigenständigen“, ökologisch verträglichen Raumentwicklung an dem Leitziel nachhaltiger Entwicklung orientiert. Unter den dringenden Erfordernissen wird von DEITERS vor allem der grenzüberschreitende Verkehrsausbau (Stärkung der West-Ost-Achse, Planung von Güterverkehrs- und Güterverteilzentren mit umweltfreundlicher Güterabwicklung) betont.

Zu einem der wichtigsten Instrumente grenzüberschreitender Zusammenarbeit auf regionaler Ebene wurde die europäische Gemeinschaftsinitiative INTERREG, deren bisherige Leistungen und Zukunftsprogramme kritisch resümiert werden. Aufgezeigt wird auch, inwieweit die Regionalisierung der europäischen Raumentwicklungspolitik und damit auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den Niederlanden und Deutschland durch enge staatsrechtliche Grenzen eingeschränkt werden. Allerdings hat die bisherige Zusammenarbeit gezeigt, daß derartige Hemmnisse zu überwinden sind und - wie es die Beispiele der EUREGIO oder der INTERREG-Vereinbarungen verdeutlichen - die Mitverantwortung der „Regionen“ in Europa gestärkt werden kann.

Der im niederländischen Original und in deutscher Übersetzung abgedruckte Beitrag „Probleme grenzüberschreitender Raumplanung aus niederländischer Sicht“ von **PROF. ARIE DEKKER**, Leiter der Abteilung Raumplanung der Provinzregierung von Overijssel, analysiert zunächst vor allem jüngere räumliche Entwicklungstendenzen in den Grenzgebieten von Overijssel, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen in bezug auf die Bevölkerungs-, Arbeitsmarkt- und Arbeitslosenentwicklung sowie auf die Verkehrsinfrastruktur. Die anschließende allgemeinere Darstellung der Veränderungen in der niederländischen Raumordnung und Raumplanung, insbesondere der „Noten“ zur räumlichen Ordnung (seit 1959), wird sodann in Beziehung gesetzt zur Entwicklung der Regionalplanung in

Twente und West-Overijssel bzw. zur Raumordnung in Overijssel insgesamt. In den Niederlanden kommt seit der vierten Raumordnungsnote der städtischen Knotenpunktplanung eine besondere Bedeutung zu; um 1990 erhielt die Doppelstadt Enschede/Hengelo den Status eines „euregionalen“ städtischen Knotenpunktes.

Einen weiteren inhaltlichen Schwerpunkt des Beitrages stellt die komplexe Analyse der grenzüberschreitenden Beziehungen und Zusammenarbeit einschließlich der noch bestehenden Hemmnisse dar, die (noch) durch die Existenz der Staatsgrenze zwischen den Niederlanden und Deutschland verursacht werden. **ARIE DEKKER** kennzeichnet nicht nur eine Reihe von Erfahrungen aus der bisherigen niederländisch-deutschen Zusammenarbeit (einschließlich der sich aus unterschiedlichen Kompetenzverteilungen in den verschiedenen Verwaltungs- und Planungssystemen beiderseits der Grenze ergebenden Koordinationsprobleme), sondern zeigt auch Perspektiven der gemeinsamen langfristigen Planung auf.

Über neue gesetzliche und planerische Zielvorgaben für die Regionalplanung auf deutscher Seite, die aus den einschneidenden Veränderungen durch die Deutsche Einheit, die Öffnung der Grenzen zu Osteuropa, die Freizügigkeit des europäischen Binnenmarktes und die Globalisierung der Weltwirtschaft resultieren, informiert **ERICH TILKORN**, Direktor der Abteilung Bezirksplanung der Bezirksregierung Münster, in seinem Beitrag „Vom Gebietsentwicklungsplan zum regionalen Entwicklungsprogramm im Regierungsbezirk Münster“. Mit dem programmatischen Titel wird bereits angedeutet, daß sich sowohl im Bund als auch in den Ländern zunehmend die Erkenntnis durchsetzt, die regionalen Planungsinstanzen - in Nordrhein-Westfalen die Regierungsbezirke - über die bisherige Erstellung und Fortführung von Regional- bzw. Gebietsentwicklungsplänen hinaus auch in eine eigenständige Entwicklung räumlicher, organisatorischer und finanzieller Konzeptionen zur Lösung von Schwerpunktaufgaben einzubinden. Als Bezugseinheiten für eine derartige Regionalisierte Strukturpolitik wies man in Nordrhein-Westfalen Anfang der 90er Jahre 15 Regionen aus. Im 1995 aufge-

stellten „Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen“ der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) wird die Bedeutung von regional erarbeiteten Entwicklungsprogrammen sowie die Beteiligung der sog. Regionalkonferenzen ausdrücklich betont, zumal auch die EU-Kommission ihre Unterstützung und die Gewährung von Fördermitteln in wachsendem Maße von der Erarbeitung solcher Programme abhängig macht. Ebenso wird die Fortentwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit hervorgehoben, die in der Praxis von der Kooperation auf kommunaler und regionaler Ebene und auf der Basis abgestimmter Entwicklungskonzepte lebt.

In seinem Beitrag erörtert TILKORN eingehend die Stärken und Schwächen, die sich aus den Verknüpfungen der herkömmlichen, überwiegend flächenbezogenen längerfristigen Gebietsentwicklungsplanung einerseits und der mehr umsetzungsorientierten und kurzfristigeren Entwicklungsplanung in Form eines „Regionalmanagements“ andererseits ergeben. Dabei zeigen sich vor allem Defizite beim kooperativen Konfliktmanagement, das im Vergleich z.B. mit den Niederlanden, wo dieses eine lange Tradition hat, noch deutlich optimiert werden müsse. Am Beispiel des neuen „Emscher-Lippe-Entwicklungsprogramms“ dokumentiert der Autor, wie ein regionales Entwicklungsprogramm mit Leitbildern für eine nachhaltige Entwicklung dieses Gebietes als Energie- und Chemie-Region in die jüngst begonnene Erarbeitung des Gebietsentwicklungsplanes Emscher-Lippe wirkungsvoll und konsensfähig eingebracht werden könne. Im abschließenden Resümee werden weiterführende Schritte zu einer verbesserten und weithin akzeptierten Zusammenführung von regionaler Planung und regionaler Entwicklungspolitik gefordert und vorgeschlagen.

„EUREGIO - grenzüberschreitende Zusammenarbeit“ lautet der Beitrag von WIM L. G. SCHELBERG, Oldenzaal. Herr SCHELBERG ist als ehemaliger Präsident und heutiger Ehrenpräsident des EUREGIO-Rates in besonderer Weise kompetent, die Entwicklung, Strategien, vielseitigen Aufgaben, die Vorreiterrolle und Perspektiven der bereits 1958 als ältester grenzüberschreitender Zusammenschluß auf

regionaler und kommunaler Ebene geschaffenen EUREGIO aus seiner langjährigen Erfahrung zu würdigen. Das Besondere an diesem Beitrag ist, daß es gelingt, die EUREGIO in andere europäische Modelle interregionaler und grenzüberschreitender Kooperationen im Westen, Süden und Osten der Bundesrepublik Deutschland einzuordnen und Perspektiven für eine derartige Zusammenarbeit im Rahmen der europäischen Integration zu entwickeln. Auch wird klar der Stellenwert der Euroregionen als Kristallisationspunkte für alle Beziehungen - als grenzüberschreitende „Drehscheiben“ - herausgestellt. Erfolge grenzüberschreitender Zusammenarbeit sind - und das zeigt das Beispiel der EUREGIO sehr deutlich - offensichtlich auch ohne die Einführung neuer Verwaltungsebenen möglich.

Innerhalb des Städteneetzes Enschede/Hengelo - Münster - Osnabrück, das seit 1989 als sog. Euroregionales Städtedreieck durch eine verstärkte grenzüberschreitende, interkommunale Zusammenarbeit gekennzeichnet ist, kommt dem Verkehr und der Verkehrspolitik eine Schlüsselrolle - dabei insbesondere für die zukünftige Wirtschaftsentwicklung - zu. In ihrem Beitrag zum Leitbild „Verkehr“ für das Städtedreieck stellt **DIPL.-GEOGR. DR. HELGA KREFT-KETTERMANN** - Stadtplanungsamt Münster, Abt. Verkehrsplanung sowie seit längerem auch im regionalen Rahmen der Verkehrspolitik engagiert - 1. Leitgedanken und Leitlinien zur Verkehrsentwicklung im Städtedreieck heraus, analysiert 2. dessen Lagegunst und Entwicklungspotentiale im Einzugsbereich und Kernraum bedeutender Entwicklungs- und Verkehrsachsen, entwirft 3. ein integriertes Verkehrskonzept für das Städtedreieck unter besonderer Berücksichtigung entsprechender Anforderungen und Maßgaben für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie von Handlungsschwerpunkten und Optimierungsansätzen und betont 4. die Bedeutung des Verkehrs als Entwicklungsträger der Wirtschaft. Im Rahmen der zukünftigen Wirtschaftsentwicklung, die sich nach KREFT-KETTERMANN insbesondere auf industrielle Dienstleistungen, technologische Innovationen sowie die Bereiche Transport und Logistik konzentrieren wird, ist das Städtedreieck Enschede/Hengelo - Münster - Osnabrück „aufgrund seiner verkehrsgeographischen Lage prädestiniert, auf dem Transportsektor

neue international bedeutende Funktionen zu übernehmen - ein Anspruch, der verkehrswirtschaftlich aktiv zu unterstützen ist, will das Städtedreieck nicht den Verkehrsbelastungen einer passiven Transitregion ausgesetzt sein“ (ebd.).

Der Beitrag von **DIPL.-GEOGR. MICHAEL GEUCKLER**, Geschäftsführer des 1996 gegründeten Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Münsterland analysiert die wechselhafte Geschichte der Eisenbahnverbindungen zwischen dem Münsterland bzw. darüber hinaus dem Ruhrgebiet und dem niederländischen Grenzraum zwischen Enschede, Hengelo, Oldenzaal und Denekamp. Dies stand nicht nur im Zusammenhang mit der Industrialisierung und Deindustrialisierung in den „Textilstädten“ des niederländisch-westfälischen Grenzraumes, sondern auch mit den Veränderungen in den überregionalen Handelsbeziehungen, der Verkehrspolitik in der preußischen Zeit und nach dem Zweiten Weltkrieg sowie etwa auch mit den allgemeinen Angebots- und Nachfrageverschiebungen im Güter- und Personenverkehr. Von Bedeutung für die deutsch-niederländischen Verkehrsbeziehungen zwischen den Regionen Münsterland und Twente ist die geplante Wiederaufnahme des auf der grenzüberschreitenden Relation Gronau-Enschede im Jahre 1981 völlig eingestellten Eisenbahnverkehrs. Die Reaktivierung dieses Streckenabschnitts, für die die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland seit Anfang 1996 bzw. die Entscheidung des Zweckverbandes Münsterlandes vom Mai dieses Jahres eine entscheidende Voraussetzung war, ist für das Jahr 2001 vorgesehen.

Als Beispiel einer Maßnahme zur Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehrs, die zugleich ein wichtiges Ziel des 1997 entwickelten grenzüberschreitenden Entwicklungskonzeptes der Deutsch-Niederländischen Raumordnungskommission (Unterkommission Nord) ist, wird von **DIPL.-GEOGR. WERNER LINNENBRINK** die ab Herbst 1998 verkehrende neue EuroSchnellBus-Linie Winterswijk-Vreden-Münster hinsichtlich ihrer Voraussetzungen, grenzüberschreitenden INTERREG-Förderung und möglichen Auswirkungen vorge-

stellt. Mit diesem landesweit einzigartigen Verkehrsprojekt entsteht eine wichtige neue ÖV-Verbindung, die nicht nur wichtige Zentren beiderseits der deutsch-niederländischen Grenze bedient, sondern zugleich einen bedeutenden Netzschluß zur Nah- und Fernverkehrsverbindung der gut ausgebauten und im Takt verkehrenden Bus- und Bahnnetze beider Staaten untereinander ermöglicht. Der SchnellBus - das „Spitzenprodukt“ der Regionalverkehr Münsterland GmbH für nachfragestarke Relationen, in denen kein Schienenverkehr vorhanden ist - wird mit dem neuen „Euro-Projekt“ nicht nur zur weiteren Überwindung der nationalen Grenzen beitragen, sondern zugleich auch die Wohn- und Lebensqualität im grenznahen Raum nachhaltig verbessern helfen.

Dem Problem der Nachhaltigkeit im Raum, bezogen auf Stadtentwicklungsprozesse, ist auch der Beitrag von **DR. THOMAS HAUFF** (Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Münster) gewidmet: „Zukunftsperspektiven der Stadt Münster im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung“. Hinsichtlich einer Umsetzung der 1992 auf der Konferenz in Rio de Janeiro in der Agenda 21 sowie auf Nachfolgekonferenzen und in Publikationen weiterer Initiatoren geforderten Handlungsprogramme zugunsten einer umweltverträglichen, nachhaltigen Entwicklung, auch und besonders im Siedlungsbereich, kann die Stadt Münster eine Vorreiterrolle für sich in Anspruch nehmen. **DR. HAUFF** belegt im einzelnen, daß Münster zu den Kommunen gehört, in denen bereits früh die Weichen zugunsten einer ressourcenschonenden und umweltverträglichen Stadtentwicklung gestellt wurden, was u.a. seinen Niederschlag in der Zuerkennung des ersten und eines vordersten Platzes bei einschlägigen Kommunalwettbewerben auf Bundesebene fand. Der Autor macht aber auch deutlich, daß die lokale Handlungsebene allein nicht ausreicht; nachhaltige Stadtentwicklung bedarf ebenso der Einbettung in überörtliche Siedlungs- und Verkehrskonzepte um erfolgreich zu sein. Kennzeichnend für die Situation in Münster ist, daß die Ansätze nachhaltiger Stadtentwicklung in nahezu allen kommunalen Handlungsfeldern verfolgt werden, vom häushälterischen Bodenmanagement über vorsorgenden Umweltschutz, sozialverantwortliche Wohnungsversorgung, stadt-

verträgliche Mobilitätssteuerung bis zur standortsichernden Wirtschaftsförderung. Dabei folgt man einem detailliert vorgestellten Strategiekatalog, der in seiner Art durchaus - wie auch im Rahmen des Modellvorhabens „Städte der Zukunft“ vom Bundesbauministerium anerkannt und gewürdigt - Beispielcharakter hat.

Die unter dem Motto „Unsere Stadt in der Welt von morgen“ organisierte Konkretisierung der Lokalen Agenda 21 erfolgt - in einer ersten, zunächst auf 2 Jahre befristeten Phase - unter größtmöglicher Beteiligung der Bürger in Facharbeitskreisen und offenen Zirkeln, die mit den Facharbeitskreisen thematisch eng zusammenarbeiten. Der in Münster vergleichsweise erfolgreichen Agendaarbeit stehen jedoch, wie andernorts auch, allgemeine räumliche Entwicklungstrends, wie z.B. Siedlungsdispersion und Verkehrswachstum, gegenüber, die die Ziele aller Maßnahmen in Frage stellen können. Insofern kommt unter anderem - so der Autor in einer abschließenden Beurteilung des Agendaprozesses - bei der Weiterentwicklung der Agendaarbeit vermehrt der Stadtteilorientierung Bedeutung zu, da die Erfahrungen mit Bürgerbeteiligungen zeigen, daß ein direkter Bezug zum Wohnumfeld das größte Maß an Mitwirkungsbereitschaft zeitigt.

Ausgehend von den beiden Thesen, daß erstens neue Rahmenbedingungen veränderte wirtschaftspolitische Instrumente erfordern und zweitens kommunale Grenzen in einem europäischen Markt ohne Grenzen keine Demarkationslinien mehr für die Wirtschaftsförderung sein können, analysiert **DR. ALEXANDER FISCHER**, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung Osnabrück GmbH, zunächst die gewandelten Anforderungen an die kommunale und regionale Wirtschaftsförderung. Verdeutlicht wird, daß in einem „Europa der Regionen“ die Kommunalgrenzen „zwangsläufig immer mehr ihre Funktion als Trennungslinien zwischen Wirtschaftsgebieten zugunsten der Bildung größerer wirtschaftlicher Einheiten“ verlieren und eine intensive Zusammenarbeit der Wirtschaftsförderung auf regionaler und dabei auch nationale Grenzen überschreitender Ebene deren politischen Einfluß gegenüber dem Land, dem Bund und der EU vervielfachen kann. Die Entwicklung und

Bedeutung der Initiativen der Wirtschaftsförderung von der kleinräumigen Zusammenarbeit im Raum Osnabrück, über die regionale Kooperation - der freiwilligen sog. OBE-Initiative zwischen den Landkreisen Osnabrück, Grafschaft Bentheim, Emsland und Vechta sowie der Stadt Osnabrück - bis hin zu grenzüberschreitenden Netzwerken des sog. Städte-dreiecks Münster-Osnabrück-Enschede/Hengelo, der EUREGIO und des erst 1996 mit Beteiligung der Stadt Osnabrück gegründeten EUREGIO-FORUMs werden in diesem Beitrag eingehend gewürdigt.

DIPL.-GEOGRAPIN PATRICIA MERSINGER, Geschäftsführerin der sog. OBE 2000 GmbH, kennzeichnet die im Beitrag von A. FISCHER erläuterte OBE-Initiative, die innerhalb der 1995 gegründeten Arbeitsgemeinschaft Regionale Innovationsstrategie Weser-Ems (RIS) angesiedelt ist, im Zusammenhang mit der Weltausstellung EXPO 2000 mit Hauptstandort in Hannover. Mit dem regionalen EXPO-Projekt „Boden - gesund ernähren - gesund leben“, das von P. MERSINGER hinsichtlich der Projektentwicklung und -inhalte eingehend dargestellt wird, hat die OBE-Initiative nicht nur einen kompetenten Beitrag zu einer Weltausstellung geleistet, sondern „quasi als Nebenprodukt neue Strukturen der Zusammenarbeit innerhalb der Region geschaffen, die lange über die EXPO 2000 hinaus genutzt werden können“ (die Verf.).

Die Stadt Osnabrück, ein Themen- und Exkursionsschwerpunkt der Jahrestagung der Geographischen Kommission für Westfalen, findet in dem Forschungsbeitrag von **PROF. DR. NORBERT DE LANGE** aus dem Fachgebiet Geographie an der Universität Osnabrück über „Nutzungsdifferenzierungen in der Innenstadt von Osnabrück: Konzeption eines Geoinformationssystems für Stadtforschung und Stadtplanung“ unter vorrangig methodischen Gesichtspunkten Berücksichtigung. Anknüpfend an frühere gemeinsame Zentrenuntersuchungen in Großstädten (u. a. Münster und Dortmund), die ursprünglich zusammen mit H. HEINEBERG am Institut für Geographie durchgeführt wurden, werden die heutigen Einsatzmöglichkeiten moderner Geoinformationssysteme - von den Geobasisdaten über die Datenerfassung und -verwaltung bis hin zur Auswertung und Präsentation - anschau-

lich, aber auch hinsichtlich bestehender methodischer Probleme erläutert. Damit verfolgt das in Osnabrück als Pilotuntersuchung für ein Gemeinschaftsprojekt zwischen der Industrie- und Handelskammer Osnabrück-Emsland, dem Amt für Stadtentwicklung der Stadt Osnabrück und dem Fachgebiet Geographie der Universität Osnabrück etablierte Forschungsprojekt eine ähnliche Zielsetzung, wie sie in jüngerer Zeit auch für die Bearbeitung einiger neuer Atlaskarten über Oberzentren (Münster und Dortmund) sowie ausgewählte westfälische Mittelzentren für den Geographisch-landeskundlichen Atlas von Westfalen der Geographischen Kommission für Westfalen im Forschungsprojekt von H. HEINEBERG angestrebt und bereits teilweise realisiert wurde. Damit eröffnen sich zugleich weitere neue Möglichkeiten der Wissenschaftskooperation zwischen der Universität Osnabrück und der Geographischen Kommission für Westfalen.

Der Tagungsband enthält zudem eine Reihe von Beiträgen, die auf die Tagungsexkursion am 6. September in ausgewählte deutsch-niederländische Grenzräume, d.h. nordwestliches Münsterland und Kreis Grafschaft Bentheim mit den Schwerpunkten Bentheimer Wald, Nordhorn und Gronau einerseits und die Stadt Hengelo mit dem neuen Gewerbegebiet Westermaart andererseits, bezogen sind:

Einen landeskundlichen und geschichtlichen Überblick über das Exkursionsgebiet auf der deutschen Seite vermittelt der Beitrag von **DR. HANS-JOACHIM BÖCKENHOLT**, Leitender Regierungsschuldirektor und Fachdezernent Erdkunde bei der Bezirksregierung Münster. Aufgezeigt werden nicht nur wichtige Zusammenhänge zwischen Naturraumgrundlagen und Nutzungspotentialen, sondern auch kulturhistorische und territorialgeschichtliche Sachverhalte, ohne die die heutigen Strukturen des Grenzraumes nicht verständlich sind.

Ein Hauptstandort der Tagesexkursion ist der Bentheimer Wald nördlich der Stadt Bentheim. Dieser wird im Beitrag von **PROF. DR. RICHARD POTT**, Direktor des Instituts für Geobotanik an der Universität Hannover, nicht nur unter geobotanischen und landschaftsökologischen, sondern auch unter kulturhistorischen Aspekten und in seiner Bedeutung als

schützenswertes gemeinschaftliches europäisches Naturerbe in einem Beitrag sehr anschaulich wissenschaftlich erläutert. Der Bentheimer Wald zeigt viele floristische Reliktzeugen der ehemaligen Hude- und Schneitel-Extensivwirtschaft, die in ihrer Bedeutung für das heutige Waldbild und die gegenwärtige Vegetationsstruktur beschrieben wird. Für die Nutzungsgeschichte und die floristische Entwicklung vom Mittelalter bis in die Neuzeit war ganz entscheidend, daß der Bentheimer Wald - ähnlich wie auch andere Wälder im landesherrlichen Besitz - früh zu einem Bannwald erhoben wurde, wodurch die Extensivweidewirtschaft in gemäßigte Bahnen gelenkt und die drohende Devastierung des Waldes verhindert werden konnten. Allerdings hat die 100jährige Eigenentwicklung des „Urwaldes“ ohne menschliche Eingriffe sowohl dessen physiognomisches Gepräge als auch floristische Struktur verändert; und es besteht die große Gefahr, daß alle „Urwald“-Parzellen ohne dringend notwendige Schutz- und Erhaltungsmaßnahmen allmählich ihr ursprüngliches hudebedingtes und damit kulturhistorisch wertvolles Bild verlieren.

Die unmittelbar an der deutsch-niederländischen Grenze gelegene Mittel- bzw. Kreisstadt Nordhorn - der zweite thematische Schwerpunkt der Exkursion am 6.9.98 - hat seit den 80er Jahren einen dramatischen wirtschaftlichen und städtebaulichen Strukturwandel erlebt. Waren um 1970 noch fast zwei Drittel aller Arbeitnehmer in der Textilindustrie beschäftigt, so bedeuteten die Betriebsaufgabe der Nordhorner Textilfabrik Povel/van Delden sowie das endgültige Aus auch für das zweite Großunternehmen NINO-AG den Niedergang eines ganzen traditionellen und ehemals dominanten Industriezweiges. **WOLFGANG ZWAFLINK**, seit 1985 als Stadtbaurat maßgeblich an den beeindruckenden jüngeren strukturellen Veränderungen beteiligt, stellt sehr plastisch die Voraussetzungen, Leitbilder und Revitalisierungsmaßnahmen städtebaulicher Projekte dar. Dazu zählen neben der Erneuerung der Stadtmitte (u.a. Ausbau der Altstadtinsel als Fußgängerzone, Sanierungsmaßnahmen) vor allem das als Forschungsvorhaben des Experimentellen Wohnungsbaus des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau sowie auch als Best-Practices-Projekt der UNO zur Welt-

siedlungskonferenz Habitat II in Istanbul 1996 national und international bekannt gewordene Vorhaben der Altlastensanierung und städtebaulichen Erneuerung des Nordhorer Povelgeländes, der heutigen sog. Wasserstadt-Povel (s. auch den wiederabgedruckten Sonderteil im Anschluß an den Beitrag Zwafelink). Nicht nur die Erläuterung der Revitalisierungsmaßnahmen aus der „Insider-Perspektive“, sondern auch die Grundsatzreflexion über Leitbilder und Akteure in der Stadtentwicklung kennzeichnen den Aufsatz von WOLFGANG ZWAFELINK.

Den dritten Hauptstandort der Tagesexkursion in den deutsch-niederländischen Grenzraum am 6.9.98 bildet das Planungsgebiet Westermaart in der niederländischen Grenzstadt Hengelo. Dieses ermöglicht einen ausgezeichneten „Einstieg“ in die vielfältige Problematik der Entwicklung und Planung des großflächigen Einzelhandels außerhalb traditioneller Stadtmitten. MARINUS ALTBERTI, Leiter des Amtes für Wirtschaftsförderung in der Stadt Hengelo, stellt die Voraussetzungen und die Planungskonzeption dieses im Aufbau befindlichen neuen Einzelhandels- und (auch) Dienstleistungsstandortes vor dem Hintergrund der generellen Veränderungen der Standortpolitik für den großflächigen Einzelhandel im Spannungsfeld zwischen Regierungs- und Kommunalpolitik in den Niederlanden dar; dabei wird insbesondere das Verhältnis von sog. peripheren Einzelhandelseinrichtungen (niederl. PDV = perifere detailhandelsvoorzienigen) und großflächigen Einzelhandelsstandorten (GDV = grootschalige detailhandelsinvestigingen) erläutert. Westermaart stellt unter diesen Voraussetzungen

eine sehr aktuelle kombinierte PDV/GDV-Entwicklung dar.

Den vierten Hauptstandort der Tagesexkursion bildet die Grenzstadt Gronau, deren jüngere wirtschaftliche und städtebauliche Veränderungen anschaulich von HEIKE HILLMANN beschrieben werden. Ähnlich wie im Falle der Stadt Nordhorn hat auch hier der Zusammenbruch großer Textilunternehmen u. a. zu Industriebrachen, notwendigen wirtschaftlichen Umstrukturierungen sowie Revitalisierungsmaßnahmen geführt. Von besonderem Interesse ist diesbezüglich die derzeitige Umgestaltung eines ehemaligen, stark kontaminierten Textilindustriestandortes - wie in Nordhorn stadtzentrumsnah gelegen und von dem früheren Großunternehmen van Delden aufgegeben - zu einem sog. Inselepark Gronau.

Die Herausgeber dieses Sammelbandes, der die meisten Tagungsreferate in ausführlicher Fassung sowie darüber hinaus ergänzende Beiträge enthält, wünschen sich eine freundliche Aufnahme und weite Verbreitung dieser Veröffentlichung. Diese soll zugleich zur weiteren Beschäftigung mit Westfalen und seinen Nachbarräumen anregen.

Die Herausgeber danken zudem nochmals allen Autoren für ihre Mitwirkung an diesem Band und darüber hinaus auch den Mitarbeitern der Kommissions-Geschäftsstelle für ihren vielfältigen Einsatz, so bei der Textfassung, -verarbeitung und dem Layout Herrn Dipl.-Geogr. R. Grothues und bei der Ausfertigung zahlreicher Abbildungsentwürfe zur Reinzeichnung Frau Dipl.-Ing.'in C. Schroer sowie Herrn Dipl.-Ing. H. Pohlmann.

Münster, im August 1998

Prof. Dr. Heinz Heineberg

Vorsitzender der
Geographischen Kommission für Westfalen

Dr. Klaus Temnitz

Geschäftsführer der
Geographischen Kommission für Westfalen

Perspektiven grenzüberschreitender Raumentwicklung und Städtevernetzung im Bereich der Oberzentren Enschede/Hengelo, Münster und Osnabrück*

Jürgen D e i t e r s , Osnabrück

1. EUREGIO und Städtedreieck: von der Grenzregion zum interkommunalen Großraum

Die seit nunmehr 40 Jahren bestehende Zusammenarbeit im deutsch-niederländischen Grenzraum der EUREGIO, der ältesten grenzüberschreitenden Kommunalgemeinschaft in Europa, gilt wegen ihrer ausgereiften Organisationsstruktur und demokratischen Legitimation - der vor 20 Jahren geschaffene EUREGIO-Rat war die erste grenzüberschreitende kommunale parlamentarische Versammlung auf regionaler Ebene in Europa - als Vorbild für neu entstehende Euroregionen. Gestützt auf die Prinzipien Bürgernähe, Partnerschaft und Subsidiarität, tragen zum Modellcharakter der EUREGIO natürlich auch die Ergebnisse bisheriger Arbeit zur Überwindung von Grenzhemmnissen auf sozial-kulturellem, wirtschaftlichem und infrastrukturellem Gebiet bei (vgl. HAUFF/KREFT-KETTERMANN 1996). Dort, wo die EUREGIO keine unmittelbare Zuständigkeit besitzt, operiert sie erfolgreich als „grenzüberschreitende regionale Lobby“ (GABBE 1992, S. 197).

Ab 1989 entwickelte sich - zunächst unabhängig von der EUREGIO - das sog. Städtedreieck Enschede/Hengelo-Münster-Osnabrück als grenzüberschreitende Kooperation der Oberzentren in diesem Bereich. Die in einem Gutachten aufgezeigten Handlungsfelder enthielten auch die Empfehlung, wegen der engen Verflechtung von Stadt und Region und

der weitgehenden Übereinstimmung der jeweils verfolgten Kooperationsziele die (noch) nicht zur EUREGIO gehörenden Städte Münster und Osnabrück in den Kommunalverband aufzunehmen (vgl. Forschergruppe Städtedreieck 1993 Bd. I, S. 178 ff., s. auch Stadt Münster 1996, S. 11). Seit 1996 arbeiten die Städte Münster und Osnabrück sowie die Kreise Osnabrück und Warendorf im EUREGIO-Forum, einer neu geschaffenen Schnittstelle zum Städtedreieck, mit der Kommunalgemeinschaft zusammen. 1999 sollen sie Mitglieder der EUREGIO in der neuen Rechtsform eines Zweckverbandes werden.

Damit entsteht grenzübergreifend ein interkommunaler, polyzentrisch strukturierter Großraum „europäischen“ Zuschnitts, dessen Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Lagepotential innerhalb der großräumig sich verändernden Handelsströme und Lieferverflechtungen im erweiterten europäischen Wirtschaftsraum (insb. Aufwertung der West-Ost-Achse) gute Voraussetzungen für den „Wettbewerb der Regionen“ bietet. Doch geht es in der erweiterten EUREGIO nicht nur darum, der wachsenden Standortkonkurrenz in Europa besser zu begegnen. Von Anfang an wurde den sozialen und kulturellen Belangen ein hoher Stellenwert bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit beigemessen.

So sollen die zahlreich organisierten deutsch-niederländischen Jugend-, Senioren-, Familien- und Sportbegegnungen, Schulpartnerschaften, Seminare für bestimmte Berufsgruppen usw. dazu beitragen, die Staatsgrenze im Bewußtsein der Bevölkerung zu überwinden und ein gemeinsames Regionsbewußtsein zu

* Vorab-Konzeption zum Vortrag auf der Tagung der Geographischen Kommission für Westfalen am 04.09.1998 in Münster

schaffen. Einen weiteren Schwerpunkt bilden Beratungsdienste, vor allem zu den unterschiedlichen Sozialversicherungs- und Rechtssystemen. Die EUREGIO ist Modellgebiet für die Zusammenarbeit der Arbeitsämter bei der grenzüberschreitenden Stellenvermittlung (vgl. HRBEK/WEYAND 1994, S. 67, COORDES 1998).

Die EUREGIO hat sich zu einer regional wichtigen Institution entwickelt, deren Koordinationsanspruch inzwischen weit über die grenzüberschreitenden Aspekte der interkommunalen Zusammenarbeit hinausgeht; die neue Entwicklungsstrategie der EUREGIO ist thematisch breit angelegt und bildet die Grundlage für eine „eigenständige, endogene Regionalentwicklung“ (EUREGIO 1998, S. 9 u. S. 27 ff.). Darin äußert sich im Grunde der Anspruch auf Stärkung der regionalen Handlungsebene, wie sie im Vertragswerk von Maastricht über die Europäische Union unter dem Leitbild „Europa der Regionen“ verankert wurde und mit der Konstituierung des „Ausschusses der Regionen“ (AdR) im Jahre 1994 ihren seinerzeit vielbeachteten Anfang nahm (vgl. HRBEK/WEYAND 1994, S. 112 ff., BECKER u.a. 1995).

Es stellt sich die Frage, ob von einer „Regionalisierung“ europäischer Strukturen, also von der Verlagerung staatlicher Befugnisse auf regionale Gebietskörperschaften und deren Beteiligung am Willensbildungsprozeß auf der EU-Ebene, auch eine Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf regionaler Ebene zu erwarten ist. Nach Darlegung der Voraussetzungen und Handlungsfelder, Konzepte und Instrumente grenzüberschreitender Raumentwicklung im Gebiet der EUREGIO will ich abschließend versuchen, diese Frage zu beantworten.

2. Entwicklungspotentiale und -hemmnisse in der Region und die Handlungsfelder grenzüberschreitender Raumentwicklung

Stand früher die Lösung gleichartiger Strukturprobleme beiderseits der Grenze wie Niedergang der Textil- und Bekleidungsindustrie, Freisetzung von Arbeitskräften in der Landwirtschaft und die unzureichende Verkehrerschließung der Grenzregion im Vordergrund,

verfolgt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der EUREGIO heute eine breit angelegte Erschließung des endogenen Entwicklungspotentials unter optimaler Ausnutzung der Chancen des europäischen Binnenmarktes (exogene Faktoren). Eine Neubewertung der spezifischen Stärken und Schwächen der Region zeigt, daß die grenzbedingten Strukturprobleme und Entwicklungshemmnisse zwar noch nicht überwunden sind, daß aber die neuen Möglichkeiten, die sich aus der grenzüberschreitenden Abstimmung und Bündelung aller Ressourcen und Aktivitäten ergeben, die überkommenen Nachteile dieser Region eindeutig überwiegen (vgl. EUREGIO 1998, S. 127 ff.).

Als Stärken des EUREGIO-Gebietes werden neben seiner Lage im Schnittpunkt großräumig bedeutsamer Verkehrs- und Entwicklungsachsen die ausgewogene Städteverteilung (mit mehreren Oberzentren im Verbund), die Attraktivität des ländlichen Raumes als Wohn- und Arbeitsstandort, das hohe Produktionsniveau der Landwirtschaft, die breitgefächerte Industriestruktur sowie die guten Standortbedingungen für Tourismus, Freizeit und Erholung hervorgehoben. Im Transportsektor bestehen noch ungenutzte Potentiale, z.B. für den Warenaustausch mit Nordseehäfen oder mit dem skandinavischen Raum. Der Flughafen Münster-Osnabrück könnte bei guter Verkehrsanbindung auch des niederländischen Teils zur internationalen Drehscheibe der Gesamtregion ausgebaut werden. Als günstig ist die Ausstattung der Region mit Universitäten und Hochschulen einschließlich ihrer Transferstellen zur Innovations- und Technologieberatung zu beurteilen; mehrere grenzüberschreitende Projekte zu Gunsten kleiner und mittlerer Unternehmen im Rahmen des INTERREG-Programms gingen von diesen Einrichtungen aus.

Wie gut der auf deutscher Seite verspätet abgelaufene industriestrukturelle Wandel im Grenzraum durch die Wachstumsdynamik der mittelständischen Wirtschaft bewältigt werden konnte, zeigt das Beispiel der Grafschaft Bentheim: Von 1985 bis 1995 konnten zwei Drittel der rund 4 500 im Textil- und Bekleidungssektor verlorengegangenen Arbeitsplätze durch das übrige Verarbeitende Gewerbe kompensiert werden, dessen Beschäftigtenzu-

wachs (+50 %) sogar höher ausfiel als im Dienstleistungsbereich (+45 %), der sich im „Aufholprozeß“ gegenüber dem Land befand; ein Drittel der nahezu 4 000 zusätzlichen Arbeitsplätze im Kreisgebiet gehen auf externe Neuansiedlungen zurück (vgl. GROHS 1997).

Analysen der Industrie- und Handelskammer Osnabrück-Emsland bestätigen diesen Befund: Im gesamten Kammerbezirk ist die Beschäftigung in den letzten zehn Jahren stärker als im übrigen Niedersachsen angestiegen, und die Bruttowertschöpfung je Einwohner liegt knapp 4 % über dem Landesdurchschnitt (allerdings fast 11 % unter dem Durchschnitt von Westdeutschland). Trotz des sektoralen Strukturwandels waren 1996 knapp 10 000 Personen mehr in der Industrie beschäftigt als zehn Jahre zuvor (vgl. IHK Osnabrück 1997, S. 2 ff.). Ähnlich günstig stellt sich nach Einschätzung der Industrie- und Handelskammer Münster die Entwicklung im Münsterland dar, wo sich in den letzten 15 Jahren der Wandel von einem ländlich-strukturschwachen Peripherraum zu einer Wachstumsregion vollzog (vgl. AVERBECK/NEUMANN 1996).

Zu den günstigen Standortfaktoren zählen beide Kammern neben einer großzügigen Gewerbeflächenpolitik in einem „wirtschaftsfreundlichen Klima“ und kommunalen Angeboten an wirtschaftsnaher Infrastruktur (Ver- und Entsorgung) vor allem die Fortschritte beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Dennoch kommen aus Sicht der regionalen Wirtschaft die möglichen Standortvorteile größerer Erreichbarkeit so lange nicht voll zur Geltung, wie das Verkehrsnetz Lücken und Engpässe aufweist und die Grenzregion nicht hinreichend in das System der transeuropäischen Netze eingebunden ist. Die Industrie- und Handelskammer Osnabrück-Emsland fordert daher die politischen Entscheidungsträger der EU, der Niederlande und Deutschlands auf, die Bedeutung der West-Ost-Achse für die regionale und überregionale Wirtschaftsentwicklung anzuerkennen und diese Verkehrsachse in den Raumordnungsprogrammen auf europäischer und nationaler Ebene planerisch abzusichern (vgl. IHK Osnabrück 1997, S. 59).

So weist das Leitschema des transeuropäischen Schienennetzes die West-Ost-Achse

Rotterdam/Amsterdam-Hengelo-Osnabrück usw. als europäische KV-Linie aus (im Einklang mit dem Achsenkonzept der Niederlande), während im „Leitbild Verkehr“ des Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmens für Deutschland die betreffende Achse, auf der eine weitgehende Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene (Kombinierter Verkehr) angestrebt wird, von Amsterdam über Arnheim und das Ruhrgebiet nach Osnabrück usw. verläuft (trotz der schon hohen Belastung dieser Schienenverbindung; vgl. BMBau 1993, S. 15 ff.). Von niederländischer Seite wird darüber hinaus beklagt, daß im Bundesverkehrswegeplan die geplante Abzweigung Arnheim-Twente der Betuwe-Linie (der neuen KV-Linie zwischen Rotterdam und dem Rhein-Ruhr-Raum) und der geplante Lückenschluß zwischen Twente- und Mittel-landkanal (im Leitschema des europäischen Binnenwasserstraßennetzes mit Priorität versehen) noch nicht einmal erwähnt werden (vgl. Provinz Overijssel 1994, S. 21 f.).

Am Standortfaktor Erreichbarkeit zeigt sich, daß Eigenschaften der Verkehrsinfrastruktur sowohl als Stärken wie auch als Schwächen interpretiert werden können. Entwicklungsschwächen eines Grenzraumes ergeben sich zum einen daraus, daß die für Peripherregionen abseits der großen Verdichtungsräume typischen Strukturprobleme an der Grenze aufeinandertreffen (für die EUREGIO gilt dies allerdings nicht für die Nachbarschaft mit dem „Städteband Twente“); zum anderen wurde lange Zeit die grenzüberschreitende Nutzung von Einrichtungen der zentralen Versorgungsinfrastruktur verhindert, die entweder - trotz fehlender Tragfähigkeit - doppelt vorgehalten werden oder - zum Nachteil der grenznahen Bevölkerung - nur in größerer Entfernung erreichbar sind.

Struktur- und Entwicklungsschwächen des EUREGIO-Gebietes bestehen in dieser Hinsicht in der ungünstigen Wirtschaftsstruktur (zu hohe Beschäftigtenanteile in der Landwirtschaft und im Produzierenden Sektor), der relativ niedrigen regionalen Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem, in Innovationsdefiziten und mangelnder grenzüberschreitender Absatz- und Lieferverflechtung der in der Region ansässigen Unternehmen und schließlich in der demographisch und strukturell beding-

ten hohen Arbeitslosigkeit. Die grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen sind bisher gering, und das Einkaufsverhalten - auch in Grenznähe - wird durch die Bindung an nationale Versorgungszentren geprägt. Die grenzüberschreitende Nutzung von Einrichtungen des Gesundheitswesens stößt nach wie vor auf erheblichen (versicherungsrechtlichen) Widerstand. Umweltprobleme und deren Lösung sind zumeist grenzüberschreitender Natur (z.B. Bodenverunreinigung und Gewässerverschmutzung, Abfallentsorgung), und die grenzüberschreitende Verknüpfung von Schutzgebieten (ökologische Verbindungszonen) ist unzureichend (vgl. EUREGIO 1994, S. 5 ff. u. 1998, S. 127 ff.).

Dem kürzlich vorgelegten Abschlußbericht für ein neues Handlungskonzept und Aktionsprogramm für die EUREGIO liegt ein Zeithorizont bis 2015 zugrunde. Orientiert am Leitziel nachhaltiger Entwicklung werden 14 Handlungsfelder „eigenständiger“, ökologisch vertraglicher Raumentwicklung benannt und durch 55 sog. Projekte konkretisiert (vgl. EUREGIO 1998, S. 89 ff.). Die Karte (Abb.1) zeigt die aus Sicht der grenzübergreifenden Raumentwicklung wichtigsten Ausgangsstrukturen und Planungsvorhaben für das erweiterte EUREGIO-Gebiet im Überblick. Die Darstellung beruht auf der „Integrierten Bestands- und Planungskarte EUREGIO“ (ebd., S. 7), ergänzt um Angaben aus den Karten „Transportkorridore“ und „Verkehrsnetz“ (ebd., S. 39f.). Besonders hervorzuheben sind die polyzentrisch ausgewogene Städteverteilung in der Region (mit dem Oberzentrenverbund des „Städtedreiecks“ an der Spitze), die euregionale Biotop- und Landschaftsvernetzung („ökologische Hauptstruktur“) und der grenzüberschreitende Ausbau des übergeordneten Verkehrsnetzes (unter besonderer Berücksichtigung der Schienen- und Wasserwege für umweltverträglicheren Transport).

Für das hier verfolgte „endogene“ Entwicklungskonzept ist bezeichnend, daß mehr als drei Viertel der vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen keine staatliche Mitwirkung (allenfalls die Abstimmung mit Provinz- bzw. Bezirksregierungen) erfordern; sie stützen sich vielmehr auf die regionalen und lokalen Akteure und deren grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit dem Ziel, die Grenzregion zu

einer funktionalen Einheit zu entwickeln (Förderung der intraregionalen Interdependenzen, vgl. EUREGIO 1998, S. 5 ff.). Es handelt sich um Projekte zur Verbesserung der Entwicklungsbedingungen von Landwirtschaft, produzierendem Gewerbe, Einzelhandel und Dienstleistungen (einschl. Tourismus) sowie um Maßnahmen zur grenzüberschreitenden Ver- und Entsorgung, zur Vernetzung ökologischer Strukturen (insb. Ausweisung grenzüberschreitender Verbundkorridore) und zur Förderung der interkommunalen Zusammenarbeit in den Bereichen Gesundheitswesen, Bildung und Kultur, Freizeit und Sport. Dazu gehören auch Maßnahmen zur Stärkung der regionalen Identität und Profilierung nach außen (Regionalmarketing).

Demgegenüber treten die sonst so stark betonten Erfordernisse des grenzüberschreitenden Verkehrsausbaus im neuen EUREGIO-Konzept - zumindest nach der Anzahl der dafür vorgesehenen Projekte (12) - zurück. Doch steht deren Verwirklichung unter der anspruchsvollen Zielsetzung, die soziokulturelle und wirtschaftliche Integration im EUREGIO-Gebiet durch optimale Ausnutzung der Chancen des EU-Binnenmarktes zu fördern. Dazu gehören die Stärkung der West-Ost-Achse für den multimodalen Transport (wie im Städtedreieck-Gutachten erstmals empfohlen, vgl. Forschergruppe Städtedreieck 1993, Bd. I, S. 121 ff.), der Ausbau regional bedeutsamer, grenzüberschreitender Achsen und die Schließung von „missing links“ im Straßennetz; weitere Projekte betreffen die grenzüberschreitende ÖPNV-Bedienung, Standort- und Logistikkonzepte für den kombinierten Verkehr und Maßnahmen zur Stärkung der Flughafenstandorte (vgl. EUREGIO 1998, S. 36 ff.).

Die erstgenannten Projekte werden plakativ, doch ziemlich unscharf als Handlungsfeld „Perlenkette EUREGIO“ zusammengefaßt; gemeint ist damit die gezielte Ansiedlung verkehrsorientierter, arbeitsteilig operierender Wirtschaftsunternehmen in ausgewählten Standortbereichen der Transportkorridore, um zu verhindern, daß die Region zur reinen Transitregion wird (vgl. ebd., S. 43 f.). Im Handlungsfeld „Güterverkehrsdrehscheibe EUREGIO“ geht es darum, die bisher unkoordinierte Planung von Güterverkehrs- und Güterverteilzentren in der Region durch ein ar-

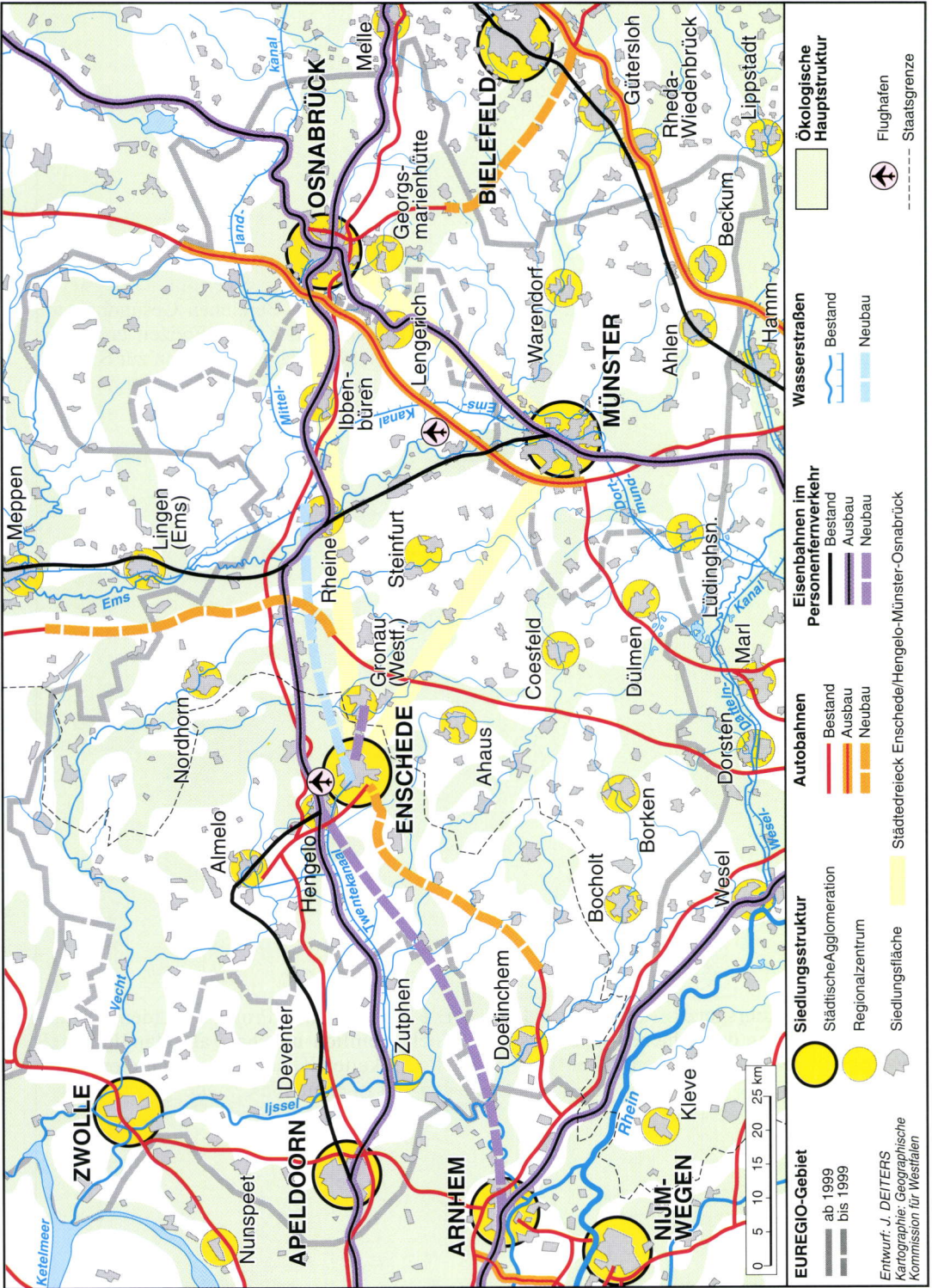


Abb. 1: Grenzüberschreitende räumliche Entwicklungsperspektive der EUREGIO

(Nach EUREGIO (Hg.) 1998)

beitsteilig abgestimmtes System von Güterumschlagsstandorten zu überwinden und Musterlösungen für die umweltfreundliche Güterabwicklung zu erreichen - entsprechend dem Leitziel „eigenständiger und nachhaltiger Entwicklung“ (vgl. ebd., S. 29 f.).

3. Konzepte und Instrumente grenzüberschreitender Zusammenarbeit

Ein wesentliches Instrument zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf regionaler Ebene ist die Gemeinschaftsinitiative INTERREG, die 1990 eingerichtet wurde, um die Grenzregionen auf den schärfer werdenden Standortwettbewerb im Binnenmarkt (ab 1993) vorzubereiten (vgl. HRBEK/WEYAND 1994, S. 77). Mit dem Programm INTERREG II wurde die Förderung bis 1999 fortgesetzt. Es wird erwartet, daß das Programm über 1999 hinaus weitergeführt wird; das oben dargestellte Handlungskonzept der EUREGIO könnte als neues Aktionsprogramm die Grundlage für ein solches INTERREG III-Programm für die Jahre 2000 bis 2006 bilden. Die INTERREG-Programme sollen die Regionalpolitik der EU durch Aufbau grenzübergreifender Kooperationsnetze unterstützen; sie werden überwiegend aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) finanziert und beziehen sich auf dessen Fördergebietskulisse. Die EUREGIO hat Anteil an den Zielgebieten 2 (Strukturwandel in industriellen Problemgebieten) und 5b (Entwicklung des ländlichen Raumes).

In einer am Beispiel der EUREGIO durchgeführten Wirkungsanalyse ausgewählter INTERREG-Projekte wird besonders hervorgehoben, daß in den meisten Fällen über das jeweilige Projekt hinausgehende grenzüberschreitende Kontakte bzw. Kooperationsformen entstanden sind sowie die Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen durch Technologietransfer grenzübergreifend gestärkt werden konnte (vgl. WALTERBUSCH 1995, S. 75 ff.). Eine Befragung zur Erfolgskontrolle von 35 Einzelprojekten zur Förderung des grenzüberschreitenden Tourismus in der EUREGIO ergab, daß die gesetzten Ziele in der Hälfte der Fälle voll und ansonsten größtenteils erreicht wurden. Bei nahezu einem Drittel der geförderten Projekte konnten auch Arbeitsplätze geschaffen werden; als be-

sonders erfolgreich erwies sich die Einrichtung zweier grenzüberschreitender Kanurouten, denen die Projektträger allein 50 neue Arbeitsplätze in den Bereichen Verleih, Reiseveranstaltung, Gastronomie und Beherbergungsgewerbe zurechnen (vgl. JÄGERS 1997, S. 78 ff.).

Auf der Basis Operationeller Programme für die EUREGIO hat die EU zur Förderung von INTERREG-Projekten Mittel aus dem Europäischen Regionalfonds in Höhe von 10,0 Mio. ECU (1991-1993) und bis 1999 weitere 22,0 Mio. ECU bereitgestellt, davon 2,2 Mio. ECU aus dem Europäischen Sozialfonds (Projekte zur grenzüberschreitenden Aus- und Weiterbildung). Zusammen mit den Zuschußmitteln der nationalen Regierungen (Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Niederlande: zusammen 4,9 bzw. 16,5 Mio. ECU für INTERREG I und II) und dem regionalen Eigenanteil (11,2 bzw. 11,1 Mio. ECU) konnten bis 1993 26,1 Mio. ECU zur Strukturverbesserung der Grenzregion eingesetzt werden; bis 1999 stehen für INTERREG-Projekte weitere 53,6 Mio. ECU zur Verfügung, die voraussichtlich gar nicht ausgeschöpft werden können (vgl. EUREGIO 1997).

Die Gemeinschaftsinitiative INTERREG wurde zu einem der wichtigsten Instrumente grenzüberschreitender Zusammenarbeit auf regionaler Ebene. Die Arbeitsgemeinschaft der Europäischen Grenzregionen (AGEG) hält die Fortsetzung von INTERREG über 1999 hinaus für alle europäischen Grenzregionen für notwendig, weil grenzbedingte Entwicklungsschwächen noch längst nicht überwunden sind und weil ohne den Anreiz der EU-Mittel die nationalen Anstrengungen zur Strukturverbesserung der Grenzregionen (Kofinanzierung von INTERREG-Projekten) erlahmen würden. Doch sollten die regionalen und lokalen Partner künftig stärker in die Planung und Durchführung von Projekten eingebunden sein.

Für die EUREGIO (wie auch für die Euregios Rhein-Waal und Rhein-Maas-Nord) konnte durch vertragliche Vereinbarung der zuständigen staatlichen und regionalen Instanzen auf deutscher und niederländischer Seite erreicht werden, daß die Verantwortung für die finanzielle Abwicklung der INTERREG-Projekte

„in einer Hand“, nämlich beim Land Nordrhein-Westfalen, liegt. Erst diese Konstruktion, die europaweit als Modell gilt, macht es möglich, die INTERREG-Quoten der EU und die Kofinanzierungsbeiträge der Länder zusammenzufassen und gemeinsam für das EU-REGIO-Programm bereitzustellen (vgl. EU-REGIO 1997, S. 7 f. u. Anhang).

Vom Anspruch regional eigenständiger (endogener) Entwicklungspolitik in einem „Europa der Regionen“ ist eine solche Lösung freilich weit entfernt. Vielmehr zeigt sich, daß die Vorbereitung und Umsetzung der europäischen Regionalpolitik - zumal grenzüberschreitend - komplizierte Organisationsstrukturen erfordert, mit unübersichtlichen Finanzierungskriterien zu kämpfen hat und ein hohes Maß an exogener Kontrolle beinhaltet.

4. Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im „Europa der Regionen“?

Auch das neue Handlungskonzept der EUREGIO entspricht eher einer sektoralen Programmplanung (zur Vorbereitung und Umsetzung der Gemeinschaftsinitiative INTERREG im Rahmen der europäischen Regionalpolitik) als einer räumlichen Gesamtplanung - trotz seines umfassenden Entwicklungsanspruchs auf der Basis raumordnerischer Leitbilder aus dem grenzübergreifenden Planungskonzept der Deutsch-Niederländischen Raumordnungskommission (vgl. EUREGIO 1998, S. 2 ff.). Zwar erhebt die EUREGIO mit dem neuen Handlungskonzept - gestützt auf das Entwicklungsziel „Aktivierung der endogenen Potentiale“ - die Forderung nach mehr Eigenständigkeit des raumpolitischen Handelns (vgl. ebd., S. 9 ff.), betont aber zugleich, daß sie keine Raumordnungskompetenz im Sinne des deutschen und niederländischen Planungsrechts für sich beansprucht (vgl. ebd., Vorwort).

Für Kritiker des wachsenden Einflusses der EU-Kommission auf weite Bereiche der Infrastruktur und Wirtschaftspolitik in Europa verbindet sich mit dem Maastrichter Vertragswerk zur Europäischen Wirtschafts- und Währungsunion und der Errichtung des Ausschusses der Regionen (AdR) die Hoffnung, die Regionen als eigenständige Handlungs-

ebene in Europa zu verankern und damit ein Gegengewicht zu den Vereinheitlichungstendenzen des Binnenmarktes und der Politischen Union zu schaffen (vgl. JOCHIMSEN 1998, BULLMANN/EIBEL 1993). Doch fehlt dem AdR als bloß beratendes Gremium die Kompetenz, als „dritte Ebene“ am Willensbildungsprozeß in der EU mitzuwirken.

Zu heterogen ist die Zusammensetzung des Regionenausschusses, zu unausgewogen die Gewichtsverteilung zwischen „regionaler“ und kommunaler (lokaler) Perspektive seiner Repräsentanten und zu schwach deren demokratische Legitimation, um eine effektive Einflußnahme auf die gemeinschaftliche Politik auszuüben. Die unterschiedlichen Regionalstrukturen der EU-Mitgliedstaaten - sie reichen vom föderalen Staatsaufbau über Stufen der Regionalisierung bzw. Dezentralisierung bis zum unitarischen Staat - lassen keine einheitliche Auffassung darüber zu, welche Gebietskörperschaften als „Regionen“ in Frage kommen (vgl. BECKER u.a. 1995).

In Deutschland sind es die Bundesländer (Regionen mit Staatscharakter), die von der Verlagerung nationaler Kompetenzen auf die EU-Ebene besonders betroffen sind und eine Vorreiterrolle zur Stärkung der regionalen Ebene in Europa übernommen haben. Die Provinzen der Niederlande (als dezentraler Einheitsstaat eingestuft, ebd. S. 801) sind nachgeordnete regionale Körperschaften mit Selbstverwaltungsaufgaben, doch ohne politische Befugnisse. In diesem Spannungsverhältnis stößt die Regionalisierung der europäischen Raumentwicklungspolitik und damit auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen diesen Ländern an enge staatsrechtliche Grenzen.

Doch hat in der EUREGIO die bisherige Zusammenarbeit auf staatlicher Ebene gezeigt, daß solche Hindernisse zu überwinden sind. Der erwähnte Vertrag zur Abwicklung der INTERREG-Programme ist ein gutes Beispiel dafür. Auch wenn die Repräsentanz grenzüberschreitender Regionen im europäischen Ausschuß der Regionen nicht explizit vorgesehen ist, können deren Belange in dem Maße Einfluß auf die Politik der EU gewinnen, wie die dort vertretenen Gebietskörperschaften der Mitgliedstaaten (hier: Bundesländer und

Provinzen) ihre grenzüberschreitenden Anliegen zur Geltung bringen (ggf. durch eigens dafür entsandte bzw. gewählte AdR-Mitglieder) und die politische Mitverantwortung der „Regionen“ in Europa gestärkt werden kann - im Sinne der „Schaffung und Entfaltung des regionalen Entwicklungspotentials“ (JOCHIMSEN 1998, S. 17).

Unabhängig davon besteht natürlich die Möglichkeit, durch direkte Verlagerung von Zuständigkeiten der Länder auf die EUREGIO als kommunaler Zweckverband (nach dem Vorbild der großen Kommunalverbände in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen) zur Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit beizutragen.

Literatur

- Averbeck, C., P. Neumann** (1996): Perspektiven und Strategien für die Peripherie. In: *Standort. Zeitschr. für Angewandte Geographie* 20 (4), S. 35-38
- Becker, A., B. Schabhüser, K.P. Schön** (1995): Der Ausschuss der Regionen. In: *Informationen zur Raumentwicklung* (12), S. 797-821
- BMBau** (1993) - Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.): *Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen*. Bonn
- Bullmann, U., D. Eißel** (1993): „Europa der Regionen“. Entwicklung und Perspektiven. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, B 20-21, S. 3-15
- Coordes, R.** (1998): Netzwerke zur Arbeitsvermittlung in der EUREGIO. In: **de Gijssel, P.** u.a. (Hg.): *Strukturen und Probleme grenzüberschreitender Arbeitsmärkte*, S. 34-40. Osnabrück (OSG-Materialien Nr. 37)
- EUREGIO** (Hg.) (1994): 2. Operationelles Programm für die EUREGIO (1991-1993). Gronau
- EUREGIO** (Hg.) (1997): EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG-II für die EUREGIO, 2. Fortschrittsbericht. Gronau
- EUREGIO** (Hg.) (1998): *Grenzüberschreitende räumliche Entwicklungsperspektive*. Gronau
- EUREGIO - Abschlußbericht** (Entwurf), Bearb.: Hoogerbrugge, W. Kriener u. P.G. Jansen, Stadt- u. Regionalplanung Dr. P.G. Jansen. Köln
- Forschergruppe Städtedreieck** (Hg.) (1993): *Städtedreieck Enschede/Hengelo-Münster-Osnabrück*. Bd. I: Empfehlungen, Bd. II: Grundlagen. Münster
- Gabbe, J.** (1992): EUREGIO - Regionale grenzüberschreitende Zusammenarbeit an der Basis. In: *Akademie für Raumforschung und Landesplanung* (Hg.): *Grenzübergreifende Raumplanung*, S. 187-208. Hannover (Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 188)
- Grohs, M.** (1997): Der wirtschaftsstrukturelle Wandel in der Grafschaft Bentheim - Konsequenzen für die regionale und kommunale Wirtschaftsförderung. Osnabrück (unveröff. Diplomarbeit)
- Hauff, T., H. Kreft-Kettermann** (1996): Zusammenarbeit im deutsch-niederländischen Grenzraum. EUREGIO und das Städtedreieck Enschede/Hengelo-Münster-Osnabrück. In: *Geographische Rundschau*, 48 (7-8), S. 412-418
- Hrbek, R., S. Weyand** (1994): betrifft: Das Europa der Regionen. München (Beck'sche Reihe 1085)
- IHK Osnabrück** (Hg.) (1997) - Industrie- und Handelskammer Osnabrück-Emsland: *Regionale Entwicklung*. Strategiepapier. Osnabrück
- Jaegers, A.** (1997): Der Beitrag der EUREGIO zur Förderung des grenzüberschreitenden Tourismus. Osnabrück (unveröff. Diplomarbeit)
- Jochimsen, R.** (1998): Perspektiven für eine neue Rolle der Regionen in der Europäischen Wirtschafts- und Währungsunion. In: *Jahrbuch für Regionalwissenschaft* 18 (1), S- 3-19
- Provinz Overijssel** (Hg.) (1994): *Strategische Erkundung der West-Ost-Achse*. Zwolle
- Stadt Münster** (Hg.) (1996): *Das Städtedreieck. Chancen der Gemeinsamkeit im vereinten Europa*. Münster
- Walterbusch, S.** (1995): *Europäische Regionalpolitik in Grenzregionen. Die Gemeinschaftsinitiative INTERREG, untersucht am Beispiel der EUREGIO*. Hamburg (unveröff. Diplomarbeit)

Vraagstukken van grensoverschrijdende ruimtelijke planning vanuit Nederlands perspectief

Arie D e k k e r, Zwolle

1. Inleiding

In deze bijdrage staat de relatie tussen maatschappelijke verschijnselen en beleid, in dit geval tussen ruimtelijke ontwikkeling enerzijds en ruimtelijke planning anderzijds centraal.

Om te beginnen wordt in deze bijdrage ingegaan op de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie Overijssel en in het bijzonder het deelgebied Twente dat aan Duitsland grenst (hoofdstuk 2). De nadruk zal liggen op de stedelijke ontwikkeling. Aandacht zal worden besteed aan de ontwikkeling voor een aantal kerngrootheden zoals bevolking, werkgelegenheid, werkloosheid en sociale structuur. Tevens wordt kort ingegaan op de verkeersinfrastructuur. Voor een aantal kenmerken zal een vergelijking met ontwikkelingen in het aangrenzende gebied in Duitsland worden gemaakt (zie kaart Grensgebieden Overijssel - Niedersachsen - Nordrhein-Westfalen).

Al geruime tijd zijn voor Overijssel en dus ook voor Twente doelstellingen in het kader van ruimtelijke planning van toepassing, zowel van het rijk als van de provincie. De ontwikkeling van het ruimtelijk beleid en de effecten daarvan in de tijd zullen aan de orde komen in hoofdstuk 3. Daarbij zullen enkele kenmerkende verschillen tussen het Duitse en het Nederlandse stelsel van ruimtelijk beleid worden besproken.

Ten slotte wordt aandacht besteed aan grensoverschrijdende ontwikkelingen en grensoverschrijdende samenwerking (hoofdstuk 4). Grensoverschrijdende afstemming van ruim-

telijk beleid dateert al van de jaren zestig, heeft in de laatste jaren een duidelijke impuls gekregen maar zoekt nog naar de juiste vormen.

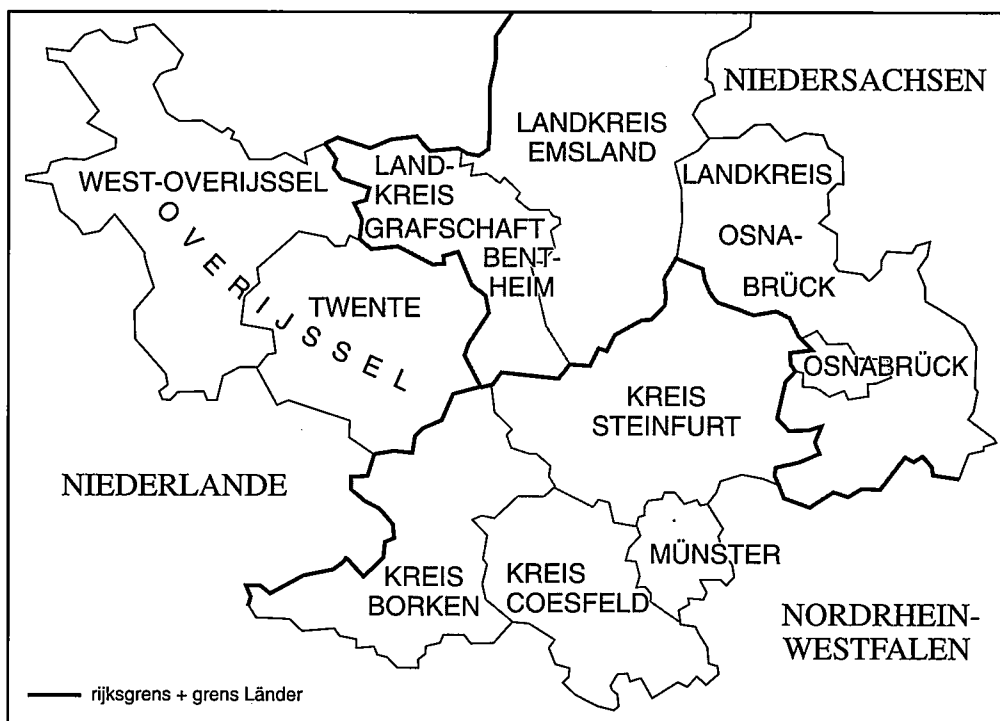
2. Ruimtelijke ontwikkelingen in Overijssel

Zoals in veel West-Europese landen is het urbanisatieproces in Overijssel als volgt verlopen. In de periode 1945-1965 was sprake van een sterke industrialisatie die vooral in de steden plaatsvond evenals in een beperkt aantal kernen daarbuiten. Dat ging gepaard met een sterke groei van de bevolking in de steden. Een groot deel van de bevolking in de steden werd gehuisvest in sociale woningbouw. In bepaalde perioden werd meer dan 80% van de nieuwbouwwoningen op een of andere wijze gesubsidieerd.

Op macroniveau (voor deze bijdrage is dat de schaal van Nederland) is sedert 1965 sprake van concentratie van werkgelegenheid met name in de dienstensector en van bevolking in stedelijke zones. Op regionaal en subregionaal niveau werd binnen die stedelijke zones een vertrek van mensen met hoge inkomens naar kernen in de omgeving van de steden zichtbaar.

In veel opzichten is Overijssel een gemiddelde Nederlandse provincie: oppervlakte (3 400 km²), inwonertal (1,05 mln), bevolkingsdichtheid (320 inwoners/km²) en economische structuur (zie tabel 1).

Overijssel kent vijf steden met een inwonertal van meer dan 65 000 inwoners waarvan de



Kaart: Grensgebieden Overijssel - Niedersachsen - Nordrhein-Westfalen

grensstad Enschede de grootste is (circa 145 000 inwoners). Enschede maakt onderdeel uit van het stadsgewest Twente waartoe ook de steden Hengelo en Almelo en enkele delen van randgemeenten behoren. Dit stads-

Tabel 1: Economische structuur provincie Overijssel 1995.

Landbouw	7 %
industrie (inclusief bouwnijverheid)	33 %
diensten	60 %

gewest is een van de grootste stedelijke concentraties in Nederland buiten de Randstad. Het stadsgewest Twente telt ongeveer 325 000 inwoners.

Stedelijke ontwikkeling

Een nadere analyse van de verstedelijking laat zien dat er markante verschillen zijn opgetreden tussen West-Overijssel en Twente: de bevolking en de werkgelegenheid in West-Overijssel groeide aanmerkelijk sneller dan die in

Twente. Zo groeide in de periode 1975-1995 de bevolking van West-Overijssel met 16%, de werkgelegenheid eveneens. Voor Twente bedroegen de percentages respectievelijk 10% en 3%. De bevolking van Overijssel nam tussen 1975 en 1995 toe met ongeveer 12%. Als gevolg van de relatief snelle afname van de grootte van huishoudens is het aantal woningen in die periode met ongeveer 50% toegenomen.

Ondanks een groot aantal economische stimuleringsmaatregelen is de ontwikkeling van Twente nog niet uitgesproken gunstig. De zojuist genoemde lage groei van de werkgelegenheid ging gepaard met een constante migratie van jongeren naar andere delen van het land.

Met name de ontwikkeling van Zwolle is zeer opvallend geweest: het inwonertal nam in 20 jaar met ongeveer 30% toe, de werkgelegenheid eveneens. Het aantal arbeidsplaatsen overtreft inmiddels de omvang van de beroepsbevolking met 50%.

Tabel 2. Bevolkingsgroei (x 1 000) in grensgebieden (zie ook de kaart)

	1975	1980	1985	1990	1995	index 1995 (1975=100)
grensgebied Niedersachsen						
Osnabrück	162	158	153	163	168	104
Overig	633	642	652	687	753	119
Totaal	795	800	805	850	921	116
grensgebied Nordrhein-Westfalen						
Münster	265	270	270	259	265	100
Overig	824	851	866	896	961	116
Totaal	1 089	1 121	1 136	1 155	1 226	113
grensgebied Nederland, Twente						
Enschede/Hengelo/Almelo	307	315	318	321	328	107
Overig	228	239	246	253	259	114
Totaal	535	554	564	574	587	110
grensgebied Nederland, West-Overijssel						
Zwolle	77	82	88	94	100	130
Deventer	65	65	65	67	69	106
Overig	258	270	279	286	295	114
Totaal	400	417	432	447	464	116

Ondanks de groei van Zwolle nam in de periode 1975-1995 het aandeel van de bevolking in de vijf steden af van 48,1% tot 47,4%, dus met 0,7 procentpunten. Het aandeel van het Twentse stadsgewest in de totale bevolking van Overijssel daalde van 32,9% tot 31,3%, dus met 1,7 procentpunten. In diezelfde periode is het aantal mensen met een buitenlandse afkomst sterk toegenomen, en vooral in de steden terecht gekomen. Op dit moment heeft de vijf steden gemiddeld 9-10% van de bevolking een buitenlandse herkomst. Daarbuiten is dat gemiddeld minder dan 1%. Er heeft zich een proces van selectieve migratie voorgedaan: in de gemeenten buiten de steden vestigden zich veel jonge gezinnen met hoge inkomens. In de steden vooral studenten en mensen met een buitenlandse herkomst.

De werkloosheid is tot het midden van de jaren zeventig laag geweest (ongeveer 6,5%) en heeft zich daarna lange tijd op een hoog niveau bevonden. De hoogste werkloosheid deed zich omstreeks 1985 voor en bedroeg voor Overijssel ongeveer 18%, voor de vijf steden ongeveer 20%. In 1996 is de werkloos-

heid teruggelopen tot bijna 8% voor Overijssel als geheel en voor de steden tot ruim 10%. In de Twentse is de werkloosheid het hoogst.

De forse daling na 1990 kan worden toegeschreven aan de gunstige economische ontwikkeling, die Nederland al enige jaren doormaakt (het succes van het poldermodel). In tabel 3 is het verloop in de periode 1975-1995 weergegeven.

Het werkloosheidscijfer geeft overigens een vertekend beeld van de werkgelegenheidssituatie. Door een aantal factoren is het aandeel niet-actieven in de bevolkingsgroep van 15-64 jaar relatief hoog. Dit is voornamelijk het gevolg van een toeneming van het aantal arbeidsongeschikten onder het regiem van de sociale wetgeving, in het bijzonder de Wet Arbeidsongeschiktheid. Dit heeft, gevoegd bij het traditioneel lage deelnemingspercentage van vrouwen in het arbeidsproces, tot gevolg dat het aandeel actieven op de totale bevolking in 1997 in Overijssel minder dan 33% bedroeg. In Twente is het aandeel geringer dan in West-Overijssel.

Tabel 3: Werkloosheidsquote in het grensgebied

	1975	1980	1985	1990	1995
grensgebied Niedersachsen (Arbeitsmarktbezirke Osnabrück en Nordhorn)	4,5	4,5	13-14	7-8	10
grensgebied Nordrhein-Westfalen (Arbeitsmarktbezirke Münster, Coesfeld en Rheine)		4,2	13	7	7-8
grensgebied Nederland (Overijssel)	6,5	6,5	17-18	14	8

Het is interessant een aantal cijfers te vergelijken met het aanliggende Duitse grensgebied. Het gaat hierbij met name om de ontwikkeling van de bevolking, de concentratie in de steden en de ontwikkeling van de werkloosheid. Dat levert het volgende beeld.

De aangrenzende Kreise inclusief de Kreisfreie steden Osnabrück en Münster zagen de bevolking met ongeveer 15% toenemen, hetgeen niet veel afwijkt van de ontwikkeling in Overijssel. Terwijl het inwonertal van Münster ongeveer gelijk bleef nam dat van Osnabrück licht toe. Het aandeel van de steden Osnabrück en Münster nam af met respectievelijk 2,1 en 2,6 procentpunten. Hun aandeel nam dus duidelijk sneller af dan dat van de Overijsselse steden.

De werkloosheid ontwikkelde zich van 4 á 5% in de periode 1975-1980, via 13-14% in 1985 tot ongeveer 9% in 1995.

Een vergelijking tussen de Duitse en Nederlandse cijfers wordt bemoeilijkt door het feit dat de definities in de beide landen waarschijnlijk niet dezelfde zijn. Wel kunnen conclusies verbonden worden aan het tijdverloop in de werkloosheidsquote. Dan valt op dat aan weerszijden van de grens de economische crisis die zich in heel West-Europa voordeed, in beide landen zichtbaar was. Daarna zette in beide landen zich een daling in van de werkloosheid die in Nederland vooral na 1990 grote vormen aannam, terwijl in Duitsland de werkloosheidsquote na 1990 toenam.

Wat zijn de vooruitzichten voor Overijssel voor de komende 25 jaar?

De provincie Overijssel heeft eind 1997 een strategie voor de periode tot 2020 vastgesteld:

„Overijssel, kwaliteit in vernieuwing” (provincie Overijssel, 1997). In die strategie zijn de volgende doelstellingen opgenomen:

- * groei van de bevolking met ruim 10%, gepaard gaande met een versnelling in de ontwikkeling van Twente; Hierbij moet bedacht worden dat het aantal mensen ouder dan 60 jaar zal naar verwachting met 45% toenemen en het aantal mensen met een buitenlandse herkomst met tientallen procenten;

- * een groei van de werkgelegenheid met meer dan 20%. Dit weerspiegelt de doelstelling om de werkloosheid verder terug te dringen, evenals het aantal arbeidsongeschikten en tevens de wens om het aandeel werkende vrouwen te vergroten;

- * een groei van de woningvoorraad met 25-30%.

Verkeersinfrastructuur

In de laatste 25 jaar is de ontsluiting met autosnelwegen sterk verbeterd. Alle steden liggen nu aan één of meerdere autosnelwegen, en in 1992 werd het laatste stuk van de autosnelweg geopend ter hoogte van de Nederlands-Duitse grens. Daarmee werd de verbinding Randstad Holland - Overijssel - Osnabrück - Hannover op een kwalitatief hoog peil gebracht.

Zoals in alle West-Europese landen is het autoverkeer in de provincie Overijssel sterk toegenomen: tussen 1986 en 1996 met bijna 30%, het vrachtautoverkeer zelfs met 54%. Het is interessant te vermelden dat het regeeringsbeleid erop is gericht om de trendmatige groei van het autoverkeer tussen 1986 en 2010 van ongeveer 70% terug te dringen tot 35-40%.

Overijssel beschikt over een relatief dicht spoorwegnet. Het aantal treinreizigers is de laatste tijd sterk toegenomen (onder andere door de invoering van een openbaarvervoerskaart voor studenten), terwijl het gebruik van regionaal busvervoer en van de fiets min of meer gelijk is gebleven.

Er zijn twee nieuwe spoorlijnen in voorbereiding: de voortzetting van de zogenaamde Betuwelijn van Arnhem via Overijssel naar Bad Bentheim en een spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle (de zogenaamde Hanzelijn). De heropening van de spoorlijn Enschede-Gronau-Munster is in een vergeand stadium van voorbereiding.

Zoals bekend is Overijssel voorstander van de aanleg van het Twente-Mittellandkanaal.

3. Ruimtelijk beleid

Nederland kent al enkele tientallen jaren een sterk ontwikkeld systeem voor ruimtelijke ordening en planning. De belangrijkste bevoegdheden liggen bij de gemeenten. De gemeenten hebben de bevoegdheid om plannen te maken die juridisch direct bindend zijn voor de burger. Het gaat hier om het bestemmingsplan. De provincies en de rijksregering hebben geen direct bindende bevoegdheid. Zij kunnen alleen via directieve en correctieve uitspraken ten aanzien van het gemeentelijke bestemmingsplan de burger bindende maatregelen nemen. Niettemin hebben de rijksregering en de provincies een planningssysteem ontwikkeld dat voorziet in een periodieke herziening van rijksplannen en streekplannen, die beide een indicatief karakter hebben. Rijk en provincies hebben in de loop van de tijd het instrumentarium voor de uitvoering van het beleid verder ontwikkeld.

Het rijksbeleid is vooral vastgelegd in de bekende nota's over de ruimtelijke ordening die respectievelijk in 1959, 1966, 1973-1977 en 1988-1991 verschenen. Er is nu een Vijfde Nota voor de Ruimtelijke Ordening in voorbereiding.

Daarnaast stelt de rijksregering regelmatig zogenaamde planologische kernbeslissingen vast voor bijvoorbeeld verkeersinfrastructuur, elektrische centrales en hoogspanningsleidingen,

voorzieningen voor drinkwaterwinning, enz. Tot nu toe zijn daar ongeveer 25 planologische kernbeslissingen voorbereid en in het parlement behandeld.

De provincie Overijssel heeft in het verleden een aantal malen een streekplan voor heel Twente vastgesteld (1966, 1985, 1990), en daarnaast in 1996 voor het stadsgewest Twente.

Op dit moment is de voorbereiding aan de gang van een streekplan voor de hele provincie. Dit in samenhang met de herziening van het Provinciaal Milieubeleidsplan en het Provinciaal Waterhuishoudingsplan.

In de loop van de tijd zijn de accenten zowel in het rijksbeleid als in het provinciale beleid verschoven en is de wijze van beleidsvoering veranderd. Enkele voorbeelden daarvan zijn de volgende.

In het rijksbeleid lag in de periode van de Eerste en Tweede Nota voor de Ruimtelijke Ordening een accent bij het bevorderen van de ontwikkeling in perifere gebieden, in het bijzonder in Noordoost-Nederland. Daarnaast is een intensief beleid gevoerd voor de ontwikkeling van groeikernen die de bevolkingsoverloop van de steden in de Randstad Holland moesten opvangen.

In de jaren zeventig en het begin van de jaren tachtig kwam het accent te liggen op het concept van de compacte stad. Dat wil zeggen het concentreren van de bevolking in de steden en het afremmen van de groei van de woningvoorraad op het platteland. Milieumotieven (het rapport van de Club van Rome van 1972: *The Limits to Growth* en de energiecrisis) speelden daarin een belangrijke rol. Dit ging gepaard met een grote aandacht voor stadsvernieuwing in de steden, gericht op de verbetering van de woonkwaliteit voor daar aanwezige bevolking.

Aan het eind van de jaren tachtig werd het nationaal ruimtelijk beleid grondig herzien. De stedelijke ontwikkeling werd sterk geplaatst in het kader van de internationale ontwikkelingen. De „mainports” Rotterdam en Amsterdam-Schiphol moesten verder ontwikkeld worden tot twee belangrijke knooppun-

ten in een netwerk van internationale verbindingen over water, door de lucht, over de weg en per spoor. In dit verband werden achterlandverbindingen geoormerkt die vooral een functie zouden moeten hebben voor het ongestoorde transport van goederen over lange afstand.

In het land werden 13 stedelijke knooppunten aangewezen die zouden moeten fungeren als motoren voor de economische ontwikkeling, en waar in dat verband topvoorzieningen voor cultuur, onderwijs en onderzoek en gezondheidszorg verder moesten worden ontwikkeld.

Wat betekenden de rijksnota's voor de ruimtelijke ordening voor Overijssel?

In de eerste twee nota's werd Twente gezien als een van de tien belangrijke economische concentratiegebieden van Nederland. Zwolle werd in de tweede nota aangeduid als een stad waarin de bevolkingsgroei uit het omliggende gebied moest worden opgevangen.

In het begin van de jaren zeventig werd Zwolle aangewezen als groeistad. Dat betekende dat Zwolle in aanmerking kwam voor een reeks van financiële maatregelen gericht op:

- * extra plankosten als gevolg van een snelle groei;
- * prioriteit bij de toedeling van de gelden voor sociale woningbouw;
- * toeslagen op grondkosten zowel voor nieuwe woongebieden als voor woningbouw in het kader van stadsvernieuwing;
- * subsidie voor de recreatieve inrichting van stadsrandgebieden;
- * bijdrage in de kosten van hoofdinfrastructuur waaronder parkeergarages;
- * tijdelijke verhoging van de uitkering uit het gemeentefonds.

Een globale berekening laat zien dat Zwolle in de periode 1973-1988 ongeveer f 300 miljoen aan financiële ondersteuning van het rijk heeft gekregen. De groeistadstatus van Zwolle werd bij de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening omgezet in die van stedelijk knooppunt.

In de loop van de jaren zeventig tekende zich in Twente het verval van de textielindustrie af, tot dan toe een van de overheersende be-

drijfstukken in de regio. Dit betekende een achteruitgang van het aantal arbeidsplaatsen in die bedrijfstak in de periode van 1960 tot 1980 van 40 000 tot ruim 10 000. Daardoor werd Twente één van de industriële herstructureringsgebieden in Europa, gebieden die in aanmerking zouden komen voor Europese stimuleringsmaatregelen. Die maatregelen zijn dan ook in de loop van de jaren tachtig van kracht geworden. Het gaat hierbij om maatregelen in het kader van doelstelling 2 van het Europees Fonds voor de Regionale Ontwikkeling, de doelstellingen 2 en 3 van het Europees Sociaal Fonds en om INTERREG.

Voor Twente werden tot 1990 nauwelijks financiële middelen in het kader van ruimtelijk beleid ter beschikking gesteld. Omstreeks 1980 is voor korte tijd een regeling van toepassing geweest waardoor oude textielfabriekscomplexen een nieuwe bestemming konden krijgen, bijvoorbeeld voor woningen, kantoren of een museum. Maar omstreeks 1990 kreeg de dubbelstad Enschede/Hengelo de status van (euregionaal) stedelijk knooppunt.

De status van stedelijk knooppunt bracht met zich mee een prioritering voor de vestiging van topvoorzieningen en substantiële financiële bijdragen van het rijk voor grondkosten voor woningbouw, bodemsanering en hoofdinfrastructuur. Zo is voor het stadsgewest Twente ongeveer f 250 miljoen in een overeenkomst met het rijk voor de periode 1995-2010 vastgelegd. Voor Zwolle is dat bedrag bijna f 60 miljoen.

In de loop van de tijd is het beleid gericht op de afremming van de groei van de automobiliteit verder versterkt. Uiteraard op grond van milieuoverwegingen. Dit beleid heeft ook een vertaling gekregen in het ruimtelijk beleid door:

- * concentratie van de bevolking in de steden en afremming van de groei op het platteland voor te staan;
- * eisen te stellen aan de ontsluiting met openbaar vervoer en de beperking van het aantal parkeerplaatsen bij locaties voor bedrijventerreinen in en in de buurt van steden (het zogenaamde locatiebeleid).

Parallel aan het rijksbeleid werd het beleid van de provincie Overijssel verder ontwikkeld. In

de streekplannen voor West-Overijssel en Twente werd het rijksbeleid ondersteund. Dit betekende onder andere een stimulerend beleid voor de groei van de steden en een remmend beleid voor de verstedelijking van het platteland. Dit uitte zich onder andere in de adviezen over de jaarlijkse toedeling van sociale woningbouw aan gemeenten. Daarnaast heeft de provincie door de toepassing van een aantal financiële regelingen het beleid ondersteund. Sedert 1994 heeft de provincie een zogenaamd grote stedenbeleid ontwikkeld, waarin stedelijke projecten in aanmerking komen voor een provinciale financiële bijdragen. In de periode 1994 - 2000 gaat het om een bedrag van f 41 miljoen voor de vijf steden samen.

In de strategische visie „Overijssel, kwaliteit in vernieuwing” is een taakstelling opgenomen van een verdere groei van het aandeel van de steden met 2 procentpunten in 25 jaar. De stedelijke ontwikkeling in het algemeen en die van Twente in het bijzonder wordt gezien in relatie met een west-oost ontwikkelingsas, die van het westen van Nederland via delen van Gelderland en Overijssel loopt naar Hannover en Berlijn. Dit als onderdeel van een rasterstructuur van verstedelijking in Noordwest-Europa.

In het bovenstaande is een aantal kenmerken van het Nederlandse stelsel van ruimtelijke planning te zien:

- sterk complementaire taken van de drie overheidsniveaus;
- een sterke koppeling aan het volkshuisvestingsbeleid (met name de sociale woningbouw) en aan het grondbeleid;
- een redelijk sterke koppeling aan het verkeersinfrastructuurbeleid en dat van regionale stimulering;
- sedert het begin van de jaren negentig een versterking van het financiële instrumentarium van het ruimtelijk beleid gericht op de versterking van de steden.

Wat zijn de gevolgen geweest van het gevoerde beleid?

Bij de beschrijving van de feitelijke ontwikkeling van de afgelopen 25 jaar is al een indruk gegeven van de effecten van het beleid. Natuurlijk zijn niet alle effecten toe te schrijven

Tabel 4: Gereedgekomen woningen in Overijssel

	1992 - 1994	1995 - 1997
steden	6.540 (40%)	10.785 (51%)
overige gemeenten	9.746 (60%)	10.586 (49%)
Overijssel	16.322	21.353

ven aan beleidsmaatregelen, maar niettemin komen enkele opvallende dingen naar voren. De aanwijzing van Zwolle tot groeistad en later tot stedelijk knooppunt, heeft vruchten afgeworpen: Zwolle is een van de snelst groeiende middelgrote steden van Nederland en is er in geslaagd tussen 1975 en 1998 jaarlijks een migratiesaldo van 500 - 1.000 te boeken en in inwonertal met ongeveer 30% te groeien. Zwolle heeft daarbij kunnen profiteren van de nabijheid van de Randstad Holland en de sterke verbetering van de verkeersinfrastructuur uitgebuit door zich te ontwikkelen als toegangspoort voor Noordoost-Nederland.

De geschiedenis van Twente wordt grotendeels bepaald door de geschiedenis van het stadsgewest Enschede-Hengelo-Almelo. Door de sterke vertegenwoordiging van de textielindustrie in Enschede en Almelo zijn daar, zoals gezegd, grote problemen ontstaan. De vestiging van een universiteit, de aanwezigheid van een relatief moderne industrie in Hengelo en de ontwikkeling van werkgelegenheid in een aantal gemeenten buiten het stadsgewest konden niet voorkomen dat de werkgelegenheids groei achterbleef bij die van de bevolking.

Al vanaf eind van de jaren zeventig voerden, zoals gezegd, het rijk en de provincie een beleid gericht op een toeneming van het aandeel van de steden in de totale bevolking met enkele procenten. Al eerder is aangegeven dat de feitelijke ontwikkeling juist andersom is geweest: een daling met bijna een procentpunt. Wel is de laatste tien jaar een duidelijke kentering zichtbaar. In de periode 1985-1995 was een afnemend tempo van daling te zien terwijl in 1997 het aandeel van de steden toenam. Ook in Twente is dat zichtbaar als mogelijk effect van het in het begin van de jaren negentig van kracht geworden beleid voor de stedelijke knooppunten.

De omslag kan worden geïllustreerd aan de hand van tabel 4. Daarin is het aantal gereedgekomen woningen in de periode 1992-1994 en de periode 1995-1997 opgenomen voor de vijf steden in Overijssel en voor overig Overijssel. Aan deze tabel is te zien dat de woningbouw in de steden sterk toeneemt en dus een steeds hoger aandeel gaat uitmaken van de totale woningbouw.

Deze ontwikkeling is ook nog op een andere manier te illustreren voor het gebied Twente. Voor de periode 1989 tot en met 1996 was het aandeel van het stadsgewest in de nieuwbouw van woningen 52%. De woningbouwprogramma's voor de periode 1997-2001 laten een percentage van 69% zien.

Het zogenaamde mobiliteitsbeleid heeft inderdaad tot een daling van de groei geleid, die ook in Overijssel merkbaar is. Niettemin neemt de congestie met name op enkele hoofdverbindingen toe, met name bij de stadsgewesten Twente, Deventer-Apeldoorn en Zwolle.

4. Grensoverschrijdende relaties en grensoverschrijdende samenwerking

Een blik op de kaart van het grensgebied laat zien dat oostelijk van het stadsgewest Twente sprake is van een relatief dunbevolkt gebied met een aantal regionale centra: Gronau, Nordhorn, Borken, Rheine. Dit dunbevolkte gebied strekt zich in de richting van Münster uit over een afstand van 60 km, in de richting van Osnabrück van 80 km. Dit geografisch gegeven impliceert dat er geen duidelijk gebundelde relaties over de grens te verwachten zijn.

Voordat de internationalisering van de economie en de Europese eenwording in economische zin zich duidelijk begonnen af te tekenen, was het verval in termen van verkeersrelaties heel duidelijk zichtbaar. Dit in overeenstemming met het algemene beeld in grensgebieden. Er is wel eens geschat dat in de jaren zeventig de interactie van mensen, goederen en informatie bij aanwezigheid van een landsgrens ongeveer de helft bedroeg van de interactie in een vergelijkbare situatie zonder landsgrens.

Intussen is waarneembaar dat het landsgrensoverschrijdende verkeer aanmerkelijk sneller

toeneemt dan het binnenlands verkeer. Zo is in de periode 1990-1997 het grensoverschrijdend verkeer op de grensovergang tussen Twente en Duitsland (A1 - A30) sterk toegenomen.

Onderzoeken (I&O Research, 1997) laten zien dat het grensoverschrijdende winkelverkeer sterk ontwikkeld is waarbij Duitsers profiteren van gunstige prijsstellingen van een aantal producten in Nederland en Nederlanders omgekeerd van gunstige prijsstellingen in Duitsland. Die onderzoeken wijzen ook uit dat de koopstromen van Duitsland naar Nederland aanzienlijk sterker zijn dan omgekeerd. Daarvoor is een plausibele verklaring. Aan Nederlandse kant ligt Enschede als onderdeel van een stedelijk knooppunt met een hoog voorzieningenniveau dicht bij de grens. Dientengevolge fungeert Enschede als hoofdcentrum voor het Duitse grensgebied. Dit ook omdat de concurrerende Duitse hoofdcentra Münster en Osnabrück op relatief grote afstand liggen. Enschede lijkt eveneens te profiteren van het feit dat inwoners van Duitsland bereid zijn voor hun inkopen grotere afstand af te leggen dan inwoners van Nederland. Opvallend is dat tussen 1990 en 1995 de koopstromen over de grens niet significant sterker zijn geworden.

Voor andere domeinen zijn grensoverschrijdende relaties duidelijk minder groot en hebben te maken met institutionele belemmeringen. Voorbeelden zijn:

- * woon-werkrelaties; uitwisseling wordt belemmerd door de verschillen in de systemen van sociale zekerheid en belastingheffing;
- * gezondheidszorg; hier geldt de belemmering van het verschil van verzekeringsystemen;
- * onderwijs; hier speelt zowel het taalverschil als de studiefinanciering een rol; opvallend is wel dat een derde van de studenten van het conservatorium in Enschede uit Duitsland afkomstig is;
- * gebruik van culturele voorzieningen; hoewel een toeneming van bezoek van voorstellingen over de grens heen is te constateren, is het aantal bezoekers nog steeds klein;
- * woningmarkt; daar waar de woningmarkt aan weerszijden van de grens zich over een steeds groter geografisch bereik uitstrekt, gebeurt dat grensoverschrijdend minder onder

andere door verschillen in financieringssystemen van woningen en de daarmee gepaard gaande belastingstelsels.

Wel zichtbaar, zij het nog niet in grote omvang, is de vestiging van filialen van bedrijven over de grens. Steeds meer Duitse bedrijven willen graag een bruggehoofd in Nederland en omgekeerd geldt dat voor Nederlandse bedrijven in Duitsland. De indruk bestaat dat met name de eerdergenoemde west-oost as Randstad-Overijssel-Osnabrück-Hannover-Berlijn een gewilde vestigingsplaats is voor dergelijke vestigingen. En recent is sprake van de vestiging van Nederlandse varkenshouderijen in het Duitse grensgebied.

Er zijn dus nog steeds belemmeringen te constateren veroorzaakt door de aanwezigheid van een grens. Een interessante vraag is nu hoe hiermee om te gaan in het kader van bestuurlijke samenwerking. Enkele vragen in dit verband:

* Is het, gezien de ligging van Enschede in een overwegend waardevol en kwetsbaar landschap, niet denkbaar een deel van de toekomstige stedelijke uitbreiding op het grondgebied van Gronau te zoeken; dit mede in het licht van de waarschijnlijke heropening van de spoorlijn Enschede-Gronau-Münster en van het openbaar vervoerconcept voor het stadsgewest Twente?

* Wat zijn de perspectieven voor afstemming en samenwerking op het punt van grootschalige verkeersknooppunten zoals combiterminals en vliegvelden?

* Is het denkbaar om tussen de drie stedelijke knooppunten Enschede/Hengelo-Münster-Osnabrück tot een onderlinge taakverdeling te komen voor zaken als accenten in het hoger en universitair onderwijs, cultureel profiel of economisch ontwikkelingsprofiel?

* Kan het werken aan een ontwikkelingsprofiel voor de groene ruimte van het grensgebied bijdragen aan een toekomstperspectief voor de landbouw, de natuur, het landschap en de leefbaarheid van het platteland? En hoe zijn in dat verband de perspectieven van de verbinding van de ecologische hoofdstructuur in Nederland op die in Duitsland?

* Zijn systemen van regionaal openbaar vervoer meer te integreren?

Dit zijn vragen die passen in deze tijd. Het

zijn andere vragen dan gesteld in de beginfase van de grensoverschrijdende samenwerking in het kader van de ruimtelijke ordening.

Die grensoverschrijdende samenwerking is al oud. Sedert 1967 bestaat de Nederlands-Duitse commissie voor ruimtelijke ordening. Deze commissie heeft twee subcommissies en in die subcommissies overleggen provincies en rijksdiensten uit Nederland met vertegenwoordigers van de Duitse Bezirke en Kreise evenals met vertegenwoordigers van bondsorganen en Kamers van Koophandel. In de benadering van afstemmingsvraagstukken heeft zich een duidelijke ontwikkeling voorgedaan. Aanvankelijk hadden de werkzaamheden vooral betrekking op de vakmatige afstemming, bijvoorbeeld op harmonisering van kartografisch materiaal en van statistische gegevens. Vervolgens lag de nadruk op de inventarisatie van ruimtelijke plannen aan weerszijden van de grens. In de laatste 15 tot 20 jaar is het belangrijkste onderwerp van bespreking de plannen van rijk, provincies, de Bondsregering, deelstaten en Kreise met het oog op een goede grensoverschrijdende afstemming.

In 1987 is op initiatief van de Subcommissie Noord (in navolging van de Subcommissie Zuid) een rapport verschenen waarin een lange rij van onderwerpen die op een of andere wijze planologische regeling aan weerszijden van de grens vergden, is opgesomd en toegevoegd: Onderzoek grensoverschrijdende problemen (Nederlands-Duitse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, 1987). En ten slotte is in 1997 een grensoverschrijdend ontwikkelingsperspectief verschenen voor het gehele werkingsgebied van de Subcommissie Noord (Nederlands-Duitse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, 1997).

De ontwikkelingslijn is duidelijk: van vakmatige uitwisseling van informatie naar het creëren van een gemeenschappelijk referentiekader voor bestuurlijk handelen. De vraag die nu aan de orde is, is de volgende: in hoeverre zal dat referentiekader inderdaad doorwerken in de bestuurlijke handelingen van de overheden aan weerszijden van de grens. Maar ook: kan zo'n referentiekader het handelen van andere maatschappelijke actoren beïnvloeden? Ik verwijs naar de 6 eerdergestelde vragen.

Dergelijke vragen beperken zich niet tot de Nederlands-Duitse commissie voor ruimtelijke ordening. Ze zijn ook aan de orde bij een aantal vormen van grensoverschrijdende samenwerking die ten dele al lang bestaan (Eu-regio, sedert 1958), ten dele recent zijn opgericht.

Door de ontwikkelingen vanaf ongeveer 1990 (de Duitse eenwording, de instelling van markteconomieën in Oost-Europa en de opheffing van economische grenzen in het kader van de Europese Unie) is het vraagstuk van grensoverschrijdende afstemming en samenwerking in een nieuw daglicht komen te staan. Dit wordt nog versterkt door de algemeen zichtbare tendens van internationalisering van de economie, het verminderen van de invloed van geografische afstand als gevolg van de informatie- en communicatietechnologie en door de schaalvergroting en versterking van de marktwerking van een aantal (semi-) publieke voorzieningen. Denk hierbij aan de energievoorziening en het openbaar vervoer.

In het begin van de jaren negentig heeft een sterke verdichting plaatsgevonden van het aantal grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden, ook in de sfeer van ruimtelijke planning. Tot die laatste behoren de Neuze Hanze Interregio en de stedendriehoek Enschede/Hengelo-Münster-Osnabrück (Universiteiten Twente, Münster en Osnabrück, 1993). Een deel van de werkzaamheden van deze samenwerkingsverbanden is gericht op het verkrijgen van Europese steun voor grensoverschrijdende initiatieven. Recent is de organisatie van wederzijdse bezoeken van respectievelijk de Bezirksplanungsrat van Münsterland en de Commissie uit Provinciale Staten voor Ruimte en Groen van Overijssel het vermelden waard.

Er zijn enkele ervaringen op de tekenen met grensoverschrijdende samenwerking in de sfeer van ruimtelijke planning:

1. Zogenaamde passieve coördinatie blijkt gemakkelijker te verlopen dan actieve coördinatie (zie NIROV, 1992). Passieve coördinatie wil zeggen: afstemming gericht op het vermijden van strijdigheid, terwijl actieve coördinatie het samenwerken aan een gezamenlijk doel of project impliceert.
 2. De bevoegdheidsverdeling over de verschillende overheidslagen, de planningssystemen en de bestuurscultuur verschillen sterk. In Duitsland is de competentie voor ruimtelijke planning vooral gelegd bij de Länder, in sommige deelstaten aangevuld met bevoegdheden van de Kreise. De Bondsregering oefent relatief weinig invloed uit en is daarbij sterk gebonden door de opvattingen van de Länder, die tot uitdrukking komen in de zogenaamde Ministersconferentie voor ruimtelijke ordening. In Nederland is sprake van een uniform systeem met een duidelijke bevoegdheidsverdeling tussen rijk, provincie en gemeenten. Deze bevoegdheidsverdeling wordt aangevuld met een uitgebreid systeem van wederzijdse raadpleging bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen en in toevallende mate in samenwerking bij de uitvoering.
- Een ander verschil komt tot uitdrukking in de mate van binding van plannen (Hoppe/Appold, 1993), maar ook in de relatie tussen het ruimtelijk beleid en andere domeinen van overheidszorg. Zo is de Nederlandse ruimtelijke ordening traditioneel verbonden geweest met de sterk ontwikkelde overheidstaken in het kader van volkshuisvesting en het grondbeleid (Faludi, 1997). Er zijn aanwijzingen dat in Duitsland de verbinding met natuur- en landschapsbeleid sterker is (Mastop, 1989). Hierbij moet worden aangetekend dat in Nederland de overheidsbemoeienis met volkshuisvesting sterk aan het afnemen is. Terwijl omstreeks 1980 80 tot 90% van de gebouwde woningen in aanmerking kwam voor een of andere vorm van overheidssubsidie is dat in 1997 teruggelopen tot 20-30%. Daarmee is de traditioneel sterke relatie tussen ruimtelijke planning en woningbouw aan het afnemen. Deze relatie concentreert zich nu op de realisering van woningbouw in de stadsgewesten en stedelijke knooppunten (zie eerder) via een daarop geënt financieel instrumentarium.
3. In de praktijk blijken zich aan de grens ontwikkelingen voor te doen die convergentie in de weg staan. Een aantal discussies over de bestuurlijke organisatie in Nederland heeft eerder remmend dan stimulerend ge-

werkt op grensoverschrijdende afstemming. Denk hierbij aan de discussie over de mogelijke instelling van een nieuw type regionaal bestuur voor stedelijke gebieden. Volgens de rijksregering is Twente een gebied waarvoor een dergelijke nieuwe vorm geschikt zou zijn. Intussen zijn de pretenties op dat punt teruggedraaid, zij het nog onduidelijk op de afloop.

4. Er is sprake van een zekere convergentie met betrekking tot het stuurconcept van ruimtelijke planning. Dit blijkt uit het feit dat in beide landen steeds meer het accent komt te liggen op samenwerkingsarrangementen op vrijwillige basis en minder op dwingende regels (Faludi, 1997).
5. Intussen heeft Nederland een sterke traditie en reputatie opgebouwd op het punt van ontwikkelen van lange termijn ruimtelijke perspectieven, terwijl dit in Duitsland duidelijk minder het geval is.

Tot welke conclusies geven de bovenstaande beschouwingen aanleiding?

Vastgesteld kan worden dat de invloed van de landsgrens nog steeds duidelijk aanwezig is en dat derhalve een soepele afstemming van ruimtelijk beleid aan weerszijden van de grens niet eenvoudig is, en voorlopig ook niet zal worden. Het is te verwachten dat de tendens tot convergentie van ontwikkelingen in Duitsland en in Nederland, die op een aantal terreinen zichtbaar is, zich zal voortzetten.

Bij maatschappelijke ontwikkelingen is vaak waarneembaar dat institutionele factoren een belemmering vormen. Zo wordt bijvoorbeeld een deel van de economische problemen in Noordwest-Europese landen (tot uitdrukking komend in een hardnekkige werkloosheid vooral aan de onderkant van de arbeidsmarkt) verklaard door starheid van arbeidsverhoudingen, werkmethoden en overheidsbeleid. De tegenbeweging is duidelijk zichtbaar: op veel terreinen is er de roep om flexibilisering en deregulering. Op die manier zou maatschappelijke en technologische innovatie meer kansen krijgen, met gunstige verwachtingen in termen van werkgelegenheid en economische groei.

Ondanks het feit dat de ontwikkelingen in Nederland en Duitsland convergeren op het punt van de verhouding overheid - particuliere sector en van de wijze van beleidsvoering in het kader van ruimtelijke planning (flexibeler vormen met participatie van maatschappelijke actoren) blijft ruimtelijke planning een belangrijke taak van de overheid. Deze overheid is daarbij gebonden aan een groot aantal institutionele factoren die in verband staan met de staatsinrichting. Het is niet te verwachten dat Europees ruimtelijk beleid een grote rol kan spelen bij het overbruggen van deze verschillen in institutionele setting.

In de Nederlandse traditie van ruimtelijk beleid spelen lange termijn-perspectieven op nationaal, regionaal en lokaal niveau een belangrijke rol bij het verkrijgen van consensus over het te voeren beleid. Hierin is het zogenaamde poldermodel te herkennen dat in de sfeer van economisch beleid tot succes heeft geleid.

In de verhoudingen tussen Nederlandse en Duitse overheden zou het werken aan gezamenlijk gedragen lange termijn-perspectieven een belangrijk hulpmiddel kunnen zijn om de eerdergenoemde verschillen in institutionele setting minder sterke invloed te laten hebben. Het grensoverschrijdend ruimtelijk ontwikkelingsconcept van de Subcommissie Noord van de Nederlands-Duitse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening zou die functie kunnen vervullen.

Al eerder is opgemerkt dat de eenwording van Duitsland een belangrijke impuls is geweest voor het denken in andere internationale verhoudingen dan tot 1990 het geval was. Aan Nederlandse kant is goed merkbaar geweest, dat een enorme inspanning is gestoken in die eenwording. Dit is onvermijdelijk ten koste gegaan van de aandacht voor relaties met de buurlanden. Het is niet uitgesloten dat over niet al te lange tijd er ruimte vrijkomt om die relaties verder te ontwikkelen. Daarbij kan het denken in termen van stedelijke netwerken ondersteund door transportassen een belangrijke rol spelen. Zoals bekend speelt in het Nederlandse denken de zogenaamde West-Oost as een belangrijke rol. Deze dient steeds gezien te worden in relatie tot de noord-zuid assen die zowel in Nederland als in Duitsland zicht-

baar zijn. Daarbij gaat het niet alleen om het denken in relaties van de Nederlandse mainports in de richting van het achterland. Zeker zo belangrijk is het denken vanuit stedelijke concentratiegebieden in Duitsland (inclusief de belangrijke havens) in de richting van Nederlandse markten.

Literatuur

- Faludi, A.** (1997-2): Ruimtelijke planning en ordening in een federale staat: Wat gebeurt er bij de burens? Duitsland Instituut Universiteit van Amsterdam
- Hoppe, W., W. Appold** (Hg.) (1993): Juristische Möglichkeiten für eine gemeinsame grenzüberschreitende Regionalplanung. Münster. Beiträge zum Siedlungs- und Wohnungswesen und zur Raumplanung, Universität Münster
- I&O Research** (1997): Detailhandel in de Euregio. Enschede
- Mastop, J.M. et al** (1989): Ruimtelijke regelgeving in Noordwest-Europa nader bekeken: een verkennende studie in opdracht van de Rijksplanologische Dienst. K.U. Nijmegen, Faculteit der Beleidswetenschappen. Nijmegen
- Nederlands-Duitse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, Subcommissie Noord** (1987): Onderzoek grensoverschrijdende problemen. Oldenburg
- Nederlands-Duitse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, Subcommissie Noord** (1997): Grensoverschrijdend ruimtelijk ontwikkelingsconcept. Groningen
- NIROV, Werkgroep Europa** (1992): Samenwerking in het Twents-Duitse grensgebied, de Nederlandse praktijk, in: Grensoverschrijdende samenwerking in de ruimtelijke ordening. Den Haag
- Provincie Overijssel** (1997): „Overijssel, kwaliteit in vernieuwing”, Strategische Visie 2020. Zwolle
- Universiteit Twente et al** (1993): Stedendriehoek Enschede/Hengelo-Münster-Osnabrück, Randvoorwaarden, ontwikkelingskansen en -mogelijkheden. Enschede

Probleme grenzüberschreitender Raumplanung aus niederländischer Sicht*

Arie D e k k e r, Zwolle

1. Einleitung

Schwerpunkt dieses Beitrags ist das Verhältnis zwischen gesellschaftlichen Erscheinungen und staatlichen Vorgaben, in diesem Fall zwischen räumlicher Entwicklung einerseits und Raumplanung andererseits.

Zunächst wird in diesem Beitrag auf die räumliche Entwicklung der Provinz Overijssel eingegangen, dabei insbesondere auf das Teilgebiet Twente, das an Deutschland grenzt (Kapitel 2). Der Schwerpunkt wird dabei auf der Entwicklung der Städte liegen. Besondere Aufmerksamkeit soll der Entwicklung einer Anzahl von Kerngrößen gewidmet werden, wie zum Beispiel der Bevölkerung, des Arbeitsmarktes, der Arbeitslosigkeit und der Sozialstruktur. Zugleich wird kurz auf die Verkehrsinfrastruktur eingegangen. Für eine Anzahl von Merkmalen wird zudem ein Vergleich mit Entwicklungen im angrenzenden Gebiet in Deutschland durchgeführt (s. Abb. 1: Grenzgebiet Overijssel - Niedersachsen - Nordrhein-Westfalen).

Bereits seit geraumer Zeit werden in Overijssel, und damit auch in Twente, Zielsetzungen im Rahmen der Raumplanung angewandt, sowohl vom Staat als auch von der Provinz. Die Entwicklung der Grundsätze der Raumplanung und deren Auswirkungen werden in Kapitel 3 dargestellt. Dabei werden auch einige kennzeichnende Unterschiede zwischen

dem deutschen und dem niederländischen System der räumlichen Planung erläutert.

Abschließend werden die grenzüberschreitenden Entwicklungen und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit betrachtet (Kapitel 4). Grenzüberschreitende Abstimmung räumlicher Planung datiert bereits aus den sechziger Jahren und hat in den vergangenen Jahren einen deutlichen Impuls bekommen, sucht aber immer noch nach den richtigen Formen.

2. Räumliche Entwicklungen in Overijssel

Ähnlich wie in vielen westeuropäischen Staaten ist der Verstärkerungsprozeß in Overijssel wie folgt verlaufen. Für den Zeitraum von 1945-1965 kann ein starker Industrialisierungsprozeß festgestellt werden, der vor allem in den Städten stattfand, aber auch in einer beschränkten Anzahl von Kernen im Umland. Synchron zu dieser Entwicklung war ein starkes Bevölkerungswachstum in den Städten zu verzeichnen. Ein großer Teil der städtischen Bevölkerung erhielt Wohnungen, die im Rahmen des sozialen Wohnungsbau errichtet worden waren. In einigen Phasen wurden mehr als 80% der neu errichteten Wohnungen auf die eine oder andere Art bezuschußt.

Auf der Makroebene (in diesem Beitrag die Niederlande) wird seit 1965 die Konzentration der Arbeitsplätze, vor allem des tertiären Sektors, und der Bevölkerung in den bereits verstärkerten Zonen zum Bestandteil raumplanerischer Konzeptionen. Auf der regionalen und der lokalen Ebene wird innerhalb der städtischen Gebiete ein Abwandern von Men-

* Vorab-Konzeption des Vortrags auf der Tagung der Geographischen Kommission für Westfalen am 04.09.1998 in Münster. Übersetzt von Dipl.-Geogr. G. Jaß, Münster

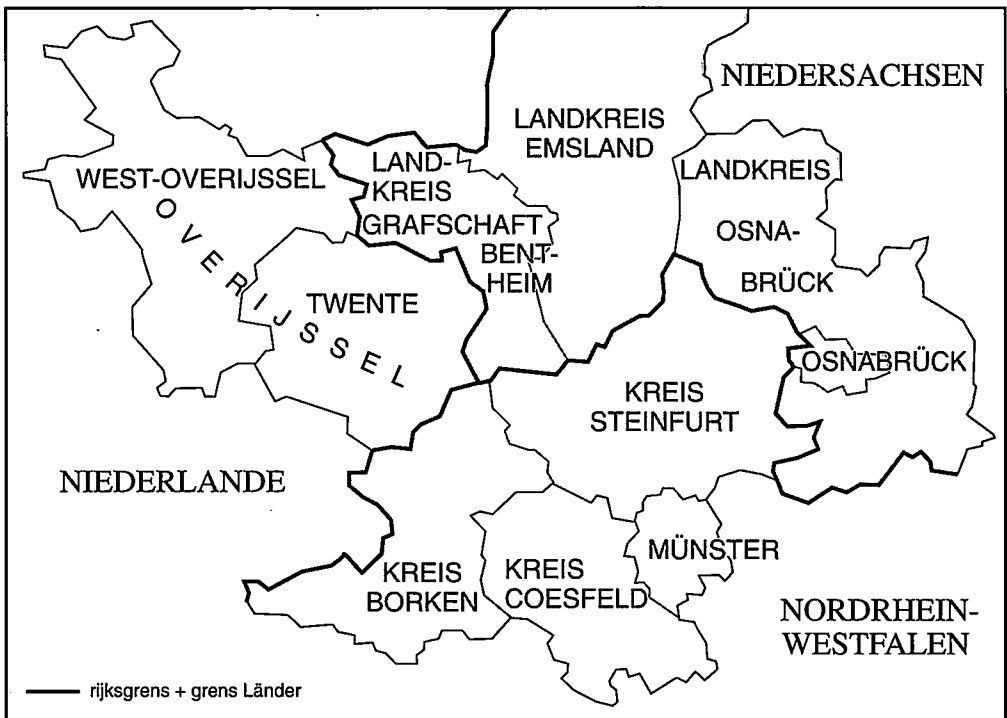


Abb. 1: Grenzgebiet Overijssel - Niedersachsen - Nordrhein-Westfalen

schen mit hohen Einkommen in die Siedlungskerne in der Umgebung der Städte erkennbar.

Tab. 1: Wirtschaftsstruktur der Provinz Overijssel 1995

Landwirtschaft	7 %
Industrie (incl. Baugewerbe)	33 %
Dienstleistung	60 %

In vielerlei Hinsicht ist Overijssel eine durchschnittliche niederländische Provinz: Fläche (3 400 qkm), Einwohnerzahl (1,05 Mio.), Bevölkerungsdichte (320 Einwohner/ qkm) und wirtschaftliche Struktur (Tab. 1).

Overijssel besitzt fünf Städte mit einer Einwohnerzahl von jeweils mehr als 65 000 Einwohnern, von denen die Grenzstadt Enschede die größte ist (ca. 145 000 Einwohner). Enschede ist Bestandteil des Städtedreiecks Twente, zu dem auch die Städte Hengelo und Almelo sowie einige Teile der Randgemeinde gehören. Dieses Städtedreieck ist eine der größten städtischen Agglomerationen in den

Niederlanden außerhalb der Randstad. Das Städtedreieck Twente zählt etwa 325 000 Einwohner.

Die Entwicklung der Städte

Eine nähere Analyse zeigt, daß deutliche Unterschiede zwischen West-Overijssel und Twente aufgetreten sind: Die Bevölkerung und die Zahl der Arbeitsplätze in West-Overijssel wuchs deutlich schneller als in Twente. So nahm im Zeitraum von 1975 bis 1995 die Bevölkerung von West-Overijssel um 16% zu (Tab. 2), die Anzahl der Arbeitsplätze ebenfalls. Für Twente betragen die Wachstumsraten 10% bzw. 3%. Die Bevölkerung von Overijssel wuchs zwischen 1975 und 1995 um etwa 12%. Als Folge der relativ schnellen Abnahme der Haushaltsgrößen hat die Anzahl der Wohnungen in diesem Zeitraum um etwa 50% zugenommen.

Trotz einer großen Anzahl wirtschaftlicher Anschubmaßnahmen ist die Entwicklung Twentes noch nicht zufriedenstellend. Das

Tab. 2: Bevölkerungswachstum (x 1 000) 1975-1995 in den Grenzgebieten (s. auch Abb. 1)

	1975	1980	1985	1990	1995	Index 1995 (1975=100)
Grenzgebiet Niedersachsen						
Osnabrück	162	158	153	163	168	104
Übrige Gebiete	633	642	652	687	753	119
Summe	795	800	805	850	921	116
Grenzgebiet Nordrhein-Westfalen						
Münster	265	270	270	259	265	100
Übrige Gebiete	824	851	866	896	961	116
Summe	1089	1121	1136	1155	1226	113
Grenzgebiet Niederlande: Twente						
Enschede/Hengelo/Almelo	307	315	318	321	328	107
Übrige Gebiete	228	239	246	253	259	114
Summe	535	554	564	574	587	110
Grenzgebiet Niederlande: West-Overijssel						
Zwolle	77	82	88	94	100	130
Deventer	65	65	65	67	69	106
Übrige Gebiete	258	270	279	286	295	114
Summe	400	417	432	447	464	116

vorstehend genannte langsame Wachstum der Arbeitsplätze verlief synchron zu einer konstanten Migration junger Menschen in andere Teile des Landes.

Insbesondere die Entwicklung von Zwolle ist aber bemerkenswert gewesen; die Einwohnerzahl nahm in 20 Jahren um ungefähr 30% zu, die Anzahl der Arbeitsplätze ebenfalls. Die Zahl der Arbeitsplätze übersteigt mittlerweile die berufstätige Bevölkerung um 50%.

Trotz des Wachstums Zwolles sank der Anteil der Bevölkerung in den fünf Städten von 48,1% auf 47,4%, also um 0,7%. Der Anteil der Twenter Stadtregion an der Gesamtbevölkerung von Overijssel verringerte sich von 32,9% auf 31,3%, also um 1,7 Prozentpunkte. Im gleichen Zeitraum hat der Anteil der Menschen mit ausländischer Herkunft stark zugenommen, dies vor allem in den Städten. Momentan sind in den fünf Städten durchschnittlich 9-10% der Bevölkerung ausländischer Herkunft. Im Umland beträgt dieser Anteil im Durchschnitt weniger als 1%. Es hat sich ein Prozeß selektiver Migration vollzogen; in den Gemeinden außerhalb der Städte siedeln sich viele junge Familien mit hohen Einkommen

an, in den Städten vor allem Studenten und Menschen ausländischer Herkunft.

Die Arbeitslosigkeit war bis zur Mitte der 70er Jahre niedrig (ca. 6,5%) und hat sich danach lange Zeit auf einem hohen Niveau bewegt. Die höchste Arbeitslosigkeit entstand ungefähr 1985 und betrug in Overijssel etwa 18%, in den fünf Städten ca. 20%. Im Jahre 1996 hat sich die Arbeitslosigkeit in Overijssel auf fast 8% reduziert, in den fünf Städten auf gut 10%. In Twente ist die Arbeitslosigkeit am höchsten.

Die starke Abnahme nach 1990 kann auf die günstige wirtschaftliche Entwicklung zurückgeführt werden, die in den Niederlanden bereits seit einigen Jahren zu verzeichnen ist (der Erfolg des Poldermodells). In Tabelle 3 ist die Entwicklung der Arbeitslosigkeit zwischen 1975 und 1995 wiedergegeben.

Die Arbeitslosenquote gibt übrigens nur ein ungenaues Bild der Arbeitsmarktsituation. Durch eine Anzahl von Faktoren ist der Anteil der nicht Arbeitsfähigen in der Bevölkerungsgruppe zwischen 14 und 64 Jahren relativ hoch. Dies ist vor allem die Folge einer Zu-

Tabelle 3: Arbeitslosenquoten 1975-1995 in den Grenzgebieten in Prozent

	1975	1980	1985	1990	1995
Grenzgebiet Niedersachsen: Arbeitsamtsbezirke Osnabrück und Nordhorn	4,5	4,5	13-14	7-8	10
Grenzgebiet Nordrhein-Westfalen: Arbeitsamtsbezirke Münster, Coesfeld und Rheine		4,2	13	7	7-8
Grenzgebiet Niederlande: Overijssel	6,5	6,5	17-18	14	8

nahme der Anzahl der Arbeitsunfähigen unter dem Einfluß der Sozialgesetzgebung, insbesondere des Gesetzes zur Arbeitsunfähigkeit („Wet Arbeidsongeschiktheid“). Dies hat, zusammen mit dem traditionell niedrigen Anteil der Frauen am Arbeitsmarkt, zur Folge, daß der Anteil der Aktiven auf dem Arbeitsmarkt an der Gesamtbevölkerung weniger als 33% betragen hat. In Twente ist der Anteil geringer als in West-Overijssel.

Es ist interessant, eine Anzahl von statistischen Daten mit den deutschen Grenzgebieten zu vergleichen. Dabei sollen vor allem die Entwicklung der Bevölkerung, deren Konzentration in den Städten und die Entwicklung der Arbeitslosigkeit betrachtet werden. Dieser Vergleich liefert folgendes Bild.

In den angrenzenden Kreisen und den kreisfreien Städten Münster und Osnabrück hat die Bevölkerung um ungefähr 15% zugenommen, ein Anteil, der nur in geringem Maße von der Entwicklung in Overijssel abweicht. Während die Einwohnerzahl in Münster in etwa konstant geblieben ist, nahm die Bevölkerung in Osnabrück leicht zu. Der Anteil der Bevölkerung in den Städten Münster und Osnabrück an der Gesamtbevölkerung der Region sank um 2,1 bzw. 2,6 Prozentpunkte. Ihr Anteil sank demnach schneller als der der Städte Overijssels.

Die Arbeitslosenquote entwickelte sich von 4-5% im Zeitraum von 1975 bis 1980 über 13-14% im Jahr 1985 bis zu etwa 9% in 1995.

Ein Vergleich zwischen den Arbeitslosenquoten in Deutschland und den Niederlanden wird erschwert durch die Tatsache, daß die Definitionen in beiden Ländern wahrscheinlich nicht identisch sind. Trotzdem können aus dem zeitlichen Verlauf der Arbeitslosigkeit Schlüsse

gezogen werden. So fällt auf, daß die wirtschaftliche Krise, die in ganz Westeuropa zu verzeichnen war, auf beiden Seiten der Grenze aufgetreten ist. Danach setzte in beiden Ländern eine Verringerung der Arbeitslosigkeit ein, die in den Niederlanden insbesondere nach 1990 eine deutliche Ausprägung erfuhr, während in Deutschland die Arbeitslosigkeit nach 1990 wieder zunahm.

Was sind die Zukunftsperspektiven für Overijssel in den kommenden 25 Jahren?

Die Provinz Overijssel hat Ende 1997 eine Strategie für den Zeitraum bis 2020 entwickelt: „Overijssel, Qualität in der Erneuerung“ („Overijssel, kwaliteit in vernieuwing“) (Provinz Overijssel, 1997). In diese Strategie wurden folgende Zielsetzungen aufgenommen:

- * Wachstum der Bevölkerung um gut 10%, kombiniert mit einer Beschleunigung der Entwicklung von Twente; hierbei muß berücksichtigt werden, daß ein Wachstum des Bevölkerungsanteils mit einem Alter von mehr als 60 Jahren um 45% erwartet wird und ein Wachstum der Bevölkerung ausländischer Herkunft um etwa 10%.

- * Ein Wachstum der verfügbaren Arbeitsplätze um mehr als 20%. Dies spiegelt die Zielsetzung wider, die Arbeitslosigkeit weiter zu reduzieren, ebenso wie den Anteil der Arbeitsunfähigen, und zugleich den Wunsch, den Anteil der Frauen an der werktätigen Bevölkerung zu vergrößern.

- * Ein Wachstum des Wohnungsbestandes um 25-30%.

Verkehrsinfrastruktur

In den letzten 25 Jahren wurde die Erschließung mit Autobahnen stark verbessert.

Alle Städte liegen nun an einer oder mehreren Autobahnen, im Jahr 1992 wurde das letzte Teilstück der Autobahn auf der Höhe der deutsch-niederländischen Grenze eröffnet. Damit wurde die Verbindung Randstad Holland - Overijssel - Osnabrück - Hannover auf ein qualitativ hohes Niveau gebracht.

Wie in allen westeuropäischen Staaten hat der Autoverkehr in der Provinz Overijssel stark zugenommen: zwischen 1986 und 1996 um beinahe 30%, der Lkw-Verkehr sogar um 54%. Es ist interessant festzustellen, daß das Handeln der Regierung auf eine Reduzierung des Wachstumstrends des Autoverkehrs von etwa 70% zwischen 1986 und 2010 auf 35-40% gerichtet ist.

Overijssel besitzt ein vergleichsweise dichtes Schienennetz. Die Anzahl der Bahnreisenden hat in den letzten Jahren stark zugenommen (unter anderem durch die Einführung einer Jahreskarte für Studenten, „openbaarsvervoerkaart“), während die Auslastung des regionalen Busverkehrs und die Benutzung des Fahrrades mehr oder weniger konstant geblieben sind.

Derzeit sind zwei neue Bahntrassen in Vorbereitung: die Fortsetzung der sogenannten Betuwelinie von Arnheim über Overijssel nach Bad Bentheim und eine Trasse zwischen Lelystad und Zwolle, die sog. Hanselinie. Die Wiedereröffnung der Bahntrasse Enschede - Gronau - Münster ist in einem weit fortgeschrittenen Stadium der Vorbereitung (vgl. den Beitrag von M. GEUCKLER in diesem Band).

Es ist bekannt, daß Overijssel federführend im Planungsverfahren zur Anlage des Twente-Mittellandkanals ist.

3. Raumplanung

In den Niederlanden wird bereits seit mehreren Jahrzehnten ein weit entwickeltes System der Raumordnung und Raumplanung angewandt. Die wichtigsten Befugnisse liegen bei den kommunalen Körperschaften (Gemeinden). Die Gemeinden haben die Planungshoheit für Pläne, die für den Bürger rechtlich verbindlich sind. Gemeint ist hier der „bestemmingsplan“. Die Provinziallandtage und

die Staatsregierung haben keine direkt bindenden Befugnisse. Sie können nur mit Hilfe von direktiven und korrektiven Entscheidungen in Hinsicht auf den gemeindlichen „bestemmingsplan“ für den Bürger bindende Maßnahmen festlegen. Nichtsdestoweniger haben die Reichsregierung und die Provinzen ein Planungssystem entwickelt, das vorausschauende Planungsziele auf der Grundlage einer periodischen Neubetrachtung von staatlichen Plänen („Rijksplassen“) und regionalen Plänen („streekplannen“), die beide einen indikativen Charakter besitzen, formuliert. Staat und Provinzen haben im Laufe der Zeit das Instrumentarium für die Ausführung der Leitlinien weiter entwickelt.

Die staatlichen Vorgaben sind vor allem festgelegt in den bekannten „Noten“ zur räumlichen Ordnung, die in den Jahren 1959, 1966, 1973-77 und 1988-91 erschienen sind. Momentan ist eine fünfte Note zur räumlichen Ordnung in Vorbereitung.

Daneben fällt die Staatsregierung regelmäßig sogenannte planerische Kernentscheidungen („planologische kernbeslissingen“), zum Beispiel für Fragestellungen wie die Verkehrsinfrastruktur, Elektrizitätswerke und Hochspannungsleitungen, Planungen für die Trinkwasserversorgung usw.. Bis heute wurden ungefähr 25 planerische Kernentscheidungen vorbereitet und im Parlament behandelt.

Die Provinz Overijssel hat in der Vergangenheit mehrfach einen Regionalplan für Twente beschlossen (1966, 1985, 1990), im Jahr 1996 daneben auch einen Regionalplan für das Städtedreieck in Twente. Momentan wird ein Regionalplan für die gesamte Provinz vorbereitet, begleitet von einer Neubearbeitung des Umweltplanes („Provinciaal Milieubeleidsplan“) und des Wasserhaushaltsplanes („Provinciaal Waterhuishoudingsplan“) der Provinz.

Im Laufe der Zeit haben sich die Akzente sowohl hinsichtlich der staatlichen als auch der Vorgaben der Provinz geändert, ebenso wie die Art der Planaufstellung. Einige Beispiele dafür sind die folgenden.

Bei der staatlichen Planung lag im Zeitraum der ersten und der zweiten Note zur Raumord-

nung der Schwerpunkt auf der Förderung der Entwicklung peripherer Gebiete, insbesondere in den nordöstlichen Niederlanden. Daneben wurden intensive planerische Maßnahmen zur Förderung von Wachstumskernen („groiekeren“) durchgeführt, die den Bevölkerungszuberschuss aus den Städten der Randstad auffangen sollten.

In den 70er Jahren und zu Beginn der 80er Jahre verschob sich der Schwerpunkt auf das Konzept der kompakten Stadt. Dies bedeutete die Konzentration der Bevölkerung in den Städten und die Reduzierung des Wohnungsbaus in den ländlichen Gebieten. Neue Überlegungen zum Umweltschutz (der Bericht des Club of Rome von 1972: *The Limits to Growth and the energy crisis*) spielten dabei eine wichtige Rolle. Begleitet wurde diese Entwicklung von einer großen Aufmerksamkeit für die Stadterneuerung, vor allem unter dem Schwerpunkt der Anhebung der Wohnqualität der dort ansässigen Bevölkerung.

Gegen Ende der 80er Jahre wurde die Raumordnung gründlich überarbeitet. Die Entwicklung der Städte erhielt einen wichtigen Platz in den Überlegungen zur internationalen Entwicklung. Die „mainports“ Rotterdam und Amsterdam-Schiphol mußten zu zwei wichtigen Knotenpunkten im Netzwerk von internationalen Verbindungen der Schifffahrt, des Luftverkehrs sowie des Schienen- und Straßenverkehrs weiter entwickelt werden. In diesem Zusammenhang wurden Verbindungen zum Hinterland ausgewählt, die vor allem dem ungestörten Transport von Gütern über lange Strecken dienen sollten.

Innerhalb des Staatsgebietes wurden 13 städtische Knotenpunkte ausgewiesen, die als Motoren für die wirtschaftliche Entwicklung dienen sollten, wo aber in diesem Zusammenhang auch gehobene Einrichtungen für Kultur, Forschung und Lehre sowie medizinische Versorgung weiter entwickelt werden sollten.

Was bedeuteten die Noten zur Raumordnung für Overijssel?

In den ersten beiden Noten wurde Twente als eine von zehn wichtigen wirtschaftlichen Agglomerationen der Niederlande betrachtet. Zwolle wurde in der zweiten Note als Stand-

ort für die Aufnahme des Bevölkerungswachstums aus den umliegenden Gebieten hervorgehoben. Zu Beginn der 70er Jahre wurde Zwolle als Wachstumskern („groei-stad“) ausgewiesen. Dies bedeutete, daß Zwolle bei einer Reihe von finanziellen Maßnahmen berücksichtigt wurde, die vor allem auf folgende Punkte gerichtet waren:

- zusätzliche Planungskosten als Folge des schnellen Wachstums,
- Priorität bei der Zuteilung von Geldern für den sozialen Wohnungsbau,
- Zuschüsse für die Grundstückskosten sowohl in neuen Wohngebieten als auch für den Wohnungsbau im Rahmen der Stadterneuerung,
- Zuschüsse für Erholungseinrichtungen am Stadtrand,
- Zuschüsse für die Kosten wichtiger infrastruktureller Einrichtungen, wie zum Beispiel Parkhäuser, und
- zeitweise Erhöhung der Auszahlungen aus dem Gemeindefonds.

Zwolle hat im Zeitraum zwischen 1973 bis 1988 ungefähr 300 Millionen Gulden staatliche Förderung empfangen. Der Wachstumsstatus Zwolles wurde in der vierten Note zur Raumordnung in den Status eines städtischen Knotenpunktes („stedelijk knooppunt“) umgewandelt.

Im Laufe der 70er Jahre zeichnete sich in Twente der Niedergang der Textilindustrie - bis dahin einer der wichtigsten Branchen der Region - ab. Dies bedeutete einen Rückgang der Arbeitsplätze in dieser Branche von 1960 bis 1980 von 40 000 auf gut 10 000. Dadurch wurde Twente eines der industriellen Restrukturierungsgebiete in Europa, - Gebiete, die einen Anspruch auf europäische Fördermaßnahmen besitzen. Diese Maßnahmen sind in den 80er Jahren in Kraft getreten. Es handelt sich hierbei um Maßnahmen im Rahmen der Zielsetzung 2 des Europäischen Fonds für die Regionalentwicklung sowie die Zielsetzungen 2 und 3 des Europäischen Sozialfonds und um INTERREG.

Für Twente wurden bis zum Jahr 1990 kaum Finanzmittel im Rahmen der Raumordnung zur Verfügung gestellt. Etwa um 1980 wurde für kurze Zeit eine Regelung angewandt, durch die alte Textilfabriken umgenutzt wer-

den konnten, zum Beispiel als Wohnungen, Büroräume und Museen, aber ungefähr um 1990 erhielt die Doppelstadt Enschede/Hengelo den Status eines „euregionalen“ städtischen Knotenpunktes.

Der Status des städtischen Knotenpunktes bewirkte eine verstärkte Ausstattung mit gehobenen zentralen Einrichtungen, substantielle staatliche Förderungen für die Baulandkosten sowie den Wohnungsbau, Bodensanierungen und wichtige infrastrukturelle Maßnahmen. Für die Stadtregion Twente wurde in Übereinstimmung mit dem Staat ein Betrag von ungefähr 250 Millionen Gulden festgelegt; für die Stadt Zwolle beträgt dieser Betrag nahezu 60 Millionen Gulden.

Im Laufe der Zeit wurden die auf eine Verringerung der Wachstumsraten des Straßenverkehrs gerichteten staatlichen Maßnahmen weiter verstärkt, dies vor allem auf Grund von Überlegungen zum Naturschutz. Diese Maßnahmen wurden auch in der Raumordnung umgesetzt durch:

- die Bevorzugung einer Konzentration der Bevölkerung in den Städten vor einem weiteren Wachstum in den ländlichen Regionen und
- die Forderung nach der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die Begrenzung von Parkplätzen in Gewerbegebieten in und in der Nähe von Städten („locatiebeleid“).

Parallel zu den staatlichen Vorgaben wurde die Raumplanung der Provinz Overijssel weiter entwickelt. In den Regionalplänen für West-Overijssel und Twente wurden die staatlichen Vorgaben umgesetzt. Dies bedeutete unter anderem eine stimulierende Planungsvorgabe für das Wachstum der Städte sowie eine Vorgabe zur Reduzierung der Verstädterung der ländlichen Gebiete und äußerte sich unter anderem in den Empfehlungen zur jährlichen Zuteilung der Mittel des sozialen Wohnungsbaus an die einzelnen Gemeinden. Zusätzlich hat die Provinz durch die Anwendung einer Anzahl finanzieller Regelungen die Vorgaben unterstützt. Seit dem Jahr 1994 hat die Provinz ein sogenanntes Große Städte-Programm („grote stedenbeleid“) entwickelt, wodurch städtische Projekte Anspruch auf finanzielle Förderung seitens der Provinz erhalten. Im Zeitraum von 1994 bis 2000 handelt

es sich dabei um einen finanziellen Rahmen von 41 Millionen Gulden für alle fünf Städte zusammen.

In der strategischen Vision „Overijssel, Qualität in der Erneuerung“ wurde die Zielsetzung einer Erhöhung des Anteils der städtischen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung von 2% innerhalb von 25 Jahren aufgenommen. Die städtische Entwicklung im allgemeinen und die von Twente im besonderen wird in Beziehung gesetzt zu einer West-Ost-Entwicklungsumlaufachse, die vom Westen der Niederlande über Teile von Gelderland und Overijssel nach Hannover und Berlin verläuft, - dies vor allem als Bestandteil einer Rasterstruktur der Verstädterung in Nordwesteuropa.

Im obestehenden Teil ist eine Anzahl von Merkmalen des niederländischen Systems der Raumplanung zu sehen:

- die stark komplementären Zweige der drei staatlichen Verwaltungsebenen,
- eine starke Kopplung an die Wohnungsbauförderungsgesetzgebung (vor allem des sozialen Wohnungsbaus) und an die Vorgaben zur Bodennutzung,
- eine vergleichsweise starke Bindung an die Straßenbaugesetzgebung und an die Wirtschaftsförderung sowie
- seit dem Beginn der 90er Jahre eine Verstärkung des finanziellen Instrumentariums der Raumordnung, gerichtet auf die Stärkung der Städte.

Was waren die Folgen der durchgeführten Maßnahmen?

Bei der Beschreibung der faktischen Entwicklung der vergangenen 25 Jahre ist bereits ein Eindruck der Auswirkungen der Maßnahmen vermittelt worden. Natürlich sind nicht alle Effekte den Planungsmaßnahmen zuzuschreiben, aber nichtsdestotrotz sind einige auffällige Merkmale zu verzeichnen. Die Ausweisung von Zwolle als Wachstumsstadt und später als städtischer Knotenpunkt hat Früchte getragen. Zwolle ist eine der am schnellsten wachsenden mittelgroßen Städte der Niederlande und hat es geschafft, zwischen 1975 und 1998 einen jährlichen positiven Migrationssaldo von 500 bis 1 000 Einwohnern zu verzeichnen und damit die Ein-

wohnerzahl um 30% zu vergrößern. Zwolle hat dabei von der Nähe zur Randstad Holland und der starken Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur profitiert und sich zum Eingangstor für die nordöstlichen Niederlande entwickelt.

Die Geschichte Twentes wird größtenteils bestimmt durch die Geschichte der Stadtregion Enschede-Hengelo-Almelo. Durch das Übergewicht der Textilindustrie in Enschede und Almelo sind in diesen Orten, wie bereits erwähnt, große Probleme entstanden. Die Gründung einer Universität, die Präsenz relativ moderner Industriebetriebe in Hengelo und die Entwicklung von Arbeitsplätzen außerhalb der Stadtregion konnten nicht verhindern, daß die Zahl der Arbeitsplätze in geringerem Umfang zunahm als die Bevölkerung.

Bereits seit dem Ende der 70er Jahre verfolgten der Staat und die Provinz eine auf die Zunahme der städtischen Bevölkerung um einige Prozentpunkte gerichtete Politik. Wie bereits erwähnt, ist die tatsächliche Entwicklung genau gegenläufig gewesen: eine Abnahme um fast einen Prozentpunkt. Dennoch wurde in den letzten zehn Jahren eine deutliche Trendwende erkennbar. Im Zeitraum zwischen 1985 und 1995 war ein Rückgang der Abwanderungen festzustellen; im Jahr 1997 nahm der Anteil der städtischen Bevölkerung wieder zu. Auch in Twente ist dies zu verzeichnen, ein möglicher Effekt des zu Beginn der 90er Jahre in Kraft getretenen Programms zur Förderung der städtischen Knotenpunkte.

Der Trendwechsel kann mit Hilfe von Tabelle 4 verdeutlicht werden, die die Anzahl der im Zeitraum von 1992 bis 1994 und 1995 bis 1997 fertiggestellten Wohnungen, gegliedert nach der Gruppe der fünf größten Städten Overijssels und den übrigen Regionen der Provinz, darstellt. Die Tabelle verdeutlicht, daß der Wohnungsbau in den Städten stark wächst und auch im Gesamtumfang der fertiggestellten Wohnungen einen steigenden Anteil einnimmt.

Diese Entwicklung kann für Twente auch noch anhand eines weiteren Merkmals illustriert werden. Im Zeitraum zwischen 1989 und 1996 betrug der Anteil der innerhalb der

Tab. 4: Fertiggestellte Wohnungen in Overijssel 1992-1997

	1992 - 1994	1995 - 1997
Städte	6.540 (40%)	10.785 (51%)
Übrige Gemeinden	9.746 (60%)	10.586 (49%)
Overijssel	16.322	21.353

Stadtregion fertiggestellten Wohnungen 52%. Die Wohnungsbauprogramme von 1997 bis 2001 zeigen einen Anteil von 69%.

Das sogenannte Mobilitätsprogramm („mobilitätsbeleid“) hat in der Tat zu einem Rückgang des Wachstums geführt, der auch in Overijssel spürbar ist. Nichtsdestotrotz nimmt die Belastung besonders auf einigen Hauptverbindungen zu, vor allem in den Stadtregionen Twente, Deventer-Apeldoorn und Zwolle.

4. Grenzüberschreitende Beziehungen und grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Ein Blick auf die Karte des Grenzgebietes zeigt östlich der Stadtregion Twente ein relativ dünn besiedeltes Gebiet mit einigen regionalen Zentren: Gronau, Nordhorn, Borken, Rheine. Dieses dünnbesiedelte Gebiet erstreckt sich in Richtung Münster über eine Gesamtstrecke von 60 km, in Richtung Osnabrück über eine Entfernung von etwa 80 km. Diese geographischen Vorgaben lassen ein Fehlen eindeutig gebündelter grenzüberschreitender Beziehungen erwarten.

Bevor sich die Internationalisierung der Wirtschaft und das Entstehen einer einheitlichen europäischen Wirtschaftsordnung abzeichneten, war das Defizit bei den grenzüberschreitenden Interaktionen vor allem anhand des grenzüberschreitenden Verkehrs klar ablesbar, dies auch in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Bild in den Grenzgebieten. Eine Schätzung besagt, daß in der 70er Jahren der Austausch von Menschen, Gütern und Informationen über eine Staatsgrenze ungefähr die Hälfte des durchschnittlichen Austausches in einer vergleichbaren Situation ohne Landesgrenze betrug.

Mittlerweile ist beim grenzüberschreitenden Verkehr zu Lande ein deutlich schnelleres

Wachstum zu verzeichnen als beim Inlandsverkehr der einzelnen Staaten. So hat im Zeitraum zwischen 1990 und 1997 der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Twente und Deutschland (A1 - A30) stark zugenommen.

Untersuchungen (I&O Research, 1997) ergaben, daß der grenzüberschreitende Einkaufsverkehr stark ausgeprägt ist, wobei Deutsche vor allem von den günstigen Preisen einer Reihe von Produkten in den Niederlanden und Niederländer umgekehrt von niedrigeren Preisen in Deutschland profitieren. Die Untersuchungen ergaben auch, daß die Kaufströme von Deutschland in die Niederlande deutlich größer sind als umgekehrt. Dafür gibt es eine plausible Erklärung. Auf der niederländischen Seite, nahe an der Grenze, liegt Enschede als Bestandteil eines städtischen Knotenpunktes mit einem hohen Versorgungsniveau. Demzufolge fungiert Enschede als Oberzentrum für das deutsche Grenzgebiet, vor allem auch, weil die mit Enschede konkurrierenden deutschen Oberzentren Münster und Osnabrück relativ weit entfernt liegen. Enschede scheint aber auch von der Tatsache zu profitieren, daß die deutschen Bürger bereit sind, für ihre Einkäufe weitere Wege zurückzulegen. Auffällig ist, daß der Einkaufsverkehr über die Grenze zwischen 1990 und 1995 nicht signifikant zugenommen hat.

In anderen Bereichen sind die grenzüberschreitenden Interaktionen weit weniger ausgeprägt. Dies beruht vor allem auf institutionellen Hemmnissen. Beispiele sind:

- grenzüberschreitende Arbeits-Wohnverbindungen; der Austausch wird vor allem durch die Unterschiede in den Systemen der Sozialfürsorge und der Steuererhebung beeinträchtigt.
- Gesundheitsvorsorge; hemmend wirken sich die Unterschiede in den Versicherungssystemen aus.
- Unterschiedliche Bildungs- und Ausbildungssysteme; hier spielen sowohl die Sprachbarriere als auch die Systeme der Ausbildungsförderung eine Rolle. Auffällig ist, daß ungefähr ein Drittel der Studenten am „conservatorium“ in Enschede deutscher Herkunft sind.
- Die Benutzung kultureller Einrichtungen; obwohl eine Zunahme des grenzüberschreitenden Besuchs kultureller Einrichtungen zu

verzeichnen ist, ist die Anzahl der Besucher immer noch gering.

- Der Wohnungsmarkt; obwohl der Wohnungsmarkt auf beiden Seiten der Grenze einen ständig steigenden Anteil an der Flächennutzung ausmacht, wird der grenzüberschreitende Wohnungsmarkt vor allem durch Unterschiede in den Finanzierungs- und Steuersystemen gehemmt.

Bereits erkennbar, wenn auch noch nicht in großem Umfang, ist die grenzüberschreitende Gründung von Firmenfilialen. Immer mehr deutsche Firmen streben einen „Brückenkopf“ in den Niederlanden an, umgekehrt gilt dies auch für niederländische Firmen, die sich in Deutschland etablieren möchten. Es besteht der Eindruck, daß vor allem die vorstehend erwähnte Entwicklungsachse Randstad - Overijssel - Osnabrück - Hannover - Berlin ein beliebter Investitionsraum für diese Gründungen ist. Ein aktuelles Beispiel ist die geplante Errichtung niederländischer Schweinemastbetriebe im deutschen Grenzgebiet.

Es sind demnach immer noch Hemmnisse festzustellen, die durch die Existenz der Grenze verursacht werden. Daher ist der Umgang mit diesen Problemen im Rahmen der politischen Zusammenarbeit eine interessante Fragestellung. Nachfolgend sollen einige dieser Fragen benannt werden:

- Ist es, bezogen auf die Lage Enschedes in einer sehr wertvollen und empfindlichen Landschaft nicht denkbar, einen Teil der zukünftigen Expansion der Stadt auf das Gebiet der Stadt Gronau zu verlegen, dies vor allem unter dem Aspekt einer wahrscheinlichen Wiedereröffnung der Eisenbahnlinie zwischen Enschede, Gronau und Münster und des ÖPNV-Konzeptes der Stadtregion Twente?
- Bestehen Perspektiven für eine Abstimmung und Zusammenarbeit im Bereich großmaßstäblicher Verkehrsknotenpunkte wie *combiterminals* oder Flughäfen?
- Ist innerhalb des Städtedreiecks Enschede - Münster - Osnabrück eine auf eine Aufgabenverteilung gerichtete Schwerpunktbildung, vor allem auf dem Gebiet der Hochschulen, der Kultur und auf dem Gebiet des wirtschaftlichen Handelns denkbar?
- Kann die Arbeit an einem gemeinsamen Umweltplan für den ländlichen Raum im Grenzgebiet zu verbesserten Entwicklungs-

möglichkeiten für die Landwirtschaft, die Natur, das Landschaftsbild und die Lebensqualität der Bewohner beitragen, vor allem auch unter dem Gesichtspunkt eines grenzüberschreitenden Biotopverbundsystemes?

- Ist das regionale ÖPNV-Angebot besser zu verknüpfen?

Dies alles sind zeitgemäße, aktuelle Fragen. Es sind andere Fragen als jene, die in der Anfangsphase der grenzüberschreitenden Raumordnung gestellt wurden.

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit besteht bereits seit geraumer Zeit. Seit 1967 existiert die Deutsch-Niederländische Raumordnungskommission. Diese Kommission besitzt zwei untergeordnete Gremien, in denen Vertreter der Provinzen und staatlichen Behörden aus den Niederlanden mit Vertretern der Kreise und der Regierungsbezirke, einiger Bundesorgane und der Industrie- und Handelskammern auf deutscher Seite gemeinsame Planungen erarbeiten. In der Auswahl der Themen, die in diesen Kommissionen bearbeitet werden, hat sich eine deutliche Entwicklung vollzogen. Anfänglich konzentrierten sich die Arbeiten vor allem auf die Abstimmung fachlicher Instrumente, wie zum Beispiel die Harmonisierung von Kartenwerken und Statistiken. Nachfolgend stand die Inventarisierung der auf den beiden Seiten der Grenze verwendeten raumordnerischen Pläne im Vordergrund. In den vergangenen 15 bis 20 Jahren ist der gegenseitige Austausch über die Planungen der Staaten, der Provinzen bzw. Bundesländer sowie der Kreise in den Vordergrund der gemeinsamen Arbeit getreten.

Im Jahr 1987 ist auf eine Initiative der Kommission für den Teilbereich Nord („Subcommissie Noord“) als Fortsetzung der Arbeit der Kommission für den Teilbereich Süd („Subcommissie Zuid“) ein Bericht veröffentlicht worden, der eine Vielzahl von Themen benennt und erläutert, deren grenzüberschreitende Abstimmung dringend erforderlich erscheint (Nederlands-Duitse Commissie voor Ruimtelijke Ordening, 1987). Abschließend erschien im Jahr 1997 ein Entwicklungskonzept für den gesamten Teilbereich Nord der Niederländisch-Deutschen Raumordnungskommission, für die die „Subcommissie No-

ord“ tätig ist (Nederlands-Duitse Commissie voor Ruimtelijke Ordening, 1997).

Die Entwicklungsrichtung ist klar ablesbar: Die Zusammenarbeit entwickelte sich von der hauptsächlich auf einen Austausch von technischen und amtlichen Informationen ausgerichteten Zusammenarbeit hin zur Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe, deren Zielsetzung vor allem auf gemeinsame Planungsarbeit ausgerichtet ist. Daraus lassen sich einige wichtige Fragen ableiten: Wie weit nimmt die Arbeit einer solchen Planungsinstanz Einfluß auf die räumliche Planung auf beiden Seiten der Grenze. Aber auch, kann ein solches Rahmenprogramm die Handlungen anderer gesellschaftlicher Akteure beeinflussen? Ich verweise an dieser Stelle auf die vorstehend formulierten sechs Fragen.

Diese Fragen beschränken sich nicht auf die Niederländisch-Deutsche Raumordnungskommission. Sie sind auch bei einer Vielzahl weiterer Formen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu finden, die zum Teil bereits seit langem bestehen (EUREGIO, seit 1958), zum Teil jedoch erst in jüngerer Zeit ins Leben gerufen worden sind.

Durch die Entwicklungen seit etwa 1990 (deutsche Wiedervereinigung, Einführung der Marktwirtschaft in Osteuropa und Aufhebung wirtschaftlicher Grenzen innerhalb der EU) hat die Frage nach grenzüberschreitender Zusammenarbeit ein neues Gewicht bekommen. Diese Entwicklung wird weiter verstärkt durch die zunehmende Internationalisierung der Wirtschaft, den durch die Verwendung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien rückläufigen Einfluß geographischer Distanzen und die zunehmende marktwirtschaftliche Tätigkeit vormals kommunaler Betriebe. Beispiel hierfür sind die Privatisierungen der Energieversorgung und des ÖPNV.

Zu Beginn der 90er Jahre hat die Zahl der grenzüberschreitend zusammenarbeitenden Verbände stark zugenommen, dies auch im Bereich der Raumplanung. Zu den letztgenannten gehören auch die „Neuze Hanze Interregio“ und das Städtedreieck („stedendriehoek“) Enschede/ Hengelo - Münster - Osnabrück (Universitäten Twente, Münster - Osnabrück, 1993). Ein Teil der Arbeit dieser Ver-

bände richtet sich auf die Vermittlung von EU-Fördergeldern an grenzüberschreitende Initiativen. Aktuell sind auch die gegenseitigen Besuche des Bezirksplanungsrates des Münsterlandes und der Kommission für Raumordnung und Umwelt des Provinziallandtages der Provinz Overijssel eine Erwähnung wert.

Im Zusammenhang mit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der Raumordnung sind eine Reihe von Erfahrungen aufzuzeigen:

1. Sogenannte passive Koordination scheint einfacher zu sein als aktive Koordination (NIROV 1992). Passive Koordination besteht vor allem aus einer auf die Vermeidung von Konflikten gerichteten Abstimmung, während aktive Koordination die Zusammenarbeit an einem gemeinsamen Ziel oder Projekt impliziert.

2. Die Kompetenzverteilung auf den verschiedenen Verwaltungs- und Regierungsebenen, die Planungssysteme und die Arbeitsweisen der Gesetzgebung unterscheiden sich in hohem Maße. In Deutschland liegt die Kompetenz für die Raumordnung vor allem bei den Ländern, in einigen Bundesländern ergänzt durch die Befugnisse der Kreise. Die Bundesregierung übt einen vergleichsweise geringen Einfluß aus und ist dabei stark an die Haltung der Länder gebunden, der durch die Ministerkonferenz für Raumordnung Ausdruck verliehen wird. In den Niederlanden besteht ein einheitliches System mit einer deutlichen Kompetenzverteilung zwischen dem Staat, den Provinzen und den Gemeinden. Diese Kompetenzverteilung wird ergänzt durch ein umfangreiches System wechselseitiger Beratungen bei der Vorbereitung räumlicher Planungen und in zunehmendem Maße auch bei deren Durchführung.

Ein anderer Unterschied besteht im Maß der Verbindlichkeit der einzelnen Pläne (HOPPE/APPOLD 1993), aber auch im Verhältnis der Raumordnung zu anderen Feldern der Regierungsarbeit. So ist in den Niederlanden die Raumordnung traditionell in hohem Maße verbunden gewesen mit dem stark ausgebauten staatlichen Engagement im Wohnungsbau und der Bodenordnung (FALUDI 1997). Viele

Anzeichen sprechen dafür, daß in Deutschland die Verbindung zur Gesetzgebung zum Schutz von Natur und Landschaft stärker ist (MASTOP 1989). Hierbei muß darauf hingewiesen werden, daß in den Niederlanden die Steuerung des Wohnungsbaus stark rückläufig ist. Während etwa um 1980 80-90% der fertiggestellten Wohnungen in der einen oder anderen Form mit Hilfe von Fördergeldern finanziert wurden, ist dieser Anteil im Jahr 1997 auf etwa 20-30% zurückgegangen. Damit ist auch die traditionell starke Verbindung zwischen der Raumordnung und dem Wohnungsbau rückläufig. Die Zusammenarbeit dieser beiden Ressorts konzentriert sich mittlerweile vor allem auf das Städtedreieck und die städtischen Knotenpunkte (s.o.), dies vor allem mit Hilfe eines darauf abgestimmten finanziellen Instrumentariums.

3. In der Praxis scheinen sich an der Grenze Entwicklungen zu vollziehen, die einer Konvergenz im Wege stehen. Eine Reihe von Diskussionen über die Organisation der Regierungsorgane in den Niederlanden hat sich eher bremsend als stimulierend auf die grenzüberschreitenden Abstimmungen ausgewirkt. Als Beispiel sei an dieser Stelle die Diskussion über die mögliche Einführung einer neuen Form der Raumordnung für die städtischen Gebiete genannt. Inzwischen sind die Forderungen in diesem Punkt wieder zurückgenommen worden, dies mit einem noch nicht absehbaren Ergebnis.

4. Es kann eine starke Konvergenz in bezug auf die Steuerungskonzepte der Raumordnung festgestellt werden. Dies geht aus der Tatsache hervor, daß in beiden Ländern die Zunahme freiwilliger Zusammenarbeit zu verzeichnen ist, während der Einfluß zwingender Regeln zurückgeht (FALUDI 1997).

5. Inzwischen haben die Niederlande eine umfangreiche Tradition und Reputation im Bereich der Entwicklung langfristiger Raumordnungskonzepte aufgebaut, während dies in Deutschland weniger der Fall ist.

Welche Schlüsse lassen die oben aufgeführten Betrachtungen zu?

Es kann festgestellt werden, daß der Einfluß der Landesgrenze noch immer deutlich spürbar ist und daher eine flexible Abstimmung

der Raumordnung auf beiden Seiten der Grenze nicht einfach ist; - ein Zustand, der sich vorläufig auch nicht ändern wird. Es ist aber zu erwarten, daß sich die Tendenz zu einer zunehmend konvergenter Entwicklung in Deutschland und den Niederlanden, die auf einer Reihe von Gebieten bereits erkennbar ist, fortsetzen wird.

Bei gesellschaftlichen Entwicklungen ist oft zu erkennen, daß institutionelle Faktoren ein Hemmnis bilden. So wird zum Beispiel ein Teil der wirtschaftlichen Probleme westeuropäischer Staaten (erkennbar an der hartnäckigen Arbeitslosigkeit, vor allem im unteren Bereich des Arbeitsmarktes) erklärt durch die Starrheit von Arbeitsverhältnissen, Arbeitstechniken und der Gesetzgebung. Die Gegenbewegung ist deutlich sichtbar, auf vielen Gebieten wird der Ruf nach Flexibilisierung und Deregulierung deutlich. Auf diese Weise sollen gesellschaftliche und technologische Innovationen mehr Chancen erhalten, dies im Hinblick auf positive Erwartungen im Bereich des Arbeitsmarktes und des wirtschaftlichen Wachstums.

Ungeachtet der Tatsache, daß die Entwicklungen in den Niederlanden und Deutschland im Verhältnis zwischen der Regierung und der Privatwirtschaft sowie in der Art der staatlichen Einflußnahme im Rahmen der Raumplanung (flexiblere Formen unter Beteiligung gesellschaftlicher Akteure) ähnlich sind, muß die Raumordnung eine Aufgabe des Staates bleiben. Der Staat ist dabei an eine große Anzahl institutioneller Faktoren gebunden, die mit dem Aufbau des Staates in Zusammenhang stehen. Es ist nicht zu erwarten, daß eine europäische Raumordnung bei der Überbrückung der unterschiedlichen institutionellen Gefüge innerhalb der Staaten maßgeblich wirksam sein kann.

In der niederländischen Tradition der Raumordnung spielt die langfristige Planung auf staatlicher, regionaler und kommunaler Ebene eine wichtige Rolle beim Erreichen eines

Konsenses über die letztendlich durchzuführende Planung. Ein Beispiel hierfür ist das Poldermodell, das vor allem durch die Nähe zur Wirtschaftspolitik zum Erfolg geführt hat.

Im Verhältnis zwischen den Regierungsebenen der Niederlande und Deutschland könnte die Arbeit an gemeinsamen langfristigen Planungen ein wichtiges Hilfsmittel sein, um den Einfluß der oben erwähnten Unterschiede im institutionellen Aufbau zu mindern. Das räumliche Entwicklungskonzept der Unterkommission für den Teilbereich Nord der Niederländisch-Deutschen Raumordnungskommission könnte diese Funktion übernehmen.

Vorstehend wurde darauf hingewiesen, daß die deutsche Wiedervereinigung ein wichtiger Impuls für das Denken in anderen internationalen Verhältnissen gewesen ist, als dies bis 1990 der Fall war. Auf der niederländischen Seite waren die in den Einheitsprozeß investierten Anstrengungen deutlich zu spüren. Dies führte unvermeidbar zu einer Verringerung der Aufmerksamkeit für die Beziehungen zu den Nachbarländern. Es ist nicht ausgeschlossen, daß über einen nicht allzu langen Zeitraum wieder Spielraum entsteht, um diese Beziehungen weiter zu entwickeln. Dabei kann eine Denken in Termini wie städtischen Netzwerken, unterstützt durch Verkehrsachsen, eine wichtige Rolle spielen. Wie bereits erwähnt, spielt im niederländischen Denken die sogenannte West-Ost-Achse eine wichtige Rolle. Diese muß stets im Zusammenhang mit den Nord-Süd-Achsen gesehen werden, die sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland erkennbar sind. Dabei geht es nicht allein um die Beziehungen der niederländischen Mainports zum Hinterland. Sicher ebenso wichtig sind die Beziehungen der städtischen Agglomerationen in Deutschland zu den niederländischen Märkten.

Literatur siehe niederländische Fassung des Beitrags

Vom Gebietsentwicklungsplan zum regionalen Entwicklungsprogramm im Regierungsbezirk Münster*

Erich Tilkorn, Münster

1. Region

Was ist eine Region? Im allgemeinen deutschen sowie internationalen Sprachgebrauch ist Region ein sehr gebräuchlicher Begriff. Er ist jedoch äußerst unscharf, wie die Beispiele leicht belegen: Europa der Regionen, Grenzregion, Regionalisierung der Bundesbahn, Fußball-Regionalliga, Regionalbischof, Arbeitsmarktregion, Kulturregion sowie Regionalplanung und viele mehr.

Bei allen Beispielen steht allein der Bezug zum Raume außer Frage (JECKEL 1997, S. 16). Das ist nicht verwunderlich, da der Begriff Region von dem lateinischen „regio“ entlehnt ist und seit dem 15. Jahrhundert für „Gebiet“ oder „Gegend“ im deutschen Sprachraum verwendet wird. Mehrere wissenschaftliche Disziplinen arbeiten mit ihm; so die Geographie, Volkskunde, Linguistik, Ökonomie, Politikwissenschaft und auch die Raumplanung.

Vielleicht liegt die besondere Beliebtheit dieses Wortes gerade in seiner fehlenden Klarheit begründet? Viele sprechen von Regionen und sind sich einig, jeder glaubt jedoch in dem Sinne, wie er selbst den Begriff versteht und ihn erläutern würde: Somit eine ideale Verständigungsmöglichkeit in manchen Politikfeldern sowie im internationalen und vor allem diplomatischen Bereich.

Für die Raumordnung und Landesplanung hat der Gesetzgeber in Nordrhein-Westfalen in

§ 14 Abs. 1 Landesplanungsgesetz eine eindeutige Regelung getroffen: „Die Gebietsentwicklungspläne legen auf der Grundlage des Landesentwicklungsprogramms und von Landesentwicklungsplänen die regionalen Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Entwicklung der Regierungsbezirke und für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Planungsgebiet fest.“ Der Gebietsentwicklungsplan wird gemäß § 15 Landesplanungsgesetz vom Bezirksplanungsrat beschlossen. Er ist der Plan, der nach bundeseinheitlichem Sprachgebrauch als Regionalplan bezeichnet wird.

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat sich im Rahmen der Bildung der 15 Regionen für die Regionalisierte Strukturpolitik im Jahre 1990 für dieses Politikfeld für einen anderen Regionsbegriff entschieden. Er ist überwiegend in Anlehnung an die Grenzen der Industrie- und Handelskammern entstanden (vgl. Abb. 1).

2. Neue gesetzliche und planerische Zielvorgaben für die Regionalplanung

Der Bund und das Land Nordrhein-Westfalen haben vor allem wegen der einschneidenden Veränderungen durch die Deutsche Einheit, der Freizügigkeit des europäischen Binnenmarktes, der Öffnung der Grenzen zu Osteuropa und schließlich auch der Globalisierung der Weltwirtschaft einige Vorgaben gemacht, die in der Tendenz zu einer Stärkung der regionalen Ebene führen.

1. Die Ministerkonferenz für Raumordnung hat in dem vom Bundesministerium für

* Vorab-Konzeption des Vortrags auf der Tagung der Geographischen Kommission für Westfalen am 04.09. 1998 in Osnabrück



Abb. 1: Abgrenzung der Regionen für die Regionalisierte Strukturpolitik NRW
 (Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand u. Technologie NRW 1992)

Raumordnung, Bauwesen und Städtebau erarbeiteten „Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmens“ aufgefordert, regionale Entwicklungskonzepte auszubauen und abgestimmte regionale Förderkonzeptionen zu entwickeln.

„Durch offene Ausgestaltung der Fördermöglichkeiten von Bund und Ländern soll es den Regionen möglich sein, Entwicklungskonzeptionen auf breiter Basis umzusetzen. Diese Stärke des bundesdeutschen Planungssystems gilt es weiter auszubauen. Es setzt sich zuneh-

mend die Erkenntnis durch, daß für die Entwicklung der einzelnen Räume die regionalen Initiativen mitentscheidend sind. Die Nähe zu den Bürgern und zu den jeweiligen Problemen erweist die Überlegenheit dezentraler Lösungsansätze. Solche regionalen Entwicklungskonzeptionen sind förder- und sektorübergreifend angelegt und ermöglichen es, die regionalen Interessen und situationsbedingten Besonderheiten zu berücksichtigen. Dabei liegen mit sogenannten Regionalkonferenzen gute Erfahrungen vor, so daß es sich empfiehlt, dieses Instrument verstärkt einzuset-

zen. Regionale Entwicklungskonzeptionen werden auch im europäischen Maßstab bedeutsamer, da die EG-Kommission ihre Unterstützung und die Gewährung von Fördermitteln zunehmend von der Erarbeitung solcher Konzeptionen abhängig macht“ (MKRO 1992, Ziffer 6.1).

Im „Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen“ (MKRO 1995) hat die Ministerkonferenz für Raumordnung die Bedeutung von regionalen Entwicklungskonzepten und Regionalkonferenzen ausdrücklich aufgegriffen. Die regionale Ebene und die Regionalplanung erhalten somit - unabhängig von ihrer unterschiedlichen Organisationsform - eine wichtiger werdende Funktion. Die Regionalplanung wird neben der Erstellung und Fortführung der Regionalpläne verstärkt räumliche, organisatorische und finanzielle Konzeptionen zur Lösung von Schwerpunktaufgaben erarbeiten und auf deren Umsetzung hinwirken müssen. Auch die Fortentwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wird hervorgehoben. „Die praktische grenzüberschreitende Zusammenarbeit lebt von der Kooperation auf kommunaler und regionaler Ebene auf der Basis abgestimmter Entwicklungskonzepte. Die MKRO erachtet es deshalb als notwendig, daß die rechtlichen Voraussetzungen für eine enge grenzüberschreitende Kooperation geschaffen werden und durch finanzielle Förderung, insbesondere durch die EU, die Umsetzung konkreter Vorhaben ermöglicht wird“ (MKRO 1995, Ziff. 7).

2. Der Bund hat im Wege seiner Rahmengesetzgebung in dem am 01.01.1998 in Kraft getretenen Raumordnungsgesetz (ROG) erstmals den Begriff „Regionalplan“ in § 9 verbindlich geregelt. Gemäß § 22 ROG sind die Länder verpflichtet, innerhalb von 4 Jahren einige bundesrechtliche Vorgaben in Landesrecht umzusetzen. Für die Regionalplanung ist insbesondere § 13 ROG von Bedeutung, der die Verwirklichung der Raumordnungspläne betrifft: „Die Träger der Landes- und Regionalplanung wirken auf die Verwirklichung der Raumordnungspläne hin. Sie sollen die Zusammenarbeit der für die Verwirklichung maßgeblichen öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts fördern. Dies kann insbesondere im Rahmen von Entwicklungskonzepten für Teilräume erfolgen, durch die

raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen vorgeschlagen und aufeinander abgestimmt werden (regionale Entwicklungskonzepte). Die Zusammenarbeit von Gemeinden zur Stärkung teilräumlicher Entwicklungen (Städtenetze) ist zu unterstützen. Vertragliche Vereinbarungen zur Vorbereitung und Verwirklichung der Raumordnungspläne können geschlossen werden.“

3. Das Land NRW hat mit dem Landesentwicklungsplan (LEP NRW 1995) die räumlichen Leitbilder und raumordnerischen Strategien für Deutschland aus dem „Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen“ und dem „Handlungsrahmen“ aufgegriffen und Handlungsschwerpunkte gesetzt. Die wachsende Bedeutung der regionalen Entwicklungskonzepte und der regionalisierten Strukturpolitik wird ausdrücklich hervorgehoben (LEP NRW A I).

Zur Aufgabenverteilung zwischen den Planungsträgern auf der Ebene der obersten Landesbehörden und der fünf Regierungsbezirke stellt der LEP klar (LEP NRW A II): „Der LEP NRW ist die fachübergreifende, integrierte Konzeption für die räumliche Entwicklung Nordrhein-Westfalens über die nächsten 10 Jahre. Seine Ziele lassen den nachgeordneten Planungsebenen den nötigen Entscheidungsspielraum, um sie unter Berücksichtigung regionaler und örtlicher Gegebenheiten und Erfordernisse situationsbezogen umzusetzen. Die regionalen Planungsträger bzw. Fachplanungen sollen die landesplanerische Rahmensetzung in eigener Verantwortung und mit eigenen Zielen oder Planungen ausfüllen.“

3. Prinzip der Nachhaltigkeit und Regionalisierung

Das Raumordnungsgesetz stellt als Leitvorstellung für die Raumordnung im Bundesgebiet die Forderung auf, daß bei der Erfüllung des Planungsauftrages „eine nachhaltige Raumentwicklung erfolgt, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung führt“ (§ 1 Absatz 2 ROG). Damit umschreibt der Gesetzgeber das „magische Dreieck“ (Abb. 2)

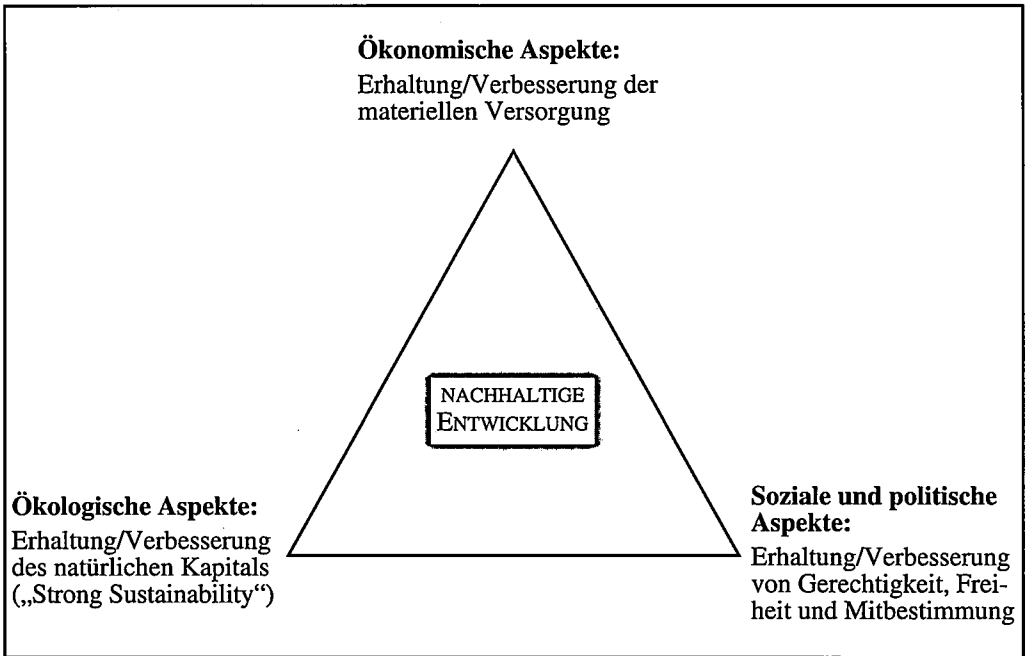


Abb. 2: „Magisches Dreieck“ nachhaltiger Entwicklung

(nach FINKE 1977)

nachhaltiger Entwicklung (FINKE 1997, S. 30). Ökonomische, ökologische und soziale Aspekte stehen in einem Spannungsverhältnis. Dieses Spannungsverhältnis sachgerecht und ausgewogen zu lösen, erweist sich als zunehmend schwieriger. Auf der Ebene des Bundes und der Länder einerseits kommen manche notwendigen gesetzgeberischen Reformen nicht zustande. Das gilt insbesondere für die ökonomischen und sozialen Aspekte. Auf der örtlichen Ebene andererseits, bei Gemeinden und Kreisen, lassen sich vielfach die Probleme auch nicht lösen. Das kann an der Kleinräumigkeit liegen oder daran, daß entweder finanzielle oder rechtliche Mittel nicht zur Verfügung stehen.

Mit anderen Worten: Die Unbeweglichkeit auf der zentralen Ebene infolge der aktuellen Politikwirklichkeit in unserem bundesstaatlichen System auf der einen Seite und die Kleinräumigkeit auf der lokalen Ebene, häufig verbunden mit lokalpolitischem Kirchturnsdenken, auf der anderen Seite führen notgedrungen auf eine mittlere Ebene, die man gerne als Region bezeichnet. Sie hat den Vorteil der Überschaubarkeit, der wechselseitigen Bekanntheit der lokalen und regionalen Ak-

teure, der Möglichkeiten der Konsensfindung und schließlich auch der notwendigen Selbstbetroffenheit und Flexibilität für das Erarbeiten von Programmen.

4. Stärken und Schwächen der herkömmlichen Gebietsentwicklungsplanung

Als Stärken werden in Wissenschaft und Praxis insbesondere folgende Aspekte genannt:

- Als übergeordneter, überörtlicher Plan legt der Regionalplan die regionalen Ziele der Landesplanung in einem zusammengefaßten Plan fest.
- Ein besonders wichtiger Vorteil ist seine Verbindlichkeit für Bund, Land und Gemeinden sowie sämtliche Planungsträger, die unter der Aufsicht des Bundes oder Landes stehen.
- Als typische Querschnittsplanung führt er zu planerischen Konfliktlösungen in einer Vielzahl von Nutzungsansprüchen an den Raum (zum Beispiel Wohnen, Arbeiten, Verkehr, Natur, Landschaft, Erholung, Versorgung und Entsorgung).
- Der von Selbstverwaltung und Land im Gegenstromprinzip erarbeitete Plan ist weitüberwiegend ein Ergebnis des Meinungsausgleichs, was Akzeptanz fördert.

- Belange, für die keine Fachplanungen bestehen, können berücksichtigt werden (z. B. Kultur, Telekommunikation, Logistik).
- Seine langfristige Zielsetzung (10-15 Jahre) gewährt Planungssicherheit und Orientierung.
- Hervorragendes Datenmaterial, Statistiken wie Prognosen, stehen der Region als Grundlage für eigene Planungen zur Verfügung.

Als Schwächen und Nachteile werden vielfach folgende Überlegungen vorgetragen:

- Der Regionalplan sei zu wenig umsetzungsorientiert, er sei zu statisch.
- Zu häufig orientiere man sich bei Ausweisungen am aktuellen Bedarf statt eine Angebotsplanung mit einer weiten Zukunftsvision und Bandbreite für Alternativen vorzusehen.
- Manche Festlegungen hätten eher den Charakter einer Verhinderungsplanung anstelle des Bemühens um eine positive Gesamtentwicklung.
- Vielfach seien die Gebietsentwicklungspläne zu umfangreich und detailliert. Sie müßten entfrachtet und „schlanker“ werden.
- Trotz der enorm hohen Anzahl von Beteiligten und der Notwendigkeit ausführlicher Beratungen in den Kommunen müsse die Planungsdauer der Gebietsentwicklungsplanung verkürzt werden.
- Ein großer Nachteil bestehe darin, daß der Region zur Umsetzung der Regionalpläne und zur Unterstützung des strukturellen Wandels keine eigenständige Entscheidung über Finanzmittel eingeräumt sei.
- Da Fachplanungen im Gegensatz zur Regionalplanung häufig mit großen finanziellen Mitteln umgesetzt werden können, könne leicht der falsche Eindruck entstehen, die Regionalplanung sei stets die verbotende und Schranken setzende Planung, wo hingegen Wohltaten nur von den Fachplanungen erwartet werden könnten.

5. Veränderungen und Tendenzen im Regierungsbezirk Münster

1. Über Aufgaben, Inhalte und Stand der Gebietsentwicklungsplanung im Regierungsbezirk Münster ist in der Jahrestagung der Geographischen Kommission in Münster 1993 von der damaligen Bezirksplanerin des Regierungsbezirkes Münster ausführlich berichtet worden (STEGELMEYER 1993). Seitdem befindet sich der Gebietsentwicklungsplan für

den Regierungsbezirk in einer vollständigen Überarbeitung. Für das Münsterland hat der Bezirksplanungsrat am 02.12.1996 einen Teilabschnitt aufgestellt, der die beiden früheren Teilabschnitte „Westliches Münsterland“ (1980) und „Zentrales Münsterland“ (1986) zusammenfaßt. Dieser neue, 66 Städte und Gemeinden des Münsterlandes mit über 1,5 Mio. Einwohnern betreffende Regionalplan ist nunmehr deckungsgleich mit dem Gebiet der Region Münsterland, die im Zuge der Regionalisierten Strukturpolitik entstanden ist. Der Teilabschnitt des Gebietsentwicklungsplanes für das „Nördliche Ruhrgebiet“ (1987) wird zur Zeit überarbeitet. Der Bezirksplanungsrat hat im Juni 1998 die Fortschreibung beschlossen mit der Bezeichnung „Teilabschnitt - Emscher-Lippe“. Die Verknüpfung mit dem „Emscher-Lippe-Entwicklungsprogramm“ soll damit deutlich gemacht werden.

2. Erste Erfahrungen mit der Erarbeitung von regionalen Entwicklungsprogrammen hat die Bezirksregierung Münster schon Mitte der 80er Jahre gesammelt, als sie an der Erarbeitung eines grenzüberschreitenden Aktionsprogramms für die EUREGIO mitgearbeitet hat. Damals wurde in intensiver Kooperation zwischen den beiden niederländischen Provinzen Gelderland und Overijssel, der EUREGIO, der EG - Kommission und den beiden Bezirksregierungen Weser-Ems (Niedersachsen) und Münster (Nordrhein-Westfalen) ein Aktionsprogramm aufgestellt, dessen Grundzüge sich in vielen späteren Entwicklungskonzepten im Rahmen der Regionalisierten Strukturpolitik wiederfinden.

Als der Bezirksplanungsrat sich im Jahre 1985 mit der Erarbeitung des Gebietsentwicklungsplanes Teilabschnitt „Nördliches Ruhrgebiet“ befaßte, erkannte er, daß für den notwendigen Strukturwandel in der Emscher-Lippe-Region die planerischen Mittel der traditionellen und klassischen Regionalplanung nicht ausreichen würden. Daher beauftragte er bereits im Dezember 1985 die Behörde des Regierungspräsidenten, ein „Handlungskonzept Emscher-Lippe“ zu erstellen. Der Regierungspräsident wurde (als Person) in regionale Abstimmungsorgane eingebunden. Unter seiner Beteiligung bildete sich zunächst ein Lenkungsorgan für die regionale Abstimmung. Für die Umset-

zung des Entwicklungskonzepts wurde unter seinem Vorsitz eine Regionalkonferenz konstituiert (MWMTV (2) 1992, S. 23).

Der Weg zur Regionalisierten Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen führte über die im Juni 1987 beschlossene „Zukunftsinitiative Montan-Region“ (ZIM) zu der im Mai 1989 von der Landesregierung beschlossenen „Zukunftsinitiative Nordrhein-Westfalen“ (ZIN) in der die Regionalisierung der Strukturpolitik auf das gesamte Land ausgedehnt wurde (SCHLEBERGER 1992, S. 81). In der Folgezeit schuf man die 15 Regionen der Regionalisierten Strukturpolitik (MWMTV (1) 1991, S. 17).

3. Im Regierungsbezirk Münster wurde das erste „Emscher-Lippe-Entwicklungsprogramm“ im Jahre 1988 aufgestellt (Abb. 3 u. 4). Ende 1991 erfolgte die erste Fortschreibung des Programms. Die zweite Fortschreibung fand durch Beschluß der Regionalkonferenz Emscher-Lippe im Juni 1998 ihren Abschluß. Der Bezirksplanungsrat für den Regierungsbezirk Münster hat seinerseits die Beschlußfassung über das neue Emscher-Lippe-Entwicklungsprogramm im September 1998 auf der Tagesordnung.

Das „Münsterland-Programm“ wurde 1991 verabschiedet. Eine Ergänzung um die Bereiche Ver- und Entsorgung sowie soziale Infrastruktur erfolgte im Jahre 1993. Die Regionalkonferenz des Münsterlandes beschloß 1995 eine weitere Aktualisierung des Münsterlandprogramms. Der 1996 durch einen Arbeitskreis vorgelegte Entwurf der Fortschreibung ist im Jahre 1997 in einem umfassenden regionalen Beteiligungsverfahren gewesen. Im August 1998 steht die Projektliste auf der Tagesordnung der Regionalkonferenz sowie die Frage des weiteren methodischen Ansatzes für die Fortschreibung.

In beiden Fortschreibungsprozessen zeigte sich zum einen die Notwendigkeit, zwischen der überwiegend flächenbezogenen langfristigen Regionalplanung einerseits und der mehr umsetzungsorientierten und kurzfristigeren Entwicklungsplanung andererseits eine Verknüpfung herbeizuführen. Zum anderen wurde deutlich, daß die unterschiedliche politische Repräsentation der politischen Parteien in dem Bezirksplanungsrat und in den beiden

Regionalkonferenzen zu Problemen bei der Akzeptanz des Inhaltes der Entwicklungsprogramme geführt hat.

6. Verzahnung von Gebietsentwicklungsplan und Regionalen Entwicklungsprogrammen

Die Schwierigkeit der Verzahnung wird durch einen Blick auf die Organisation der Landesplanung und der Regionalisierten Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen deutlich. Die Fachaufsicht über die Landes- und Regionalplanung führt das Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft (MURL). Initiator der Regionalisierten Strukturpolitik ist der Wirtschaftsminister, zu dessen Ressort der Mittelstand, die Technologie und der Verkehr gehören (MWMTV).

In dem Spannungsverhältnis des „Magischen Dreiecks“ (vgl. Abb. 2) der nachhaltigen Entwicklung (Ökologie, Ökonomie, Soziales) haben zwei bedeutende Landesministerien spezifische Ressortinteressen. Da im Raumordnungsministerium zugleich die Angelegenheiten der Umwelt und der Landwirtschaft angesiedelt sind, wird gelegentlich die Neutralität in der an sich übergeordneten Raumordnung und Landesplanung angezweifelt. Demgegenüber vermuten manche beim Wirtschaftsministerium eine zu starke Betonung der Belange der Wirtschaft.

Die für die sozialen Aspekte insbesondere zuständigen Ministerien für Arbeit und Soziales sowie Bauen, Wohnen, Städtebau, Schule, Kultur treten auf der Ebene der Regionalplanung und der Regionalisierten Strukturpolitik weniger deutlich in Erscheinung.

Zur Lösung des Spannungsverhältnisses sollte daran gedacht werden, die Landesplanung wieder in das Ressort des Ministerpräsidenten zu geben, wo sie bis 1985 gewesen ist. Die Koordinierung der Landespolitik und ihrer Umsetzung auf den nachgeordneten Planungsebenen ist eine geborene Aufgabe der Staatskanzlei.

Auf regionaler Ebene im Regierungsbezirk Münster erscheint die Möglichkeit der Verzahnung von Gebietsentwicklungsplan und Regionalen Entwicklungsprogrammen durch-

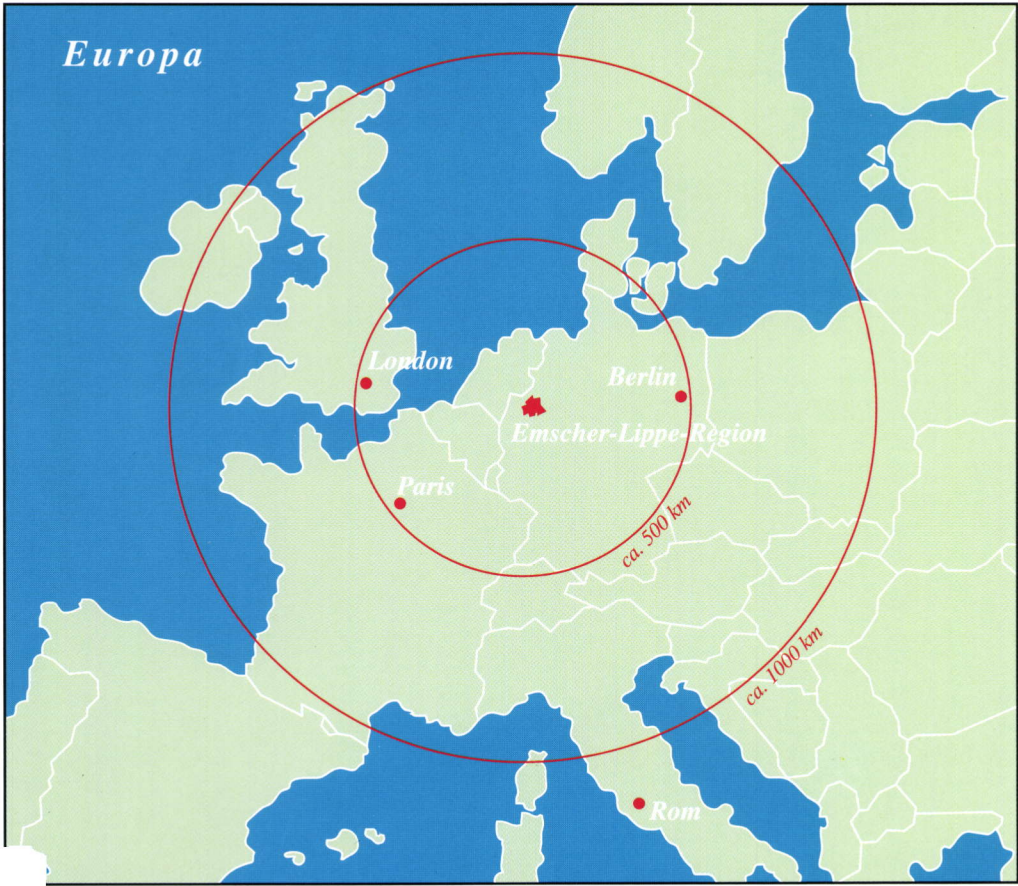


Abb. 3: Die „Emscher-Lippe-Region“ in Europa

(Quelle: MWMTV (Hg.) (o.J.): ChemSite, S. 30)

aus erfolgversprechend. In den beiden Regionalkonferenzen „Münsterland“ und „Emscher-Lippe“ unterhält die Bezirksregierung eine Geschäftsstelle, die in der Bezirksplanungsabteilung angesiedelt ist. Der Regierungspräsident ist in Person Vorsitzender der beiden Konferenzen. In der Bezirksregierung sind die Aufgaben so auf die Mitarbeiter zugeordnet, daß sowohl die konzeptionellen Tätigkeiten wie auch die Betreuung der operationellen Projekte in derselben Abteilung wahrgenommen werden. Das jedoch durch Mitarbeiter, die teils in den Geschäftsbereich des Raumordnungsministeriums, teils in den des Wirtschaftsministers gehören. Durch diese organisatorische Aufteilung werden die täglichen Beziehungen zu den Fachressorts erleichtert und auf der anderen Seite die Bündelungsmöglichkeit in der Bezirksregierung

effektiver gestaltet. Seit einiger Zeit nimmt für jede politische Gruppierung im Bezirksplanungsrat jeweils ein Mitglied an den Sitzungen der Regionalkonferenzen teil. Die politischen Gruppierungen können so an den Projektarbeiten sowie auch an den Konzepten für die Regionalentwicklung frühzeitig mitarbeiten.

Die erarbeiteten Regionalen Entwicklungsprogramme werden auf Vorschlag der Regionalkonferenzen vom Bezirksplanungsrat verabschiedet. Der Bezirksplanungsrat legt sie der Landesregierung vor und unterstreicht damit die politische Meinungsbildung im Regierungsbezirk Münster. Ein nächster Schritt für mehr politische Akzeptanz bei der Erarbeitung der Regionalen Entwicklungsprogramme ist die Überlegung, die im Münster-

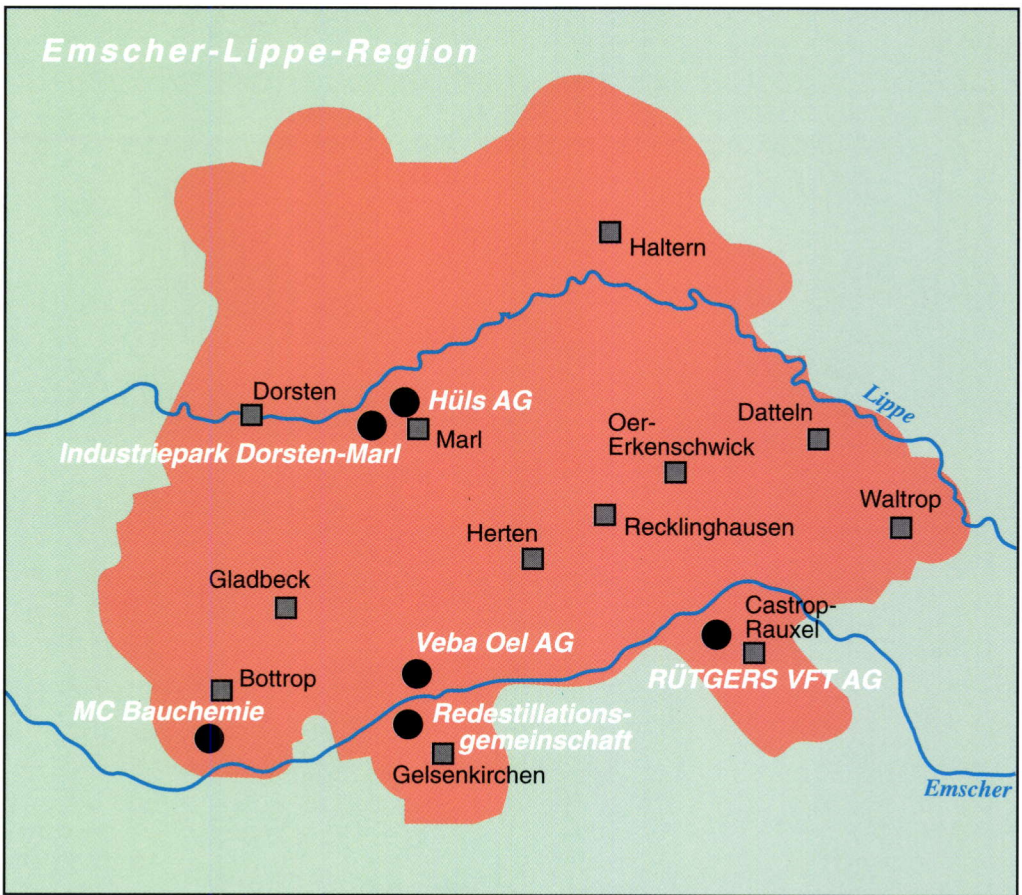


Abb. 4: Die „Standortinitiative ChemSite“

(Quelle: MWMTV (Hg.) (o.J.): ChemSite, S. 30)

land vertretenen politischen Parteien direkt in die Arbeit der Regionalkonferenzen einzu- binden.

Inhaltlich sollen die beiden Pläne aufeinander abgestimmt werden. Aus den Erkenntnissen des soeben aufgestellten Emscher-Lippe-Entwicklungsprogramms sollen die Leitbilder für die Entwicklung der Region, wie z.B. ein regionales Flächenmanagement, die Entwicklung der Chemie-Region, die Entwicklung der Energie-Region und viele mehr, in die soeben begonnene Erarbeitung des neuen Gebietsentwicklungsplanes Emscher-Lippe aufgenommen werden.

Damit soll Schritt für Schritt der Ansatz gemacht werden, die Regionalisierte Strukturpolitik und Regionalplanung als ganzheitliches

Regionalmanagement zu entwickeln, was in dem Regierungsbezirk Düsseldorf seit einiger Zeit ebenfalls angestrebt wird (KONZE 1996, S. 34). Diese Vorgehensweise könnte zu einer Regionalplanung aus einem Guß führen, denn für mich ist „Regionalplanung ohne Umsetzung wie eine Wolke ohne Regen“ (TILKORN 1996, S. 65).

7. Ansätze zu einem Regionalmanagement

Der Begriff „Regionalmanagement“ wird in letzter Zeit häufiger verwendet (FÜRST 1995, S. 416 ff.; TILKORN 1998, S. 20). Regionalmanagement wird dabei zwischen Regionalkonferenz und Regionalplanung gesehen. Es ist kein Ersatz sondern eine Ergänzung der Regionalplanung. Dabei steht die prozeßbezogene Handlungs- und Organisationsform im

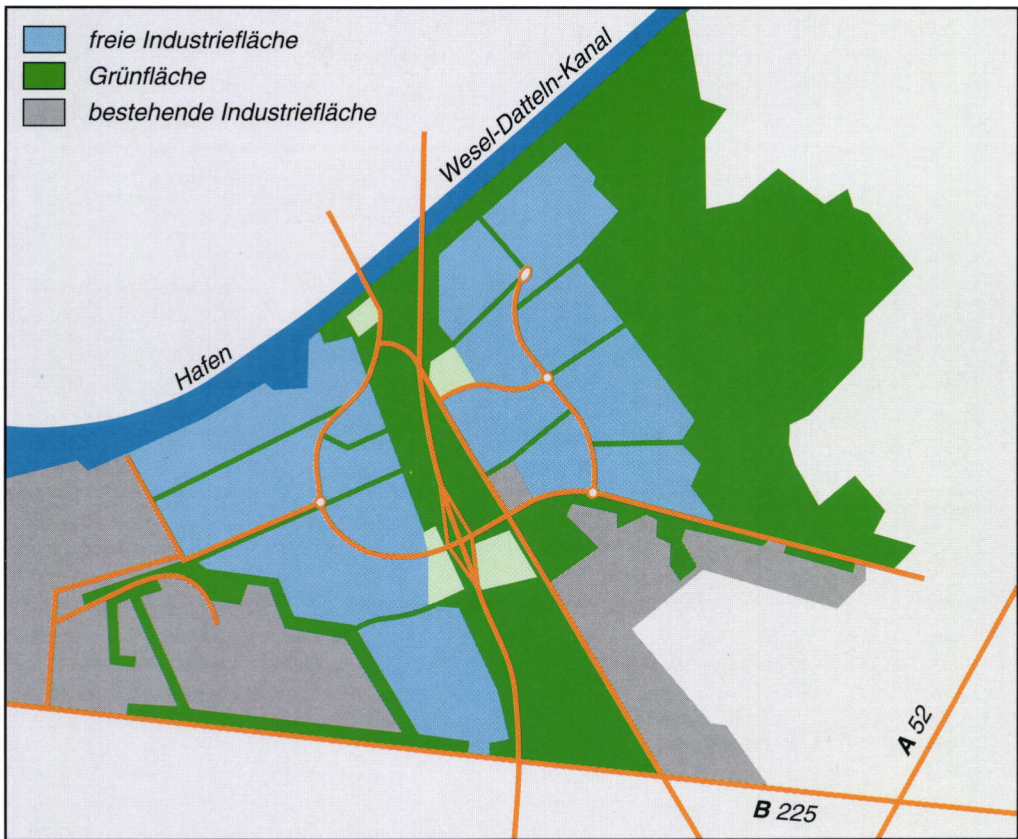


Abb. 5: Interkommunaler Industriepark Dorsten-Marl

(Quelle: MWMTV (Hg.) (o.J.): ChemSite, S. 27)

Vordergrund. Die kooperative Bearbeitung eines konkreten Problems in der Planungsregion soll gemeinsam angegangen werden. Elemente der „Moderation“ des Aufbaus von „Netzwerken“ zwischen den am Problem beteiligten Akteuren und evtl. auch eine „Mediation“ (konstruktive Bereinigung von Konflikten) gehören zu den Merkmalen des Regionalmanagements. Die Intensivierung der Rückkopplung zwischen Planung und ihren Wirkungen auf Adressaten, Raum und Umwelt ist ein wichtiger Aspekt.

Vergleiche mit den Niederlanden zeigen uns, daß die Tradition des kooperativen Konfliktmanagements, welches dort über Jahrhunderte entwickelt wurde, bei uns noch stark optimiert werden könnte. FÜRST (1995, S. 417) kommt zu folgender Erkenntnis: „Dem Regionalmanagement fehlt allerdings eine angestammte institutionelle Heimat. Denn es ist

weder eine Variante der Regionalplanung noch eine aufgeweitete Fachplanung. Es ist Entwicklungsplanung, aber auf der Basis von regionalen Gemeinschaftsprojekten.“

Im neuen Emscher-Lippe-Entwicklungsprogramm wurden aus verschiedenen Leitbildvorstellungen Initiativen entwickelt, wie zum Beispiel eine Initiative zur Entwicklung der Chemie-Region. Ein Leitprojekt darin ist die „Standortinitiative ChemSite“. Dabei geht es im wesentlichen um die Entwicklung eines umfassenden Standortmarketings für die Chemie-Region Emscher-Lippe.

Dieses Projekt ist inzwischen unter Beteiligung einer Vielzahl von Partnern aus der Wirtschaft, dem Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr, der Bezirksregierung Münster, der Industrie- und Handelskammer zu Münster, dem Kreis Recklinghausen,

der Städte der Emscher-Lippe-Region, sowie der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung des Landes NRW und schließlich der Emscher-Lippe-Agentur als regionales Projekt in Angriff genommen worden (vgl. Abb. 4).

Bei dieser Zusammenarbeit von Privatunternehmen und Trägern öffentlicher Verwaltung hat die Emscher-Lippe-Agentur die Projektsteuerung übernommen. Die Rolle der Bezirksregierung liegt im wesentlichen darin, die planungs- und genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen für verschiedene Maßnahmen zu schaffen sowie an Fördermaßnahmen mitzuwirken. Ein Teilprojekt ist dabei die Ausweisung eines interkommunalen/regionalen Industriegebietes auf dem Gelände der beiden Städte Dorsten und Marl (Abb. 5). In Zusammenarbeit mit der ELA wurde zunächst der Bedarf in der Region Emscher-Lippe für neue Industrieareale ermittelt. Danach hat auf Vorschlag der Bezirksplanungsbehörde der Bezirksplanungsrat für den Regierungsbezirk Münster das Verfahren für die Änderung des Gebietsentwicklungsplanes eingeleitet. Dazu gehörte als Voraussetzung, daß die Landesplanungsbehörde ihrerseits den Landesentwicklungsplan änderte, der an dieser Stelle einen Bereich für einen Kraftwerkstandort planerisch gesichert hatte. Die regionalplanerischen Abstimmungen erfolgen in engster Zusammenarbeit mit den Fachplanungen sowie mit den städtischen Absichten bzgl. der Bauleitplanung. Diese auf schnelle Umsetzung bezogene Regionalplanung erfolgt zugleich mit finanzieller Unterstützung des Wirtschaftsministeriums für die Arbeiten durch die Emscher-Lippe-Agentur. Parallel zu den vom Gesetz vorgeschriebenen Schritten für die Regionalplanung wird der Gesamtprozeß durch die Emscher-Lippe-Agentur im Wege der Steuerung durch einen Lenkungsausschuß und eine Arbeitsgruppe begleitet.

Durch diese zeitliche Verknüpfung der Regionalplanung und der Umsetzung des Entwicklungsprogramms mit gleichzeitiger finanzieller Unterstützung des Landes wird dieses für die Region wichtige Projekt gemeinsam gemanagt. Das könnte als eine Vorstufe eines Regionalmanagements angesehen werden.

Ein weiteres Beispiel aus dem Münsterland betrifft die neue Nutzung einer Konversions-

fläche. In der Gemeinde Everswinkel wurde für ein ehem. britisches Tanklager eine neue Nutzung herbeigeführt, die von den vorhandenen wertvollen Investitionen profitiert. Auf Anregung der Bezirksplanungsbehörde kam es zu einer Zusammenarbeit zwischen dem Polizeifortbildungsinstitut in Münster, der Polizeiabteilung und der Kommunalabteilung des Innenministerium, der Oberfinanzdirektion als Vertreterin des Bundesvermögens sowie insbesondere der Belegenheitsgemeinde Everswinkel, um für die Fortbildung von Polizeibeamten auf dem Gelände Übungs- und Sicherheitstraining mit Fahrzeugen durchzuführen. So konnte wegen der besonderen Standortgunst dieser Konversionsfläche eine wirtschaftlich sehr sinnvolle Folgenutzung in Kooperation mehrerer Partner erreicht werden. Die erforderlichen Abstimmungen erfolgten gleichzeitig mit der notwendigen Änderung des Gebietsentwicklungsplanes.

8. Ausblick

Welche Entwicklungen sollte man anstreben?

- Regionale Planung und Regionale Entwicklungspolitik sollten zusammengeführt werden. Ergänzend zu den mittel- bis langfristig ausgerichteten Regionalplänen gewinnen kurz- bis mittelfristig angelegte, auf freiwillige Selbstbindung der Akteure setzende regionale Entwicklungs- und Handlungskonzepte und operationelle Programme an Bedeutung.

- Der Träger der Planung muß demokratisch legitimiert sein, wobei Regionalplanung grundsätzlich in die gemeinsame Verantwortung von Staat und Kommunen gestellt bleiben muß. Bei einer Direktwahl der kommunalen Mitglieder gewänne der Planungsträger an politischem Gewicht. Wenn zudem die Entwicklungsprogramme mit dem Regionalplan verbunden sind, ist davon auszugehen, daß sich die einflußreichsten kommunalpolitischen Persönlichkeiten für dieses Gremium interessieren.

- Der Träger der Regionalplanung muß in gewissem Umfang über Finanzmittel entscheiden können. Dadurch werden Legitimation und Durchsetzungsmöglichkeit einander näher gebracht.

- Die Behörde für Regionalplanung sollte in einer typischen Bündelungsinstanz angesiedelt sein. Dadurch wird eine effektivere Verzahnung mit den Fachplanungen möglich. Auch die Zusammenarbeit mit mehreren obersten Landesbehörden ist für Mitarbeiter in Bündelungsbehörden alltägliche Praxis.

- Die Mitarbeiter in der Regionalplanung, die infolge der Aufgabenstellung in multidisziplinärer Zusammenarbeit erfahren sind, müssen sich zunehmend im Prozeßmanagement schulen. Für die Regionalplanung steht heute nicht mehr die Frage im Vordergrund, wie man an wissenschaftlich fundierte Informationen herankommt und diese verarbeitet, es geht vielmehr darum, gesellschaftliche Kompromisse vorzubereiten und den politischen Konsens und die Akzeptanz herbeizuführen. Moderation und ggf. Mediation geraten mehr in den Vordergrund.

Mit diesen Überlegungen ist zugleich auch die Frage nach der Verwaltungsreform in Nordrhein-Westfalen stillschweigend mit angesprochen. Insbesondere die Neuordnung der sogenannten Mittelinstanz ist seit vielen Jahren in wiederkehrenden Phasen ein spannendes Thema. Heute kann niemand mit Sicherheit sagen, wie das Ergebnis der erneut anstehenden Reformbemühungen aussehen wird. Mit Sicherheit aber können wir feststellen, daß der richtige Standort der Regionalplanung und -entwicklung dafür eine entscheidende Fragestellung ist.

Literatur

Jeckel, L. (1997): Neuordnung der Regionalplanung in Nordrhein-Westfalen. Entwicklungen und Perspektiven am Beispiel des Rheinlandes. (Bislang nicht veröffentlichte Studie der Universität Dortmund)

Finke, L. (1997): Regionale Disparitäten und nachhaltige Entwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2

Fürst, D. (1995): Regionalmanagement zwischen Regionalkonferenz und Regionalplanung. In: Nordrhein-Westfälische Verwaltungsblätter, Zeitschrift für öffentliches

Recht und öffentliche Verwaltung, Heft 11

Konze, H. (1996): Regionale Zukunftsfähigkeit durch regionale Politik. In: Heft 114, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, ILS Dortmund

Landesplanungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Juni 1994 (GV.NW. S. 474)

Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) vom 11. Mai 1995, GV. NW. S. 532

MKRO (1992): Ministerkonferenz für Raumordnung: Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen. Verabschiedet in der Sitzung vom 27. November 1992. In: Raumordnung in Deutschland, hg. v. Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn 1996

MKRO (1995): Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen, Beschluß der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 08. März 1995. In: Raumordnung in Deutschland, hg. v. Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn 1996

MWMTV (1) (1991): Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes NRW: Prozessuale Begleitforschung der Regionalisierung der Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen - Kurzfassung. Düsseldorf

MWMTV (2) (1992): Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie des Landes NRW: Regionalisierung. Neue Wege in der Strukturpolitik Nordrhein-Westfalens. Düsseldorf

Raumordnungsgesetz (ROG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. August 1997 (BGBl. I S. 2102)

Schleberger, E. (1992): Die Region - Aufgabe des Staates oder der Selbstverwaltung. In: Nordrhein-Westfälische Verwaltungsblätter (NWVBl), Zeitschrift für öffentliches Recht und öffentliche Verwaltung, Heft 3

Stegelmeyer, U. (1993): Regionale Entwicklungsziele für den Regierungsbezirk Münster. Gebietsentwicklungsplan und regionale Entwicklungsprogramme. In: **Mayr/Temlitz** (Hg.): Münsterland und angrenzende Gebiete. Münster (= Spieker 36)

Tilkorn, E. (1996): Regionale Zukunftsfähigkeit durch regionale Politik - Fazit. In: Heft 114, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, ILS Dortmund

Tilkorn, E. (1998): Chancen und Probleme grenzüberschreitender Regionalplanung. In: Zukunftsfähiger Grenzraum im zusammenwachsenden Europa. Heft 134, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, ILS Dortmund

EUREGIO

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Praxis*

Wim L. G. Schelberg, Oldenzaal

Die EUREGIO umfaßt heute 105 Gemeinden, Städte und Kreise im deutsch-niederländischen Grenzraum (West-Münsterland, Niedersächsische Grafschaft Bentheim und Teil des Emslandes, Twente, Oost-Gelderland und Drenthe).

Die EUREGIO wurde 1958 gegründet. Sie gilt als ältester grenzüberschreitender Zusammenschluß auf regionaler/kommunaler Ebene. Bereits 1971 gründete die EUREGIO eine eigene grenzüberschreitende Geschäftsstelle und führte eigene Mitgliedsbeiträge in jeder Mitgliedskörperschaft pro Kopf der Bevölkerung ein. Ebenfalls 1971 erstellte die EUREGIO eine erste grenzüberschreitende Strukturuntersuchung, die von der EG und den beiden Bundesländern sowie dem niederländischen Wirtschaftsministerium mitfinanziert wurde.

Im Jahre 1978 fand die politische Arbeit eine grenzüberschreitende Struktur in dem EUREGIO-Rat. Diese erste grenzüberschreitende parlamentarische Versammlung mit grenzüberschreitenden Funktionen ist das höchste Organ der EUREGIO. 1985 baute die EUREGIO aus eigenen Mitteln der Mitgliedskörperschaften eine gemeinsame Geschäftsstelle unmittelbar an der Grenze. 1987 wurde das grenzüberschreitende Aktionsprogramm vorgelegt, das als beispielhaft für Programme in Grenzgebieten Europas gilt, weil es aus der Region selber entwickelt wurde.

Die EUREGIO versteht sich als grenzüberschreitende Drehscheibe für alle deutsch-niederländischen Kontakte der Region. Sie nimmt die Aufgaben im Auftrag der Gemeinden, Städte und Kreise wahr und nicht als neue Verwaltungsebene.

Von Anfang an hat die EUREGIO eine umfassende Strategie zur Verwirklichung ihrer Zielsetzungen erarbeitet, die ständig aktualisiert wird. Sie umfaßt als Hauptaufgabe die Bereiche Verkehrsinfrastruktur, Wirtschaft, Kultur, Umwelt und Soziales. Dabei ist sich die EUREGIO stets bewußt, daß die Entwicklungen im wirtschaftlichen und im infrastrukturellen Bereich gleichberechtigt neben der sozio-kulturellen Entwicklung stehen müssen. Ohne die Bewußtseinsbildung für die Notwendigkeit grenzüberschreitender Zusammenarbeit in der Bevölkerung, bei Behörden, Instanzen und Verbänden auf beiden Seiten der Grenze lassen sich grenzüberschreitende Projekte in der Wirtschaft und in der Infrastruktur nicht oder nur mit erheblichen Widerständen durchsetzen. Diese Strategie mit einer grenzüberschreitenden Gesamtschau der Region hat sich mittlerweile in Europa durchgesetzt.

Aktuelle Beispiele für die Zusammenarbeit, wie sie auch in dem neuen EUREGIO-Haus stattfindet, sind:

- Drehscheibe für alle deutsch-niederländischen Kontakte,
- grenzüberschreitendes EG-Aktionsprogramm und INTERREG-Programm (Projekte für 80 Mio DM von 1989 bis 1994),
- grenzüberschreitende Konsumentenberatung,

* Vorab-Konzeption des Vortrags auf der Tagung der Geographischen Kommission für Westfalen am 04.09.1998 in Münster

- grenzüberschreitende Berufsausbildung,
- grenzüberschreitende Arbeitsvermittlung (im Auftrage der Arbeitsverwaltung),
- grenzüberschreitende Tourismusförderung,
- grenzüberschreitende Umwelt- und Abfall-recyclingprogramme,
- grenzüberschreitende Zusammenarbeit im agrarwirtschaftlichen Netzwerk,
- grenzüberschreitende Pendlerberatung (18 000 Personen pro Jahr),
- Beratung in alltäglichen Grenzproblemen (Krankenhaus, Feuerwehr, Rettungswesen, Kooperation im Dienstleistungssektor etc.),
- Förderung der kulturellen Zusammenarbeit (Jugendbegegnungen, Seniorenbegegnungen, Familienseminare, Kooperation der Schulen, Treffen von Fachleuten im öffentlichen Dienst und vieles mehr; 250 000 Personen im Jahr),
- Kooperation der Drogenfachleute, der Polizei und
- Zusammenarbeit der Schulen, Schulaufsichtsbehörden, Sprachunterricht etc.

Die Arbeitsgemeinschaft Europäischer Grenzregionen hat seit 1987 in der EUREGIO ebenso ihren Platz wie seit 1990 das EU-Pilotprojekt LACE zur Beratung und technischen Hilfestellung für alle europäischen Grenzregionen. Daraus soll sich auf Dauer ein Zentrum europäischer Grenzregionen entwickeln.

Die Zusammenarbeit hat sich soweit entwickelt, daß Europäische Instanzen die EUREGIO als Modell für grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Europa bezeichnen. Als Hauptgründe werden genannt:

- bürgernahe Arbeit durch die kommunale Organisationsform,
- eigene Finanzmittel durch Beiträge der Kommunen,
- Einschaltung der Abgeordneten auf allen Ebenen,
- Arbeit auf allen Gebieten als grenzübergreifende Region, nicht nur als Grenzregion.

Bewährt haben sich die Einrichtung des EUREGIO-Rates als parlamentarische Versammlung (trotz aller bisher eingeschränkten Befugnisse) und höchstes Organ sowie die Arbeitsweise der EUREGIO-Arbeitsgruppe als eine Art Hauptausschuß. Die politische Arbeit bezieht die Abgeordneten aller Ebenen ein. Die Mitarbeit der Hauptverwaltungsbe-

amten in der Arbeitsgruppe und in den einzelnen Gremien der nationalen Zusammenschlüsse stellt sicher, daß die EUREGIO vor Ort eingebunden bleibt; vor allem wird dadurch das Fachwissen in den Gemeinde- und Kreisverwaltungen kostensparend nutzbar (z.B. Planer, Sozialämter, Jugendleiter usw.).

Die EUREGIO arbeitet grundsätzlich und in allen Bereichen grenzüberschreitend, d.h. nicht als Grenzregion, die sich bei aktuellem Anlaß den Partner jenseits der Grenze sucht. Dies ist ein grundsätzlicher Denkanatz im Arbeitsablauf und scheint ein wesentlicher Unterschied gegenüber der Arbeit von Grenzregionen zu sein.

Die relativ weit entwickelte Organisationsstruktur gewährleistet ein ständiges Verfolgen aller grenzüberschreitenden Probleme; die kommunale Struktur stellt die bürgernahe Arbeit vor Ort sicher. Damit wird die Tätigkeit für Politik und Bürger nachvollziehbar und einigermaßen greifbar. Da die EUREGIO schon sehr lange besteht und sich Verhaltensregeln eingebürgert haben, besteht bis zu einem gewissen Umfang auch eine Durchsetzbarkeit von Beschlüssen bei den einzelnen Mitglieds-körperschaften, vor allem auch in kritischen Fragen (z. B. kleine grenzüberschreitende Abwerbung von Betrieben, Drogenproblematik, Ansiedlung von kerntechnischen Anlagen im Grenzraum, Straßenbau, Beitragserhöhung usw.).

Die eigene Geschäftsstelle als Drehscheibe in der Region und nach außen ermöglicht es, Probleme frühzeitig zu erkennen und Entwicklungen rechtzeitig zu verfolgen. Die Mitgliedsbeiträge der kommunalen Ebene stellen die finanzielle Unabhängigkeit der Arbeit sicher: die EUREGIO ist aus eigener Kraft lebensfähig.

EUREGIO 2000

Europaweit steht die EUREGIO in Konkurrenz mit anderen Grenz- und grenzübergreifenden Regionen, die meistens geographisch und von der Bevölkerung her größer sind und ein bedeutendes politisches Gewicht einbringen.

Dieser europaweiten Konkurrenz muß sich die EUREGIO ebenso stellen, wie den neuen Inhalten der Zusammenarbeit im sozialen,

kulturellen, wirtschaftlichen und technologischen Bereich, im Wissenschaftssektor und in der Raumordnung.

Die EUREGIO kann ihre Vorreiterrolle in Europa, ihre Bürgernähe, ihre politische Dynamik und ihre Drehscheibenfunktion nur wahren, wenn sie sich nach einer nüchternen Bestandsaufnahme den Anforderungen der Zukunft stellt. Dies bedeutet:

- Die sozio-kulturelle Kooperation ist intensiv fortzuführen. Denn es hat sich gezeigt, daß diese Arbeit ein kontinuierlicher Prozeß ist. Jede heranwachsende Generation muß immer aufs Neue für den Blick zum Nachbarn sensibilisiert werden. Die Kenntnisse über das Nachbarland sind ebenso zu vermitteln, wie Vorurteile zu vermeiden.
- Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit von Klein- und Mittelbetrieben wird zu einer der Hauptaufgaben in den nächsten sieben Jahren. Die Wirtschaft orientiert sich nicht an Verwaltungsgrenzen, sondern sucht sich die Partner, die den größtmöglichen Erfolg versprechen. Gleichzeitig benötigt die Wirtschaft die Anbindung an Wissenschaft und Forschung sowie grenzüberschreitenden Transfer.
- Die infrastrukturellen Entwicklungen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung erfordern eine enge Kooperation mit den umliegenden Gebieten.

Die EUREGIO wird in den nächsten Jahren diese Aufgaben offen und dynamisch angehen. Die zur Verfügung stehenden europäischen Mittel sind ein willkommener Beschleuniger der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Darüber darf jedoch das eigentliche Ziel der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit nicht aus dem Auge verloren gehen: grenzüberschreitende und regionale Entwicklung zum Wohl der Bürger und zur Entfaltung der Wirtschaft.

Die Verwirklichung dieser Ziele bleibt Aufgabe der EUREGIO, unabhängig davon, ob finanzielle Fördermittel von außen zur Verfügung stehen oder nicht.

Prioritäten in der „euregionalen“ Entwicklungsstrategie

Aus der sozial-ökonomischen Analyse, der Stärken-Schwächen-Analyse sowie den stra-

tegischen Hauptzielen, basierend auf den Vorgaben der europäischen bzw. nationalen/regionalen Ebene, lassen sich folgende Prioritäten für die grenzüberschreitende Entwicklung der EUREGIO 1994 - 1999 (INTERREG) ableiten:

- Verbesserung der regionalen Produktionsstruktur:
 - grenzüberschreitende Kooperation zwischen kleinen und mittleren Unternehmen, insbesondere in den Zulieferer- und Produzentenbeziehungen, im Technologietransfer, in der Innovation sowie in der Qualitätssicherung,
 - Qualifizierung der Erwerbspersonen und Verbesserung der Möglichkeiten, im Nachbarland zu arbeiten, insbesondere durch grenzüberschreitende Abstimmung und Anerkennung der Qualifizierungsprogramme, Austausch von Arbeitsmarktdaten, Sprachunterricht etc. sowie
 - Qualitätsverbesserung im Tourismussektor mit dem Ziel einer Verlängerung der Saison und der Verweildauer der Touristen.
- Verbesserung der regionalen Standortfaktoren:
 - regionale und grenzüberschreitende Vernetzung der Verkehrsinfrastruktur durch abgestimmte Aufgabenverteilung zwischen den Güterverkehrs- und Verteilzentren, Schließung von Verkehrslücken beim Straßen-, Schienen- und Wasserwegenetz, Abstimmung im öffentlichen Personennahverkehr, Nutzung technologischer Neuerungen, Entwicklung moderner Management- und Leitsysteme,
 - Stärkung der Standortfaktoren Umwelt, Natur und Landschaft durch grenzüberschreitend abgestimmte Pflege, Erhaltung und Ausweisung umweltfreundlicher Technologien und Produktionsweisen sowie angepaßte touristische Entwicklungen sowie
 - regionale und grenzüberschreitende Vernetzung bei der Ausweisung, Erschließung und Realisierung neuer Gewerbe- und Wohngebiete.
- Verbesserung der regionalen Organisationsfähigkeit:
 - regionale und grenzüberschreitende Vernetzung und verstärkte Kooperation zwischen öffentlichen Institutionen und privaten Dienstleistungen (Raumordnung, soziale

Dienste, Polizei, Medien usw.) durch Qualifizierung, Austausch, Nutzung technologischer Entwicklungen, Schaffung bilateraler Rechtsgrundlagen,

- Hilfe bei alltäglichen Grenzproblemen und
- Stärkung der EUREGIO als grenzüberschreitende Drehscheibe.

Diese „euregionalen“ Prioritäten dienen als Basis für die Erarbeitung des Operationellen Programms für die EUREGIO im Rahmen der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG-II 1994 - 1999.

Sozial-kulturelle Aktivitäten

In der alltäglichen EUREGIO-Arbeit stehen die sozial-kulturellen Aktivitäten, überwiegend behandelt in der EUREGIO-Mozer-Kommission, gleichberechtigt neben den wirtschaftlichen und infrastrukturellen Themen. Die Zusammenarbeit auf sozialem und kulturellem Gebiet bietet oft erst die Voraussetzung zur Verwirklichung grenzüberschreitender, wirtschaftlicher und infrastruktureller Projekte.

Im Jahr 1994 wurden über 300 000 Bürger von beiden Seiten der Grenze in diese sozial-kulturellen Projekte eingebunden.

Partnerschaften

Grenznahe Partnerschaften sind ein hervorragendes Instrument, um den Gedanken der deutsch-niederländischen Zusammenarbeit und der europäischen Integration zu fördern. Viele Gemeinden und Städte in der EUREGIO unterhalten solche Partnerschaften seit vielen Jahren. Dabei ist es unerheblich, ob die Austauschaktivitäten aufgrund eines Ratsbeschlusses stattfinden oder in einem Partnerschaftsprotokoll einem Komitee übertragen worden sind. Die gesamte Bevölkerung wird bei solchen Partnerschaften in die grenzüberschreitenden Aktivitäten eingebunden.

Europäische Modelle interregionaler und grenzüberschreitender Kooperationen

Grenzüberschreitende und interregionale Zusammenarbeit findet an vielfältigen Stellen Europas statt. Sie nutzt dabei verschiedenste Instrumente: z.B. Vereinbarungen mit infor-

mellem Charakter, Gentleman Agreements, private oder öffentliche Verträge, Vereinbarungen nach internationalem Recht. Dazu benötigt man normalerweise keine speziellen Rechte oder Verpflichtungen, die auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen.

Ein erster wichtiger Aspekt der grenzüberschreitenden und interregionalen Zusammenarbeit ist die Einbettung in die auswärtigen Beziehungen als Ganzes. Grenzregionen machen keine eigene Außenpolitik. Sie bewegen sich im Rahmen der jeweiligen nationalen Außenpolitik. Ein zweiter Aspekt ist die Notwendigkeit, Zuständigkeiten der zentralen Regierungen auf die regionale und lokale Ebene zu delegieren.

Zunächst gilt es die Begriffe grenzüberschreitende und interregionale Zusammenarbeit deutlich zu definieren.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit gemäß einem Glossar der EU bedeutet: nachbarschaftliche Zusammenarbeit in allen Lebensbereichen zwischen aneinanderliegenden Gebieten, regionalen und/oder kommunalen Gebietskörperschaften oder sonstigen Körperschaften in Grenzgebieten.

Interregionale Zusammenarbeit nach derselben Definition: transnationale Zusammenarbeit auf weite Entfernung (in der Regel themenbezogen) zwischen Regionen, Gemeinden, regionalen oder kommunalen Gebietskörperschaften, die in jedem beliebigen Ort im Raum liegen können.

Wir konzentrieren uns hier auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Bei ihr ist wieder zu unterscheiden zwischen staatlich-regionaler Zusammenarbeit und regional-kommunaler Zusammenarbeit. Die staatlich-regionale Zusammenarbeit beruht meistens auf zwischenstaatlichen Verträgen, durchgeführt von Regierungs- oder Raumordnungskommissionen, beispielsweise der Regierungskommission zwischen Polen und Deutschland. Andere Formen dieser Zusammenarbeit werden in Staaten realisiert, die stark dezentralisiert sind und wo die regionale Ebene fast staatliche Kompetenzen wie die Deutschen Bundesländer hat: es betrifft die Zusammenarbeit in der Barentsee, im Alpenraum durch

die ARGE Alp oder die Arbeitsgemeinschaft Alpen Adria.

Für die regional-kommunale grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist kennzeichnend, daß sie auf der einen Seite meistens sehr spontan entstand: nicht nur nach den Veränderungen in Mittel- und Osteuropa - z.B. an der polnischen Grenze -, sondern früher auch in Westeuropa. Positiv waren dabei die vielen neuen Kontakte mit den Nachbarn, die Stimulierung der Wirtschaft sowie die sozialen und kulturellen Kooperationen bis hin zu der Entwicklung von Strukturen. Auf der anderen Seite war dies de facto oft nicht durch gesetzliche Regelungen und Vereinbarungen abgedeckt. So entstand z.B. die deutsch-niederländische EUREGIO als erste aller grenzüberschreitenden Euroregionen bereits 1958. Die Madrider Rahmenkonvention für grenzüberschreitende Zusammenarbeit, die eine rechtliche Grundlage schuf, wurde 1981 verabschiedet. Heute ist Polen dieser Madrider Rahmenkonvention beigetreten und verfügt somit über die entsprechenden rechtlichen Instrumente.

Lassen Sie mich auch noch den Begriff Euroregion definieren: formal verfaßte Struktur der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von regionalen und kommunalen Gebietskörperschaften, gegebenenfalls unter Beteiligung von Wirtschafts- und Sozialpartnern. Euroregionen haben ein typisches Organisationschema mit mehreren Gremien: eine gewählte parlamentarische Versammlung (Rat, als höchstes Gremium), einen Hauptausschuß mit hohen Verwaltungsbeamten, thematische Arbeitskreise, in die alle Wirtschafts- und Sozialpartner sowie Regierungsinstanzen, Verbände etc. von beiden Seiten der Grenze eingebunden sind, und ein grenzüberschreitendes Sekretariat.

Diese Zusammenarbeit in den Euroregionen wird von der Europäischen Kommission als die intensivste Form der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit angesehen. Sie wird langfristig an allen Binnen- und Außengrenzen der EU politisch angestrebt. Als Beispiel möchte ich das Organisationsschema der EUREGIO nennen. Man sieht dort, daß sogar das INTERREG-Programm weitgehend in die Zuständigkeit meiner EUREGIO fällt.

Um Mißverständnisse zu vermeiden, möchte ich folgendes deutlich machen:

Euroregionen, auch wenn sie eine rechtliche Grundlage haben oder wie die EUREGIO oder die Euregio Rhein-Waal ein öffentlich-rechtlicher Zweckverband werden, sind keine neuen Verwaltungsebenen. Sie sind grenzüberschreitende Drehscheiben, in denen sich die Zusammenarbeit konzentriert. Sie benötigen eine Struktur und Rechtsgrundlage, um handeln zu können, Gelder zu empfangen und Verantwortung abzulegen gegenüber dem Staat und dem Bürger.

Und wie ich bereits ausgeführt habe: es bedarf in der Anfangsphase keiner großen Strukturen und Rechtsformen, um grenzüberschreitend zu arbeiten. Es geht auch in der Form einer Arbeitsgemeinschaft als einer locker verfaßten Struktur, in der in der Regel Vertreter von regionalen Gebietskörperschaften und anderen Organisationen kooperieren.

Wichtig ist, daß durch diese grenzüberschreitende Plattformen ein Ausgleich für die sehr unterschiedlichen Strukturen und Kompetenzen beiderseits der Grenze gefunden werden. Außerdem besteht Parität unabhängig von der Größe der beteiligten Staaten und der Einwohnerzahl. Ebenso wichtig bleibt, daß die Umsetzung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in den jeweiligen nationalen Grenzgebieten erfolgt, und zwar durch die jeweils national zuständigen Instanzen oder kompetenten Einrichtungen.

Eine partnerschaftliche Zusammenarbeit, national und grenzüberschreitend, ist also wesentliche Voraussetzung für einen Erfolg.

Gleiche Bedeutung haben die Grundsätze Subsidiarität und Dezentralisierung. Denn in allen Grenzgebieten der Europäischen Union hat sich gezeigt, daß die größten Erfolge dort erzielt werden, wo die Zusammenarbeit auf regionaler und lokaler Ebene erfolgt und Kompetenzen auf diese Ebenen verlagert werden.

Ansonsten wäre eine erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Frankreich und Deutschland nicht möglich. Frankreich ist ein zentral aufgebauter, die Bundesrepublik ein föderaler

Staat. Diese Unterschiede lassen sich grenzüberschreitend nur auf regionaler und lokaler Ebene ausgleichen.

Ähnliches gilt beispielsweise auch für die Zusammenarbeit zwischen Triest (Italien), Österreich und Slowenien. Slowenien, früher eine Region Jugoslawiens, ist heute ein selbständiger Staat. Gegenüber Italien bestehen sehr unterschiedliche Verwaltungsstrukturen, große wirtschaftliche Disparitäten, Währungsdisparitäten usw. Slowenien kooperiert mit Triest, einer autonomen Region, in einem ansonsten eher zentral ausgerichteten Italien. Es kooperiert mit den Ländern im Nachbarstaat Österreich, einem Bundesstaat ähnlich wie Deutschland.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit umfaßt alle Lebensbereiche. Die sozial-kulturelle Zusammenarbeit ist dabei ebenso wichtig, wie die wirtschaftliche, infrastrukturelle und umweltbezogene Kooperation. Durch sozial-kulturelle Zusammenarbeit werden psychologische Barrieren und Vorurteile beseitigt. Sie umfaßt Jugendaustausch, Seniorenbegegnungen, Familienseminare, gemeinsame Musik- und Sportveranstaltungen ebenso wie die Zusammenarbeit von Zoll, Polizei, Rettungsdiensten, Verwaltungsbeamten aller Bereiche etc.

Dadurch entsteht ein intensives Netzwerk grenzüberschreitender Kontakte und Verbindungen. Oft werden so erst die Voraussetzungen für eine erfolgreiche wirtschaftliche und infrastrukturelle Zusammenarbeit geschaffen. Verständnis und Kenntnis über den Nachbarn wachsen.

Bei der Zusammenarbeit im wirtschaftlichen, infrastrukturellen und Umweltbereich hat sich im Westen Europas an den Binnen- und Außengrenzen gezeigt, daß die Grenzregionen sehr praktische Projekte durchführen. Diese Grenzregionen bilden aber auch eine regionale Lobby für wirtschaftliche Entwicklungen, Bau von Fernstraßen usw. Auch dies muß möglich sein. Denn national ist es nicht unüblich, daß Regionen zu diesen Themen das Wort ergreifen. National ist es auch nicht unüblich, daß die Regionen untereinander in Konkurrenz in diesen Fragen stehen. Ebenso muß es normal sein, daß Grenzregionen sich zu solchen Themen äußern und auch mit nationalen Regionen konkurrieren. Dieser Wett-

bewerb der Regionen über Qualität der Projekte fördert die Entwicklung insgesamt.

Die grenzüberschreitende wirtschaftliche Zusammenarbeit wurde in der Europäischen Union erstmals 1990 aktiv finanziell gefördert durch das INTERREG-Programm. Der zeitliche Rückstand Mittel- und Osteuropas ist also gar nicht so groß. An den Außengrenzen der EU zu Mittel- und Osteuropa geht es um die Zusammenarbeit von INTERREG mit dem PHARE-Programm. Dabei ist man sich der besonderen Schwierigkeit an diesen Außengrenzen zu Polen, der Tschechischen Republik etc. sehr bewußt.

Die unterschiedliche Wirtschaftskraft, das Währungsgefälle, die verschiedenartige Kaufkraft, die unterschiedlich entwickelten Verwaltungen, die noch nicht fertiggestellte Verkehrsinfrastruktur erschweren die grenzüberschreitende Zusammenarbeit sehr. Die Staaten Mittel- und Osteuropas machen zu Recht auf diese Unterschiede und Nachteile auf ihrer Seite aufmerksam. Die benachbarten Grenzgebiete in der Europäischen Union betonen die Angst, daß Betriebe über die Grenze abwandern, weil dort z.B. wesentlich niedrigere Löhne gezahlt werden. Hier müssen gemeinsame Strategien und Lösungswege gefunden werden, die spezifisch auf die Partner in den einzelnen Euroregionen zugeschnitten sind. In der Kürze der Zeit kann ich hier kein Patentrezept geben. Eines ist aber sicher: Wenn wir wollen, daß Polen, die Tschechische Republik, Ungarn etc. in die Europäische Union hineinwachsen, dann können sie nicht auf Dauer nur Staaten mit niedrigen Löhnen bleiben. Denn dies ist keine Zukunftsperspektive für die Menschen in diesen Staaten. Es muß dort auch eine eigene wirtschaftliche Entwicklung mit Innovation, Kapital, zukunftsorientierten Betrieben und steigenden Exporten entstehen. Nur so kann die Wirtschaft dieser Staaten in Mittel- und Osteuropa an die Europäische Union herangeführt werden. Nur in der heutigen Übergangsphase kann man die niedrigen Lohnkosten akzeptieren.

Perspektiven für die interregionale und grenzüberschreitende Kooperation in Europa

Beide Formen der Zusammenarbeit sind für

die europäische Integration unverzichtbar. Für ihren Erfolg ist Partnerschaft und Subsidiarität notwendig, d.h. Verlagerung auf die regionale und kommunale Ebene, die die Zusammenarbeit durchführt.

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit erfüllt bei der europäischen Integration eine besondere Rolle. Sie ist die „Brücke“ zum Nachbarn. Sie öffnet die vierte Himmelsrichtung für zwischenmenschliche, kulturelle und wirtschaftliche Beziehungen. Wenn Europa nicht an den Grenzen, den Nahtstellen der Staaten, zusammenwächst, kann sich auf Dauer keine Europäische Union entwickeln. Deshalb ist der Erfolg der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit an den Außengrenzen der EU mit den Staaten Mittel- und Osteuropas eine der wesentlichen Voraussetzungen für das schnelle Hineinwachsen von Polen, der Tschechischen Republik, Ungarn usw. in die EU. Die Euroregionen sind aufgrund ihrer speziellen Kenntnisse über die Situation in ihrem Raum und über den Nachbarn „Motor“ dieses Integrationsprozesses.

Es sei nochmal betont, daß die Euroregionen keine neue Verwaltungsebene sind. Sie sind ein grenzüberschreitender Kristallisationspunkt für alle Beziehungen, eine grenzüber-

schreitende „Drehscheibe“. Sie entwickeln grenzüberschreitende Konzepte und Strategien. Sie vermeiden im Vorfeld Konflikte, sie erkennen mögliche Schwierigkeiten so rechtzeitig, daß diese nicht zu großen Problemen anwachsen. Es ist nicht in erster Linie Aufgabe der Euroregionen, Projekte selber zu realisieren. Grenzüberschreitende Projekte können beiderseits der Grenze am besten von den jeweils national kompetenten Instanzen durchgeführt werden.

Euroregionen und grenzüberschreitende Zusammenarbeit sind Partner der benachbarten Staaten. Sie setzen das um, was diese Staaten in Verträgen, Vereinbarungen festgelegt haben. Sie erfüllen diese Verträge mit praktischem Leben und mit Inhalt.

Und nirgendwo mehr als in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit gilt der Satz eines griechischen Philosophen: „Die Utopien von gestern (ein Europa ohne „Eisernen Vorhang“) sind die Ideale von heute (Mitgliedschaft Mittel- und Osteuropas in der Europäischen Union) und die Wirklichkeit von morgen.“

Literaturhinweise: siehe Beitrag DEITERS in diesem Band

Leitbild „Verkehr“ für das Städtedreieck Enschede/Hengelo - Münster - Osnabrück

unter besonderer Berücksichtigung zukünftiger Wirtschaftsentwicklung*

Helga K r e f t - K e t t e r m a n n , Münster

1. Einführung

Mit der Aufwertung der Doppelstadt Enschede/Hengelo zu einem Oberzentrum für die östlichen Niederlande und der Aufhebung der Binnengrenzen in Europa engagieren sich die Städte Enschede/Hengelo, Münster und Osnabrück seit 1989 als 'Euregionales Städtedreieck' für eine verstärkte grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Die Verbesserung und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie die Stärkung der regionalen Wirtschaft durch Nutzung der Chancen und Vorteile einer Kooperation wie aber auch der aufkommenden Synergieeffekte gehören zu den elementaren und wesentlichen Entwicklungsleitlinien und Handlungsgrundsätzen im Städtedreieck.

Dem Verkehr kommt beim Aufbau und der Stärkung des Städtedreiecks aufgrund seiner „verbindenden“ Funktion eine Schlüsselrolle zu. Die inter- und innerregionale Verkehrerschließung sowie die Erreichbarkeit und Anbindung des Städtedreiecks sind wesentliche Kriterien zur Stärkung der Position dieses Städtetzwerkes im Europa der Regionen sowie für seine regionalwirtschaftliche Entwicklung. Darüber hinaus sind Verkehrsprojekte in ihrer Realisierung auch von großer umweltpolitischer Bedeutung. Eine Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße, ein Ausbau der entsprechenden Infrastruktur und eine gezielte nachfrageorientierte Verbesserung des Angebotes - insbesondere des Schienenverkehrs - werden die Ver-

kehrsströme zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel lenken und letztendlich den Modal-Split im Personen- wie auch Güterverkehr zugunsten einer umweltverträglicheren Verkehrsabwicklung verändern.

2. Leitgedanken und Leitlinien zur Verkehrsentwicklung

Auf der Basis der zwei entscheidenden verkehrs- und umweltplanerischen Vorgaben, einer besseren Anbindung und Erschließung des Städtedreiecks mit den wirtschaftsspezifischen Synergieeffekten einerseits und dem Anspruch einer umweltverträglicheren Verkehrsabwicklung andererseits, werden Leitgedanken und Leitlinien für eine gezielt raumorientierte und raumwirksame Verkehrsentwicklung im Städtedreieck formuliert. Die Ansprüche werden dabei wie folgt zusammengefaßt:

- Umweltgerechte/umweltverträgliche Verkehrsabwicklung im Personen- und Güterverkehr
- Lenkung/Steuerung der Mobilität zu einer verantwortungsvollen Verkehrsmittelwahl, Veränderung des Modal-Splits zugunsten umweltfreundlicher Verkehrssysteme
- Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Verknüpfung der Verkehrssysteme
- Stop im uneingeschränkten Straßenausbau, gezielter Lückenschluß für den Neubau und Beseitigung von Engpässen für den Ausbau von Straßen
- Sicherstellung multimodaler Verkehrsachsen von europäischer Bedeutung unter Vernetzung grenzüberschreitender Verkehrssysteme
- Aufbau eines intermodalen Güterverkehrsystems zur Zurückdrängung des Güterverkehrs per Lkw

* Vorab-Konzeption des Vortrags auf der Tagung der Geographischen Kommission für Westfalen am 05.09.1998 in Münster

- Ausbau des kombinierten Ladungsverkehrs unter Einrichtung dezentraler Umschlag-Standorte mit unterschiedlicher grenzüberschreitender funktionaler Schwerpunktsetzung
- Stärkung der Verkehrsträger mit Massenleistung
- Grenzübergreifende Abstimmung von Personenbeförderungsplänen (regionale Nahverkehrspläne)
- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Oberzentren im Städtedreieck

- Sicherstellung der internationalen Erreichbarkeit des Städtedreiecks.

3. Lagegunst und Entwicklungspotential

Das Städtedreieck liegt im Zentrum eines durch elementare staats-, wirtschafts- und verkehrspolitische Strukturveränderungen Anfang der 90er Jahre entstandenen und expandierenden Wirtschaftsraumes mit breit angelegten, innovativen Wachstumspotentialen (Abb. 1).



**Abb. 1: Von der „Blauen Banane“ zum „Europäischen Champignon“:
Das Städtedreieck im Kernraum künftiger Wirtschaftsentwicklung**

Bis 1989 zeigte sich in Europa eine doppelte Nord-Süd-Orientierung in den wirtschaftlichen Nachfragerelationen, daraus abgeleitet auch in der Lenkung der Verkehrsströme und damit in der Ausrichtung der Verkehrsmagistralen. Durch die politischen Veränderungen in Mittel- und Osteuropa, die Vereinigung der beiden deutschen Staaten, die Liberalisierung des europäischen Binnenmarktes wie auch die Öffnung der osteuropäischen Märkte hat sich das Bild gewandelt. Die Bedeutung der West-Ost-Beziehungen nimmt zu, Berlin entwickelt sich zu einer europäischen Metropole, das thüringisch-sächsische Industriegebiet wie auch Absatzmärkte im Osten gewinnen an Bedeutung, und der europäische Wirtschaftsschwerpunkt verschiebt sich in nordöstlicher Richtung bei gleichzeitig elementarem Bedeutungsgewinn west-ost-gerichteter Nachfrage- und Verkehrsströme.

Das Städtedreieck liegt damit zentral im Einzugsbereich und Kernraum bedeutender Entwicklungs- und Verkehrsachsen. Zu nennen sind die nach wie vor bedeutende Nord-Süd-Achse Skandinavien - Nordseehäfen - Osnabrück - Münster - Verdichtungsraum Rhein/Ruhr - Rhein/Main - Süddeutschland - Norditalien und die an Bedeutung gewinnende West-Ost-Achse von Rotterdam nach Warschau mit einem Achsenverlauf über Enschede/Hengelo, Rheine, Osnabrück, Hannover und Berlin.

Das Entwicklungspotential insbesondere dieser West-Ost-Achse ist unumstritten; sie zählt zu den bedeutenden Wachstumskorridoren im zukünftigen Europa der Regionen. Darüber hinaus wird das Städtedreieck von zwei weiteren West-Ost-Achsen tangiert: der traditionell bedeutenden Verkehrsstrasse, die vom Ruhrgebiet über Hannover und Berlin gen Osten führt und der insbesondere als mitteldeutsche Achse an Bedeutung gewinnenden weiter südlich verlaufenden Verkehrsführung Ruhrgebiet Hamm - Paderborn - Kassel - thüringisch/sächsisches Industriegebiet. Unter Berücksichtigung eines mittel- bis langfristigen Entwicklungsrahmens wird das Städtedreieck schließlich noch in nordwestlich-südöstlicher Richtung von der regional bedeutenden Achse (Randstad Holland - Enschede/Hengelo -) Rheine - Münster - Hamm (- Paderborn - Kassel - Erfurt - Prag) durchzogen, die als Querspanne die beiden großräumigen

europäischen West-Ost-Achsen miteinander verbindet; auch hier sind Verknüpfungs- und Wachstumsimpulse zu erwarten (Abb. 2).

Das im Betrachtungsraum des Städtedreiecks gebündelte Angebot der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr bietet in diesem neuen, im Aufschwung befindlichen wirtschaftlichen wie auch kulturellen Austauschprozeß West-Ost eine gesunde Basis zur Aktivierung wirtschaftsstruktureller, verkehrswirtschaftlicher und kultureller Wachstumsprozesse. Es ist die Raumwirksamkeit der Verkehrsbänder, die zusammen mit interregionaler und interkommunaler Kooperation und aktiver Mitgestaltung auch das Um- und Hinterland am Entwicklungsprozeß teilhaben läßt, reine passive Transiträume verhindern hilft und einen innovativen, aufstrebenden, aktiven Wirtschaftsraum entstehen läßt. Damit sind es primär verkehrswirtschaftliche Standortvorteile, die es zu aktivieren gilt. Das Städtedreieck als zentraler Umschlagplatz im Zentrum nord-süd- und west-ost-gerichteter Verkehrsströme: Dieser Funktionsanspruch ist auszubauen, um nicht als Transitregion nur passiv verkehrsbelastet, sondern verkehrswirtschaftlich aktiv beteiligt zu sein.

4. Integriertes Verkehrskonzept für das Städtedreieck

Vor dem Hintergrund der verkehrsgeographischen Lagegunst des Städtedreiecks im vereinten Europa, dem zu erwartenden wirtschaftlichen Wachstumspotential und der damit verbundenen Einschätzung des Standortraumes „Städtedreieck“ als „Keimzelle“ für wirtschaftliche Expansions- und Innovationsmöglichkeiten zeigen sich in der bestehenden Verkehrsinfrastruktur der Verkehrsträger noch verschiedene Defizite und damit auch entscheidende, wachstumshemmende, sogenannte „missing links“ im Verkehrsnetz.

4.1 Anforderungen an ein optimiertes integriertes Verkehrskonzept „Städtedreieck“

4.1.1 Übergeordnete, benachbarte Rahmen- und Teilkonzepte

Das Verkehrskonzept „Städtedreieck“ ist in



Abb. 2: Das Städtedreieck Enschede/Hengelo - Münster - Osnabrück im internationalen und nationalen Achsengeflecht

seinen Zielsetzungen, Anforderungen und Projektdefinitionen in internationale und regionale Verkehrs-Rahmenpläne integriert. Anzuführen sind hier z. B.:

- das grenzüberschreitende raumordnerische Leitbild des Unterarbeitskreises Süd der deutsch-niederländischen Raumordnungskommission mit Aussagen zum „Leitbild Mobilität und Verkehrssystem“ (Vergleichbares existiert für den Unterarbeitskreis Nord),
- das Verkehrskonzept für den Kammerbezirk der Industrie- und Handelskammer Münster,
- das ÖPNV-Regionalisierungsgutachten Münster - Münsterland (Basis für die Erstellung des regionalen Nahverkehrsplanes Münsterland),

- der erste SPNV-Nahverkehrsplan Münsterland, beschlossen 1997 vom Zweckverband SPNV Münsterland,
- das integrierte Güterverkehrskonzept unter besonderer Berücksichtigung des kombinierten Ladungsverkehrs für den Kammerbezirk Münster, erstellt im Auftrag der Industrie- und Handelskammer Münster,
- der Masterplan der DB AG zum Standortnetz von KLV-Terminals,
- der Bundesverkehrswegeplan 1992,
- der Gebietsentwicklungsplan, Teilabschnitt Münsterland (mit regionalem Verkehrskonzept für das Planungsgebiet),
- das Positionspapier zur Verkehrsinfrastruktur in der OBE (Osnabrück, Bentheim, Emsland und

- das Leitschema der EU für eine transeuropäische Verkehrsinfrastruktur.

Im „Verkehrskonzept des Städtedreiecks“ werden aus der Sicht und der Interessenlage der Oberzentren Enschede/Hengelo, Münster und Osnabrück Aussagen zu Neu- und Ausbauplanungen in der Verkehrsinfrastruktur sowie zu Qualitätsstandards im Verkehrsangebot getroffen und Einzelprojekte forciert und bewertet.

4.1.2 Maßgaben für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

In einer international verflochtenen und arbeitsteilig organisierten Volkswirtschaft bestehen enge Wechselbeziehungen zwischen der Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung. Der Standortraum des Städtedreiecks ist aufgrund der neu gewonnenen und wachsenden Lagegunst in einem sich verschärfenden und euregionalen Wettbewerb auf ein funktionierendes Verkehrssystem angewiesen, das nicht zuletzt auch aufgrund des prognostizierten Verkehrswachstums äußerst leistungsfähig sein muß. So ist im Bundesverkehrswegeplan 1992 auch für den Verkehrsraum des Städtedreiecks bis zum Jahr 2010 für alle Verkehrsträger ein erheblicher Anstieg in den Verkehrsleistungen ausgewiesen. Bezogen auf Nordrhein-Westfalen wird hier allein mit einer Steigerung der Personenverkehrsleistung im Individualverkehr um 19 % bzw. im Öffentlichen Personenverkehr um 26 % und in der Güterverkehrsleistung gar um 43 % gerechnet. Besonders hohe Zuwächse werden für den Güter-Transitverkehr auf der Straße (+ 79 %) erwartet (MSWV 1990). Insgesamt erfordert diese Entwicklung, daß bei allen Verkehrsträgern bestehende Kapazitätsreserven genutzt, die spezifischen Schadstoff-Lärmemissionen der Fahrzeuge gemindert, aber auch eine Verflüssigung der Verkehrsabläufe durch eine gezielte Anpassung der Verkehrsinfrastrukturnetze erreicht werden müssen, um auch auf dem Verkehrssektor den gestiegenen Anforderungen an den Schutz der Umwelt noch besser entsprechen zu können.

Um die Erreichbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Städtedreiecks langfristig zu stärken, müssen die bestehenden Infrastruktur- und Angebotsdefizite behoben werden,

wobei auf der Grundlage eines integrierten, die systemimmanenten Vorteile der Verkehrsträger Wasser, Schiene, Straße und Luft berücksichtigenden Planungsansatzes ein koordiniertes, aufeinander abgestimmtes und sich ergänzendes Verkehrsangebot zu schaffen ist.

Eck- und Orientierungsgrößen sowie inhaltliche Rahmenvorgaben sind hierbei:

- die Förderung und Sicherstellung der inter- und innerregionalen Erreichbarkeit in den Relationen der Oberzentren des Städtedreiecks,
- eine Stärkung europäischer Verkehrsachsen, insbesondere die Entwicklung und der Aufbau der West-Ost-Achse Randstad Holland - Enschede/-Hengelo - Osnabrück - Hannover - Berlin - Warschau,
- die Forcierung der logistischen Drehscheibenfunktion des Städtedreiecks im Güterverkehr und
- die Stärkung und der Ausbau als Umschlagplatz anstelle einer Transitregion.

4.2 Handlungsschwerpunkte und Optimierungsansätze

Eine leistungsstarke, arbeitsteilig funktionierende und aufeinander abgestimmte Verkehrsinfrastruktur ist die Grundvoraussetzung für die Entwicklung eines Raumes. Dabei sind die wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern immer mehr zu berücksichtigen. Neben der Straßeninfrastruktur haben daher die Schieneninfrastruktur, die Wasserstraßeninfrastruktur sowie die Einbindung in ein Luftverkehrsnetz zusätzliche Bedeutung erlangt. Die unterschiedlichen Verkehrsträger sind intelligent miteinander zu verknüpfen, um den heutigen Mobilitätsbedürfnissen optimal entsprechen zu können.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich ein Forderungskatalog zum Infrastrukturausbau des Städtedreiecks, der nach folgenden Zielkriterien formuliert wird:

- Verbesserung der europäischen Fernverkehrsverbindungen im Einzugsbereich des Städtedreiecks zur internationalen Anbindung, Verbindung sowie zur Integration in den grenzüberschreitenden Leistungsaustausch. Für die beteiligten Städte und für die Region, die durch die Haupttransportachsen

mit den industriellen und wirtschaftlichen Wachstumsräumen verbunden sind, eröffnen sich durch die verbesserten Standortbedingungen Wettbewerbsvorteile in der internationalen Konkurrenz der Regionen. Den wirtschaftlichen Vorteilen und Entwicklungschancen stehen hierbei jedoch auch weitere Verkehrsbelastungen entgegen, die es auf möglichst umweltfreundliche Transportträger - Schiene und Wasserstraße - zu lenken gilt.

- Optimierung der innerregionalen Verkehrserschließung und der Erreichbarkeit im Verkehrsraum des Städtedreiecks. Die Region als Nährboden der Oberzentren gilt es eindeutig zu integrieren.
- Ausbau des multimodalen Gütertransportes im Verkehrsraum: Das Städtedreieck als logistische Drehscheibe, als Umschlagplatz zwischen dem städtischen Kerngebiet der Niederlande und Ostdeutschland bzw. Osteuropa.
- Optimierung des Verkehrsmanagements.

Die Einzelprojekte werden im folgenden kurz vorgestellt.

4.2.1 Ausbau der Infrastruktur

Schienenverkehr

- Ausbau der internationalen Schienenachse Randstad Holland - Enschede/ Hengelo - Osnabrück - Hannover - Berlin - Warschau (West-Ost-Achse) für höhere Geschwindigkeiten und für die Aufnahme eines fahrplanmäßigen ICE-Verkehrs. (Sachstand: Die DB AG hat den Auftrag erteilt, kurzfristig (bis 1999) die Strecke Bad Bentheim - Osnabrück - Löhne für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h auszubauen.) Wichtig ist jedoch auch die Ergänzung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs durch Inter-Regio- und Regionalverkehre mit ausreichenden Halten in der Region.
- Ausbau der Schienenachse Hamburg - Bremen - Osnabrück - Münster - Ruhrgebiet - Rhein-Main-Gebiet - Süddeutschland (Nord-Süd-Achse) zur Führung von fahrplanmäßigen ICE-Zügen in dieser westlichen Nord-Süd-Magistrale.
- Ausbau interregionaler Schienenachsen: hier Lückenschluß im Raum Enschede - Gronau zur Verknüpfung der Oberzentren Enschede und Münster mit dem Einsatz durchgebundener Zugkurse in Regionalexpreßqua-

lität (vgl. Beitrag GEUCKLER in diesem Band).

- Einsatz qualifizierter Zugangebote in der Relation Enschede/Hengelo - Rheine - Münster - Hamm - Paderborn - Kassel mit dem Ziel einer qualifizierten Verknüpfung der nördlichen West-Ost-Achse mit der Mitteldeutschlandachse.

- Anschluß an die Betuwe-Stammstrecke/ Bau des nördlichen Bypasses mit Anschluß an die bestehende West-Ost-Verbindung Enschede/Hengelo - Osnabrück (- Hannover - Berlin). (Sachstand: Im Juni 1995 hat das niederländische Parlament den Bau der Betuwe-Strecke von Rotterdam nach Zevenaar im Raum Arnheim/Nijmegen beschlossen, wo diese ausschließlich dem Güterverkehr vorbehaltenen Strecke Anschluß an die von Utrecht kommende und über Emmerich nach Oberhausen führende grenzüberschreitende Verbindung hat. Der Parlamentsbeschluß beinhaltet auch die Entscheidung, daß innerhalb von vier Jahren nach Fertigstellung der Betuwe-Stammstrecke deren Weiterführung in Richtung Norden mit Anschluß an die West-Ost-Verbindung Enschede/Hengelo - Osnabrück gebaut sein soll. Die hierfür erforderlichen Untersuchungen werden Anfang 1998 beginnen. Für die Trassenführung sind zur Zeit zwei Hauptvarianten in der Diskussion, eine Ausbau-/teilweise Neubauvariante in Anlehnung an bestehende Eisenbahnstrecken und eine Neubauvariante durch das Achterhoek parallel zum geplanten Bau der niederländischen A 18.)

Straße

- Straßenausbau im Korridor Enschede - Münster (B 54) - (Bielefeld). Der B 54 n und der B 67 n kommen unter grenzübergreifenden Gesichtspunkten (Verknüpfung des deutschen und niederländischen Fernstraßennetzes, hier im Anschluß an die N 35 wie auch die A 15-NL als Verbindung der städtischen Agglomerationen Enschede/Hengelo und Arnheim/Nijmegen) als auch zur interregionalen Anbindung der Oberzentren Enschede und Münster wichtige Verbindungsfunktionen zu. Die noch bestehenden Netzlücken verhindern bis heute, daß beide Verkehrsachsen die ihnen zugeordneten Aufgaben in vollem Umfang wahrnehmen können. Nachdem von gesetzgeberischer Seite die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen wurden (Einstufung in den

vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 1992), ist es nunmehr dringend notwendig, daß die Planungen für die noch ausstehenden Lückenschlüsse aktiv begleitet und unterstützt werden.

Wasserweg

- Schaffung einer durchgehenden west-östlichen Kanalverbindung von den niederländischen Nordseehäfen zum sächsischen Industriegebiet und damit Schaffung einer Kanalverbindung Twente - Mittellandkanal. Ziel ist die Herstellung einer leistungsfähigen direkten west-ost-gerichteten Kanalverbindung zur Einsparung von Umwegfahrten und damit der Lückenschluß des Wasserstraßennetzes im Städtedreieck bei gleichzeitiger Stärkung des Verkehrsträgers „Wasserweg“. (Sachstand: Im Auftrag der Verkehrsministerien der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland ist für das Projekt der Kanalverbindung eine gemeinsame Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt worden. Die Untersuchungen auf niederländischer und deutscher Seite haben in allen Varianten zu einem Kosten-Nutzen-Quotienten kleiner 1 geführt. Gleichwohl ist mit der Kosten-Nutzen-Analyse noch keine Entscheidung über das Projekt gefallen.)

- Das Städtedreieck spricht sich ausdrücklich für die Verknüpfung des Twentekanal mit dem Mittellandkanal aus. Das Wasserstraßennetz der Niederlande mit einer Einbindung des Nordseehafens Rotterdam und des Großraums Amsterdam endet derzeit mit dem Twentekanal in Enschede. Ein Lückenschluß ist erforderlich, um die Attraktivität des Städtedreiecks und damit seine Lagegunst auch im Bereich der Wasserstraßen langfristig abzusichern.

Luftverkehr

- Optimierung der Erreichbarkeit des Verkehrsflughafens Münster/Osnabrück durch eine verbesserte Anbindung des Flughafens an die überregionalen Verkehrsträger Autobahn und Schiene und eine vorrangige Sicherstellung der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Bereitstellung eines entsprechenden Angebotes. Deutlich expandierende Flugpasszahlen (1994: 725.000) und eine weiter steigende

Entwicklung lassen auch das Potential für eine ÖPNV-orientierte Anreise wachsen. Die Anbindung an das nationale und internationale Linien- und Charterflugangebot ist für den Standortraum des Städtedreiecks und insbesondere für den Wirtschaftsverkehr von großer Bedeutung.

- Abstimmung in den Angebotsstrukturen der Flughäfen Twente und Münster/Osnabrück zur gegenseitigen Funktionsstärkung.

4.2.2 Ausbau und Optimierung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird eine abgestimmte Angebotsplanung gefordert. Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) hat in Deutschland zu einer Reorganisation des gesamten ÖPNV geführt. Die Städte und Gemeinden tragen seit dem 01.01.1996 die Ausgaben- und Aufgabenverantwortung für den SPNV und bestimmen damit das Nahverkehrsangebot in ihrem Verkehrsraum.

Im Einzugsbereich des Städtedreiecks haben sich mit Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes NRW zum 01.01.1996 die vier Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie die kreisfreie Stadt Münster zur Durchführung der neuen Aufgaben zu einem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland zusammengeschlossen. Dieser Zweckverband hat sich bei der Erstellung des ersten SPNV-Nahverkehrsplanes Münsterland (erarbeitet durch die Schienenverbund Münsterland GmbH) und damit bei der Formulierung von Angebotsqualitäten und Angebotsstrukturen mit den benachbarten Zweckverbänden und ÖPNV-Planungsinstanzen abgestimmt. Der erste Schienenpersonennahverkehr Münsterland wurde im Juni 1997 von der Verbandsversammlung beschlossen. Er ist in seinen Maßnahmen auf einen kurz- bis mittelfristigen Zeitrahmen ausgelegt.

Durch die Regionalisierung des SPNV in Deutschland besteht die deutliche Chance, das Angebot auf der Schiene im Nahverkehr sicherzustellen, auszubauen und vor allem grenzübergreifend zu koordinieren. Die Durchbindung Gronau - Enschede im Streckenverlauf der Bahnlinie Enschede - Münster ist damit eine wesentliche Aufgabe des Zweck-

verbandes Münsterland (vgl. Beitrag GEUCKLER in diesem Band).

4.2.3 Aufbau eines intermodalen Güterverkehrsnetzes unter besonderer Berücksichtigung des kombinierten Ladungsverkehrs

Ein steigendes Güterverkehrsaufkommen und die begrenzte Kapazität der Verkehrsträger machen die Entwicklung intelligenter Steuerungssysteme, Netzwerke und logistischer Transportkonzepte notwendig. Angestrebt wird die Schaffung eines dezentralen Standortnetzes mit logistischen Verknüpfungen und die Stärkung umweltfreundlicher Transporte mit Bahn und Binnenschiff. Hierbei gilt es, ein Netzwerkkonzept für Güterverkehrszentren und Umschlagstandorte im Städtedreieck zu erarbeiten und die regionale Güterbahn mit einfachen, zielnahen Umschlagstandorten zu forcieren.

Ziel ist die Schaffung und Stärkung von Ganzzugführungen in wichtigen Quell-Ziel-Relationen des Städtedreiecks. Gleichzeitig gilt es, leistungsfähige Umschlagplätze bereitzustellen, um dem geforderten Ausbau des kombinierten Ladungsverkehrs Schiene/

Straße (KLV) entsprechen zu können. Angestrebt wird ein dezentrales Standortnetz von KLV-Terminals mit unterschiedlich regionaler/funktionaler Schwerpunktsetzung (Arbeitsteilung). Diese kann auf die regionale Bündelung der Verkehrsaufkommen und die an unterschiedlichen Destinationen orientierte Arbeitsteilung gerichtet sein, aber auch auf die Realisierung gemeinsamer Projekte.

Von Bedeutung im Verkehrsraum des Städtedreiecks sind hierbei das in Entwicklung befindliche Güterverkehrszentrum (GVZ) in Rheine, der KLV-Terminal Twente in Oldenzaal, das ebenfalls in der Entwicklung befindliche Güterverkehrszentrum in Osnabrück und der KLV-Standort (Containerterminal) in Münster. Von strategischer und entscheidender Bedeutung für eine Sicherstellung und einen Ausbau der Standorte ist eine gezielte Kooperation. Das von der IHK Münster in Auftrag gegebene Gutachten (über ein integriertes Güterverkehrskonzept für den Kammerbezirk Münster unter besonderer Berücksichtigung des kombinierten Ladungsverkehrs (Gutachter: TransCare, Wiesbaden) bietet auf der Basis einer Potentialabschätzung und -analyse für KV-affine Güter im Kammerbezirk Münster unter Berücksichtigung von Osnabrück

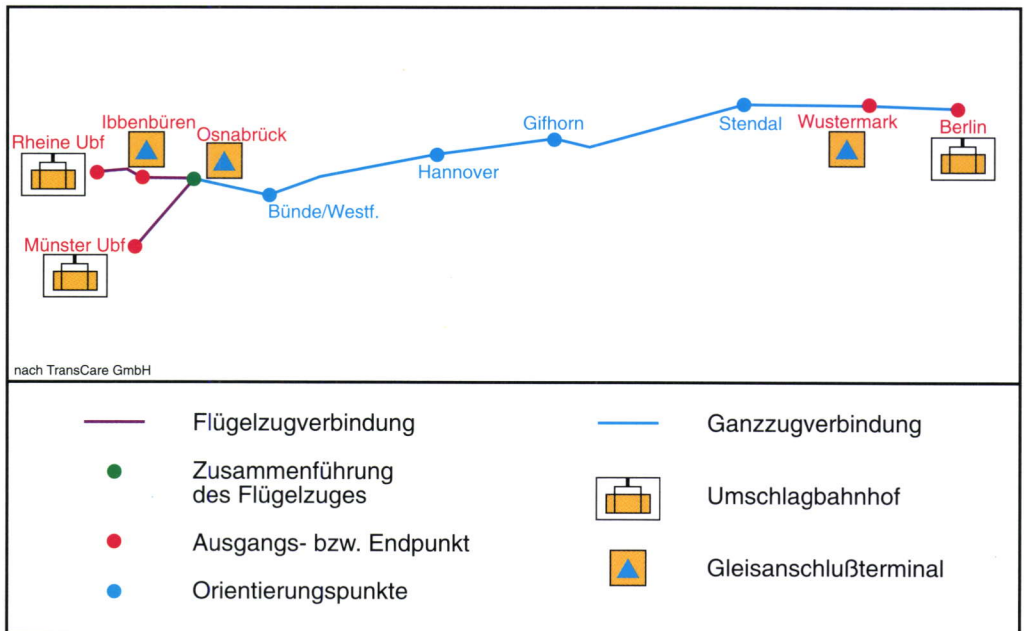


Abb. 3: Ganzzugführung Münsterland - Berlin

brück und dem Grenzraum Enschede/Hengelo erste umsetzungsorientierte Realisierungsansätze.

In einer ersten Realisierungsstufe ist die werktägliche Führung eines KLV-Pilotzuges Münsterland - Berlin in Planung, wobei das Terminal Münster, das Terminal Rheine, der Aufkommenspunkt Ibbenbüren und auch der Standort Osnabrück berücksichtigt sind. Die Zugführung soll dabei so organisiert werden, daß an den drei beteiligten Aufladungspunkten Rheine, Münster und Ibbenbüren Wagengruppen in Richtung Berlin zusammengestellt werden, die als sog. „Flügelzüge“ nach Osnabrück fahren, um im dortigen Rangierbahnhof zu einem Ganzzug verbunden zu werden. Dieser fährt dann ohne Halt bis Berlin Hamburger und Lehrter Bahnhof Ubf oder alternativ auch bis in das derzeit im Aufbau befindliche GVZ-Wustermark. Durch die Zugzusammenstellung in Osnabrück besteht außerdem die Möglichkeit, dortiges Aufkommen zu integrieren (Abb. 3).

4.2.4 Ausbau der Telekommunikationsinfrastruktur zur optimalen Vernetzung der Verkehrsträger

Auf der Ebene des Verkehrsmanagements steht der Ausbau von Informationstechnologien und damit der Aufbau einer Telekommunikationsinfrastruktur zur optimalen Vernetzung der Verkehrsträger im Vordergrund; ein Tätigkeitsfeld, das von der Einrichtung von Verkehrsleitsystemen an Autobahnkreuzen bis hin zur Installierung von Computer-Integrated-Railroading (CIR)-Programmen zur Optimierung der Auslastung der Schienenkapazitäten und Aktivierung von Kapazitätsreserven auf Güterhauptachsen der Schiene reicht.

Das Städtedreieck ist auf den unterschiedlichen Handlungsebenen initiiert und koordinierend aktiv, um einerseits seine wirtschaftsräumliche Standortgunst, Erreichbarkeit und Erschließung weiter zu optimieren, um andererseits aber auch über eine abgestimmte, umweltverträgliche Verkehrsentwicklungsplanung (Mobilitäts- und Transportpolitik) die Umweltprobleme - Luftverschmutzung und Lärmbelastung - zu minimieren. Die Vernetzung der Verkehrssysteme und

der Verkehrsangebote ist hierbei eine notwendige Bedingung.

5. Entwicklungsträger der Wirtschaft: die logistische Drehscheibe

5.1 Wachstumspotential der Wirtschaft durch verkehrsgeographische Lagegunst

Die zentrale Lage des Städtedreiecks im sich neu orientierenden Entwicklungs- und Verkehrsachsengeflecht des vereinten Europas und die deutliche Bündelung leistungsstarker Massentransportträger - Schiene und Wasserweg - schaffen die Basis für innovative wirtschaftsstrukturelle Wachstumsprozesse. Leistungsfähige Verkehrsträger und ihre Infrastruktur werden dabei nach wie vor als Attraktivitätsfaktoren für eine Region und als Orientierungsmomente für einzelne Wirtschaftszweige gewertet. Transportlogistische Aspekte und damit die Standortlage in einem funktionierenden, aufeinander abgestimmten Verkehrsnetz werden für die Standortwahl von Betrieben immer bedeutender.

Die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung wird sich insbesondere auf industrielle Dienstleistungen, technologische Innovationen sowie die Bereiche Transport und Logistik konzentrieren. Das Städtedreieck ist aufgrund seiner verkehrsgeographischen Lage prädestiniert, auf dem Transportsektor neue international bedeutende Funktionen zu übernehmen - ein Anspruch, der verkehrswirtschaftlich aktiv zu unterstützen ist, will das Städtedreieck nicht den Verkehrsbelastungen einer passiven Transitregion ausgesetzt sein.

5.2 Aktivität contra Passivität: Umschlagplatz statt Transitregion

Die umfangreichen Güterströme, die in den Mainports Rotterdam und Amsterdam gebündelt werden, bedürfen in zahlreichen Fällen einer Weiterverarbeitung, bevor sie zu ihren Zielorten transportiert werden können. So hat sich im Einzugsbereich der Mainports eine Industrieregion entwickelt, die räumlich kaum noch expandieren kann. Bei weiter anwachsendem Güteraufkommen, insbesondere in der Transportrelation West-Ost, wird eine zweite Wachstumszone im Transportkorridor benötigt, die über leistungsfähige Verkehrsträger verfügt und

Raum für verarbeitende Industrie- und innovative Gewerbegebiete bietet. Das Städtedreieck liegt verkehrs- und wirtschaftsgeographisch in dieser Sekundärwachstumszone.

Auch werden im Einzugsbereich des Städtedreiecks derzeit zahlreiche Aktivitäten zur Stärkung und Weiterentwicklung des kombinierten Ladungsverkehrs und zur Bündelung und Lenkung des Güterverkehrs auf umweltfreundliche Transportarten getroffen: Ausbau und Stärkung von Kombi-Terminals in Twente, Rheine, Osnabrück und Münster.

Des Weiteren gibt es im Verkehrsraum des Städtedreiecks und damit im Einzugsbereich der großen internationalen Verkehrsachsen zwei Flughäfen Münster-Osnabrück und Twente, deren Luftfrachtaufkommen in den letzten Jahren deutlich gestiegen ist; auch hier sind verkehrswirtschaftliche Wachstumspotentiale durch die Ansiedlung flughafenaffiner Gewerbe zu erwarten.

In diesem wirtschaftsstrukturellen Kontext erfahren die Verkehrsprojekte einen weiteren Bedeutungszuwachs; ihre Realisierung gibt dem Städtedreieck Enschede/Hengelo, Münster, Osnabrück die Chance, im künftigen Europa der Regionen mitzuwirken, sich aktiv einzubringen und an der Entwicklung teilzuhaben.

Literatur

Bundesminister für Verkehr (Hg.) (1992): Bundesverkehrswegeplan 1992. Text-Broschüre. Bonn

Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Ver-

kehr des Landes NRW (MSWV) (Hg.) (1990): Gesamtverkehrsplan Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf

Der Regierungspräsident Münster (Hg.) (1994): Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Münster. Teilabschnitt Münsterland. Entwurf. Münster

Deutsch-Niederländische Raumordnungskommission, Unterkommission Süd (Hg.) (1997): Raumordnerisches Leitbild der Unterkommission Süd für den nordrhein-westfälischen Grenzraum. Düsseldorf

Kreft-Kettermann, H. (1996): Leitbild „Verkehr“ für das Städtedreieck Enschede/Hengelo - Münster - Osnabrück. Münster

Lademacher, H. (1994): Das Städtedreieck - kulturpolitischer Auftrag zwischen Partnerschaft und Wissenschaft. Münster

Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (1995): LEP NRW, Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf

Oberstadtdirektoren der Städte Münster und Osnabrück sowie die Städte Enschede/Hengelo (Hg.) (1993): Städtedreieck Enschede/Hengelo - Münster - Osnabrück. Bd. 1: Empfehlungen; Bd. 2: Grundlagen. Enschede/Hengelo

Städte Enschede/Hengelo, Münster, Osnabrück (Hg.) (1996): Das Städtedreieck Enschede/Hengelo - Münster - Osnabrück. Chancen der Gemeinsamkeiten im Vereinten Europa. Enschede/Hengelo

TransCare. Umweltverträgliche Verkehrskonzepte GmbH (1997): Integriertes Güterverkehrskonzept für den Kammerbezirk Münster unter besonderer Berücksichtigung des Kombinierten Ladungsverkehrs. Gutachten erstellt im Auftrag der IHK zu Münster (unveröffentlicht)

Zweckverband SchienenPersonenNahverkehr Münsterland (Hg.) (1997): 1. Nahverkehrsplan SPNV Münsterland. Coesfeld

Die Eisenbahnstrecke Gronau - Enschede

Entwicklung einer grenzüberschreitenden Verkehrsverbindung und ihre Einbeziehung in das weitere Schienenstreckennetz im Grenzraum

Michael Geuckler, Münster

1. Hintergründe der Entstehung und Einbindung in das Eisenbahnnetz

„Fernab vom Verkehr gelegen, bot Gronau um die Mitte des vorigen Jahrhunderts ein Bild friedlich-stiller Beschaulichkeit. Die Industrie war zu der Zeit nicht so entwickelt, daß sie dem kleinen Ort ein Gepräge besonderer Art hätte geben können. Da Eisenbahnen noch fehlten, bot die einzige Verbindung mit der Außenwelt der einmal täglich fahrende Postwagen nach Münster. Die Landstraßen nach Ochtrup, Epe und Glanerbrücke befanden sich in wenig gutem Zustande, und nach Losser und Gildehaus führten nur schlecht unterhaltene Sandwege. Der regste Verkehr ging damals nach Epe (wegen der Apotheke), nach Ahaus (als Kreisstadt) und nach Enschede (der besseren Einkaufsmöglichkeit wegen).“ (BREMER 1939, S. 131).

Die Beschreibung von Bremer paßt besser auf die Zeit Ende des 18. bzw. Anfang des 19. Jahrhunderts. Bis dahin war das westliche Westfalen nahezu ausschließlich landwirtschaftlich geprägt. Hinzu kam das Textilgewerbe, welches schon eine lange Tradition hatte. Allerdings war die Herstellung von Leinen aus dem in der Region angebaute Flachs ursprünglich nur für den eigenen Bedarf gedacht. Im Laufe der Zeit entwickelte sich jedoch eine größere Leinenproduktion, bei der auch spezielles Segelleinen für die Niederlande und England gefertigt wurde. Ende des 18. bzw. Anfang des 19. Jahrhunderts trat mit den Anfängen der Baumwollverarbeitung die Produktion von Leinen immer mehr in den Hintergrund. Dies bedeutete auch für die Textilindustrie im Raum Gronau/Enschede eine Um-

stellung. In der Folgezeit entstanden sowohl in Enschede als auch in Gronau Baumwollspinnereien; die ersten mechanischen Webstühle wurden in Gronau 1840 in Betrieb genommen.

Der Aufbau von Handelsbeziehungen wurde durch das Fehlen von Verkehrswegen erschwert. So führte damals von den Hauptstraßen der Provinz Westfalen keine in den Raum Gronau/Enschede; am besten ausgebaut war die „Nebenstraße“ von Münster über Burgsteinfurt nach Gronau, die bei Glanerbrug die niederländische Grenze erreichte (DITT 1982, S. 106). Für umfangreiche Warentransporte besser geeignet waren in jener Zeit die Binnenwasserstraßen. Beispielsweise gab es Kohlentransporte aus dem Ruhrgebiet über Münster und den Max-Clemens-Kanal bis Maxhafen bei Wettringen; von dort aus wurden die Frachten mit Fuhrwerken weiterbefördert. Es kann sich allerdings um keine großen Transportmengen gehandelt haben; bereits 1840 wurde der Max-Clemens-Kanal stillgelegt.

Mit der Einführung von mechanischen Webstühlen Anfang des 19. Jahrhunderts war die Textilindustrie in zunehmendem Maße auf die Versorgung mit Kohle für den Betrieb der Dampfmaschinen angewiesen, welche zunächst aus England über das niederländische Kanalnetz oder über die Ems, aber auch aus dem Ruhrgebiet (über Wesel) in den Raum Gronau/Enschede transportiert wurde. Um konkurrenzfähig zu bleiben, benötigte die dort angesiedelte Textilindustrie jedoch leistungsfähige, direkte Transportwege, welche kostengünstig Rohstofflieferungen und Waren-

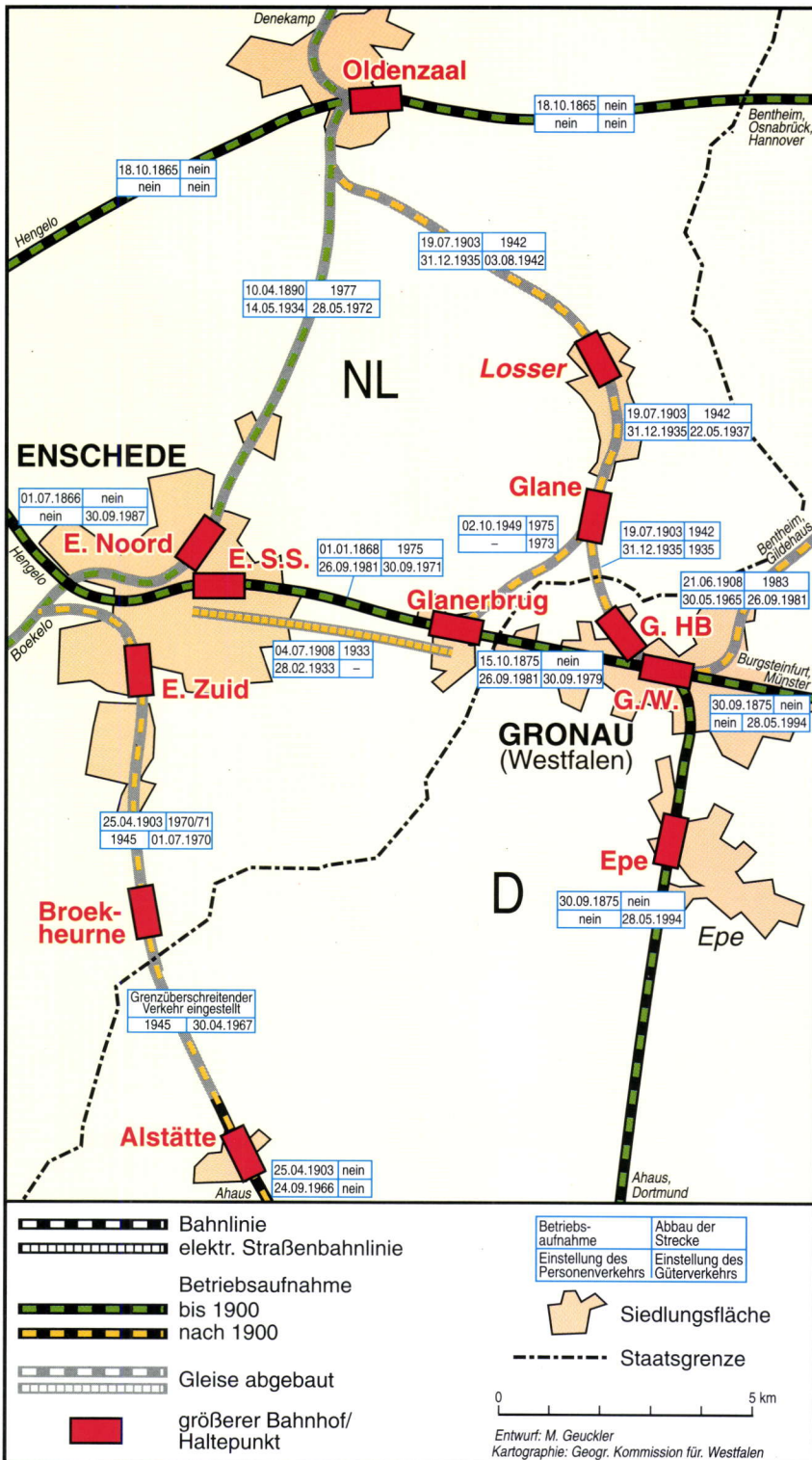


Abb. 1: Das Schienennetz im Raum Gronau/Enschede mit Daten über die Eröffnung und Einstellung des Betriebs auf den Strecken

absatz ermöglichten. Das „neue“ Verkehrsmittel Eisenbahn bot die Möglichkeit, solche Transportwege anzulegen.

Bis zur Fertigstellung einer Schienenverbindung sollten allerdings noch einige Jahre vergehen. Münster hatte zwar bereits 1848 mit der Verbindung nach Hamm den Anschluß an die Köln-Mindener-Eisenbahn erhalten. Die Notwendigkeit der weiteren Erschließung des Münsterlandes wurde aber nicht gesehen, da der preußische Staat dem Bau von Eisenbahnen zunächst sehr zurückhaltend gegenüberstand. Die Entstehung des Eisenbahnnetzes hatte also aufgrund der nahezu ausschließlichen privaten Finanzierung kaum regionalpolitische Hintergründe. Die Kapitalgeber wollten mit diesem neuen Verkehrsmittel möglichst hohe Renditen erzielen, so daß sich eine lebhaftige Konkurrenz zwischen den Verkehrsträgern einerseits, aber auch zwischen den Eisenbahngesellschaften andererseits entwickelte (u.a. nachzulesen in: Denkschrift von 1855).

Der steigende Bedarf einerseits an Kohle zur Energieversorgung der Spinnereien, der aus dem Ruhrgebiet gedeckt werden konnte, und der sich im Ruhrgebiet aufgrund der stark steigenden Bevölkerungszahlen ergebende wachsende Bedarf an Textilien sprachen für den Bau einer Eisenbahnverbindung in dieser Relation. Von den „Textilstädten“ entlang der niederländisch-westfälischen Grenze war die Industrie im Raum Gronau/Enschede am weitesten entwickelt, so daß dort auch die größte Nachfrage nach Kohle bestand. Insbesondere im Dortmunder Raum suchten die Zechen nach Absatzmärkten und Transportwegen, da sie nicht optimal an das Binnenwasserstraßennetz angebunden waren.

Im Raum Dortmund gab es anfänglich Überlegungen zum Bau einer Eisenbahnstrecke Dortmund - Lünen - Coesfeld - Rheine. Diese sollte eine Verbindung der Köln-Mindener bzw. der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (beide liefen in Dortmund zusammen) mit der Hannoverschen Westbahn (Hannover - Osnabrück - Emsland) herstellen. Dabei spielten mehrere Konkurrenzgedanken eine Rolle (Denkschrift von 1855). Nach ersten Plänen sollte die Strecke nur von den Dortmunder Revieren bis Lünen verlaufen, wo ein Umladen auf Lippeschiffe und der Transport über

Wesel in die Niederlande vorgesehen waren. Schließlich setzte sich die Meinung durch, daß mit der geplanten Eisenbahnstrecke Kohle aus dem Raum Dortmund mit geringeren Frachtkosten über Coesfeld und Hengelo in die östlichen Niederlande gelangen sollte als britische Kohle, die über die Nordseehäfen und die Ems transportiert wurde. Es ist verständlich, daß vor diesem Hintergrund schließlich doch der Bau einer direkten Eisenbahnverbindung aus dem Ruhrgebiet in den Raum Gronau/Enschede forciert wurde.

Zunächst erhielt der Raum Gronau/Enschede von niederländischer Seite aus einen Anschluß an das Eisenbahnnetz. 1866 wurde die Strecke von Hengelo nach Enschede eröffnet, die Verlängerung nach Glanerbeek (später in Glanerbrug umbenannt) folgte 1868 (Abb. 1). Auf deutscher Seite wurde Gronau von den beiden Eisenbahnlinien von Münster - Burgsteinfurt und von Dortmund - Coesfeld erst sieben Jahre später erreicht. Am 30. September 1875 konnten die Eisenbahnstrecken Münster - Gronau und Dortmund - Gronau in ihrer vollen Länge in Betrieb genommen werden; die Eröffnung der Teilstrecke Gronau - Glanerbrug erfolgte am 15. Oktober 1875. Damit war der Lückenschluß der niederländischen und deutschen Schienennetze im Raum Gronau/Enschede hergestellt.

Die Strecke Münster - Gronau - Enschede

Erste Projekte einer Bahnverbindung in der Relation Enschede - Gronau - Münster gehen bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts zurück. Seinerzeit gab es Planungen, diese Bahnstrecke von Enschede aus über Münster, Bielefeld und Detmold nach Karlsruhen an der Weser zu führen, wobei auch an Verbindungen zum Mittellandkanal in Rheine sowie an die Weser und an den Mittellandkanal in Rehme (bei Minden) gedacht war.

Nach der Fertigstellung der Hannoverschen Westbahn von Hannover über Osnabrück nach Rheine und weiter ins Emsland (1856) bzw. nach der Verlängerung von Rheine in die Niederlande (1865) wurden in der Provinzhauptstadt Münster Befürchtungen laut, daß das Münsterland kaum oder gar nicht von den wirtschaftlichen Entwicklungen der Industrialisierung profitieren könnte, wenn insbesonde-

re der westliche Teil nicht durch die Eisenbahn erschlossen würde. Nach einer längeren Vorlaufzeit wurde schließlich die Münster-Enscheder-Eisenbahngesellschaft (MEE) gegründet. Nachdem sich zunächst mehrere Streckenvarianten in der Diskussion befanden, konnte schließlich eine Streckenführung festgelegt werden. 1871 wurde die Konzession zum Bau der Strecke Münster - Burgsteinfurt - Gronau - Enschede erteilt. Für die Anlage der Strecke in dieser Relation gab es allerdings auch regionalpolitische Gründe, da Münster und das Münsterland Anschluß an die Textilregion Gronau/Enschede sowie an die niederländischen Nordseehäfen erhalten sollten.

Entgegen den Erwartungen der Eigentümer blieb das Güteraufkommen auf dieser Strecke jedoch nur gering, so daß sie aufgrund mangelnder Einnahmen unrentabel war. Als Folge davon bot die MEE bereits wenige Jahre nach der Eröffnung die Strecke der Königlich-preußischen Eisenbahnverwaltung (KPEV) zum Kauf an; die Übernahme erfolgte im Jahre 1884.

Die Strecke Dortmund - Gronau - Enschede

Die wirtschaftlichen Erwartungen an den Bau einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Dortmund und Gronau/Enschede schienen so verlockend, daß im Jahre 1872 die Dortmund-Gronau-Enscheder-Eisenbahngesellschaft (DGEE) gegründet wurde und auch die erforderliche Konzession zum Bau der Strecke erhielt.

Die Strecke war von Anfang an ein wirtschaftlicher Erfolg für die Eigentümer. Als Transportgüter spielten nicht nur Kohle und Textilien eine Rolle, sondern auch landwirtschaftliche Produkte. Daneben wurden anfänglich auch Erztransporte aus Schweden und Norwegen in das Ruhrgebiet befördert, die zuvor in niederländischen Häfen umgeschlagen worden waren. Schon von Beginn an gab es sog. Kohledurchgangszüge vom Ruhrgebiet in die Niederlande. Aufgrund der guten ökonomischen Verhältnisse hatte die KPEV bald ein starkes Interesse an der Übernahme dieser Strecke; 1903 erfolgte schließlich die Verstaatlichung.

Die an der Verbindung Gronau - Enschede beteiligten Bahngesellschaften DGEE, MEE

(später KPEV) sowie die niederländische Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (S.S.) hatten sich einerseits die Bau- und Betriebsrechte durch entsprechende Konzessionen gesichert; andererseits betrieben sie auch die Bahnhöfe Gronau/W. und Enschede S.S., so daß neu entstehende Bahnlagen entweder Nutzungsrechte erwerben oder eigene Stationen errichten mußten.

2. Weitere Eisenbahnlinien im Raum Gronau/Enschede

Im Güterverkehr spielte - wie bereits erwähnt - insbesondere der Transport von Kohle und Textilien eine wichtige Rolle. Der Raum Gronau/Enschede war für die Kohlezüge jedoch nicht nur Endpunkt; vielmehr entstand ein reger Durchgangsverkehr aus dem Raum Dortmund in die Niederlande, welcher aufgrund der guten Ertragssituation Planungen zum Bau weiterer Eisenbahnstrecken nach sich zog.

Nach Eröffnung der Schienenverbindung Gronau - Enschede verkehrten in den ersten Jahren täglich drei Personenzugpaare; anschließend wurde das Angebot vergrößert. Ein Grund für den wachsenden Personenverkehr war der ständig steigende Bedarf an Arbeitern in der Textilindustrie. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts bestanden die Belegschaften der Gronauer Textilindustrie zu 80 % aus Holländern, die zum größten Teil auch ihren Wohnsitz in Holland hatten (BREMER 1939, S. 205). Der Bedarf an Arbeitskräften in Gronau und Enschede war ebenfalls ein Grund zur Anlage weiterer Eisenbahnverbindungen in diesem Raum, die jedoch nicht die Bedeutung der Verbindung (Niederlande -) Enschede - Gronau (- Dortmund/Münster) erlangten. Die einzelnen Strecken und - soweit bekannt - Eröffnungs- und Einstellungsdaten sind der Abbildung 1 zu entnehmen.

Die Strecke Ahaus - Enschede

Aufgrund des Interesses von Enschede an weiteren Eisenbahnverbindungen und nach dem fulminanten wirtschaftlichen Erfolg der Strecke Dortmund - Gronau - Enschede entstanden um 1880 Überlegungen, den Kohletransport aus dem Raum Dortmund in die Niederlande durch eine Verkürzung der Lini-

enführung kostengünstiger zu gestalten. Als eigentlicher Grund für den Bahnbau zwischen Ahaus und Enschede wird jedoch die Verkehrserschließung des zwischen den beiden Städten liegenden Gebietes angegeben. Die Inbetriebnahme wurde seinerzeit durch Verhandlungen mit der DGEE über die Nutzung des Bahnhofs in Ahaus erschwert. Des Weiteren konnten die Züge in Enschede nicht den Bahnhof Enschede S.S. nutzen, welcher von der DGEE, KPEV (MEE) und S.S. bedient wurde. Von daher mußte ein neuer Bahnhof südlich der Innenstadt (Enschede Zuid) angelegt werden. Als nachteilig erwies sich auch, daß die Weiterfahrt in Richtung Hengelo nur mit zeitaufwendigen Rangierfahrten möglich war, da keine direkte Gleisverbindung bestand.

Die Nutzung der Strecke erfolgte sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Der grenzüberschreitende Personenverkehr wurde 1939 eingestellt, grenzüberschreitende Güterzüge verkehrten bis in die Mitte der 60er Jahre. 1970 wurde der niederländische Streckenabschnitt stillgelegt und die Strecke im darauffolgenden Jahr abgebaut. Auf deutscher Seite bestand der Personenverkehr zwischen Ahaus und Alstätte bis 1966 fort; auch heute wird diese nichtbundeseigene Eisenbahnstrecke noch von Güter- bzw. Übergabezügen genutzt.

Die Strecke Enschede - Oldenzaal

Im Jahre 1890 wurde die Verbindung Enschede - Oldenzaal eröffnet, und auch für diese Strecke mußte in Enschede ein separater Bahnhof angelegt werden. Die Station Enschede Noord entstand unmittelbar nördlich des Bahnhofs Enschede S.S. und verfügte über direkte Gleisanschlüsse zur "Staatsbahn". Der Personenverkehr wurde von Textilarbeitern (sowie auch besonders an Enscheder Markttagen) sehr gut genutzt. Für den Güterverkehr war die Relation Enschede - Oldenzaal - Bentheim von Bedeutung. Der erste Weltkrieg führte zu einem deutlichen Rückgang des Beförderungsumfangs. Im Personenverkehr stellte die Einrichtung von Buslinien eine immer größere Konkurrenz dar. Bereits 1934 wurde der Schienen-Personenverkehr eingestellt. Die Aufgabe des Güterverkehrs erfolgte erst 1972.

Die Strecken Gronau - Losser - Oldenzaal - Denekamp und (Enschede -) Glanerbrug - Losser

Wie bei vielen Eisenbahnprojekten im Raum Twente bzw. im westlichen Westfalen gab es auch für diese Verbindung erste Überlegungen bereits zur Mitte des 19. Jahrhunderts, die aber - wie vielfach - zunächst nicht realisiert wurden. Nach der Eröffnung der Verbindung (Niederlande -) Hengelo - Oldenzaal - Bentheim - Rheine (- Hannover) im Jahr 1865 wurden Vorstellungen über die Erschließung des Raums Twente durch Stichbahnen von Oldenzaal in Richtung Süden und Norden konkretisiert. Vermutlich aufgrund des raschen Baufortschritts der Verbindung Hengelo - Enschede - Glanerbrug (Eröffnung 1866/1868) bzw. vor dem Hintergrund des Lückenschlusses zwischen Enschede und Gronau im Jahr 1875 wurden diese Planungen jedoch zunächst nicht weiter verfolgt.

Ein weiterer Grund für die späte Realisierung dieser Strecke scheint in den rivalisierenden Eisenbahn- bzw. Eisenbahnbetriebsgesellschaften gelegen zu haben. Bereits die erste, 1892 erteilte Konzession für den Bahnbau hatte zur Auflage, daß eine bestimmte Gesellschaft, die Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM), den Betrieb durchführen sollte. Für den Bau der Strecke wurde schließlich 1896 die Nederlandsch-Westfaalsche Stoomtrammaatschappij (NWSM) gegründet, die auch schon bald mit dem Bau begann. Mitte 1903 konnte die Strecke Gronau - Losser - Oldenzaal - Denekamp in Betrieb genommen werden. Ausschlaggebend für die Führung der Eisenbahnstrecke Richtung Gronau waren die dortige expandierende Textilindustrie und der Bedarf an Arbeitskräften. In Gronau legte die NWSM unmittelbar nordwestlich des vorhandenen Bahnhofs eine eigene Station mit der Bezeichnung Gronau HB (Holländische Bahn) an (Abb. 2). Beide Bahnhöfe waren über ein Anschlußgleis miteinander verbunden.

Das Verkehrsaufkommen dieser Bahnstrecke war zunächst durchaus befriedigend. Die Einnahmesituation verschlechterte sich jedoch mit dem Rückgang der Gütertransporte und sinkendem Fahrgastaufkommen Ende der 20er bzw. Anfang der 30er Jahre deutlich.

1934/35 erfolgte die Verstaatlichung des niederländischen Teils der Strecke. Aufgrund der mangelnden Rentabilität wurden zum Jahresende 1935 der Personenverkehr in der Relation Gronau - Oldenzaal sowie der Güterverkehr zwischen Gronau und Glane eingestellt. Die Einstellung des Güterverkehrs erfolgte zwischen Glane und Losser 1937, zwischen Losser und Oldenzaal 1942.

1949 wurden der Abschnitt Losser - Glane reaktiviert und eine neue Verbindungsbahn nach Glanerbrug gebaut. Die Verbindung Losser - Enschede sollte eigentlich zur Beförderung von Arbeitern nach Enschede dienen. Die Bevölkerung wollte jedoch weiterhin lieber Bus und Fahrrad nutzen, so daß erst gar kein Schienenpersonenverkehr eingerichtet wurde. Da der Güterverkehr im wesentlichen nur aus der Bedienung einer Textilfabrik in der Nähe von Losser bestand, war die neue Verbindung von Beginn an nicht rentabel. Nach der Einstellung des restlichen Güterverkehrs wurde die Strecke 1975 abgebaut.

Die Strecke Gronau - Gildehaus - Bentheim

Auch auf deutscher Seite gab es bereits im vorigen Jahrhundert Überlegungen, Anschlußstrecken nach Süden und Norden zu bauen. Als 1908 die Verbindung Bentheim-Gronau entstand, war die Entwicklung des Eisenbahnnetzes zwar einerseits nahezu abgeschlossen,

andererseits bestand aber in den Textilbetrieben im Raum Gronau/Enschede nach wie vor ein hoher Bedarf an Arbeitskräften.

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens verlief ähnlich wie bei anderen Strecken auf der deutschen Seite und führte ab Ende der 50er Jahre zu einer stetigen Abnahme. Der Personenverkehr wurde bis 1965 aufrechterhalten, die Einstellung des Güterverkehrs erfolgte 1981.

Die Strecke (Gronau -) Ochtrup - Rheine

Die von der niederländischen Seite bereits Mitte des 19. Jahrhunderts angestrebte Verbindung Enschede - Gronau - Rheine (DITT/SCHÖLLER 1955, S. 166), die einen unmittelbaren Anschluß an die Hannoversche Westbahn und damit nach Hannover und Berlin hergestellt hätte, wurde erst 1905 eröffnet. Insbesondere Wettringen erhoffte sich durch den Bau dieser Verbindung einen wirtschaftlichen Aufschwung, da die Stadt seit der Einstellung der Schifffahrt auf dem Max-Clemens-Kanal keine verkehrliche Bedeutung mehr hatte. Diese Verbindung wurde jedoch auch erst zu einem Zeitpunkt eröffnet, als der Eisenbahnbau nahezu abgeschlossen war und sich wichtige Handelsbeziehungen und Verkehrsströme bereits über eine Dauer von 30 Jahren andernorts etabliert hatten. Nach 1945 wurde der Personenverkehr immer schwächer,

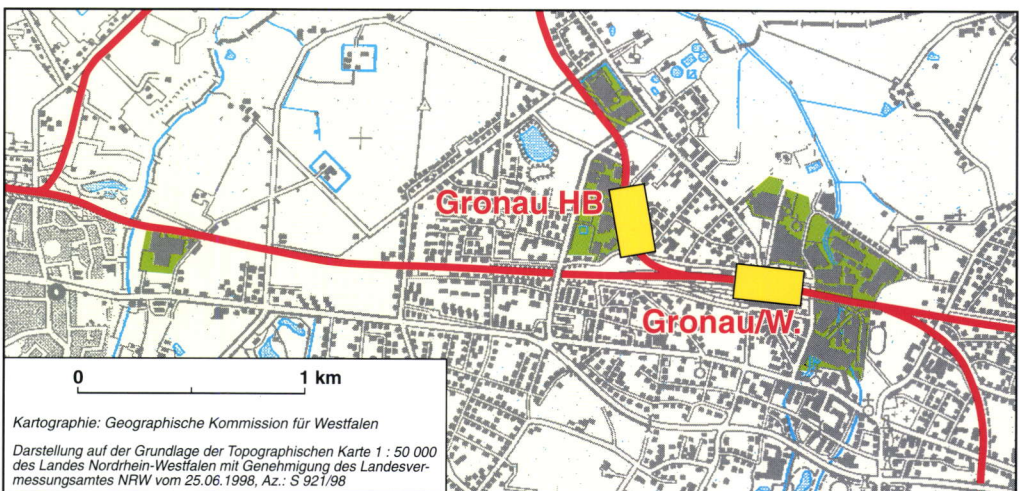


Abb. 2: Lage der (ehemaligen) Textilbetriebe in Gronau
(Quelle: Stadt Gronau (Hg.) 1988)

so daß 1961 die Einstellung erfolgte. Nach dem Rückbau des Abschnitts Ochtrup - Wettringen wurde noch ein Teilstück bis zur vollständigen Einstellung des Betriebes von Rheine aus im Güterverkehr bedient.

Die Straßenbahnlinie Enschede - Glanerbrug

Neben der seit 1875 im Personen- wie auch im Güterverkehr gut genutzten Eisenbahnverbindung zwischen Gronau und Enschede hätte es fast auch noch eine weitere grenzüberschreitende Schienenverbindung gegeben, nämlich eine Straßenbahnlinie. Auf niederländischer Seite wurde 1908 die Straßenbahn zwischen Enschede und Glanerbrug in Betrieb genommen. Betreiber war die Twentsche Electriche Tramwegmaatschappij (T.E.T.). Die Idee zum Bau einer Straßenbahn zwischen Enschede und Gronau kam auch von deutscher Seite. Die Stadt Gronau konnte sich aus staatsrechtlichen Gründen nicht an der niederländischen Gesellschaft beteiligen; sie hatte sich jedoch verpflichtet, die Straßenbahnlinie auf ihrem Gebiet weiterzubauen. Uneinigkeit über die Linienführung im Stadtgebiet von Gronau bzw. über eine eventuelle Weiterführung nach Epe sowie der Ausbruch des Ersten Weltkriegs beendeten die Überlegungen für den Bau einer Straßenbahn auf deutscher Seite. Auf der niederländischen Seite führten die schlechte Ertragslage sowie Planungen für den Ausbau einer Straße, von dem die Straßenbahnstrecke betroffen war, 1933 schließlich zur Einstellung des Betriebes.

3. Die Entwicklung des Verkehrs zwischen Gronau und Enschede

Sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr im Abschnitt Gronau - Enschede waren geprägt durch die wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere der Textilindustrie, und durch Kohletransporte. Dies wird u.a. deutlich bei einem Blick auf die Lage der Textilbetriebe in Gronau (vgl. Abb. 2). Aber auch die politischen Entwicklungen spielten eine Rolle. Von daher war das Fahrgast- bzw. Frachtaufkommen deutlichen Schwankungen ausgesetzt.

Das größte Frachtaufkommen bzw. die höchste Nachfrage im Personenverkehr bestand um die Jahrhundertwende bzw. in den 30er

Jahren. Während des Ersten Weltkrieges (zeitweise) und zwischen 1945 und 1951 ruhte zumindest der zivile Personenverkehr vollständig. Nach einer zunächst positiven Entwicklung in den 50er Jahren erfolgte der kontinuierliche Rückgang des Frachtaufkommens und der Nachfrage. Die Entwicklung der Fahrtenanzahl im Schienenpersonenverkehr ist in Abbildung 3 dargestellt.

Im Mai 1951 konnte der Personenverkehr zwischen Gronau und Enschede wieder aufgenommen werden. In der Regel wurden die Relationen Enschede - Münster bzw. Enschede - Dortmund bedient. Es gab jedoch zeitweise auch Zugläufe, die weiter in die Bundesrepublik hineinführten, z.B. Enschede - Münster - Warendorf - Bielefeld bzw. Bad Pyrmont. Diese Verbindungen wurden jedoch zumeist bereits nach relativ kurzer Zeit wieder eingestellt.

In der Geschichte der Strecke bestanden jedoch auch Zugläufe, welche in die Niederlande weitergeführt wurden. Von 1911 bis 1914 verkehrte täglich ein Zugpaar von Münster über Enschede und Amsterdam nach Rotterdam. Von 1925 bis Anfang der 40er Jahre existierte die Verbindung Münster - Enschede - Amsterdam. In der Zeit von 1959 bis 1968 wurden einem zwischen Enschede und Amsterdam verkehrenden D-Zug aus Münster kommende Kurswagen in Enschede beige stellt, so daß es auch in diesem Zeitraum eine durchgehende Verbindung gab. Mitte der 60er Jahre bestanden in der Relation Münster - Enschede - Amsterdam sogar täglich zwei Verbindungen pro Richtung. Diese variationsreichen überregionalen Verbindungen hatten langfristig keinen Bestand und konnten nicht dazu beitragen, die spätere Einstellung des Zugverkehrs zwischen Gronau und Enschede zu verhindern.

Der Nahverkehr bestand von Anfang an im wesentlichen aus verlängerten Zugläufen der Relationen Dortmund - Gronau bzw. Münster - Gronau sowie aus vereinzelt Pendelzügen zwischen den beiden Städten. Maßgeblich durch die Produktionsrückgänge der Textilindustrie seit den 60er Jahren und den zunehmenden Kraftverkehr beeinflußt, sank die Zahl der Zugfahrten kontinuierlich ab. Dabei war die Straßenverbindung Gronau - Glaner-

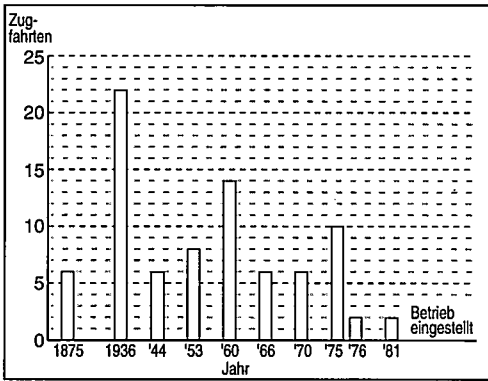


Abb. 3: Personenzugfahrten (werktags) zwischen Gronau und Enschede 1875 - 1981

brug - Enschede, die bis zu den 80er Jahren noch durch die enge Gronauer Innenstadt führte, eigentlich äußerst unattraktiv und sehr zeitaufwendig.

Mitte der 70er Jahre erfuhr der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf dieser Strecke mit zehn täglichen Verbindungen (werktags) nochmals einen Aufschwung. Drei Zugpaare verkehrten in der Relation Münster - Enschede, ein Zugpaar fuhr zwischen Dortmund und Enschede und ein weiteres Zugpaar bediente nur die Relation Gronau - Enschede. Ab dem 30. Mai 1976 fuhr nur noch ein Zugpaar auf der Strecke Gronau - Enschede, welches von/bis Münster verkehrte. Im September 1981 wurde der Schienenpersonenverkehr schließlich eingestellt. Bereits 1979 erfolgte die letztmalige Nutzung der Strecke im Güterverkehr, der zu diesem Zeitpunkt praktisch keine Rolle mehr spielte.

Exkurs: Straßenverkehr

Aufgrund der früheren Handelswege ("Deventer Hellweg": Münster - Deventer) und der späteren industriellen Entwicklung spielte der Grenzübergang zwischen Gronau und Enschede bereits seit langem eine wichtige Rolle. Dies spiegelt sich auch im Straßenverkehr wider. Um 1939 passierten beispielsweise im Tagesdurchschnitt etwa 500 Kraftfahrzeuge die Grenze (BREMER 1939, S. 172). Im Jahre 1963 betrug die Fahrzeugbelastung im Streckenabschnitt Gronau - Glanerbrug täglich rund 6 000 Fahrzeuge, damit war dieser Straßenabschnitt der am stärksten

belastete im Altkreis Ahaus (LUCAS 1967, S. 62).

In einem niederländischen Bericht wurden 1991 die 30 aufkommensstärksten Grenzübergänge zwischen der Regio Oost (Provincies Overijssel, Gelderland und Limburg) und der Bundesrepublik betrachtet. Glanerbrug nahm mit knapp 2,3 Mio. Pkw-Fahrten pro Jahr die zweite Stelle nach dem Grenzübergang Elten-Autobahn (2,6 Mio. Pkw-Fahrten pro Jahr) ein. Es kann unterstellt werden, daß es sich am Grenzübergang Glanerbrug zumeist um lokalen/regionalen Verkehr handelte, während in Elten-Autobahn die Nutzung im wesentlichen durch großräumigen Verkehr erfolgte. Bei einer Betrachtung der Lastkraftwagen-Fahrten lag Glanerbrug an fünfter Stelle.

4. Die aktuelle regionale Entwicklung im Raum Gronau/Enschede

Bei der Erweiterung der Siedlungsfläche und bei der Gewerbeansiedlung gab es in den letzten Jahren deutliche Entwicklungen, insbesondere auf der niederländischen Seite. So zielte die Stadtentwicklung in Enschede auf eine Verdichtung der Freifläche zwischen dem Innenstadtbereich und Glanerbrug hin, wobei nördlich der Eisenbahnstrecke auch ein Gewerbegebiet entstand. Dieses umfaßt eine Fläche von 45 ha; eine Erweiterung um 25 ha ist vorgesehen. Glanerbrug hat derzeit ungefähr 8 800 Einwohner, das geplante Wohngebiet Eschmarke soll eine Größe von ca. 5 000 Einwohnern erreichen. Auf deutscher Seite ist die Stadtentwicklung in Gronau in Richtung Grenze bereits nahezu abgeschlossen. Am westlichen Rand der Innenstadtbauung wird noch ein kleineres Wohngebiet entstehen.

Schließlich führen auch die politischen Entwicklungen in Europa zu sich weiter verstärkenden Austauschbeziehungen über die - immer weniger wahrnehmbaren - Grenzen hinweg. Stichworte hierfür sind das Schengener Abkommen und der Vertrag von Maastricht, die mit weiteren europäischen Vereinbarungen zu einem verstärkten Güter- und Personenaustausch führen werden (siehe auch CECCHINI 1988). Bereits seit mehreren Jahren gibt es an der Grenze in Glanerbrug keine Zollkontrollen mehr.

5. Der zweite Lückenschluß zwischen Gronau und Enschede

Abgesehen von zeitweisen Betriebseinstellungen infolge des Ersten und des Zweiten Weltkriegs lief der Eisenbahnverkehr zwischen Gronau und Enschede ohne Unterbrechung. Die Einstellung des Personenverkehrs erfolgte 1981 nicht ohne Proteste, da der Schienestrecke regionalpolitische Bedeutung beigegeben wurde. Wie bereits erwähnt, verkehrte der letzte Güterzug bereits 1979. So ist es auch nicht verwunderlich, daß Mitte der 80er Jahre für "die zwischen Gronau und Enschede unterbrochene Zugverbindung ... die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs ... von der gesamten Region gefordert" wurde (Arbeitskreis Bus/Schiene 1987, S. 33).

1988 schlossen das Land Nordrhein-Westfalen und die Deutsche Bundesbahn eine Rahmenvereinbarung über die künftige Gestaltung des SPNV ab. Im Münsterland wurden streckenbezogene Regionalarbeitskreise eingerichtet, die unter Einbeziehung aller Beteiligten (DB, Bezirksregierung, Kommunen, ÖPNV-Unternehmen) Konzepte für die Attraktivitätssteigerung der Strecken erarbeiteten, um deren Bestand langfristig zu sichern. Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten wurde 1991 von der Euregio ein Gutachten über die Wiederinbetriebnahme der Schienestrecke Gronau - Enschede in Auftrag gegeben (Hamburg-Consult 1991). Im Ergebnis wurde die Wiederaufnahme des SPNV zwischen Gronau und Enschede (mit nur einem Zwischenhalt in Glanerbrug) als sinnvoll eingeschätzt, da eine Nachfrage von ca. 1 000 bis 1 500 Reisenden pro Tag erzielt werden könnte. Weil jedoch keine volle Kostendeckung für den Betrieb unterstellt werden konnte, blieben die Bemühungen, die beteiligten Bahngesellschaften zur Wiederherstellung der Infrastruktur und zur Betriebsaufnahme zu bewegen, erfolglos.

An dieser Stelle ist anzumerken, daß der öffentliche Personennahverkehr zwischen Gronau und Enschede seit 1981 nicht vollständig zum Erliegen kam. Bis zur Mitte der 90er Jahre verkehrten zwei Buslinien von Enschede über Glanerbrug bzw. Losser nach Gronau. Beide Linienwege wurden über Jahre hinweg im Stundentakt bedient, so daß sich zwischen

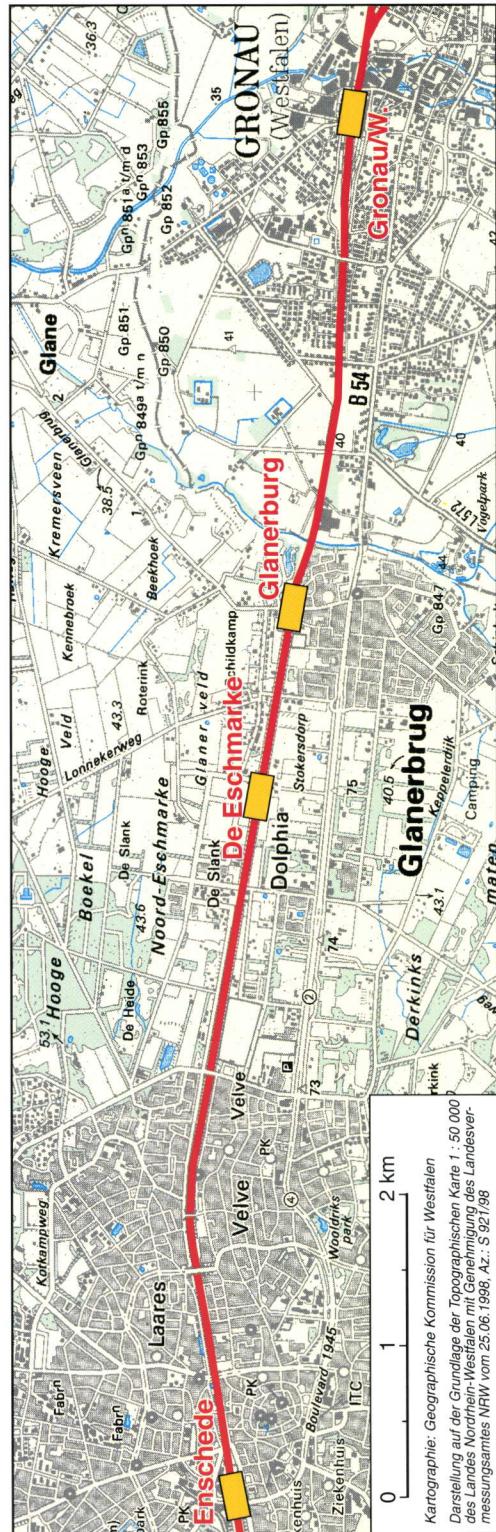


Abb. 4: Haltepunkte einer reaktivierten SPNV-Verbindung Gronau - Enschede (Quelle: RVM und Gemeinde Enschede (Hg.) 1996)

Gronau und Enschede werktags zwei Fahrtmöglichkeiten pro Stunde und Richtung ergaben. Nach Aufgabe der Buslinie über Losser wird die Verbindung Enschede - Glanerbrug - Enschede zur Zeit an Werktagen vormittags stündlich und ab mittags im 30-Minuten-Takt betrieben.

Im Zuge der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der Bundesrepublik Deutschland mit Beginn des Jahres 1996 wurde der "Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland" Aufgabenträger und zuständige Behörde für die Gebiete der Kreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie der Stadt Münster. Damit ist der Zweckverband nun für die Ausgestaltung des SPNV-Angebotes verantwortlich und erhält zur Wahrnehmung dieser Aufgabe Mittel vom Land Nordrhein-Westfalen. Mit dieser Zuständigkeitsübertragung erhielt auch die Diskussion über die Wiederaufnahme des SPNV zwischen Gronau und Enschede neuen Auftrieb. Übrigens zeichnen sich Regionalisierungstendenzen auch in den Niederlanden ab.

Mit Begleitung durch eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern von niederländischen und deutschen Kommunen, der Aufgabenträger und der nationalen Bahngesellschaften, konnte 1996 erneut eine Untersuchung über die Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Enschede - Gronau durchgeführt und abgeschlossen werden, die eine Potentialabschätzung über die Nutzung des Streckenabschnittes und Aussagen über die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen enthält. Für die Gesamtstrecke wurde bei einem Betrieb im 30-Minuten-Takt eine Nachfrage von ca. 1 000 bis 1 500 Nutzern pro Tag und Richtung (Tiefansatz bzw. Hochansatz) ermittelt. Knapp die Hälfte der Fahrten sind ÖPNV-Neuverkehre, der Rest besteht zum überwiegenden Teil aus verlagertem Verkehr von den bestehenden Buslinien; hinzu kommt noch ein geringer Anteil von Fahrten, die durch den entstehenden Netzschluß im Schienenverkehr auf diesen Grenzübergang verlagert werden.

Von den Fahrten entfallen ca. 60 % auf Fahrtbeziehungen im Streckenabschnitt Gronau - Enschede. Jeweils ca. 20 % der Fahrten führen über Enschede hinaus in die Nieder-

lande bzw. über Gronau hinaus weiter in die Bundesrepublik. Um diese Nachfrage zu erreichen, empfiehlt das Gutachten, zwei neue Haltepunkte in Glanerbrug bzw. im Neubaugebiet De Eschmarke einzurichten (Abb. 4). Die Potentiale der neuen Haltepunkte betragen in Glanerbrug ca. 500 - 750 Einsteiger/Tag, für De Eschmarke ca. 350 - 550 Einsteiger/Tag.

Es zeigt sich, daß im Vergleich zu dem Gutachten von 1991 heute ein ca. doppelt so großes Potential unterstellt werden kann. Gründe dafür sind die Einrichtung von nun zwei Zwischenhalten und ein dichter Taktverkehr (30-Minuten-Takt im Gegensatz zum 60-Minuten-Takt, der 1991 unterstellt wurde). Hinzu kommen ein im Wandel befindliches Bewußtsein der Bevölkerung beider Staaten in bezug auf den öffentlichen Verkehr und die nicht mehr vorhandene Grenze.

Einige Begleitumstände vereinfachen die Reaktivierung des SPNV zwischen Gronau und Enschede wesentlich. Zum einen wird zwar zur Zeit kein Verkehr durchgeführt, die Strecke ist jedoch nicht stillgelegt, so daß kein erneutes - langwieriges - Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Des weiteren wurde die Strecke entsprechend den Erfordernissen der Landesverteidigung beiderseits der Grenze erhalten; deshalb sind beispielsweise bei der Anlage neuer Straßen bereits Bahnübergänge eingebaut bzw. Straßenbrücken erneuert (und keine Dämme aufgeschüttet) worden.

Diese Erkenntnisse führten dazu, daß der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland die Reaktivierung des Streckenabschnittes Gronau - Enschede in das "Kurzfristige Konzept 1998/2000" seines ersten Nahverkehrsplans aufgenommen hat. In bezug auf das Betriebskonzept wird nun eine optimierte Variante verfolgt, bei der die stündlich aus den Richtungen Münster und Dortmund in Gronau eintreffenden Züge bis Enschede weitergeführt werden sollen, so daß sich ein nahezu reiner 30-Minuten-Takt ergeben wird (Zweckverband 1998, S. 271 ff). Um diesen dichten Taktverkehr realisieren zu können und auch die Durchbindung nach Münster und Dortmund zu gewährleisten, ist der Ausbau des neuen Haltepunktes Glanerbrug zum Kreuzungsbahnhof erforderlich.

Unter Einbeziehung der Euregio hat eine aus Vertretern der niederländischen und der deutschen Seite bestehende kleine Arbeitsgruppe (Euregio, Gemeinde Enschede, Regio Twente, Provincie Overijssel, Zweckverband SPNV Münsterland, Kreis Borken und Schienenverband Münsterland GmbH) inzwischen die Grundlagen für den Abschluß einer Vereinbarung über die Reaktivierung des Streckenabschnitts geschaffen, wobei die unterschiedlichen Zuständigkeiten für den SPNV und die verschiedenartigen Finanzierungsmechanismen sowohl für Betriebs- als auch für Infrastrukturkosten in beiden Ländern beachtet werden mußten. In der Sitzung der Verbandsversammlung am 11. Mai 1998 hat sich der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland noch einmal ausdrücklich für die Reaktivierung dieser Verbindung ausgesprochen.

Der weitere Ablauf bis zur Reaktivierung stellt sich derzeit so dar: Abschluß einer Vereinbarung zwischen der Gemeinde Enschede / Provincie Overijssel und dem Zweckverband über die Wiederaufnahme des SPNV zwischen Gronau und Enschede, Beantragung von Fördermitteln für die Instandsetzung der Infrastruktur, Durchführung der Bauarbeiten zur Reaktivierung und - zeitgleich - Ausschreibung und/oder Vergabe der SPNV-Betriebsleistung. Der erneute Lückenschluß im Schienenpersonenverkehr zwischen Enschede und Gronau ist für das Jahr 2001 vorgesehen.

Literatur

Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Münsterland e.V. (Hg.) (1987): Eisenbahnknotenpunkt Burgsteinfurt. Ein Beitrag zur Geschichte. Münster

Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Münsterland e.V. (Hg.) (1997): Gronau (Westf.). Ausgewählte Themen und Aufsätze sowie Fotodokumente aus über 120 Jahren Eisenbahnbetrieb im Raum Gronau. Münster

Arbeitskreis Bus/Schiene (Hg.) (1987): Kooperation Bus/Schiene im Münsterland. Dritter Sachstandsbericht des Arbeitskreises (= Westliches Münsterland). Münster

Bahn Regional, Hefte 4-1985, 1-1986, 2-1986 und 3-1986. Schriftenreihe über den Schienenverkehr im Münsterland. Münster

Bremer, H. (Hg.) (1939): Gronau und Epe. Landschaft, Geschichte, Volkstum. Gronau i. Westf.

Bundesrepublik Deutschland: Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) vom 27. Dezember 1993

Cecchini, P. (1988): Europa '92. Der Vorteil des Binnenmarkts. Baden-Baden

Denkschrift, den Bau einer Eisenbahn von Dortmund über Münster nach Rheine zum Anschluß an die Hannoversche Westbahn betreffend (1855). Coesfeld (als Manuskript gedruckt)

Deter, G. (1996): Mathieu van Delden (1828 - 1904). In: Teuteberg, H. (Hg.): Die westmünsterländische Textilindustrie und ihre Unternehmer. Münster (= Rheinisch-westfälische Wirtschaftsbiographien, Band 16)

Deutsche Bundesbahn: Kursbücher und Fahrpläne (diverse Jahrgänge)

Deutsche Reichsbahn: Kursbücher und Fahrpläne (diverse Jahrgänge)

Dickel, H. (1982): Natur und Kultur des Raumes Gronau und Epe. Gronau i. Westf.

Ditt, H. (1982): Siedlungs- und wirtschaftsgeographischer Überblick. In: Kreis Borken (Hg.): Der Kreis Borken. Stuttgart

Ditt, H., P. Schöller (1955): Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Nordwestdeutschland. In: Westfälische Forschungen, Mitteilungen des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volkskunde, Band 8, S. 150-180. Münster

Dörner, H., M. Geuckler (1989): Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der DB. In: Die Bundesbahn 6/1989, S. 487-491

Gemeinde Enschede (Hg.) (1996): Discussionnota Mobiliteitsplan 1996 - 2015. Enschede

Hamburg-Consult und Ingenieurgruppe IVV (Aachen) (1991): Die Wiederinbetriebnahme der Schienestrecke Gronau - Enschede - Eine verkehrliche, betriebliche und technische Analyse. Aachen/Hamburg

Heusinkveld, E., L. Kenning, (1993): Die Ahaus-Alstätter Eisenbahn. Geschichte der Ahaus-Enscheder Eisenbahn und der Ahaus-Alstätter Eisenbahn. Nordhorn (= Nebenbahndokumentation, Band 7)

Hörnemann, D. (Hg.) (1994): Alter Bahnhof Lette. Festschrift zur Eröffnung des Technischen Eisenbahn-Museums "Alter Bahnhof Lette (Kreis Coesfeld)" am 04. Juni 1994. Billerbeck

Land Nordrhein-Westfalen: Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV vom 07. März 1995

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Hg.) (1995): De grens gepasseerd. Verkeer tussen Oost-Nederland en Duitsland. Den Haag

Müller-Wille, W. (1952): Westfalen. Landschaftliche Ordnung und Bindung eines Landes. Münster

Overbosch, S., R. Kohlen, J. Christoph (1980): Die Strecke Gronau - Enschede. In: Lok Report 3/1980, S. 66-68

Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn über deren Beitrag zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (vom 13.06.1988)

Reekers, St. (1956): Westfalens Bevölkerung 1818 - 1955. Die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden und Kreise im Zahlenbild. Münster (= Veröffentlichungen des Provinzialinstituts für westfälische Landes- und Volkskunde, Reihe I: Wirtschafts- und verkehrswissenschaftliche Arbeiten, H. 9)

Regionalverkehr Münsterland GmbH und Gemeinde Enschede (Hg.) (1996): Gutachten zur Reaktivierung der Schienenstrecke Gronau - Enschede. Münster

Stadt Gronau (Hg) (1988): Gronau und Epe - Jubiläumsjahr 1988. Gronau

Temnitz, K. (1976): Gestaltanalyse der Stadt Gronau/Westf. Münster (= Spieker, Landeskdl. Beiträge u. Berichte, Bd. 24)

Terhalle, H. (1982): Entwicklung des Kreises Borken im 19. und 20. Jahrhundert. In: Kreis Borken (Hg): Der Kreis Borken. Stuttgart

Wiegmann, T. (1990): Op weg naar Enschede. Enschede

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (Hg) (1998): 1. Nahverkehrsplan SPNV Münsterland. Münster

Der EuroSchnellBus Winterswijk - Vreden - Münster

Eine grenzüberschreitende deutsch/niederländische Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr

Werner Linnenbrink, Münster

„Grenzenlos gut“: Unter diesem Motto nimmt im Herbst 1998 der EuroSchnellBus seinen Fahrplanbetrieb auf. Dabei handelt es sich um die stündliche Verlängerung der seit 1994 vorhandenen SchnellBus-Linie S 70/71 (Münster - Laer - Horstmar - Schöppingen - Ahaus - Vreden) bis in das niederländische Winterswijk (Abb. 1). Die nachfolgenden Ausführungen beleuchten dieses Projekt als Beispiel einer Maßnahme zur Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

1. Hintergrund

Die Raumordnung und Regionalplanung wird zunehmend von der Entwicklung auf europäi-

scher und internationaler Ebene beeinflusst. Mit dem Abbau der nationalen Grenzen und der anstehenden Einführung des EURO sind zugleich intensivere Verflechtungen in den Bereichen Wirtschaft und Verkehr verbunden. Dieser fortschreitende Prozeß erfordert eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, um zugleich die gewünschte integrative Entwicklung des deutsch-niederländischen Grenzgebietes dauerhaft zu ermöglichen.

Für den direkten deutsch-niederländischen Grenzverkehr (intra-regionaler Verkehr) wird insgesamt eine erhebliche Zunahme erwartet (UK-Nord 1997). Dies gilt insbesondere für den motorisierten Individualverkehr, auf den der grenzüberschreitende Verkehr einseitig

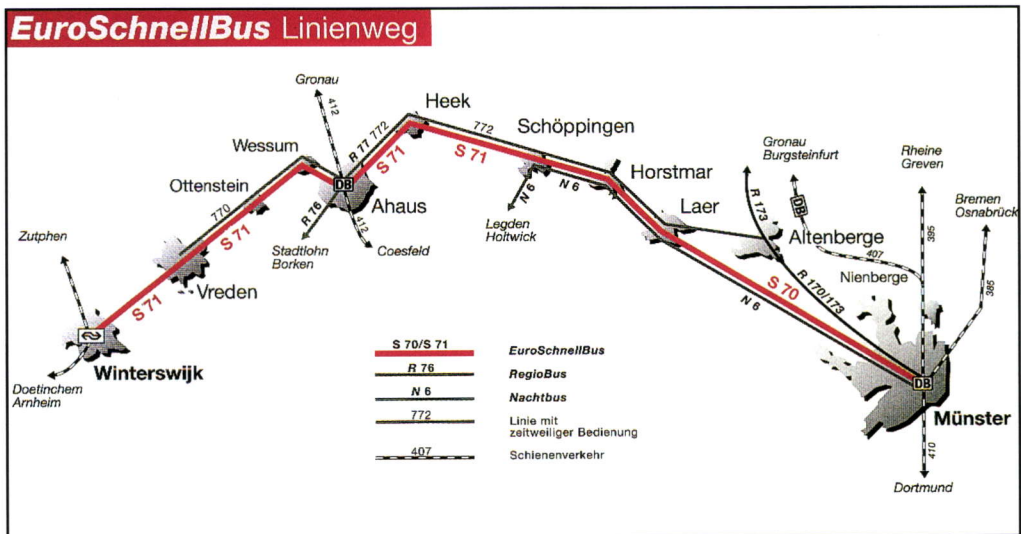


Abb. 1: EuroSchnellBus-Linienweg Münster - Winterswijk
(Vreden - Winterswijk ab 25.10.1998)

ausgerichtet ist. Die Entwicklung eines grenzüberschreitenden ÖPNV-Konzeptes innerhalb der EUREGIO wird daher zur Zeit für den Gesamttraum Achterhoek, Twente und Münsterland erarbeitet. Es handelt sich hierbei um den vielzitierten ländlichen Raum, der aufgrund seiner „In-Between-Lage“ über eine geostrategisch bedeutsame Position zwischen den Agglomerationsräumen Randstad, Rhein-Ruhr und Berlin/Brandenburg verfügt. Um jedoch leistungsfähige Transportkorridore auf- und auszubauen, ist es u.a. ein bedeutsames Ziel des 1997 entwickelten grenzüberschreitenden, raumordnerischen Entwicklungskonzeptes, den modal-split zugunsten des ÖPNV zu verändern (UK-Nord 1997). Neben der Verbesserung im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr wird dabei ausdrücklich die „verbesserte Abstimmung und grenzüberschreitende Intensivierung von Busverkehren“ (UK-Nord 1997, S. 55) als Notwendigkeit gefordert.

Das bisherige grenzüberschreitende ÖV-Angebot muß als unzureichend bewertet werden. Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im ÖPNV sind dringend erforderlich, um angesichts des jeweiligen Integralen Taktfahrplanes innerhalb der beiden Staaten (Deutschland, NRW: seit Mai 1998; NL: ab 1999) nicht im wahrsten Sinne des Wortes den Anschluß zu verpassen.

2. Der Verkehrsraum

Den näheren Einzugsbereich des EuroSchnellBus bildet der Grenzraum Achterhoek/Westfalen. Dieser wird nördlich begrenzt durch die Eisenbahn- und Straßenübergänge Hengelo/Bad Bentheim sowie südwestlich durch die Verbindungen Arnhem/Emmerich. Er reicht auf niederländischer Seite bis Apeldoorn, auf deutscher bis Münster. Aussagen über das intraregionale Verkehrsaufkommen liegen nahezu nicht vor. Untersuchungen gehen jedoch davon aus, daß die Akzeptanz zu räumlichen Interaktionen innerhalb des eigenen nationalen Teilraumes gegenüber der grenzüberschreitenden Pendlerbereitschaft stark divergiert. Die Staatsgrenzen bilden immer noch einen „Grenzwidestand“. Die Bereitschaft für eine grenzüberschreitende Fahrt liegt in der deutsch-niederländischen Grenzregion um

das 2,7fache niedriger als für Fahrten ohne Grenzübertritt. Vor diesem Hintergrund können fundierte Prognosen über das grenzüberschreitende Pendleraufkommen zwischen Ahaus - Vreden - Winterswijk nicht getroffen werden.

Um so wichtiger ist jedoch die Verknüpfung der EuroSchnellBus-Linie in Münster und Winterswijk mit dem jeweiligen Nah- und Fernverkehrsnetz. Hierdurch wird erstmals ein ÖV-Netzschluß hergestellt, der die gut ausgebauten und im Takt verkehrenden Bus- und Bahnnetze beider Staaten verbindet. Der EuroSchnellBus ermöglicht somit erstmals regionale deutsch-niederländische Verkehrsbeziehungen im ÖPNV. Der bisherige ÖPNV im Grenzraum beschränkte sich auf den kleinräumigen Grenzverkehr der unmittelbar benachbarten Orte. Mit dem EuroSchnellBus steht somit eine neu eingerichtete ÖV-Trasse zur Verfügung, auf der bedeutende Zentren beiderseits der Grenze erreicht werden können.

3. Das Produkt EuroSchnellBus

3.1 Ausgangslage

Die Überlegungen für eine grenzüberschreitende EuroSchnellBus-Linie reichen zurück bis in das Frühjahr 1995. Die beiden Verkehrsunternehmen Oostnet und RVM (Abb. 2) kooperieren bereits seit mehreren Jahren und pflegen einen kontinuierlichen Fachaustausch. Oostnet, ein Unternehmen der VSN-Gruppe, ist die Nachfolgesellschaft der GVM (Gelderse Vervoer Maatschappij) und bedient den oben beschriebenen niederländischen Teil des Verkehrsraumes. Die RVM, ein Unternehmen der WVG-Gruppe, betreibt als kommunales Unternehmen auf deutscher Seite die Stadt- und Regionalverkehre in den Münsterlandkreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie in der Stadt Münster.

Der EuroSchnellBus basiert auf der im Mai 1994 in Betrieb genommenen SchnellBus-Linie S70/71 Vreden - Ahaus - Heek - Schöppingen - Horstmar - Laer - Münster. Nach der zwischen Lüdinghausen, Senden und Münster zuvor erfolgreich angebotenen Pilotlinie war es das zweite Projekt dieser Art. Der Schnell-

Setzen Sie sich in Verbindung

Für unterschiedliche Mobilitätswünsche bieten wir marktgerechte Produkte:

Produkt	Produktmerkmal
SchnellBus S	Schneller komfortabler Regionalverkehr im Takt <ul style="list-style-type: none"> • Musik- und Radioprogramme per Kopfhörer an jedem Sitzplatz • Lese-Service mit kostenlosen Zeitungen und Zeitschriften • Innenausstattung in Reisebusqualität
RegioBus R	Regionalverkehr im 60- oder 30-Minuten-RegioTakt mit Anschluß an Bus- und Bahn-Verbindungen an zentralen Verknüpfungspunkten
DirektBus D	Einzelne beschleunigte Fahrten <ul style="list-style-type: none"> • als Ergänzung zum RegioBus insbesondere für den Berufsverkehr oder • als Ergänzung zum SchnellBus
StadtBus C	Stadtverkehr mit modernen Standard- oder Midibussen in Niederflurtechnik im 30-, 20- oder 15-Minuten-Takt mit Rendezvous-Anschluß, Umweltkarte und Stadtfahrplan
NachtBus N	Freizeitverkehr in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende
AnrufSammelTaxi AST	Ergänzung zum Bus in den Abend- und Nachtstunden, am Wochenende auch tagsüber <ul style="list-style-type: none"> • Einstieg an jeder Haltestelle nach Fahrplan – Ausstieg vor der Haustür • telefonische Anmeldung 30 Minuten vor der Abfahrtszeit
TaxiBus T	Bedarfs-Linienerverkehr mit Kleinbus oder Taxi <ul style="list-style-type: none"> • nach telefonischer Anmeldung oder • als Anschlußlinie zum RegioBus bzw. StadtBus mit Anmeldung beim Busfahrer
BürgerBus B	Linienerverkehr im ländlichen Raum mit Kleinbussen und ehrenamtlichen BusfahrerInnen

© RVM 1995

Info-Telefon

RVM Ibbenbüren 0 54 51/94 28 0
RVM Münster 02 51/60 54 0



Abb. 2: Das differenzierte Bedienungsmodell der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)

Bus bildet das Spitzenprodukt der RVM für nachfragestarke Relationen, in denen kein Schienenverkehr vorhanden ist (vgl. SCHULTE, RENNSPIEB, LINNENBRINK 1995).

Er ist Baustein eines insgesamt acht Produkte umfassenden differenzierten Bedienungsmodells der RVM (vgl. Abb. 2). Seit nunmehr neun Jahren hat die RVM sukzessive marktgerechte Produkte für die verschiedenen räumlichen und sektoralen Verkehrsmärkte geschaffen, erprobt und weiterentwickelt. Zusehends wird auch bundesweit diese Philosophie von Markenartikeln im ÖPNV verfolgt (VDV 1994). Die vorgenommene Diversifizierung des Angebotes stellt das geeignete Instrumentarium dar, unterschiedliche Mobilitätswünsche in wirtschaftlicher Weise erfüllen zu können (RIEDLE 1997).

Auf der SchnellBus-Linie S70/71 bestand in der Relation Schöppingen - Münster zunächst ein Grundangebot im Stundentakt. Zwischen Vreden und Schöppingen verkehrte der SchnellBus zweistündlich mit Verdichtung zu einem Stundentakt in der Hauptverkehrszeit. Gegenüber den nur noch temporär zur Bedienung des Schüler- und Schwachlastverkehrs angebotenen Linien 770 und 772 erzielt die SchnellBus-Linie S70/71 durch die partielle Führung des Linienweges über die Bundesstraße 54 einen Fahrzeitvorteil von zehn Minuten. Auf diesem Streckenabschnitt konnte dadurch eine Fahrzeitreduzierung um 24 % erreicht werden. Wie bei allen SchnellBus-Achsen der RVM wurde der Fahrplanbetrieb mit hierfür gesondert ausgerüsteten Fahrzeugen aufgenommen. Im Mai 1994 standen anfänglich drei Solo-SchnellBus-Fahrzeuge zur Verfügung, die durch nachstehende Qualitätsmerkmale gekennzeichnet sind:

- technische Ausstattung und Sonderzulassung für 100 km/h,
- bequeme Reisebusbestuhlung mit klappbaren Armlehnen am Mittelgang und erheblicher Beinfreiheit,
- besondere Geräuschdämmung durch Einbau von Schwerschichtmatten zwischen Fahrstraum und Antriebsstrang,
- Teppichboden,
- getönte Isolierverglasung zur Verringerung der Wärmeinstrahlung,
- Audio-Anlage mit Kopfhöreranschluß an jedem Sitzplatz (Übertragen werden jeweils

- zwei Radio- und CD-Programme),
- Gepäckablagen mit integrierter Sitzplatzbeleuchtung,
- Vorhänge als Sonnenschutz,
- digitale Haltestellenansage und Haltestellenanzeige,
- LED-Zeituhr im Bug,
- produktbezogene Fahrzeuglackierung zur Kennzeichnung des besonderen Angebotes und der Unternehmensidentität,
- aktuelle Tageszeitungen und Zeitschriften zur kostenlosen Nutzung,
- Taxi-Ruf-Service zu jeder gewünschten Ausstiegshaltestelle sowie
- besonderer SchnellBus-Fahrplan, kostenlos ausgelegt.

In den ersten Betriebstagen nutzten rund 600 Fahrgäste pro Tag (Montag bis Freitag an Schultagen) das neue Angebot. Anschließend Zählungen zeigten einen deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen, so daß anstelle der Solo-SchnellBusse sukzessive Gelenk-SchnellBusse mit 59 Fahrgastsitzplätzen zum Einsatz gelangten. Der kontinuierlich wachsende Nachfragegrad erforderte neben den betrieblichen Maßnahmen auch eine nachhaltige Erweiterung des Fahrplanangebotes. Diese erfolgte im Februar 1997 und war gekennzeichnet durch die Verlängerung des Stundentaktes über Schöppingen hinaus bis Vreden, einer partiellen Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten zwischen Schöppingen und Münster zu einem 30-Minuten-Takt sowie durch die erstmalige Einrichtung eines zweistündlichen Sonn- und Feiertagsverkehrs zwischen Vreden und Münster. Den Erfolg der umfangreichen Fahrplan-

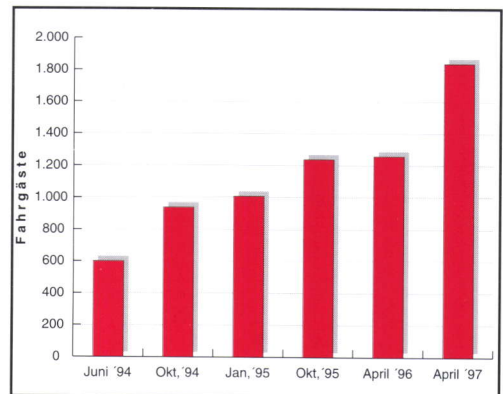


Abb. 3: Nachfragedaten auf der SchnellBus-Linie S70/71 1994 - 1997

verbesserungen belegen eindrucksvoll die Nachfragezahlen. Während im April 1996 1 260 Fahrgäste den SchnellBus nutzten, waren es im April 1997 bereits 1 840 Kunden (Abb. 3). Neben der traditionell starken Ausrichtung auf das Oberzentrum Münster weisen insbesondere die nicht auf Münster ausgerichteten Fahrbeziehungen überproportionale Fahrgastzuwächse auf, beispielsweise Vreden - Ahaus + 71 % und Schöppingen - Ahaus + 164 %. Der hohe Anteil im sogenannten Jedermannverkehr (70 %) verdeutlicht, daß die erzielten Reisezeit- und Komfortvorteile des Produktes SchnellBus die Kunden zum Umstieg vom Pkw auf den Bus bewegen.

3.2 Weiterentwicklung zum EuroSchnellBus

Die Weiterentwicklung des vorhandenen S70/71 schließt nunmehr durch die Verlängerung des Linienweges von Vreden bis ins niederländische Winterswijk die Lücke im grenzüberschreitenden ÖPNV (sog. missing - links) zwischen den Räumen Münsterland und Achterhoek. Das Projekt EuroSchnellBus ist ein Baustein zur Überwindung der nationalen Grenzen und trägt dazu bei, die Wohn- und Lebensqualität im grenznahen Raum zu verbessern.

Als Fahrplanangebot ist ein Stundentakt zwischen Winterswijk und Münster montags bis freitags zwischen 7.00 - 20.00 Uhr, samstags von 8.00 - 16.00 Uhr vorgesehen. Sonn- und feiertags wird ein Zweistundentakt von 8.00 - 20.00 Uhr angeboten. Die Fahrzeiten sind so konzipiert, daß an den zentralen Knotenpunkten Winterswijk und Münster anschlußsichere Umsteigeverbindungen an den Schienenverkehr und das übrige Busnetz (z.B. SchnellBus-Netz der RVM) bestehen. Für die Busfahrt zwischen Winterswijk und Münster beträgt die Fahrzeit etwa zwei Stunden.

Der EuroSchnellBus soll vorrangig die latent ausgeprägten grenzüberschreitenden Verflechtungen im „Einkaufs/Versorgungsverkehr“ und „Freizeitverkehr“ erschließen. Mit dem dichten Fahrplanangebot und der hochwertigen Fahrzeugausstattung ist er geeignet, eine leistungsfähige Alternative zum heute genutzten privaten PKW darzustellen. Durch die Verlängerung bis Winterswijk werden sowohl Nachfragezuwächse von und nach Münster als auch zwischen Winterswijk und Vreden bzw. Ahaus erwartet.

Als Grundlage der Fahrpreisgestaltung gilt



Abb. 4: SchnellBus-Gelenkwagen am Grenzübergang Vreden-Gaxel

auf der gesamten EuroSchnellBus-Linie von Münster bis Winterswijk der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Münsterland (VGM). Sämtliche Fahrkarten können in beiden Währungen vom Kunden gelöst werden. Für die oben erwähnten Zielgruppen werden erfahrungsgemäß vornehmlich die attraktiven Tageskarten wie Mini- und Maxikarten zur Anwendung kommen. Vor dem Hintergrund des grenzüberschreitenden Charakters ist eine Anerkennung der niederländischen Strippenkaart in einem definierten Überlagerungsbe- reich zwischen Winterswijk und Ahaus ge- plant.

Die betrieblichen Planungen sehen neben den mittlerweile heute zwischen Vreden und Mün- ster verkehrenden vier Gelenk-Schnellbussen (Abb. 4) den Einsatz von zwei weiteren Schnellbussen vor. Hierbei handelt es sich um moderne 15m-Niederflurfahrzeuge (Typ Setra S 319 NF) mit 53 Fahrgastsitzplätzen, deren Ausstattung neben den oben aufgeführten Pro- dukt-Attributen durch eine Klimaanlage vervollständigt wird. Von den insgesamt sechs Schnellbussen (davon ein Reserve-Fahrzeug) werden fünf Fahrzeuge von der RVM und ein Fahrzeug von Oostnet bereitgestellt.

Im Zuge der Projektarbeiten bedurfte es auch einer Überplanung des zwischen Winterswijk und Vreden verkehrenden BürgerBusses. Der BürgerBus bedient derzeit in einem Rundkurs alle zwei Stunden die Städte Winterswijk und Vreden auf dem geplanten Linienweg des EuroSchnellBusses. Die zukünftige Route soll ca. vier Kilometer nördlicher führen und stellt damit eine Anbindung der ländlichen Außen- bereiche an Vreden bzw. Winterswijk sicher. So kommt der BürgerBus in idealer Weise seiner eigentlichen Aufgabe, der Erschließung von dispers besiedelten Räumen abseits der Hauptmagistralen, nach.

4. INTERREG-Förderung

Der EuroSchnellBus wird von der EUREGIO im Rahmen des INTERREG-II-Programms gefördert und finanziell von der EU und den nationalen Wirtschaftsministerien beiderseits der Grenze (NRW, NL) co-finanziert (Abb. 5). Dabei handelt es sich um eine auf drei Jahre befristete Anschub-Finanzierung bis Mitte 2001. Der mehrjährige Weg bis zum Projekt-



Abb. 5: Logo EU, INTERREG/EUREGIO

start war von vielen, manchmal scheinbar unü- berwindbaren Hindernissen gekennzeichnet.

Im Oktober 1995 wurde durch die RVM bei der EUREGIO der Antrag auf Gewährung eines Zuschusses aus dem Operationellen Pro- gramm für INTERREG-II gestellt. Diese prüft die Einhaltung der INTERREG- und EURE- GIO-Kriterien. Allgemeine Grundsätze dabei sind z.B., daß ein grenzüberschreitendes „Eu- regionales Interesse“ mit dem zu fördernden Projekt verbunden sein muß und sich die Part- ner auf beiden Seiten der Grenze inhaltlich, or- ganisatorisch, personell und finanziell enga- gieren (EUREGIO 1994). Die EUREGIO ist zuständig für die Auswahl der Projekte und reicht bei der Bezirksregierung Münster und der Provinz Gelderland eine Projektvorlage ein. Diese erarbeiten wiederum Stellungnah- men, um die nationalen Co-Finanzierungen zu beurteilen. Die Bezirksregierung Münster erar- beitete für den EuroSchnellBus die Hauptstel- lungnahme, da in dessen Verwaltungsgebiet die Projektträgerin Regionalverkehr Mün- sterland GmbH (RVM) ihren Sitz hat. Die Festle- gung der förderbaren Gesamtkosten erfolgt grundsätzlich durch den Lenkungsausschuß der EUREGIO. Die formelle Zusage über die INTERREG-Mittel erteilt abschließend die INVESTITIONS-BANK NRW (IB).

Aufgrund der erstmaligen INTERREG-An- tragstellung einer ÖPNV-Förderung von Bus- betriebsleistungen war das Projekt Euro-

SchnellBus zunächst noch in Frage gestellt. Seitens der EU mußte grundsätzlich die Frage geklärt werden, ob Busbetriebsleistungen durch INTERREG-II gefördert werden können (sog. rolling stock). Ergebnis war die Auflage, daß die zusätzlich notwendigen Fahrzeuge seitens der RVM und Oostnet nicht gekauft werden dürfen, sondern geleast werden müssen. Gravierender war jedoch das Ergebnis hinsichtlich der Kostenauswirkungen. Insgesamt verblieb im Kosten-Nutzen-Vergleich ein zu hoher Komplementäranteil bei den Unternehmen Oostnet und RVM, so daß seitens der RVM der Antrag auf EU-Förderung zunächst zurückgestellt wurde.

Im Oktober 1997 erfolgte dann eine überarbeitete Antragstellung seitens der RVM. Diese war möglich, da für 1999 am Verknüpfungspunkt Winterswijk veränderte Fahrpläne für Bus und Bahn geplant wurden. Der auf die ehemaligen Zeitlagen (1995) ausgerichtete EuroSchnellBus-Verkehr hatte zur Folge, daß die gesamten Busumläufe zwischen (Winterswijk) Vreden und Münster komplett neu geordnet werden mußten. Diese Notwendigkeit war mit den neuen Fahrplänen von/nach Winterswijk nunmehr nicht mehr gegeben. Die RVM und Oostnet nahmen daher erneut die Planungen und Überlegungen für eine wirtschaftliche Machbarkeit des EuroSchnellBusses auf. Diese führten, nach erneuter Antragstellung durch die RVM, dann im April 1998 zu dem abschließenden Bewilligungsbescheid der IB NRW.

Insgesamt werden als förderbare Gesamtkosten 1,4 Mio ECU (ca. 2,6 Mio DM) veranschlagt. Der Streckenabschnitt Winterswijk - Vreden wird zu 80 %, der Abschnitt Vreden - Schöppingen zu 40 % gefördert. Nach Abzug der kalkulierten Fahrgeldeinnahmen werden seitens der EUREGIO insgesamt 752.000 ECU als förderfähige Gesamtkosten bewilligt (ca. 1,5 Mio DM). Hiervon übernehmen die EU 41 %, das Land NRW und die Provinz Gelderland jeweils 13 % sowie die RVM und Oostnet 33%.

5. Öffentlichkeitsarbeit/ Fahrgastinformation

Die Einführung des EuroSchnellBusses als bisher landesweit einzigartiges Verkehrspro-

jekt dieser Art sowie die spätere, kontinuierliche Begleitung durch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen erfordert das Beschreiten neuer Wege in der RVM-Marketing-Strategie. Gilt es doch dieses Mal, die herkömmlichen Elemente einer SchnellBus-Auftaktveranstaltung (obligatorische Redeparts mit anschließender Enthüllung des Fahrzeugs) durch den Kanon eines gleich mehrere Tage umfassenden Eventmarketings zu ergänzen. Hierzu zählen u.a.:

- zweisprachige Info-Folder im Vorfeld des Projektes als allgemeine Ankündigung für den EuroSchnellBus mit Informationen über die diversen Veranstaltungen rund um den Starttermin,
- zweisprachige Fahrpläne, die in den Anrainerkommunen haushaltweit verteilt werden; zusätzliche Auslage an publikumswirksamen Stellen (Verwaltungen, Banken etc.),
- Plakate, Straßentransparente, Anzeigenschaltungen,
- Entwicklung eines Corporate Design für den EuroSchnellBus, incl. einer produktspezifischen Fahrzeuglackierung in Anlehnung an die vorhandene RVM-SchnellBus-Optik,
- zweisprachige Piktogramme sowie niederländische Zeitungen und Zeitschriften im Bus,
- Auftaktveranstaltung am 23. Oktober 1998 am Grenzübergang Vreden-Gaxel,
- grenzüberschreitender Volkslauf auf dem Streckenabschnitt Vreden-Winterswijk,
- Frühstück im Bus auf der ersten Fahrt von Winterswijk nach Münster und
- kostenlose „Schnuppertage“ an den ersten beiden Betriebstagen.

Die Ankündigungen zum EuroSchnellBus und die ihn begleitenden Marketingaktivitäten haben bereits früh im Vorfeld des eigentlichen Starttermins (25. Oktober 1998) in den Niederlanden und Deutschland das Interesse der landesweiten und regionalen Medien geweckt.

6. Schlußbemerkung

Mit dem EuroSchnellBus wird erstmalig ein qualitativ herausragendes grenzüberschreitendes ÖPNV-Angebot geschaffen, das die deutsch-niederländischen Verkehrsbeziehungen maßgeblich verbessert. Aufgrund seiner Verknüpfung an die jeweiligen ÖV-Systeme im Hinterland beider Staaten kann er so zum

bedeutenden Entwicklungsimpuls zwischen den östlichen Niederlanden und dem Münsterland werden. Zweifellos wird sich der EuroSchnellBus aufgrund seiner deutsch-niederländischen Kooperation aus der Flotte der ab Herbst 1998 insgesamt sieben verkehrenden SchnellBus-Achsen der RVM im Münsterland hervorheben.

In vielen Bereichen haben alle an dem Projekt Beteiligten Neuland in der Entwicklung und Bearbeitung betreten müssen. Spätestens mit Ablauf der dreijährigen EU-Förderung Mitte 2001 ist eine Gesamtbilanz zu ziehen. Die erwartete Akzeptanz des neuen Angebotes dürfte jedoch sicherlich eintreten, haben doch bisher sämtliche durchgeführte Nachfrageerhebungen aller RVM-SchnellBus-Linien im Nachhinein gezeigt, daß die zuvor abgeschätzten Prognosen stets deutlich übertroffen wurden.

Literatur

EUREGIO (Hg.) (1994): Operationelles Programm für die EUREGIO 1994-1999 im Rahmen von Interreg-II

Riedle, H. (1997): Das ÖPNV-Konzept der Regionalverkehr Münsterland-GmbH. Vom Schnellbus zum integrierten Verkehrssystem. In: Verkehrszeichen, 1/1997

Schulte, R., U. Rennspieß, W. Linnenbrink (1995): Das Produkt SchnellBus als Angebotsoffensive in der Region. Erfahrungen der WVG-Gruppe unter besonderer Berücksichtigung des Marketings. In: Der Nahverkehr, 7-8/95

UK-Nord (Hg.) (1997) : Grenzübergreifendes Raumordnerisches Entwicklungskonzept für das Gebiet der Unterkommission Nord (UK-Nord) der Deutsch-Niederländischen Raumordnungskommission. Abschlußbericht

VDV (Hg.) (1994): Differenzierte Bedienungsweisen. Nahverkehrs-Bedienung zwischen großem Verkehrsaufkommen und geringer Nachfrage. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Zukunftsperspektiven der Stadt Münster im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung*

Thomas H a u f f, Münster

1. Nachhaltige Stadtentwicklung - die Umsetzung ist gefordert

Die Diskussion um nachhaltige Stadtentwicklungsprozesse ist mittlerweile in eine Phase getreten, in der Handlungs- und Umsetzungsorientierung einen hohen Stellenwert einnehmen. Dies dokumentieren die „Habitat-Agenda mit dem globalen Aktionsplan“ der Vereinten Nationen, der „Nationale Aktionsplan zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung“ des Deutschen Nationalkomitees Habitat II und der Lissabonner Aktionsplan der Europäischen Kampagne zukunftsbeständiger Städte und Gemeinden mit dem Titel „Von der Charta zum Handeln“.

Bei der Umsetzung nachhaltiger Stadtentwicklungsstrategien kommt den Kommunen eine wichtige Rolle zu. Infolge der Selbstverwaltungsgarantie besitzen vor allem die deutschen Kommunen vielfältige Zuständigkeiten, aus denen lokale Handlungsspielräume für eine nachhaltige Entwicklung erwachsen. Insbesondere die kommunale Planungshoheit ermöglicht wichtige Weichenstellungen zur Entwicklung der lokalen Raumstruktur. Dabei darf jedoch nicht außer acht gelassen werden, daß der Erfolg kommunaler Aktivitäten zugunsten einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung wesentlich von entsprechenden rechtli-

chen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen abhängt, die durch Bund und Länder gesetzt werden.

Über die Gestaltungsmöglichkeiten, die aus den verfassungsmäßig übertragenen Aufgaben erwachsen, haben die Kommunen aufgrund ihrer Bürgernähe durch die Agenda 21 von Rio de Janeiro zudem auch einen Gestaltungsauftrag zur nachhaltigen Entwicklung erhalten. Der Auftrag besteht in einem Konsultationsprozeß mit den Bürgern und der Aufstellung einer Lokalen Agenda 21.

Während der Auftrag zur Erarbeitung einer Lokalen Agenda 21 echtes Neuland für die Kommunen bedeutet, sind die Handlungsbausteine und Strategien einer nachhaltigen Stadtentwicklung im wesentlichen bekannt. „Entsprechende Schritte auf dem Weg zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung müssen nicht neu erfunden werden, sie müssen nur getan werden. Entscheidend ist der politische Wille in den Beschlußgremien“ (TÖPFER 1996). Die Stadt Münster gehört zu den Kommunen, in denen die Weichen bereits früh zugunsten einer ressourcenschonenden und umweltverträglichen Stadtentwicklung gestellt wurden. Dies bezieht sich nicht nur allein auf die Förderung des Fahrradverkehrs, sondern auch auf die Entwicklung umweltverträglicher Siedlungsstrukturen und einen systematischen Natur- und Umweltschutz. Vordere Plätze beim Kommunalwettbewerb „Bundeshauptstadt für Natur- und Umweltschutz“ und der erste Platz beim Wettbewerb „Klimaschutz“ belegen das bisherige Engagement der Stadt Münster im Rahmen einer umweltverträglichen Stadtentwicklung.

* Der Beitrag ist Herrn Prof. Dr. H. Heineberg zu seinem 60. Geburtstag gewidmet; ich habe ihm viel zu verdanken.

(Anm. d. Hg.: Die Beitragsthematik ist zugleich Gegenstand eines Vortrags des Autors auf der Tagung der Geographischen Kommission für Westfalen am 05.09.1998 in Münster)

Die parlamentarische Beschlußlage macht den Willen Münsters deutlich, weitere Anstrengungen auf dem Weg zu einer zukunftsbeständigen Stadt zu unternehmen. Die in Münster erkannte Verantwortung für den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen - auch in globaler Perspektive - dokumentiert sich durch die Beitritte zum Internationalen Rat für Kommunale Umweltinitiativen (ICLEI) und zum Klimabündnis Europäischer Städte mit den indigenen Völkern Amazoniens sowie den Erarbeitungsbeschlüssen zur Lokalen Agenda 21 Münster. Zudem hat Münster gemeinsam mit dem Bundesbauministerium und dem Land Nordrhein-Westfalen die „Qualitätsvereinbarung für ein Bündnis Städte der Zukunft“ unterzeichnet, um im Rahmen eines Modellvorhabens des Bundes städtebauliche Strategien nachhaltiger Stadtentwicklung zu erproben und auf diese Weise den Weg zur „Stadt der Zukunft“ beispielhaft zu demonstrieren (vgl. OstD Stadt Münster 1997a; BfLR 1997a,b).

Trotz der guten Voraussetzungen und erbrachten Vorleistungen stellen sich auch in Münster anspruchsvolle Herausforderungen auf dem Weg zur „Stadt der Zukunft“. Die aktuellen Nachfrageüberhänge in den Bereichen Wohnen und Gewerbe stellen zusammen mit den bis zum Jahr 2010 prognostizierten Wohnbauland- und Gewerbeflächenbedarfen erhebliche Flächenansprüche dar. Daher ist nach Lösungen zu suchen, wie diese Flächenansprüche entsprechend den Prinzipien der Nachhaltigkeit haushälterisch für eine langfristig tragfähige Entwicklung genutzt werden können (vgl. HAUFF 1997a). Zudem hat sich in den letzten Jahrzehnten in der Stadtregion Münster ebenso wie in allen deutschen Stadtregionen ein deutlicher Suburbanisierungsprozeß vollzogen, der mit erhöhter Flächeninanspruchnahme im Umland, steigenden autoorientierten Einpendlerzahlen nach Münster und entsprechenden Umweltbelastungen verbunden ist, so daß auch hier Handlungsbedarf besteht (vgl. RUPPRECHT 1997a,b). Die ablaufenden Entwicklungstrends der Suburbanisierung mit den damit verbundenen Problemen machen deutlich, daß die räumliche Handlungsebene Stadt für eine nachhaltige Entwicklung allein nicht ausreicht. Nachhaltige Stadtentwicklung ist ohne entsprechende Einbettung in regionale Siedlungs- und Verkehrskonzepte nur begrenzt realisierbar.

Vor diesem Hintergrund werden im folgenden die bisherigen Erfahrungen, laufende Prozesse und zukünftige Perspektiven einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Münster behandelt. Ausgehend von den Beschlüssen in Rio, Istanbul und Aalborg wird zunächst das Ziel der nachhaltigen Entwicklung für die kommunale Ebene konkretisiert. Danach werden die Ausgangslage und die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung in Münster skizziert. Im Anschluß an eine kurze Darstellung des bisherigen Erarbeitungs- und Umsetzungsstandes nachhaltiger Stadtentwicklungskonzepte folgen Erläuterungen des Modellvorhabens „Städte der Zukunft“ und des Prozesses zur Erarbeitung der Lokalen Agenda 21 Münster. Auf dieser Basis werden Überlegungen für die weiteren Perspektiven einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Münster angestellt.

2. Nachhaltige Entwicklung als globale Aufgabe und kommunaler Auftrag

2.1 Herausforderungen durch die Weltkonferenzen von Rio 1992 und Istanbul 1996

Nachhaltige Entwicklung ist einer der vielschichtigsten Begriffe der gegenwärtigen politischen Diskussion, weithin als Leitbild anerkannt, jedoch schwer konkretisierbar und damit der Gefahr ausgesetzt, inhaltslos zu werden. Um die Aufgabenstellung für die kommunale Ebene zu formulieren, ist es daher sinnvoll, am Ausgangspunkt der Diskussion anzusetzen. Die Konjunktur des Leitbildes nachhaltige Entwicklung (sustainable development) begann mit dem Brundtland-Bericht „Unsere gemeinsame Zukunft“ der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung. Die 1987 geprägte Begriffsbestimmung in Form einer intergenerativen Gerechtigkeitsnorm stellt die Basis für die nachfolgenden Diskussionen dar. „Sustainable development is development that meets the needs of present without compromising the ability of future generations to meet their own needs“ (WCED 1987, S. 8). Zugleich wurde in diesem Zusammenhang die Prämisse formuliert, in Umwelt- und Entwicklungsfragen einen integrierten Ansatz zu verfolgen. „Sustainable development integrates economics and ecology in decision and law making to protect the environment and to promote development“ (ebenda).

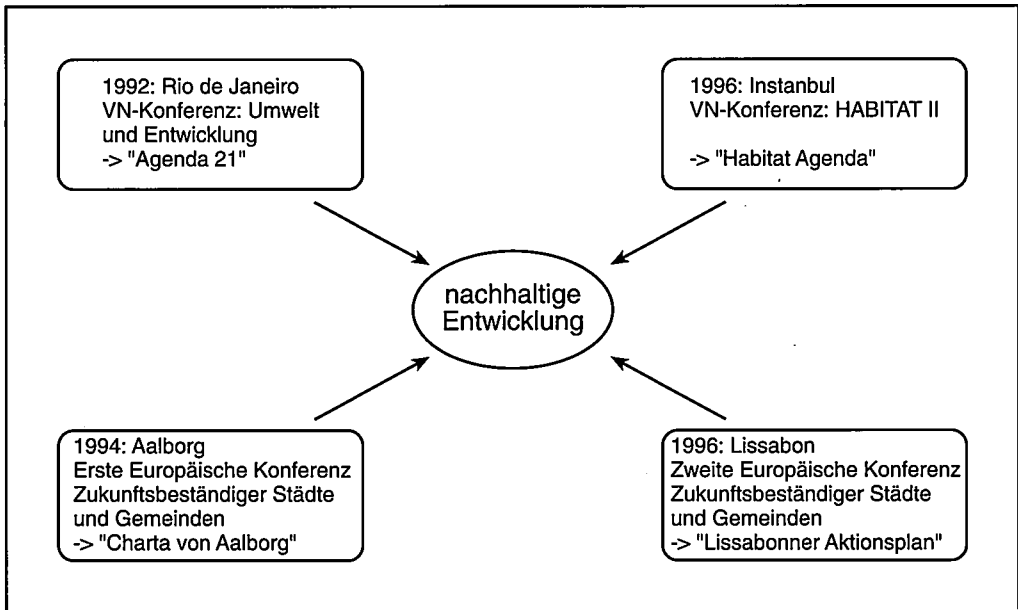


Abb. 1: Nachhaltige Entwicklung als zentrales Entwicklungsziel

(Quelle: HAUFF 1997a)

Der endgültige Durchbruch des Leitbildes der nachhaltigen Entwicklung erfolgte 1992 auf der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro mit der Verabschiedung der Agenda 21 (vgl. BMU o.J.; vgl. Abb. 1). Die Agenda 21 stellt ein langfristiges Handlungsprogramm für das 21. Jahrhundert dar. Im Rahmen einer globalen Partnerschaft und in langfristiger Perspektive soll das Ziel einer umweltverträglichen, nachhaltigen Entwicklung ausgewogen und in internationaler Kooperation verfolgt werden. In 40 Kapiteln werden alle wesentlichen Politikbereiche einer umweltverträglichen, nachhaltigen Entwicklung angesprochen.

Hierzu gehört auch die Förderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Genannte Programmbereiche sind u.a. angemessene Unterkunft für alle, Förderung einer nachhaltigen Flächennutzungsplanung/Flächenwirtschaft, Förderung umweltverträglicher Energieversorgungs- und Verkehrssysteme, Förderung eines umweltverträglichen Bauens, Förderung einer integrierten Umweltschutzinfrastruktur zur Ver- und Entsorgung (vgl. BMU o.J., S. 44ff.). Die Diskussion um diese Thematik erfuhr durch die Wertsiedlungskonferenz HABITAT II in Istanbul 1996 einen wesentli-

chen Bedeutungszuwachs, auf der Fragen nachhaltiger Siedlungsentwicklung im Mittelpunkt standen. Mit der Verabschiedung der Habitat-Agenda haben sich die Teilnehmerstaaten der Konferenz den Zielen der nachhaltigen Siedlungsentwicklung verpflichtet und mit dem globalen Aktionsplan Strategien zur Umsetzung beschlossen (vgl. Abb. 1).

In Deutschland wurden im Vorfeld und Nachgang der Konferenz zahlreiche Arbeiten durch das Bundesbauministerium und die Nichtregierungsorganisationen initiiert, so daß nachhaltige Stadtentwicklung erheblich an Aktualität gewann. Getragen von einem breiten Konsens der beteiligten gesellschaftlichen Gruppen wurde vom Nationalkomitee Habitat II der Nationale Aktionsplan zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung vorgelegt, in dem basisorientiert unter Mitwirkung der kommunalen Spitzenverbände Lösungsansätze für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung der Städte und Gemeinden formuliert werden. Dabei geht das Nationalkomitee von dem Nachhaltigkeitsbegriff des Brundlandt-Berichts aus: „Nachhaltige Entwicklung bezeichnet eine Entwicklung, in der die Bedürfnisse der heutigen Generationen befriedigt werden, ohne zukünftigen Generationen die Möglichkeit zur

Befriedigung ihrer eigenen Bedürfnisse zu nehmen. Hierzu ist es erforderlich, daß die weitere Entwicklung nur innerhalb der Tragfähigkeit und Belastbarkeit der natürlichen und von Menschen geschaffenen Systeme stattfindet“ (BMBau 1996, S. 2).

Agenda 21 und Habitat-Agenda machen deutlich, daß Nationalstaaten zwar wichtige Handlungsträger für eine nachhaltige Entwicklung sind, eine entscheidende Rolle bei der Realisierung aber den Kommunen zukommt. Konsequenterweise formuliert daher die Agenda 21 in Anerkennung der Bedeutung der örtlichen Ebene den Auftrag an die Kommunen, sich einem Konsultationsprozeß mit ihren Bürgern zu unterziehen und eine „kommunale Agenda 21“ zu beschließen. Auch für den Bereich einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung identifizieren Habitat-Agenda und nationaler Aktionsplan entscheidende Akteure auf kommunaler Ebene.

Der von der Agenda 21 ausgehende Auftrag an die Kommunen wurde von den europäischen Städten und Gemeinden 1994 mit der Aalborg-Konferenz aufgegriffen. Mit der Unterzeichnung der Charta von Aalborg gingen die Städte, Gemeinden und Landkreise die Verpflichtung ein, den Prozeß zur Aufstellung einer „lokalen Agenda 21“ einzuleiten (vgl. Abb. 1). Der kommunale Wille zum nachhaltigen Handeln wurde nochmals von den Teilnehmern der Europäischen Kampagne zukunftsbeständiger Städte und Gemeinden 1996 mit dem Lissabonner Aktionsplan („Von der Charta zum Handeln“) bekräftigt.

Die Stadt Münster hat den Grundsatz, daß globale Erfolge in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung am besten durch multilokales, kumulativ kommunales Handeln zu erzielen sind, früh aufgegriffen. Durch den Beitritt zum Internationalen Rat für Kommunale Umweltinitiativen (ICLEI) wurde die Charta von Aalborg und damit bereits der Auftrag zur Erstellung einer Lokalen Agenda 21 anerkannt. Separate Beschlüsse zur Aufstellung der Lokalen Agenda 21/Zukunftsfähiges Münster haben dieses Vorhaben Ende 1996 und Anfang 1997 bekräftigt (vgl. FREYE 1997). Neben zahlreichen laufenden Projekten und Maßnahmen im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung ist Münster durch die Teil-

nahme am Modellvorhaben „Städte der Zukunft“ in das deutsche „Habitat follow up“ eingebunden und wirkt aktiv am Erprobungsprozeß nachhaltiger Stadtentwicklungsstrategien mit (vgl. DÖHNE/KRAUTZBERGER 1997, FUHRICH 1998, HAUFF 1998c).

2.2 Nachhaltige Stadtentwicklung aus kommunaler Perspektive

Nachhaltige Stadtentwicklung ist sowohl auf nationalstaatlicher Ebene (z.B. GG Art. 20a, BauROG) als auch auf kommunaler Ebene unbestrittene Zielperspektive. Auch die Stadt Münster hat durch zahlreiche Beschlüsse ihren Willen zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung nachdrücklich dokumentiert (vgl. HAUFF 1998a). Das Ziel ist somit eindeutig benannt, aber wie sieht das Ziel konkret aus?

Konsens besteht darüber, daß nachhaltige Entwicklung ökologische, ökonomische und soziale Dimensionen in langfristiger Zielperspektive umfaßt. Ob jedoch dabei normativ ökologischen Aspekten ein eindeutiger Vorrang einzuräumen ist oder demgegenüber die besondere Qualität der nachhaltigen Entwicklung in der Integration ökonomischer, sozialer und ökologischer Ziele besteht, ist in der Diskussion umstritten. Für die kommunale Ebene führen weder abstrakte Zieldiskussionen noch normativ abgeleitete Zielvorstellungen weiter.

Angesichts der Entscheidungen, die im Spannungsfeld ökologischer Erfordernisse, sozialer Anforderungen, wirtschaftlicher Ansprüche und oberzentraler Funktionsanforderungen getroffen werden müssen (vgl. Abb. 2), liegt ein erfolgversprechender Ansatzpunkt in einer ganzheitlichen, integrativen Betrachtungsweise, der notwendigerweise auf Dialogprozessen mit allen gesellschaftlichen Gruppen aufbaut (vgl. HAUFF 1998b). Handlungsleitend sollte dabei sein, daß Kommunen der Aufgabe einer umfassenden ökologischen, soziokulturellen und wirtschaftlichen Grunddaseinsvorsorge für ihre heutigen Bewohner Rechnung tragen müssen, ebenso wie jedoch im Hinblick auf intergenerative Gerechtigkeit angemessene Möglichkeiten zur Bedürfnisbefriedigung zukünftiger Generationen offenzuhalten sind.

Nachhaltigkeit wird somit nicht normativ bestimmt, sondern muß unter Berücksichtigung

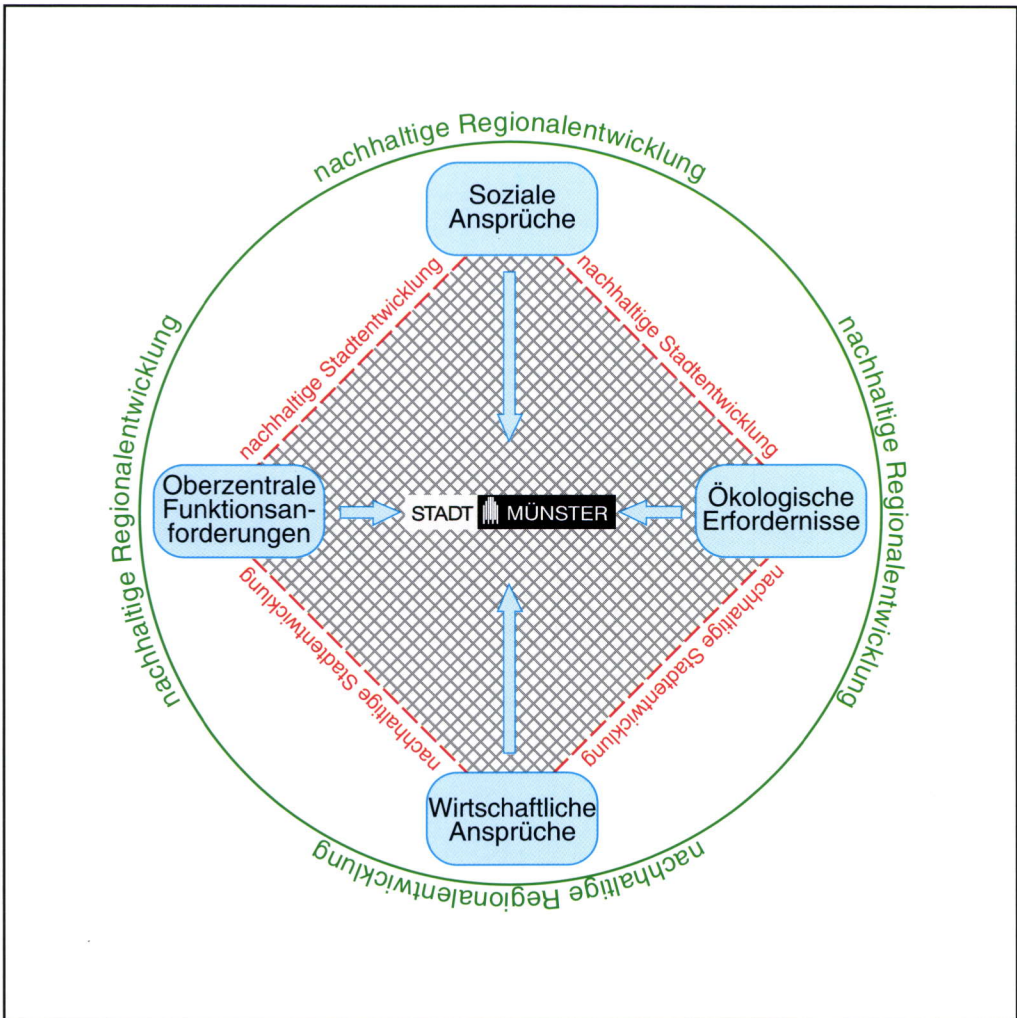


Abb. 2: Nachhaltige Entwicklung aus kommunaler Sicht

(Quelle: HAUFF 1997a)

der langfristigen Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen im konkreten kommunalen Kontext im Dialog und Diskurs zwischen den gesellschaftlichen Gruppen ausgehandelt werden (vgl. HAUFF 1998b). Dies ermöglicht zum einen die Suche nach Konsenspotentialen, zum anderen können auch Konfliktpunkte benannt und konkret bearbeitet werden. Da die Balance zwischen sozialen, ökonomischen und umweltbezogenen Zielkategorien der Nachhaltigkeit im gesellschaftlich-politischen Diskurs bestimmt wird, steht Nachhaltigkeit als Entwicklungsleitbild für das gesamte kommunale Handeln zur Verfügung. Bei allen Entscheidungen wird dann deutlich, wie den

einzelnen Belangen der Nachhaltigkeit Rechnung getragen wird. Diese Überlegungen stehen in Übereinstimmung mit den Ausführungen der Charta von Aalborg über „Zukunftsbständigkeit als lokaler und gleichgewichtsuchender Prozeß“.

Insbesondere für das Oberzentrum Münster ist zu berücksichtigen, daß Diskussions- und Dialogprozesse auf der Handlungsebene Stadt für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung nicht ausreichen. Angesichts der Suburbanisierungsprozesse der letzten Jahrzehnte und der intensiven Verflechtungen mit dem Umland ist die Stadtregion zunehmend als räum-

liche Ebene in die Überlegungen zur Stadtentwicklung einzubeziehen. Eine Kommune kann eine nachhaltige Stadtentwicklung nicht alleine realisieren, entscheidend ist die Einbindung in eine nachhaltige Regionalentwicklung (vgl. Abb. 2).

3. Ausgangslage und Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung

3.1 Raumstrukturelle Voraussetzungen und Stadt-Umland-Verflechtungen

Der Erhalt und die Weiterentwicklung umweltverträglicher Siedlungsstrukturen haben in Münster immer einen besonderen Stellenwert besessen. Behutsamer Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg, Absage an die autogerechte Stadt in den 60er Jahren, Entwicklung eines Grünsystems ab Mitte der 60er Jahre, bestandsorientierte Stadterneuerung in den 70er und 80er Jahren sowie eine zentrenorientierte Stadtplanung haben maßgeblich zur Entwicklung der heutigen Siedlungsstrukturen geführt. Die Stadtstrukturen - kompakte Kernstadt mit vitaler Altstadt, hiervon abgegrenzte Stadtteile mit funktionsfähigen Stadtteilzentren und das nahezu idealtypische Grünsystem - bieten gute Voraussetzungen für eine Umsetzung der räumlichen Prinzipien der nachhaltigen Stadtentwicklung (vgl. Abb. 3). Wäre der Slogan „kompakt, urban, grün“ nicht bereits für die zukünftige Siedlungsentwicklung in München vergeben, auch die Münsteraner Stadtstruktur würde hierdurch hervorragend beschrieben.

Die kompakten Stadtstrukturen und die stadtverträgliche Mobilitätssteuerung spiegeln sich im Verkehrsmittelwahlverhalten der Münsteraner wider (vgl. Abb. 4). Von allen Fahrten/Wegen der Münsteraner Bevölkerung werden 63 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, Rad, SPNV/ÖPNV) zurückgelegt, hiervon entfällt mit ca. 32 % der größte Anteil auf das Fahrrad. Prägend für die städtische Verkehrs- und Umweltsituation ist aber nicht nur das Verkehrsmittelwahlverhalten der Münsteraner, sondern auch das spezifische Verkehrsverhalten der Pendler. Dieses ist durch eine dominierende Nutzung des Kraftfahrzeugs charakterisiert. Die Wege im Pendlerverkehr werden zu ca. 83 % mit dem privaten Kraftfahrzeug

durchgeführt, auf den SPNV/ÖPNV entfallen nur ca. 16 % (vgl. Abb. 4).

Anhand der Pendlerströme lassen sich auch die Stadt-Umland-Verflechtungen nachvollziehen und die Stadtregion Münster für analytische Zwecke der Raumbearbeitung abgrenzen (HAUFF 1997 a; vgl. Abb. 5). Als Kerngebiet der Stadtregion weist die Stadt Münster eine hohe Arbeitsplatzzentralität und einen hohen Einpendlerüberschuß auf, demgegenüber sind der innere und äußere Einzugsbereich der Stadtregion durch hohe Auspendlerzahlen nach Münster charakterisiert. Aus dem inneren Einzugsbereich pendeln über 50 % der Berufspendler und über 25 % der Erwerbstätigen nach Münster aus, für den äußeren Einzugsbereich liegen die entsprechenden Werte noch bei 25 - 50 % der Berufspendler und 10 -25 % der Erwerbstätigen (vgl. GÖD-DECKE-STELLMANN 1996).

Die stetige Entwicklung des Pendleraufkommens ist eng mit dem Suburbanisierungsprozeß der letzten Jahrzehnte verbunden. Vor allem die Gemeinden im Nahbereich konnten in den letzten Jahren verstärkt von Fortzügen aus Münster profitieren (vgl. OStD Stadt Münster 1995). Die Wanderungsgewinne dieser Gemeinden gegenüber Münster betrafen in erster Linie die Altersgruppe der 30-45jährigen und auch die Altersgruppe der 45-60jährigen. RUPPRECHT (1997a,b) nimmt die negativen ökologischen Auswirkungen des Suburbanisierungsprozesses zum Anlaß, auf die Problematik der regionalen Siedlungssteuerung aufmerksam zu machen und auf die Notwendigkeit entsprechender Steuerungsinstrumente hinzuweisen.

3.2 Herausforderungen durch Flächenansprüche bis 2010

Die Stadt Münster hatte im letzten Jahrzehnt eine deutliche Entwicklungsdynamik zu verzeichnen. Der hohe Wohn-, Umwelt- und Freizeitwert der Stadt hat zusammen mit dem positiven Image als Universitäts- und Wissenschaftsstadt auch in rezessiven gesamtwirtschaftlichen Phasen zu einem Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen geführt. Die wohnberechtigte Bevölkerung stieg von 1986 bis 1996 auf über 281 000, lediglich im Zusammenhang mit der Bereinigung des Melde-

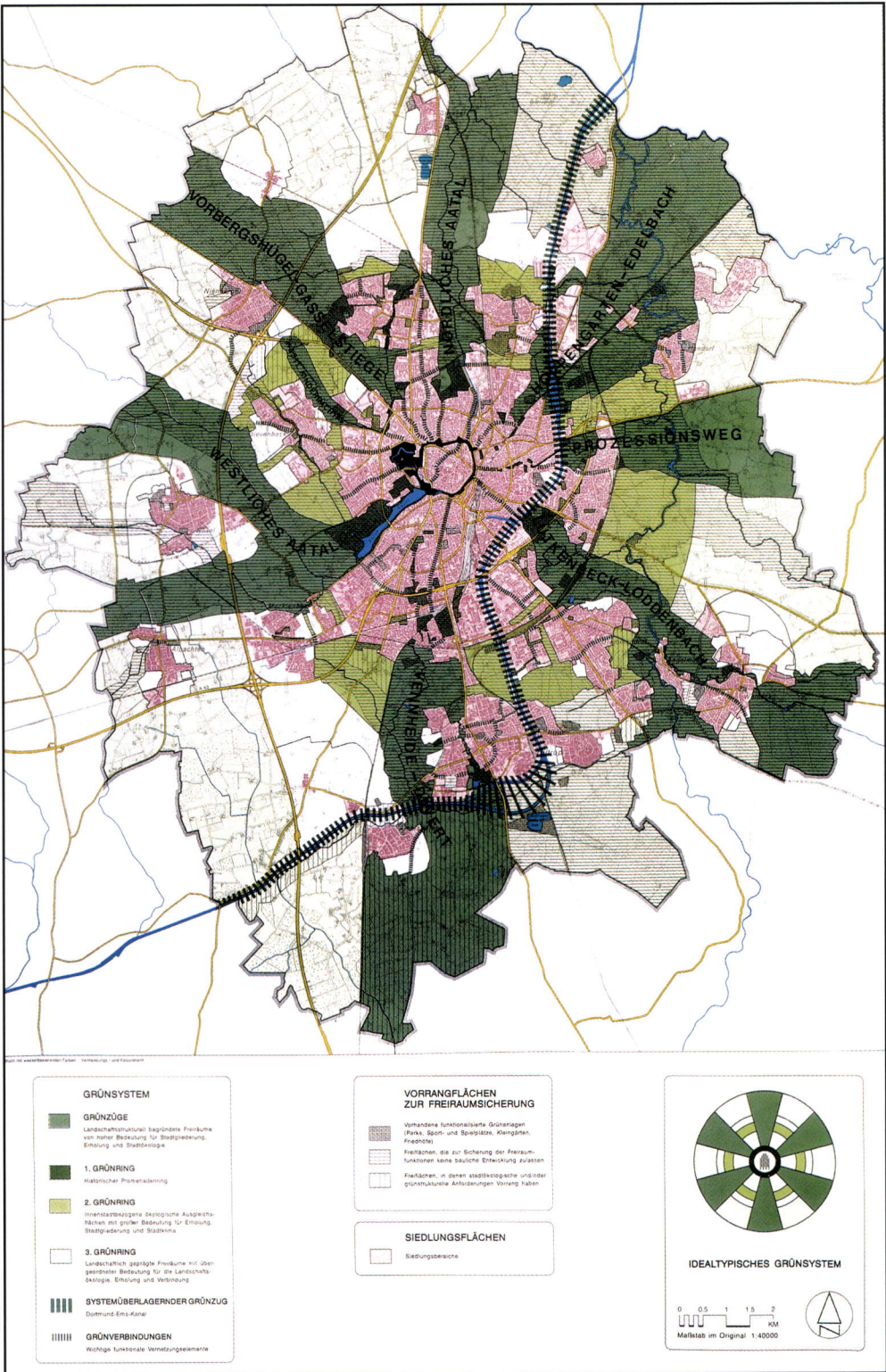


Abb. 3: Grünordnung Münster: Grünsystem/Freiraumkonzept
(Quelle: OSiD der Stadt Münster - Amt für Grünflächen und Naturschutz, 1996b)

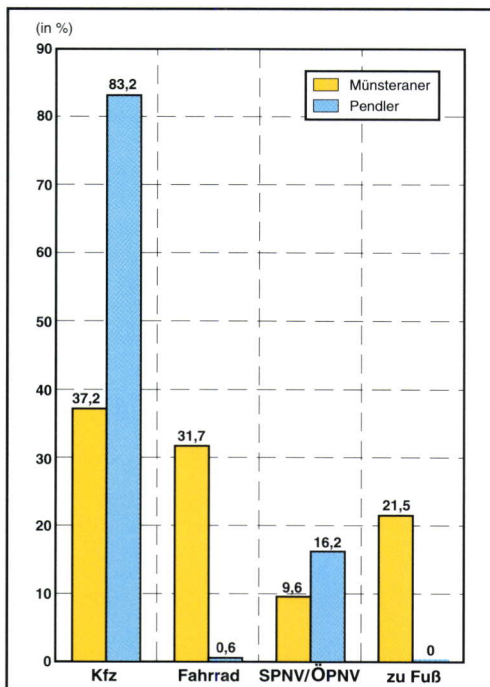


Abb. 4: Wege-/Fahrtenaufkommen in Münster 1994 nach Verkehrsarten (Modal split)

(Quelle: HAUFF 1997a / Oberbürgermeisterin der Stadt Münster 1997)

registers trat 1994 ein Rückgang auf. Auch im Bereich der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten verzeichnete Münster als eine von wenigen Kommunen in Nordrhein-Westfalen zwischen 1982 und 1994 eine positive Beschäftigtenentwicklung.

Im Rahmen der Neuaufstellung des Gebietsentwicklungsplanes - Teilabschnitt Münsterland sind für die Stadt Münster langfristige Bedarfsschätzungen mit dem Zielhorizont 2010 vorgenommen worden (vgl. Bezirksregierung Münster 1996). Die Bezirksplanungsbehörde hat aus regionalplanerischer Sicht einen Bedarf von 850 ha an Wohnsiedlungsbereichen (WSB) und 535 ha Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen (GIB) für Münster ermittelt. Während die Wohnsiedlungsbereiche vollständig auf dem Stadtgebiet verortet werden können, sind aufgrund naturräumlicher Restriktionen von dem geschätzten GIB-Bedarf nur 430 ha auf dem Stadtgebiet darstellbar. Der nicht darstellbare GIB-Bedarf wird durch die Benennung von intraregionalen GIB-Flächen nachgewiesen. Auch für die

Kommunen des Umlandes werden erhebliche Flächenbedarfe geschätzt. Allein für die direkten Umlandgemeinden ist ein Bedarf von 920 ha an Wohnsiedlungsbereichen und von 540 ha an Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen prognostiziert worden.

Hinsichtlich der geschätzten Werte ist zu berücksichtigen, daß es sich um regionalplanerische Flächenkategorien handelt. Wohnsiedlungsbereiche können neben Wohnbauflächen noch weitere städtebauliche Flächen umfassen, wie z.B. gemischte Bauflächen, Gemeinbedarfsflächen, innerörtliche Verkehrsflächen, örtliche Grünflächen. Auch Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche enthalten neben gewerblichen Bauflächen noch weitere städtebauliche Flächen.

Auch wenn beabsichtigt ist, diese Bedarfsschätzungen in den nächsten Jahren nochmals zu erneuern, wird jedoch deutlich, daß für die Stadt Münster und das Umland bis zum Jahr 2010 von erheblichen Flächenansprüchen in den Bereichen Wohnen und Gewerbe auszugehen ist, die zudem von aktuellen Nachfrageüberhängen noch überlagert werden. In der ersten Hälfte der 90er Jahre gingen Schätzungen für die Stadt Münster von einem Defizit an ca. 8 000 Wohnungen und ca. 120 ha an Gewerbe- und Industrieflächen aus. Diese skizzierten Flächenansprüche stellen besondere Anforderungen an eine nachhaltige stadtregionale Entwicklung.

4. Nachhaltige Stadtentwicklung in Münster

4.1 Vielfältiges, programmatisches und vorausschauendes Vorgehen

Ressourcenschonende Stadtentwicklung begann in Münster nicht erst mit den Beschlüssen von Rio und Istanbul. Vielmehr besteht in Münster ein großer zeitlicher Erfahrungshintergrund. Beispielsweise setzten eine gezielte Förderung des Fahrradverkehrs und die systematische Entwicklung der Grünringe und Grünzüge bereits in den 60er Jahren ein. Charakteristisch ist darüber hinaus, daß Ansätze nachhaltiger Stadtentwicklung in nahezu allen städtischen Handlungsfeldern verfolgt werden. Deutlich wird dies an der Bestandsaufnahme zukunftsfähiger Projekte der Stadtver-

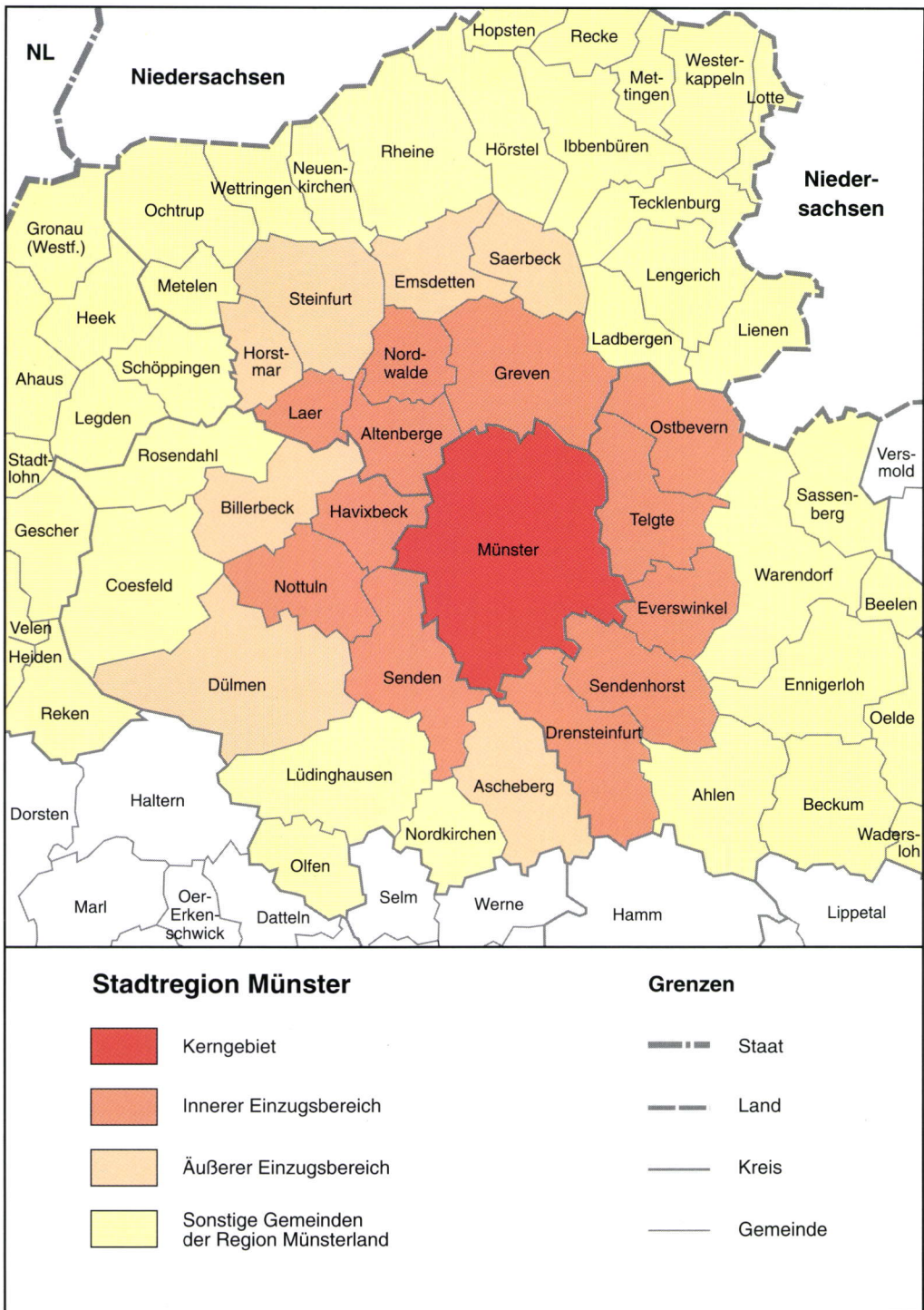


Abb. 5: Stadtregion Münster
 (Quelle: Daten VZ 1987, HAUFF 1997a)

waltung, die als Standortbestimmung zu Beginn des Agenda-Prozesses erfolgte (vgl. Stadt Münster 1997). Dabei ist jedoch zu beachten, daß die einzelnen Projekte in der Regel in Konzepte oder Programme eingebunden sind. Damit läßt sich die Münsteraner Vorgehensweise als konzeptionell-programmatisch kennzeichnen (vgl. Übersicht 1).

Der breite Erfahrungshintergrund zu Konzepten und Maßnahmen nachhaltiger Stadtentwicklung war auch ein wichtiger Grund für die Aufnahme der Stadt Münster in das Modellvorhaben des Bundesbauministeriums „Städte der Zukunft - Strategien und Maßnahmen nachhaltiger Stadtentwicklung“. Nahezu der gesamte Strategiekatalog zur nachhaltigen Stadtentwicklung im Wohnungs- und Städtebau wird entsprechend der örtlichen Situation akzentuiert in Münster bereits umgesetzt (vgl. ÖStD Stadt Münster 1997a, HAUFF 1997a, S. 49f.).

Kennzeichnend für die Situation in Münster ist auch eine vorausschauende Stadtentwicklungsplanung. Für die zukünftige räumliche Entwicklung bietet das Raumfunktionale Konzept (RFK) „Münster 2010“ einen langfristigen gesamtstädtischen Orientierungsrahmen, der am Leitbild der nachhaltigen Stadtentwicklung orientiert ist (vgl. ÖStD Stadt Münster 1997b, HAUFF 1998a). Grundsätzlich hat die Innenentwicklung Priorität vor der Außenentwicklung. Trotz dieser Priorität und der eingeleiteten Innenentwicklungsmaßnahmen ist angesichts der prognostizierten Flächenbedarfe davon auszugehen, daß auch künftig noch Freiflächen für Siedlungszwecke in Anspruch genommen werden müssen. Für eine ressourcenschonende Weiterentwicklung der Stadtstruktur orientiert sich das RFK an der „zentrenorientierten Stadt der kurzen Wege“ als Leitlinie der Stadtentwicklungsplanung. Dabei werden die Voraussetzungen für eine „Stadt der kurzen Wege“ durch die räumliche Zuordnung der neuen Wohnbauflächen zu Stadtteilzentren und zu Schienenhaltepunkten geschaffen.

Die besondere Qualität der langfristigen Siedlungsflächenkonzeption besteht darüber hinaus darin, daß bereits im Prozeß der Erarbeitung des RFK eine enge Abstimmung mit dem Umweltplan und der Grünordnung er-

folgte und daß die Siedlungsflächen- und Verkehrsentwicklungsplanung eng verzahnt wurden. Das RFK skizziert entsprechend den Prinzipien der Nachhaltigkeit den langfristigen Rahmen für die räumliche Entwicklung. Die Ausfüllung dieses Rahmens und die Suche nach konkreten Lösungen im Spannungsfeld ökologischer Erfordernisse, sozialer Anforderungen, wirtschaftlicher Ansprüche und oberzentraler Funktionsanforderungen erfolgt im Zuge der Beratungen der Handlungsprogramme Wohnen und Gewerbe.

In Münster liegt daher ein breiter Erfahrungshintergrund als Basis für die Umsetzung der Charta von Aalborg mit der Erarbeitung der Lokalen Agenda 21 und für das Modellvorhaben „Städte der Zukunft“ als Habitat „follow up“ vor.

4.2 Städtebauliche Handlungsfelder nachhaltiger Stadtentwicklung im Überblick

Es würde den Rahmen dieses Beitrages überschreiten, bestehende Ratsbeschlüsse, bereits realisierte Konzepte und Maßnahmenbündel sowie geplante und angelaufene Projekte detailliert darzustellen. Statt dessen erfolgen zusammenfassende Ausführungen zu den einzelnen Handlungsfeldern nachhaltiger Stadtentwicklung, die sich auf wichtige Konzepte und Programme konzentrieren (vgl. HAUFF 1997a, HAUFF/KAHNERT 1998) (vgl. Übersicht 1).

Handlungsfeld „Haushälterisches Bodenmanagement“

Im Rahmen eines haushälterischen Bodenmanagements hat die Innenentwicklung Priorität. Die Handlungsprogramme Wohnen und Gewerbe folgen dem Grundsatz, daß Maßnahmen zur Außenentwicklung nur dann eingeleitet werden, wenn allein durch die Aktivierung der Innenentwicklungspotentiale kein bedarfsgerechtes Flächenangebot erreicht werden kann. Die aktuell eingeleiteten Maßnahmen des Flächenrecyclings der Konversionsflächen belegen die große Bedeutung, die in Münster der Innenentwicklung beigemessen wird (vgl. Tab. 1). Entsprechend den standörtlichen Voraussetzungen erfolgt eine Umnutzung der Konversionsflächen für Wohn-, Gewerbe- und Hochschulzwecke.

Übersicht 1: Wichtige Beschlüsse, Berichte und Gutachten zur nachhaltigen Stadtentwicklung

Übergreifende Beschlüsse

- 1995: Beitritt zum Internationalen Rat für Kommunale Umweltinitiativen (ICLEI)
- 1995: Einrichtung eines Beirates für Kommunale Entwicklungszusammenarbeit
- 1996: Erarbeitungsbeschuß „Zukunftsfähiges Münster - Lokale Agenda 21“
- 1997: Organisatorische und prozessuale Gestaltung der Lokalen Agenda
- 1997: Qualitätsvereinbarung für ein Bündnis „Städte der Zukunft“
- 1998: Beitritt zum „Gesunde-Städte-Netzwerk“

Handlungsfeld „Haushälterisches Bodenmanagement“

- 1993: Handlungsprogramm Wohnen
- 1995: Erneuerungsschwerpunkt Süd-Ost/Hafen Halle Münsterland
- 1996: Konversionsbericht '96
- 1996: Rahmenplan Münster-Altstadt und Bahnhofsviertel
- 1997: Fortschreibung Handlungsprogramm Wohnen
- 1997: Stärkung von Stadtteilzentren
- 1997: Raumfunktionales Konzept Münster 2010

Handlungsfeld „Vorsorgender Umweltschutz“

- 1991: Einrichtung eines Beirates für Klima und Energie
- 1994: Weiterentwicklung des Abfallwirtschaftskonzeptes
- 1995: Beitritt zum Klima-Bündnis
- 1995: Einrichtung der Koordinierungsstelle für Klima und Energie
- 1996: Umsetzung Empfehlungen Beirat für Klima und Energie
- 1996: Langfristige Sicherung des Trinkwassers
- 1996: Grünordnung Münster
- 1996: Umweltplan Münster

Handlungsfeld „Sozialverantwortliche Wohnungsversorgung“

- 1995: Leitlinien „Soziale Flankierung des Wohnungsbaus in Münster“
- 1995: Gutachten „Wohnungsnah Grundversorgung“
- 1995: Gutachten „Soziale Qualitäten beim Bau neuer Stadtgebiete in Münster“
- 1996: Qualitätssteigerungs- und Kostenoffensive im Wohnungsbau

Handlungsfeld „Stadtverträgliche Mobilitätssteuerung“

- 1989: Programm fahrradfreundliche Stadt Münster
- 1991: ÖPNV-Förderprogramm
- 1993: Verkehrsbericht Münster
- 1996: Konzept „Münster.mobil - Modellstadt für neue Mobilität“
- 1997: Erster Nahverkehrsplan Stadt Münster

Handlungsfeld „Standortsichernde Wirtschaftsförderung“

- 1993: Weiterentwicklung der Einzelhandelspolitik
- 1996: Handlungsprogramm Gewerbeflächen
- 1998: Erfahrungsbericht Arbeitsmarkt-Initiative Münster

(Quelle: HAUFF 1998a)

Großes Interesse in der Fachwelt findet derzeit die geplante Bebauung des Geländes der ehemaligen Hindenburgkaserne für Wohnzwecke. Im Rahmen eines Landeswettbewerbes sollen innovative Lösungen für das „Wohnen ohne eigenes Auto“ gefunden werden. Diese Idee wird als „autoarmes Wohnen“ auch bei der Wiedernutzung des ehemaligen Schlachthofgeländes berücksichtigt.

In Maßnahmen der geplanten Innenentwicklung werden auch innerstädtische Flächen einbezogen, die bisher vom ruhenden Verkehr genutzt wurden. Zur Erweiterung des Hauptgeschäftsbereichs wird mit dem „Platanenhof“ auf dem Parkplatz Stubengasse ein Einzelhandelsstandort für citytypische Nutzungen entwickelt. Zur Stärkung der Wohnfunktion in der Altstadt wird der Hörsterplatz bebaut.

Handlungsfeld „Vorsorgender Umweltschutz“

Der vorsorgende Umweltschutz besitzt in Münster seit langem einen hohen Stellenwert. Wichtige konzeptionelle Grundlagen für einen vorsorgenden Umweltschutz sind die Grünordnung als Instrument der Freiraumsicherung und der Umweltplan mit Aussagen zu den Umweltmedien Boden, Wasser, Klima und Luft (Vgl. OStD Stadt Münster 1996a,b; DU BOIS/PETERS 1998). Die Aussagen der Grünordnung und des Umweltplans fließen als Fachbeiträge in den Flächennutzungsplan ein. Neue Wege werden auch mit dem ökologisch orientierten Abfallwirtschaftskonzept beschrritten, das auf die thermische Verwertung verzichtet. Der Beschluß des Rates gegen eine „Müllverbrennung“ und die Erprobung alternativer Verfahrensweisen (z.B. Vergärung/Naßoxidation) haben bundesweit Beachtung gefunden.

Bereits vor den Beschlüssen der Rio-Konferenz 1992 zum Klimaschutz wurde in Münster durch die Einsetzung eines wissenschaftlichen Beirates für Klima und Energie der kommunalen Verantwortung für eine klimarelevante Energie- und Verkehrspolitik Rechnung getragen. Zur Umsetzung der Empfehlungen des Beirates wurde die Klimakoordinierungsstelle eingerichtet. Mittlerweile sind bereits zahlreiche Empfehlungen des Beirates realisiert, wie z.B. die Einführung ei-

Tab. 1: Wiedernutzung von Konversionsflächen

Name der Fläche/ Kaserne	Größe (ha)	Wiedernutzung
Loddenheide	88	Gewerbe/ Industrie
Porthmouth	18	Wohnen
Winterbourne	17	Gewerbe
Nelson	8	Wohnen
Von-Einem	8	Hochschule/ Fachhochschule
Lincoln	7	Wohnen

(Quelle: Ergänzt nach OStD Stadt Münster 1996d)

nes Wärmepasses in Verbindung mit einem Förderprogramm zur Altbausanierung (vgl. WILDT 1998). Der Gewinn des bundesweiten Kommunalwettbewerbs „Klimaschutz“ 1997 bestätigt den eingeschlagenen Weg, Klimaschutz und CO₂-Minderung zu einem durchgängigen Prinzip der Stadtentwicklungspolitik zu machen.

Handlungsfeld „Sozialverantwortliche Wohnungsversorgung“

Es gehört zu den wichtigsten Aufgaben der kommunalen Daseinsvorsorge, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, daß eine ausreichende Zahl an Wohnungen für alle Bevölkerungskreise errichtet werden kann. Aufgrund der Versorgungsdefizite auf dem Wohnungsmarkt wurde 1993 das Handlungsprogramm Wohnen beschlossen und 1996/1997 fortgeschrieben. Im Handlungsprogramm werden alle wohnungspolitischen Aktivitäten der Stadt Münster gebündelt und die mengenmäßigen Ziele für die weitere Wohnbauflächenplanungen vorgegeben. Die Fortschreibung des Handlungsprogramms Wohnen war mit dem Klärungsverfahren zur Wohnbaulandpolitik verknüpft, in dem auf der Basis gutachterlich fundierter Mengengerüste in moderierten Arbeitsgruppen Fragen der Bedarfsschätzung und der Realisierungsprioritäten diskutiert wurden. Die Berücksichtigung ressourcenschonender Aspekte beim Wohnungsbau ist u.a. vom Beirat für Klima und Energie bearbeitet worden. Zu den umgesetzten Empfehlungen aus dem Bereich Bauen und Wohnen gehört u.a. die Festlegung von

Wärmestandards beim Verkauf städtischer Flächen.

Parallel zur Umsetzung des Handlungsprogramms Wohnen wird im Rahmen der Qualitäts- und Kostenoffensive im Wohnungsbau die Initiierung von Modellvorhaben geprüft, die beispielhaft kostensparendes Bauen unter Einbezug sozialer und ökologischer Ziele realisieren sollen. Hierbei kann auf bereits durchgeführte Modellvorhaben zurückgegriffen werden, wie z.B. „Gemeinsam Wohnen von Jung und Alt“ und „Kosten- und flächensparendes Bauen“. Im Zuge des wohnungsbaulichen Bestandsmanagements erfolgt zur Zeit unter Mitwirkung der Bewohner die ökologisch ausgerichtete Modernisierung des Gebäudekomplexes „Breul“ (vgl. BISCHOFF u.a. 1998).

Einen Schwerpunkt bildet auch die Beschäftigungsförderung im Wohnungsbau. Münster wurde im Modellprogramm „Wohnen und Arbeiten“ des Landes Nordrhein-Westfalen als Pilotstadt zur Initiierung und Durchführung von Wohnungsbaumaßnahmen mit obdachlosen und arbeitslosen Menschen ausgewählt. Der bereits realisierten ersten Modellmaßnahme folgen weitere Anschlußprojekte.

Handlungsfeld „Stadtverträgliche Mobilitätssteuerung“

Konzepte und Maßnahmen stadtverträglicher Mobilitätssteuerung zur Stärkung des Umweltverbundes und zur Verringerung der Umweltlasten des motorisierten Individualverkehrs werden in Münster seit langem und auf vielfältige Weise verfolgt. Bekannt ist Münster für die traditionelle Förderung des Radverkehrs. Seit Anfang der 90er Jahre sind mit dem ÖPNV-Förderprogramm der Stadt Münster 1991, dem Nahverkehrskonzept 2000 der Stadtwerke und dem Verkehrsbericht Münster 1993 weitere Planungskonzepte und Maßnahmenpakete realisiert worden, die die Angebotsqualität im ÖPNV - bei gleichzeitigen behutsamen Restriktionen in der Parkraumbewirtschaftung - deutlich erhöht haben. Der erste Nahverkehrsplan der Stadt Münster (1997) stellt als aktuelle Grundlage die weitere Stärkung des ÖPNV mit seinen zahlreichen Verknüpfungen zu den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sicher.

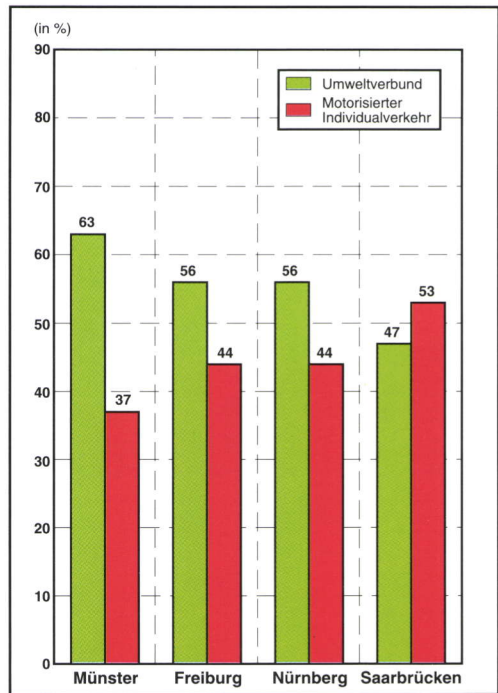


Abb. 6: Verkehrsverhalten der Münsteraner Bevölkerung im Vergleich mit deutschen Referenzstädten 1994

(Quelle: Oberbürgermeisterin der Stadt Münster 1997)

Das Ausmaß der bisherigen Erfolge bei der Förderung des Umweltverbundes zeigt sich daran, daß in Münster bei der Verkehrsmittelwahl höhere Anteile auf den Umweltverbund entfallen als in deutschen Referenzstädten (vgl. Abb. 6). Mit der verstärkten Nutzung der Verkehrsmittel Fahrrad und Bus sind jedoch auch erste Probleme verbunden. Das ungeordnete Abstellen von Fahrrädern in der Altstadt und am Bahnhof ist ein bekanntes Phänomen. Durch die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in der Altstadt und den Bau einer unterirdischen Fahrradstation am Hauptbahnhof mit ca. 3 000 Einstellplätzen wird bereits auf diese Problematik reagiert. Auch für die starke Frequentierung des Zentrums der Altstadt durch mehr als 1 000 Busse am Tag und für die Überfüllung von Bussen auf nachfragestarken Strecken wird nach Lösungsansätzen gesucht.

Seit 1995 arbeitet die Stadt Münster intensiv an dem innovativen Konzept „Münster.mobil - Modellstadt für neue Mobilität“ (vgl.

KREFT-KETTERMANN 1997, 1998). Dem Konzept liegt die Erkenntnis zugrunde, daß der Entwicklung des öffentlichen Bewußtseins für ein verantwortungsvolles, umweltgerechtes Verkehrsverhalten große Bedeutung zukommt („Mobilität beginnt im Kopf“). Zur nutzerorientierten Steuerung des Verkehrsverhaltens hat die Stadt Münster gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben den integrativen, ganzheitlichen Ansatz des Mobilmanagements entwickelt. Das Mobilmanagement umfaßt die Einrichtung von Umsteigeanlagen („Mobilstationen“), den Aufbau einer Mobilitätszentrale („mobilé - Servicezentrum für clevere Verkehrsnutzung“) und die Etablierung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsmesse. Das Konzept „Münster.mobil“ wurde als Demonstrationsvorhaben in das Projekt MOMENTUM der Europäischen Union aufgenommen.

Handlungsfeld „Standortsichernde Wirtschaftsförderung“

Die Förderung eines umweltschonenden, ressourcenbewußten Wirtschaftens stellt eine wichtige Aufgabe dar. Eine „win-win-Situation“ für Umwelt und Wirtschaft schafft der kostenlose städtische Vermittlungsservice für leerstehende Gebäude oder un-/untergenutzte Grundstücke. Mit der Wiedernutzung von Gewerbeimmobilien und dem Flächenrecycling wird sowohl den Belangen von Existenzgründern und Neuansiedlungen als auch einem haushälterischen Flächenmanagement Rechnung getragen. 1997 konnten durch die Arbeit des Immobilienservice 420 Arbeitsplätze am Standort Münster gesichert werden.

Auch bei der Vermarktung städtischer Flächen wird das Gebot der sparsamen Ressourcenverwendung verfolgt. So lag 1997 die Durchschnittsgröße der vergebenen städtischen Grundstücke bei 3 500 Quadratmetern. Das bereits realisierte Handwerkerzentrum belegt darüber hinaus beispielhaft, daß sich die Förderung kleiner Unternehmen und die Notwendigkeiten der Ressourcenschonung sinnvoll kombinieren lassen. Die flächensparende, teilweise zweigeschossige Kompaktbauweise auf Grundstücksgrößen von 400-1 200 m² vermindert einerseits die Flächeninanspruchnahme, andererseits trägt die flächenschonende Konzeption auch dazu bei,

das notwendige finanzielle Engagement der Betriebe zu verringern.

Das Handlungsprogramm Gewerbe verfolgt ebenfalls ressourcenschonende Prämissen, da sich die Flächenaktivierung an den Strategien des haushälterischen Bodenmanagements orientieren wird. Maßnahmen der Außenentwicklung werden nur dann eingeleitet, wenn allein durch die Aktivierung der Innenentwicklungspotentiale kein bedarfsgerechtes Flächenangebot erreicht werden kann. Auf der Grundlage eines Gutachtens zum langfristigen Gewerbeflächenbedarf wird eine Verständigung auf quantitative und qualitative Ziele zur Flächenaktivierung angestrebt.

Einen wichtigen städtischen Aktivitätsschwerpunkt stellen auch die Stärkung und Entwicklung der innerstädtischen Zentren dar. Für die Stadtteilzentren liegt ein parlamentarischer Grundsatzbeschluß vor, der die Bedeutung der Zentren für die Stadtentwicklung aufgrund deren Versorgungs-, Kommunikations- und Identifikationsfunktion hervorhebt und Maßnahmen zur Stärkung der Zentren benennt. Besondere Bedeutung wird hierbei der Sicherung der wohnungsnahen Grundversorgung zugeschrieben.

4.3 Münster im ExWoSt-Modellvorhaben „Städte der Zukunft“

Im Rahmen des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) wurde Münster gemeinsam mit Heidelberg, Dessau und Güstrow ausgewählt, um im Bundesinteresse Strategien und Maßnahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu erproben, quantitative und qualitative Maßstäbe für einen zukunftsbeständigen Städtebau zu entwickeln und den Weg zu einer „nachhaltigen“ Stadt beispielhaft zu demonstrieren (vgl. BfLR 1997a,b, FUHRICH 1998). Für das Bundesbauministerium stellt das Modellvorhaben „Städte der Zukunft“ einen ambitionierten Baustein im Nachfolgeprozeß der Weltausstellungskonferenz Habitat II dar, der zugleich einen wichtigen städtebaulichen Beitrag zu den Lokalen Agenda 21-Aktivitäten in den Kommunen liefern soll (vgl. DÖHNE 1997, DÖHNE/KRAUTZBERGER 1997).

Die formale Basis des Modellvorhabens bildet die „Qualitätsvereinbarung für ein Bünd-

nis Städte der Zukunft“, die die Zielvorstellung einer nachhaltigen Stadtentwicklung durch fünf städtebauliche Handlungsfelder konkretisiert (vgl. OstD Stadt Münster 1997a, BfLR 1997b). Die Qualitätsvereinbarung erstreckt sich auf folgende Handlungsfelder:

- Haushälterisches Bodenmanagement,
- Vorsorgender Umweltschutz,
- Stadtverträgliche Mobilitätssteuerung,
- Sozialverantwortliche Wohnungsversorgung,
- Standortsichernde Wirtschaftsförderung.

Um die Fortschritte auf dem Weg zu einer nachhaltigen Stadt zu verdeutlichen, enthält die Qualitätsvereinbarung Festlegungen für eine prozeßbegleitende Erfolgskontrolle und eine datengestützte Berichterstattung über den Entwicklungsverlauf. Die Unterzeichnung der Qualitätsvereinbarung erfolgte auf dem Welt-Habitat-Tag 1997 und war gleichzeitig der offizielle Startschuß für die Durchführung des Modellvorhabens „Städte der Zukunft“.

In dem Modellvorhaben wird die Verbindung zwischen der Zielebene und der Maßnahmenebene durch den ExWoSt-Strategiekatalog gewährleistet. Der Strategiekatalog umfaßt insgesamt 21 Strategien (vgl. Übersicht 2). Dabei enthält der Strategiekatalog aufgrund des Ressortinteresses des Bundesbauministeriums vorrangig Strategien mit unmittelbarem Raum- und Flächenbezug, eine besondere Betonung liegt auf dem Handlungsfeld „Haushälterisches Bodenmanagement“. Durch diese Beschränkung auf den städtebaulichen Bezugsrahmen können weitere, kommunal bedeutsame Handlungsfelder aus dem Sozial-, Wirtschafts- und Kulturbereich nicht in das Modellvorhaben einbezogen werden. Die mit den Strategien angestrebten Ziele einer ressourcenschonenden Stadtentwicklung werden durch strategische Orientierungen quantitativ und qualitativ konkretisiert. Die strategischen Orientierungen sollen aufgrund der in den Modellstädten gewonnenen konkreten Erkenntnisse weiterentwickelt werden.

Die Umsetzung der Strategien in die kommunale Praxis wird durch einen Bundeszuschuß, durch einen Wissenstransfer aus bereits abgeschlossenen ExWoSt-Projekten, durch die wissenschaftliche Beratung der Forschungsagentur Münster und durch einen Erfahrungsaustausch mit den anderen teilnehmenden

Städten unterstützt. Der Erfahrungsaustausch findet in Form von Zukunftswerkstätten und Zukunftsforen statt. Hierdurch stehen Münster auch die Erfahrungen der anderen Modellstädte, der deutschen Referenzstädte und der europäischen Vergleichsstädte zur Verfügung. Entsprechend dem Ziel des Forschungsvorhabens, Strategien im Praxistest zu erproben und innovative Ansätze experimentell umzusetzen, ist das gesamte Modellvorhaben als Lernprozeß, nicht als Wettbewerb organisiert.

Die städtebaulichen Strategien des ExWoSt-Forschungsfeldes werden durch Pilotprojekte umgesetzt, an denen im Bundesinteresse Maßstäbe für einen zukunftsbeständigen Städtebau und Orientierungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung gewonnen werden sollen. Aus der Sicht Münsters waren für die Entwicklung der Pilotprojekte die kommunale Beschlußlage, die orts- und regionsspezifische Ausgangslage und die bisherigen lokalen Erfahrungen im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung handlungsleitend. Entsprechend den Vorgaben des Bundesbauministeriums liegt das Schwergewicht der Pilotprojekte in den Handlungsfeldern „Haushälterisches Bodenmanagement“ und „Vorsorgender Umweltschutz“ (vgl. Übersicht 3).

Die Münsteraner Pilotprojekte lassen sich unter folgenden thematischen Schwerpunkten zusammenfassen (vgl. HAUFF 1998c, HAUFF/Kahnert 1998):

- Flächenschonende Siedlungsentwicklung

Um den Flächenansprüchen in den Bereichen Gewerbe und Wohnen Rechnung zu tragen und gleichzeitig den Siedlungsflächenzuwachs zu reduzieren, werden die beiden Pilotprojekte „Nachverdichtungspotentiale in bestehenden Gewerbegebieten“ sowie „Potentiale und Strategien für verdichtetes Wohnen im Bestand“ durchgeführt. Beide Pilotprojekte zielen darauf ab, Flächenpotentiale für eine innere Entwicklung zu ermitteln und modellhaft geeignete Umsetzungsmaßnahmen zu initiieren.

- Stärkung von Stadtteilzentren

Zur Umsetzung des Leitbildes einer „zentrenorientierten Stadt der kurzen Wege“ kommt

Übersicht 2: ExWoSt „Städte der Zukunft“ - Strategiekatalog

Haushälterisches Bodenmanagement

- B1 Reduzierung des Zuwachses an bebauter Siedlungsfläche
- B2 Wiedernutzung von städtebaulichen Brachen und leerstehenden Gebäuden
- B3 Optimale Nutzung städtebaulicher Dichte
- B4 Erhaltung und Vernetzung klimawirksamer Freiflächen
- B5 Reduzierung der Bodenversiegelung

Vorsorgender Umweltschutz

- U1 Energieeinsparung und Ausweitung des Anteils regenerativer Energien
- U2 Minderung der Luftschadstoffe und der Treibhausgase
- U3 Schutz und Pflege des Grundwassers und lokaler Wasservorkommen
- U4 Stärkung von Stoffkreisläufen und Reduzierung des Restmüllaufkommens

Stadtverträgliche Mobilitätssteuerung

- M1 Anbindung von Wohngebieten und Arbeitsstätten an ÖPNV
- M2 Reduzierung des Flächenbedarfs des motorisierten Individualverkehrs
- M3 Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen
- M4 Ausbau des Fahrradwegenetzes

Sozialverantwortliche Wohnungsversorgung

- W1 Ressourcenschonender, kostenreduzierter Wohnungsbau
- W2 Versorgung von Wohnungssuchenden mit besonderem Wohnraumbedarf
- W3 Förderung nachbarschaftlicher Selbsthilfe
- W4 Sicherung wohnungsnaher Grundversorgung

Standortsichernde Wirtschaftsförderung

- Ö1 Sicherung innerstädtischer Wirtschaftsstandorte
- Ö2 Schaffung wohngebietsverträglicher Arbeitsplätze
- Ö3 Stärkung und Entwicklung innerstädtischer Zentren
- Ö4 Gezielte Standortförderung für umweltschonende Betriebe

Quelle: OSfD Stadt Münster (1997a), FUHRICH (1998)

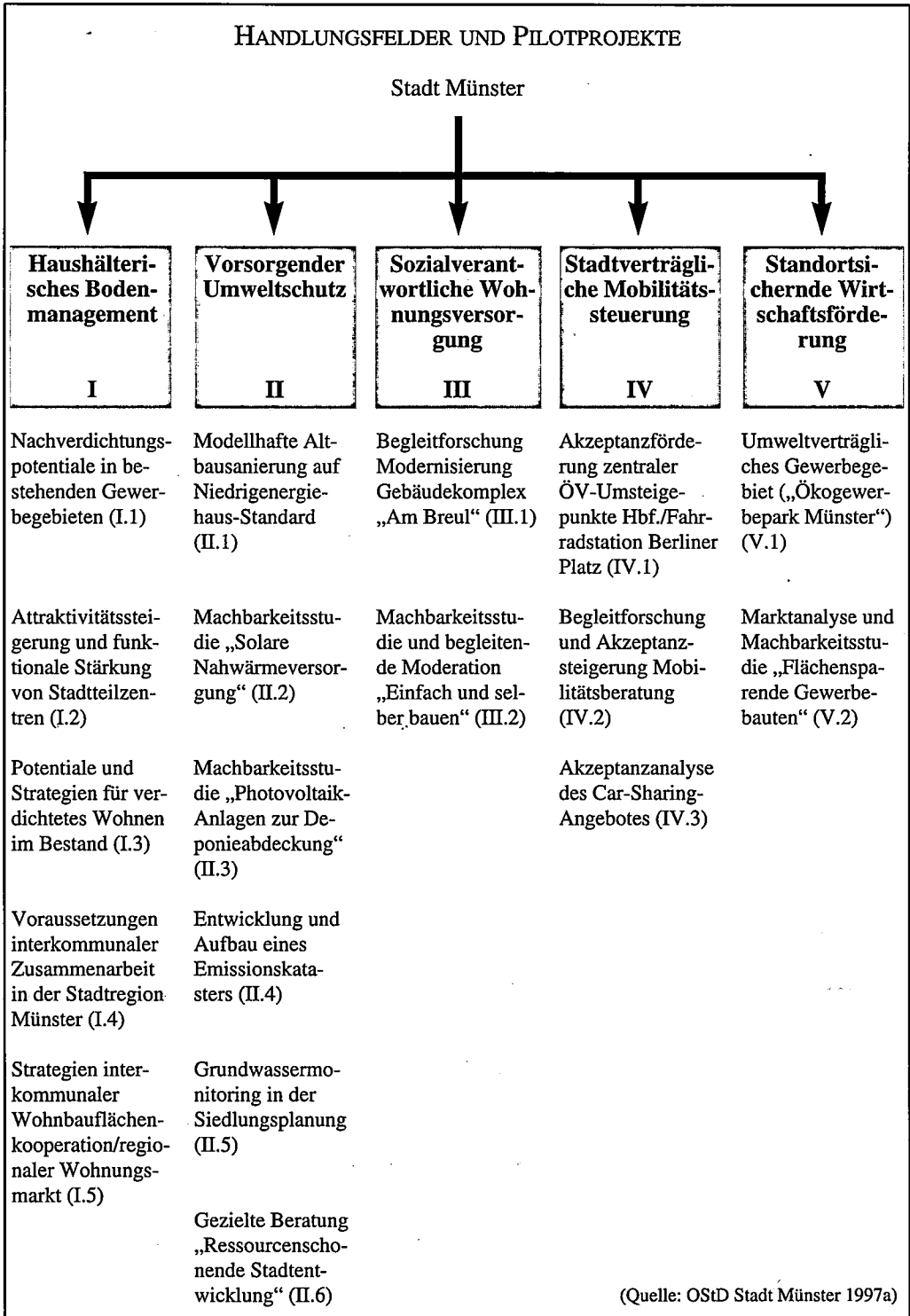
attraktiven und funktionsfähigen Stadtteilzentren eine Schlüsselstellung zu. Im Rahmen des Pilotprojektes „Attraktivitätssteigerung und funktionale Stärkung von Stadtteilzentren“ sollen Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Stadtteilzentren identifiziert und anhand zweier Modellprojekte exemplarisch durchgeführt werden.

- Verstärkung der regionalen Zusammenarbeit

Nachhaltige Entwicklung darf sich angesichts der funktionalen Verflechtungen Münsters mit dem Umland nicht auf die räumliche

Handlungsebene der Stadt Münster beschränken, sondern muß zur Förderung eines haushälterischen Bodenmanagements auch im stadtreionalen Kontext nach kooperativen Lösungen suchen. Daher werden auch zwei regionalorientierte Pilotprojekte bearbeitet. Das Projekt „Voraussetzungen interkommunaler Zusammenarbeit in der Stadtregion Münster“ soll die gegenwärtigen Kooperationsstrukturen aufarbeiten und auf der Basis von Werkstattgesprächen mit regionalen Akteuren Vorschläge für eine Intensivierung der interkommunalen Zusammenarbeit konzipieren. Das Projekt „Strategien interkommunaler Wohnbauflächenkooperation und regionaler

Übersicht 3: ExWoSt „Städte der Zukunft - Strategien und Maßnahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung“



Wohnungsmarkt“ strebt Empfehlungen für eine nachhaltige regionale Siedlungsflächenpolitik durch die Initiierung eines interkommunalen Dialogs über Fragen der Wohnbauflächenaktivierung an.

- Umweltschonende Stadtentwicklung durch Schutz der natürlichen Ressourcen

Die Pilotprojekte im Handlungsfeld „Vorsorgender Umweltschutz“ dienen dazu, Vorhaben modellhaft zu realisieren und dadurch Nachahmungseffekte zu bewirken oder die Grundlagen für eine modellhafte Realisierung zu liefern. Hierzu gehören die Projekte „Modellhafte Altbauanierung auf Niedrigenergiehaus-Standard“, die Machbarkeitsstudie „Solare Nahwärmeversorgung“ und die Machbarkeitsstudie „Einsatz von Photovoltaikanlagen zur Deponieabdeckung“. Darüber hinaus werden Projekte durchgeführt, die die Entwicklung umsetzungsorientierter Informationsgrundlagen für eine ressourcenschonende Stadtentwicklung zum Ziel haben. Zu diesem Typus zählen die Projekte „Grundwassermonitoring in der Siedlungsplanung“ und „Entwicklung eines Emissionskatasters“. Daneben geht es auch in diesem Handlungsfeld um die Weitergabe der erarbeiteten Erkenntnisse und die Schaffung eines entsprechenden öffentlichen Bewußtseins für ein ressourcenschonendes Verhalten. Hierzu dient das Pilotprojekt „Gezielte Beratung ressourcenschonende Stadtentwicklung“.

- Wohnungsbau und Wohnungsmodernisierung unter Mitwirkung der Bewohner

Im Rahmen des Handlungsfeldes „Sozialverantwortliche Wohnungsversorgung“ bilden die Förderung von Selbsthilfeprojekten und ein ressourcenschonender, kostenreduzierter Wohnungsbau wichtige Stadtentwicklungsstrategien. Zur Umsetzung dieser Strategien dienen die Projekte Machbarkeitsstudie und begleitende Moderation „Einfach und selber bauen“ sowie die wissenschaftliche Begleitforschung „Modernisierung Gebäudekomplex Breul“. Die Begleitforschung der Modernisierung des Gebäudekomplexes konzentriert sich insbesondere auf die partizipative Entwicklung und Umsetzung des ressourcenschonenden und kostenorientierten Modernisierungskonzeptes, auf die Bewohnerselbstorganisation und Bewohner-

selbstverwaltung sowie auf die Praxiserfahrungen beim Betrieb eines Kleinst-Blockheizkraftwerkes (vgl. BISCHOFF u.a. 1998).

- Verstärkte Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel

Die Strategien zur Forcierung einer stadtverträglichen Mobilitätssteuerung können bereits auf zahlreiche Vorleistungen in Münster aufbauen. Daher konzentrieren sich die Pilotprojekte auf eine Förderung bestehender Ansätze und Angebote. Zur Förderung der ÖPNV- und Fahrradnutzung wird das Pilotprojekt „Akzeptanzförderung zentraler ÖV-Umsteigepunkt Hauptbahnhof/Fahrradstation Berliner Platz“ durchgeführt. Auf eine verstärkte Nutzung bestehender Angebote zielen ebenfalls die Projekte „Begleitforschung und Akzeptanzsteigerung Mobilitätsberatung“ sowie „Akzeptanzanalyse des Car-Sharing-Angebotes“ ab.

- Umweltverträgliche Gewerbeentwicklung

Im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung kommt der Förderung eines umweltschonenden, ressourcenbewußten Wirtschaftens besondere Bedeutung zu. Zur Unterstützung eines haushälterischen Bodenmanagements und gleichzeitiger Verminderung des finanziellen Engagements der Betriebe wird das Projekt „Marktanalyse und Machbarkeitsstudie flächensparende Gewerbebauten“ durchgeführt, das neben einer möglichst hohen Flächenausnutzung auch die betrieblichen Anforderungen nach Flexibilität und Erweiterungsmöglichkeiten einbezieht. Das Pilotprojekt „Umweltverträgliches Gewerbegebiet“ soll erproben, ob durch intensive Beratung der Betriebe bei der Entwicklung eines Gewerbegebietes sowohl positive Umwelteffekte als auch mittel- bis langfristige finanzielle Vorteile für die Betriebe erzielt werden können. Das Projekt berücksichtigt ökologische Belange im Gewerbebau, bei der technischen Ver- und Entsorgung und bei der Leistungserstellung.

Die Realisierung der Pilotprojekte soll bis zum Jahr 2000 erfolgen, so daß zum Weltkongreß URBAN 21 eine Zwischenbilanz des Modellvorhabens gezogen werden kann. Im zeitlichen Umfeld der Weltkonferenz UR-

BAN 21 wird in Dessau auch das Zukunftsforum des Forschungsfeldes „Städte der Zukunft“ stattfinden, auf dem die Modellstädte ihre Ergebnisse darstellen. Parallel dazu liefert das Modellvorhaben auch wichtige inhaltliche Impulse für den laufenden Agendaprozeß in Münster. Insbesondere werden wichtige instrumentelle Hinweise erarbeitet, wie sich der Fortschritt auf dem Weg zur zukunftsbeständigen Stadt messen läßt und wie sich agendarelevante Ziele konkretisieren lassen. Darüber hinaus sind mit dem Modellvorhaben „Städte der Zukunft“ gute Möglichkeiten gegeben, die bereits laufenden Aktivitäten für eine nachhaltige Stadtentwicklung in Münster an verschiedenen Stellen weiterzuentwickeln (vgl. HAUFF/KAHNERT 1998).

4.4 Der Münsteraner Weg zur Lokalen Agenda 21

In Münster haben Bürgerschaft, Verwaltung und Politik frühzeitig die Impulse aufgenommen, die von der Rio-Konferenz für Umwelt und Entwicklung ausgegangen sind (vgl. FREYE 1997). Neben der Anerkennung der Charta von Aalborg durch den Beitritt zum Internationalen Rat für Kommunale Umweltinitiativen wurde 1995 die Einrichtung eines Beirates für Kommunale Entwicklungszusammenarbeit beschlossen, der u.a. Vorschläge für eine Lokale Agenda 21 vorlegen sollte. Auf Initiative des Beirates erarbeitete eine Projektgruppe die Thesen „Zukunftsfähiges Münster“. Dabei wurde die Diskussion stark von Eine-Welt- und Umweltgruppen vorangetrieben. Demzufolge orientieren sich die vorgelegten Thesen an einem vorrangig ökologisch und auf globale Gerechtigkeit ausgerichteten Nachhaltigkeitsbegriff.

Die Kenntnisnahme der Thesen durch den Rat leitete mit dem Aufbau von Konsultations- und Prozeßstrukturen für eine Lokale Agenda 21 Münster den organisierten Agendaprozeß ein (vgl. OstD Stadt Münster 1996c, 1997c, d). Der organisierte Agendaprozeß läuft unter dem Motto „Unsere Stadt in der Welt von Morgen“. Ziel des auf zwei Jahre limitierten Verfahrens ist ein offener, konsensorientierter Diskussionsprozeß mit breiter Beteiligung der Öffentlichkeit und der örtlichen Organisationen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden

sukzessive folgenden Gremien eingerichtet und ein Beschluß über das Zusammenspiel dieser Gremien bei der Erarbeitung der Lokalen Agenda 21 gefaßt (vgl. Abb. 7):

- Lenkungskreis: Gestaltung und Steuerung des Agendaprozesses,
- Agendabüro: Koordinierung, inhaltliche Unterstützung und Auswertung des Agendaprozesses,
- Forum zukunftsfähiges Münster: prozeßbegleitendes „Kuratorium hochrangiger Persönlichkeiten“ mit Repräsentationswirkung,
- Facharbeitskreise: Erarbeitung von inhaltlichen Vorschlägen zur Umsetzung des Fachthemas in der Agenda,
- Bürgerzirkel: offene Gremien, die mit den Facharbeitskreisen thematisch zusammenarbeiten.

Die vier Facharbeitskreise und die entsprechenden Bürgerzirkel bearbeiten folgende thematische Aspekte:

- Region, Siedlungsflächen, Stadtstrukturen, Verkehr,
- Umwelt und Gesundheit,
- Wirtschaft, Arbeit, Soziales und Finanzen,
- Bildung und Kultur.

Bei der Besetzung der Facharbeitskreise wurde der übergreifende Charakter der Agenda 21 dadurch berücksichtigt, daß Vertreter unterschiedlicher Positionen zusammenarbeiten und zusätzlich die sog. Querschnittsbereiche (Frauen, Jugendliche, Ausländer) vertreten sind. Um die unterschiedlichen Denk- und Aktionspotentiale in den Facharbeitskreisen zur Bearbeitung komplexer Problemfelder positiv zu nutzen, wird in den Facharbeitskreisen eine spezielle Moderationsmethode eingesetzt. Diese beruht darauf, daß die Bearbeitung der Thematik in die Arbeitsschritte „Vision“, „Umsetzung“ sowie „Prüfung auf Verhinderungsfaktoren und Widerstände“ zerlegt wird und diese Arbeitsschritte in getrennten Sitzungen stattfinden. Hierdurch ist sichergestellt, daß jede Idee zunächst einen Vertrauensvorsprung erhält, um konkretisiert und auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft zu werden.

Neben den Facharbeitskreisen und den Bürgerzirkeln sind noch verschiedene thematisch arbeitende Gruppen in den Agendaprozeß eingebunden, wie z.B. das Frauenaktionsbündnis, das Fachforum „Fairer Handel“, das Fo-

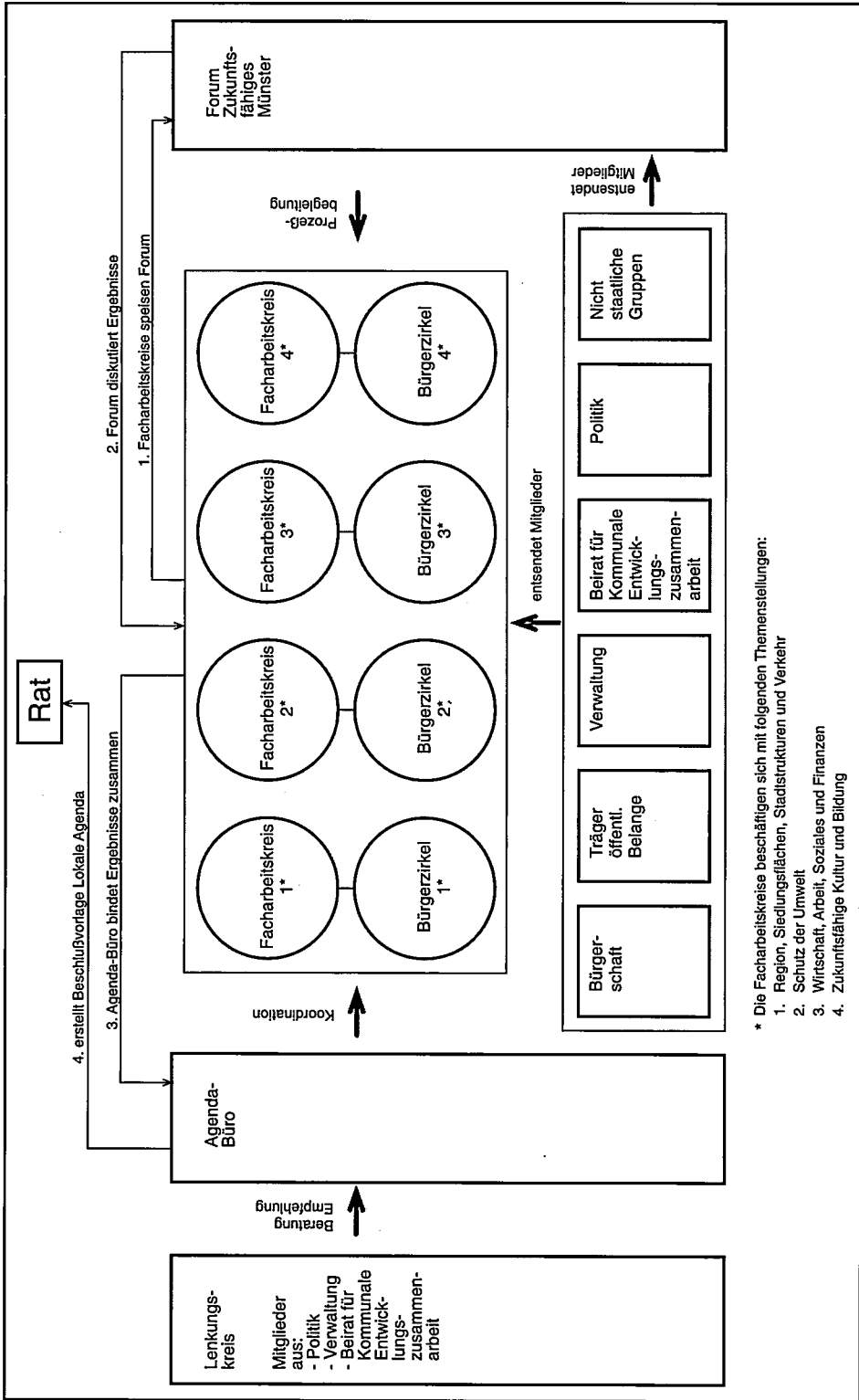


Abb. 7: Organisationsstruktur zur Erarbeitung der Lokalen Agenda 21 Münster

(Quelle: Verändert nach FREYE 1997/OSID der Stadt Münster 1997c)

rum „Menschenrechte“ und der „Runde Tisch Altkleider“. Das Frauenaktionsbündnis zur Lokalen Agenda 21 versteht sich als gemeinsame Plattform von Frauenverbänden und Frauenorganisationen, um den Agendaprozeß aus Sicht der Frauen kritisch zu begleiten und eigene Vorstellungen für den Prozeß zu entwickeln. Für das Fachforum „Fairer Handel: Kaffee/Tee“ war die Idee handlungsleitend, innerhalb der Agendadiskussion konkrete Handlungsmöglichkeiten zu bieten und „Lokale Agenda“ greifbar, d.h. anfaßbar zu machen. Dazu wurde die Idee eines regionalen Transfair-Kaffees („Münster-Kaffee“) entwickelt, der bereits vertrieben wird.

Nach einem Jahr „organisierten“ Agendaprozesses liegen erste Zwischenergebnisse vor. Es wird deutlich, daß der Agenda-Prozeß als Initiale für einen andauernden Prozeß gesehen werden muß, der Kommunikationsstrukturen schafft, die langfristig Erfolge ermöglichen können (vgl. PETERS 1998). Der Agendaprozeß setzt auf die Politik der kleinen Schritte, auf gute Handlungsalternativen und auf Bewußtseinsbildung. Produkte des bisherigen konsensorientierten Vorgehens sind die von den Facharbeitskreisen vorgelegten „100 Ideen für ein zukunftsfähiges Münster“.

Es ist geplant, daß die Facharbeitskreise die Projektideen weiter konkretisieren und auf ihre Umsetzbarkeit hin prüfen. Die bisherige Planung sieht vor, daß die Facharbeitskreise ihre Arbeit bis Ende 1998 abschließen (vgl. Obm Stadt Münster 1998). Die Würdigung der Ergebnisse soll in der abschließenden Sitzung des Forums Zukunftsfähiges Münster erfolgen. Auf der Basis der Voten aus den Facharbeitskreisen und dem Forum Zukunftsfähiges Münster wird das Agenda-Büro als Abschluß des organisierten Agendaprozesses eine Beschlußvorlage an den Rat erstellen.

5. Perspektiven auf dem Weg zur zukunftsbeständigen Stadt

Die Stadt Münster kann auf dem Weg zur zukunftsbeständigen Stadt auf vergleichsweise gute Ausgangsbedingungen zurückgreifen (vgl. z.B. BECKMANN 1997, S. 91; FIEBIG 1997, S. 95f.). Bereits früh wurden die Weichen zugunsten einer ressourcenschonenden

und umweltverträglichen Stadtentwicklung gestellt. Die kompakte Kernstadt mit dem nahezu idealtypischen Grünsystem und der Modal split mit hohen Anteilen im Umweltverbund gelten im Vergleich zu anderen Städten als vorbildlich. Die Leistungen in zahlreichen umweltrelevanten Handlungsfeldern haben zu Auszeichnungen, wie „Klimaschutzhauptstadt“, vorderen Plätzen beim Kommunalwettbewerb der Deutschen Umwelthilfe und zur Aufnahme in das ExWoSt-Modellvorhaben „Städte der Zukunft“ geführt.

Diese guten Ausgangsbedingungen lassen sich auf Gunstfaktoren zurückführen, die auch den weiteren Weg zur zukunftsbeständigen Stadt erleichtern werden. Folgende Gunstfaktoren lassen sich identifizieren (vgl. HAUFF 1997b):

- Hohe Sensibilität für ökologische Belange bei alle Akteursgruppen,
- Langfristiger politischer Konsens über wesentliche Umweltfragen,
- Große Zahl an Initiativen und Gruppen im Eine-Welt-Bereich, im Umweltbereich und im Stadtentwicklungsbereich,
- Aufgeschlossenheit der Bürgerschaft gegenüber Umweltfragen,
- Großes bürgerschaftliches Engagement,
- Vergleichsweise günstige kommunale Finanzsituation,
- Erleichterte Möglichkeiten zum Wissenstransfer durch die Westfälische Wilhelms-Universität und die Fachhochschulen,
- „Münster-Konsens“ als Mittelpunkt der Diskussionskultur.

Diese Gunstfaktoren lassen es wahrscheinlich erscheinen, daß auch zukünftig die kommunalen Handlungsspielräume offensiv zugunsten der Nachhaltigkeit ausgeschöpft werden können. Eine Kombination der Gunstfaktoren kann auch dazu beitragen, die kommunalen Handlungsspielräume zu erweitern, wie das Beispiel des eingeleiteten Münsteraner Weges der Abfallwirtschaft ohne thermische Verwertung zeigt (vgl. HAUFF 1998d, S. 86).

Obwohl Münster im kommunalen Bereich relativ günstige Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung aufweist, laufen die allgemeinen räumlichen Entwicklungstrends, wie z.B. Siedlungsdispersion und Verkehrswachstum, nicht an der Stadt und der Stadtre-

gion vorbei. Die negativen ökologischen Auswirkungen dieser Entwicklungstrends können das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung in Frage stellen. Bezüglich der Frage der regionalen Siedlungssteuerung deutet sich Handlungsbedarf an, wenn das Ziel der CO₂-Minderung erreicht werden soll (vgl. RUPPRECHT 1997a,b). Der Nationale Aktionsplan zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung macht bereits eine Reihe von Vorschlägen, um die bestehenden Anreize zur Suburbanisierung abzubauen (vgl. BMBau 1996, S. 4).

Das Beispiel der regionalen Siedlungsflächensteuerung belegt paradigmatisch, daß das kommunale Handeln nur eingeschränkt erfolgreich sein kann, wenn entsprechende flankierende Rahmensetzungen des Bundes und der Länder fehlen. Fehlende Rahmensetzungen legitimieren jedoch keine kommunale Untätigkeit, zumal aufgrund der Flächenschätzungen in den Bereichen Wohnen und Gewerbe absehbar ist, daß sich für diese Bereiche besondere Handlungserfordernisse ergeben werden.

Während auf der einen Seite die räumliche Handlungsebene der Region für Fragen der nachhaltigen Entwicklung zunehmend an Bedeutung gewinnt, ist auf der anderen Seite zu überlegen, inwieweit eine verstärkte Stadtteilorientierung die Einbindung der Bürger in nachhaltige Stadtentwicklungsprozesse verbessert. Alle Erfahrungen mit Bürgerbeteiligung und Bürgermitwirkung zeigen, daß ein direkter räumlicher Bezug das größte Maß an Mitwirkungsbereitschaft erzeugt (vgl. z.B. JOERES/LINN 1998). Von daher ist es ein logischer Schritt, das direkte Wohnumfeld und die Stadt-/Ortsteile zum räumlichen Ansatzpunkt für eine Weiterentwicklung der Agendaarbeit zu machen und für ein verstärktes bürgerschaftliches Engagement zu nutzen (vgl. HAUFF 1998e).

Nachhaltige Stadtentwicklung wird somit auf verschiedenen räumlichen Handlungsebenen in unterschiedlichen Akteurskonstellationen ansetzen müssen. Entscheidend ist jedoch, daß die Interessenskonflikte um die ökologischen, ökonomischen und sozialen Zieldimensionen der Nachhaltigkeit auf allen räumlichen Ebenen durch Dialog- und Aushandlungsprozesse gelöst werden müs-

sen. Dies bedarf einer entsprechenden Diskussions-, Beteiligungs- und Politikkultur. Die Voraussetzungen hierfür sind in Münster gegeben.

Literatur

Beckmann, Kl. (1996): Städtebaulicher Bericht „Nachhaltige Stadtentwicklung“. Eine neue Ära der Städtebaupolitik? In: Informationen z. Raumentwicklung H. 2/3, S. 117-135

Beckmann, Kl. (1997): Beitrag III zum Werkstattgespräch „Nachhaltige Stadtentwicklung zwischen Wirklichkeit und Fiktion“. In: Stadt Münster (Hg.): Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung - von Rio über Istanbul zur lokalen Agenda. Münster, S. 87-91 (=Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 2/97)

Bezirksregierung Münster (1996): Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Münster - Teilabschnitt Münsterland. Vorläufige Fassung. Münster (Masch.)

Bischoff, A. u.a. (1998): Bewohnerorientierte und ökologisch ausgerichtete Altbaumodernisierung - Pilotprojekt „Breul“ in Münster. In: Bundesbaublatt 47 (8) (im Druck)

Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR) (1997a): ExWoSt-Informationen zum Forschungsfeld „Städte der Zukunft“. 22.1. Bonn

BfLR (1997b): ExWoSt-Informationen zum Forschungsfeld „Städte der Zukunft“. 22.2. Bonn

BMBau - Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.) (1996): Nationaler Aktionsplan zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Bonn

BMU - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hg.) (o.J.): Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro, Dokumente: Agenda 21. Bonn

Döhne, H.-J. (1997): Städte der Zukunft als Follow-up Habitat II. In: Stadt Münster (Hg.): Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung - von Rio über Istanbul zur lokalen Agenda. Münster, S. 29-40 (= Beiträgen zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 2/97)

Döhne, H.-J. u. M. Krautzberger (1997): Nachhaltige Siedlungsentwicklung. Zum Stand der Umsetzung der Weltsiedlungskonferenz HABITAT II 1996. In: Bundesbaublatt 46 (2), S. 82-86

Du Bois, W. u. A. Peters (1998): Der Umweltplan Münster. Ein Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung. In: Der Städtetag (4), S. 309-314

Fiebig, Th. (1997): Dokumentation der Podiumsdiskussion zu den Beiträgen und Thesen des Werkstattgesprächs. In: Stadt Münster (Hg.): Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung - von Rio über Istanbul zur lokalen

Agenda. Münster, S. 93-96 (= Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 2/97)

Fuhrich, M. (1998): Städte der Zukunft - Auf der Suche nach der Stadt von morgen. In: Bundesbaublatt 47 (1), S. 10-13

Freye, H. (1997): Stand und Erarbeitung der Lokalen Agenda 21 in Münster. In: Stadt Münster (Hg.): Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung - von Rio über Istanbul zur lokalen Agenda. Münster, S. 59-68 (= Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 2/97)

Göddecke-Stellmann, J. (1996): Auf dem Weg zu einer Neuabgrenzung von Stadtregionen. In: BfLR-Mitteilungen 2/1996, S. 4-5

Hauff, Th. (1997a): Nachhaltige Stadtentwicklung in der Stadt Münster - Münster als Modellstadt im ExWoSt-Vorhaben „Städte der Zukunft“. In: Stadt Münster (Hg.): Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung - von Rio über Istanbul zur lokalen Agenda. Münster, S. 41-58 (= Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 2/97)

Hauff, Th. (1997b): Nachhaltige Stadtentwicklung auf kommunaler Ebene: Konzepte, Strategien, Erfolge und Konflikte am Beispiel der Stadt Münster. Vortrag im Rahmen des 51. Deutschen Geographentages. Bonn, 7.10.1997 (Masch.)

Hauff, Th. (1998a): Nachhaltiges Münster - Leitlinien der räumlichen Stadtentwicklungsplanung. In: Bundesbaublatt 47 (8) (im Druck)

Hauff, Th. (1998b): Auf dem Weg zu einem zukunftsfähigen Münster - Standortbestimmung, offene Fragen und Diskussionsanstöße. In: **Tillmann, B. u. M. Tillmann** (Hg.): Über unsere Verhältnisse. Beiträge zur Diskussion um ein zukunftsfähiges Münster. Münster (im Druck)

Hauff, Th. (1998c): Münster als Städtebaulabor. In: **Stadt Münster/R. Karliczek** (Hg.): Planen und Bauen: Münster auf dem Weg ins 21. Jahrhundert. Münster (im Druck)

Hauff, Th. gemeinsam mit H. P. Gatzweiler, R. Loske u. B. Müller (1998d): Stadtregionale Entwicklung und Nachhaltigkeit. In: **BMBau/empirica** (Hg.): Die Zukunft der Stadtregionen. Bonn, S. 76-87

Hauff, Th. (1998e): Wie kann die Stadtentwicklung nachhaltig besser werden? Anmerkungen mit Blick auf die kommunale Praxis. Vortrag auf der Jahrestagung des DVAG, 25/26.06.1998. Erscheint in: **Mensing, Kl. u. A. Wellhausen** (Hg.): Alles Agenda oder was? Lokale Agenda 21. Wird die Stadtentwicklung nachhaltig besser? Berlin (= Material zur Angewandten Geographie) (in Druckvorbereitung)

Hauff, Th. u. R. Kahnert (1998): Modellstadt Münster: Gezielter Einsatz von Modellprojekten zur Weiterent-

wicklung einer nachhaltigen Stadtpolitik. In: **Fuhrich, M.** (Hg.): Auf der Suche nach der Stadt von morgen. Bonn (im Druck)

Joeres, B. u. A. Linn (1998): Apropos Habitat Was können Bürgerinnen und Bürger für eine nachhaltige Stadtentwicklung tun? In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NW (Hg.): Jahresbericht 1997. Dortmund S. 133-135 (= ILS-Schriften 134)

Kreft-Kettermann, H. (1997): münster.mobil. In: Stadt Münster (Hg.): mensh.mobil `96. Forum für humane Mobilität. Kongreßdokumentation. Münster, S. 16-25 (= Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 1/97)

Kreft-Kettermann, H. (1998): Münster.mobil - Modellstadt für neue Mobilität. In: Bundesbaublatt 47 (8) (im Druck)

Oberbürgermeisterin der Stadt Münster (Hg.) (1997): Erster Nahverkehrsplan Stadt Münster. Münster (Masch.)

Oberbürgermeisterin der Stadt Münster (1998): Lokale Agenda: Zwischenbericht und weiteres Vorgehen. Münster (Masch.) (= Vorl. 388/98)

Oberstadtdirektor der Stadt Münster - Statistisches Amt (1995): Die Wanderungsverflechtungen der Stadt Münster. In: Statistischer Bericht 1/1995, S. 21-40

Oberstadtdirektor der Stadt Münster - Umweltamt (Hg.) (1996a): Umweltplan Münster. Münster (= Werkstattberichte zum Umweltschutz 5/1996)

Oberstadtdirektor der Stadt Münster - Amt für Grünflächen und Naturschutz (Hg.) (1996b): Grünordnung Münster. Münster (Masch.) (= Vorl. 584/96)

Oberstadtdirektor der Stadt Münster (1996c): Zukunftsfähiges Münster/Lokale Agenda 21 (Masch.) (= Vorl. 370/96)

Oberstadtdirektor der Stadt Münster (1996d): Konversionsbericht `96. Münster (Masch.) (= Vorl. 781/96)

Oberstadtdirektor der Stadt Münster - Referat Grundsatzfragen der Stadtentwicklung (1997a): Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) des Bundesbauministeriums „Städte der Zukunft - Strategien und Maßnahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung“ - Modellstadt Münster. Münster (Masch.) (= Vorl. 836/97)

Oberstadtdirektor der Stadt Münster - Stadtplanungsamt (Hg.) (1997b): Münster im Jahr 2010. Konzeptionelle Grundlagen zur Fortschreibung des Flächennutzungsplans. Münster (= Stadtplanung Bürgerinformation Nr. 69)

Oberstadtdirektor der Stadt Münster (1997c): Organisatorische und prozessuale Gestaltung der Lokalen Agenda 21 Münster. Münster (Masch.) (= Vorl. 256/97)

- Oberstadtdirektor der Stadt Münster** (1997d): Organisatorische und prozessuale Gestaltung der Lokalen Agenda 21 Münster (2). Münster (Masch.) (= Vorl. 466/97)
- Peters, A.** (1998): Lokale Agenda 21 in Münster - Strukturen - Erfahrungen - erste Ergebnisse. Vortrag auf der Jahrestagung des DVAG, 25/26.06.1998. Erscheint in: **Mensing, Kl. u. A. Wellhausen** (Hg.): Alles Agenda oder was? Lokale Agenda 21. Wird die Stadtentwicklung nachhaltig besser? Berlin (= Material zur Angewandten Geographie) (in Druckvorbereitung)
- Rupprecht, L.** (1997a): Planung und Umwelt. In: InformationsZentrum Beton (Hg.): Stadtstrukturen - Status quo und Modelle für die Zukunft. Düsseldorf, S. 11-16
- Rupprecht, L.** (1997b): Beitrag I zum Werkstattgespräch „Nachhaltige Stadtentwicklung zwischen Wirklichkeit und Fiktion“. In: Stadt Münster (Hg.): Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung - von Rio über Istanbul zur lokalen Agenda. Münster, S. 77-80 (= Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 2/97)
- Stadt Münster - Agendabüro** (Hg.) (1997): Standortbestimmung August 1997 - Lokale Agenda 21. Zukunftsfähige Projekte der Stadtverwaltung Münster. Münster
- Töpfer, Kl.** (1996): Vorwort. In: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: Planspiel Modell-Stadt-Ökologie. Bonn.
- WCED - World Commission on Environment and Development** (Brundtland-Report) (1987): Our common future. Oxford.
- Wildt, B.** (1998): Münster - Bundeshauptstadt Klimaschutz. Aktivitäten im Bereich baulicher Klimaschutz. In: Bundesbaublatt 47 (8) (im Druck)

Regionale Kooperation in der Wirtschaftsförderung

Von der Zusammenarbeit im Raum Osnabrück/Emsland
bis zu grenzüberschreitenden regionalen Netzwerken*

Alexander Fischer, Osnabrück

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

lassen Sie mich mein Referat mit zwei Thesen beginnen:

1. Veränderte Rahmenbedingungen erfordern veränderte wirtschaftspolitische Instrumente.
2. Kommunale Grenzen können heute in einem europäischen Markt ohne Grenzen keine Demarkationslinien mehr für die Wirtschaftsförderung sein.

Um mit der *ersten These* zu beginnen, so darf ich Ihnen zunächst einmal die Wirtschaftsförderung Osnabrück in ihrer Dimension als neues Instrument kommunaler Wirtschaftsförderung vorstellen: Der Wegfall der Grenzen in Europa und die Globalisierung des weltweiten Wettbewerbs haben die Konkurrenz der Standorte, auch in Deutschland, verstärkt. Selbst Regionen, die sich bisher auf langfristig gesicherten Entwicklungsfundamente glaubten, sehen sich nunmehr mit fast dramatischen Veränderungen konfrontiert, Veränderungen, die vor allem immer schneller ablaufen. Wo gestern noch positive Perspektiven Prosperität postulierten, können sich heute schon Probleme andeuten.

Was bedeutet dieses für die kommunale Wirtschaftsförderung?

So wie die Unternehmen schlanker, flexibler und schneller werden müssen, um zu überle-

ben, so müssen auch die staatlichen Instrumente der Strukturpolitik und der Strukturförderung unbürokratischer werden, wenn Regionen im Wettbewerb mithalten wollen. Wirtschaftsförderung muß als unternehmerische Aufgabe verstanden werden, nicht mehr, wie früher, als hoheitliche Darreichung. Nicht reagierende Verwaltung, sondern agierende Dienstleister - so müssen die Wirtschaftsförderer von heute und morgen sich sehen.

Dazu gehört auch, daß die Rechtsstrukturen innerhalb derer die Wirtschaftsförderung erfolgt, immer wieder kritisch unter die Lupe genommen werden. Dies ist in Osnabrück vor einigen Jahren geschehen, wo man sich mit der Zielsetzung der Flexibilisierung für eine Privatisierung der Wirtschaftsförderung entschieden hat. Für diese Privatisierung gibt es viele gute Gründe:

- Die Dienstleistung, als die sich Wirtschaftsförderung in einem zunehmenden und globaler werdenden Wettbewerb heute verstehen muß, kann leichter in privater Rechtsform erbracht werden, weil diese flexiblere und schnellere Reaktionen auf Anforderungen und Veränderungen der Märkte gestattet und nicht eingebunden ist in vorgegebene, naturgemäße starre Verwaltungsabläufe mit ihren hierarchischen Entscheidungssträngen.

- Auch bei noch so hoher Qualifikation der Verwaltung und Qualität ihrer Leistungen besteht für Unternehmen im Zugang zum Angebot öffentlicher Stellen oft eine „Bürokratie-Hemmschwelle“. Die Wirtschaft spricht lieber mit „Ihresgleichen“, so daß private Ange-

* Vorab-Konzeption des Vortrags auf der Tagung der Geographischen Kommission für Westfalen am 05.09.1998 in Osnabrück

bote von vornherein ein besseres „Image“ und damit eine größere Akzeptanz bei den Unternehmen genießen, was sicher auch günstig für ihre Effektivität ist.

- Private Form von Dienstleistungsangeboten unterliegen nicht der haushaltsrechtlichen Einbindung, wenn sie von vornherein mit einem festen Budget zur Erfüllung ihrer Aufgaben versehen sind. Die Wirtschaftsförderer können diese Mittel flexibler einsetzen, wenn gleich nicht zu verhehlen ist, daß auch im Rahmen des kommunalen Haushaltsrechts jetzt solche Flexibilisierungen zunehmend eingebaut werden.

- Gleiches gilt für die Grundstückspolitik, sofern den privaten Wirtschaftsförderern durch entsprechende Verträge mit den kommunalen Rechtsträgern Befugnisse zur Vermarktung von Gewerbeflächen eingeräumt werden. Auch hier ist schnelleres Handeln schon bei den Verhandlungen mit potentiellen Investoren eher möglich als im öffentlichen Raum, damit gerade in der entscheidenden Phase der Akquisition.

- In einer privaten Gesellschaft unter Beteiligung der öffentlichen Hand können administrative Kompetenz der Verwaltung und die Kenntnis der Wirtschaft über Marktentwicklungen, unternehmerische Strategien etc. eine effiziente Symbiose eingehen; der Erfahrungsschatz der Wirtschaftsförderung wird damit vervielfacht.

- Andererseits eröffnet die Beteiligung der öffentlichen Hand an privaten Gesellschaften den Zugang zu Verwaltungsstellen und damit auch die Möglichkeit, die Arbeit unterschiedlicher Aufgabenträger in der Verwaltung am konkreten Wirtschaftsförderungsfall zu koordinieren.

- Vor allem aber kann durch die gemeinsame Arbeit in den Gremien einer „Public-Private-Partnership“ zwischen Wirtschaft und Politik ein besonderes Vertrauensverhältnis entstehen, was sich insgesamt positiv für das Klima am Ort auswirken, zur Mobilisierung zusätzlicher Ressourcen aus der Wirtschaft beitragen und die Lösungen von Problemen im Miteinander deutlich beschleunigen kann.

Fazit:

Eine privatisierte Wirtschaftsförderung als „Public-Private-Partnership“ kann alle Kräfte im öffentlichen und privaten Raum von Wirtschaft sowie Verwaltung und Politik bündeln und dadurch die Schlagkraft erhöhen.

Solche Gedanken sind heute schon fast Gemeingut; vor 10 Jahren aber war es fast revolutionär, als sich Osnabrücker Unternehmen zusammenfanden, um über neue Strukturen in der lokalen Wirtschaftsförderung nachzudenken - nicht nur nachzudenken, sondern auch tatsächlich umzusetzen. Es wurde zunächst ein Verein zur Förderung der Wirtschaft gegründet. Dieser wurde später zu einer GmbH umgewandelt, in welche die Stadt ihre wirtschaftsfördernden Aktivitäten als gleichberechtigter Partner mit einbrachte. Gleichzeitig wurde das Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt völlig aufgelöst.

Damit ist die Stadt Osnabrück zusammen mit der Wirtschaft einen sehr konsequenten Schritt gegangen, um durch neue Formen auch zu neuen Inhalten der Wirtschaftsförderung zu gelangen. Zu diesen neuen Inhalten gehört auch die Verstärkung der regionalen Kooperationen der Wirtschaftsförderung.

Weitsichtig enthält deshalb die Satzung der Osnabrücker Wirtschaftsförderungsgesellschaft schon eine Öffnungsklausel, obwohl die WFO von ihrer Gesellschafterstruktur zunächst auf das Gebiet der Stadt Osnabrück beschränkt war. Der Gesellschaftsvertrag statuiert insoweit: „Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft soll sich der Region öffnen, die interkommunale Zusammenarbeit fördern und mittelfristig eine Weiterentwicklung zu einer regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaft anstreben“.

Damit sind wir schon bei der *zweiten These* und dem Thema der *Regionalisierung*:

Zu Recht verweist Michael Melzer in den „Informationen zur Raumentwicklung“ des jetzigen Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung auf die veränderten Rahmenbedingungen hin, die nicht nur den raumordnungspolitischen Handlungsrahmen künftig bestimmen werden, sondern auch die Akti-

vitäten, die sich innerhalb bzw. auf der Grundlage dieses Ordnungsrahmens abspielen:

- Nur wenige Städte werden künftig aus eigener Kraft in der Lage sein, die immer komplexeren Standortanforderungen der - ihrerseits immer stärker zur Konzentration strebenden - Forschung und Wirtschaft zu befriedigen.

- Immer wenige Städte werden in der Lage sein, die Infrastruktur- und Dienstleistungsansprüche insbesondere der einkommensstarken Bevölkerungsguppen zu erfüllen.

- In der internationalen Konkurrenz (mit den Metropolen) werden immer mehr Städte Schwierigkeiten haben, überhaupt „wahrgenommen“ zu werden.

Will man die fatalen Folgen dieser Situation vermeiden, nämlich ruinösen „Bürgermeisterwettbewerb“, Stabilisierung falscher Strukturen oder ein dramatisches Leistungsgefälle, so kann die Antwort nur lauten: Nicht nur innerhalb der Kommunen sind die Kräfte zu bündeln, sondern auch zwischen den Kommunen selbst.

„Net-Working“ ist heute ein beliebtes Modewort - es bezeichnet aber sehr treffend die Aufgabenstellung, die wir in der Wirtschaftsförderung auch auf der kommunalen Ebene zu erfüllen haben. In einem „Europa der Regionen“ verlieren Kreis- und Gemeindegrenzen zwangsläufig immer mehr ihre Funktion als Trennungslinien zwischen Wirtschaftsgebieten zugunsten der Bildung größerer wirtschaftlicher Einheiten.

Diese größeren operationalen Einheiten verstärken in diesem Sinne die Konkurrenzfähigkeit im europäischen Wettbewerb, weil sie ökonomische Potentiale multiplizieren und die wirtschaftsfördernden Ressourcen optimieren können.

Durch eine starke Gemeinsamkeit in der Wirtschaftsförderung wird die Erschließung und Vermarktung gemeinsamer Gewerbegebiete erleichtert. Damit wird potentiellen Investoren eine größere Option der Standortwahl innerhalb der Region eingeräumt. Dies ist ein echter Akquisitionsvorteil.

Eine intensive Zusammenarbeit der Wirtschaftsförderung kann das politische Gewicht und damit den Einfluß der Region gegenüber dem Land, dem Bund und der EU vervielfachen. Dies gilt für die Einwerbung finanzieller Mittel, für größere Infrastrukturmaßnahmen als auch für die Durchsetzung von Ansprüchen und überregionalen Rahmenbedingungen, z. B. in der europäischen Verkehrspolitik.

Auch in anderen Infrastrukturbereichen, wie beim ÖPNV oder der Abfallwirtschaft, verstärkt sich aus den Sachzwängen heraus die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den Regionen. Hiervon können die Wirtschaftsförderer nicht ausgenommen werden. Ich werde Ihnen anschließend darstellen, wie wir diese einzelnen Gesichtspunkte in unserer Arbeit als Wirtschaftsförderer berücksichtigen.

Die Landesregierung von Niedersachsen hat sich bereits vor längerer Zeit eine solche Regionalisierung der Wirtschaftsförderung auf die Fahne geschrieben: Das Handlungskonzept sieht vor, regionale Entwicklungsprogramme aufzustellen. Diese sollen mittelfristig die übergreifenden Strukturziele der Region darstellen. Auf der Basis ausgewählter Handlungsfelder sollen Entwicklungsschwerpunkte benannt und vor allem mit abgestimmten Maßnahmen und Projekten konkretisiert werden. Bis in die jüngere Vergangenheit beschränkte sich diese Regionalisierung auf die übliche Arbeit der Strukturkonferenzen, wie wir sie auch aus anderen Bundesländern kennen, vor allem mit raumordnerischen Zielsetzungen. Abgestimmte Maßnahmen und Projekte innerhalb dieser Kooperationen waren eher die Ausnahme. Dies hat sich allerdings in den letzten Jahren deutlich geändert:

Für den *Bereich Osnabrück - Emsland* hat die interkommunale Kooperation im Bereich der Wirtschaftsförderung zunächst mit einem durchaus kleinräumigen Feld begonnen: Stadt und Landkreis Osnabrück haben sich mit den Osnabrücker Hochschulen und dem Institut für Lebensmitteltechnik unter dem sog. „Kooperationsvertrag“ zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen. Ziel war und ist es, den Technologietransfer zwischen den Hochschulen als Entwicklungsstätten und der Wirtschaft zu verstärken, um die regionalen

Unternehmen für den künftigen Innovationswettbewerb fit zu machen. Die Akteure in der Region Osnabrück folgten damit den Empfehlungen eines Gutachtens der Prognos AG über die „Entwicklungspotentiale im Wirtschaftsraum Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim“ aus dem Jahre 1989. Hier war einerseits eine stärkere Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften im Raum Osnabrück - übrigens in privatwirtschaftlicher Rechtsform - vorgeschlagen worden, andererseits war die Notwendigkeit eines verstärkten Technologietransfers zur Absicherung langfristiger Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft betont worden.

Der nächste logische Schritt war es, auch auf weiteren Gebieten die Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Landkreis Osnabrück voranzutreiben. Dies geschah und geschieht einerseits auf institutionellen Plattformen, wie etwa der Einsetzung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe für die langfristige Entwicklung aufeinander abgestimmter Gewerbeflächenpotentiale in Stadt und Landkreis, sowie für die Erarbeitung eines Handlungsrahmens zur funktional-räumlichen Entwicklung im „Osnabrücker Land“ mit der Fixierung zukünftiger gemeinsamer Entwicklungsoptionen und dem Aufzeigen funktional-räumlicher Schwerpunkte auf den Gemeindeebenen. Daneben konkretisiert sich die Kooperation der Wirtschaftsförderer in Stadt und Landkreis projektbezogen, etwa bei gemeinsamen Aktivitäten zur Außenwerbung, bei der Erarbeitung von Förderkonzepten für zukunftsorientierte Branchenschwerpunkte, in Fragen der Existenzgründungs-Förderung usw.

Der nächste Schritt zur regionalen Zusammenarbeit war die Gründung der sog. *O.B.E.-Initiative* im Jahre 1993 als freiwillige regionale Kooperation der Landkreise Emsland, Grafschaft Bentheim, Vechta, Osnabrück und der Stadt Osnabrück. Hier wurden von vornherein klare Organisationsstrukturen eingerichtet und klare Zielvorgaben definiert.

Das Organisationsmodell der O.B.E sieht als Dach die sog. O.B.E-Konferenz vor, bestehend aus den Landräten, den Hauptverwaltungsbeamten sowie Mitgliedern der beteilig-

ten Landkreise und des Rates der Stadt Osnabrück.

Die Arbeit innerhalb der O.B.E. wird überwacht und gebündelt durch die sog. „Koordinierungsstelle“, deren Mitglieder Landräte und die Hauptverwaltungsbeamten sind. Unterhalb der Koordinierungsstelle bestehen Facharbeitskreise für Wirtschaft/Fremdenverkehr, Verkehr/Infrastruktur, Umwelt, Kultur/Freizeit und Arbeitsmarktpolitik.

Zu den Zielsetzungen, die von vornherein zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften der O.B.E.-Initiative vereinbart waren, gehörte die Erarbeitung eines regionalen Entwicklungskonzeptes mit Stärken/Schwächen-Analyse, Beschreibung von Handlungsfeldern, Darstellung von Zukunftsperspektiven und Entwicklungszielen sowie schließlich die Erarbeitung von Leitprojekten.

In diesem Rahmen hat die O.B.E. bereits zwei Wirtschaftsgespräche zu den Themen Ernährungswirtschaft sowie Umweltwirtschaft organisiert. Diese dienen dem offenen und konstruktiven Dialog mit der Wirtschaft unter dem jeweiligen Leitthema. Sie gründeten sich auf umfangreichen Recherchen, Analysen und die Erarbeitung von konkreten Handlungskonzepten in Wirtschaftsbereichen, die für die regionale Entwicklung im Hinblick auf die Konzentration von Unternehmen in den beiden genannten Sektoren von besonderer Bedeutung sind.

Ein weiterer Schwerpunkt bildet die Beteiligung der O.B.E.-Region an der EXPO 2000, die inzwischen durch ein offiziell registriertes dezentrales Projekt zum Thema „Boden - Gesund ernähren - Gesund leben“ abgesichert ist und die aus einer Vielzahl von Einzelprojekten der O.B.E.-Mitglieder besteht (Anm. der Hg.: vgl. Beitrag MERSINGER in diesem Band). Die einzelnen Facharbeitskreise haben in ihren Themenbereichen entsprechende Entwicklungskonzepte und Aktionen durchgeführt, so z.B. im Bereich Wirtschaft/Fremdenverkehr eine Standortwerbung auf den Unternehmenkontakttagen in Utrecht, im Bereich Verkehr ein Positionspapier zur Verbesserung der Infrastruktur in der O.B.E., im Bereich Umwelt die Themen Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Naturschutz und Landschafts-

pflge, im Bereich Kultur/Freizeit die Entwicklung einer gemeinsamen Museumsroute, im Bereich Arbeitsmarktpolitik die Erstellung einer Analyse zum „2. Arbeitsmarkt“ und die Entwicklung verschiedener Projekte in der O.B.E.-Region.

Neben diesen nach innen gerichteten Konzeptionen und Aktivitäten hat die O.B.E. von vornherein auch Wert darauf gelegt, die gemeinsam definierten gemeinsamen Interessen nach außen darzustellen und durchzusetzen. Insofern wird die interne Kooperation auch durch eine entsprechende „Außenpolitik“ komplementiert.

Die O.B.E.-Initiative hat in kurzer Zeit effektiv neue Grundlagen der regionalen Zusammenarbeit schaffen können. Wichtig war dabei, daß von vornherein keine neuen Verwaltungsebenen eingerichtet werden sollten, daß vielmehr eine selbstverantwortliche Zusammenarbeit der einzelnen Träger flexibel und effektiv gestaltet werden sollte. Von Verbandsstrukturen und Zweckverbänden mit gesetzlichen Planungsvorgaben wurde bewußt abgesehen.

Die Zusammenarbeit innerhalb der O.B.E. war Grundlage für eine regionale Erweiterung des Kooperationsrahmens auch und gerade für die Wirtschaftsförderer in Westniedersachsen: Als ein von der EU-gefördertes Projekt wurde 1997 die Initiative „Regionale Innovationsstrategie (RIS) Weser-Ems“ gestartet. Weser-Ems ist die einzige deutsche Region, die von der EU in das entsprechende Programm aufgenommen wurde.

Ausgangspunkt waren auch hier die Überlegungen, daß angesichts verstärkten Wettbewerbs der Regionen einerseits und knapper Ressourcen andererseits eine Bündelung der Kräfte sowohl für die Konzeption von Strukturplanungen als auch erst recht für die Umsetzung unabdingbar geworden sind. RIS Weser-Ems setzt sich deshalb zusammen aus den drei Strukturkonferenzen Land Oldenburg, Ost-Friesland und O.B.E. Anders als in der üblichen Arbeit der Strukturkonferenzen wurde hier von vornherein eine Methodik zugrundegelegt, die einen zielorientierten Ansatz in doppelter Weise ermöglicht:

Im Gegensatz zur herkömmlichen Strukturplanung erfolgte die Konzeption der entsprechenden Entwicklungsmodelle für die Region nicht „Top down“, sondern „Bottom up“. Es wurden in die Erarbeitung der Modelle von vornherein die Unternehmen einbezogen in der Weise, daß Vertreter der regionalen Wirtschaft beteiligt wurden. Dies erfolgte durch die besondere Organisationsstruktur von RIS. Sie besteht aus einem Regionalrat als oberstem Entscheidungsgremium, das zu einem Drittel von Unternehmensvertretern besetzt ist. Auch in der Lenkungsgruppe, welche die tägliche Arbeit koordiniert, sind die Unternehmen mit knapp einem Viertel der Sitze repräsentiert. Aktiv arbeiten die Unternehmen mit in den einzelnen Facharbeitsgruppen, deren Aufgabe es war, die jeweils zugewiesenen Sachthemen zu erarbeiten. Hierbei wurde besonderer Wert darauf gelegt, die unmittelbaren Erfahrungen der Wirtschaft einfließen zu lassen.

Auch in seiner Zielsetzung wird auf diese Konnexion zur Wirtschaft besonderer Wert gelegt: Es handelt sich bei RIS Weser-Ems nicht um theoretische Erarbeitung von Planungs- und Strukturmodellen, vielmehr wurden von vornherein Sachthemen vorgegeben, die auch durch entsprechende Projekte umgesetzt werden sollen.

Diese Themen sind auf die *drei Strukturkonferenzen* verteilt worden. So bearbeitet die Strukturkonferenz Oldenburg unter dem Oberthema „Dienstleistungen für die Zukunft“ entsprechende Fachthemen aus dem Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien oder der Verkehrslogistik. Die Strukturkonferenz Ost-Friesland ist unter dem Leitthema „Zu Gast in Weser-Ems“ zuständig für Fachbeiträge aus dem Gesundheitswesen, aus der zukunftssträchtigen Energiewirtschaft, aber auch für maritime Techniken. Die O.B.E. schließlich ist unter dem Oberthema „Nachhaltiger Umweltschutz - Zukunftsträchtige Ernährungswirtschaft“ federführend für Themen wie produktionsintegrierten Umweltschutz, nachwachsende Rohstoffe, Biotechnologie oder Landwirtschaft. Daneben gibt es noch eine Reihe von Querschnittsthemen, die durch spezielle Arbeitsgruppen aufbereitet worden sind. Jede Strukturkonferenz hat die ihr zugewiesenen Themen in der Weise bear-

beitet, daß die Ergebnisse auch den übrigen Teilregionen zur Verfügung stehen.

Aus diesen Beiträgen der Arbeitsgruppen ist inzwischen eine Reihe von konkreten Projekten entstanden, die jetzt sukzessive umgesetzt werden sollen.

Hierfür wird naturgemäß auch eine Förderung der EU beantragt werden. Deshalb muß die neue Struktur der RIS-Initiative Weser-Ems auch vor dem Hintergrund der anstehenden Reformen der Strukturfonds der Gemeinschaft gesehen werden. Die EU-Kommissarin Frau Wulf-Mathies hatte Anfang 1998 in einer RIS-Konferenz in Wilhelmshaven und Emden betont, daß die regionale Kompetenz gestärkt werden muß, um die europäische Wettbewerbsfähigkeit insgesamt zu fördern. Dabei wird die Kommission bei der Vergabe von EU-Mitteln künftig verstärkt auf integrierte Strategien setzen, wie sie RIS-Weser-Ems bereits jetzt darstellt. Eine solche Konzentration der Mittel soll die Wirksamkeit und Sichtbarkeit von Maßnahmen fördern. Hierauf sollen sich nach Frau Wulf-Mathies die Regionen schon jetzt vorbereiten und regionale Entwicklungskonzepte ausarbeiten, anstelle der bisher üblichen Teillösungen.

Entsprechend diesem Wunsch nach Regionalisierung in der Wirtschaftsförderung werden die entsprechenden operationellen Programme künftig auf der *Ebene der Regierungsbezirke* erstellt werden. Es soll pro Region eben nur noch ein Programm geben, das auch allgemeine Entwicklungsziele und Entwicklungsperspektiven konstituieren soll. Die Philosophie wird dabei insbesondere dahin gehen, die regionale Spezialisierung, die Stärkung der Innovationsfähigkeit, den Technologietransfer, Forschung und Entwicklung, die Umsetzung in Produkte zu fördern. Es sollen nicht Schwächen kompensiert, sondern Stärken verstärkt werden.

Diesem Ansatz trägt die regionale Kooperation von RIS bereits heute maßgenau Rechnung. Durch die zunehmende Kooperation der Wirtschaftsförderung in der Region wird darüber hinaus zunehmend auch ein Netzwerk aufgebaut, daß den regionalen Ansatz auch in der Umsetzung dieser Initiative in Projekte gewährleisten soll. Maßgeblich ist bei diesen

Zielsetzungen allerdings auch, daß die Regionen die Projekte künftig in eigener Verantwortung - auch in eigener direkter Finanzverordnung - gegenüber der Kommission durchführen können. Auch hierauf hat Frau Wulf-Mathies zurecht bei der RIS-Konferenz hingewiesen.

RIS-Weser-Ems dürfte damit insgesamt ein völlig neuer, beispielgebender Ansatz sein, um durch die Poolung der regionalen personellen und sachlichen Ressourcen zukunftsorientierte Kooperationsmodelle der Wirtschaftsförderung zu entwickeln.

Regionale Kooperation darf allerdings auch vor den nationalen Grenzen nicht halt machen. Es ist ja gerade Sinn des gemeinsamen Binnenmarktes, daß sich in Europa auch *grenzüberschreitend regionale Netzwerke* entwickeln, um Synergien zu schaffen, um konkret zum innereuropäischen Austausch von Arbeit, Kapital, Dienstleistungen und Produkten beizutragen.

Deshalb haben sich schon 1989 die Städte Münster und Osnabrück auf deutscher Seite sowie die Doppelstadt Enschede-Hengelo auf niederländischer Seite zur Bildung des sog. „*Städtedreiecks*“ entschlossen. Sie waren damit Schrittmacher einer Entwicklung, die inzwischen auch andere Städte und Regionen erreichte. Übergeordnetes Ziel war dabei die Ausrichtung an Netzwerken städtischer Knotenpunkte unter dem Leitbild kooperierender Städte auf europäischer Ebene. Dementsprechend zeigt sich die Kooperation im Städtedreieck als intensiv zusammenarbeitendes Netz, das Raumordnung und Verkehr, Arbeitsmarkt sowie Wirtschafts- und Technologieförderung zu seinen Schwerpunkten zählt.

Ausgangspunkt dieser Kooperation war die Erarbeitung einer wissenschaftlich fundierten Grundlage. Ende 1991 wurden die Universitäten Twente, Münster und Osnabrück mit einer entsprechenden Studie beauftragt, die ein Bündel von Kooperationsansätzen und Maßnahmevorschlägen präsentiert, und zwar in vier Schwerpunkthemen mit entsprechenden Handlungsfeldern:

1. Zentrenverbund im Rahmen einer abgestimmten Raumordnung,

2. Koordination der Wirtschaftsentwicklung in den Bereichen Wirtschaftsförderung, Forschung und Technologietransfer sowie Arbeitsmarktpolitik,

3. Abgestimmte Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zur Sicherung der Erreichbarkeit und Optimierung der Lagegunst sowie

4. Kooperation auf den Gebieten Jugend, Kultur, Soziales, Sport und Tourismus.

Die Basis der fundierten Aussagen bildete eine intensive Analyse der raumordnerischen, planerischen, raum-, verkehrs- und wirtschaftsstrukturellen Ausgangssituation mit Einzeldarstellungen wie

- Rahmenbedingungen und Perspektiven für die Raumentwicklung,
- Raumordnung und Siedlungsstruktur,
- Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftskraft,
- Arbeitsmarkt,
- Innovationspotential,
- Wirtschaftsförderung,
- Auswirkungen des EU-Binnenmarktes,
- Entwicklung des Verkehrsaufkommens,
- Verkehrsinfrastruktur mit entsprechender Stärken/Schwächen-Analyse und
- Projektvorschlägen im Verkehrsbereich, wie z.B. Ausbau und Neubau von Straßen-, Schienen-, Wasser- und Luftverkehrsverbindungen.

Im Bereich der Raumplanung kann das Städtedreieck inzwischen auf eine ganze Reihe gemeinsamer Stellungnahmen zu wichtigen verkehrs- und raumordnungspolitischen Vorhaben verweisen, wie etwa

- Bundesverkehrswegeplan,
- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen,
- Gebietsentwicklungsplan Abschnitt Münsterland und
- grenzüberschreitende räumliche Entwicklungsperspektive der EUREGIO.

Vor dem Hintergrund der Öffnung Osteuropas zum Westen und dem sich daraus ergebenden Wachstum der Verkehrsströme auf der West-Ost-Achse und seiner verkehrsstrategischen Lagegunst im Schnittpunkt dieser Achse von den niederländischen Nordseehäfen bis Moskau mit den wichtigen Straßen- und Bahn-Magistralen von Skandinavien

über das Ruhrgebiet nach Süd- und Ostdeutschland möchte sich das Städtedreieck als logistische Drehscheibe im europäischen Wirtschaftsaustausch positionieren. Es möchte damit einerseits in die europäische Kooperation sein Potential in diesem Bereich einbringen, andererseits vermeiden, daß es zur bloßen Transitregion wird, und erreichen, daß auch verstärkt Wertschöpfungen in diesem europäischen Wirtschaftsverkehr in der Region bleiben.

Deshalb hat das Städtedreieck ein „Leitbild Verkehr“ verabschiedet, das diese Position beschreibt und auch Forderungen für den notwendigen Ausbau der erforderlichen Infrastruktur für diese Aufgaben enthält (Anm. der Hg.: vgl. Beitrag KREFT-KETTERMANN in diesem Band). Das Städtedreieck nimmt teil an den Arbeiten der EUREGIO für die konzeptionellen Entwicklungen der Infrastruktur auf der West-Ost-Achse. Es will sich auch mit eigenen Teilprojekten am Programm INTERREG II c der EU beteiligen, mit denen konkret die Möglichkeiten für eine solche Positionierung als logistische Drehscheibe untersucht werden sollen.

Neben diesen raumplanerischen Ansätzen gibt es eine Vielzahl konkreter Aktivitäten, welche die Wirtschaftsförderer im Städtedreieck gemeinsam im Rahmen der verabredeten Zielsetzungen unternehmen:

Zu erwähnen ist die gemeinsame Promotion und Akquisition, z. B. auf regionalen Messen. In einer Kooperation mit den Hochschulen in Twente, Münster und Osnabrück haben die Wirtschaftsförderer im Städtedreieck ein langfristiges Projekt zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Technologietransfers gestartet. Im Rahmen des Projektes „West-Ost-Achse“ sind jetzt Konzepte für die Verbesserung der regionalen und überregionalen Verkehrsinfrastruktur unter Beteiligung der Wirtschaftsförderer erarbeitet worden.

Last but not least gibt es seit längerem auch eine Zusammenarbeit mit der EUREGIO, des ältesten grenzüberschreitenden Regionalverbandes in Europa. Seit längerem nehmen die Fachvertreter der Städte Entschede/Hengelo, Münster und Osnabrück an fachspezifischen

Arbeitskreisen der EUREGIO teil. Mitte 1996 wurde das „EUREGIO-FORUM“ unter Beteiligung der Stadt Osnabrück gegründet, und zwar mit der Zielsetzung einer späteren Vollmitgliedschaft in der EUREGIO.

Fazit:

Im Rückblick der vergangenen Jahre ist festzustellen, daß die regionale Zusammenarbeit für die kommunale Wirtschaftsförderung per Saldo zahlreiche positive Impulse gegeben hat. Dabei ist der Trend zu größeren Kooperationsseinheiten unverkennbar. Er entspricht der Tendenz zur Bildung leistungsstarker Regionen im gemeinsamen Binnenmarkt, die auch durch ihren Zuschnitt in der Lage sind, im europäischen und globalen Wettbewerb erfolgreich mithalten zu können.

Trotz aller möglichen Unterschiede in Zielsetzungen und konkreten Arbeitsinhalten der regionalen Kooperation auf den dargestellten verschiedenen Ebenen gibt es auch einen gemeinsamen Nenner für die Anforderung an die Struktur dieser Zusammenarbeit:

Es muß zunächst einmal die grundsätzliche Kooperationsbereitschaft auf der Basis des freiwilligen Miteinanders vorhanden sein. Dies bedeutet auch, daß Interessengegensätze, die auch durch regionale Kooperationen nicht beseitigt werden können, hinter dem gemeinsamen definierten Ziel zurückzutreten haben. Das erfordert von allen Partnern eine gewisse

Sensibilität gegenüber den Bedingungen der anderen Partner.

Alle Partner müssen gleichberechtigt und aktiv in die Arbeit integriert werden. Nur so lassen sich auch die Ergebnisse der Kooperationen gleichmäßig in den Regionen umsetzen. Unverzichtbar ist eine Mindeststruktur für die Organisation. Ohne eine entsprechende Koordinierungsstelle dürfte es kaum möglich sein, kontinuierliche Arbeit zu leisten. Diese Koordinierungsstelle muß auch im Sinne eines freiwilligen „Controlling“ die Erreichung der selbstgesetzten Ziele überwachen, ohne aber sich als Aufsichtsstelle zu gerieren. Wichtig ist auch die Einbeziehung des politischen Raums in eine solche regionale Zusammenarbeit. Kooperationen, die sich allein auf der Verwaltungsebene abspielen, dürften keine lange Lebensdauer haben. Insofern ist nicht nur in der Definition der Ziele, sondern auch in den Schritten zu ihrer Verwirklichung eine ständige Kommunikation zwischen Verwaltung und Politik im Rahmen der Kooperationsnetze erforderlich.

All diese Bedingungen sind mehr oder weniger gegeben bei den Kooperationsnetzen, an denen die Osnabrücker Wirtschaftsförderung beteiligt ist. Sie sind Voraussetzung dafür, daß die Kooperationen die Chance bieten, eine langfristige Eigendynamik zu entwickeln und damit dauerhaft den Anspruch zu verwirklichen, welche der europäische Regionalgedanke auch an die Kommunen in Europa stellt.

Regionale Zusammenarbeit in der OBE-Initiative im Rahmen der Weltausstellung EXPO 2000*

Patricia M e r s i n g e r, Osnabrück

1. Die OBE-Initiative

Im Jahre 1992 haben sich die Stadt Osnabrück sowie die Landkreise Osnabrück, Grafschaft Bentheim und Emsland mit Unterzeichnung eines Kooperationsvertrages zur OBE-Initiative zusammengeschlossen. Der Landkreis Vechta ist inzwischen ebenfalls beigetreten, der Beitritt des Landkreises Cloppenburg ist in Planung.

Die OBE-Initiative basiert auf dem Prinzip der freiwilligen Kooperation und Koordination. Mit diesem Zusammenschluß soll keine neue Verwaltungsebene eingeführt werden. Die Zuständigkeiten der einzelnen Mitglieder bleiben unberührt. Durch die vereinbarte Zusammenarbeit soll die Regionalpolitik in Form eines sachbezogenen Zukunftsmanagements gestaltet werden. Wesentliches Ziel ist die Interessenbündelung und damit verbunden die Verbesserung der Durchschlagskraft.

Im Vordergrund der regionalen Zusammenarbeit stehen die wirtschaftliche und strukturelle Verbesserung, die Förderung der kulturellen Belange und Aktivitäten, der Erhalt und die Verbesserung der ökologischen Situation sowie die Vertretung gemeinsamer Anliegen nach außen.

Organisatorisch ist die OBE-Initiative in drei Ebenen aufgebaut:

a) Die OBE-Konferenz mit den Landräten/Oberbürgermeistern, Oberkreisdirektoren und

je fünf Mitgliedern der Kreistage der vier Landkreise und des Rates der Stadt Osnabrück als Mitgliedern. Aufgaben der Konferenz sind die Abstimmung und Konsensfindung zwischen den gleichberechtigten Partnern.

b) Die Koordinierungsstelle, deren Mitglieder die Landräte/Oberbürgermeister und Oberkreisdirektoren der OBE sind. Zu den Aufgaben der Koordinierungsstelle zählen die Vorbereitung der Sitzungen der OBE-Konferenz, die Bündelung der Arbeit der Facharbeitskreise und die Abstimmung der Fragestellungen der Gebietskörperschaften.

c) Die Facharbeitskreise: Es wurden fünf Arbeitskreise zu folgenden Bereichen eingerichtet: Wirtschaft/Fremdenverkehr, Verkehr/Infrastruktur, Kultur/Freizeit, Umwelt und Aktive Arbeitsmarktpolitik. Die Mitglieder sind die Dezernenten der OBE (Leitung der Arbeitskreise) und Amtsleiter. Den Facharbeitskreisen obliegt die inhaltliche Beratung fachbezogener Fragestellungen unter Hinzuziehung von Interessenverbänden und Vereinen.

Die OBE-Initiative sucht auch den Dialog mit den umliegenden Regionen (Neue Hanse Interregio, Euregio, Ems-Dollart-Region), um die regionalen Entwicklungsperspektiven in einen überregionalen Rahmen einzubringen.

Vor diesem Hintergrund ist die OBE zusammen mit den Partnern Ost-Friesland und Land Oldenburg in einer Arbeitsgemeinschaft Regionale Innovationsstrategie Weser-Ems (RIS) seit 1995 aktiv (Abb. 1). Aufbauend auf der Regionalmarketing-Kampagne „Weser Ems - wir wachsen, zusammen“ wurde 1995 der Startschuß für das RIS gegeben. Den ent-

* Vorab-Konzeption des Vortrags auf der Tagung der Geographischen Kommission für Westfalen am 05.09.1998 in Münster

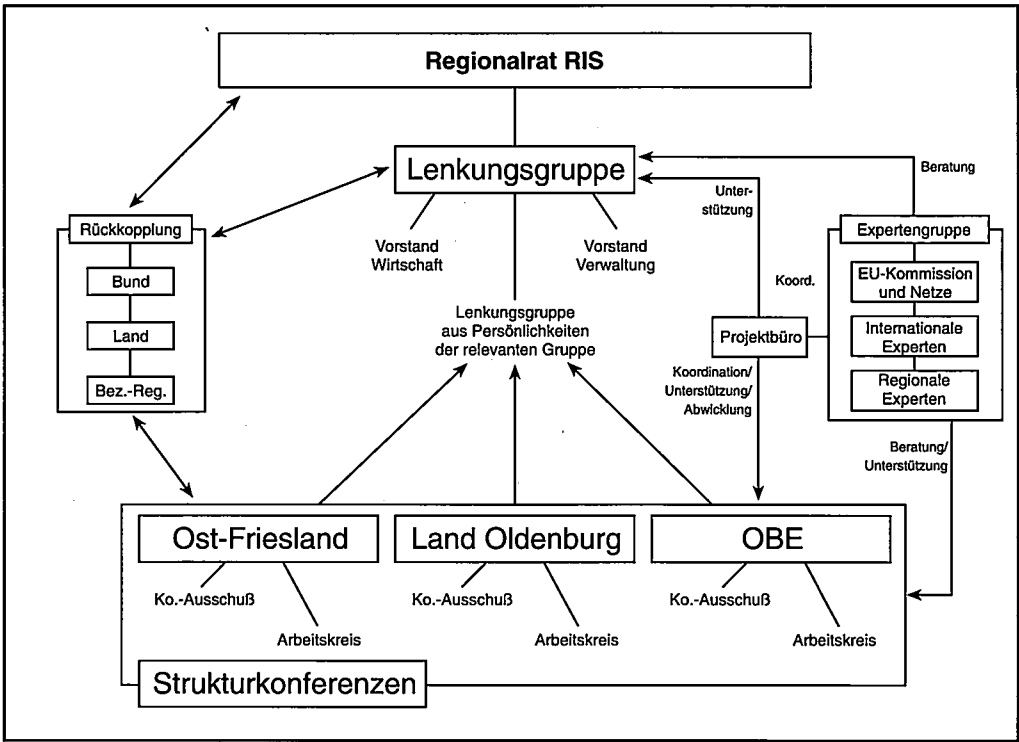


Abb. 1: Organisationsstruktur der Arbeitsgemeinschaft Regionale Innovationsstrategie (RIS) Weser-Ems

scheidenden Impuls gab die Anerkennung durch die EU als eine von 19 europäischen Modellregionen.

2. Chancen der Weltausstellung für die OBE

Zur EXPO im Jahre 2000 wird die Welt für fünf Monate von Juni bis Oktober nach Hannover blicken. Es werden 20 Millionen Besucher erwartet. Man geht davon aus, daß die Besucher sich im Durchschnitt zwei Tage Zeit nehmen (40 Millionen Eintritte). Pro Tag werden 300 000 Besucher erwartet, d.h. auch ca. 100 000 Übernachtungen pro Tag, die im Großraum Hannover nicht zu decken sind. Deshalb gehen die Veranstalter davon aus, daß die Unterbringungen im Umkreis von Hannover mit einer Anfahrtszeit unter zwei Stunden erfolgen werden. Somit liegt die OBE im direkten Einzugsbereich der EXPO 2000.

Erstmalig steht eine Weltausstellung unter einem Motto, nämlich „Mensch-Natur-Tech-

nik“ und bindet aktiv Außenstandorte in ihr Konzept ein. Die OBE-Initiative war sich einig, diese einmalige Chance der Profilierung der Region und Außenwerbung aktiv zu ergreifen, um insbesondere langfristige Effekte für die Wirtschafts- und Tourismusförderung der Region zu erzielen.

Die Planungen konzentrierten sich somit auf die Bündelung von Themen bzw. Projekten, die bereits regionale Entwicklungsschwerpunkte in der Region sind.

3. Das regionale EXPO-Projekt „Boden - gesund ernähren - gesund leben“ der OBE unter besonderer Berücksichtigung der regionalen Zusammenarbeit

3.1 Projektentwicklung

Bereits vor Gründung der EXPO 2000 Hannover GmbH wurden 1992 die Regionen in Niedersachsen von der Niedersächsischen Staatskanzlei aufgerufen, sich Gedanken über

eine aktive Teilnahme an der Weltausstellung zu machen. Die Staatskanzlei teilte Niedersachsen in sog. Regionale EXPO-Arbeitskreise ein, orientiert an bestehenden regionalen Zusammenschlüssen. Die OBE wurde mit Federführung der Stadt Osnabrück als EXPO-Arbeitskreis 11 angesprochen. Vor diesem Hintergrund hat 1992 die OBE-Initiative den Regionalen EXPO-Arbeitskreis 11 mit Vertretern der OBE sowie regionalen Multiplikatoren unter Federführung der Stadt Osnabrück (Moderation durch den Oberstadtdirektor; Koordination durch das Referat für Stadtentwicklung) initiiert.

Projektschritt 1:

1992 Einrichtung des sog. Regionalen EXPO-Arbeitskreises 11 mit Repräsentanten der Landkreise der OBE sowie Vertretern verschiedener Organisationen/Institutionen (u.a. IHK, Handwerkskammer, WFO, Bundesstiftung Umwelt, Universität, Fachhochschule); Ziel: Suche nach Projekten in der Region, die sich als Beitrag zu einer Weltausstellung eignen könnten und zu dem Motto „Mensch - Natur - Technik“ passen; Vorsitz: Stadt Osnabrück, Der Oberstadtdirektor, Federführung innerhalb der Stadt Osnabrück: Referat für Stadtentwicklung.

Eine wesentliche Entscheidung dieses Arbeitskreises war es, mit einem regionalen Entwicklungsschwerpunkt einen aktiven Beitrag zur Weltausstellung leisten zu wollen. Als Folge dieses Beschlusses wurde das Projekt „Boden - gesund ernähren - gesund leben“ konzipiert, das durch seinen modulartigen Aufbau ein breitgefächertes Publikum mit unterschiedlichem Wissensstand ansprechen will.

Nach Gründung der EXPO 2000 Hannover GmbH wurde in Niedersachsen Ende 1994 die erste Runde des Ideenwettbewerbes „Stadt und Region als Exponat“ ausgerufen, an dem die Region teilnahm. Aus 183 Projektvorschlägen wurden von einer Jury unter Vorsitz von Herrn Prof. Dr. Weizsäcker 45 Projekte ausgewählt und zur Registrierung empfohlen.

Projektschritt 2:

Teilnahme der OBE am Wettbewerb „Stadt und Region als Exponat“ mit folgendem Ergebnis: Empfehlung der Jury zur Registrie-

rung als dezentraler Standort (Juryentscheidung am 12.5.95).

Zur Bündelung und Koordinierung der regionalen Interessen wurde von Vertretern der OBE am 23.09.1996 die OBE 2000 GmbH gegründet. Vor Eintritt in die rechtlich bindende Umsetzungsphase erfolgte eine intensive Prüfung des Projektes.

Projektschritt 3:

Gründung der sog. OBE 2000 GmbH am 23.09.96;

Gesellschafter: Landkreise Osnabrück, Grafschaft Bentheim, Emsland und Vechta sowie die Stadt Osnabrück;

Vorsitzender der Gesellschafterversammlung: Herr OKD Heinz-Eberhard Holl, LK Osnabrück, Stellvertreter: Herr OB Hans-Jürgen Fip, Stadt Osnabrück;

Geschäftsführung: Frau Dipl.-Geografin Patricia Mersinger;

Beirat: Projektträger der einzelnen Untervorhaben, IHK, Handwerkskammer, Deutsche Bundesstiftung Umwelt, Fremdenverkehrsverband Osnabrücker Land, WFO, Landchaftsverband, Hochschulen.

Für alle Projektideen und -teile wurden detaillierte Finanzierungs- und Zeitpläne erarbeitet sowie externe Stellungnahmen der beteiligten Ministerien bzw. Organisationen/Institutionen eingeholt. Vor diesem Hintergrund erfolgte am 13.05.1997 die Registrierung und damit offizielle Anerkennung des Vorhabens durch die EXPO 2000 Hannover GmbH.

Projektschritt 4:

Registrierung als „Projekt EXPO 2000“ am 13.05.97.

Nach der Registrierung im Mai 1997 ist das OBE-Projekt „Boden“ mit seinen Einzelbausteinen „offiziell registriertes Projekt der Weltausstellung“ und darf mit dieser Qualifikation am Markt auftreten. Die Weltausstellung ist damit eine einmalige Chance der OBE, national und international auf sich aufmerksam zu machen.

Mit der Registrierung verbunden ist auch die Verwendung des offiziellen EXPO-Logos. Das Logo darf von der OBE 2000 GmbH im Briefkopf geführt und von allen Projektträ-

gern in direktem Zusammenhang mit dem EXPO-Projekt verwendet werden (Ortseingangsschilder, Bauschilder, Veröffentlichungen, Präsentationen etc.).

Folgende Ziele sollen aus Sicht der OBE 2000 GmbH erreicht werden:

- aktiver kompetenter Beitrag der OBE zur Weltausstellung,
- attraktives Programm für auswärtige Besucher/innen und Bürger/innen der OBE,
- langfristige Profilierung der OBE / Imageförderung als Kompetenzregion für den Bereich „Boden-Gesundheit-Ernährung“, institutionell durch Standorte der Deutschen Bundesstiftung Umwelt, Deutsches Institut für Lebensmitteltechnik, Hochschulen der Region, terres des hommes u.a., ggf. Errichtung einer Boden-Agentur nach der EXPO im Jahr 2001 und
- Förderung des Bekanntheitsgrades der OBE mit langfristigen Effekten für den Fremdenverkehr/Tourismus (zielgruppenspezifische Packages, Gewinnung neuer Gästegruppen) sowie für die Wirtschaftsförderung (Qualitätsverbesserung- und sicherung, Qualitätsimage).

3.2 Projektinhalte (vgl. Abb. 2 u. 3)

Die OBE ist prädestiniert, sich des Themas „Boden - gesund ernähren - gesund leben“

anzunehmen: Die Region ist als Schnittstelle zwischen deutlich urban geprägten Räumen im Südwesten (Ruhrgebiet) und ländlichen Bereichen im Norden und Nordwesten (Weser/Ems) in besonderem Maße gekennzeichnet durch unterschiedliche Bodennutzungssysteme, wie sie in ihrer Intensität, aber auch in ihren Auswirkungen so deutlich in kaum einer anderen Region Deutschlands zu finden sind.

Die Landkreise Emsland, Grafschaft Bentheim und Osnabrück sowie das angrenzende südliche Oldenburg sind geprägt durch eine äußerst intensive landwirtschaftliche Bodennutzung und Tierhaltung. Das führte und führt zum Teil noch heute zu sehr deutlichen negativen Boden- und Umweltbeeinflussungen.

Zugleich aber werden die damit verbundenen ökologischen Auswirkungen intensiv untersucht (regionale Hochschulen) und der umweltschonende ökologische Landbau in Forschung und Lehre verstärkt berücksichtigt. Die OBE ist die am besten untersuchte Bodenregion in Niedersachsen. Es liegen umfangreiche Datensammlungen vor (Informationssysteme des Landes Niedersachsen: NIBIS, ATKIS). Hinzu kommen beispielhafte Bemühungen um die Erhaltung naturnaher Landschaftseinheiten durch Pflege und Rückbau (Artland, Brögberner Teiche) in unmittel-

BODEN <i>Gesund ernähren - gesund leben</i>		
<p style="text-align: center;">Beispiele vor Ort</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kalkriese (LK OS) • Artland (LK OS) • Altablagerung Wüste (Stadt Osnabrück) • Brögberner Teiche (LK Emsland) • Piesberg (Stadt OS) • Entsiegelung von Verkehrsflächen (Stadt Lingen) • LITZ: Lebensmitteltechnik- Informations- und Transferzentrum (Deutsches Institut für Lebensmitteltechnik e.V.) • z.Z. in Verhandlung mit der EXPO 2000 Hannover GmbH: Versalzte Böden und nachhaltige Nutzung von Salzpflanzen-Tropenböden (Universität Osnabrück, Botan. Garten) 	<p style="text-align: center;">Erlebnisbereich Boden > sehen - riechen - fühlen<</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung des Ökosystems Boden durch einen begehbaren Bodenausschnitt (Modell im Maßstab 1 : 1000) • Bodennutzung und -veränderung durch den Menschen (Steinzeit - Mittelalter - Jetztzeit) unter Einbeziehung der landwirtschaftlichen Versuchsfelder der FH OS (time-tunnel) • Beispiele für Bodennutzungen heute (Hinweise auf Beispiele vor Ort) • Visionen <p style="text-align: center;"><i>nach dem Motto:</i> Der spielende Mensch: Man sieht und vergißt, man hört und erinnert sich; man tut und versteht.</p>	<p style="text-align: center;">Bodenforen</p> <p>A Fachwissenschaftlich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Foren zu Fachthemen vor 2000 • Internat. Bodenforum 2000 • Präsentation von Forschungsergebnissen der Hochschulen <p>B Populärwissenschaftlich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veranstaltungsreihe • Öffentlichkeitssemester an der Uni/FH • Tag der offenen Tür „Der Boden und wir“ an der FH/Fachbereich Gartenbau, Landwirtschaft, Landespflege • Ausstellung / Präsentation von Künstlern (Künstlerische Umsetzung des Themas) • Wettbewerbe (z.B. Mal-, Photowettbewerb)

© OBE 2000 GmbH

Abb. 2: Konzeption des OBE-Projektes „Boden - gesund ernähren - gesund leben“

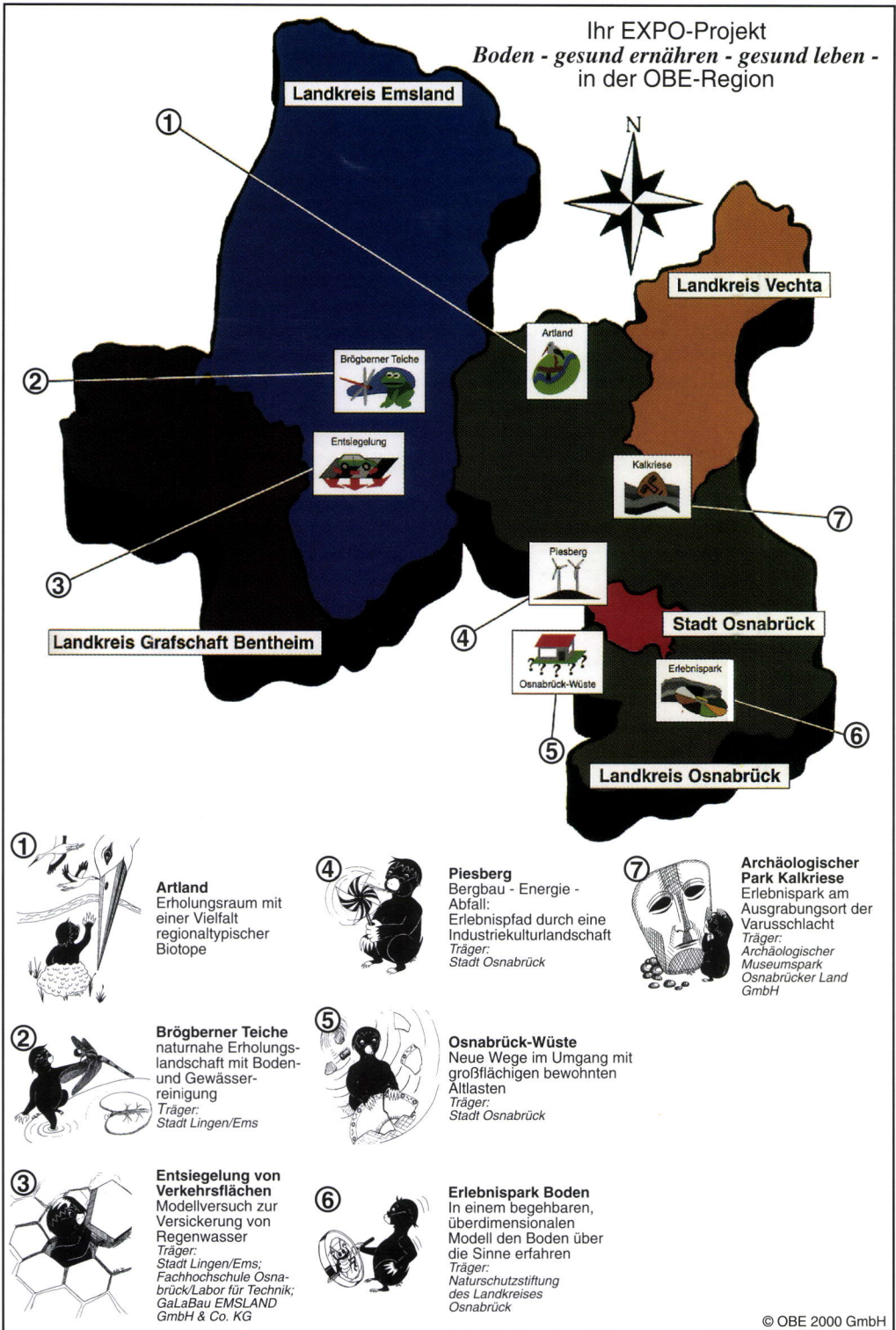


Abb. 3: Von der EXPO 2000 registriertes Projekt „Boden - gesund ernähren - gesund leben“

barer Nachbarschaft zu landwirtschaftlichen Intensivnutzungen.

Die Stadt Osnabrück, aber auch das nahe gelegene Umland zeigen die für urbane Räume typische Bodennutzung durch Industrie, Handel und Gewerbe, Verkehr und Wohnbebauung. Das hat zum Teil erhebliche Degradationen bis hin zur völligen Zerstörung der Böden zur Folge. Zugleich aber lassen sich hier auch Ansätze oder deutliche Bemühungen um eine entsprechende Renaturierung (Piesberg) oder Bodensanierung (Stadt Osnabrück/Stadtteil Wüste) finden.

Schließlich zeigt die Region Osnabrück auch Beispiele für touristische Nutzungen von Böden (Teile des Wiehengebirges und des Teutoburger Waldes) mit teilweise geschichtlichem Hintergrund (u.a. Ausgrabungen in Kalkriese).

Das Projekt gibt Anreize, gemeinsam über staatliche Grenzen hinweg an den globalen Herausforderungen der Zukunft - bezogen auf das Medium Boden - zu arbeiten, insbesondere eine ausreichende und gesunde Ernährung zu erreichen sowie die natürlichen Lebensgrundlagen unserer Erde wirksam zu schützen und nachhaltig zu sichern.

Wie kann der Mensch durch seinen Umgang mit dem Boden seine eigene Lebensqualität positiv beeinflussen und seiner Verantwortung gegenüber nachfolgenden Generationen gerecht werden? Zu dieser zentralen Zukunftsfrage der Menschheit will das Projekt einen wesentlichen Beitrag leisten. Dabei wird der Zusammenhang zwischen technischem Fortschritt und gesellschaftlicher Verantwortung nicht idealisiert, sondern zeitkritisch hinterfragt und durch eine Mischung aus *education and entertainment* vermittelt.

Das Projekt besteht aus mehreren Bausteinen, die sich modulartig zu dem Dachthema Boden zusammenfügen (vgl. Abb. 2): Während die „Beispiele vor Ort“ (erste Säule) bereits heute Entwicklungsschwerpunkte der Region sind, die auch ohne EXPO 2000 in ähnlicher Form - jedoch losgelöst voneinander - die Entwicklung der Region geprägt hätten, sind die Säule zwei „Erlebnisbereich“ speziell unter dem Aspekt „*education and entertainment*“ und die Säule

drei „Bodenforen“ unter dem Aspekt „Kommunikation und Austausch“ entwickelt worden.

Die Bedeutung des Themas 'Boden' für die Region zeigt sich nicht zuletzt auch darin, daß an der FH Osnabrück zum Sommersemester 1996 der in Deutschland erste Diplomstudiengang Bodenwissenschaften eingerichtet wurde.

Gespräche mit den Landes- und Bundesministerien, bodenkundlichen Gesellschaften, *terre des hommes* u.a. stießen auf starkes Interesse an dem Beitrag Boden für die EXPO 2000 sowie an der räumlichen Konzentration in der OBE.

Darüber hinaus sah und sieht sich die Stadt Osnabrück verpflichtet, einen aktiven Beitrag zur Lokalen Agenda 21 zu leisten: Im November 1992 ist Osnabrück dem Klimabündnis beigetreten. 1994 fand die Fachtagung 'Sichtwechsel' zur Entwicklungspolitik auf kommunaler Ebene in Osnabrück statt. Im gleichen Jahr wurde zusammen mit den Partnerstädten die „Berlin-Charta“ unterzeichnet. Im September 1995 erfolgte der Beitritt zur „Aalborg-Charta“. Zusammen mit verschiedenen Gruppen und Organisationen hat die Stadt eine sog. Dritte-Welt-Bilanz erstellt. Bestehende Kontakte können und sollen für die Betrachtung des Bodens aus Sicht der Länder des Südens genutzt werden.

4. Zukunftsperspektiven/Ausblick

Mit dem EXPO-Projekt hat die OBE-Initiative nicht nur einen kompetenten Beitrag zu einer Weltausstellung auf den Weg gebracht, sondern auch quasi als Nebenprodukt neue Strukturen der Zusammenarbeit innerhalb der Region geschaffen, die lange über die EXPO 2000 hinaus genutzt werden können.

Aus Sicht der strategischen Entwicklungsplanung sind diese Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit unterschiedlichsten Akteuren in der Region, insbesondere die entstandene Aufbruchstimmung (wir wollen gemeinsam zur EXPO antreten) sowie das in den Niederungen der Projektrealisierung entstehende Wir-Gefühl (wir werden unsere Ideen auch realisieren), im Hinblick auf weitere Projekte von besonderer Bedeutung für die Region.

Nutzungsdifferenzierungen in der Innenstadt von Osnabrück

Konzeption eines Geoinformationssystems für Stadtforschung und Stadtplanung*

Norbert de Lange, Osnabrück

Einführung

Geoinformationssysteme gehören inzwischen zu einem Standardwerkzeug geographischer Arbeiten (vgl. BEHR u. SAURER 1997 u. DE LANGE u.a. 1997). Nach anfänglichen Adaptionschwierigkeiten, die u.a. auf eine geringe Benutzerfreundlichkeit bei großer Funktionskomplexität sowie auf häufig (noch) nicht vorhandenen leistungsfähigen Hardwareausstattungen beruhen, sind mit fortschreitender Hard- und Softwareentwicklung Geoinformationssysteme weit verbreitet, auch auf Standard-PCs einsatzfähig und inzwischen analog zu den sog. Office-Systemen relativ leicht bedienbar.

Der Haupteinsatz von Geoinformationssystemen erfolgt nach wie vor im Hinblick auf Anwendungen im Umweltbereich. In der planenden Praxis besitzt derzeit der Aufbau kommunaler Umweltinformationssysteme eine zentrale Bedeutung (vgl. z.B. JUNIUS u. WEGENER 1995 und FÜRST u.a. 1996). Jede größere Kommune entwickelt zumindest Teilinformationssysteme wie z.B. ein Altlasten- oder Biotopkataster. In jüngster Zeit erobern Geoinformationssysteme auch neue Branchen wie Handel, Banken und Versicherungen: u.a. zu einer effektiveren Marketingplanung, Marktanalyse, Vertriebssteuerung, zur Standortplanung im großflächigen Einzelhandel oder zur

Optimierung von Vertriebsgebieten. Diese sehr dynamische Entwicklung dokumentiert sich zumeist unbemerkt von einer breiteren geographischen Fachwelt in den Kundeninformationen spezieller Softwarehersteller (vgl. z.B. die Ausgaben 4/1996 oder 4/1997 von ArcAktuell zum Einsatz von Produkten aus der Arc/Info-Familie im Geomarketing oder im Handel, bei Banken und Versicherungen) oder auf Fachtagungen (vgl. z.B. GIS '97, u.a. mit einer Sonderkonferenz zum Thema Geographische Informationssysteme in Marketing und Vertriebsplanung). Vereinzelt finden sich zu diesem Themenkreis Beiträge in der Zeitschrift Geoinformationssysteme (vgl. BÜTTCHER 1992 u. RENSMANN 1995). Nur wenige Beispiele sind dokumentiert, in denen Geoinformationssysteme in der geographischen Stadtforschung oder bei Zentrenuntersuchungen eingesetzt werden (vgl. z.B. SCHWARZ-VON RAUMER 1997 oder ansatzweise HEINEBERG u. TAPPE 1994). Gerade vor dem Hintergrund der weiterhin dynamisch ablaufenden Umstrukturierungsprozesse, die z.B. durch die Umgestaltung der Bahnhöfe zu cityintegrierten Einkaufszentren mit Bahnananschluß neuen Schwung erhalten, ist analog zum Umweltmonitoring ein Stadtmonitoring zu fordern, das nur mit Hilfe von Geoinformationssystemen umzusetzen ist.

Der vorliegende Beitrag stellt die Pilotuntersuchung für ein Gemeinschaftsprojekt zwischen der Industrie- und Handelskammer Osnabrück-Emsland, dem Amt für Stadtentwicklung der Stadt Osnabrück und dem Fachgebiet Geographie der Universität Osnabrück vor, das auf den Aufbau eines Geoinformationssystems für Stadtforschung und Stadtpla-

* Der vorliegende Forschungsbeitrag zur Tagung der Geographischen Kommission für Westfalen in Osnabrück (05.09.98) enthält zugleich wesentliche Informationen im Hinblick auf die Exkursion durch die Tagungsstadt unter der Leitung des Autors.

nung in Osnabrück abzielt. Dieses Projekt erfährt durch die geplanten Umstrukturierungen und Neubaumaßnahmen in der City und im Bahnhofsbereich einen aktuellen Anwendungsbezug. Auf der Basis neuer Daten zum Branchenmix können u.a. Leitlinien für die beabsichtigten Investitionen entwickelt und wichtige Informationen für mögliche Investoren bereitgestellt werden. Diese Pilotuntersuchung erfaßt die Nutzungsstrukturen aber erst für einen Ausschnitt der Innenstadt von Osnabrück, so daß hier lediglich prinzipielle Wege verdeutlicht werden.

Der vorliegende Beitrag setzt sich auch zum Ziel, ausgehend von den Forschungsansätzen und der traditionellen Methodik empirischer Stadtforschung allgemein Einsatzmöglichkeiten von Geoinformationssystemen bei geographischen Zentrenuntersuchungen aufzuzeigen. Herangezogen wird ein sog. Desktop-GIS, das auf Standardhardware in einer vielen Benutzern bekannten Windows-Umgebung eingesetzt werden kann und recht anwenderfreundlich ist (ArcView aus der Arc/Info-Produktfamilie). Somit stehen der Übertragung des hier aufgezeigten Ansatzes keine technischen Hindernisse oder Kostengründe im Wege. Insbesondere möchte diese Studie daher eine Vergleichsuntersuchung der beiden Oberzentren Münster und Osnabrück anregen.

Geographische Zentrenuntersuchungen

Ein zentrales Anliegen der Stadtgeographie war das Herausarbeiten von funktionalen Raumeinheiten und die Analyse der inneren Differenzierung von Städten, wobei erst seit den fünfziger und insbesondere in den sechziger Jahren die Abgrenzung und funktionale Ausstattung städtischer Zentren in den Vordergrund rückte. Im deutschen Sprachraum wurden Einzelhandels- und Dienstleistungsfunktionen vor allem im Zusammenhang einer allgemeinen bzw. übergreifenden Untersuchung von städtischen Zentren analysiert, bevor sich seit den achtziger Jahren verstärkt eine Einzelhandels- und schwächer eine Bürostandortforschung zu entwickeln begann. Nur relativ wenige Arbeiten liegen vor, die auf umfassenden Bestandsaufnahmen von größeren städtischen Funktionsräumen beruhen (vgl. z.B. ABELE u. LEIDLMAIR 1968, GRÖTZBACH 1978, WEHLING 1986, HEINEBERG

u. DE LANGE 1983). Diese aufwendigen Ansätze mit Farbkartographie wurden zumeist aus Kostengründen nicht wiederholt.

Seit den achtziger Jahren hat sich in Münster ein bedeutender Forschungsschwerpunkt stadtgeographischer Zentrenuntersuchungen in Deutschland entwickelt. Ausgehend von einer Untersuchung über Berlin (vgl. HEINEBERG 1977) wurden erstmals 1980/81 am Beispiel von Münster und Dortmund ganze Innenstadtgebiete umfassend analysiert (vgl. HEINEBERG u. DE LANGE 1983). Zentrale Grundlage der Untersuchung, die sich u.a. einem Vergleich der Cityentwicklungen in räumlicher und zeitlicher Sicht seit der Vorkriegszeit widmete, stellten empirische Nutzungserhebungen, d.h. Kartierungen, dar. Geschößweise wurden sämtliche Nutzungen in den Untersuchungsräumen erfaßt. Während für die Nutzungen in den oberen Geschossen nur das zugehörige Stockwerk aufgenommen wurde, erfolgte die Erfassung der Erdgeschößnutzungen flächenhaft genau. In eine Kartierungsgrundlage, zumeist eine Katasterkarte im Maßstab 1:500 oder 1:1 000, wurden die Nutzungen flächenhaft lagegetreu eingetragen. Das erhobene Datenmaterial ermöglichte die Erstellung detaillierter Farbkarten der vollständigen Erdgeschößnutzungen in den Innenstadtgebieten beider Städte und darüber hinaus von Verbreitungskarten tertiärer und quartärer Einrichtungen.¹⁾

Für die Innenstadt von Münster wurden seit 1980 kontinuierlich die tertiär- und quartärwirtschaftlichen Einrichtungen in Fünfjahresabständen erfaßt (vgl. HEINEBERG u. DE LANGE 1983, HEINEBERG, HEINRITZ u. DE LANGE 1987, HEINEBERG 1987, 1991, 1992). Für wohl kaum eine andere deutsche Großstadt dürfte eine derart detaillierte Bestandsaufnahme vorhanden sein. Die Auswertung von 1990 setzt bereits ein Informationssystem ein (vgl. HEINEBERG u. TAPPE 1994). Allerdings ist dieser Ansatz primär auf eine kartographische Umsetzung ausgerichtet.

Insgesamt ist somit die Anwendung von Geoinformationssystemen in der geographischen Stadtforschung noch gering. Hierdurch können die angeführten klassischen Themenfelder der Stadtgeographie auch im Hinblick auf Belange der Stadtplanung neue Impulse erfahren.

Geoinformationssystem als Modell der realen Welt

Ein Geoinformationssystem kann als ein rechnergestütztes System verstanden werden, das aus Hardware, Software, Daten und den Anwendungen besteht. Mit ihm können Geoobjekte digital erfaßt, gespeichert, verwaltet, aktualisiert, analysiert und modelliert sowie alphanumerisch und graphisch präsentiert werden. Diese Definitionsmerkmale betonen vor allem technische und funktionale Aspekte. Grundlegend für das Gesamtverständnis ist, daß ein Geoinformationssystem ein Modell der realen Welt darstellt, das verschiedene fachliche Sichten auf den Gesamtdatenbestand ermöglicht! Das eigentliche Kapital machen die (aufbereiteten) Daten aus, die durch die Funktionalität des Geoinformationssystems erschlossen werden. Ein (digitales) Informationssystem ermöglicht, die vorhandenen Informationen in geeigneter Form abzurufen, aber auch aus ihnen jederzeit rasch neue Informationen abzuleiten. Die Abfrage bzw. Ausgabe der Analysen der Datenbestände kann dabei in vielfältiger Form erfolgen: Erstellen von Tabellen, Berichten oder Graphiken, Erstellen von Karten mit unterschiedlichem Inhalt und graphischer Gestaltung. Dieser interaktive Prozeß, den Datenbestand jederzeit neu auszuwerten und graphisch (am Bildschirm) zu präsentieren, ist deutlich als Spezifikum eines Geoinformationssystems herauszustellen. Demgegenüber stellt z.B. eine Karte eine einmalige, einzelne und abgeschlossene Analyse dar.

Geobasisdaten

Geoinformationssysteme benötigen geometrische Grunddaten, wie z.B. Straßen- oder Gebäudegrundrisse, um die Sachdaten einem räumlichen Bezugssystem zuordnen zu können. Häufig wird dazu eine analoge Kartengrundlage mit Hilfe eines Digitalisieretales digitalisiert. Auch können eine gescannte Karte als Hintergrundbild dienen und die interessierenden Objekte durch Nachzeichnen mit der Maus am Bildschirm erfaßt werden (sog. On-Screen-Digitalisierung). Inzwischen liegen aber für die meisten Kommunen in ihren Vermessungs- und Katasterbehörden digitale Straßen- oder Gebäudegrundrißdaten vor, so daß häufig die aufwendige Digitalisie-

rung von Geometrien nicht mehr notwendig ist.

Die in den letzten Jahren gestiegene Nachfrage nach raumbezogenen Basisdaten hat die Vermessungs- und Katasterbehörden veranlaßt, digitale raumbezogene Daten zu erfassen und diese als Basisinformationssystem zu nutzen oder Interessenten wie Versorgungsbetrieben kostenpflichtig zur Verfügung zu stellen. Besondere Bedeutung für stadtgeographische Untersuchungen besitzt hierbei vor allem die Automatisierte Liegenschaftskarte (ALK), die zusammen mit dem Automatisierten Liegenschaftsbuch (ALB) Bestandteil des Automatisierten Liegenschaftskatasters ist, das dem Nachweis sämtlicher Liegenschaften dient. Die Automatisierte Liegenschaftskarte ist das digitale Abbild der analogen Liegenschaftskarte, die rechtsverbindliche Informationen u.a. über sämtliche Flurstücke und Gebäude enthält. Diese digitalen Geobasisdaten besitzen somit die bestmögliche Genauigkeit sowie eine sehr hohe Informationsfülle, die zur Verwendung in der Stadtplanung unerlässlich ist und die sie zur Verwendung in der Stadtforschung auszeichnet. Die Automatisierte Liegenschaftskarte wird sich nach Abschluß der Aufbauphase zur wesentlichen geometrischen Grundlage kommunaler Informationssysteme herausbilden. In Kooperation mit einer Stadtentwicklungsbehörde können diese Daten, für deren gewerbliche Nutzung immense Kosten anfallen, im Rahmen stadtgeographischer Forschungsprojekte benutzt werden. Allerdings ist der flächendeckende Aufbau der ALK in Deutschland bei weitem noch nicht abgeschlossen. In Niedersachsen begann nach einem Pilotprojekt zum Aufbau der ALK in den Jahren 1989-1991, an dem auch das Katasteramt Osnabrück teilnahm, 1992 die stufenweise Ausrüstung der Katasterämter mit Erfassungsmöglichkeiten und eigentliche Erfassung der Daten, die im Jahre 2005 für dieses Bundesland abgeschlossen sein soll (vgl. SELIGE 1998, S. 94).

In einem bundesweiten Gemeinschaftsprojekt der Arbeitsgemeinschaften der Vermessungsverwaltungen der Länder der Bundesrepublik (AdV) wurden für den Aufbau und die Führung der ALK einheitliche fachliche Grundsätze entwickelt. So wird die ALK aus den vorhandenen analogen Liegenschaftskar-

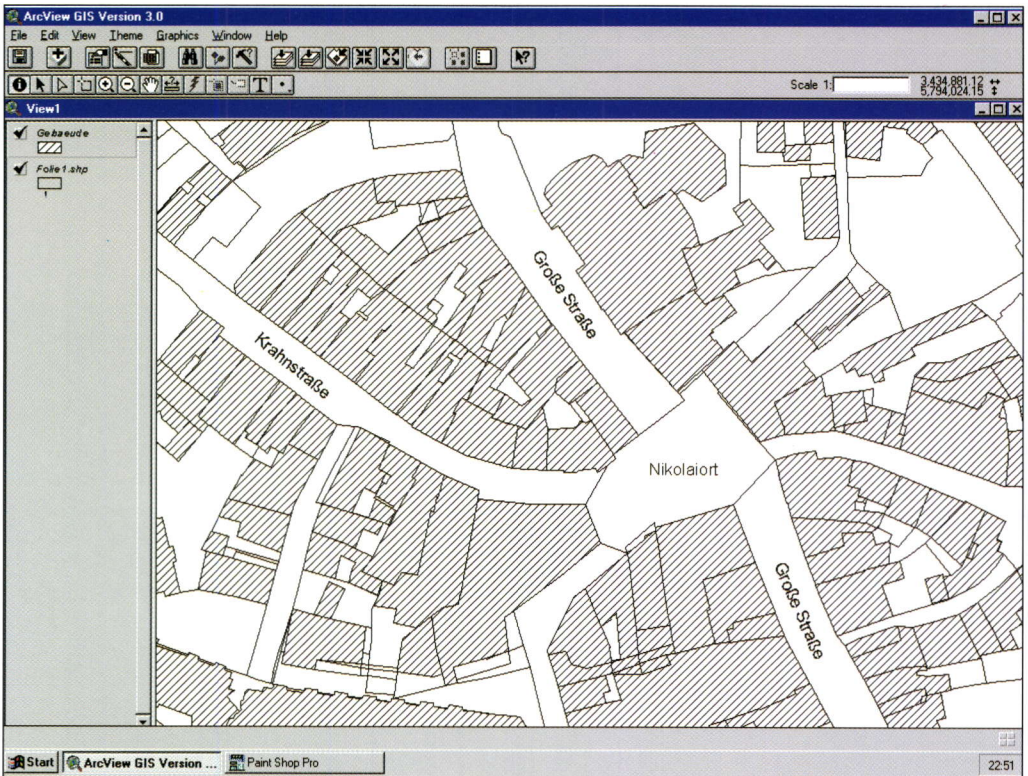


Abb. 1: Ausschnitt aus der Automatisierten Liegenschaftskarte für ein Teilgebiet der Innenstadt von Osnabrück (Flurstücke und Gebäude, ergänzt um Straßennamen)

ten (Maßstab 1:1000) aufgebaut und durch die Liegenschaftsvermessungen aktualisiert. Sämtliche Informationen, die bisher in der Liegenschaftskarte bildlich dargestellt sind, werden auch in der ALK gespeichert (zum Aufbau der ALK vgl. MITTELSTRASS 1995, JÄGER 1993, HARBECK 1992, POHLMANN u. RIDDER 1995). Die Daten werden über eine herstellereineinheitliche Datenbankschnittstelle (EDBS) mit Geoinformationssystemen ausgetauscht.

Die vorliegende Untersuchung kann bereits auf die Automatisierte Liegenschaftskarte zurückgreifen, die flächendeckend für das Stadtgebiet Osnabrück zur Verfügung steht. Dabei wird hier nur ein Teil der geometrischen Information benutzt, da weniger Flurstücksgrenzen als nur Gebäudeumrisse interessieren. Die Daten werden über die EDBS eingelesen, und es wird das Informationssystem „Gebäude“ erstellt. Die Abbildung 1 verdeutlicht die aus der ALK erhaltenen Flur-

stücks- und Gebäudegrenzen. Ergänzt wurden Gebäudeschraffuren und Straßennamen.

Datenerfassung

Grundlage vieler stadtgeographischer Untersuchungen bilden empirische Nutzungskartierungen in Städten. Diese Erhebungen basieren traditionell auf großmaßstäbigen Katasterkarten, wobei die in den Erhebungsbögen erfaßten Nutzungen über eindeutige Zifferncodes, die sich z.B. aus einer Baublocknummer und einer fortlaufenden Numerierung zusammensetzen, den Objekten in der Karte zugeordnet werden (zu klassischen empirischen Methoden in der Stadtgeographie vgl. z.B. TESDORPF 1974 sowie WESSEL 1996).

Die lange Zeit übliche Form der Datenerfassung mit analoger Karte, Erhebungsbogen und Kartierbrett im Gelände entspricht heute aber nicht mehr dem Stand der Technik. Diese traditionelle Methode ist zwar sehr kosten-

günstig. Kartenmaterial und Erhebungsbögen sind leicht zu vervielfältigen, so daß mehrere Erfassungsgruppen zeitlich parallel arbeiten können. Demgegenüber sind aber bereits sog. PEN-Computer (alias: Notepads, Pentops) kommerziell verfügbar, die eine digitale Kartengrundlage als Hintergrundbild gespeichert haben und die eine Datenaufnahme direkt im Gelände durch Nachzeichnen vorhandener Inhalte der Karte oder Neueinzeichnung von Geoobjekten unmittelbar am Monitor mit Maus oder Lichtgriffel ermöglichen. Mit dieser digitalen Feldkartierung erfolgt eine gleichzeitige Erfassung der Merkmale, so daß insgesamt eine leichte Übernahme der Daten in ein Geoinformationssystem möglich wird. Die EDV-gestützte Datenaufnahme im Gelände kann zudem mit der Technik der satellitengestützten Standortbestimmung verbunden werden. Derartige Systeme kommen z.B. bei der Biotopkartierung (vgl. TENBERGEN u. BRINKKÖTTER-RUNDE 1994) oder im Forstmanagement zum Einsatz. Allerdings stellen die Genauigkeitsanforderungen stadtgeographischer Arbeiten im Dezimeterbereich die satellitengestützte Koordinatenerfassung vor erhebliche Probleme, die nur durch kostenintensive technische Ausstattung zu lösen sind. Darüber hinaus bestehen in Städten technische Schwierigkeiten wie z.B. Abschattungsprobleme in Häuserschluchten, die den Empfang von Satellitensignalen behindern. Vor diesem Hintergrund ist eine digitale Feldkartierung, die durch satellitengestützte Standortbestimmung unterstützt wird, vorerst in der Stadtforschung nicht zu erwarten! Ihre Anwendung ist am ehesten bei immer wiederkehrenden, routinemäßigen Datenaufnahmen absehbar (z.B. Baumkataster und Erfassung des Pflegezustands der Bäume im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht der Kommunen).

Die Nutzungskartierung in der Innenstadt von Osnabrück mußte ohne digitale Erfassungsgeräte auskommen, obschon gerade optimale digitale Geobasisdaten zur Verfügung standen. Auf der Basis einer analogen Karte der Gebäudegrundrisse nach der Automatisierten Liegenschaftskarte, d.h. eines Plots der digitalen Geobasisdaten, erfolgte die Datenaufnahme im Gelände entsprechend der Erhebungsmethodik nach HEINEBERG u. DE LANGE (1983). Erhoben werden für sämtliche Nutzungen die Nutzungsart (z.B. auch Wohnen),

Name der Einrichtung, Branchenzugehörigkeit und Filialisierungsgrad. Für das Erdgeschloß erfolgt eine lagegetreue Erfassung der Nutzungen (vgl. Abb. 5). Betriebswirtschaftliche Merkmale wie Flächengröße, Beschäftigtenzahl oder sogar Umsatz werden im Gelände nicht ermittelt. Jedoch ist im weiteren Verlauf der Untersuchung ein Abgleich mit entsprechenden Informationen oder Datenbanken der Industrie- und Handelskammer Osnabrück-Emsland beabsichtigt, wobei voraussichtlich aus Datenschutzgründen räumliche Aggregationen notwendig werden.

Datenverwaltung

Beim Aufbau eines Geoinformationssystems stellt sich vor allem die Aufgabe, die Daten in Tabellen zu strukturieren und eine optimale Datenbankstruktur zu entwickeln. Beim Datenbankentwurf sind u.a. Art der Attribute und ihre Beziehungen zueinander sowie die Strukturierung in mehreren Tabellen zu definieren. Zumeist werden relationale Datenbanksysteme verwandt, deren Entwurfsqualität mit Hilfe des Konzeptes der Normalformen zu bewerten ist. So besitzt eine Datenbank bestimmte Anomalien nicht mehr, wenn sie in einer Normalform vorliegt.

Hier werden die Daten in zwei Datentabellen vorgehalten. Die erste Tabelle, die von der Software selbständig erzeugt wird, schafft eine Verknüpfung zu den Geometrien. Jedes Gebäude besitzt genau eine Zeile. Das System berechnet automatisch die Flächengröße und den Umfang der Gebäudegrundfläche. Über ein Attribut (hier Keycode), dessen Werte sich aus der Baublocknummer und einer fortlaufenden Zahl zusammensetzen, wird jedes Gebäude eindeutig identifiziert. In einer zweiten Tabelle werden die Sachdaten für die Gebäude einzeln nacheinander abgelegt. Attribute kennzeichnen u.a. das Gebäude, das Stockwerk, die laufende Nummer der Nutzung pro Stockwerk sowie die eigentlichen Kenndaten der Nutzung. Eine Verknüpfung zwischen beiden Tabellen erfolgt über das Attribut Keycode (vgl. Abb. 2). Gegenüber der Pilotstudie wird aber jetzt als Identifikator der sehr viel längere, aber „amtliche“ Objektname aus der ALK benutzt.

Diese Datenstruktur hat erhebliche Vorteile: Jede Nutzung ist einzeln ausgewiesen. Nut-

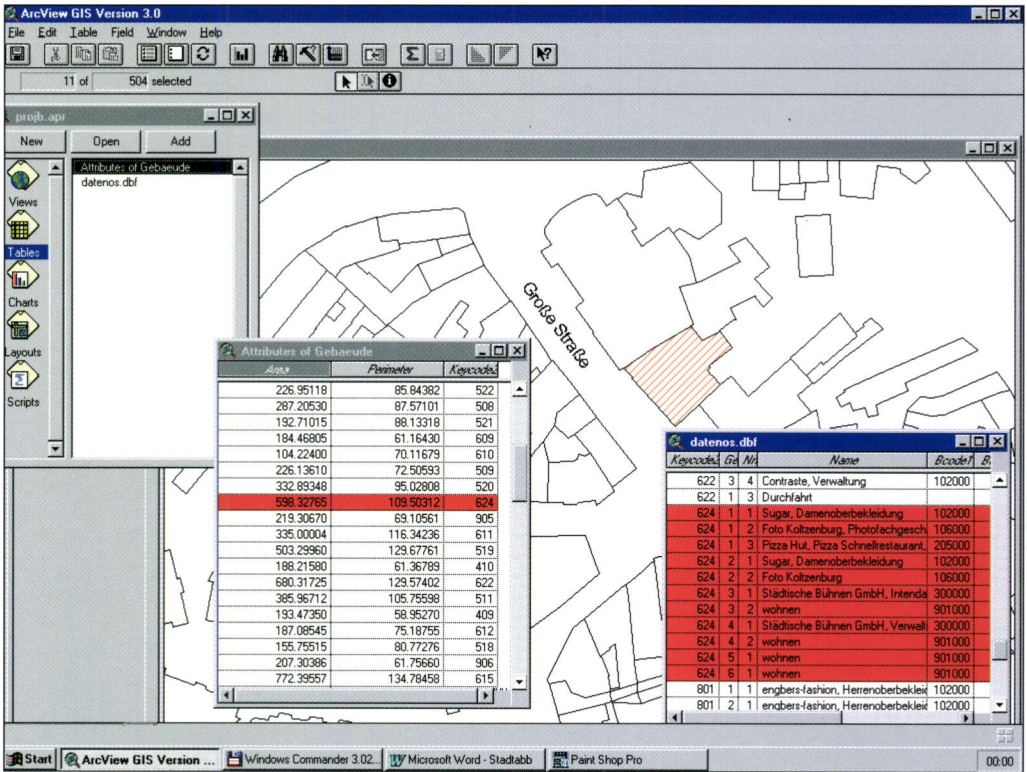


Abb. 2: Datenabfrage für die Nutzungen eines einzelnen Gebäudes: Bildschirmausdruck einer Sicht auf den Datenbestand mit den Datentabellen (Ausschnitt aus einem GIS für ein Teilgebiet der Innenstadt von Osnabrück)

zungsänderungen können relativ leicht nachgehalten werden. Die Datenstruktur ist vor allem unabhängig von der (unterschiedlichen) Zahl der Nutzungen pro Gebäude. Es wird auf eine amtliche geometrische Datenbasis zurückgegriffen, so daß Geometrien nicht eigens vorgehalten werden müssen (vgl. aber die Erweiterungen, die der Abbildung 5 zugrunde liegen).

Für eine effiziente Datenverwaltung muß ein Branchenschlüssel entwickelt werden, der eine Auswertung mit Hilfe von Datenbankwerkzeugen erlaubt. Somit ist ein hierarchisch aufgebauter Schlüssel zu benutzen, der flexibel einzusetzen ist und der vor allem u.a. im Hinblick auf neue Branchen oder Branchenmerkmale, wie z.B. Fristigkeit oder Wertigkeit der Branche, erweitert werden kann. In dem aufzubauenden Geoinformationssystem in Osnabrück wird ein entsprechender hierarchischer Schlüssel herangezogen, der sich an

die Branchendifferenzierung der münsterischen Zentrenuntersuchungen anlehnt (vgl. z.B. HEINEBERG u. DE LANGE 1983), so daß Vergleiche mit anderen Studien möglich sind. Ein Auszug aus dem Branchenschlüssel verdeutlicht das zugrundeliegende Prinzip:

- 2 Private Dienstleistungen
- 208 Gehobene private Dienstleistungen
- 20801 Gesundheitswesen
- 208012 Fachärzte
- 2080127 Facharzt für Orthopädie

Darüber hinaus wird zudem die Klassifikation der europaweit harmonisierten Wirtschaftszweigsystematik NACE (Nomenclature générale des activités économiques dans les Communautés Européennes) benutzt, um somit eine Kompatibilität mit der Handels- und Gaststättenzählung sowie Statistiken der Industrie- und Handelskammer Osnabrück-Emsland zu besitzen.

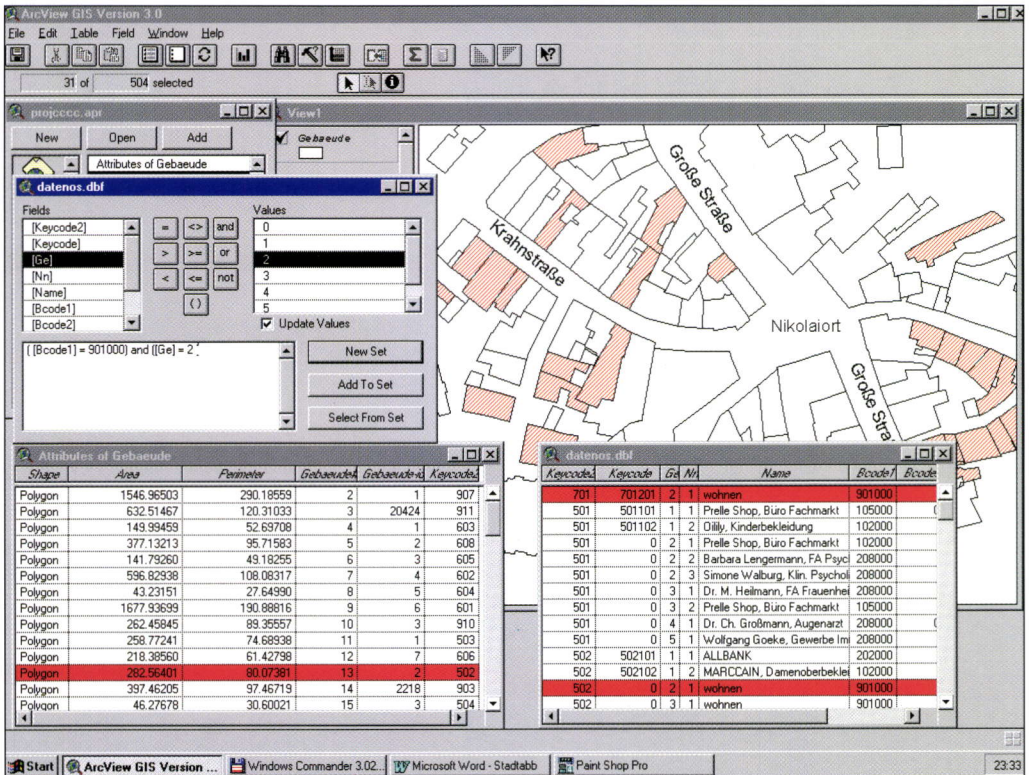


Abb. 3: Datenabfrage nach sämtlichen Gebäuden mit Wohnnutzung im zweiten Geschöß: Bildschirm Ausdruck einer Sicht auf den Datenbestand mit Abfragemanager und den Datentabellen (Ausschnitt aus einem GIS für ein Teilgebiet der Innenstadt von Osnabrück)

Auswertung und Präsentation

In einem Geoinformationssystem sind Auswertung und Präsentation der Daten oder der Analyseergebnisse eng miteinander verbunden. Gegenüber einer reinen kartographischen Aufbereitung ist die Präsentation aber umfassender zu verstehen. Das Geoinformationssystem bietet vor allem die Möglichkeiten einer „interaktiven Karte“. Durch Anklicken eines Objektes am Monitor werden sämtliche zugehörigen Angaben der Datentabellen angezeigt. Die Abbildung 2 stellt Gebäudegrundrisse dar und visualisiert die verschiedenen Nutzungen eines einzelnen Gebäudes. Der wiedergegebene Ausschnitt der Gesamttabelle kann über die reine Angabe der Nutzungen hinaus weitere Informationen z.B. zur Adresse oder zur Größe der Einrichtungen enthalten. Hinzuweisen ist, daß das zugrundeliegende Datenmodell sehr flexibel und unabhängig von der Zahl der Geschosse und der Nutzun-

gen pro Geschöß ist. So besitzt das in der Abbildung 2 ausgewählte Gebäude (Keycode 624) 6 Geschosse mit 11 Nutzungen, während z.B. das Nachbargebäude 5 Geschosse und 13 Nutzungen enthält.

Über dieses reine Auskunftssystem hinaus ergeben sich für die Standortforschung schnell weitergehende Analysewünsche und -möglichkeiten. Als erster Schritt im Hinblick auf eine Cityabgrenzung oder eine Bewertung von Standortlagen sollen die Gebäude selektiert werden, in denen bereits im zweiten Geschöß eine Wohnfunktion vorhanden ist. Über einen Abfragemanager wird die Auswahlbedingung formuliert, die „Treffer“ werden in den Tabellen und in der digitalen Karte herausgestellt (Abb. 3).

Obschon hier aufgrund des begrenzten Raumausschnitts und der eingeschränkten Datenbasis keine weitreichenden Untersu-

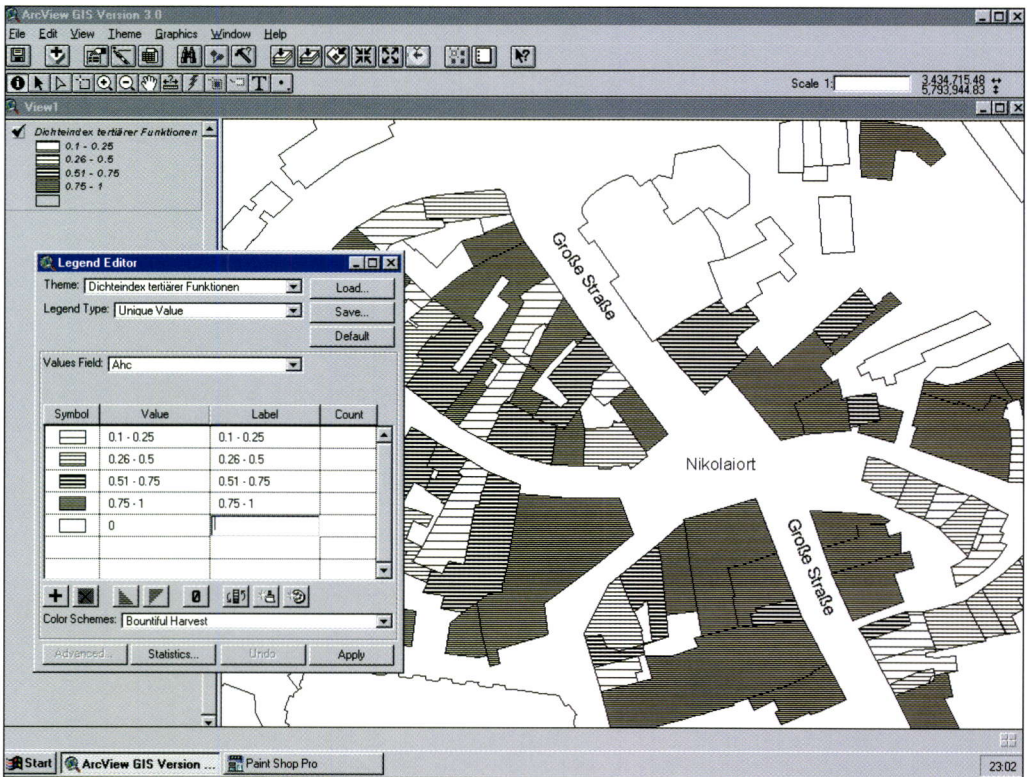


Abb. 4: Anteil der von privaten tertiären Funktionen genutzten Stockwerke: Bildschirm-ausdruck einer Analyse des Datenbestands mit Legendeneditor (Ausschnitt aus einem GIS für ein Teilgebiet der Innenstadt von Osnabrück)

chungsergebnisse erwartet werden können, soll doch auf das überraschende Resultat dieser Abfrage hingewiesen werden (vgl. Abb. 3): Der zentrale Standortraum der Stadt Osnabrück, der im digitalen Kartenausschnitt durch die Fußgängerbereiche „Große Straße“, „Krahnstraße“ und den „Nikolaioort“ erfaßt ist, weist im Vergleich z.B. zu Münster einen recht hohen Wohnanteil bereits im zweiten Geschoß auf. Eine abschließende Bewertung kann aber erst nach einer weiträumigen Analyse der Nutzungsstrukturen erfolgen. Erwartungsgemäß nimmt der Wohnanteil in den Seitenstraßen und Randlagen zu.

Analog zu dieser Auswahl ergeben sich vielfältige Auswertungen wie z.B. die Analyse von Standortverteilungen beliebig auszuwählender Branchen. Darüber hinaus sind komplexe Indexberechnungen einfacher möglich. Als Beispiel soll hier der Anteil der von tertiären Funktionen genutzten Stockwerke ermittelt und visualisiert werden. Hierdurch

steht ein neues, aus dem Datenbestand erst abgeleitetes Merkmal zur Cityabgrenzung oder zur Bewertung von Standortlagen zur Verfügung (Abb. 4).

Die Analysefunktionen eines Geoinformationssystems ermöglichen weitere Bewertungen von Standortlagen. So ist eine Auswahl und Analyse von Nutzungen möglich, die in einem bestimmten Umkreis zu Verkehrsknoten oder Publikumsmagneten liegen. Hierdurch eröffnen sich differenzierte Erreichbarkeitsanalysen. Mit Hilfe derartiger Overlayfunktionen sind auch zahlenmäßige Auswertungen möglich, die z.B. die Einrichtungen einer Branche in vorgegebenen Teilräumen der City ermitteln.

Die Abbildung 4 zeigt einen Legendeneditor, über den die Gestaltung des sog. Views, d.h. einer Sicht auf den Datenbestand, gesteuert wird. Hierdurch wird vor allem die Darstellung am Monitor festgelegt, wobei im Nor-

malfall weniger eine Schraffurabstufung (wie in den vorliegenden Abbildungen) als eine farbige Umsetzung vorgenommen wird. Über die Präsentation am Bildschirm hinaus besitzt dieses Desktop-GIS auch differenzierte Möglichkeiten zur Gestaltung analoger Karten. Um den prozeßhaften Ansatz eines Geoinformationssystems herauszustellen, sollten aber hier die Darstellungen am Monitor durch sog. Screenshots wiedergegeben werden, die gegenüber einer Karte (zwangsläufig) eine geringere kartographische Qualität besitzen.

Analyse der Erdgeschoßnutzungen

Aufgrund vielfältiger Interessen des Amtes für Stadtentwicklung in Osnabrück und der Industrie- und Handelskammer Osnabrück-Emsland wird auch eine differenzierte Erhebung der Erdgeschoßnutzung durchgeführt, wobei an die Analysen, Aufbereitungen und kartographischen Darstellungen der „münsterschen Schule“ angeknüpft wird (vgl. HEINBERG u. DE LANGE 1983). Hierzu werden zusätzlich die Grenzen unterschiedlicher Nutzungen im Erdgeschoß kartiert und digitalisiert. Somit werden eine neue Geometriebasis und letztlich auch ein neues Geoinformationssystem geschaffen, das auf Nutzungsparzellen im Erdgeschoß basiert. Diese neuen Raumeinheiten werden über einen neuen Schlüssel mit der bereits vorliegenden Grundtabelle der Nutzungsdaten verknüpft, wodurch aber nur eine Verknüpfung mit den Angaben zur Erdgeschoßnutzungen hergestellt wird.

Für die Informationssysteme „Gebäude“ und „Erdgeschoßnutzungen“ wird weiterhin nur eine Grundtabelle mit Nutzungsdaten benutzt. Da das erste System auf den reinen Geometriedaten und Objektschlüsseln der ALK basiert, kann bei Anwendungen im Amt für Stadtentwicklung auf die Geobasisdaten des Datenservers der Stadt Osnabrück zurückgegriffen werden, der die ALK-Daten für Fachanwendungen verschiedener Ämt bereitstellt. Für das zweite System muß allerdings eine neue Geometriebasis geschaffen und vorgehalten werden, die die Daten der Automatisierten Liegenschaftskarte ergänzt.

Dieser Weg, Vorhalten eines weiteren Geometriebestandes, ist ein Zugeständnis an das Desktop-GIS, das ein Verwalten mehrerer

räumlicher Bezugssysteme in einem einzigen Geometriedatenbestand nicht ermöglicht (vgl. demgegenüber das sog. Regionskonzept in Arc/Info). Allerdings müssen die Grenzen der Erdgeschoßnutzungen auch als Fachdaten verstanden werden, die gegenüber den Vermessungsdaten der Liegenschaften u.a. aufgrund der hier vorliegenden Erhebungstechnik eine unterschiedliche Qualität aufweisen und von den ALK-Daten getrennt verwaltet werden müssen.

Die Berechnung, wieviel Fläche jede einzelne Nutzung im Erdgeschoß einnimmt, erfolgt automatisiert durch Methoden des Geoinformationssystems auf der Basis der digitalisierten Nutzungsgrenzen. Flächeninformationen werden im Gelände nicht gemessen oder erfragt, sondern aus den Geometriedaten „ex post“ ermittelt. Diese für das Geoinformationssystem fast schon triviale Aufgabe kann für die Anwendung z.B. in der Standortplanung erhebliche Vorteile bringen. Hierdurch können effizient und kostengünstig sowie nach beliebigen Teilräumen oder Branchen differenziert Flächenangaben vorgelegt werden.

Bei diesem Ansatz kommt daher der Bestimmung von Nutzungsgrenzen eine zentrale Bedeutung zu. Im Gegensatz zu einer Biotopkartierung stellen sich aber spezifische bzw. diffizilere Probleme. So kann häufig im Gelände die Abgrenzung von Erdgeschoßnutzungen nicht genau eingesehen werden. Vermessungstechnische Erfassungen scheiden bei dem Gesamtumfang der beabsichtigten Analysen ferner aus. Die Ermittlung der Grenzen erfolgt auf der Basis der ALK-Daten, wobei diese Geometrien aber Gebäudeaußengrenzen kennzeichnen. Aus Zeit- und Kostengründen ist daher nur eine generalisierte Erhebung der Betriebsfläche möglich, die insbesondere nicht mit der reinen Verkaufsfläche gleichzusetzen ist, sondern (in der Regel) unter Ausschluß von größeren Eingängen die gesamte Fläche einer Einrichtung (einschl. Lager oder sonstigen Betriebsräumen) im Erdgeschoß darstellt. Insgesamt ist somit von einem systematischen Fehler auszugehen, der aber im Laufe der Untersuchung näher analysiert werden soll. Für Teilbereiche und Branchen werden hierzu die exakte Betriebsfläche und Nutzfläche der jeweiligen Einrichtungen im Erdgeschoß z.B. durch Befragen ermittelt.

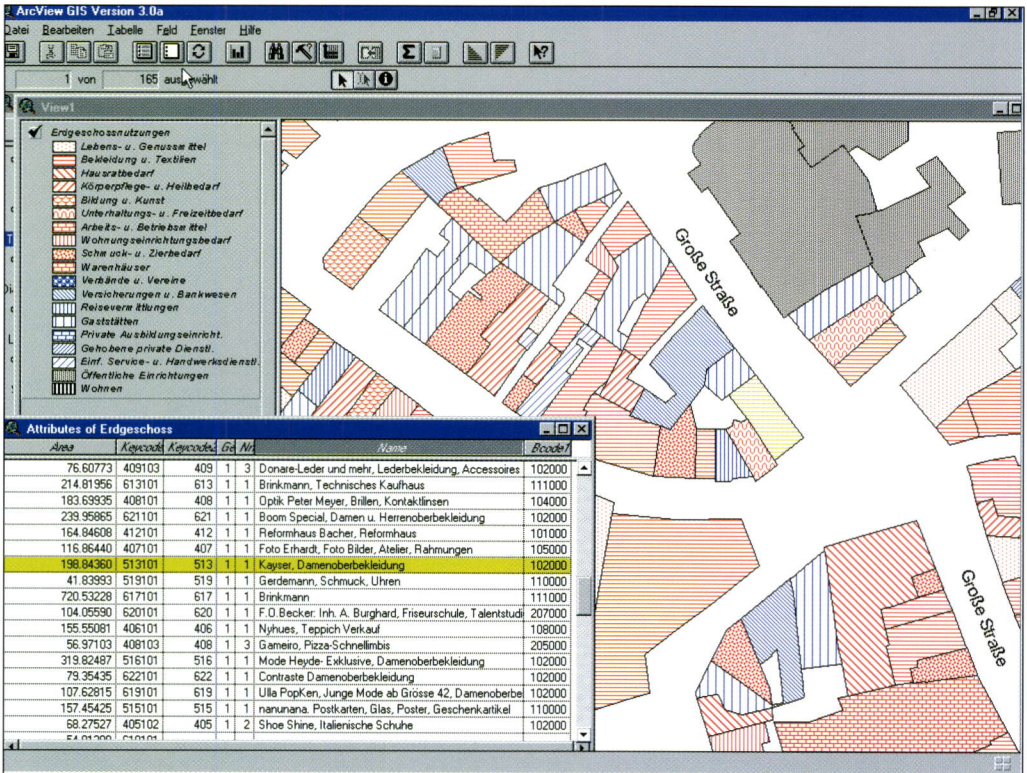


Abb. 5: Erdgeschoßnutzungen: Bildschirmausdruck einer Sicht auf den Datenbestand mit der Datentabelle (Ausschnitt aus einem GIS für ein Teilgebiet der Innenstadt von Osnabrück)

Durch Abschätzen des Fehlers und durch die Bestimmung von (branchenspezifischen) Korrekturwerten soll letztlich die gesamte Erhebung kalibriert werden.

Die Abbildung 5 zeigt für den gewählten Ausschnitt der Innenstadt von Osnabrück differenziert die Erdgeschoßnutzungen auf. Für eine derartige Darstellung ist eine optimale Legende sowohl für die Präsentation am Monitor als auch in einer analogen Karte noch zu entwickeln. Die eingesetzten Signaturen wurden für den vorliegenden Bildschirmausdruck derart ausgewählt, daß Unterscheidungen in der Druckausgabe noch möglich sind.

Ausblick

Der vorliegende Beitrag zeigt die Konzeption eines Forschungsprojektes auf, die aber noch vielfältig zu erweitern ist. So ist eine Ausdehnung auf weitere Teile des Stadtgebiets von Osnabrück möglich, wobei eine Einschrän-

kung auf Cityergänzungsstraßen oder Stadtteilzentren erfolgen wird. Vor allem sind Überlegungen zur Fortführung und Pflege der Daten zu entwickeln. Weitaus interessanter und gerade im Hinblick auf inhaltliche Fragestellungen weiterführender sind die Kopp- lung mit externen Datenbanken u.a. der Indus- trie- und Handelskammer Osnabrück-Ems- land oder die Hinzunahme von Besitzerinfor- mationen z.B. aus dem Automatisierten Lie- genschaftsbuch oder die Ergänzung um Bef-ragungsergebnisse. Abgesehen von Daten- schutzproblemen werden sich beim Zusam- menführen dieser Daten dann insbesondere Fragen nach der Qualität und räumlichen wie fachlichen Kompatibilität der Daten stellen. Diese „Nagelprobe“ steht noch aus und wird mit Spannung erwartet.

Literatur

Abele, G. u. A. Leidlmair (1968): Die Karlsruher Innen- stadt. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 41, S. 217 - 230

- Behr, F.-J. u. H. Saurer** (1997): Geographische Informationssysteme. Eine Einführung. Darmstadt
- Büttcher, M.** (1992): Der Einsatz von GIS im Geomarketing. In: *Geo-Informationssysteme* 5 (4), S. 2 - 7
- Fürst, D., Roggendorf, W., Scholles F. u. R. Stahl** (1996): Umweltinformationssysteme - Problemlösungskapazitäten für den vorsorgenden Umweltschutz und politische Funktion. Schriftenreihe des Fachbereichs Landschaftsarchitektur und Umweltentwicklung der Universität Hannover, Beiträge zur räumlichen Planung 46. Hannover
- Grötzbach, E.** (1978): Die Innenstadt von Hannover. Entwicklung und Struktur der City. In: **Eriksen, W. u. A. Arnold** (Hg.): Hannover und sein Umland. Festschrift zur 100-Jahr-Feier der Geographischen Gesellschaft zu Hannover. Jahrbücher der Geogr. Ges. zu Hannover 34. S. 185 - 201
- Harbeck, R.** (1993): Basisinformationssysteme des Vermessungswesens. In: *Kartographische Schriften* 1, S. 60 - 68
- Heineberg, H.** (1977): Zentren in West- und Ostberlin. Untersuchungen zum Problem der Erfassung und Bewertung großstädtischer funktionaler Zentrenausstattungen in beiden Wirtschafts- und Gesellschaftssystemen Deutschlands. Bochumer Geographische Arbeiten, Sonderreihe 9. Paderborn
- Heineberg, H.** (1987): Innerstädtische Standortentwicklung ausgewählter quartärer Dienstleistungsgruppen seit Ende des 19. Jahrhunderts anhand der Städte Münster und Dortmund. In: **Heineberg, H.** (Hg.): Innerstädtische Differenzierung und Prozesse im 19. und 20. Jahrhundert. Geographische und historische Aspekte. Köln/Wien, S. 263 - 306. Städteforschung, Reihe A/25
- Heineberg, H.** (1991): Standortentwicklung des tertiären und quartären Sektors im Großstadtkern. Fallstudie Münster 1980-1990 im Vergleich zu Dortmund. In: *Westfälische Forschungen* 41, S. 249-287
- Heineberg, H.** (1992): Shopping areas in the city of Münster/Germany. Their development and mixture of retail and service facilities as indicator of differing attractiveness. In: **Heinritz, G.** (Hg.): The attraction of retail locations. IGU-Symposium 5. - 8. 8. 1991 Vol. I. Kallmünz/Regensburg, S. 133 - 153
- Heineberg, H., de Lange, N. u. G. Heinritz** (1987): Der Dienstleistungssektor in zentralen Standorträumen von Regionalmetropolen - die Beispiele München und Düsseldorf im Vergleich zu den Oberzentren Dortmund und Münster. In: **Mayr, A. u. P. Weber** (Hg.): 100 Jahre Geographie an der Westfälischen Wilhelms-Universität (1885-1985). Münstersche Geographische Arbeiten 26, Paderborn, S. 211-238 und 4 Abb. im Anhang
- Heineberg, H. u. N. de Lange** (1983): Die Cityentwicklung in Münster und Dortmund seit der Vorkriegszeit - unter besonderer Berücksichtigung des Standortverhaltens quartärer Dienstleistungsgruppen. In: **Weber, P. u. K.-F. Schreiber** (Hg.): Westfalen und angrenzende Regionen. Festschrift zum 44. Deutschen Geographentag in Münster 1983. Teil I. Münstersche Geographische Arbeiten 15, Paderborn, S. 221 - 285 und Farbkarten „Stadt Münster-Innenstadt - Erdgeschoßnutzung 1980“ und „Stadt Dortmund-Innenstadt - Erdgeschoßnutzung 1981“ im Kartenband
- Heineberg, H. u. H.-U. Tappe** (1994): Jüngere Tendenzen der Standortentwicklung des tertiären und quartären Sektors in der Innenstadt des Oberzentrums Münster. Arbeitsmethoden und ausgewählte empirische Ergebnisse des Projektes „Nutzungsanalyse Münster-Innenstadt 1990“. In: **Felix-Henningsen, P., Heineberg, H. u. A. Mayr** (Hg.): Untersuchungen zur Landschaftsökologie und Kulturgeographie der Stadt Münster. Münstersche Geographische Arbeiten 36, Paderborn, S. 191 - 224
- Jäger, E.** (1993): Entwicklungstendenzen in der digitalen topographischen Kartographie. In: *Geo-Informationssysteme* 6 (6), S. 16 - 23
- Junius, H. u. M. Wegener** (1995): Verbreitung von Geoinformationssystemen in den Kommunalverwaltungen Deutschlands - Ergebnisse einer Umfrage. In: *Vermessungswesen und Raumordnung* 57, S. 233 - 250
- Lange, N. de** (1995): Das Amtliche Topographisch-Kartographische Informationssystem ATKIS. In: **Veltrup, W. u. A. Marquardt-Kuron** (Hg.): UVP und UVS als Instrument der Umweltvorsorge. (= Material zur Angewandten Geographie 31), Bonn 1995, S. 107 - 115
- Lange, N. de u.a.** (1997): Grundlagen von Geo-Informationssystemen. Theoretische Grundlagen und Einführung in ARC/INFO anhand einer Projektaufgabe. Osnabrücker Studien zur Geographie, Materialien 35. Osnabrück
- Lieb, W.** (1997): Desktop-GIS mit ArcView. Leitfaden für Anwender. Heidelberg
- Mittelstrass, G.** (1995): Die Geobasisdaten der Vermessungsverwaltungen als Grundlage der raumbezogenen Informationsverarbeitung. In: *Geo-Informationssysteme* 8 (4), S. 18 - 26
- Rensmann, F.-R.** (1995): Möglichkeiten und Grenzen von GIS im Finanzdienstleistungsmarkt. In: *Geo-Informationssysteme* 8 (3), 2 - 6
- Niedersächsische Vermessungs- und Katasterverwaltung** (1992): Automatisierte Liegenschaftskarte. Hannover
- Pohlmann E. u. I. Ridder** (1995): Die ALK als Arbeitsgrundlage innerhalb und außerhalb der Verwaltung. In: *Vermessungswesen und Raumordnung* 57, S. 250 - 259
- Schwarz-von Raumer, H.-G.** (1997): GIS-gestützte mehrkriterielle Bewertungsverfahren in der Stadtent-

- wicklungsplanung. In: Geo-Informations-Systeme 10 (6), S. 13 - 19
- Sellge, H.** (1998): Zukunft der Geobasisdaten in Niedersachsen. In: **Creuzer, P.** (Hg.): Geographische Informationssysteme. Einsatz und Nutzung in Kommunen und Landesverwaltung. S. 91 - 96. Hannover
- Tenbergen, B. u. K. Brinkkötter-Runde** (1994): GPS-unterstützte digitale Felderfassung für Fachinformationssysteme - Anbindung eines Anpflanzungskatasters für Westfalen-Lippe an ein Geographisches Informationssystem. In: **Streit, U.** u.a. (Hg.): Projektbezogene Anwendungen von Geoinformationssystemen in der Umweltplanung. (= Schriftenreihe des Westfälischen Amtes für Landes- und Baupflege 8), S. 32-48
- Tesdorpf, J.** (1974): Die Mikroanalyse. Eine Anleitung für stadtgeographische Praktika und Schüler-Arbeitsgemeinschaften. In: Freiburger Geographische Mitteilungen, H.1/2, S. 23-96
- Wehling, H.-W.** (1986): Das Nutzungsgefüge der Essener Innenstadt - Bestand und Veränderungen seit 1978. Essener Geographische Arbeiten 12
- Wessel, K.** (1996): Empirisches Arbeiten in der Wirtschafts- und Sozialgeographie. Paderborn

¹⁾ Anm. d. Hg. dieses Bandes:

Seit 1995 - in jüngerer Zeit im Auftrag der Geographischen Kommission für Westfalen - wurden die Innenstadtuntersuchungen in Münster sowie darüber hinaus in Dortmund und in mit diesen beiden Oberzentren konkurrierenden ausgewählten Mittelzentren (Emsdetten und Coesfeld in bezug auf Münster, Arnsberg und Unna für Dortmund) von H. HEINEBERG und Mitarbeitern fortgesetzt bzw. aktualisiert und bereits teilweise mit Hilfe des GIS-Systems ArcView operationalisiert. Die Untersuchungsergebnisse sollen ab 1998 in drei Atlasdoppelblät-

tern (Oberzentren Münster und Dortmund sowie Mittelzentren) mit begleitenden Textheften im „Geographisch-landeskundlichen Atlas von Westfalen“ der Geographischen Kommission für Westfalen veröffentlicht werden. Das mehrfarbige neue Doppelblatt Oberzentrum Münster - u.a. mit der GIS-Realisierung eines Innenstadtausschnittes, d.h. ähnlich wie in diesem Beitrag anhand von Osnabrück aufgezeigt - soll zur Jahrestagung der Kommission am 4.9.98 in Münster als Entwurf vorgestellt werden. Für den von Norbert DE LANGE angeregten Vergleich zwischen den Oberzentren Osnabrück und Münster bestehen somit sehr gute Voraussetzungen.

Exkursionsroute

Nordwestliches Münsterland - Landkreis Grafschaft Bentheim

Landeskundliche und geschichtliche Einführung

Hans-Joachim Böckholt, Münster

Die Bundesstraße 54n begleiten bis Burgsteinfurt mehrere östlich gelegene Höhenrücken, so zunächst die Altenberger Höhen, die sich von Nienberge nach Altenberge hin erstrecken und dort im Paschberg mit 115 m ihre höchste Erhebung erreichen, dann aber sich verflachend verbreitern und schließlich mit dem Buchenberg zwischen Borghorst und Burgsteinfurt wieder bis auf 110 m ansteigen. Nach dem Durchbruch der Burgsteinfurter Aa setzen sie sich im Seller Esch (86 m) und im Rothenberg bei Welbergen (94,6 m) nach Nordwesten hin fort. Diese Höhenrücken gehören noch zur schwach gefalteten und kaum gestörten münsterländischen Kreidemulde und bestehen aus den sanft hochgeschleppten Rändern der härteren Schichten. Wie bei einer Serie ineinandergestellter, unterschiedlich großer Schüsseln begrenzen die inneren Ränder dagegen die unteren und damit älteren Schichten. So nimmt auch das Sedimentationsalter der oben angesprochenen Höhenrücken von Südosten nach Nordwesten hin zu: Während es sich beim Altenberger Höhenrücken noch um Tonmergel mit eingeschalteten Kalkmergelbänken des Obersenons (Campan) = Untere Mukronatenkreide handelt, stammen die Tonmergel des Buchenbergs und seine sandigen Kalkbänke bereits aus der Untersenon-/Emscherzeit (Santon) und der Kalkrücken des Rothenbergs aus der Cenoman-/Turonzeit.

Kurz vor Ochtrup verläßt man unmerklich die münsterländische Kreidemulde und erreichen eine Region, die bis an die nördliche Grenze der alten Grafschaft Bentheim durch eine Staffel geologischer Mulden und Sättel älterer Schichten gekennzeichnet ist, was

nicht ohne Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung dieses Raums blieb. Im Bereich des Ochtruper Sattels treten nicht nur die Unterkreide, sondern auch Formationen der Trias (Buntsandstein und Muschelkalk) zutage. Am Westhang des Ochtruper Bergs (84 m) streichen bituminöse Unterkreideschichten aus, ein Hinweis auf Erdgas- und Erdöhläufigkeit.

Mit der B 403 geht es von Ochtrup aus nach Norden durch die feuchte Brechte-Niederung, in der bis zu 500 m mächtige Kreidetone grundwasserstauend und moorbildend wirkten, so daß hier jahrhundertlang ein Grenzsaum zwischen der alten Grafschaft Bentheim und dem Fürstbistum Münster Bestand hatte (heute westfälisch-niedersächsische Grenze). Der gut zu verarbeitende Kreideton der Brechte ist nicht nur seit alters her ein begehrter Töpferrohstoff, sondern auch Grundlage für einige Ziegeleien. Vereinzelt wurden hier sogar Toneisensteingeoden abgebaut.

Die Brechte-Niederung entstand in Übereinstimmung mit einer geologischen Mulde (was nicht selbstverständlich ist), deren Nordrand mit den Höhenzügen des Sieringhoeks und der Bentheimer Berge in Form von Schichtrippen steil ansteigt. Auf der bastionsähnlichen Höhe der Bentheimer Berge (91,9 m) beherrscht die imposante Burg Bentheim die Landschaft weithin. Stufenbildend ist hier der harte Bentheimer Sandstein, der als begehrtes Baumaterial seit dem Mittelalter auch eine besondere wirtschaftliche Bedeutung für die Grafen von Bentheim hatte. Er wurde bis weit in die Niederlande, nach Belgien und Dänemark exportiert und zur Anlage von Damm-

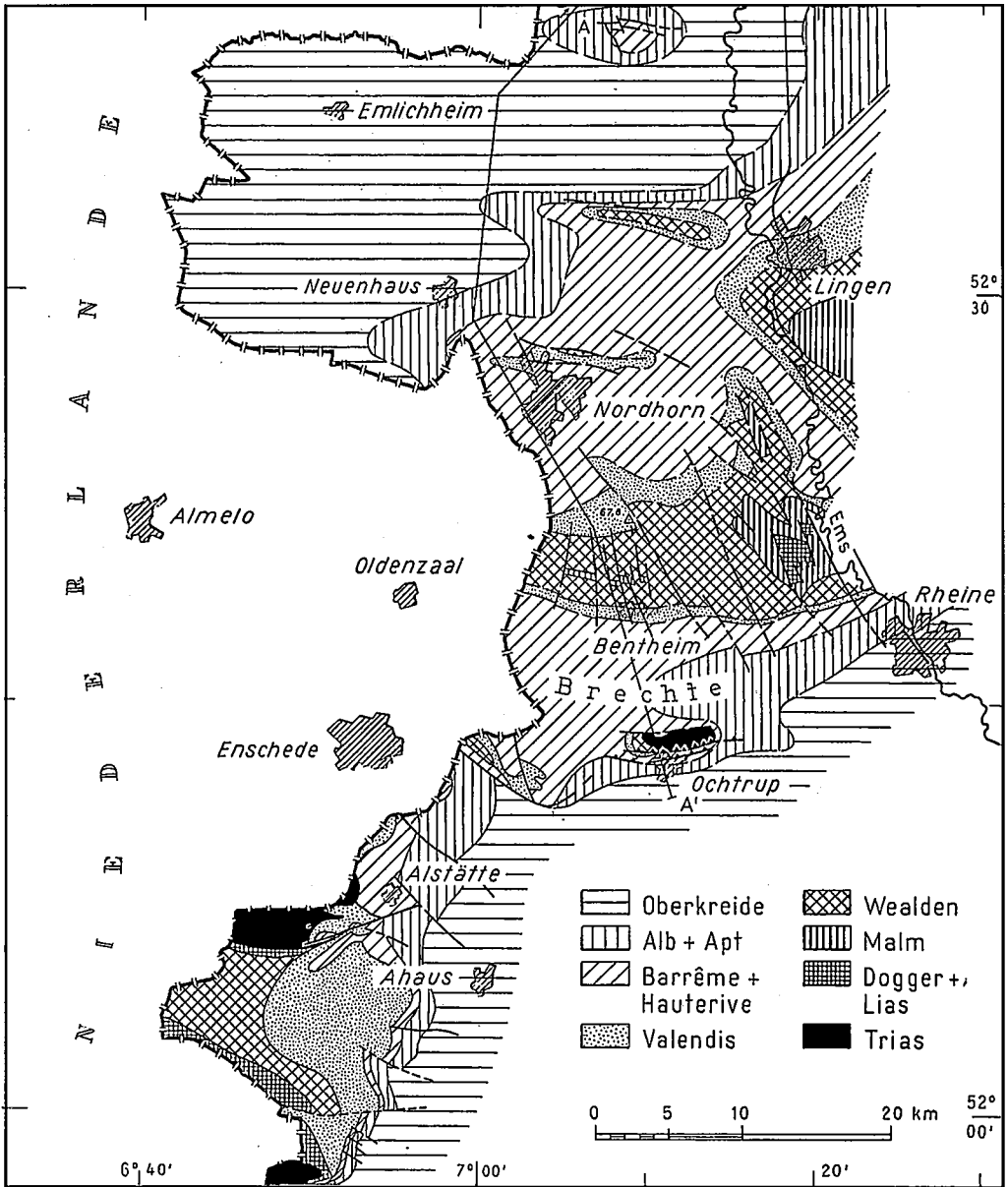


Abb. 1: Geologische Karte des Exkursionsgebietes (Tertiär und Quartär abgedeckt)

Umgezeichnet nach Karten der Bundesanstalt f. Bodenforschung (A. BENZT und H. BOIGK).

A-A' Nordsüdprofil durch das Emsland (aus: KEMPER 1976, S. 17)

bauten, für weltliche und kirchliche Gebäude besonders in der Vechteniederung, aber auch unter anderem für das königliche Palais, das Stadthaus und die Postgebäude in Amsterdam, die Börse in Rotterdam, das Theater und die Frauenkirche in Antwerpen, die Rathäuser in Campen und Münster, das Justizgebäude in

Osnabrück, die kath. Kirche in Aarhus (Dänemark) sowie die griech.-orthodoxe Kirche in Kopenhagen verwendet. Zudem wurden aus ihm Grab-, Tauf-, Mühl- und Schleifsteine hergestellt. Ab Nordhorn wurde der Sandstein auf der Vechte in Schuten transportiert und in Zwolle umgeschlagen.

Die Schichten des Bentheimer Sandsteins muß man sich nun aufgewölbt im freien Luftraum nach Norden fortgesetzt denken. Sie tauchen dann fünf Kilometer nördlich von Bentheim mit dem Isterberg (68 m) wieder in den Untergrund ab. Der etwa 1 000 ha große Forst Bentheim (vgl. den Beitrag von R. POTT in diesem Band) steht also auf einem geologischen Sattel, der als Gas- und Ölfalle dient. Im Jahre 1938 wurde hier mit der Bohrung Norddeutschland 1 im Zechstein aus 1 557 m Tiefe ein großes Erdgasvorkommen erschlossen, das lange Zeit hindurch das bedeutendste Erdgasfeld Deutschlands war. Seit 1711 wird im Bentheimer Wald zudem eine der stärksten Schwefelmineralquellen Deutschlands und nach dem letzten Kriege auch eine der stärksten Thermalsolen Europas aus 1 175 m Tiefe zu Heilzwecken genutzt. Selbst die hier zutage tretenden ältesten Unterkreideschichten (Berrias) sollen als bituminöse Ölschiefer und Blättertone bis zu 5 l Öl/50 kg Schiefer enthalten.

Nördlich des Isterbergs beginnt, wiederum in einer geologischen Mulde, der Bereich des ehemaligen Bentheimer Moors, das, zusammen mit dem Bourtangener Moor, jahrhundertlang einen kaum überschreitbaren Grenzsaum bildete. Allein die Sandzunge (= „Tange“) von Lingen nach Nordhorn bot einen bequemen Übergang zu den Niederlanden. Erhaltener Rest eines inzwischen randlich abgetorften Hochmoors ist z.B. das Syenvenn westlich der B 403.

Nördlich von Frenswegen, wo erneut ein geologischer Sattel Erdgas konzentriert und wirtschaftlich gewinnen läßt, beginnt bereits das einstige südliche Bourtangener Moor, das - noch im Bereich der alten Grafschaft Bentheim - nach mühsamer Entwässerung und Erschließung durch Moorbrandkultur in den Moorkolonien „Alte Piccardie“ und Georgsdorf nun als relativ reiches Erdölfeld einen zweiten Strukturwandel erfährt. Auch hier spielt wiederum der Bentheimer Sandstein eine wichtige Rolle im Bereich geologischer Sättel - speichert er doch vor allem in seinem Porenraum die großen Erdölvorräte des Emslandes.

Hauptsiedlungsstränge in den Niederungen der Grafschaft Bentheim sind die schmalen

Sandstreifen beiderseits der Vechte, die die Hauptentwässerungslinie der alten Grafschaft darstellt. Nur dort, wo von den geologischen Bedingungen her bereits im Mittelalter Ost-West-Verkehr möglich war, entstanden größere Siedlungen bzw. Städte als Brückenorte: So im Süden im Bereich der Trasse der heutigen B 65 Schüttorf und im Norden im Trassenbereich der heutigen B 213 Nordhorn.

Die übrigen Bereiche der großen Niederungen widersetzten sich lange einer wirtschaftlichen Erschließung durch Entwässerung, weil sich der feste Untergrund des Bourtangener Moors nach Westen neigt und damit auch die Gefällsrichtung des Moorwassers. Da nun die Niederlande keine Wasserzufuhr über die Grenze hinweg duldeten, wurde eine grundlegende Entwässerung des deutschen Bourtangener Moors mit Hilfe von Entwässerungskanälen lange verhindert, während der niederländische Anteil am Bourtangener Moor nach 350jähriger Fehnkultur und Torfvermarktung durch Groningen inzwischen bis auf den Sandboden abgetorft und landwirtschaftlich intensiv genutzt ist.

Erst zum Ausgang des 19. Jh.s (1881-1886) konnte mit dem Bau des Nord-Süd-Kanals eine grundlegende Entwässerung des deutschen Bourtangener Moores und mit dem Ems-Vechte-Kanal (1879-1903) die Trockenlegung des Bentheimer Moores eingeleitet werden, ohne jedoch Bevölkerungsdichten wie jenseits der Grenze erreichen zu können.

Historisches Zentrum der gleichnamigen Grafschaft ist die Burg Bentheim, die wohl schon im 10. Jh. angelegt worden ist. Begünstigt durch die periphere Lage zwischen den Bistümern Münster und Utrecht und gestützt auf umfangreichen Grundbesitz um Bentheim und Schüttorf sowie auf Gogerichtsrechte um Schüttorf, hauptsächlich jedoch geschützt durch die mächtige Burg, konnten die Grafen von Bentheim nicht nur ein eigenes Territorium behaupten, sondern auch mit Hilfe weiterer Burg-, Stadt- und Klostergründungen ausbauen. 1486 erreichten sie sogar die Erhebung ihres Territoriums zur Reichsgraftchaft.

Die Ursprünge der im Kern noch aus dem 12. und 13. Jh. stammenden Burg sind aufgrund der lückenhaften Quellenlage unbekannt. Wir

wissen nur, daß sie 1116 von Lothar von Sachsen zerstört und dann offenbar von dessen Schwager Otto von Salm-Rhineck wieder aufgebaut worden ist, aber dem Bischof von Utrecht als Lehnbesitz aufgetragen werden mußte. Nach dem Aussterben der Rhinecks im Mannesstamm gingen Burg und Herrschaft an die erbberechtigten Grafen von Holland über, die die Lehnbindung an Utrecht ablösten und sich fortan Grafen von Bentheim nannten. Sie konnten ihre Herrschaft zunächst ungestört vechteabwärts ausbreiten und überschritten dabei die Grenze der Diözesen Münster und Utrecht nach Twente hinein.

Die an der Dinkel 1317 erbaute Burg Dinkelrode (= Neuenhaus) sollte für die Niedergrafschaft die gleiche Funktion haben wie die Burg Bentheim für die Obergrafschaft. Nach einem Überfall auf das Gebiet der Twente mußte Graf Everwin von Bentheim jedoch 1418 Schloß Neuenhaus und das Kirchspiel Uelsen dem Bischof von Utrecht zu Lehen auftragen, erhielt aber beides als Lehen zurück. Lehnsherren wurden später an Utrechts Stelle 1528 Kaiser Karl V. und die Stände von Overijssel (bzw. das Haus Oranien).

Dem letzten Bentheimer folgte 1421 sein Großneffe Everwin von Götterswick, dessen eheliche Verbindung mit Mechthild von Steinfurt seit 1487 die Erbvereinigung zwischen Bentheim und Steinfurt begründete, die zwar immer wieder dazu führte, daß Bentheim und Steinfurt von einer Hand verwaltet, jedoch nie zusammengeschlossen wurden.

Die große Erbteilung von 1609 unter den Söhnen des bedeutenden Regenten Arnold II. von Bentheim und die nicht eingelöste Verpfändung von 1752 an Hannover führten schließlich dazu, daß zwar der westfälische Fürst zu Bentheim und Steinfurt bis zum heutigen Tag Eigentümer der Burg und der Ländereien von Bentheim geblieben, daß aber die ehemalige Grafschaft politisch, wie die übrigen früher hannoverisch-preußischen Besitztümer, dem Lande Niedersachsen zugeschlagen worden ist.

Der sich längs der Schichtrippe im Kamm- oder Südhanglege entwickelnde Burgfleck *Bentheim* erhielt zwar bereits seit dem 17. Jh.

nach und nach stadtähnliche Rechte, jedoch erst 1865 mit 2 284 E. volles Stadtrecht. Bis 1945 war Bentheim Kreissitz. Heute hat Bentheim (nach Eingemeindungen) etwa 15 000 E. Zu den historischen Sehenswürdigkeiten zählen:

- das Schloß: unteres Torhaus 16. Jh., Obergeschoß 1680; Monogramm des Grafen Ernst Wilhelm von Bentheim (1643-93); Katharinen-Schloßkapelle 13 Jh., heute Heimatmuseum; Palas und Kemenate des 12./13. Jh.s verbergen sich in der neugotischen Kronenborg (1880/90 von Nordhoff); Südflügel = Neubau des 19. Jh.s, Marstall des 18. Jh.s; großer runder Turm gotisch; quadratischer Bergfried 1430/1500; im Schloßhof romanisches Steinkreuz „Herrgott von Bentheim“, 12. Jh.,
- die katholische Kirche Johannes der Täufer von 1670/74, gegr. v. Ernst Wilhelm von Bentheim und Bernhard von Galen sowie
- die reformierte Kirche St. Johannes von 1694/96 (Nordostecke = Untergeschoß des Turms der älteren gotischen Kirche von 1321).

Nordhorn ist neben einem bereits um 900 genannten alten Dorf entstanden. Die Grafen v. Bentheim, 1319 vom Bischof von Münster mit dem Gogericht belehnt, erbauten dort noch im 14. Jh. auf einer künstlichen Vechteinsel eine Burg, in deren Schutz sich Handwerker aus den umliegenden Dörfern niederließen. 1379 wurde die Ansiedlung zur Stadt erhoben, 1445 die (reformierte) Kirche St. Ludger geweiht (Turm Ausgang 15. Jh.). Die 1578 an die Augustinerchorherren aus Frenswegen verkaufte Burg und die Stadttore sind in der Neuzeit abgetragen worden. Blüte der Vechteschiffahrt von 1720-1800. Seit 1790 Blandruck und Niederlassung niederländischer Textilindustrieller. Von da ab rasche Entwicklung (1815 980 Einw., 1952 rd. 36 000 und heute rd. 52 000 Einw.). Hauptarbeitgeber war die Textilindustrie, hier vor allem Niehues Nordhorn (NINO), gegr. 1897 mit 30 Mitarbeitern und 60 Webstühlen. Die Stadt hatte wenige Jahre zuvor Anschluß an das Eisenbahnnetz bekommen. Im Jahre 1903 wurde der Nordhorn-Almelo-Kanal eröffnet.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, als rd. 8 000 Flüchtlinge in Nordhorn ansässig wurden, expandierte die Stadt. Um die Mitte der 70er Jahre bestimmten vor allem drei Industriebe-

triebe mit rd. 10 000 Beschäftigten die Wirtschaftsstruktur von Nordhorn; fast zwei Drittel aller Arbeitnehmer waren in der Textilindustrie beschäftigt. Hinzu kamen rd. 3 000 Berufseinpender (1970), darunter viele Niederländer. Seither ist die Textilindustrie in der Stadt Nordhorn mehr und mehr zusammengebrochen. (Zum jüngeren Niedergang der Textilindustrie Nordhorns und zu den Folgewirkungen für die jüngere Stadtentwicklung vgl. den Beitrag von W. ZWAFELINK in diesem Band.)

Literatur

Bahrenberg, G. (1980): Der deutsch-niederländische Grenzraum - Entwicklungsprobleme peripherer Regionen am Beispiel des Emslandes und der Provinz Groningen. In: Exkursionen in Nordwestdeutschland und angrenzenden Gebieten. Kiel, S. 285-300

Bruch, R. v. (1962): Die Rittersitze des Emslandes. Münster

Brüning, K., H. Schmidt (Hg.) (1976): Niedersachsen und Bremen. Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Stuttgart

Dehio, G. (1977): Bremen. Niedersachsen. Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler. Darmstadt

Kemper, E. (1976⁵): Geologischer Führer durch die Grafschaft Bentheim und die angrenzenden Gebiete. Nordhorn-Bentheim

Nauhaus, K.-E. (1984): Das Emsland im Ablauf der Geschichte. Sögel

Nöldeke, A. (1919): Die Kunstdenkmäler der Provinz Hannover, Heft 14

Stadt Nordhorn (Hg.) (1979): Beiträge zur 600jährigen Stadtgeschichte. Nordhorn

Richter, G., M. Müller (o.J.): Moorkolonien im Emsland: Georgsdorf. In: Luftbildinterpretationen: Der Norden. Düsseldorf, S. 36-39

Schrader, E. (1965³): Die Landschaften Niedersachsens. Hannover

Terwey, G. (1978): Der Landkreis Grafschaft Bentheim. Oldenburg

Veddeler, P. (1970): Die territoriale Entwicklung der Grafschaft Bentheim bis zum Ende des Mittelalters. Göttingen

Voort, H. (1968): Die gräflich bentheimschen Bergmeister. In: Jahrbuch des Heimatvereins der Grafschaft Bentheim, S. 87-106

Voort, H. (1973): Der Flecken Bentheim und seine Privilegien. In: Jahrbuch des Heimatvereins der Grafschaft Bentheim, S. 118-127

Der Bentheimer Wald

Eine europaweit bedeutsame Wald- und Kulturlandschaft*

Richard P o t t , Hannover

1. Einleitung

Der Bentheimer Wald erstreckt sich nahe der deutsch-niederländischen Grenze nördlich der Stadt Bentheim über eine Fläche von mehr als 1 200 Hektar, davon zeigen heute noch etwa 75 ha (Abb. 1), im Volksmund als „Urwald“ bezeichnet, den Reliktcharakter eines ehemaligen Hude- und Schneitelwaldes. Über das natürliche und anthropo-zoogene Standort- und Vegetationsgefüge nordwestdeutscher Wälder mit rezenter oder ehemaliger Extensivwirtschaft und ihre bisherige botanische Erforschung wurde vom Verfasser und seinem akademischen Lehrer Ernst Burrichter bereits mehrfach an anderer Stelle berichtet (BURRICHTER et al. 1980, POTT 1981, 1982, 1996, POTT & BURRICHTER 1983, BURRICHTER & POTT 1983).

Der Wald war mit wenigen Ausnahmen seit dem Neolithikum bis in die historische Zeit hinein Allmende, wobei er neben seiner Funktion als Holzreservoir zu allen Zeiten auch als Streu- und Düngelieferant, als Weidefläche, als Laubheuspender und gebietsweise sogar als rotationsmäßiger Acker in Anspruch genommen wurde.

Dabei spielte bis zur Markenteilung zu Beginn des 19. Jahrhunderts die extensive Wirtschaftsform der Waldweide die Hauptrolle. Die Laubheugewinnung in Form der Schneitelwirtschaft dürfte demgegenüber in maritimen Klimagebieten eine untergeordnete Be-

deutung eingenommen haben. Beide Wirtschaftsformen standen aber in Nutzungstechnischer Sicht in engem Zusammenhang; die Waldhude diente der Futterwirtschaft für den Sommer und der Schneitelbetrieb als Vorratswirtschaft für den Winter.

Von allen herkömmlichen Nutzungsformen übertraf wohl keine die Waldhude in Breitenwirkung und Andauer. Ihre Auswirkungen auf die Waldvegetation waren in den Markengebieten teilweise so verheerend, daß sich schon im Spätmittelalter die jeweiligen Landesherren genötigt sahen, in einigen Allmendbezirken ihres Herrschaftsbereiches alle Nutzungsbefugnisse an sich zu ziehen und neben ihrem Privatbesitz umfangreiche Flächen mit verschiedenartigen Bannvorschriften zu belegen, denen nicht selten jagdliche Interessen zugrunde lagen. Schon mit Beginn des 12. und 13. Jahrhunderts übernahmen zahlreiche Landesherren die Nutzungsrechte aller ehemaligen Markenwälder ihres Einflußbereiches und belegten große Gebiete mit dem Jagd- oder Wildbann, dem Rode- und Baubann (Verbot, unkontrolliert Eichen zu schlagen) sowie dem Mastbann (Verbot unregelmäßigen Vieheintriebs). Auf diese Weise konnten die Extensivnutzung in gemäßigte Bahnen gelenkt und die drohende Devastierung der betreffenden Wälder verhindert werden. Zu solchen Bannwäldern gehörte auch der Bentheimer Wald.

2. Landschaftsgeschichte

Die Lehm- und Mergelböden des Bentheimer Waldes gehören zur Grundmoräne der Saaleeiszeit, deren Gletscher vor rund 200 000 Jahren unsere Landschaft formten. Den geologi-

* Beitrag zur Exkursion in den deutsch-niederländischen Grenzraum im Rahmen der Tagung der Geographischen Kommission für Westfalen am 06.09. 1998

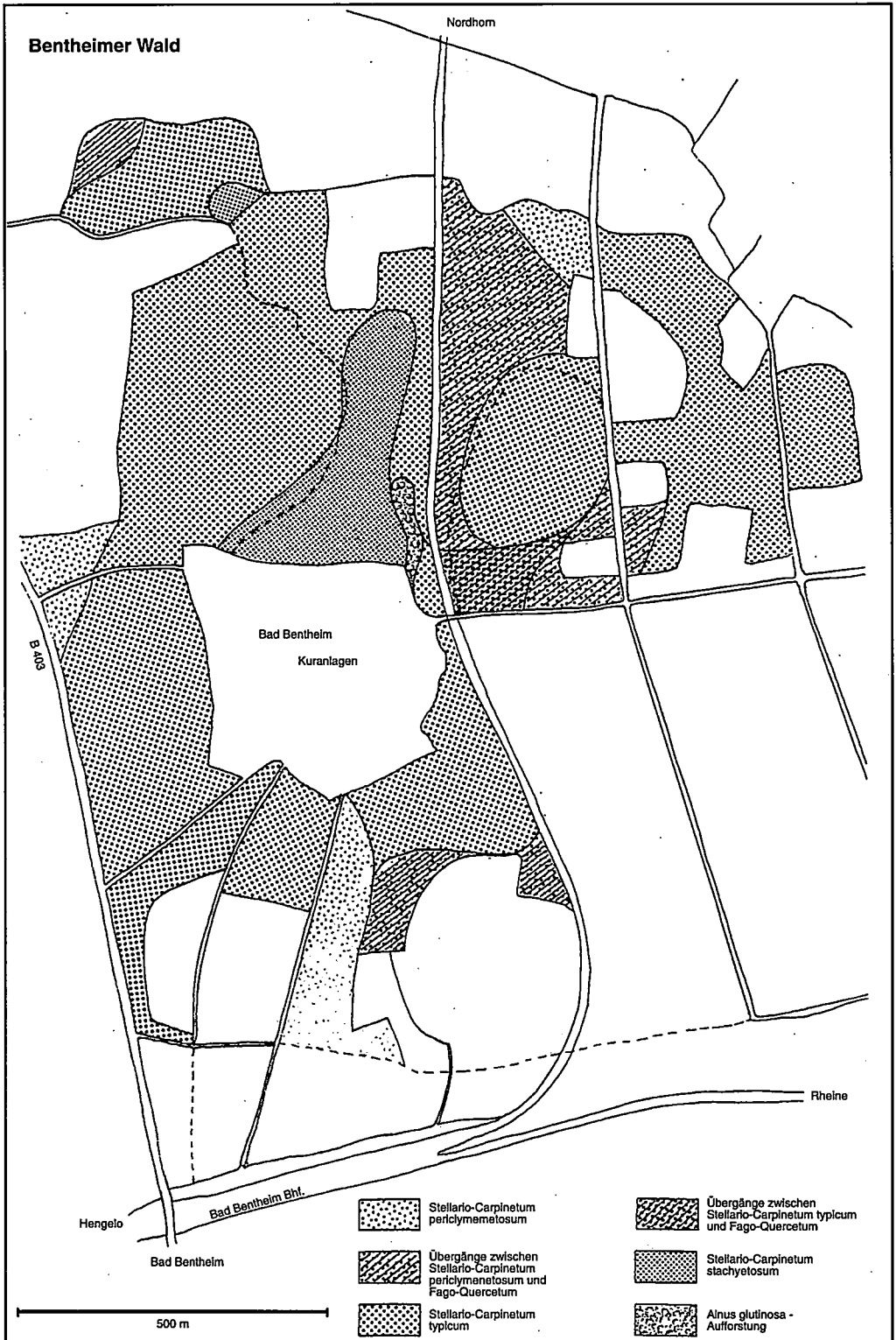


Abb. 1: Lage des Bentheimer Waldes und der heutigen Reliktflächen des Hude- und Schneitelwaldes

schen Untergrund des Waldgebietes bilden Schiefertone des Wealden, aus denen sich staufeuchte oder geringräumig auch staunasse Lehm Böden in ebener Lage entwickelt haben. Die Bodentypen gehören daher ausschließlich dem Formenkreis der Pseudogleye oder echten Gleye mit unterschiedlichem Basengehalt an.

Die klimatischen Verhältnisse werden durch maritimen Einfluß bestimmt und sind als euatlantisch anzusprechen, wobei die Jahresniederschlagsmenge 715 mm erreicht und die durchschnittlichen Jahrestemperaturen bei 8,6° C liegen.

Das Waldgebiet war früher wesentlich größer; es erstreckte sich vom Samerott bei Schüttorf im Westen bis zum Köweker Forst bei der Bauerschaft Wengsel im Nordosten und bis zum Bentheimer Sattel im Süden, einer 110 m hohen kreidezeitlichen Sandsteinrippe, die den Westausläufer des Teutoburger Waldes bildet. Hier sind die Burg und die Stadt Bentheim errichtet - weitgehend aus dem Bentheimer Werksandstein geschaffene Anlagen -, wobei das weithin sichtbare Schloß der Fürsten von Bentheim mit seinen aus dem 10. Jh. stammenden hohen, dicken Mauern und trutzigen Türmen die mächtigste Festung auf niederdeutschem Boden ist. Wegen seiner Reinheit und marmorähnlichen Festigkeit war der Bentheimer Sandstein im ganzen Umland bis weit in die Niederlande sehr begehrt. So wurden aus ihm auch das Königliche Palais in Amsterdam und die Börse von Rotterdam erbaut.

Die erste schriftliche Nachricht über eine landesherrliche Einflußnahme auf den Bentheimer Wald ist bereits für das Jahr 1415 datiert. Zu dieser Zeit gestand Graf Bernhard von Bentheim den Markgenossen das Recht zu, aus dem „Wolda to Bentheim“ ihr „Vürynge“ (Brennholz) und „Tymmerynge“ (Bauholz) zu entnehmen. Es war ihnen auch gestattet, zur Eichelmast „viftig swin“ und „enen beer“ (50 Schweine und einen Eber) in den Wald zu treiben. Er verpflichtete sich, jährlich drei „echte Holtlinge“ abzuhalten (alle Archivzitate aus POTT & BURRICHTER 1983). Die Funktion der Grafen von Bentheim beschränkte sich somit zunächst nur auf die Tätigkeit als Markenrichter bei den jeweiligen



Abb. 2: Höltingstuhl im Bentheimer Wald

An dieser Stelle wurde dreimal jährlich das Holz- bzw. Markengericht mit Nutzungsanweisungen (Hölting) veranstaltet. Dieses einzigartig erhaltene Bauwerk ist künstlerisch sehr eindrucksvoll aus Bentheimer Sandstein gefertigt.

Holzgerichten, den sogenannten Höltingen (Abb. 2). Doch als im Laufe der Zeit die eingeräumten Privilegien immer wieder mißbraucht und übergangen wurden, erging 1698 das generelle Verbot, Laub oder Holz aus dem Wald zu holen.

Im Jahre 1719 war nach den weiteren Bannvorschriften bereits die Rede vom „Hochgräflichen Bentheimer Wald“, für dessen Territorium aber noch „interessierte Marckgenossen“ angeführt werden. Das Recht der Markenberechtigten bestand allerdings im Jahre 1764 ausschließlich in der Waldhude mit ihren Nebennutzungen, woran sich sämtliche umliegenden Bauerschaften beteiligten. An der Mast hatten dabei nur noch benachbarte Klöster und einige Privatleute Anteil.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts wurden immer wieder die Weidgerechtsame sowie

die Bedingungen der weiteren Extensivnutzungen zugeteilt. Eine Ablösung der servitutischen Berechtigungen erfolgte erst ab 1856 und fand ihr Ende im Jahre 1890. Auch der letzte Kopfholzabtrieb im Bentheimer Wald läßt sich für das Jahr 1888 belegen und weist zeitliche Parallelen zur letzten Schneitelung in königlich-englischen Bannwäldern auf (vgl. RACKHAM 1978, BAKER, MOXEY & OXFORD 1978, POTT & BURRICHTER 1983).

In Verbindung mit Hude- oder Weiderechten durch die allmähliche besitzrechtliche Überführung des Bentheimer Waldes von einer markenähnlichen Verfassung des Mittelalters zum Bannwald der Grafen bzw. Fürsten von Bentheim gingen starke Einschränkungen der ehemaligen markengenossenschaftlichen Nutzungsrechte einher, und das war letztlich die Voraussetzung dafür, daß der Hudewald zwar extensiv genutzt, aber nicht total übernutzt wurde und immer als Waldstandort - nach der heutigen Terminologie - erhalten blieb.

Ähnliche Voraussetzungen gab es in Europa überall bei den Privatwaldungen damaliger Zeiten, die größtenteils im Besitz der jeweiligen Landesherren, des Adels oder der kirchlichen Institutionen waren. Sie befanden sich entweder von vornherein auf angestammtem Eigenbesitztum oder wurden, was ihre Privatisierung betrifft, im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit auf Betreiben der jeweiligen einzelnen Herrschaften aus der gemeinen Mark ausgesondert (Sundern) und mit verschiedenen Bannvorschriften belegt, denen nicht selten jagdliche Interessen zugrunde lagen (u.a. Tiergärten). Je nach den besitzrechtlichen Verhältnissen standen alle Nutzungsbefugnisse in solchen Wäldern im Ermessen des Eigentümers, oder sie wurden nach markenähnlicher Verfassung unter Nutzungseinschränkungen mit den Markberechtigten geregelt. Auf diese Weise konnten die Extensivnutzung in gemäßigte Bahnen gelenkt und die drohende Devastierung der betreffenden Wälder verhindert werden. Zu solchen Bannwäldern mit landesherrlichen Nutzungsvorschriften gehören in Europa u.a. die königlichen Wälder von Sussex und Essex in Südengland, die königlich-französischen Wälder von Fontainebleau, der polnisch-königliche Jagdwald, der „Urwald“ von Bialowiecza an der polnisch-russischen Grenze sowie in Deutsch-

land die Fürstlich-Bismarck'schen Waldungen des Sachsenwaldes, die Wälder der Müritz und der Schorfheide in Brandenburg, als Jagdgebiet der preußischen Könige, und der hier vorgestellte Bentheimer Wald.

Hier und in den Waldungen mit ähnlicher Geschichte findet sich heute noch eine Fülle von uralten Bäumen, welche den Stempel herkömmlicher Waldbetriebsformen aufzeigen. Überall endeten die herkömmlichen Schneitelnutzungen und Hudeeintriebe gegen etwa 1880 - vielleicht ein Beispiel für die damaligen weitreichenden und verflochtenen verwandschaftlichen Beziehungen der alten Herrschafts-Familien, die ihre jeweiligen Wald- und Landnutzungen im ehemaligen Europa durchaus vergleichbar durchführten. Seit etwas mehr als einhundert Jahren sind diese alten Bannwälder sich in ihrer Entwicklung also mehr oder weniger selbst überlassen. Aus Überalterungsgründen nimmt die Zahl der traditionellen Wald- und Holznutzungen aber leider ständig ab, so daß die Zeit abzusehen ist, in der diese alten Zeugen historischer Wirtschaft als kultur- und naturgeschichtliche Dokumente völlig aus den Wäldern verschwinden werden.

Die heute noch existenten, extensiv-wirtschaftlich bedingten Deformationen an Waldbäumen lassen sich auf drei historische Nutzungsgruppen zurückführen: auf die Hudewirtschaft und Mastnutzung, auf Holz- und Schneitelwirtschaft sowie auf ehemalige Heckenutzung (Abb. 3). Ihre Spuren sind in allen oben genannten Wäldern noch gut zu erkennen, und sie bezeugen die europaweit ähnliche Nutzung der alten Bannwälder.

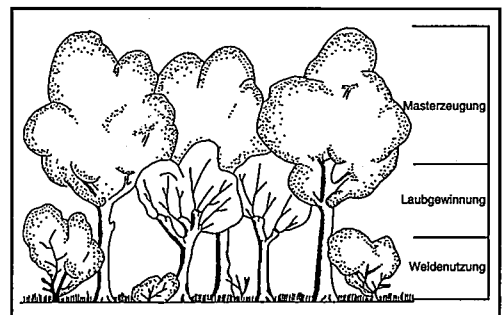


Abb. 3: Viehwirtschaftlich bezogene Produktionsschichtung im Hude- und Schneitelwald (aus: BURRICHTER 1984)

3. Das gegenwärtige Landschaftsbild und die Vegetationsstruktur des Bentheimer Waldes

Zusammen mit unregelmäßiger Holz-, Streu- und Weidenutzung führte vor allem der Vieheintrieb im 17. und 18. Jahrhundert auch im Bentheimer Gebiet zum Verschwinden ganzer Waldteile. Es entstand eine halboffene bis offene Trift- und Hudelandschaft. Dazwischen lagen Wiesen, Äcker, Weiden, Sumpf- und Heideflächen, die später alle kultiviert, gedüngt und trockengelegt wurden. Sie sind bis heute nur in Resten erhalten (Abb. 4). In der Umgebung des Bentheimer Waldes fallen die Überreste der alten Hude- und Triftlandschaft als mächtige Grenzbäume, als Baumgruppen oder als Wallhecken auf (Abb. 5).

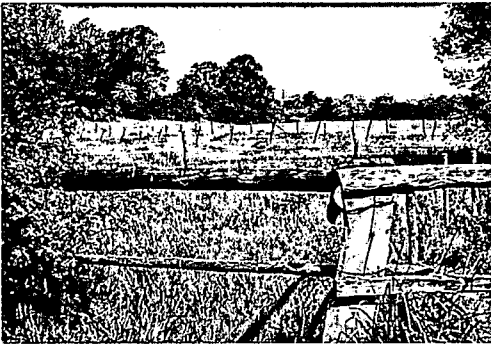


Abb. 4: Von Hecken gekammerte Grünlandflächen am Südrand des Bentheimer Waldes bei Schüttorf



Abb. 5: Wallhecke mit kopfgeschneitelten Bäumen

Aufgrund des fortwährenden Abtriebs in ein- und derselben Ebene weisen solche Kopfbäume im Abtriebsbereich kulenartige Verdickungen mit Schnitnwülsten auf, aus denen die Ausschläge besenförmig hervortreten.

Die natürlichen Feuchtigkeits- und Nährstoffunterschiede der Böden des Bentheimer Waldes wurden etwa bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts durch die traditionelle Wald- und Landnutzung kaum verändert. Entsprechend groß war die Biotopvielfalt der halbgeöffneten Waldlandschaft mit Gebüsch, Hecken, Grünländern und entsprechender Artenvielfalt von Flora und Fauna nicht nur im Bentheimer Wald, sondern auch in seiner Umgebung.

3.1 Waldschonende Maßnahmen und Anpflanzungen

Aufgrund der enormen Schäden, die sich unter anderem durch Waldhude und Laubschneitelung in den extensiv genutzten Wäldern weiter Teile Nordwestdeutschlands zeigten, wurden ab Beginn der Neuzeit, zum Teil schon im Mittelalter beginnend, Maßnahmen zu ihrer Verhinderung und zur Waldregeneration eingeleitet. Um den Bentheimer Wald als Bannwald weitgehend zu schonen und den Baumbestand zu erhalten, durften der Plagenstich und die extrem schädliche Schaf- und Ziegenhude nur in sehr geringem Umfang ausgeübt werden; weiterhin wurden alle Übertretungen der markgenossenschaftlichen Nutzungsansprüche sofort geahndet.

Erste landesherrliche Maßnahmen für den Holzanbau sind aus dem 18. Jahrhundert bekannt. So ordnet ein Edikt von 1719 u.a. die Heisterpflanzung sowie die Sammlung und Aussaat bestimmter Mengen von Eicheln an, der Originaltext sei wegen seiner schönen, zeittypischen Formulierung hier unverändert zitiert (zit. aus HESMER & SCHROEDER 1963):

„Sehtens anbefohlen, die gemeinen plätze so wohl, als die gemeine wie auch private telgen Kämpfe mit telgen und Heisteren dergestalt zu bepflantzen und repective zu Besaamen, daß ein jedes gantz Erbe dieses Jahr Vier ein dritter Erbe drey- und ein halbes Erbe Zwey scheffel, so dan ein jeder Kotter ein Stint eicheln, so ein Jeglicher bey dieser Zeit, da selbige reiff werden, zu sammeln hat, unter arbitrari zu säen gehalten seyn sollen. Wobey da allen Intereßirten Marckgenossen des Hochgräflich Bentheimer walds unter Verlust ihrer Marckgenossenschaft anbefohlen wird, daß ein jeglicher ein stint Eicheln anhero auf das Schloß Bentheim Liefere.“

In einer Beschreibung des Bentheimer Waldes von 1764 ist lediglich erneut das Vorhandensein von sogenannten Telgenkämpfen (= Anzuchtflächen) erwähnt. Die Telgen dienten dem baumschulmäßigen Anbau von Jungpflanzen einheimischer Gehölze, die dort mannshoch aufgezogen und dann als Heister (= mittelhochdeutsch für junger Laubbaum) in den Wäldern ausgepflanzt wurden. Auch im Jahre 1815 wird über größere Anbauten berichtet, so z.B. über die Pflanzung von 4 700 Eichenheistern sowie von Saaten und Setzungen verschiedener anderer Holzarten.

Während der frühe Laubholzanbau vorwiegend zur Ergänzung und Verbesserung der Mast in den aufgelichteten Wäldern durchgeführt wurde, setzten nach der endgültigen Ablösung der extensiven Nutzungsrechte ein gezielter Waldbau sowie Aufforstungen von Waldflächen größeren Umfangs ein.

Die derzeitige Bestandsstruktur des Bentheimer Waldes bietet naturgemäß nicht mehr das Bild eines intakten Hudewaldes. Etwa 100 Jahre natürliche Eigenentwicklung ohne menschliche Eingriffe haben sowohl das physiognomische Gepräge als auch die floristische Struktur verändert. Dennoch haben sich bis heute viele Reliktzeugen der ehemaligen Extensivwirtschaft halten können.

3.2 Baumformen als Relikte der Hude- und Schneitelwirtschaft

Charakteristische Zeugen der ehemaligen Waldhude und Mastnutzung sind zahlreiche, teilweise mehr als 500 Jahre alte Masteichen. Sie weisen als ursprünglich lichtstehende Bäume Solitärwuchsformen auf und sind nicht selten mit Verbißmarken an den unteren Stammpartien gezeichnet (Abb. 6). Eine größere Anzahl von ihnen zeigt typische Kappungsphänomene, die auf eine einmalige Entgipfelung in Höhen von 2,50 bis 3 Metern schließen lassen (Abb. 7), um mit weit ausladenden Baumkronen frühzeitige und nachhaltige Masterträge zu erzielen (s. BURRICHTER et al. 1980, WEGNER 1982). Wie am Beispiel rezenter Waldhude festgestellt werden konnte, ist die Anzucht oder die natürliche Entwicklung solcher Masteichen bei anhaltender Verbißgefährdung nur möglich, wenn für die Zeit ihres Aufwuchses entweder ein künstlicher

oder natürlicher Schutz aus bewehrten Sträuchern vorhanden war.

Die unterständige Baumschicht des Waldes besteht aus uralten Kopf-Hainbuchen, welche im Ansatzbereich büschelartig angeordneter Austriebe mächtige, verborkte Kallusbildungen besitzen (Abb. 8). Dieses Phänomen deutet darauf hin, daß dieselben Bäume über längere Zeit hinweg immer wieder in der gleichen Ebene oder an den gleichen Stellen geschneitelt wurden, und das unterscheidet sie auch von den Kappungsformen der Masteichen. Die Kappung erfolgte einmalig, und die Schneitelung wurde periodisch wiederholt, für die Laubheugewinnung meist in Abständen von 3-4 Jahren, wobei durch das fortwährend künstlich erzeugte Ungleichgewicht zwischen Wurzelsystem und Baumkrone die anfallende Laubmasse infolge Vergrößerung der Blattspreiten gefördert wurde.

Die Holzartenauswahl für die Laubschneitelung richtete sich in erster Linie nach dem vorhandenen Arteninventar der einzelnen Naturräume, nach dem Futterwert des Laubes und der Regenerationsfähigkeit der Gehölze. In den Eichen-Hainbuchen-Wald-Gebieten Nordwestdeutschlands dürften unter partieller Schonung der Mastbäume (Eiche und Buche) die Hainbuche und Esche als vorrangige Laubheulieferanten gedient haben. Ihre Gattungsnamen lassen sich auch der Nutzung entsprechend etymologisch ableiten. Der wissenschaftliche Name *Fraxinus* (Esche) stammt vom lateinischen *frangere* = brechen und *Carpinus* (Hainbuche) von *carpere* = rupfen (TRIER 1952, 1963).

Alle Reliktbäume lassen den Schluß zu, daß von den bei BURRICHTER & POTT (1983) aufgeführten Schneiteltypen die Kopfschneitelung als gängiges Verfahren im Bentheimer Wald vorgeherrscht hat (Abb. 9). Diese Kopfholz-Hainbuchenbewirtschaftung ist auch aus anderen Bannwäldern Nordwestdeutschlands bekannt (vgl. EHLFERS 1926, PFEIFFER 1931, NITZSCHKE 1932, KOOP 1981, POTT 1981, 1982, POTT & HÜPPE 1991).

Sie hatte zwei Vorteile, einen in wirtschaftlicher Sicht und den anderen unter nutzungs-technischem Aspekt. Denn in der Bewirtschaftung konnte ein und derselbe Wald so-



Abb. 6: Alte Masteiche mit natürlichem Solitärwuchs im Bentheimer Wald

Derartig gewachsene Bäume sind oft gepflanzt und wurden für die Zeit ihres Aufwuchses gegen Viehverbiß geschützt.



Abb. 7: Ehemals gekappte Masteiche

Die Kapping erfolgte einmalig in Stammhöhen von 2,5-3 Metern.



Abb. 8: Kopfgeschneitete Hainbuche

Mit starken Kalluswucherungen im Ansatzbereich der Austriebe



Abb. 9: Alte Kopfhainbuchen

Mit büschelartig angeordneten, kandelaberförmigen Austrieben als Relikte ehemaliger Kopfschneitelung; der letzte Kopfholzabtrieb erfolgte im Jahre 1888.

wohl als Hude- als auch als Schneitelwald genutzt werden, da die Kopfaustriebe bei den üblichen Schneitelhöhen von 2-2,5 Metern nicht durch Viehverbiß gefährdet wurden. Diese kombinierte Wirtschaftsform ist unserem modernen Mähweidebetrieb vergleichbar. Ihre verschiedenartige Nutzung vollzog sich allerdings nicht im zeitlichen Wechsel, sondern in zwei Ebenen (s. Abb. 3). Der zweite Vorteil lag in der einfachen Technik des Schneitelvorganges. Ohne Zuhilfenahme einer Leiter war die Schneitelung entweder mit der Axt oder mit einem spezifischen, an der Tülle rechtwinkelig abgelenkten und langgestielten Schneitelmesser durchzuführen (Abb. 10).

Bei der Kopfholzwirtschaft aus der späten Neuzeit steht allerdings nicht mehr eindeutig fest, ob es sich vorwiegend um Holznutzung oder um echte Schneitelung im Sinne der Laubheugewinnung gehandelt hat.

4. Waldbild und Vegetationsstruktur

Der natürliche Wald des Gebietes ist ein Eichen-Hainbuchenwald vom Typ des *Stellario-Carpinetum*. Er tritt je nach Feuchtigkeitsgradient sowie unterschiedlichem Nährstoffgehalt der Böden in drei charakteristischen, aber jeweils kleinflächig miteinander verzahnten Subassoziationen auf.

Als synökologisch und floristisch ärmste Ausbildungsform kommt das *Stellario-Carpinetum periclymenetosum* (Tab. 1, Nr. 1-5 u. 8-16) über typischen Pseudogleyen vor. Es wird durch die Acidophyten *Lonicera periclymenum*, *Frangula alnus*, *Mnium hornum*, *Dryopteris spinulosa*, *Maianthemum bifolium*, *Polytrichum attenuatum* und *Luzula pilosa* von den beiden übrigen Subassoziationen differenziert. Das *Stellario-Carpinetum typicum* (Tab. 1, Nr. 17-18) besitzt als standörtlich intermediäre Untergesellschaft keine Differentialarten. Den anspruchsvollsten und artenreichsten Flügel der Eichen-Hainbuchenwälder bildet das *Stellario-Carpinetum stachytetosum* (Tab. 1, Nr. 6-7 u. 19-22). Es unterscheidet sich von den übrigen Subassoziationen vor allem durch seine eutraphenten Differentialarten *Stachys silvatica*, *Sanicula europaea*, *Carex silvatica*, *Geum urbanum*, *Arum maculatum*, u. v. a. Von diesen drei Unterge-

sellschaften nimmt die artenarme Ausbildungsform, das *Stellario-Carpinetum periclymenetosum*, bei weitem den größten Raum ein. Die beiden anderen Untergesellschaften sind nur örtlich in etwas feuchteren Mulden und Rinnen mit feindispersen Lehmböden verbreitet. Hinsichtlich weiterer ökologischer Zusammenhänge in Eichen-Hainbuchenwäldern sei an dieser Stelle auf die aufschlußreichen Studien von RUNGE (1940), LOHMEYER (1967) und BURRICHTER (1973) sowie BURRICHTER, POTT & FURCH (1988) verwiesen.

4.1 Strukturunterschiede im Wirtschafts- und Hudewald

Neben den verschiedenartigen hude- und schneitelbedingten Baumformen unterscheiden sich die ehemals extensiv genutzten Waldparzellen von den modern bewirtschafteten Flächen vor allem durch ihre plenterartig ausgerichtete Bestandsstruktur, durch einen verschiedenartigen Aufbau und durch ungleichmäßige Anordnung der einzelnen Baumarten. Der Wirtschaftshochwald dagegen ist völlig durchgeforstet und weist eine gleichmäßige und dichte Baumschicht auf (Tab. 1 u. 2 sowie Abb. 11 u. 12).

In der ausgeprägten und unregelmäßig verteilten Strauchschicht dominieren im Hude- und Schneitelwald vor allem bewehrte Sträucher wie Hülse (*Ilex aquifolium*), Weißdorn (*Crataegus oxyacantha*) und Brombeere (*Rubus vestitus*) mit teilweise hohen Deckungsgraden (Tab. 1). Im Wirtschaftswald dagegen fehlen die Sträucher fast völlig oder treten nur ganz vereinzelt auf.

Dichte Unterholzbestände von *Ilex aquifolium* finden sich im wintermilden, atlantischen Klimabereich Nordwestdeutschlands vor allem in nur mäßig überforsteten ehemaligen Waldhütungen, so in vielen hofnahen Privatwäldern alter Bauernhöfe, in ehemaligen Bannwäldern und in schwächer genutzten Waldmarken. Der gehäufte *Ilex*-Unterwuchs dürfte in den genannten Wäldern wie auch im Bentheimer Wald vorwiegend drei Ursachen haben:

- *Ilex aquifolium* wird aufgrund seiner stacheligen Hartlaubblätter weitgehend vom Großvieh gemieden und bei der Waldhude so-



Abb. 10: Schneiteln einer Hainbuche im Bentheimer Wald

Die vorwiegend in Mittel-, West- und Nordeuropa verbreitete und im Niederdeutschen als „Stüven“ bezeichnete Kopfschneitelung zur Laubheugewinnung wurde noch bis in das späte 19. Jh. hinein durchgeführt. Im Bentheimer Wald ist der letzte Laubabtrieb für das Jahr 1888 belegt. Das Schneitelmesser am armlang geschäfteten Stiel (Bildausschnitt oben links) wurde beim Schneitelvorgang hinter dem Lodenansatz (Blattzweig) eingehakt, und die einzelne Lode wurde durch eine zugartige Bewegung abgeschnitten. Solche Schneitelgeräte werden auch als „Togmesser“ (= Zugmesser) bezeichnet. Die Laubheuernte erfolgte normalerweise im Spätsommer oder im Frühherbst vor dem eigentlichen Laubfall. Die gewonnenen belaubten Zweige wurden in der „Laube“ getrocknet und als Heu im Winter verfüttert.

Tab. 2: Strukturunterschiede im Bentheimer Wald

Wirtschaftshochwald	Ehemaliger Hude- und Schneitelwald
1. Gleichaltriger und gleichmäßiger Bestandsaufbau	1. Verschiedenaltriger und ungleichmäßiger Bestandsaufbau (Wechsel von Lichtungen und schattigen Partien)
2. Gering ausgebildete Strauchschicht	2. Ausgeprägte und unregelmäßig verteilte Strauchschicht
3. Wenig bewehrte Sträucher	3. Überwiegend bewehrte Sträucher mit faziesbildendem <i>Ilex aquifolium</i>
4. Relativ gleichmäßig verteilte Krautflora	4. Unregelmäßig verteilte Krautflora mit stark unterschiedlichen Deckungsgraden



Abb. 11: Eichen-Hainbuchenwald als Wirtschafts- und Hochwald

Geforstet mit dominierenden, mächtigen, gutwüchsigen Stieleichen (*Quercus robur*) im Oberstand und vereinzelt beigemischten Hainbuchen (*Carpinus betulus*) im Unterstand

mit positiv ausgelesen.

- Die Fähigkeit zur intensiven vegetativen Vermehrung durch Bewurzelung und Ausschlag der am Boden liegenden Zweige fördert die Expansion und dichte Bestandesbildung dieser Art (s. auch LOHMEYER u. BOHN

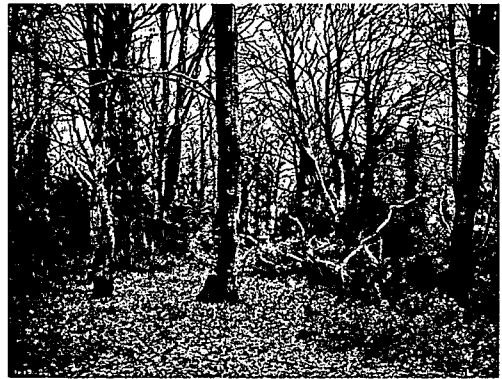


Abb. 12: Eichen-Hainbuchenwald als aufgelassener, ehemaliger Hude- und Schneitelwald

Mit reichlichem Strauchwuchs und unregelmäßiger Baumschicht im „urwaldartigen“ Aspekt

1973 und POTT 1990). Sie kann sich im Waldschatten vollziehen, wirkt sich aber bei etwas stärkerer Belichtung optimal aus, entweder infolge Auflichtung der Wälder oder bei Seitenlicht. Unter diesen Bedingungen kommt *Ilex* auch zur Blüten- und Fruchtbildung.

- Als atlantisch-submediterranes Gehölz mit mild-humiden Klimaansprüchen und langer Vegetationsperiode ist *Ilex* schon bei uns früh- und spätfrostgefährdet. Diese Beeinträchtigung steigert sich mit zunehmender Ausrichtung nach Osten und mit steigender Höhe im Bergland. Daher ist die Art auf einen Überhälterenschutz angewiesen, der in ehemals mäßig überformten Hudewäldern ausreichte, aber in stark degradierten Markenwäldern vielfach nicht mehr vorhanden war.

Als wichtiges, durch mäßige Waldhude gefördertes Element erscheint *Ilex* verstärkt auch in Pollendiagrammen zu Beginn neolithischer Siedlungstätigkeit und bezeugt damit den frühen Anfang der Waldweidewirtschaft. Der Kurvenverlauf des *Ilex*-Pollens zeigt weiterhin ein paralleles wie synchrones Verhalten mit siedlungsintensiven Phasen und Siedlungsdepressionen, wobei solche konvergenten Pollenspektren eine hudebedingte Ausbreitung von *Ilex aquifolium* offenkundig erscheinen lassen (vgl. u. a. TROELS-SMITH 1960, POTT 1982, 1992).

Wie bei den Gehölzen zeigen sich auch in der Krautschicht mit steigender Intensität der störenden Einflüsse qualitative und quantitative Unterschiede in der Artenkombination. Im Wirtschaftshochwald ist die Krautflora relativ gleichmäßig verteilt; die ehemals extensiv genutzten Waldflächen besitzen dagegen aufgrund der unterschiedlichen Belichtungsverhältnisse eine sehr unregelmäßig verteilte Krautvegetation (vgl. Tab. 2). Trotz nahezu gleichbleibender Ordnungs- und Klassencharakterarten sind insbesondere die Verlichtungsstellen durch diverse *Rubus*-Arten gekennzeichnet. Die „historisch alten“ Waldparzellen, oder besser die Altwaldparzellen, sind also hinsichtlich ihres strukturellen Aufbaus klar und deutlich von den modernen Wirtschaftswäldern und -forsten zu unterscheiden. Dazu kommen noch sogenannte „Indikatorarten“ für Altwaldstandorte, wie sie nachfolgend für den Bentheimer Wald erläutert werden und generell für solche alten schützenswerten Bannwälder bei POTT (1994 u. 1996) beschrieben werden.

5. Naturnahe Altwald-Parzellen und deren Schutzwürdigkeit

Als anthropo-zoogen überformte Bestände besitzen die prähistorisch und historisch gewachsenen Hude- und Schneitelwälder neben ihrer naturwissenschaftlichen Bedeutung auch einen hohen kulturhistorischen Rang. Der Schutz solcher Relikte vergangener Jahrhunderte sollte uns ein besonderes Anliegen sein, da sie einmal das Landschaftsbild vergangener Epochen in gewissen Teilen widerspiegeln und zum anderen heute nicht mehr bestehende Wirtschaftsformen und deren Auswirkungen auf Vegetation und Standort verdeutlichen können.

Die Erhaltung der physiognomischen Eigenart solcher Bestände ist aber nur mit der Wiederaufnahme der althergebrachten Wirtschaftsweisen möglich. Erhaltungsmaßnahmen sind inzwischen unbedingt notwendig geworden, weil bereits eine größere Anzahl von Kopfhainbuchen im Laufe der Zeit eingegangen ist. Zudem besteht für viele alte Stämme, die mittlerweile aufgrund der erstarkten, etwa 100jährigen Austriebe kopflastig geworden sind, die Gefahr des Auseinanderbrechens.

Die periodische Schneitelung regte die Hainbuchenstämme immer wieder zur Regeneration an, so daß sie sich über das natürliche Alter hinaus stellenweise mehrere hundert Jahre erhalten konnten. Bei Wiederaufnahme des Kopfholzabtriebes in Abständen von etwa fünf Jahren könnten die verbleibenden Schneitelhainbuchen wieder verjüngt und in ihrer Substanz für längere Zeit gerettet werden.

Der Holznachwuchs, der sich nach Wegfall der Hude eingestellt hat und örtlich aus größeren Anteilen der Buche besteht, müßte aus Gründen des allzu starken Schatteneinflusses weitgehend entfernt werden, wobei die *Ilex*- und *Crataegus*-Gebüsche zu schonen sind.

Um den Kopfhainbuchenbestand zu sichern und seine Ausfälle zu ersetzen, sollten im Zuge dieser Maßnahmen einzelne Junghainbuchen in Höhen von 2,5 Metern zusätzlich gekappt und im weiteren Verlauf periodisch geschneitelt werden. Durch einmalige Entgipfelung einzelner Eichen- und Buchenstämmchen könnte zudem auf längere Sicht für den Fortbestand der herkömmlichen, mastbedingten Kappungsformen gesorgt werden.

Alle „Urwald“-Parzellen, die sich selbst überlassen bleiben, verlieren allmählich ihr ursprüngliches, hudebedingtes Bild und entwickeln sich unter örtlich stärkerer Beteiligung der Buche zum natürlichen *Stellario-Carpinetum* oder zum *Lonicero-Fagetum* weiter. Schutz- und Erhaltungsmaßnahmen zum Erhalt des Bentheimer Waldes wären also dringend erforderlich.

5.1 Naturwald - Kulturwald

Wir haben gesehen, daß gerade diese alten,

extensiv genutzten Wälder in ihrer heutigen Bestandsstruktur und in ihrer physiognomischen Eigenart oftmals den Eindruck von Natürlichkeit und Ursprünglichkeit vermitteln. Trotz und wegen ihrer ehemaligen Überformung bieten sie zudem heute wieder vielfach das Bild einer natürlichen Sukzessionsabfolge, und das macht oft ihren Reiz aus. Es gibt aber auch eindeutig definierbare Kriterien der biologischen und standörtlichen Diversität solcher Waldflächen, die in der heutigen intensiv genutzten Kulturlandschaft wie Inseln mit höherer Biotop- und Artenvielfalt ausgestattet sind und als Reste natürlicher, halbnatürlicher oder naturnaher Vegetationseinheiten einem hohen Anteil einheimischer Pflanzen und Tiere den geeigneten Lebensraum bieten, wie man es bei POTT (1993, 1994 und 1996) für die Waldlandschaften und die schützenswerten Lebensräume Deutschlands nachlesen kann. Dazu kommt die kulturhistorische Bedeutung der alten Wälder, die nachweislich seit mehreren Jahrhunderten kontinuierlich mit Wald bestockt sind und demzufolge auch alte, tiefgründige Waldböden mit entsprechender Vegetation aufzeigen und sich dadurch von den jüngeren Forsten und Waldungen deutlich unterscheiden.

Im Benthheimer Wald läßt sich das alles beispielhaft studieren: Es empfiehlt sich, dazu die Waldparzellen in unmittelbarer Nachbarschaft der Kuranlagen zu besichtigen (Abb. 1). Sie sind als sogenannter „Benthheimer Urwald“ ausgemaltes und von zahlreichen Wanderwegen durchkreuzt. Parkplätze sind im Kurbereich des Bades Benthheim genügend vorhanden. Ein Abstecher in das gewaltige Schloß Benthheim auf den malerischen Klippen des Burgberges lohnt dazu allemal. Die sichtbar aus dem Felsen des Benthheimer Sandstein herauswachsende Burg war auch Idealvorbild für viele niederländische Landschaftsmaler, z.B. JACOB VAN RUISDAAL (1628-1682), einem Zeitgenossen des Westfälischen Friedens von Münster und Osnabrück. Seine „Landschaft mit Schloßruine“ aus dem Jahre 1665 hängt in der National Gallery in London und hat die Benthheimer Burg und den benachbarten Benthheimer Wald zum Inhalt. Das Gemälde vermittelt eindrucksvoll das Landschaftsbild von vor 350 Jahren und zeigt uns im heutigen Vergleich die noch bestehenden Gemeinsamkeiten und die Veränderungen (POTT 1998).

5.2 Kunstobjekt Waldlandschaft

Wie viele kulturhistorische Objekte von Seltenheitswert, so wird im Benthheimer Wald ein historischer Landschaftstyp dokumentiert, der sein physiognomisches Gepräge bis auf den heutigen Tag ausschließlich den oben beschriebenen traditionellen Wirtschaftsformen des Menschen verdankt. Diese Reliktlandschaft aus vergangenen Jahrhunderten gibt noch immer eine prägnante Vorstellung vom ehemaligen Vegetationszustand herrschaftlicher Bannwälder und weiträumiger Allmendflächen, und darin liegt die Besonderheit des Benthheimer Waldes und seiner Umgebung.

Solche Landschaftszustände sind uns sowohl aus den zitierten Forstbeschreibungen, aber auch von Gemälden und Graphiken bekannt. Die Landschaftsmalereien VAN RUISDAAL'S beispielsweise, die mit ihren häufig immer wiederkehrenden Einzelementen von Baumgruppen, liegenden Baumstämmen, Wasserfällen und den als Staffage dienenden Personen und Tieren zu räumlichen und farblichen Einheiten verschmelzen, geben also keine phantastischen, sondern reale Landschaftstypen der damaligen Zeit mit individuellen, künstlerischen Ausdrucksformen wider.

Bereits im 17. Jahrhundert wurden verschiedene Landschaftsmalereien von dem italienischen Maler S. ROSA oder so hervorragend von dem Lothringer CLAUDE LORRAIN mit dem Weidevieh als Staffage dargestellt. Zahlreiche Hudelandschaftsmotive finden sich auch in der niederländischen Landschaftsmalerei des 17. Jahrhunderts, als deren Begründer JACOB VAN RUISDAAL gilt. Angeregt von den Landschaftsbildern der Niederländer stellt auch der berühmte englische Maler THOMAS GAINSBOROUGH im 18. Jahrhundert die hudebedingten geöffneten Waldlandschaften seiner Heimat dar (Abb. 13 u. 14). Sie dienen entweder als eindrucksvoller Hintergrund für verschiedene Szenarien oder sind auch vordergründiges Objekt der Darstellung, wie das bedeutende Werk seiner frühen Landschaftsmalerei „Der Wald“ aus dem Jahre 1748. Dieses Bild (Abb. 13) gibt nicht nur den ehemaligen Zustand vieler Wälder wieder, sondern verdeutlicht auch die vielfältigen Nutzungsweisen, von denen die Waldweide offenbar die Hauptrolle spielte. Der Vergleich der Ab-



Abb. 13: „Der Wald“ von T. Gainsborough (London 1748)

Schwarz-weiß-Wiedergabe des farbigen Gemäldes. Das Bild zeigt ein typisches Verlichtungsstadium des Hudewaldes
(aus BURRICHTER et al. 1980).



Abb. 14: Ähnliches Verlichtungsstadium wie Abb. 13 im Hudegebiet „Brögbern“ bei Lingen im Emsland

So hat es auch im Bentheimer Wald jahrhundertlang ausgesehen

bildungen 13 und 14 zeigt eindrucksvoll die historische Aussagekraft solcher alten Landschaftsbilder - mehr als sie verbale Schilderungen geben können. Daher geht die Bedeutung solcher Werke über den reinen Kunstwert hinaus; sie sind zugleich Dokumente für die Landschafts- und Vegetationsgeschichte und für den Landschaftszustand der damaligen Zeit, wie es BURRICHTER et al. (1980) auch für die nordwestdeutschen Hudelandschaften beschreiben. Der Bentheimer Wald ließe sich als „Kulturlandmuseum“ mit entsprechender traditioneller Nutzung wieder entsprechend herrichten.

5.3 Urwald - EU - Naturschutz

Wir haben bislang gesehen, daß sich hinsichtlich ihrer Nutzungsgeschichte diejenigen Wälder, die vom Mittelalter bis zum Beginn der Neuzeit im Besitz des jeweiligen Landesherren, anderer Adelliger oder von Klöstern waren, deutlich in ihrem Aufbau und in ihrer Struktur von denjenigen Wäldern unterscheiden, die vom jeweiligen Siedlungsbeginn bis ins 18. Jahrhundert hinein zur allgemeinen Mark gehört haben, d.h. im Besitz der Gesamtheit der Bauern einer Bauerschaft oder eines Dorfes standen. Letztere unterlagen nämlich zahlreichen, oft einschneidenden Nutzungen und waren daher bis zum Ende der Markenwirtschaft in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts entweder völlig entwaldet oder aber trugen nur noch lockere Buschwälder.

Stenöke Waldarten, also Lebewesen mit enger ökologischer Amplitude, die an Waldstandorte gebunden sind, hatten daher in den weniger intensiv genutzten Herrschaftswäldern mit ihren verschiedenen Bannvorschriften bessere Überlebenschancen als in den Wäldern der Gemeinen Mark (vgl. HESMER & SCHRÖDER 1963, EMANUELLSON et al. 1985, POTT & HÜPPE 1991, POTT 1996, WITTIG 1991). Solche Altwälder sind dementsprechend wertvolle Reliktstandorte für stenöke Waldarten. Stellenweise konnten sich diese Arten mit Beginn der modernen Forstwirtschaft von hier aus in benachbarte Wälder wieder ausbreiten; nicht selten sind sie aber immer noch auf diese Reliktstandorte oder zumindest deren engere Umgebung beschränkt. Die seit vielen Jahrzehnten nicht mehr bewirtschafteten „Ur-

waldflächen“ des Bentheimer Waldes sind also die Reste der alten Wald-Weide-Landschaft, geprägt durch mächtige, teilweise abgestorbene Baumriesen von Eichen, Buchen und Hainbuchen. Darauf leben stenöke totholzbewohnende Käfer- und Pilzarten, die aus Mangel an entsprechendem Lebensraum europaweit selten geworden sind. Insgesamt gesehen sind solche naturnahen Wälder, die ohne Unterbrechung über die letzten Jahrhunderte erhalten blieben, im nordeuropäischen Flachland eine Rarität. Nur der Hasbruch und der Neuenburger Urwald auf der Oldenburger Geest sind vergleichbare Bannwaldtypen; der Anteil solcher Altwälder an der Landesfläche der nordwesteuropäischen Geest beträgt heute weniger als 0,1 Prozent.

So kann der Bentheimer Wald nach einer Empfehlung des EU-Ministerrats als „Altwald“ oder „historischer alter Wald“ mit besonderer Bedeutung für das gemeinschaftliche europäische Naturerbe genannt werden. Er zählt zu den schützenswerten Wäldern nach der EU-Richtlinie von 1992, der sogenannten FFH (= Flora-Fauna-Habitat)-Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. Die Waldbestände des Bentheimer „Urwaldes“ kommen auf etwa 70 % der Fläche den natürlichen Waldgesellschaften des Stieleichen-Hainbuchen-Waldes (*Stellario-Carpinetum*) oder des Buchen-Eichen-Waldes (*Lonicero periclymeni-Fagetum* bzw. *Fago-Quercetum*) sehr nahe (s. POTT 1995, 1996). Hinzu kommt das mehrhundertjährig nachweisbare Alter dieser beständigen Waldflächen.

Derartige Altwald-Parzellen sind gekennzeichnet durch Pflanzenarten wie die Einbeere (*Paris quadrifolia*) oder das Bingelkraut (*Sanicula europaea*) und das Waldveilchen (*Viola reichenbachiana*), die als ausgesprochene Waldpflanzen spezielle, sehr langwierige Ausbreitungsstrategien besitzen, z.B. über Schnecken bei der Einbeere oder über Ameisen bei der Sanikel und dem Waldveilchen. Die Arten fehlen in der Regel in den Sekundärwäldern; die Populationen dieser Waldelemente erreichen an Primärstandorten oft ein Alter von 200 bis 300 Jahren; das macht ihre Empfindlichkeit gegen Waldvernichtungen und Standortveränderungen erklärlich.

Flora und Fauna des Bentheimer Waldes beherbergen also zahlreiche Elemente, die überall anderswo gefährdet sind; so bietet das reichlich anfallende Totholz zahlreichen Brutvogelarten geeigneten Lebensraum; ebenso zahlreichen Spechtvögeln, den totholzbewohnenden Käferarten sowie verschiedenartigen Moosen, Pilzen und Flechten, welche an Holz wachsen.

Die „Urwaldflächen“ mit ihrer heutigen ungestörten natürlichen Entwicklung sind ebenfalls von großer Bedeutung für die Naturwaldforschung; wir haben hier ein seltenes Freilandlaboratorium vor uns, um z.B. die Wuchsdynamik und das Verjüngungsverhalten verschiedener Baumarten auf unterschiedlichen Standorten im natürlichen Ablauf zu erforschen.

6. Zusammenfassung

Der Bentheimer Wald war über mehrere Jahrhunderte bis 1890 ein extensiv genutzter, kombinierter Hude- und Schneitelwald. Er unterstand dem Wald- und Forstbann der Grafen bzw. Fürsten von Bentheim und bietet noch heute auf einer Fläche von etwa 75 Hektar das Bild eines nur mäßig überformten, aber trotzdem stark gelichteten, unregelmäßig strukturierten Reliktwaldes, dessen zahlreiche Masteichen und Schneitelhainbuchen letzte Zeugen traditioneller Wirtschaftsweisen sind.

Vegetationssystematisch gehört der Wald zum *Stellario-Carpinetum* mit drei feuchtigkeits- und nährstoffbedingten Untergesellschaften. Im Vergleich zu den Parzellen mit Wirtschaftshochwald treten neben physiognomischen Strukturunterschieden in der Vegetationsschichtung und -verteilung auch deutliche floristisch-soziologische Abwandlungen auf. Sie zeigen sich vor allem in der hohen Frequenz von bewehrten, licht- und hudebedingten Straucharten, von denen *Ilex aquifolium* als Relikt einer gemäßigten Hudewirtschaft fasziesbildend dominiert. Der Naturschutzwert des Bentheimer Waldes und seine landschaftsökologische und kulturhistorische Bedeutung werden gesondert herausgestellt.

7. Literatur

- Assmann, T. & Kratochwil, A. (1995): Biozönotische Untersuchungen in Hudelandschaften Nordwestdeutschlands. Grundlagen und erste Ergebnisse. -Osnabrücker Naturwiss. Mitt. 20/21, 275-337. Osnabrück
- Baker, C.A., Moxey, P.A., Oxford, P.M. (1978): Woodland continuity and Change in Epping-Forest.- Field Studies 4, 645-669. Essex
- Burrichter, E. (1973): Die potentielle natürliche Vegetation in der Westfälischen Bucht.- Landeskundl. Karten u. Hefte der Geogr. Komm. Westf. 8, 58 pp. Münster
- Burrichter, E. (1984): Baumformen als Relikte ehemaliger Extensivwirtschaft in Nordwestdeutschland.- Drosera 84, 1, 1-18. Oldenburg
- Burrichter, E., Pott, R., Wittig, R. (1980): Die Hude-landschaft „Borkener Paradies“ im Estal bei Meppen.- Abhandl. Landesmuseum f. Naturkde. Münster 42, 4, 69 pp. Münster
- Burrichter, E., Pott, R. (1983): Verbreitung und Geschichte der Schneitelwirtschaft mit ihren Zeugnissen in Nordwestdeutschland.- Tuexenia 3 (Festschrift Ellenberg), 443-453. Göttingen
- Burrichter, E., Pott, R. & Furch, H. (1988): Die potentielle natürliche Vegetation.- Geogr. landeskundl. Atlas v. Westf., Lieferung 4, 42 S. Münster
- Ehlers, K. (1926): Der Hasbruch auf der Delmenhorster Geest. Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Waldes.- 125 pp. Bremen
- Emanuelson, U., Bergendorff, C. Carlsson, B., Lewan, N. & Nordell, O. (1985): Det skanska kulturlandskapet.- Signum, Lund, 248 S. Lund
- Hesmer, H., Schroeder, F. G. (1963): Waldzusammensetzung und Waldbehandlung im Niedersächsischen Tiefland westlich der Weser und in der Münsterschen Bucht bis zum Ende des 18. Jahrhunderts.- Decheniana Beih. 11, 304 pp. Bonn
- Koop, H. (1981): Vegetatiestructuur en dynamiek van twee natuurlijke bossen: het Neuenburger en Hasbrucher Urwald.- 112 pp. Landbouwpublishaties Wageningen
- Lohmeyer, W. (1967): Über den Stieleichen-Hainbuchenwald des Kernmünsterlandes und einige seiner Gehölz-Kontaktgesellschaften.- Schriftenr. f. Veg.-kunde 2, 161-180. Bad Godesberg
- Lohmeyer, W., Bohn, U. (1973): Wildsträucher-Sproßkolonien (Polycormone) und ihre Bedeutung für die Vegetationsentwicklung auf brachgefallenem Grünland.- Natur u. Landschaft 48, 75-79. Stuttgart

- Nitzschke, H.** (1932): Der Neuenburger Urwald bei Bockhorn in Oldenburg.- Vegetationsbilder 23, 6/7, 31 pp. Bremen
- Pfeiffer, H.** (1931): Ein eigenartiger Hainbuchenbestand in der Umgebung von Bremen.- Feddes Repert. spec. nov. reg. veget. 62, 126-132. Berlin
- Pott, R.** (1981): Der Einfluß der Niederholzwirtschaft auf die Physiognomie und die floristisch-soziologische Struktur von Kalkbuchenwäldern.- Tuexenia 1, 233-242. Göttingen
- Pott, R.** (1982): Das Naturschutzgebiet „Hiddeser Bent-Donoper Teich“ in vegetationsgeschichtlicher und pflanzensoziologischer Sicht.- Abhandl. Landesmus. f. Naturkde., Münster 44, 3, 108 pp. Münster
- Pott, R.** (1990): Die nacheiszeitliche Ausbreitung und heutige pflanzensoziologische Stellung von *Ilex aquifolium* L.- Tuexenia 10, 497-512. Göttingen
- Pott, R.** (1992): Nacheiszeitliche Entwicklung des Buchenareals und der mitteleuropäischen Buchenwaldgesellschaften.- Naturschutzzentrum NRW, NZ, Seminarberichte 12, 6-18. Recklinghausen
- Pott, R.** (1993): Farbatlas Waldlandschaften. Ausgewählte Waldtypen und Waldlandschaften unter dem Einfluß des Menschen.- 1. Aufl. 224 S., Ulmer-Verlag. Stuttgart
- Pott, R.** (1994): Naturnahe Altwälder und deren Schutzwürdigkeit.- Ber. d. Norddeutschen Naturschutzakademie 7, 3, 115-133. Schneverdingen
- Pott, R.** (1995): Die Pflanzengesellschaften Deutschlands.- 2. Aufl., 615 S., Ulmer-Verlag. Stuttgart
- Pott, R.** (1996): Biotoptypen. Schützenswerte Lebensräume Deutschlands und angrenzender Regionen.- 1. Aufl., 448 S., Ulmer-Verlag. Stuttgart
- Pott, R.** (1998): Nordwestdeutsches Tiefland zwischen Ems und Weser.- In: Pfadenhauer, J. & R. Pott (Hg.): Exkursionsführer Natur- und Kulturlandschaften Mitteleuropas, Bd. 1 (im Druck), Ulmer Verlag. Stuttgart
- Pott, R. & Burrichter, E.** (1983): Der Bentheimer Wald - Geschichte, Physiognomie eines ehemaligen Hude- und Schneitelwaldes.- Forstwiss. Centralblatt 102, 65, 350-361. Hamburg, Berlin
- Pott, R. & Hüppe, J.** (1991): Die Hudelandschaften Nordwestdeutschlands.- Abhandl. Westf. Museum f. Naturkde. 53, 1/2, 314 S. Münster
- Rackham, O.** (1978): Archaeology and land-use history.- In: Corke, D.: Epping Forest- the natural aspect? Essex Naturalist 2, 16-57
- Runge, F.** (1940): Die Waldgesellschaften des Innern der Westfälischen Bucht.- Abhandl. Landesmus. f. Naturkde., Münster 11, 2, 71 pp. Münster
- Schreiber, K.-F.** (1982): The origins of ecosystems and the effect of human intervention.- Appl. Geogr. and Developm., Vol 19, 126-138. Tübingen
- Trier, J.** (1952): Etymologien aus dem Niederwald.- Münstersche Forschungen 6. Köln
- Trier, J.** (1963): Venus: Etymologien um das Futterlaub.- Münstersche Forschungen 15. Köln, Graz
- Troels-Smith, J.** (1960): Ivy, Mistletoe and Elm. Climate indicators. Fodder Plants.-Danm. Geol. Unders. 4, R. 2, 1-24. Kopenhagen
- Wegner, H.-J.** (1982): Forst- und wirtschaftsgeschichtliche Bemerkungen zur Eiche.- Natur- u. Landschaftsk. Westf. 18, 49-54. Hamm
- Wittig, R.** (1991): Schutzwürdige Waldtypen in Nordrhein-Westfalen.- Geobot. Koll. 7, 3-15. Frankfurt

Strukturwandel und zukunftsorientierter Städtebau in Nordhorn

Pilotsanierung einer innerstädtischen Industriebrache*

Wolfgang Zwafelink, Nordhorn

Im Juli 1979 liefen in den großen Webstuhlhallen der Nordhorer Textilfabrik Povel/van Delden die letzten Stoffballen aus den Maschinen. Der Konkurs hinterließ 1 200 Arbeitslose, ein fast 18 ha großes verlassenes Industriegelände und das unmißverständliche Signal, daß die langjährige Textiltradition dieser Stadt ihrem Ende entgegenging.

Spätestens mit dem endgültigen Aus auch für die NINO-AG vor etwa drei Jahren wurde offensichtlich, daß sich diese bis in die siebziger Jahre unübersehbar von der Textilverarbeitung geprägte westniedersächsische Mittelstadt mitten in einem grundlegenden Strukturwandel befindet. Die letztlich positive Umwertung solcher mit dem Niedergang eines ganzen Industriezweiges verbundenen Umwälzungen ist nicht zuletzt auch wesentliche Aufgabe langfristiger Entwicklungs- und Stadtumbauplanung.

Dieses war die Herausforderung, als ich im Oktober 1985 meine Arbeit als neugewählter Stadtbaurat in Nordhorn aufnahm. Schon wenige Wochen nach Dienstantritt mußte ich den Rat der Stadt über die hochgradige chemische Verseuchung jener Industriebrache unterrichten, zu der das nach dem Abriß fast aller Gebäude als Großparkplatz genutzte Povel-Gelände mittlerweile heruntergekommen war.

Die bald darauf in Angriff genommene Umsetzung eines ambitionierten Konzepts zur Sanierung und Revitalisierung dieses innerstädtischen Areals im Rahmen eines Bundesmodellvorhabens war ein Schritt in eine für die Stadt völlig neue Richtung, der auch das persönliche Risiko eines Fehlschlags in sich trug. Heute (1997, Anm. d. Hg.) ist der größte Teil der Innenstadtergänzung „Wasserstadt Povel“ realisiert, bewohnt und belebt. Weit über die ursprünglichen Wiedernutzungskonzepte hinausgehend laufen derzeit bereits Ausschreibungen zur Erschließung weiterer Bauabschnitte.

Im folgenden werde ich versuchen, diese Publikation zu nutzen, um einmal öffentlich über die üblichen Darstellungen der Attraktivität und der Standortvorteile einer Stadt hinaus kritisch zu reflektieren, in welchen Kontext ein solches Schlüsselprojekt einzuordnen ist. Gleichzeitig möchte ich damit auch strukturelle Planungsprobleme wie z.B. die Stadtgestaltentwicklung anhand des Fallbeispiels Nordhorn andenken.

Städtisches Sein und baulicher Schein

Es ist sicherlich ein zwiespältiger Eindruck, der sich heute beim Blick auf die städtebauliche und strukturelle Situation Nordhorns ergibt. Da sind zum einen die auch überregional größeres Aufsehen erregenden Planungs- und Bauprojekte im Zuge einer wohn-, arbeits- und lebensqualitätsverbessernden Umgestaltung der Stadt. Aus einer monostrukturierten Industriestadt entwickelt sich mittlerweile weithin sichtbar eine Stadt des Handels und der vielfältigen Dienstleistungsangebote mit

* Beitrag als Einführung zur Stadtextkursion Nordhorn (Leitung: W. Zwafelink) im Rahmen der Jahrestagung 1998 der Geographischen Kommission für Westfalen. (Erstveröff. des Beitrags im Dt. Architektenblatt 3/1997 unter dem Titel: Stadtbauräte berichten: Nordhorn - Strukturwandel und Zukunftskonzepte in der „Provinzidylle“)

einer Atmosphäre lebendiger moderner Urbanität. Gerade auch an zentralen und markanten Stellen Nordhorns hat sich das gestalterische Bild innerhalb nur relativ weniger Jahre gravierend verändert.

Gleichzeitig ist auch zu beobachten, daß Tempo, Konzept und Dynamik dieses Wandels die lokale Öffentlichkeit bisweilen noch überfordert. „Nordhorn ist nicht mehr wiederzuerkennen, ständig muß man sich umorientieren“, mehren sich die Stimmen gerade alteingesessener Bewohner. „Das vertraute Stadtbild ändert sich zu stark!“ Prägende historische Stadtbausteine haben vielfach ihre Funktion und in der Folge zum Teil auch ihre Form verloren. Die weitverbreitete Fassadenrestaurierung bei zugleich vollständiger baulicher wie inhaltlicher Entkernung aber führt nur zu leicht in die Illusionswelt Potemkinscher Dörfer.

Auch wenn neue Stadtbauprojekte gewöhnungsbedürftig bleiben und mangels Patina oft keinen Ersatz für die vormalige Bebauung bieten können, so bleibt eine der vordringlichsten Planungsaufgaben, hier eine sinnvolle und zukunftsorientierte Balance zu wahren. Während Stadtausbau und -modernisierung von den jungen Repräsentanten des aufstrebenden Dienstleistungssektors wie auch von auswärtigen Besuchern überwiegend als gelungen angesehen werden, darf die Vermittlungsarbeit nicht aus dem Auge verloren werden.

Die Geschichte Nordhorns ist zwar bis ins 11. Jahrhundert mehr oder weniger gut zurückzuverfolgen und auch durch einige noch erhaltene und historisch bedeutsame Bauten dokumentiert, sie hat jedoch kaum mehr als regionale Bedeutung. Das Ackerbürger- und Handelsstädtchen erfuhr erst mit der textilindustriellen Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen schwunghaften Aufstieg. Prägend für die Stadtentwicklung ist bis heute die nationale Randlage, auch wenn dieser Einfluß im Zuge der Europäisierung langsam in den Hintergrund tritt. Mit gut 52 000 Einwohnern ist Nordhorn regionales Zentrum und Kreisstadt des Landkreises Grafschaft Bentheim sowie Versorgungs- und kultureller Mittelpunkt von Teilräumen der niederländischen Region Overijssel.

Mittlerweile wurde der Niedergang der Textilindustrie durch mittelständische Dienstleistungs- und Gewerbeansiedlungen weitgehend aufgefangen, und so entsteht langsam eine vielseitige und gut gemischte Wirtschaftsstruktur. Als Schwerpunkte dieser Entwicklung der letzten Jahre haben sich der Dienstleistungssektor und die Bedeutung als Einkaufszentrum herausgestellt. Wachsende Kaufkraftzuflüsse aus der Region und herausragende Neuansiedlungen, wie die Citybank, Citicorp Card Operations, die sich nach umfangreichen und unabhängigen Standortanalysen für Nordhorn entschieden haben, belegen Vorzüge für weitere Folgeansiedlungen.

Erneuerung der Stadtmitte (vgl. Bild 1)

Wie die überwiegend als Wohngebiete genutzten Stadtteile so tragen auch die großflächigen und stadtnahen Gewerbegebiete mit ihrem einseitig funktionsbestimmten und damit in der Regel austauschbaren Erscheinungsbild wenig Charakteristisches zum Stadtbild bei. Die urbane Identität Nordhorns, seine ortstypische, historische Gestalt wird ganz eindeutig von der Innenstadt getragen, wo im wesentlichen die Altstadtinsel mit dem zentralen Geschäftsbereich und die neue Wasserstadt Povel einen prägenden Eindruck hinterlassen.

Im Zuge einer umfangreichen Sanierung wurden die innerstädtische Bausubstanz und deren Umfeld von störenden Verkehrsbelastungen befreit und strukturell aufgewertet. Autofahrer finden heute vor der zu großen Teilen als Fußgängerzone ausgebauten Altstadtinsel vergleichsweise unauffällig in das Stadtbild eingefügte Parkhäuser und Großstellplatzanlagen.

Nach dem Leitbild der „idealisierten“ Altstadt schloß man in den achtziger Jahren mit teilweise historisierenden Neubauten innerstädtische Lücken und weitere Uferrandbebauungen auf der Altstadtinsel. Aus heutiger Sicht erscheint vieles dieser Bemühungen um eine späte Vollendung des historischen Innenstadtbildes sowohl in stadträumlicher wie auch in ästhetischer Hinsicht fragwürdig, auch wenn die Verwendung überlieferter Architekturklichs nun ein durchaus attraktives Altstadterlebnis gerade für auswärtige Besucher er-

möglichst. Trotzdem sehe ich meine Hauptaufgabe als Stadtbaurat letztlich mehr in der Entwicklung zeitgemäßer Perspektiven für eine lebenswerte, zukunftsorientierte Innenstadt als im restaurativen Repetieren längst von der Geschichte überholter Architekturelemente. In jedem Fall erreicht der Nordhorer Stadtkern seit der nahezu abgeschlossenen Neuordnung meßbar größere wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung. Neben dem kommerziellen Ausbau entfalten sich mittlerweile auch vielfältige kommunikative Aktivitäten in der Innenstadt, die zunehmend ein größeres Publikum aus der Region anziehen.

Revitalisierung der Wasserstadt Povel
(vgl. Bilder 2-4)

Nicht zuletzt eine europaweite Medienresonanz und die Präsentation als Best-Practices-Projekt der UNO zur Weltausstellung Habitat II in Istanbul 1996 ließen die Wasserstadt Povel zum international bekannten Modellvorhaben werden. Nachdem für das von der Stadt übernommene Gelände lange Zeit kein schlüssiges Nutzungskonzept vorlag, führten ein landesweiter städtebaulicher Ideenwettbewerb und weitere Projektstudien

zur Formulierung planungsrelevanter Zielvorstellungen:

- aktive Einbeziehung des Standortes in die Entwicklung und Flächennutzung trotz der festgestellten Schadstoffbelastungen,
- Verbesserung der städtebaulichen Qualität durch anspruchsvolle Neugestaltung und City-Anbindung,
- Entwicklung einer neuen Infrastruktur mit gemischter Nutzung für Wohnen, Dienstleistung, Freizeit und Naherholung sowie
- Verbesserung der Umweltqualität.

Gemeinsam mit dem Umweltbundesamt, dem Bundesbauministerium und dem Niedersächsischen Sozialministerium wurde im Rahmen verschiedener Forschungs- und Modellvorhaben eine Pilotsanierungskonzeption entwickelt. Kernpunkt der Gesamtstrategie war die Gleichzeitigkeit ökologischer, „verborgener“ Verbesserungen und sichtbarer Baufortschritte. So konnte sowohl dem negativen Status quo als auch der Akzeptanzproblematik mit gezielten „symbolischen Neugestaltungsaktionen“ und einem relativ visionären Konzept begegnet werden.



Bild 1: Neue Geschäftspassage VIP in der Innenstadt an der Vechte
(Architekten: Kolpa, Rotterdam, und Brouwer, Nordhorn)



Bild 2: Textilfabrik Povel 1979

(Foto: Tesch)

Die mit nachwachsenden Kenntnissen sich weiter konkretisierende und grundsätzlich flexibel angelegte Gesamtkonzeption war geprägt von nur wenigen Grundelementen: strenge Linienführung der Wasserzüge, Straßen und Bebauungszonen sowie Sicht- und Wegebezüge zur Innenstadt. Hierauf basierte die Baugestaltung, die mit vielen Einzelbauherren und Architekten abgestimmt und mit einfachen Gestaltregeln privatvertraglich vereinbart wurde: klare geometrische Baukörper mit ähnlichen Proportionen und hellen Lochfassaden sowie quartiersbezogen durchgehende Bauhöhen. Tatsächlich konnte eine „gemeinschaftsbetonte“ Quartiersarchitektur weitgehend durchgehalten werden.

Die „Provinzstadt“ als urbanisierter Landschaftsraum

Sowohl die extreme Grenzrandlage als auch die relativ große Entfernung zur nächsten größeren Stadt haben für die Entwicklung Nordhorns weitreichende Bedeutung. Deutlich zeichnet sich das Stadtpanorama als Solitär von den umgebenden Landschaftsräumen ab.

Der Freizeit-, Naherholungs- und Wohnwert wird äußerst stark vom Wasser geprägt, so er-



Bild 3: Eingang ins neue Povel-Viertel mit neuer Fußgängerbrücke und altem Fabrikturm (vgl. Abb. 2)

(Architekt: Grazioli, Berlin)

fährt gerade heute auch der großzügige Landschaftsraum um die Stadt herum wachsende planerische Beachtung. Dies geschieht jedoch nicht in dem Ansinnen einer vollständigen Durchstrukturierung auch des Freizeit-, Landwirtschafts- und Naherholungsbereichs, sondern vielmehr unter dem Blickwinkel einer organischen Vernetzung der Lebensräume.

Der sich seit vielen Jahren entlang der Vechte mit Projekten internationaler Künstler erstreckende Skulpturenweg realisiert zudem mit ästhetischen Mitteln eine alte planerische Utopie: die harmonische Durchdringung von Stadt- und Naturraum.

Die Akteure und ihre Rollen im Stadtbau

Ungeachtet allerdings dieser durchaus positiven Entwicklungen und planerischen Gestaltungsmöglichkeiten drängen sich mir angesichts globaler Kapitalkonzentrationen und gleichzeitiger beklemmender Finanzknappheit der öffentlichen Hand auch kritische Fragen für die zukünftige Arbeit auf: Spielen Architekten, Planer und Baudezernenten gegenüber allmächtig erscheinenden privaten und institutionellen Investoren überhaupt noch eine Rolle in der Stadtentwicklung? Geraten



Bild 4: Altstadt mit der neuen „Wasserstadt Povel“

(Foto: Stadt Nordhorn)

sie nicht mehr und mehr zu technisch-künstlerischen Vollzugskräften übergeordneter Interessen?

Unübersehbar ist die fortschreitende Verdrängung freischaffender Architekten durch anonyme Investorenarchitektur der Generalunternehmer und Bauträgerkonsortien. Neue Beiträge zur Stadtgestaltung, die nicht nur auf dem Papier als Augenpulver, sondern auch im Maßstab 1:1 überzeugen, kommen vielleicht gerade wegen dieses Verdrängungsprozesses immer seltener ans Tageslicht. Qualität und innovative Vielfalt des Stadtbildes werden mehr und mehr durch einseitig ökonomisch fixierte Interessen gefährdet, die zudem durch einen wachsenden politischen Populismus und eine schematische Verflachung baurechtlicher Instrumentarien noch gefördert werden.

Die Einsicht, daß Zurückhaltung in vielen Fällen die bessere Alternative zur großen Gestaltungsgeste sein kann, ist kommerziellen Bauträgern oftmals noch weniger vermittelbar als freischaffenden Architekten. Positive Er-

fahrungen hingegen gibt es mit kooperativen Formen der Zusammenarbeit, und sowohl die Realisierung von Wettbewerbsergebnissen als auch gutachterliche Studien haben vielfach wertvolle Beiträge zur Stadtgestaltung ermöglicht.

Vor diesem Hintergrund sehe ich die zentrale Aufgabe städtischer Architekten, und das heißt auch des Stadtbaurates, in der Entwicklung und Umsetzung eigener und im Dialog mit den örtlichen Institutionen und Vordenkern konkretisierter städtebaulicher Konzeptionen und Leitbilder. Statt aus der Defensive heraus zu bremsen, gilt es, Entwicklungspotentiale aufzuspüren und Initialzündungen auszulösen. Dabei liegt die große Herausforderung in der Überwindung der nach wie vor tiefen Kluft zwischen den oft kleinkarierten Einzelheiten des Alltagsgeschäftes und komplexen, Legislaturperioden überdauernden und damit visionären Utopien. Nur mit vielen kleinen Schritten und bisweilen mutigen Zeichensetzungen durch gute zeitgemäße Bauprojekte kann der konzeptionelle Zusammen-

halt des urbanen Gefüges über die Zeit gerettet werden.

Perspektiven zwischen Vision und Alltag

Die öffentliche Diskussion über Stadtgestalt und Leitbilder entzündet sich heute vielfach an mehr oder weniger spektakulären Einzelobjekten, statt in kontinuierlicher Weise das Nachdenken über Wachstum und Entwicklungsperspektiven der Stadt in Gang zu halten. Ende 1996 entschied sich die Stadt Nordhorn als Ergebnis eines Ideenwettbewerbes für die Aufwertung eines zentralen Platzes in der City durch einen recht ungewöhnlichen Brunnenentwurf von Olaf Christopher Jensen. Die fröhlich frische, organisch-dynamisch sich in fünf Meter Höhe windende Wasserskulptur ergänzt das homogene Stadtbild mit kalkuliertem Ortsbezug und erfüllt jedoch gerade nicht die nostalgische Sehnsucht nach Bronze-Zuckerbäckerei.

Die städtebauliche Perspektive wird mit den Neu- und Umgestaltungen der letzten Jahre deutlich als eine Hinwendung zur zeitgemäßen Stadtgestaltung erkennbar. Über die Frage nach dem Wie der Veränderungen gibt es begreiflicherweise durchaus kontroverse Vorstellungen. Die Überschaubarkeit einer Mittelstadt wie Nordhorn kann sich hier in der Konsensbildung als ein hilfreicher Vorteil erweisen, da die Zahl der Vorentscheider geringer ist und die Interessengegensätze im Vergleich zu den Metropolen weniger ausgeprägt sind.

Wenn es gelingt, die Balance zwischen langfristig orientierten Leitbildern und der alltäglichen Problembewältigung immer wieder

neu zu finden, dann haben visionäre Perspektiven auch vielleicht gerade in Nordhorn weiterhin eine Chance. Alltägliche Eiertänze und Aufregungen aber um den Straßenverkehr oder die Verwahrlosung öffentlicher Flächen zwingen dazu, Bodenkontakt zu halten und schärfen das Bewußtsein für den Standort. Das Provinzielle ist allgegenwärtig - nur eben manchmal mehr und manchmal weniger ...

Literaturhinweise (Ergänzung durch die Hg.)

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.) (1996): Experimenteller Wohnungs- und Städtebau - Nordhorn Povel. In: HABITAT II. Globale Best Practices-Initiative zur Verbesserung der Lebensumwelt. Deutsche Best Practices. Bonn, S. 8-9

Führ, E. (1989): Modernisierung der Stadt. Über den Zusammenhang von Städtebau, Herrschaft und Alltagskultur; allgemeine Tendenzen im 19. und 20. Jahrhundert und konkrete Entwicklung in Nordhorn. Marburg

Niedersächsisches Landesverwaltungsamt - Landesvermessung (Hg.) (1977): Nordhorn, Textilstadt an der Grenze. In: Topographischer Atlas Niedersachsen und Bremen. Bearb. von H. H. Seedorf u.a.. Neumünster, S. 140-141

Wiegandt, C.-C., W. Zwafelink (1980): Altlastensanierung und städtebauliche Erneuerung Nordhorn-Povelgelände. Forschungsvorhaben des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus 1985-1989. Hg.: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Bonn-Bad Godesberg

Zwafelink, W. (1997): Wohnanlage "Am Museumsturm" in Nordhorn: Alt & Jung gemeinsam. In: DomiZiel (LBS), H. 3, S. 20-23

Zwafelink, W. (1997): Nordhorn. Strukturwandel und Zukunftskonzepte in der „Provinzidylle“. In: Deutsches Architektenblatt, H. 3, S. 65-67

Das Modellvorhaben Povel in Nordhorn

Revitalisierung einer innerstädtischen Industriebrache*

Nordhorn, eine Mittelstadt im Nordwesten Deutschlands, wurde über 100 Jahre lang von der Textilindustrie entscheidend geprägt. Der Niedergang der europäischen Textilindustrie hinterließ im monostrukturierten Nordhorn tiefe Spuren im sozialen Gefüge und im städtebaulichen Erscheinungsbild.

1979 lief die Produktion der großen Textilfabrik Povel endgültig aus. Die Fabrik hinterließ eine 15 ha große Industriebrache im Herzen der Stadt und eine verunsicherte Bevölkerung, die sich mit einem von der industriellen Produktion stark kontaminierten Gelände konfrontiert sah.

Seit 1987 bewältigt nun das „Povel-Modell“ einer flexiblen Sanierungs- und Städtebaustrategie, das giftige Erbe der industriellen Vergangenheit. Dieses Projekt wurde vom Bundesbauministerium, dem Umweltbundesamt und dem Niedersächsischen Sozialministerium als ein Forschungsvorhaben im „Experimentellen Wohnungs- und Städtebau“ unterstützt.

Ökologische Stadterneuerung

Das Modell der Povel-Sanierung, ein Beispiel für das Recycling urbaner Ressourcen, ist auf jede Stadt mit ähnlichen Problemen übertragbar. Sowohl auf europäische Städte, für die die Industrialisierung schon fast Geschichte ist, als auch auf die sich rasant entwickelnden Städte in anderen Teilen der Welt, für die die postindustriellen Probleme noch in der Zukunft liegen.

* Aus: Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.) (1996): HABITAT II - Globale Best Practices-Initiative zur Verbesserung der Lebensumwelt. Deutsche Best Practices. Bonn, S. 8-9 (keine Autorenangabe)

Das Povel-Gelände bietet heute Wohnraum für 500 Menschen, dazu entstanden Büros, Geschäfte, 2 Seniorenwohnheime und Arztpraxen. Weitere 300 Wohnungen und neue Geschäftshäuser sollen bis zum Jahr 2000 noch entstehen.

Es wurde ein neuer, vielfältig strukturierter Stadtteil geschaffen, der mit seiner Nähe zum Stadtzentrum und den städtischen Naherholungsgebieten den Anforderungen an ein lebenswertes, modernes Habitat mit einer positiven sozialen und ökologischen Umgebung gerecht wird. Von Grachten, Wegen und Grünzonen durchzogen zeigt sich die Industriebrache nun als „Weiße Stadt am Wasser“, wie ein Phönix aus der Asche.

Ganzheitliche Revitalisierung

Die Stadt Nordhorn sanierte die Altlasten der Textilindustrie nicht, indem sie das Problem auf Sondermülldeponien in andere Regionen exportierte. Die Sanierung lief vielmehr auf dem kontaminierten Gelände selbst, mitten in Nordhorn, ab.

High think - Low Tech - Die Povel-Sanierungstechniken

Vorgefunden wurden in Boden- und Grundwasser hauptsächlich anorganische Schadstoffe (Schwermetalle aus den textilen Färbeprozessen), aber auch organische Verunreinigungen, wie Mineralöl und chlorierte Kohlenwasserstoffe:

- Erstmals wurde in Nordhorn der Schritt gewagt, den Boden weitestgehend auf dem betroffenen Gelände zu reinigen, wobei die natürlichen Ressourcen möglichst sparsam eingesetzt werden sollten. Hierfür war es notwendig, die zu behandelnden Bodenmengen

möglichst gering zu halten. Erreicht wurde dieses Ziel durch die exakte historische Analyse der Produktionsstandorte und -prozesse, die punktgenaue Bodenschürfe und Analysen ermöglichte.

- Da die einzelnen Bodenpartien mit ihren unterschiedlichen Belastungen nicht miteinander vermischt wurden, konnte für jede Bodenpartie und -belastungsart die passende und die kostengünstigste Sanierungsmethode ausgewählt oder entwickelt werden.

- Insgesamt wurden über 200 000 m³ Boden ausgehoben, sortiert und, wenn nötig, gereinigt. Über die Hälfte des ausgekofferten Bodens konnte, weil nicht belastet, wieder eingebaut werden.

- Die belasteten Böden wurden zum größten Teil biologisch saniert. Hierfür wurden die Böden mit Komposterde vermischt und in Folienwannen zu Biobeeten aufgeschüttet. Die von den Bakterien und Pilzen ausgewaschenen Schadstoffe sammelten sich als Sickerwässer in den Folienwannen. Die Sickerwässer wurden über eine Kaskade von Torffiltern weiter gereinigt. Gering belastete Bodenmassen wurden auf dem Povel-Gelände zu „Ökotechnischen Experimentalbergen“ aufgeschüttet und mit Mutterboden bedeckt. Sie werden den natürlichen biologischen Abbauprozessen

überlassen. Die Berge sind Teil der Grüngestaltung des Geländes.

- Hoch belastete Bodenmassen, die Mikroorganismen nicht bewältigen können, wurden einer Bodenwäsche unterzogen. Diese Massen machen nur ca. 3 % des insgesamt bewegten Bodens aus. Äußerst gering ist auch die Bodenmenge, die direkt in ein gesichertes Sondermüllendlager oder zur Verbrennung gelangte: Es sind gerade einmal 0,7 % der gesamten Bodenmenge.

- Die ehemalige Betriebsmülldeponie der Firma Povel wird gegen Auswaschung gesichert und gekapselt. Hier wird eine siedlungsnaher Parklandschaft entstehen.

Finanzierung

Die Kosten für dieses Beispiel einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung sind bereits finanziert. Die Aufwendungen in Höhe von 26 Mio. DM sind sehr gering, verglichen mit dem, was für die „klassischen Methoden“ des kompletten Bodenaustausches und den damit verbundenen Transportbewegungen zu bezahlen gewesen wäre. Auch, wenn man die durch die Sanierung ausgelösten Folgeinvestitionen betrachtet, kann man die am Beispiel Povel entwickelte Sanierungsmethode als äußerst kosteneffizient bezeichnen.

Standortpolitik für den großflächigen Einzelhandel in den Niederlanden und das Beispiel Hengelo/Westermaat*

Marinus Alberti, Hengelo

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

es ist mir eine große Ehre und Freude, etwas zum großflächigen Einzelhandel in den Niederlanden, der manchmal als PDV-GDV abgekürzt wird, zu sagen. Diese Abkürzungen stehen für „perifere detailhandelsvoorzieningen“ (in Ihrer Sprache: periphere Einzelhandelseinrichtungen) und „grootschalige detailhandelsvestigingen“ (in Ihrer Sprache: großflächige Einzelhandelsstandorte).

Diese beiden Begriffe haben in den letzten Jahren in der niederländischen Einzelhandelspolitik viel Staub aufgewirbelt, weil sie eine etablierte Ordnungspolitik antasten, die in den Niederlanden seit den fünfziger Jahren üblich war.

Seit Anfang der neunziger Jahre gaben veränderte politische Ausgangspunkte der staatlichen Behörde Anlaß zur Formulierung eines neuen politischen Programms im Bereich des peripheren und großflächigen Einzelhandels. Dabei spielten nachstehende Faktoren im Hintergrund eine Rolle:

- Stärkung der Wirtschaftsposition der wichtigsten städtischen Gebiete in den Niederlanden (der sog. städtischen Oberzentren) als Standorte für Wirtschaftsfunktionen mit einer regionalen Ausstrahlung (u.a. PDV- und GDV-Funktionen).
- Eine konzentrierte und abgestimmte Politik bietet bessere Bewirtschaftungsperspektiven

* Vorab-Konzeption des Vortrags auf der Tagung der Geographischen Kommission für Westfalen am 05.09. 1998 in Münster, zugleich Einführung in die Exkursionsthematik am 06.09. in Hengelo.

für die entsprechenden Einrichtungen. Momentan liegt eine unstrukturierte Situation von PDV-Standorten in beinahe allen großen Städten in den Niederlanden vor. Vor allem dem peripheren Einzelhandel, der einen regionalen Marktbesitz besitzt, könnte eine übersichtliche städtische Politik zum Vorteil reichen.

- Schließlich kann unter dem Gesichtspunkt der Minimierung von Umwelteffekten eine maßgeschneiderte Standortpolitik Perspektiven bieten. Städtische Oberzentren haben dabei eine richtungsweisende Aufgabe.

Ich möchte meine Darlegung deshalb auch so gestalten, daß ich erst die Geschichte großflächiger Geschäftsentwicklungen und deren Einfügung in die allgemeine städtische Politik bespreche, um anschließend die Hintergründe der neuen niederländischen Politik zu skizzieren und schließlich mit einem Praxisbeispiel am Standort Westermaat in der Gemeinde Hengelo abzuschließen, wo ich als Wirtschaftsförderungsleiter tätig bin.

Historischer Rückblick

Der Rückblick zeigt uns, daß seit den fünfziger Jahren durch den Bau neuer Wohnviertel zum ersten Mal in der Geschichte des niederländischen Städtebaus Einkaufszentren geplant wurden. Das Konzept dabei war das einer Versorgungspyramide mit einem Kerngeschäftszentrum an der Spitze und - davon abgeleitet - Stadtteilzentren und Wohnviertel-/Nachbarschaftszentren für alltägliche Güter.

Gemäß diesem Modell wurden in den sechziger und siebziger Jahren viele Einkaufszentren

tren in den Niederlanden gebaut. Auf diese Weise entwickelten die untergeordneten Behörden einen neuen politischen Bereich, nämlich die Verteilungsplanung.

PDV

Das Phänomen des peripheren Einzelhandels stammt aus den siebziger Jahren. Periphere Einzelhandelsstandorte sind alle Gelände oder Standorte, die nicht innerhalb eines bestehenden oder geplanten Geschäftsgebietes bzw. Versorgungszentrums liegen.

In dieser Zeit erschienen Pläne für Selbstbedienungswarenhäuser außerhalb der geschlossenen Ortschaften.

Vor allem seitens der örtlichen Mittelständler wurden Einwände dagegen vorgebracht, da diese neuen Unternehmen als Eindringlinge außerhalb der traditionellen Geschäftsgebiete angesehen wurden.

Viele Kommunalbehörden kamen diesen Protesten anfangs durch eine restriktive Politik entgegen, unter anderem bedingt durch einen 1973 formulierten Regierungsstandpunkt bezüglich des peripheren Einzelhandels.

Diesem Standpunkt zufolge war der periphere Einzelhandel in der städtischen Peripherie nur akzeptabel, sofern dieser eine ergänzende Funktion für Einrichtungen in Innenstädten besaß.

1984 wurde dieser Standpunkt von der Regierung in dem Bewußtsein aktualisiert, daß für großflächige Unternehmen mit voluminösen Gütern außer in der Peripherie kaum Niederlassungsmöglichkeiten existierten.

Der Vormarsch peripherer Einzelhandelsstandorte bewirkte einen Einbruch in die bestehende Verteilungsplanungsstruktur, was etwa 1990 Anlaß zur Überdenkung der Aufgabe der Behörden gab. Die Aufgabe der Behörde bestand immerhin in der Aufrechterhaltung dieser Struktur.

Anfangs herrschte bei den Parteien die Angst vor den negativen Folgen, die unter anderem folgendermaßen aussehen könnten:

- Schädigung des vorhandenen Einzelhan-

delsapparats,

- verringerte Anziehungskraft der Innenstädte,
- Benachteiligung des weniger mobilen Konsumenten,
- örtliche Überbelastung von Straßen und
- ineffiziente Bodennutzung an peripheren Standorten.

In der Praxis stellte sich jedoch heraus, daß der anhaltende Trend zu mobileren Konsumenten, das veränderte Kaufverhalten und die schlechtere Zugänglichkeit der innenstädtischen Zentren das Phänomen des peripheren Einzelhandels geradezu gefördert haben.

Die verschiedenen Aspekte sind in einem 1991 erschienenen Bewertungsbericht des niederländischen Parlaments schriftlich festgelegt, in dem hinsichtlich der neuformulierten Politik nachstehende Aussagen enthalten sind:

- vor allem Gemeinden mit einer Regionalversorgungsfunktion müssen der Einzelhandelspolitik, sowohl aktiv als auch antizipierend, gezieltere Aufmerksamkeit schenken;
- Provinzen müssen sich aktiver gegenüber dem regionalen großflächigen Einzelhandel verhalten, und
- der Staat muß präzise angeben, welches Sortiment untergeordnete Behörden peripher auslagern dürfen.

Diese Bewertung bedeutete tatsächlich den Abschied vom etablierten Entwicklungsmodell der fünfziger Jahre. Der neue Regierungsstandpunkt lautete somit:

- Der Einzelhandel sollte sich grundsätzlich in bestehenden und dazu bestimmten Geschäftsgebieten ansiedeln.
- Es gibt jedoch Einzelhandelsaktivitäten, die aus unterschiedlichen Gründen selten oder nie in Geschäftsgebieten stattfinden und die erwartungsgemäß keinen nachteiligen Effekt auf die bestehende Versorgungsstruktur haben.
- Gegen solche Entwicklungen gibt es demnach keine Einwände, sofern die verschiedenen Aspekte in einem Flächennutzungsplan deutlich angegeben werden.

Seither kamen offiziell die nachstehenden Branchen für die periphere Einzelhandelspolitik in Betracht:

- Autos, Boote, Caravans (ABC-Güter),
- feuergefährliche Stoffe und umweltschädliche Güter sowie
- Möbel, z.B. Wohnungseinrichtungen, Baumärkte, Küchen, Sanitärwaren und Gartenzentren.

Die periphere Einzelhandelspolitik sollte Ihnen damit einigermaßen deutlich geworden sein. Aber was wird nun unter dem zweiten Begriff, dem GDV (in Ihrer Sprache: großflächige Einzelhandelsstandorte), verstanden?

GDV

Unter großflächigen Einzelhandelsstandorten (GDV) wird eine konzentrierte Ansiedlungspolitik für großflächige Einzelhandelsfunktionen verstanden, wobei die Brancheneinschränkungen der PDV-Politik nicht gelten.

Bei alledem ist jener Regierungsstandpunkt sehr wichtig, demzufolge GDV-Standorte vorerst nur in den städtischen Oberzentren entwickelt werden sollen, weil städtische Oberzentren eine zusätzliche Entwicklungsaufgabe in bezug auf regionale (in diesem Fall kommerzielle) Einrichtungen besitzen. Es ist dabei selbstverständlich, daß der Kombination von PDV- und GDV-Funktionen am gleichen Standort der Vorzug eingeräumt wird.

GDV-Standorte sind für großflächige Unternehmen vorgesehen, wobei ein Mindestflächenkriterium von 1500 m² Brutto-Nutzfläche angewandt wird.

Gemäß der PDV-Politik wird auch bei der GDV-Politik zunächst der Gemeinde die Gelegenheit geboten, in einem Einzelhandelsstrukturplan und einem Flächennutzungsplan anzugeben, ob und - wenn ja - welche Brancheneinschränkungen am entsprechenden Standort gelten sollen.

Die Zuweisung eines GDV-Standorts (konzentrierte großflächige Einzelhandelseinrichtungen) kann eingeleitet werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt wurden:

- es liegt ein Einzelhandels-Strukturplan für die entsprechende Region vor,
- die Vorschläge wurden in Zusammenarbeit mit den Inspektoren für Raumordnung des nie-

derländischen Ministeriums für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt (VROM) und den staatlichen Beratern des Wirtschaftsministeriums entwickelt und

- der Standort entspricht der Standort- und Mobilitätspolitik der staatlichen Behörde.

Daraus ist der Unterschied zwischen den beiden Begriffen ersichtlich: Die PDV-Politik bezieht sich ausschließlich auf die fünf genannten Branchen, während sich die GDV-Politik zunächst weniger auf Branchen, sondern auf eine gezielte Ansiedlung von Einzelhandelsfunktionen in gewissem Umfang bezieht.

Die PDV- und GDV-Politik muß dabei immer auf zwei allgemeinen politischen Zielsetzungen basieren:

- der Handhabung der Geschäftsfunktion der Innenstadt und sonstiger bestehender Geschäftskonzentrationen und
- der Förderung der Dynamik im Einzelhandel.

Hiermit wird eine politische Verschiebung verdeutlicht; die Gemeinden verfolgen keine restriktive Politik mehr, sondern eine selektive Politik, die der Vielfalt, die innerhalb der Verteilung und des Einzelhandels entstanden ist, besser entspricht.

Dabei rechnet die Regierung es nicht zu ihrer Aufgabe, präzise anzugeben, welches Sortiment an peripheren Standorten angeboten werden darf.

Auf der Grundlage der angegebenen Branchengruppen sind es die Gemeinden - und bei gegebenen Anlässen die Provinzen -, die der Einzelhandelsstruktur und der peripheren Standortpolitik Gestalt verleihen.

Einzelhandels-Strukturplan und das Spannungsfeld Innenstadt - Peripherie

Um die Entwicklungen innerhalb eines guten Planungsrahmens begleiten zu können, ist ein Einzelhandels-Strukturplan erforderlich. In diesem Plan soll erläutert werden, auf welche Weise städtische Oberzentren (regionale) periphere und großflächige Einzelhandelseinrichtungen raumplanerisch-wirtschaftlich zuweisen möchten. Dabei bleibt eine angemess-

sene Regelung im Rahmen des Flächennutzungsplans erforderlich.

Darüber hinaus hält man es für wünschenswert, daß Provinzen im Regionalplanrahmen eine Weitsicht hinsichtlich der Einzelhandelsansiedlung mit überregionalem Charakter entwickeln.

Letztendlich beaufsichtigt der Staat - über seine Inspektoren für Raumordnung und die Berater des Wirtschaftsministeriums - Regionalplan- und Flächennutzungsplan-Prozeduren, wobei unter anderem die Standortpolitik für Unternehmen und Einrichtungen überprüft wird.

In bezug auf letzteres besteht eine Präferenz für die Konzentration an Standorten, die auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind oder dafür erschlossen werden. Damit kann die Zunahme des Autoverkehrs eingeschränkt werden; des weiteren führt diese Politik dazu, daß umfangreiche Investitionen in öffentliche Verkehrsmittel optimal genutzt werden.

Bevor ich die konkreten Plantentwicklungen für GDV/PDV am Standort Westermaat in Hengelo bespreche, möchte ich etwas näher auf die Hintergründe und Prozesse eingehen, die als ursächliche Variablen einen Einfluß ausgeübt haben und/oder in den nächsten Jahren das Phänomen der wirtschaftlichen Maßstabsvergrößerung und die peripheren Ansiedlungstendenzen im Einzelhandel beeinflussen werden.

Dabei müssen die nachstehenden wichtigen Änderungen erkannt werden:

- das Sortimentsdenken ist an die Stelle des Maßstabsdenkens getreten, wodurch größere Branchenbildungsmöglichkeiten in der Peripherie geschaffen werden;
- die Idee der Verlagerung von großen Geschäften aus der Innenstadt heraus wurde durch die Idee der strategischen Suche nach geeigneten Standorten ersetzt;
- die Konkurrenz zwischen Städten sollte vor dem Dialog auf Regionalebene weichen. Zur Unterstützung dieses Dialogs ist ein regionaler Einzelhandels-Strukturplan zu erstellen.

Die Neuerwägung bietet Möglichkeiten für Initiativen, die auf die räumliche Einfügung

von großangelegten Innovationen in der Formulierung von Einzelhandelsorganisationen ausgerichtet sind.

Der Druck seitens des Konsumenten und des Marktes nimmt jedoch zu. Der Konsument möchte ein breitgefächertes Sortiment, das vorzugsweise als „Cash & Carry“ mitgenommen werden kann. Dies erfordert einen weiterführenden wirtschaftlichen Maßstabsvergrößerungsprozeß, der in einer Innenstadt aufgrund einer Knappheit an Bodenfläche betriebswirtschaftlich zunächst nicht realisierbar ist. Die Verlagerung ist dann eine Option.

Der Zirkelschluß ist vollendet, wenn der Wunsch der Behörde, der Privatwirtschaft und des Konsumenten, die Anziehungskraft der Innenstädte aufrechtzuerhalten, miteinbezogen wird. Die weitere Spezialisierung des Angebots in den Innenstädten, wobei sicherlich auch Nicht-Einzelhandelseinrichtungen eine Rolle spielen, könnten eine Gewährleistung für die Qualität der Innenstädte auf lange Sicht darstellen.

Damit ist das Spannungsfeld zwischen der Einrichtung der Innenstadt und der Peripherie skizziert, wobei innerhalb deutlich zu formulierender Rahmenbedingungen zwischen der Entwicklung eines GDV/PDV-Standorts und der Neupositionierung einer Innenstadt eine gegenseitige Verstärkung (Komplementarität) zustandegebracht werden kann, die letztendlich zu einer neuen, optimalen, zukunftsorientierten, regionalen Einzelhandelsstruktur führen wird.

Der Standort „Westermaat“

Ich komme nun zum letzten Thema meines Referats, nämlich der GDV-PDV-Politik am Standort „Westermaat“ in Hengelo.

Die Pläne für den Standort „Westermaat“ entsprechen der Ansicht, die städtische Entwicklung von Twente im Bandstadt-Konzept Almelo-Hengelo-Enschede-Gronau zu konzentrieren, wobei als tragendes Element unter anderem ein hochwertiges öffentliches Verkehrssystem (zwischen Almelo und Gronau) optiert wird.

Gemäß diesem Bandstadt-Gedanken werden Stadtkerne, Industrie- und Gewerbegebiete

sowie Wohnungsbaustandorte entlang dem öffentlichen Verkehrssystem gewissermaßen aufgereiht.

Diese Pläne sehen unter anderem die Entwicklung von „Westermaat“ als Standort vor, der sowohl mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bau einer Vororthaltestelle) als auch mit dem Auto (Lage an Autobahnen A1/A35) erreichbar ist. Der Standort „Westermaat“ verfügt innerhalb dieses regionalen Bandstadt-Konzepts somit über ein ausgezeichnetes Erreichbarkeitspotential.

Die hervorragende Zugänglichkeit von „Westermaat“ mit dem Auto ist aus Isochronen-Karten ersichtlich. Diese Karten zeigen die Gebiete auf, die innerhalb von 15 Minuten von Standorten in Hengelo/Enschede („Westermaat“ und B&S-Park) aus mit dem Auto erreicht werden können. Aus der einen Isochronen-Karte geht hervor, daß vom Zwischengebiet Hengelo-Enschede (B&S-Park) aus innerhalb von 15 Autominuten das gesamte Gebiet von Hengelo und Enschede erreicht werden kann.

Innerhalb dieser Periode von 15 Minuten - so zeigt es die zweite Isochronenkarte - können mit dem Auto von „Westermaat“ aus jedoch das gesamte Gebiet der Städtelinie Twente sowie große Teile der Twente-Region erreicht werden.

Die jeweilige Isochronen-Karte führt zu den folgenden wichtigen Schlußfolgerungen:

1. Nur von „Westermaat“ aus ist beinahe ganz Twente innerhalb von 15 Minuten mit dem Auto erreichbar (und umgekehrt).
2. „Westermaat“ eignet sich daher hervorragend für großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit einem regionalen und/oder überregionalen Marktbereich.
3. Diese Dimension für den regionalen und überregionalen Marktbereich gilt sowohl für PDV-Kategorien als auch für GDV-Funktionen.
4. Innerhalb des Isochronen-Gebiets von „Westermaat“ (in 15 Autominuten erreichbar) liegt ein Marktpotential von etwa 450 000 Einwohnern. Dieses Potential beträgt gut drei Viertel der Einwohnergesamtzahl in Twente (etwa 600 000 Einwohner).

Wird das deutsche Grenzgebiet (Euregio) hinzugezählt, ergibt sich ein Marktpotential von einer Million Einwohner.

Aufgrund dessen hat die Gemeinde Hengelo bereits seit dem Anfang der Planung für den Standort „Westermaat“ folgendes als Ausgangspunkt für die PDV/GDV-Entwicklungen genommen:

- es dürfen nur GDV-Funktionen mit einem regionalen und/oder überregionalen Marktbereich entwickelt werden;
- es muß eine Mindestverkaufsfläche von 1 500 m² je Niederlassung vorliegen;
- die architektonische Gestaltung und Präsentation von Geschäften muß den Qualitätsanforderungen in Sachen Raumordnung für „Westermaat“ entsprechen, und
- gemäß der herrschenden Politik für den Standort „Westermaat“ müssen die beteiligten Einzelhandelseinrichtungen einen publikumsintensiven Charakter besitzen (Funktionen, die wenig Kauflustige anziehen, werden nicht akquiriert).

Ein sehr wichtiger Impuls für die weitere GDV/PDV-Entwicklung auf „Westermaat“ war die Akquisition von IKEA. Die Kontakte zwischen IKEA und der Gemeinde Hengelo stammen bereits aus dem Jahre 1994. Die bereits genannten Qualitäten des Standorts waren für IKEA Anlaß, „Westermaat“ für ihre Ansiedlungspolitik für den Zeitraum 1995-2000 zu reservieren.

Sie können sich dabei vorstellen, daß die Mitteilung, IKEA habe sich für „Westermaat“ entschieden, in den vergangenen Jahren bei der Gemeinde Hengelo eine Hausse an Reaktionen vom Markt aus bewirkte. Wenn die Gemeinde Hengelo jeden Antrag auf Grundstückzuweisung genehmigt hätte, wäre der GDV-Standort auf „Westermaat“ bereits zwei- bis dreifach verkauft worden.

Trotzdem beharrte die Gemeinde Hengelo auf ihrem Standpunkt und entschied sich dazu, erst das gewünschte Qualitätsbild für „Westermaat“ zu entwickeln und anschließend die richtigen GDV-Funktionen zu akquirieren.

In den letzten drei bis vier Jahren hat die Gemeinde Hengelo der Gestaltung des richtigen Entwicklungsprofils für „Westermaat“ viel

Aufmerksamkeit geschenkt. So wurde 1996 beschlossen, gemeinsam mit dem amerikanischen Bauträger Trammell Crow einen „Masterplan Westermaat“ zu erstellen, in dem sechs Teilgebiete mit einer unterschiedlichen Unternehmenstypologie unterschieden werden. Diese Teilgebiete richten sich auf eine gewünschte Segmentierungspolitik für Betriebsgelände und im Zusammenhang damit an der Planung von Büro- und GDV-Standorten in der Nähe öffentlicher Verkehrsmittel aus. Für einen der sechs Teilstandorte ist die Entwicklung von GDV-PDV-Funktionen vorgesehen.

1997 wurde außerdem dem Bureau Kolpron der Auftrag erteilt, einen regionalen Einzelhandels-Strukturplan für GDV auf „Westermaat“ zu erstellen. Die Auftraggeber waren die Gemeinden Enschede, Almelo und Hengelo sowie darüber hinaus die Industrie- und Handelskammer Twente. Dieser Zusammenschluß von Auftraggebern kann als überraschend bezeichnet werden, weil man bisher in Twente immer davon ausgegangen war, daß die Städte miteinander konkurrieren und niemals zu diesem gemeinsamen Schritt fähig wären.

Zudem wurde für den zu erstellenden Einzelhandels-Strukturplan ein Begleitausschuß ins Leben gerufen, der sich aus folgenden Personen zusammensetzt: einem unabhängigen Vorsitzenden, den vier Auftraggebern, dem staatlichen Berater des niederländischen Wirtschaftsministeriums in Overijssel, dem Raumordnungsinspektor für die östlichen Niederlande und Vertretern der Mittelstandsverbände aus Enschede, Hengelo, Borne und Almelo.

Kurzum, ein ideales Modell für ein auf Regionalebene unterstütztes Projekt und für twenter Begriffe ein Unikum, das es noch nie in der Region gegeben hat!

Ende 1997 präsentierte der Begleitausschuß seinen Einzelhandels-Strukturplanentwurf für „Westermaat“, der die nachstehenden richtungweisenden Aussagen enthält:

- Ziel des GDV-Standorts in Twente ist es, dem Geschäftsangebot eine neue Dimension hinzuzufügen. Keine Erweiterung (d.h. mehr vom gleichen), sondern eine Ergänzung des

bestehenden Geschäftsangebots mit großflächigen, qualitativ hochwertigen Komponenten mit einer überregionalen Ausstrahlung.

- Die Ausgestaltung eines GDV-Standorts in Twente kann ein vollständigeres Geschäftsangebot zustande bringen (wie bei den Konkurrenten in Oberhausen und Münster).

- GDV-Funktionen müssen eine Anreicherung des Angebots in Twente darstellen.

- Die Hinzufügung von GDV-Funktionen sollte nicht auf eine unverhältnismäßige Weise auf Kosten vor allem des heutigen Angebots in den Innenstädten gehen.

- Eine wichtige Rolle soll den Freizeitfunktionen zugeordnet werden, die mit den zulässigen Geschäftsfunktionen verwoben sind und diese unterstützen (Information / Freizeit / Gastronomie und Hotellerie).

- Nur großflächige Geschäftsfunktionen aus den Branchen Sport und Heimelektronik (Unterhaltungs- und Haushaltselektronik) und ein Wohnwarenhaus (IKEA) können sich in „Westermaat“ niederlassen. Im Flächennutzungsplan sollte dieses Konzept in die Vorschriften aufgenommen werden.

- Des weiteren schließt der Begleitausschuß Entwicklungen im Bereich der Lebensmittel- und Baumärkte auf „Westermaat“ aus unterschiedlichen Gründen aus.

Wie ist es zu diesen inhaltlichen Entscheidungen gekommen?

Als erstes Argument gilt jenes eines ausgeglichenen Geschäftsangebots und - im Zusammenhang damit - jenes der regionalen Ausgabekomponente. Einfach ausgedrückt: Wir als Behörde sind der Meinung, daß das Einkommen, das in Twente verdient wird, auch (größtenteils) in Twente - und vorzugsweise in den Städten - ausgegeben werden soll.

Um Ihnen einen Eindruck dieses Kräftefelds zu vermitteln: 1990 wohnten 60% der Arbeitnehmer der großen Industrien in Hengelo nicht in der Stadt, sondern in kleineren Ortschaften außerhalb des großstädtischen Gebiets. Sie können sich bei einem derartigen

Pendleraufkommen den Verlust an Kundenschaft und damit Geschäftsausgaben vorstellen, der auf Kosten der städtischen Einrichtungsstruktur geht. Auch die Tatsache, daß man für einen Besuch bei IKEA nach Arnheim reisen muß, trägt zu diesem unerwünschten wirtschaftlichen Abströmungseffekt bei.

Die inhaltliche Entscheidung für die Branchen Wohnwarenhaus, Sport und Heimelektronik hängt eng mit einem offensiven geschäftspolitischen Denken auf diesem Gebiet zusammen. Wir verfügen in den twenter Städten über mehr als ausreichend Baumärkte zur Abdeckung der Bevölkerungsbedürfnisse; darüber hinaus sind wir der Meinung, daß die neuen, großen Baumarktkonzepte keinen wesentlichen Beitrag zu einem neuen Produktortiment geleistet haben. Das Argument „mehr vom gleichen“ trifft folglich auch auf diese Branche zu.

Die gleiche Situation gilt auch für den Möbelbereich. In Almelo, Enschede, Oldenzaal und Gronau wurden umfangreiche sog. Wohnpromenaden gebaut. Es hätte in diesem Zusammenhang keinen einzigen wirtschaftlichen Sinn gehabt, den knappen Raum an einem strategisch so wichtigen Standort wie „Westermaat“ nochmals für den Möbelsektor zu reservieren. Dabei spielte außerdem das Argument eine Rolle, daß Wohnpromenaden keine kontinuierlichen Besucherströme aufweisen und demnach die wirtschaftliche Bodennutzung des Standorts nicht ganz ausgeschöpft wird.

Das Einkommen des europäischen Bürgers wird zunehmend für Freizeit- und Sportartikel ausgegeben. Für das Führen eines neuen „Konsumentenkriegs“ ist es klug, nicht mit den Waffen des zurückliegenden Zeitalters in den Kampf zu ziehen, also nicht mit Wohnpromenaden und ähnlichem, sondern mit Geschäftskonzepten, die auf die neuen

Wünsche des Konsumenten zugeschnitten sind. Aus diesem Grund hat man sich in bezug auf den Standort „Westermaat“ für die Branchen Sport, Erholung und Freizeit entschieden.

Gemäß dem GDV-PDV-Dokument der staatlichen Behörde hat der Ausschuß also das ausschließliche Kriterium angewandt, das die Kommunalbehörde in die Lage versetzt, im Flächennutzungsplan ausdrücklich bestimmte Branchen zu nennen, die auf „Westermaat“ zugelassen werden können. Branchen, die nicht explizit in diesem Plan genannt werden, können demnach nicht auf „Westermaat“ - im Plangebiet „Plein“ - genehmigt werden. Dieses Beispiel negativer Planung könnte dann zum ersten Mal in der Geschichte der niederländischen Verteilungsplanung angewandt werden.

In diesem Sinne ist „Westermaat“ somit auch das erste Beispiel in den Niederlanden, wo an einem peripheren Standort eine gezielte GDV-Politik vorliegen könnte.

Zum Abschluß die aktuelle Sachlage (April 1998):

- IKEA möchte 1999 mit dem Bau der Niederlassung in Hengelo beginnen (18.000 m²).
- Das französische Unternehmen „Decathlon“ hat sich als Bewerber des Sportkonzepts angemeldet (8.000 m²).
- Für die Heimelektronik-Branche wird noch nach einem geeigneten Kandidaten gesucht (5.000 m²).
- Die Gemeinde Hengelo und die Provinz Overijssel werden 1998 den Prozeß zur Feststellung des regionalen Einzelhandels-Strukturplans und des damit im Zusammenhang stehenden Flächennutzungsplans in Angriff nehmen, so daß 1999 mit dem tatsächlichen Bau des GDV-Standorts „Westermaat“ begonnen werden kann.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Gronau

Von der Textilstadt zur innerstädtischen Revitalisierung*

Heike Hillmann, Münster

Blütezeit der Textilindustrie

Die Textilindustrie war der entscheidende Impulsgeber für die siedlungsstrukturelle, demographische und wirtschaftliche Entwicklung der deutsch-niederländischen Grenzregion. Mit Inkrafttreten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft im Jahre 1958 wurde der Grenzraum zum größten zusammenhängenden europäischen Textilindustriengebiet (HAUFF 1995).

In den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts hielt in Gronau - unter starker holländischer Kapital- und Personalbeteiligung - die Textilindustrie Einzug; diese war lange Zeit insbesondere durch große Spinnereien (so u.a. van Delden, Westfälische Baumwollspinnerei, Baumwollspinnerei Deutschland AG und, an der Grenze bei Glanerbrück, Baumwollspinnerei Eilermark) vertreten (BERTELSMEIER 1965, vgl. auch HAUFF 1991). Mit dem Bau von Arbeitersiedlungen, der fortschreitenden, über Holland aus England kommenden Technisierung der Betriebe und mit dem Anschluß an das Eisenbahnnetz im Jahre 1875 erhielt die einst landwirtschaftlich geprägte Stadt

mehr und mehr den Charakter einer „Industriestadt im Grünen“ (Stadt Gronau 1997a, S. 4).

Eine Blüteperiode erreichte die Gronauer Textilindustrie zwischen 1926 und 1928. In diesen Jahren wurden die meisten Werke erweitert. Die Weltwirtschaftskrise von 1929 unterbrach diese positive Entwicklung zwar zunächst; insgesamt erlebte die Textilindustrie jedoch bis zum Jahr 1951 einen fast ungebremsten Aufwärtstrend.

Hintergründe der Industrialisierung

Der Aufbau der Textilindustrie und die Mechanisierung im 19. Jahrhundert waren stark abhängig von der Verkehrserschließung des Gebietes. Die Handelswege auf niederländischer Seite waren vor 1816 bereits befestigt worden; ab dem Jahr 1820 wurde mit dem Ausbau auch der innermünsterländischen Verkehrswege begonnen.

Durch die Inbetriebnahme der ersten Dampfmaschine in Gronau und den Ausbau der Verkehrswege trat die textilwirtschaftliche Entwicklung ein. Die erste Dampfmaschine, die im Jahr 1840 von der Enscheder Katoenspinnerij in Gronau eingerichtet wurde, kam zeitgleich mit der Errichtung dreier Webereien Enscheder Unternehmer, die allerdings in der Zeit der Baumwollkrise von 1860-1863, die durch den amerikanischen Sezessionskrieg ausgelöst worden war, wieder schließen mußten.

Der Betrieb des Mathieu van Delden, errichtet 1854, entwickelte sich, im Gegensatz zu später entstandenen Baumwollspinnereien, zu ei-

* Der vorliegende Beitrag, der Auszüge aus der Schriftl. Hausarbeit (1998) im Rahmen der Ersten Staatsprüfung für das Lehramt (Sekundarstufe I/II) von Heike Hillmann beinhaltet, bezieht sich auf die Tagungsexkursion der Geographischen Kommission für Westfalen am 06.09.1998, die sich u.a. schwerpunktmäßig mit der Revitalisierung von Industriebrachen im Textilindustriengebiet des deutsch-niederländischen Grenzraumes beschäftigt. Der Beitrag wurde durch die Hg. dieses Bandes gekürzt. Herr Dipl.-Ing. Ullrich vom Planungsamt der Stadt Gronau hat dankenswerterweise einige aktuelle Ergänzungen hinzugefügt.

nem mehrstufigen Betrieb mit allen Zweigen der Textilindustrie. „Baumwollballen kamen in das Werk - bedruckte Stoffe verließen das Werk“ (Stadt Gronau 1997b, S. 7). Im Jahr 1875 gründete Gerrit van Delden eine Spinnerei in unmittelbarer Nähe zum Betrieb seines Bruders. Gerrit van Delden & Co. vergrößerte sich in den kommenden Jahren stark. Im Jahr 1888 wurde bereits eine zweite Spinnerei, mit 32 000 Spindeln und 8 000 Zwirnspindeln, gebaut.

Neben dem Einfluß des holländischen Kapitals waren auch die Arbeitsverflechtungen von großer Bedeutung. Die meisten holländischen Pendler waren in den großen Spinnereien und Webereien in Gronau, Nordhorn und Bocholt beschäftigt. Im Jahre 1894 arbeiteten bereits 250 holländische Tagespendler in Gronauer Werken (KÖTTER 1952); im Jahr 1909 waren es allein im Betrieb Mathieu van Delden rund 1 400 Pendler, d. h. mehr als 50 % der gesamten Belegschaft.

Die Textilindustrie des gesamten Westmünsterlandes zeichnete sich durch eine äußerst hohe Produktivität aus. Begünstigt durch den Abschluß des deutsch-niederländischen Handelsvertrages verbesserte sich die wirtschaftliche Lage auf beiden Seiten der Grenze nach dem Zweiten Weltkrieg stark. Seit 1949 wuchs das Verkehrsaufkommen an der Grenze erheblich; die Auswirkungen des Handelsvertrages wurden auch durch eine steigende Frequentierung der Zollämter deutlich (DICKEL 1995). Bis in das Jahr 1951 erlebte die Gronauer Textilindustrie einen Aufschwung, der zum Teil durch erhebliche Mittel aus dem „Grenzlandfonds“ nach dem Zweiten Weltkrieg unterstützt wurde (SCHLEUNING/THEISS 1982).

Auswirkungen auf das Stadtbild

Die Textilindustrie war stark an die vorhandenen Wasserläufe gebunden. Dies bedeutete für die Wohnbebauung, daß sie sich nur nach

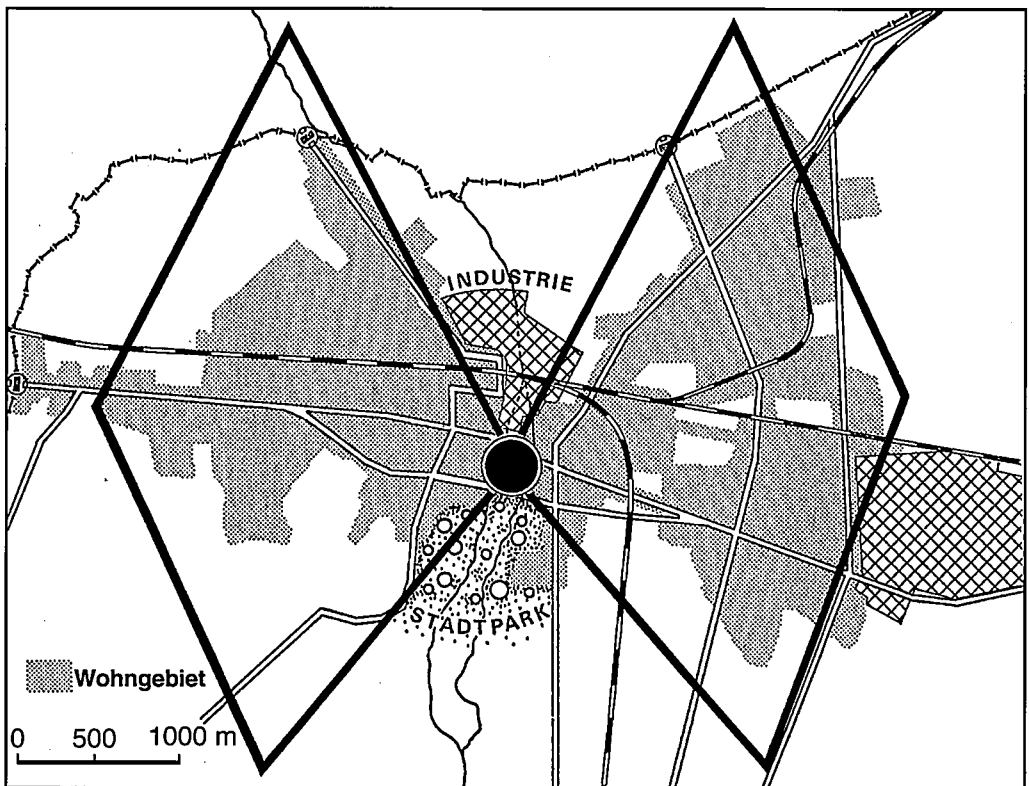


Abb. 1: Schmetterlingsähnlicher Stadtgrundriß Gronaus

(Quelle: TEMLITZ 1976, S. 104)

Osten und Westen ausdehnen konnte. Hierdurch entstand ein schmetterlingsähnlicher Grundriß der Stadt (Abb. 1). Für die Siedlungen innerhalb dieser entstandenen Rauten im Osten und Westen der Keimzelle standen nach der Eingemeindung umliegender Bauerschaften 1898 große Erweiterungsflächen zur Verfügung (TEMLITZ 1976). Die gesamte Stadt wuchs dadurch in östliche und westliche Richtungen zentrifugal.

Ein bedeutender Teil des Gronauer Stadtbildes sind die Arbeitersiedlungen. Diese entstanden im Zuge der Industrialisierung und stellen spezielle Wohnbauten für die zugezogenen Arbeiter dar. Die Arbeiterwohnungen auf deutscher und niederländischer Seite ähneln sich in ihrer Physiognomie sehr stark. Es handelt sich meist um eingeschossige Klinkerhäuser, deren Traufseiten der Straße zugewandt und die in langen Reihen mit rückwärtig gelegenen Hausgärten gebaut sind (Beispiel: Siedlung Morgenstern, Eilermarkstraße). Die Arbeitersiedlungen liegen in der Regel in unmittelbarer Umgebung zu den Industriebetrieben; sie wurden im Zeitalter der Industrialisierung häufig auf Firmengrund für die Arbeiter des jeweiligen Unternehmens errichtet. Die Siedlungen sind durch eine hohe Bevölkerungsdichte und eine relativ enge Bebauung gekennzeichnet.

Der Bau der Textilarbeitersiedlungen vollzog sich nach KUHN (1977) in vier Phasen, wobei die erste Phase bis ca. 1900 nur durch eine geringe Bautätigkeit gekennzeichnet war. Die Ursache für den Arbeitersiedlungsbau ist in der Ansiedlung benötigter Arbeitskräfte für die Textilindustrie zu sehen, die sich aus dem vorhandenen Arbeitskräftepotential insbesondere diesseits der Grenze rekrutierten. Die Entwicklung der Gronauer Textilindustrie verlief so positiv, daß schon bald eine Umkehr des vorher bestehenden „Hollandgehens“ einsetzte.

Mit der weiteren Vergrößerung der Textilbetriebe und mit voranschreitender Spezialisierung entstand im Gronauer Raum der Bedarf nach speziell geschulten Fachkräften. Diese wurden um 1890 insbesondere aus Bayern und dem Rheinland angeworben, da man dort mit anderen Techniken der Buntweberei und deren Herstellung vertraut war (FREITAG

1982, vgl. dort auf S. 143 die Kartendarstellung zur Lage der Textilwerke und Arbeitersiedlungen in Gronau). Dem durch diese Arbeitskräfte entstandenen Wohnungsbedarf wurde in der zweiten Phase, in den Jahren von 1900 bis 1905, durch den Bau von Mietwohnungen für Werksangehörige entgegengewirkt. Diese Bautätigkeit wurde durch einen im Jahr 1893 zwecks Wohnungsbau gegründeten Bauverein unterstützt. Allein Gerrit van Delden baute in dieser zweiten Phase rund 143 Häuser in der Umgebung von Gronau. Die Werkwohnungen wurden in der Regel den Arbeitern nur für die Dauer ihrer Beschäftigung in dem jeweiligen Betrieb zur Verfügung gestellt. Die Unternehmer erhofften sich dadurch eine engere Bindung der Arbeiter an ihre Firmen. Bis zum Jahr 1914 entstanden durch diesen neuerlichen Bauboom ca. 70 Häuser in den Arbeitersiedlungen, entweder in fabriknaher Lage oder auf neuergeschlossenem, billigen Bauland.

Um das Jahr 1912, in der dritten Phase des Arbeiterwohnungsbaus, erfolgte ein Zustrom von auslandsdeutschen Arbeitskräften. Viele Rücksiedler aus Rußland ließen sich in der von Gerrit van Delden gebauten Siedlung Klein-Rußland nieder. Diese Siedlung stellte eine Besonderheit dar, da sie sich, im Gegensatz zu den meisten anderen Siedlungen, nicht am holländischen Wohnungsbau orientierte, sondern im Stil der Putzbauten, die typisch für Gebäude im Osten waren, gebaut wurde.

Auch im heutigen Stadtteil Epe steigerten sich der Wohnungsbau und die Bevölkerungszahlen dank des Anschlusses an die Eisenbahnlinie Dortmund-Gronau-Enschede im Jahr 1875 erheblich. In Epe errichtete die Ochtrupper Firma Laurenz ein Zweigwerk. Mit diesem Betrieb erhielt auch Epe eine Reihe von Werkwohnungen, die jedoch im Vergleich zu den Gronauer Arbeiterwohnungen weitaus einfacher gestaltet waren (keine Gärten und Freiflächen).

Aufgrund der unsicheren Entwicklung der Gronauer Textilindustrie Anfang der zwanziger Jahre setzte eine Bewegung der holländischen Arbeiter zurück ins Nachbarland ein. Die Gronauer Unternehmer sahen sich nunmehr gezwungen, Arbeitskräfte aus allen Gebieten Deutschlands anzuwerben. Diese Ar-

beiter kamen besonders aus den ehemals deutschen Gebieten Elsaß-Lothringens sowie aus dem Lodzer und dem schlesischen Raum (FREITAG 1982). Durch diese Zuzüge in den Jahren von 1920 - 1925 (vierte Bauphase) herrschte eine Explosion auf dem Gronauer Baumarkt vor. Die Siedlungsgebiete im Nordwesten und im Osten der Stadt vergrößerten sich zunehmend.

In den folgenden Jahren 1928/1929 entstand auch die aufgrund ihres Stils (dunkelbraune Backsteine, grüne Türen, große viergeteilte Fenster) als Holland- oder Morgenstern-Siedlung bekannte Siedlung, die erneut ein Hinweis auf die holländischen Einflüsse im Gronauer Wohnungsbau darstellte. Die Siedlung Morgenstern, benannt nach einem jüdischen Friedhof, der sich auf dem Siedlungsgelände befand, wurde außerhalb der damals bebauten Fläche, abseits der Industrie, jedoch an einer Hauptverkehrsachse (Ochtruper Straße) errichtet. Die Siedlung ist eine der wenigen ehemaligen Arbeitersiedlungen, die noch zu großen Teilen erhalten ist. Heute bilden besonders Arbeitnehmer der früheren Textilwerke, Arbeitnehmer neuer, anderer Industriezweige und Rentner zusammen rund 80 % der gesamten Bevölkerung in diesem Wohnviertel (HARTMANN 1993).

Der typische Charakter der Arbeitersiedlungen ist aufgrund des Untergangs der großen Textilbetriebe und des Übergangs zahlreicher Werkwohnungen in privaten Besitz heute in Gronau kaum noch zu finden. Die neuen Ei-

gentümer haben an den Häusern zahlreiche Um-, Aus- und Neubauten vorgenommen, wodurch die Merkmale der einzelnen Siedlungen nicht erhalten werden konnten. Das durch die Arbeitersiedlungen bestimmte Stadtbild, welches während der Blütezeit der Textilindustrie vorherrschend war, ging verloren.

Einwohnerentwicklung

Durch den Anschluß an den Schienenverkehr 1875 (vgl. Beitrag GEUCKLER in diesem Band) entwickelten sich die Gronauer Werke zu Großbetrieben und mit ihnen die Einwohnerzahlen der Stadt erheblich (Abb. 2). Das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum ist eng miteinander verbunden. Das zeigt die Tatsache, daß bei rückläufiger Industriebeschäftigung zugleich auch die Einwohnerzahlen rückgängig waren (GRABOWSKI 1982).

Der Ausbau der Unternehmen zu Großbetrieben löste gegen Ende des 19. Jahrhunderts eine erste große Umsiedlung holländischer Arbeitskräfte aus. Um möglichst nah an den jeweiligen Arbeitsstätten zu wohnen, siedelten sich die Arbeiter in unmittelbarer Nähe der Betriebe an, d.h. im Fall Gronau vor allem in unmittelbarer Nähe der Grenze auf holländischem Gebiet. Gründe für die Siedlungen auf holländischem Gebiet waren neben der Staatsangehörigkeit auch der günstigere Wechselkurs für den Gulden und die niedrigeren Lebenshaltungskosten in den Niederlanden (FREITAG 1982). In unfruchtbaren Heide-

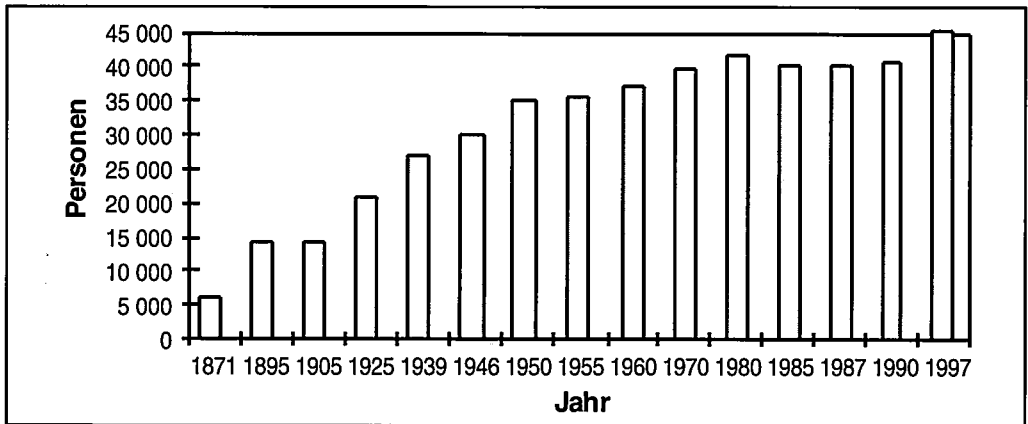


Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Gronau (einschließl. Epe) 1871 - 1997
(Angelehnt an Stadt Gronau (Hg.) 1991)

landschaften entstanden auf diese Weise Arbeitersiedlungen, wie die Ortschaften Overdinkel, Losser und Glanerbrück. Der Hauptanteil der Arbeiter kam zu dieser Zeit aus dem nördlichen Overijssel und dem südlichen Friesland (SCHWEIZER 1984). Im Jahr 1913 waren 3 700 Arbeitnehmer in der Gronauer Textilindustrie Niederländer. Das entsprach knapp 65 % der Gesamtbeschäftigten in diesem Industriezweig.

Niedergang der Textilindustrie

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Textilindustrie durch Konkurrenzdruck, Importsteigerungen und mehrere Krisen zu erheblichen Rationalisierungsmaßnahmen gezwungen, die zum Verlust einiger tausend Arbeitsplätze führten und neue Konzepte der kommunalen Wirtschaftsförderung erforderlich machten (SONDERMANN 1982).

Obwohl die Textilindustrie zu den Branchen mit der höchsten Produktivitätssteigerung gehörte, hat sie dem Importdruck billiger Auslandswaren nicht standhalten können (SCHLEUNING/THEISS 1982). Gegen Mitte der fünfziger Jahre geriet der gesamte textilwirtschaftliche Aufschwung im deutsch-niederländischen Textilgürtel ins Stocken. Der Bedeutungsverlust der Textilindustrie setzte im

Raum Borken nach ersten Absatzproblemen zu Beginn der fünfziger Jahre mit der Textilkrisis 1957/1958 ein. Dennoch führte die „unumstrittene Dominanz dieses Wirtschaftszweiges bis Ende der sechziger Jahre zur Persistenz einer industriellen Monostruktur“ (HAUFF 1995)

Die gewerbliche Monostruktur Gronaus erwies sich als gravierender Nachteil. Die durch eine veränderte Marktsituation erforderlichen Rationalisierungsmaßnahmen setzten immer mehr Arbeitskräfte frei. Die ursprünglich als strukturstabil geltenden Industriegemeinden Gronau, Epe und auch Enschede auf niederländischer Seite mußten ihren Preis für ihre einseitige Wirtschaftsausrichtung zahlen. Von 1951 (8 470) bis 1983 (1 580) gingen allein in der Gronauer Textilindustrie rund 7 000 Arbeitsplätze verloren (Abb. 3).

Im Jahr 1982 kam es zum endgültigen Zusammenbruch des größten Gronauer Textilunternehmens, des van Delden-Konzerns, „eines zu groß geratenen Textilimperiums“ (Stadt Gronau 1992/93, S. 97). Dieses Jahr, das durch den Zeitpunkt der endgültigen Schließung des van Delden Betriebs geprägt war, bedeutete mit einer Arbeitslosenquote von rund 25 % den Tiefpunkt der Abwärtsentwicklung (ebd., S. 108).

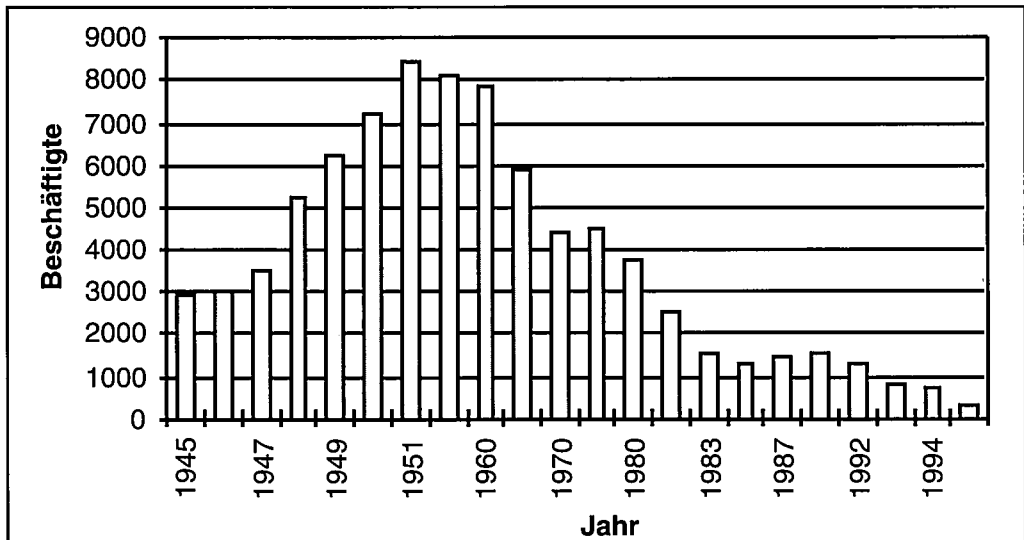


Abb. 3: Beschäftigte in der Textil- und textilverarbeitenden Industrie in Gronau 1945 - 1994

(Angelehnt an Stadt Gronau (Hg.) 1991)

Verantwortlich für die hohen Arbeitslosenquoten in Gronau ist der Strukturwandel im Textilbereich. Die Gronauer Probleme ähneln in ihren Grundzügen denen anderer altindustrialisierter Regionen wie der angrenzenden Grafschaft Bentheim (Stadt Nordhorn) und des Ruhrgebietes (SIEBE 1997).

Die Gründe für den Zusammenbruch der Textilindustrie in Gronau bzw. im gesamten deutsch-niederländischen Textilgürtel sind vielfältig. Es vollzieht sich eine „Internationalisierung der Produktion, deren Spektrum von der Produktionsaufgabe und dem vollständigen Zukauf bis hin zu Produktionsverlagerungen und zu Direktinvestitionen in Niedriglohnländern reicht“ (HAUFF 1995, S. 2). Die Konkurrenz der ostasiatischen Niedriglohnländer wächst. Durch das Abwandern der Bekleidungsfertigung ins Ausland wird die zuliefernde Textilindustrie mittelfristig weitere Kunden einbüßen. Die Erweiterung der EG um Spanien und Portugal mit ihren starken Textil- und Bekleidungsindustrien und niedrigen Lohnniveaus erschwerte zusätzlich die Situation deutscher Unternehmer. Im Vergleich zur Bundesrepublik kostet eine Arbeitsstunde in der Textilindustrie in Portugal nur rund 1/5 der deutschen Arbeitsstunde (ROHLEDER 1992).

Der sog. Lohnveredelungsverkehr, in dessen Rahmen Gewebe für die Fertigung in Niedriglohnländer exportiert und die produzierte Bekleidung wieder importiert werden, nimmt zudem weiter zu (BURBERG/KÖNIG 1988). Eine Ursache für das Abwandern der Produktion in Niedriglohnländer ist die nicht hinreichende Minderung der Lohnintensität in der Bekleidungsindustrie der Bundesrepublik Deutschland.

Auswirkungen auf die Physiognomie der Stadt

Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Gronau zu einer industriell geprägten Mittelstadt mit bedeutenden Textilunternehmen. Die Ansiedlung vieler Arbeitskräfte erfolgte westlich und östlich außerhalb des Stadtkerns in weit verzweigten Wohngebieten. Im Norden wurde der Stadtkern durch Industrieflächen weiter eingeeignet (vgl. Abb. 1). Die Grundstücke in der Innenstadt waren

stark überbaut, die Hinterhöfe durch Kleingewerbe zweckentfremdet. Durch das große Bevölkerungswachstum konnte die Infrastruktur nur langsam angepaßt werden. Die Stadt war charakterisiert durch die räumliche Enge der 12 ha großen Altstadt und durch die Einengung des Stadtkerns durch große Industrieflächen. Die 1898 auf 3 100 ha erweiterte und zur Stadt erhobene Siedlung wuchs relativ kontinuierlich, aber unplanmäßig (Stadt Gronau 1979). Nach dem Zusammenbruch der Firma van Delden & Co. hinterließ dieses Unternehmen eine Brachfläche im Innenstadtbereich, die stark kontaminiert war. Erst ab dem Jahr 1998 wird diese Brachfläche durch die Neuordnung der Innenstadt, den sog. Inselpark Gronau, wieder bebaut (s. unten).

Situation der Infrastruktur

Mit dem Niedergang der Textilindustrie betrieb auch die Bundesbahn Streckenstillungspläne für das gesamte Westmünsterland. Der Bahnhof Gronau, gebaut um das Jahr 1915, existierte nur bis in das Jahr 1983 in seiner Gesamtheit. Bereits im Jahr 1981, somit kurz vor dem Zusammenbruch des van Delden-Imperiums, wurde die Verbindung Gronau-Enschede geschlossen (vgl. Beitrag GEUCKLER in diesem Band).

Die Verkehrsführung der Stadt konnte bis in die 1970er Jahre einem Mittelzentrum nicht gerecht werden. Als einzige Hauptverkehrsstraße in Ost-West-Richtung mußte die Bundesstraße 54 sowohl als Durchgangsstraße für den Verkehr von Münster nach Enschede als auch für den innerstädtischen Verkehr als Haupterschließungs- und Einkaufsstraße dienen. Andere wichtige Straßen waren halbkreisförmig angelegt. Sie entsprachen den ehemaligen Wassergräben der alten Siedlungsanlage. Parkflächen für den ruhenden Verkehr fehlten ebenso wie Straßen für den Zulieferverkehr. Alle diese Faktoren spielten bei den Planungen der Sanierungen Gronaus eine große Rolle.

Planerische Vorgaben

„Eine wirtschaftliche Erneuerung einer Region setzt in der Regel einen dramatischen Beschäftigungseinbruch voraus“ (VOLKMANN 1992). Durch eine solche Zerstörung alter

Strukturen wird die Bereitschaft zum Aufbau neuer Strukturen und die Umstrukturierung der vorhandenen Wirtschaft geweckt (ebd.). Die Ansiedlung neuer Betriebe setzt gewisse Standortfaktoren voraus (ebd.). Zu diesen weichen Standortfaktoren gehören neben der Gestaltung attraktiver Wohngebiete die Revitalisierung der Innenstadt sowie eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Bedingungen der neuen Industrien.

Dem Städteband Twente auf niederländischer Seite, das städtebaulich frühzeitig vergrößert wurde, stand auf deutscher Seite eine „von landwirtschaftlich genutzten Flächen umschlossene kleinbürgerliche Industriestadt gegenüber, die weder städtebaulich noch von ihrer zentralörtlichen Ausstrahlung her als Äquivalent zu den Zentren auf niederländischer Seite zu betrachten war“ (GRABOWSKI 1982). Durch diese ungünstigen Voraussetzungen drohte die Stadt Gronau in den Einzugsbereich der niederländischen Städte zu geraten (Sogwirkung).

Der Landesentwicklungsplan NRW I/II von 1979 stufte die Stadt Gronau als Entwicklungsschwerpunkt und Mittelzentrum zweiter Stufe ein; was der Versorgungsfunktion für ein Bevölkerungspotential von 50 000 bis 100 000 Einwohnern im Mittelbereich entspricht. Gronau liegt im oberzentralen Einzugsbereich der Stadt Münster, im Schnittpunkt zweier Entwicklungsachsen zweiter Ordnung. Zum einen ist dies die Achse Münster-Steinfurt-Gronau-Enschede, zum anderen handelt es sich um die Achse Dorsten-Ruhrgebiet-Gronau-Emsland (vgl. auch PIRSCH 1982).

Die Stadt Gronau sowie auch das Westmünsterland sind als abwanderungsgefährdet einzustufen (PIRSCH 1982). Die gesamte Region gehört zur ländlichen Zone des Landes Nordrhein-Westfalen, die durch 75 % der gesamten Fläche, jedoch nur 32 % der Gesamtbevölkerung geprägt ist. In diesen Räumen sollen nach dem Landesentwicklungsprogramm die Voraussetzungen für eine wachstumsorientierte und koordinierte Förderung ihrer Entwicklung geschaffen werden.

Aktive Wirtschaftsförderung und Industrieansiedlung sind Schwerpunkte der Stadtplanung

in Gronau. Das Ziel ist es, Strukturschwächen des Raumes und die hohe Arbeitslosigkeit zu bekämpfen, kunststoff-, metallverarbeitende und elektronische Industrie sowie Energietechnologie anzusiedeln. Im Industriegebiet Gronau-Ost konnten bis heute ca. 130 Unternehmen mit insgesamt rund 5 000 Arbeitsplätzen angesiedelt werden.

Gronau wurde 1968 zum Bundesausbauort erklärt und später sogar in das Regionale Aktionsprogramm des Bundes und der Länder „Verbesserung der Wirtschaftsstruktur“ aufgenommen (PIRSCH 1982).

Sanierungen in Gronau

Das Thema der Sanierungen in Gronau, insbesondere der Sanierung I und der Stadtteilsanierung in Epe, wurde bereits in zahlreichen Veröffentlichungen (s. Literaturverzeichnis) behandelt, so daß im folgenden nur kurz auf die einzelnen Sanierungen und Ergebnisse eingegangen werden soll.

Der Standortbindung der Textilindustrie an die Gewässerläufe konnte nur zentrumsnah nachgekommen werden. Die Stadt wuchs aus diesem Grund im Zentrum um das Industriegelände herum. Um einen drohenden Imageverlust der Stadt Gronau zu vermeiden sowie dem Verlust der Zentralität der Stadt durch den Einfluß der großen niederländischen Städte entgegenzuwirken, wurde Anfang der 70er Jahre der alte Stadtkern Gronaus zu einem neuen Stadtzentrum umgebaut (Sanierung I). Zuvor fehlte ein Einkaufs- und Stadtzentrum; der Innenstadtbereich war gekennzeichnet durch „Nutzungsmischungen und Wohnverhältnisse wie in vorindustrieller Zeit“ (Stadt Gronau 1997b, S. 5).

Der ursprüngliche Stadtgrundriß wurde vollständig aufgegeben, und es entstanden eine verdichtete, mehrgeschossige Wohnbebauung, ein Einkaufs- und Ladenzentrum mit einem Warenhaus (Karstadt), das den Kurt-Schumacher-Platz bestimmt, das Rathaus sowie eine Entlastung der Neustraße vom Verkehr durch die verlagerte Trasse der B 54.

1977 wurde das Sanierungsgebiet im Stadtteilzentrum Epe festgelegt und als Stadtentwicklungsmaßnahme (Sanierung II) durchge-

führt. Es erfolgten der Neu- und Umbau von Wohn- und Geschäftsbauten, eine Erweiterung des Einzelhandelsangebotes, die Bildung einer Fußgängerzone und die Schaffung von Flächen für öffentliche Einrichtungen zwecks Steigerung der Attraktivität des Stadtteils.

Der Konkurs der Gronauer Firmen Mathieu und Gerrit van Delden hatte für die Stadt Gronau große wirtschaftliche Folgen (vgl. im einzelnen HAUFF 1991). Zur gleichen Zeit eröffnete sich durch das Freiwerden bisher industriell genutzter Flächen im unmittelbaren Innenstadtbereich Raum für neue städtebauliche Planungen. Durch diese Planungen sollte eine Verbesserung der gesamtstädtischen Situation erreicht werden. Im Rahmen der Sanierung III (Inselpark Gronau, s. unten) betreibt die Stadt Gronau erneut eine völlige städtebauliche Neuordnung der Innenstadt. Diese Neuordnung erfolgt auf der stadtzentrumnahen Industriebrache. Darüber hinaus wurden die Neustraße und die Bahnhofstraße zu verkehrsberuhigten Zonen ausgebaut. Die Gestaltung des Kurt-Schumacher-Platzes wurde durch bepflanzte Kübel aufgelockert.

Auf dem ehemaligen Gelände der Firma Gerrit van Delden wurde die Spinnerei „A“ als Baudenkmal restauriert; sie beherbergt heute das sog. Wirtschaftszentrum. Zahlreiche andere Gebäude wurden beseitigt sowie die gesamte Fläche von kontaminiertem Boden befreit (Stadt Gronau 1997c).

Wirtschaftlicher Strukturwandel

Nach dem Verlust einiger tausend Arbeitsplätze durch den Zusammenbruch des führenden Industriezweiges mußte in der Stadt Gronau eine wirtschaftliche Umstrukturierung stattfinden. Dank einer intensiven Förderung weisen Gronau und Epe heute ausgedehnte Industrie- und Gewerbeflächen zur Ansiedlung neuer Industriezweige auf. Führende Wirtschaftszweige sind heute, neben der Textil- und Bekleidungsindustrie, vor allem die kunststoffverarbeitende Industrie, Metallverarbeitung sowie elektronische und chemische Branchen. „Die Gronauer Industrie zeichnet sich aus durch einen hohen technischen Stand, eine breite Produktpalette und eine

umfassendes Serviceprogramm“ (Stadt Gronau 1997c, S. 7), das nicht zuletzt auf die Errichtung eines sog. Wirtschaftszentrums zurückzuführen ist. Die Aufgabe der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Tourismus der Stadt Gronau ist die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung und des Tourismus mit dem Ziel, neue Arbeitsplätze zu schaffen und bestehende für die Zukunft zu sichern.

Von besonderer Bedeutung waren neben Einrichtungen des Handels (Zentrallager u. Verwaltung) die Ansiedlungen der Firma Amoco, einer Tochter der Standard Oil of Indiana, mit heute 800 Arbeitsplätzen, sowie der Urananreicherungsanlage zur Herstellung von Kernbrennstoffen der Firma Urenco Deutschland. Diese beiden Unternehmen verwiesen auf die guten Standortvorteile der Stadt Gronau. Im Falle der Urenco sind diese, neben der Erdbebensicherheit des Gebietes, vor allem die gute Elektrizitätsversorgung, die Verfügbarkeit von Gewerbeflächen, gute Verkehrsanbindungen und nicht zuletzt die Nähe zur Urananreicherungsanlage der Urenco Nederland in Almelo (Frau Wiesner, Leiterin des Informationszentrums der Urenco Gronau, Auskunft vom 12.01.1998).

Altindustrialisierte Gebiete, wie auch Gronau, weisen in der Regel ähnliche Merkmale auf. Diese Regionen sind u.a. geprägt durch hohe Arbeitsplatzverluste in den dominierenden Wirtschaftszweigen, entsprechend hohe Arbeitslosenquoten, Wanderungsverluste, überdurchschnittliche Sozialausgaben, Industriebrachen und Altlasten durch Rückstände der industriellen Fertigungsprozesse. All diese Faktoren vermitteln Auswärtigen ein schlechtes Image der Region und erschweren eine wirtschaftliche Wiederbelebung des entsprechenden Raumes (VOLKMANN 1992). Zu den positiven Kennzeichen dieser Regionen gehört - neben einem großen Freiflächenpotential in häufig günstigen Lagen - vor allem ein großes Potential an industrieerfahrenen Arbeitern.

Gronau verfügt über eine gute Verkehrsanbindung an das internationale Verkehrsnetz. Die leistungsfähigen West-Ost- (A 30 Amsterdam-Berlin-Osteuropa) und Nord-Süd-Autobahnen (A 31 Emden-Ruhrgebiet, z.T.

noch im Ausbau) sind von Gronau aus schnell erreichbar. Ebenfalls gut erreichbar ist über die Bundesstraße 54 und in 45 km Entfernung die E3/A1 „Hansalinie“ (Hamburg-Münster-Dortmund-Köln). Durch die A 35 (Enschede-Almelo) besteht in 10 km Entfernung eine Anbindung an das niederländische Autobahnnetz. Des weiteren ist Gronau über die Bundesstraßen 65, 70, 403 und 474 (Ruhrgebiet-Gronau) sowie über die Landstraße 572 schnell zu erreichen. Zudem soll um das Jahr 1999/2000 auch der Bundesbahnverkehr Münster-Gronau-Enschede wieder eröffnet werden (vgl. Beitrag GEUCKLER in diesem Band). Damit unterstreicht die Stadt Gronau ihren zentralörtlichen Charakter und revidiert die Annahme einer verkehrserfernen Lage innerhalb der Bundesrepublik Deutschland.

Durch die Wahl Gronaus zum Sitz der EUREGIO-Kommunalgemeinschaft und nicht zuletzt aufgrund der Einführung des EU-Binnenmarktes ist der Standort Gronau von einer peripheren Lage in das Zentrum eines europäischen Wirtschaftsraumes gerückt. Typisch für altindustrialisierte Gebiete ist jedoch die hohe Arbeitslosigkeit. So lag im Jahr 1996 die durchschnittliche Arbeitslosenquote in Gronau mit rund 15,4 % immer noch knapp doppelt so hoch wie im Kreis Borken insgesamt (SIEBE 1997, s. auch Abb. 4).

Durch den Zusammenbruch der Gronauer Textilindustrie zu Beginn der achtziger Jahre,

zuletzt durch die Schließung der Firma van Delden & Co., verlor die Textilindustrie in der Region immer mehr an Bedeutung. Durch eine intensive Wirtschaftsförderung ist es bis heute jedoch gelungen, andere Wirtschaftszweige in die Region zu ziehen. Von zur Zeit (1997) rund 13 024 Arbeitnehmern in Gronau entfallen knapp 39 % auf die Industrie und das verarbeitende Gewerbe (Abb. 5).

Nach dem Verlust von rund 7 000 Arbeitsplätzen in der Textilindustrie konnten durch die Ansiedlung von Unternehmen der oben aufgeführten Industriezweige sowie der Energietechnologie erhebliche Erfolge erzielt werden. Allein im Industriegebiet Gronau-Ost konnten bis zum Jahr 1997 rund 130 Unternehmen mit über 5 000 Arbeitsplätzen angesiedelt werden. Abbildung 6 verdeutlicht, daß sich der Schwerpunkt der industriellen Fertigung von der Textil- und Bekleidungs- auf die kunststoffverarbeitende Industrie verlagert hat.

Die örtliche Wirtschaft in der Stadt Gronau zeichnet sich heute insbesondere durch ein hohes Potential an industrieerfahrenen Arbeitskräften und große Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten bei einem umfangreichen Angebot erschlossener Industrie- und Gewerbeflächen aus. Die Stadt ist Entwicklungsschwerpunkt für einen Versorgungsbe- reich bis zu 100 000 Einwohnern. In einem Umkreis von 15 km leben und arbeiten rund 300 000 Menschen.

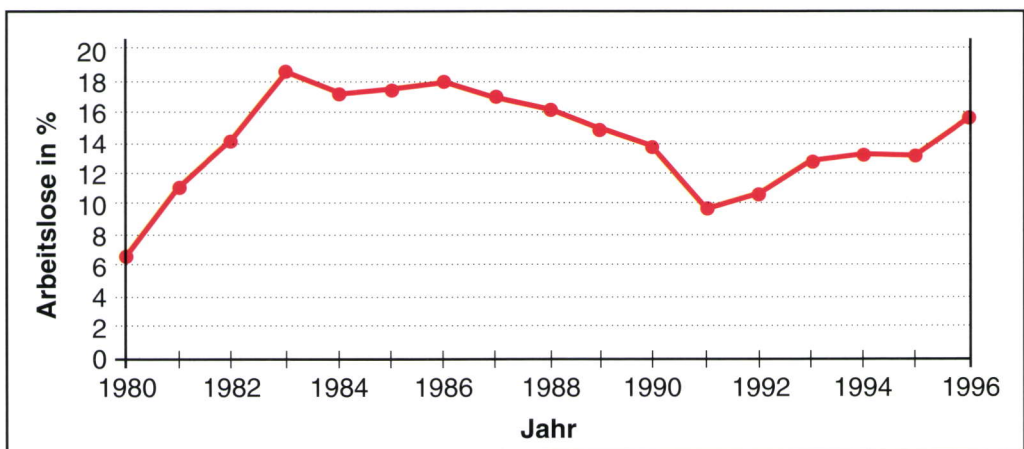


Abb. 4: Entwicklung der Arbeitslosenquote in Gronau von 1980 - 1996 (Angelehnt an SIEBE 1997, S. 3)

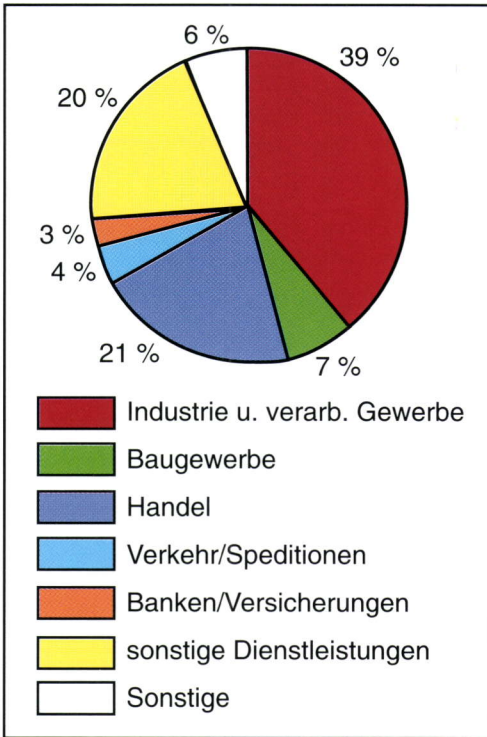


Abb. 5: Wirtschaftsstruktur in Gronau im Jahr 1997

(Angelehnt an Stadt Gronau (Hg.) 1997b, S 4)

Neueste Entwicklung in der Stadtstruktur: Der Inselepark Gronau

Gronau ist seit dem Jahr 1995 Eigentümerin einer großen Fläche im Innenstadtbereich, welche eine Hinterlassenschaft der Textilindustrie darstellt (Neomedia 1997, S. 26 mit Foto: vgl. Abb. 7). Dieses Areal liegt seit dem Niedergang der Firma van Delden & Co. in den Jahren 1980-1982 brach und gelangte über einen privaten Besitzer schließlich an die Stadt Gronau. Für die Revitalisierung des durch die Textilindustrie relativ stark kontaminierten Areals, das günstig am Wasserlauf der Dinkel liegt, wurde bereits im Jahr 1987 ein erster Ideenwettbewerb ausgeschrieben, dem allerdings erst nach einer Wiederaufnahme intensiver Überlegungen zur Nutzung der Brachfläche und nach dem Übergang der Fläche in den Besitz der Stadt im Jahr 1995 konkrete Planungen folgten (Auskunft v. Herrn Dipl.-Ing. Ullrich, Stadtplanungsamt Gronau, 12.01.1998).

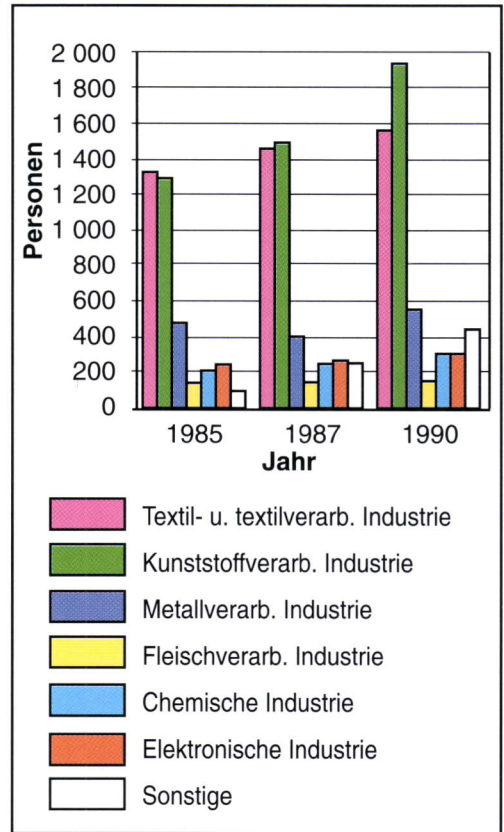


Abb. 6: Entwicklung der Beschäftigten in verschiedenen Zweigen der Gronauer Industrie nach dem Zusammenbruch der Firma van Delden & Co. im Jahr 1982/83

(Angelehnt an Stadt Gronau (Hg.) 1991)

Die Erarbeitung eines Funktions- und Nutzungskonzeptes zur weiteren Innenstadtentwicklung wurde vom Stadtplanungsamt Gronau in Auftrag gegeben; zeitlich versetzt wurde ein erneuter städtebaulicher Ideenwettbewerb unter internationaler Beteiligung ausgeschrieben (Stadt Gronau 1997c). Die Ergebnisse werden von der Stadtverwaltung Gronau als vielversprechend dargestellt. Die Tragfähigkeit der wirtschaftlichen Entwicklung wurde durch das Institut Dr. Danneberg & Partner (Düsseldorf) nachgewiesen. Der Ideenwettbewerb brachte neben zahlreichen Eingängen einen „außergewöhnlichen städtebaulichen Entwurf“ (Stadt Gronau 1997c) hervor (Abb. 8-10), welcher, bekannt als „Inselepark Gronau“, dem Atelier Prof. Fritschi, Stahl & Baum in Düsseldorf entstammt.

Der Bau des Inselparks Gronau stellt für die Verhältnisse der Stadt Gronau eine große und bedeutsame Innenstadtmaßnahme dar. Die Chance, die in dem Entwurf steckt, nämlich eine räumlich wie zeitlich angepaßte Vorgehensweise (Stadt Gronau 1997c), soll als Prozeß gesehen werden, in dem in jeder Teiletappe annehmbare Stadträume geschaffen werden.

Der Entwurf des Inselparks beinhaltet neun einzelne, überwiegend quadratische Einheiten mit unterschiedlichsten Nutzungen (Abb. 9), die durch ein geometrisches System von Wasserwegen abgegrenzt sind. Das Erscheinungsbild dieses neuen Stadtbereichs wird durch die Erhaltung historischer Gebäudeteile und einzelner industrieller Denkmäler geprägt. Der neue Stadtbereich soll mit dem bereits vorhandenen Stadtzentrum (Kurt-Schumacher-Platz und Neustraße) durch eine mit Glas überdachte Passage von der City-Insel zur Neustraße/Schulstraße verflochten werden.

Die verkehrstechnische Erschließung der Inselflächen ist durch eine diagonale Allee gewährleistet, die allerdings nicht durchgän-

gig befahrbar ist. Durch diese Allee wird die Forderung der Stadt nach einem erschwerten Durchgang für Kraftfahrzeuge erfüllt.

Durch die verschiedenen Nutzungen der Inseln und deren Verbindungen soll eine Verflechtung siedlungs- und naturräumlicher Strukturen geschaffen werden (Einkaufen, Wohnen, Erleben und Freizeitgestaltung). Die Bebauung durch Wohn- und Geschäftsräume, die sich auf die Kirchen- und die City-Insel konzentrieren wird, soll auf drei Geschosse begrenzt werden, da so ein Bezug zu einem bereits bestehenden größeren Gebäude, genannt der „Elephant“, hergestellt werden kann.

Jede der neun Inseln greift ein besonderes Thema auf (vgl. Stadt Gronau 1997c):

- Die Kirchen-Insel, im rückwärtigen Bereich der St. Antoniuskirche gelegen, stellt eine Verbindung zur bereits bestehenden Innenstadt dar. Als Nutzung für diese Insel ist eine Mischung aus Einzelhandel, Wohnungen und verschiedenen Sparten von Dienstleistungen und Gastronomie vorgesehen. Die Bebauung soll zur Dinkel hin offen sein und sich durch



Abb. 7: Gronau Innenstadt

(In der Mitte das Sanierungsgebiet I mit dem Rathaus [links unten], rechts oben das jüngste Sanierungsgebiet [vgl. Abb. 8])

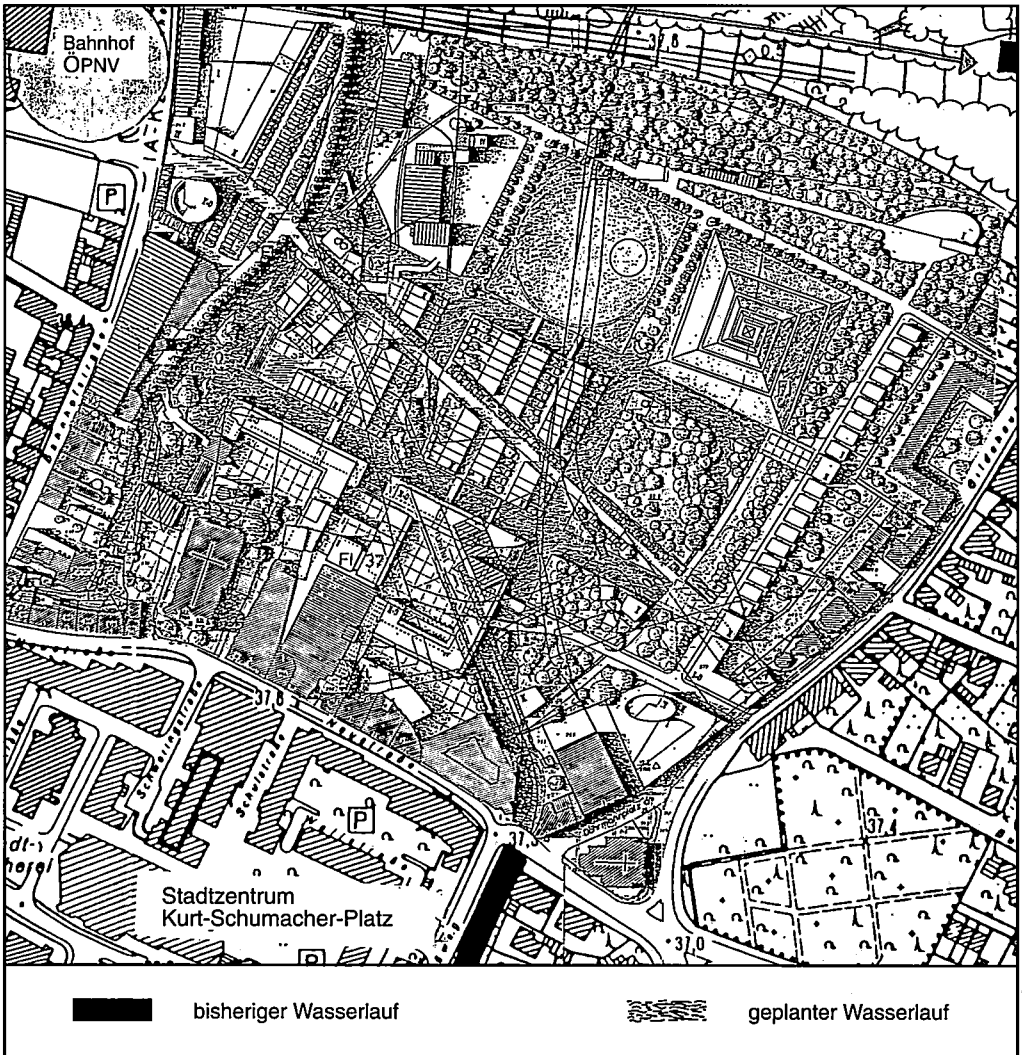


Abb. 8: Wiedernutzbarmachung innerstädtischer Brachflächen unter besonderer Berücksichtigung der wohnungswirtschaftlichen Situation

(Quelle: Stadtplanungamt Gronau (Hg.): Städtebauliche Umnutzung der innerstädtischen Brachflächen 1998 [unveröffentl. Plan; Ausschnitt ohne Legende: Angaben hier von Geogr. Komm. f. Westf.]

eine Grünzone zum Garten der St. Antoniuskirche abgrenzen.

- Die City-Insel bietet Passanten das Gegengewicht zum Kurt-Schumacher-Platz, der durch eine Ladenpassage mit dem neuen Konzept in Beziehung gesetzt wird. Die Kirchen-Insel und die City-Insel sollen im Gesamtkonzept die urbansten Bestandteile darstellen und dadurch Ausgangspunkt der Innenstadterweiterung sein.

- Die im Osten angrenzende Umflut-Insel stellt eine öffentliche Grünfläche mit hohem

innerstädtischen Erholungsgehalt dar. Hier sollen entsprechende Aufenthalts- und Spielbereiche eingerichtet werden.

- Einen weiteren Schritt in Richtung Naturgebiet und Verbindung der siedlungs- und naturräumlichen Strukturen bietet die im Norden angrenzende Wald-Insel. Diese Insel soll, ausgehend von einem vorhandenen Biotop, zu einem größtenteils sich selbst überlassenen Waldgebiet werden.

- Die Gartenhof-Insel, zentral im Inselpark gelegen, soll vorwiegend dem Wohnen vorbe-

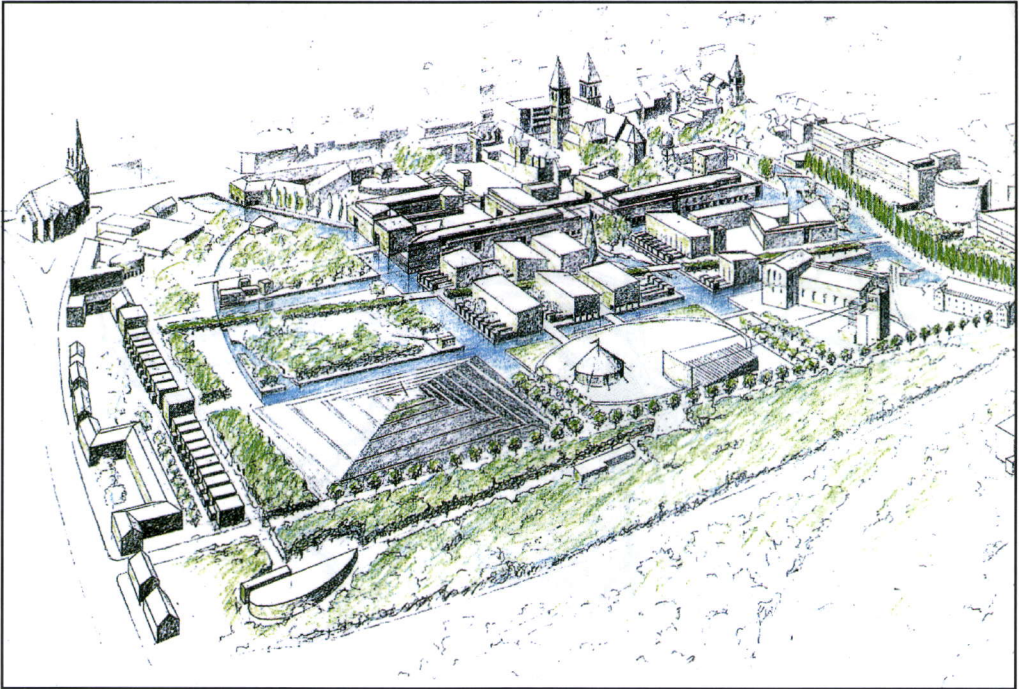


Abb. 9: Ansicht „Inselpark Gronau“
 (Entwurf: FRITSCHI / STAHL / BAUM / BRINGS)

halten sein. Zwei- bis dreigeschossige Gartenhofhäuser sollen in drei Zeilen an verkehrsfreien Wohnstraßen angeordnet werden. Die Häuser besitzen nach dem Entwurf von Prof. Fritschi „alle Attribute des klassischen Einfamilienhauses: eigener Eingang, Terrassen- und Wintergartenzone“ (Stadt Gronau 1997c, S. 2).

- Die Sonnentreppen-Insel nimmt die Gartenhof-Bauweise auf, bevor die Bebauung sich zur Dinkel hin öffnet und unterschiedlich gegliederte Platzbereiche entstehen.

- Die von den noch vorhandenen industriellen Hochbauten geprägte Denkmal-Insel im Nord-westen des Inselparks stellt die baulichen Hinterlassenschaften des einstigen Gronauer Textilimperiums dar. Die Gebäude sollen erhalten bleiben und für kulturelle Zwecke umfunktioniert werden (Deutsches Rockmuseum Gronau).

- Die Fest-Insel und der van-Delden-Hügel bilden wiederum zwei unbebaute Inselbereiche. Die Fest-Insel dient als Mehrzweckplatz, der van Delden-Hügel stellt einen begehbaren Hügel dar, der aus den anfallenden Aushub-

materialien stetig vergrößert wird. Der Hügel kann somit ein Gradmesser für die schrittweise Fertigstellung des Inselparks sein (Stadt Gronau 1997c, S. 3).

Der Entwurf des Inselparks soll in Abschnitten verwirklicht werden. Das Gesamtkonzept ist von Anfang an erkennbar, und „Bürger und Besucher können das Projekt geradezu wachsen sehen“ (Stadt Gronau 1997a, S. 5).

Das seit 1982 brachliegende, ehemalige Betriebsgelände des Textilunternehmens van Delden wurde in weiten Teilen durch Altlasten der Textilfabrik schwer belastet. Besonders Kohlenwasserstoffe finden sich im Bodenbereich der ehemaligen Veredlungshalle sowie der Farbstofflager und Färberei. Diese Bodenbereiche sind mittlerweile abgetragen und - soweit sie nicht zu stark kontaminiert waren - auf dem van Delden-Hügel aufgeschichtet worden. Das Gelände ist damit baureif. Ende 1997 wurde mit der Aufweitung der Dinkel zwecks Anlage des Inselparks begonnen.



Abb. 10: Schematische Darstellung des Inselparks Gronau

Reaktionen der Bevölkerung auf das Projekt Inselpark

Das gesamte Konzept des Inselparks stellt die Stadt Gronau vor das Problem der Funktion des Kurt-Schumacher-Platzes. Durch das sich diesem Platz im Norden anschließende neue Gelände befürchten insbesondere die hier ansässigen Geschäftsleute eine starke Abwanderung der Kaufkraft vom Kurt-Schumacher-Platz hin zum neuen Zentrum. Da in Gronau die Kaufkraft besonders in den letzten Jahren zurückgegangen ist, befürchtet die Kaufmannschaft einen weiteren Rückgang, was allerdings das o.g. Danneberg-Gutachten be-

streitet. In diesem Gutachten wird vielmehr auf einen neuen Wachstumspol auf niederländischer Seite verwiesen, da in den nächsten Jahren (bis etwa 2005) über 5 500 neue Wohnungen zwischen Glanerbrück (Grenze zu Gronau) und Enschede errichtet werden (Auskunft v. Herrn Dipl.-Ing. Ullrich, Stadtplanungsamt Gronau, 12.01. 1998).

Die Reaktionen in der Gronauer Bevölkerung auf dieses neue Konzept sind allerdings recht negativ. Dies wurde auf einer Informationsveranstaltung der Stadtverwaltung Gronau am 22.10.1997 deutlich. Stadtdirektor Dr. Breer stellte während dieser Veranstaltung fest, daß

für den Inselepark Investoren gesucht würden, in der Stadt Gronau oder im Gronauer Bereich aber keine entsprechende Resonanz zu finden sei. Man berief sich zunächst auf acht auswärtige Interessenten, von denen aber nach Klärung der Anforderungen an die Unternehmen nur noch vier Investoren dem Rat der Stadt Gronau ihre Konzepte vorgelegt hätten. Herr Möllers, Kommunalpolitiker der CDU, betonte, wie wichtig es sei, Gronau im Vergleich zu Nachbarstädten attraktiver zu machen. Gronau hat, nach Einschätzung von Möllers, ein großes Flächenpotential; die Kaufkraft wandere aber aufgrund der geringen Attraktivität der Innenstadt nach Münster, Düsseldorf, Enschede und sogar Nordhorn oder in andere kleinere Städte ab.

Insgesamt wird deutlich, daß die Stadt Gronau aufgrund ihrer Lage im Raum der EUREGIO, in der Nähe des Städtebandes Twente und innerhalb der europäischen Entwicklungsachse Deutschland/Niederlande über ein hohes Entwicklungspotential verfügt. Die Stadt und die Region wachsen seit Jahren mit unvermindertem Tempo. So verzeichnete Gronau im Zeitraum zwischen 1989 und 1997 ein Bevölkerungswachstum von ca. 5 000 Einwohnern. Bereits heute leben im mittleren Verflechtungsbereich Gronaus rund 120 000 Menschen. Das o.g. Danneberg-Gutachten rechnet bis zum Jahr 2005 mit einem Anstieg des Gronauer Kaufkraftpotentials um 94,6 Mio. DM. Dies würde gegenüber 1995 einem Anstieg von 38,5 % entsprechen. Das gleiche Gutachten prognostiziert bei der Verkaufsflächenentwicklung einen zunehmenden Bedarf von +27,7 % (Stadt Gronau 1997c, S. 10).

Literatur

Alff, U., A. Niesert (1993): Gronau und Enschede vor dem Wandel? Stellungnahmen zur Vorbereitung und Zukunft der Grenzstädte in bezug auf Europa '93. In: Spieker Landeskundliche Beiträge und Berichte, Geographische Kommission für Westfalen. Münster

Bertelsmeier, E. (1965): Gronau. In: Berichte zur deutschen Landeskunde, Band 34, 1, Seite 118-120

Bremer, H. (1939): Gronau und Epe - Landschaft, Geschichte, Volkstum. Gronau

Burberg, P.-H., M. König (1988): Wirtschaft und Arbeitsmarkt 2000 im Kreis Borken, Institut für Siedlungs- und Wohnungswesen, Zentralinstitut für Raumplanung der Universität Münster, Band 121

Dickel, H. (1982): Natur und Kultur des Raumes Gronau und Epe. Münster

Dickel, H. (1995): Alte und neue Ansichten, Dokumente und Zeitungsmeldungen aus Gronau und Epe, In: Stadtgeschichte in Bildern und Texten, Band 2, Gronau

Freitag, Ch. (1982): „Wo viel Licht ist, gibt es auch viel Schatten“. Über Wohn- und Arbeitsbedingungen Gronauer und Eper Textilarbeiter. In: H. Dickel (Hg.): Natur und Kultur des Raumes Gronau und Epe. Münster, S. 138-147

Fritschi, N., B. Stahl, G. Baum (1996): Masterplanung Inselepark Gronau. Kernstädtische Entwicklungsplanung auf dem ehemaligen Van Delden-Industrieareal. Überarbeitung des Wettbewerbs 1995. Düsseldorf

Grabowski, H. (1982a): Auswirkungen raumverändernder Planungseingriffe durch die Stadtsanierung in Gronau. Gronau

Grabowski, H. (1982): Ursachen, Durchführung und Auswirkungen der Stadtsanierung in der Altstadt von Gronau In: H. Dickel (Hg.): Natur und Kultur des Raumes Gronau und Epe. Münster, S. 508-513

Grabowski, H. (1983): Stadtkernsanierung in Gronau und Rheine. Voraussetzungen, Sanierungsziele, Bewertung. In: H. Heineberg u. A. Mayr (Hg.): Exkursionen in Westfalen und angrenzenden Regionen, Münstersche Geographische Arbeiten, Festschrift zum 44. Deutschen Geographentag in Münster 1983, Teil II. Münstersche Geographische Arbeiten 16, Münster, S. 51-57

Hartmann, J. (1993): Textilarbeitersiedlungen in Gronau. In: Spieker, Landeskundliche Beiträge und Berichte, Geographische Kommission für Westfalen 36, S. 151-164

Hauff, T. (1991): Der Einfluß von Aufstieg und Niedergang der „Delden-Textilgruppe“ auf die Stadt Gronau/Westfalen In: Westfälische Forschungen 41. Münster, S. 187-219

Hauff, T. (1995): Die Textilindustrie zwischen Schrumpfung und Standortsicherung. Weltwirtschaftliche Anpassungszwänge, unternehmerische Handlungsstrategien und regionalökonomische Restrukturierungsprozesse in der Textilindustrie des Westmünsterlandes. Duisburger Geographische Arbeiten 14. Dortmund

Hillmann, H. (1998): Stadtentwicklung Gronau. Überlegungen zu einer Schülerexkursion in der Sekundarstufe II. Schriftliche Hausarbeit im Rahmen der Ersten Staatsprüfung für das Lehramt der Sekundarstufe I/II. Münster (unveröff.)

Kersting, A. (1958): Das Textilindustriegebiet des westfälisch-niederländischen Grenzbezirks. In: Westfälische Forschungen 11, S. 86-105

Kötter, H. (1952): Die Textilindustrie des deutsch-niederländischen Grenzgebietes in ihrer wirtschaftsgeographischen Verflechtung. Bonn

Kuhn, W. (1977): Technische Denkmale der Textilindu-

- strie Gronaus unter besonderer Berücksichtigung ihrer sozio-ökonomischen Umgebung (1854-1924), Inauguraldissertation, Ruhr-Universität Bochum. Bochum
- Meschede, W.** (1983): Geschäftseinzugsbereich und räumliches Einkaufsverhalten der niederländischen und deutschen Bevölkerung im Raum Enschede-Gronau. Münster
- Muthesius, V.** (1954): 100 Jahre M.van Delden & Co. Zur Geschichte der münsterländischen Baumwollindustrie 1854-1954. Gronau
- Neomedia** (Hg.) (1988): Luftbildatlas Stadt Gronau/ Westfalen, Gronau
- Pirch, M.** (1982): Zur Verflechtung der Kommunalplanung mit den übergeordneten räumlichen Planungen. In: Dickel: Natur und Kultur des Raumes Gronau und Epe. Münster, S. 534-539
- Rohleder, M.** (1992): Der münsterländische Textilbezirk. Strukturprobleme in einem ländlichen, altindustrialisierten Raum. In: Praxis Geographie 10, S. 8-12
- Schleunig, H., K. Theiss** (1982): Der Kreis Borken. Stuttgart
- Schweizer, W. Fr.** (1984): Zur Geschichte der Textilindustrie im Euregio Gebiet. Enschede
- Siebe, T.** (1997): Der Arbeitsmarkt der Stadt Gronau. Eine empirische Bestandsaufnahme. Kurzexpertise im Auftrag der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Tourismus mbH der Stadt Gronau (WTG), Fachhochschule Gelsenkirchen, Fachbereich Wirtschaft. Bocholt
- Sondermann, W.-D.** (1974): Stadtkernsanierung einer Mittelstadt. Praktische Erfahrungen in Gronau. In: Städte- und Gemeinderat 28, S. 1-8
- Sondermann, W.-D.** (1975): Stadt Gronau - leistungsfähiges Mittelzentrum und regionaler Wachstumspol. Gronau
- Sondermann, W.-D.** (1982): Der Ausbau der Stadt Gronau zu einem attraktiven Mittelzentrum In: H. Dickel, Natur und Kultur des Raumes Gronau und Epe. Münster S. 504-507
- Stadt Gronau** (Hg.) (1979): Sanierung I - Stadtkern Gronau. Modellfall in Nordrhein Westfalen. Gronau
- Stadt Gronau** (Hg.) (1982): Die Landschaft rund um Gronau. Gronau
- Stadt Gronau** (Hg.) (1991): Gronau/Epe - Statistisches Jahrbuch. Gronau
- Stadt Gronau** (Hg.) (1993): Gronau - Kultur 2000, Kulturentwicklungsprogramm der Stadt Gronau. Gronau
- Stadt Gronau** (Hg.) (1995): Städtebauliches Gutachterverfahren für die Umgestaltung des ehemaligen van Delden-Geländes in Gronau, Jurysitzung. Gronau (unveröff.)
- Stadt Gronau** (Hg.) (1996): Erarbeitung von Funktions- und Nutzungskonzepten für Gronau-Mitte und Epe: Anzustrebende Entwicklungen für die Stadtteilzentren und das ehemalige van Delden-Gelände. Gutachten durch Dr. H. Hanneberg u. Partner GmbH (ish). Düsseldorf/Gronau
- Stadt Gronau** (Hg.) (1997a): Gronau - Wirtschaftsraum mit Herz in Europa. Gronau
- Stadt Gronau** (Hg.) (1997b): Gronau und Epe. Gronau
- Stadt Gronau** (Hg.) (1997c): Inseipark Gronau. Gronau
- Temnitz, Kl.** (1976): Gestaltsanalyse der Stadt Gronau/ Westfalen. In: Spieker, Landeskundliche Beiträge und Berichte, Geographische Kommission für Westfalen 24. Münster, S. 93-128
- Temnitz, K., A. Mayr** (Hg.) (1993): Münsterland und angrenzende Gebiete. Spieker Landeskundliche Beiträge und Berichte, Geographische Kommission für Westfalen. Münster
- Thoss, R., H. Kleinschneider** (1982): Arbeitsmarktanalyse und -prognose für den Kreis Borken/Westfalen, Institut für Siedlungs- und Wohnungswesen, Zentralinstitut für Raumplanung der Universität Münster, Band 81. Münster
- Volkman, H.** (1992): Der europäische Rostgürtel. Branchen altindustrialisierter Regionen und ihre räumliche Verbreitung. In: Praxis Geographie 10, S. 4-7
- Wiltfang, F.**: Gronau/Epe - gestern und heute. Ein Bildband über Gronau und Epe, Band I (1885-1925), Band II (bis 1942), Band III (bis 1965) Band IV (bis 1979). Gronau 1977-1979

Veröffentlichungen - Lieferbare Titel

WESTFÄLISCHE GEOGRAPHISCHE STUDIEN

25. **Oldenburg und der Nordwesten.** Deutscher Schulgeographentag 1970. Vorträge, Exkursionen, Berichte. 1971
15,00 DM
26. **Bahrenberg, G.:** Auftreten und Zugrichtung von Tiefdruckgebieten in Mitteleuropa. 1973
12,50 DM
33. **Festschrift für Wilhelm Müller-Wille:** Mensch und Erde. Mit 22 Beiträgen. 1976
20,00 DM
35. **Jäger, H.:** Zur Erforschung der mittelalterlichen Kulturlandschaft. **Müller-Wille, W.:** Gedanken zur Bonitierung und Tragfähigkeit der Erde. **Brand, Fr.:** Geographische Aspekte und Perspektiven zum Thema Mensch - Erde - Kosmos. 1978
15,00 DM
36. **Quartärgeologie, Vorgeschichte und Verkehrswasserbau in Westfalen.** 46. Tagung der AG Nordwestdeutscher Geologen in Münster 1979. Mit 19 Beiträgen. 1980
17,50 DM
37. **Westfalen - Nordwestdeutschland - Nordseesektor.** W. Müller-Wille zum 75. Geburtstag. Mit 29 Beiträgen. 1981
20,00 DM
38. **Komp, Kl. U.:** Die Seehäfenstädte im Weser-Jaderaum. 1982
9,00 DM
39. **Müller-Wille, W.:** Probleme und Ergebnisse geographischer Landesforschung und Länderkunde. Gesammelte Beiträge 1936 - 1979. Erster Teil. 1983
15,00 DM
40. **Müller-Wille, W.:** Probleme und Ergebnisse geographischer Landesforschung und Länderkunde. Gesammelte Beiträge 1936 - 1979. Zweiter Teil. 1983
15,00 DM
41. **Kundenverhalten im System konkurrierender Zentren.** Fallstudien aus dem Großraum Bremen, dem nördlichen Ruhrgebiet und Lipperland. Mit Beiträgen von **H. Heineberg, N. de Lange** und **W. Meschede**. 1985
25,00 DM
42. **Mayr, A., Kl. Temnitz (Hg.):** Erträge geographisch-landeskundlicher Forschung in Westfalen. Festschrift 50 Jahre Geographische Kommission für Westfalen. Mit 34 Beiträgen. 1986
48,00 DM
44. **Allnoch, N.:** Windkraftnutzung im nordwestdeutschen Binnenland - Ein System zur Standortbewertung für Windkraftanlagen. 1992
29,80 DM
45. **Brand, Fr.:** Lemgo. Alte Hansestadt und modernes Mittelzentrum: Entwicklung, Analysen, Perspektiven. 1992
38,00 DM
46. **Mayr, A., F.-C. Schultze-Rhonhof, Kl. Temnitz (Hg.):** Münster und seine Partnerstädte. York, Orléans, Kristiansand, Monastir, Rishon le Zion, Beaugency, Fresno, Rjasan, Lublin, Mühlhausen i. Thüringen. 2., erw. u. aktualisierte Auflage. 1993
49,80 DM
47. **Heineberg, H., Kl. Temnitz (Hg.):** Nachhaltige Raumentwicklung im Sauerland? Landschaftswandel, Wirtschaftsentwicklung, Nutzungskonflikte. Jahrestagung der Geogr. Kommission 1997. Mit 13 Beiträgen. 1998
24,00 DM
48. **Heineberg, H., Kl. Temnitz (Hg.):** Münsterland-Osnabrücker Land/Emsland-Twente. Entwicklungspotentiale und grenzübergreifende Kooperation in europäischer Perspektive. Jahrestagung der Geogr. Kommission 1998. Mit 19 Beiträgen. 1998
28,00 DM

**SPIEKER - LANDESKUNDLICHE BEITRÄGE
UND BERICHTE**

10. **Böttcher, G.:** Die agrargeographische Struktur Westfalens 1818 - 1950. 1959
6,00 DM
13. **Schäfer, P.:** Die wirtschaftsgeographische Struktur des Sintfeldes. **Engelhardt, H.G.S.:** Die Hecke im nordwestl. Südergebirge. 1964
7,00 DM
14. **Müller-Wille, W.:** Bodenplastik und Naturräume Westfalens. Textband und Kartenband. 1966
14,00 DM
17. **Poeschel, H.-Cl.:** Alte Fernstraßen in der mittleren Westfälischen Bucht. 1968
8,00 DM
18. **Ludwig, K.-H.:** Die Hellwegsiedlungen am Ostrande Dortmunds. 1970
6,50 DM
19. **Windhorst, H.-W.:** Der Stewweder Berg. 1971
6,50 DM
20. **Franke, G.:** Bewegung, Schichtung und Gefüge der Bevölkerung im Landkreis Minden. 1972
7,50 DM
21. **Hofmann, M.:** Ökotope und ihre Stellung in der Agrarlandschaft. **Werner, J. und J. Schweter:** Hydrogeographische Untersuchungen im Einzugsgebiet der Stever. 1973
12,50 DM
23. **Ittermann, R.:** Ländliche Versorgungsbereiche und zentrale Orte im hessisch-westfälischen Grenzgebiet. 1975
10,00 DM
25. **Westfalen und Niederdeutschland.** Festschrift 40 Jahre Geographische Kommission für Westfalen. 2 Bände mit zus. 28 Beiträgen. 1977
I: Beiträge zur speziellen Landesforschung 15,00 DM
II: Beiträge zur allgemeinen Landesforschung 15,00 DM
26. **Der Hochsauerlandkreis im Wandel der Ansprüche.** Jahrestagung der Geogr. Kommission in Meschede 1978. Mit 10 Beiträgen. 1979
12,50 DM
28. **Stadt und Dorf im Kreis Lippe in Landesforschung, Landespflege und Landesplanung.** Jahrestagung der Geogr. Kommission in Lemgo 1980. Mit 6 Beiträgen. 1981
10,00 DM
29. **Becks, Fr.:** Die räumliche Differenzierung der Landwirtschaft in der Westfälischen Bucht. 1983
10,00 DM

30. **Westmünsterland - Ostniederlande.** Entwicklung und Stellung eines Grenzraumes. Jahrestagung der Geogr. Kommission in Vreden 1983. Mit 6 Beiträgen. 1984
30,00 DM
31. **Westbeld, H.:** Kleinwasserkraftwerke im Gebiet der oberen Ems. Nutzung einer vernachlässigten Energiequelle. 1986
20,00 DM
32. **Der Raum Dortmund - Entwicklung, Strukturen und Planung im östlichen Ruhrgebiet.** Jahrestagung der Geogr. Kommission 1985. Mit 8 Beiträgen. 1988 28,00 DM
33. **Becker, G., A. Mayr, Kl. Temnitz (Hg.):** Sauerland - Siegerland - Wittgensteiner Land. Jahrestagung der Geogr. Kommission in Olpe 1989. Mit 24 Beiträgen. 1989
38,00 DM
34. **Mayr, A., Kl. Temnitz (Hg.):** Südoldenburg-Emsland - Ein ländlicher Raum im Strukturwandel. Jahrestagung der Geogr. Kommission in Vechta 1987. Mit 8 Beiträgen. 1991
22,00 DM
35. **Mayr, A., Kl. Temnitz (Hg.):** Südost-Westfalen - Potentiale und Planungsprobleme einer Wachstumsregion. Jahrestagung der Geographischen Kommission in Paderborn 1991. Mit 28 Beiträgen. 1991
45,00 DM
36. **Mayr, A., Kl. Temnitz (Hg.):** Münsterland und angrenzende Gebiete. Jahrestagung der Geographischen Kommission in Münster 1993. Mit 30 Beiträgen. 1993
45,00 DM
37. **Mayr, A., Kl. Temnitz (Hg.):** Bielefeld und Nordost-Westfalen - Entwicklung, Strukturen und Planungen im Unteren Weserbergland. Jahrestagung der Geographischen Kommission in Bielefeld 1995. Mit 33 Beiträgen. 1995
45,00 DM
17. **Vegetationsgeographische Studien in Nordrhein-Westfalen.** Wald- und Siedlungsentwicklung - Bauerngärten - Spontane Flora. Von R. Pott, A. Sternschulte, R. Wittig u. E. Rückert. 1985
22,00 DM
18. **Siekmann, M.:** Die Struktur der Stadt Münster am Ausgang des 18. Jahrhunderts - Ein Beitrag zur historisch-topologischen Stadtforschung. 1989
48,00 DM
19. **Riepenhausen, H.:** Die bäuerliche Siedlung des Ravensberger Landes bis 1770. 1938. Mit einem Nachtrag von A. Schüttler: Das Ravensberger Land 1770 - 1986. Nachdruck 1986
24,00 DM
20. **Junk, H.-K., Kl. Temnitz (Hg.):** Beiträge zur Kartographie in Nordwestdeutschland - Die Karte als Arbeits- und Forschungsmittel in verschiedenen Berufsfeldern. 1991
42,00 DM
21. **Wiegelmann-Uhlig, E.:** Berufspendler in Westfalen 1930-1970. Ein Beitrag zur regionalen Mobilität. 1994
35,00 DM
22. **Becks, Fr., L. Beyer, K. Engelhard, K.-H. Otto:** Westfalen im Geographieunterricht an Beispielen der Themenkreise Moor, Landwirtschaft und Naherholung aus dem Geographisch-landeskundlichen Atlas von Westfalen. Mit zahlreichen Arbeitstransparenten und Materialien. 1995
48,80 DM
23. **Mayr, A., Kl. Temnitz (Hg.):** 60 Jahre Geographische Kommission für Westfalen - Entwicklung, Leistung, Mitglieder, Literaturdokumentation. 1996
35,00 DM
24. **Schlusemann, R.:** Ein GIS-gestütztes Verfahren zur Flächenausweisung für Windkraftanlagen. 1997
20,00 DM
25. **Stockmann, Cl., A. Stockmann:** Die Saline „Gottesgabe“ in Rheine - Ein Beitrag zur Salzgewinnung und Salzvermarktung in Westfalen. 1998
28,00 DM

SIEDLUNG UND LANDSCHAFT IN WESTFALEN

6. **Brand, Fr.:** Zur Genese der ländlich-agraren Siedlungen im lippischen Osning-Vorland. 1976
11,00 DM
8. **Burrichter, E.:** Die potentielle natürliche Vegetation in der Westfälischen Bucht. 1973. Nachdruck 1991, 2. Nachdruck 1993. Mit Kartenbeilage
35,00 DM
9. **Temnitz, Kl.:** Aaseestadt und Neu-Coerde. Bildstrukturen neuer Wohnsiedlungen und ihre Bewertung. 1975
12,50 DM
11. **Walter, H.-H.:** Padberg. Struktur und Stellung einer Berg-siedlung in Grenzlage. 1979
25,00 DM
12. **Flurbereinigung und Kulturlandschaftsentwicklung.** Tagung des Verbandes deutscher Hochschulgeographen. Mit 5 Beiträgen. 1979
8,50 DM
14. **Bertelsmeier, E.:** Bäuerliche Siedlung und Wirtschaft im Delbrücker Land. 1942. Nachdruck 1982
7,50 DM
15. **Nolting, M.:** Der öffentliche Personennahverkehr im nordwestdeutschen Küstenland. 1983
11,00 DM
16. **Steinberg, H. G.:** Das Ruhrgebiet im 19. und 20. Jahrhundert - Ein Verdichtungsraum im Wandel. 1985
30,00 DM

DIE LANDKREISE IN WESTFALEN (1953 - 1969)

1. **Der Landkreis Paderborn.** Von G. v. Geldern-Chrispendorf. 1953
11,00 DM
2. **Der Landkreis Münster.** Von W. Müller-Wille, E. Bertelsmeier, H. Fr. Gorki, H. Müller. 1955
14,00 DM
3. **Der Landkreis Brilon.** Von A. Ringleb. 1957 14,00 DM
4. **Der Landkreis Altena.** Von E. Wagner. 1962 14,00 DM
5. **Der Landkreis Wiedenbrück.** Von W. Herbort, W. Lenz, I. Heiland, G. Willner. 1969
14,00 DM

STÄDTE UND GEMEINDEN IN WESTFALEN

1. **Der Kreis Steinfurt.** Mit Graphiken, Fotos und 2 thematischen Karten pro Stadt- bzw. Gemeindebeschreibung. Hg. von A. Mayr, D. Stonjek, Kl. Temnitz. 1994
49,80 DM
2. **Der Kreis Siegen-Wittgenstein.** Mit Graphiken, Fotos und 2 thematischen Karten pro Stadt- bzw. Gemeindebeschreibung. Hg. von H. Eichenauer, A. Mayr, Kl. Temnitz. 1995
44,80 DM

3. **Der Kreis Höxter.** Mit Graphiken, Fotos und 2 thematischen Karten pro Stadtbeschreibung. Hg. von A. Mayr, A. Schüttler, Kl. Temnitz. 1996 42,80 DM
4. **Der Kreis Paderborn.** Mit Graphiken, Fotos und 2 thematischen Karten pro Stadtbeschreibung. Hg. von H. Heineberg, G. Henkel, M. Hofmann u. Kl. Temnitz. 1997 44,80 DM
5. **Der Kreis Olpe.** Mit Graphiken, Fotos und 2 thematischen Karten pro Stadtbeschreibung. Hg. von G. Becker, H. Heineberg, Kl. Temnitz u. P. Weber. 1998 44,80 DM

GEOGRAPHISCH-LANDESKUNDLICHER ATLAS VON WESTFALEN (ab 1985)

Atlasredaktion/Wissenschaftliche und kartographische Betreuung: J. Werner, Kl. Temnitz, E. Bertelsmeier, H. Fr. Gorki, H. Heineberg, A. Mayr, H. Pape, H. Pohlmann, Cl. Schroer
Vorgesehen sind ca. 100 Doppelblätter aus 10 Themenbereichen mit Begleittexten. Je Doppelblatt: 5-8 Karten, z.T. erweitert um Farbbilder, Graphiken u.a.m.

Einzelpreis je Doppelblatt u. Begleittext 19,80 DM; für Seminare u. Schulklassen 5,00 DM (ab 7. Lieferung 24,00 DM bzw. 7,50 DM)

1. Lieferung 1985, 4 Doppelblätter u. Begleittexte:

46,40 DM

1. **Relief** (Themenbereich: Landesnatur). Von W. Müller-Wille (Entwurf) u. E. Th. Seraphim (Text)
2. **Spät- und nacheiszeitliche Ablagerungen/Vegetationsentwicklung** (Themenbereich: Landesnatur). Von E. Th. Seraphim u. E. Kramm (Entwurf u. Text)
3. **Florenelemente** (Themenbereich: Landesnatur). Von Fr. Runge (Entwurf u. Text)
4. **Fremdenverkehr - Angebotsstruktur** (Themenbereich: Fremdenverkehr u. Erholung). Von P. Schnell (Entwurf u. Text)

2. Lieferung 1986, 5 Doppelblätter u. Begleittexte:

58,00 DM

1. **Begriff und Raum** (Themenbereich: "Westfalen - Begriff und Raum"). Von W. Müller-Wille, Kl. Temnitz, W. Winkelmann u. G. Müller (Entwurf); W. Kohl u. G. Müller (Text)
2. **Niederschläge in raum-zeitlicher Verteilung** (Themenbereich: Landesnatur). Von E. Müller-Temme (Entwurf u. Text) u. W. Müller-Wille (Entwurf)
3. **Pflanzenwachstum und Klimafaktoren** (Themenbereich: Landesnatur). Von Fr. Ringleb u. J. Werner (Entwurf u. Text); P. Hofste (Entwurf)
4. **Verbreitung wildlebender Tierarten** (Themenbereich: Landesnatur). Von R. Feldmann, W. Stichmann u. M. Berger (Entwurf u. Text); W. Grooten (Entwurf)
5. **Fremdenverkehr - Nachfragestruktur** (Themenbereich: Fremdenverkehr u. Erholung). Von P. Schnell (Entwurf u. Text)

reich: Fremdenverkehr u. Erholung). Von P. Schnell (Entwurf u. Text)

6. Verwaltungsgrenzen 1985 (Transparentfolie)

3. Lieferung 1987, 4 Doppelblätter u. Begleittexte:

46,40 DM

1. **Lagerstätten/Gesteinsarten/Karst** (Themenbereich: Landesnatur). Von H. Reiners, H. Furch, E. Th. Seraphim, W. Feige u. Kl. Temnitz (Entwurf u. Text)
2. **Waldverbreitung und Waldschäden** (Themenbereich: Landesnatur). Von W. Grooten (Entwurf u. Text)
3. **Elektrizität - Versorgung und Verbrauch** (Themenbereich: Gewerbliche Wirtschaft). Von D. Filthaut u. J. Werner (Entwurf u. Text)
4. **Wandern/Naherholung und Kurzzeittourismus** (Themenbereich: Fremdenverkehr u. Erholung). Von A. Freund (Entwurf u. Text)

4. Lieferung 1988/89, 4 Doppelblätter u. Begleittexte:

46,40 DM

1. **Potentielle natürliche Vegetation** (Themenbereich: Landesnatur). Von E. Burrichter, R. Pott u. H. Furch (Entwurf u. Text)
2. **Ländliche Bodenordnung I: Gemeinheitsteilungen und Zusammenlegungen 1820 - 1920** (Themenbereich: Land- und Forstwirtschaft). Von E. Weiß (Entwurf u. Text)
3. **Ländliche Bodenordnung II: Umlegungen und Flurbereinigungen 1920 - 1987** (Themenbereich: Land- und Forstwirtschaft). Von E. Weiß (Entwurf u. Text)
4. **Eisenbahnen - Netzentwicklung und Personenverkehr** (Themenbereich: Verkehr). Von H. Ditt, P. Schöller (Entwurf) u. H. Kreft-Kettermann (Entwurf u. Text)

5. Lieferung 1990, 5 Doppelblätter u. Begleittexte:

58,00 DM

1. **Bevölkerungsdichte der Gemeinden 1871 - 1987 und Veränderung 1818 - 1987** (Themenbereich: Bevölkerung). Von H. Fr. Gorki (Entwurf u. Text)
2. **Bevölkerungsdichte der Kreise 1871 - 1987 und Veränderung 1818 - 1987** (Themenbereich: Bevölkerung). Von H. Fr. Gorki (Entwurf u. Text)
3. **Staatliche und kommunale Verwaltungsgliederung** (Themenbereich: Administration und Planung). Von A. Mayr (Entwurf u. Text)
4. **Behörden und Zuständigkeitsbereiche I 1967 und 1990** (Themenbereich: Administration und Planung). Von H. Kreft-Kettermann (Entwurf u. Text)
5. **Behörden und Zuständigkeitsbereiche II 1967 und 1990** (Themenbereich: Administration und Planung). Von H. Kreft-Kettermann (Entwurf u. Text)

6. Lieferung 1991, 5 Doppelblätter u. Begleittexte:

58,00 DM

1. **Westfalen im Satellitenbild** (Themenbereich: Westfa-

len). Von Kl. U. Komp (Entwurf u. Text)

2. **Geologie und Paläogeographie** (Themenbereich: Landesnatur). Von Kl. Temnitz (Entwurf u. Text)
3. **Geomorphologie und Naturräume** (Themenbereich: Landesnatur). Von E. Th. Seraphim (Entwurf u. Text)
4. **Nahrungs- und Genußmittelindustrie** (Themenbereich: Gewerbliche Wirtschaft). Von A. Beierle (Entwurf) u. J. Niggemann (Entwurf u. Text)
5. **Abfallwirtschaft** (Themenbereich: Gewerbliche Wirtschaft). Von A. Wirth (Entwurf u. Text)

7. Lieferung 1993/94, 5 Doppelblätter u. Begleittexte:

108,00 DM

1. **Fläche, Rechts- und Verwaltungsstellung der Städte im 19. u. 20. Jahrhundert** (Themenbereich: Siedlung). Von H. Fr. Gorki (Entwurf u. Text)
2. **Umweltbelastung und Umweltschutz in Städten** (Themenbereich: Siedlung). Von U. Peyrer (Entwurf u. Text)
3. **Agrarstruktur** (Themenbereich: Land- und Forstwirtschaft). Von Fr. Becks (Entwurf u. Text)
4. **Eisenbahnen II - Güterverkehr** (Themenbereich: Verkehr). Von H. Kreft-Kettermann u. C. Hübschen (Entwurf u. Text)
5. **Luftverkehr und Flugplätze** (Themenbereich: Verkehr). Von A. Mayr u. Fr. Buchenberger (Entwurf u. Text)
6. **Landschaftsverband Westfalen-Lippe: Regionale Repräsentanz und Raumwirksamkeit** (Themenbereich: Administration und Planung). Von A. Mayr u. J. Kleinschulte (Entwurf u. Text)

8. Lieferung 1996, 4 Doppelblätter u. Begleittexte:

72,00 DM

1. **Die niederdeutschen Mundarten** (Themenbereich: Kultur und Bildung). Von H. Taubken, R. Damme, J. Goossens u. G. Müller (Entwurf u. Text)
2. **Museen** (Themenbereich: Kultur und Bildung). Von M. Walz (Entwurf u. Text)
3. **Tageszeitungen und Rundfunk** (Themenbereich: Kultur und Bildung). Von B. Kringe (Entwurf u. Text)
4. **Baumarten, Waldbesitzer und Hochwild** (Themenbereich: Land- und Forstwirtschaft). Von K. Offenberg u. R. Köhne (Entwurf u. Text)

9. Lieferung 1997, 5 Doppelblätter u. Begleittexte:

90,00 DM

1. **Landschaften und Landschaftsnamen** (Themenbereich: „Westfalen - Begriff und Raum“). Von H. Liedtke (Entwurf u. Text)
2. **Böden** (Themenbereich: Landesnatur). Von H.-U. Schütz (Entwurf u. Text)
3. **Bevölkerungsentwicklung der Städte 1818-1995** (Themenbereich: Bevölkerung). Von H. Fr. Gorki (Entwurf u. Text)
4. **Vertriebene, Deutsche aus der SBZ/DDR und Ausländer** (Themenbereich: Bevölkerung). Von Cl. Averbek (Entwurf u. Text)
5. **Produzierendes Gewerbe um 1850** (Themenbereich: Gewerbliche Wirtschaft). Von D. Düsterloh (Entwurf u. Text)

